

Publicat el 1-10-2006 a "Levante - EMV".

Nuestra generación no se habrá lamentado tanto de los crímenes de los perversos, como del estremeceador silencio de los bondadosos (Martin Luther King).

Línea 1: caso abierto

Col·lectiu Terra Crítica *

El 23 de julio publicábamos en esta tribuna una llamada de atención contra el olvido de la catástrofe del día 3 del mismo mes en la línea 1 del metro de Valencia. Han pasado más de dos meses desde esa fatídica fecha.

Una apresurada comisión parlamentaria, desarrollada en apenas unas semanas y durante el verano, intentó liquidar políticamente el asunto. Posteriormente, unas jornadas sobre la seguridad en el metro organizadas por la oposición prolongaron la comparecencia, esta vez de voces vetadas en las Cortes Valencianas por el Partido Popular. En estos últimos debates, libres del rígido corsé que impone el Parlamento, quedó de manifiesto que el tema está lejos de considerarse zanjado.

Nada más alejado de nuestra trayectoria y de nuestros propósitos que adentrarnos en el confuso escenario político, demasiado escorado hacia las tentaciones electoralistas, pero no por ello vamos a dejar de levantar nuestra voz ante lo que consideramos un auténtico escándalo.

Tampoco queremos aventurar decisiones de la Justicia, pero creemos que ha quedado en el ambiente que un accidente de esta naturaleza no suele ocurrir de forma aislada e imprevisible, sino que es fruto de diversos factores plenamente identificables, y suele anunciarse por una serie de síntomas y problemas previos. Claramente, éste era el caso en la línea 1: averías, fallos técnicos y humanos, bloqueos de línea, mal estado de andenes y accesos a las estaciones, accidentes (incluyendo el choque múltiple de Picanya, en 2005, ya de por sí bastante grave y premonitorio como para haber tomado medidas a tiempo).

El derivar en exclusiva y de forma precipitada la responsabilidad sobre el maquinista fallecido –tesis defendida por el gobierno valenciano- nos parece una felonía: se presume que el accidente se produjo por un fallo humano, factor presuntamente imprevisible que los portavoces del Consell y de FGV se empeñan en descargar sobre la memoria de la única persona que podría ayudar a explicar lo sucedido y que ya no está presente para defenderse. Todo parece valerles con tal de eludir cualquier depuración real de responsabilidades políticas y empresariales, tal y como a buen seguro ya se estaría haciendo en cualquier régimen democrático de nuestro entorno. Por ello, sigue pendiente una investigación a fondo del accidente, incluyendo un estudio de los restos del vagón de cabeza. Parece que habrá que esperar para ello a la investigación judicial.

También parece evidente a estas alturas, que (aparte de posibles errores o incompetencia de los directivos de la empresa) el principal problema se reducía a una modesta cantidad de euros para las ya famosas balizas que habrían prevenido la entrada del tren a tanta velocidad en la fatídica curva.

Algo más habría costado la reparación del firme del túnel (los convoyes saltan y traquetean incluso en los tramos rectos). Y aún se debería haber invertido más en la adecuación y modernización de toda la línea 1, en la renovación y mantenimiento de la flota, así como en la introducción de sistemas modernos de seguridad.

Difícilmente se puede alegar falta de presupuestos, pues más bien se trata de una cuestión de prioridad en las inversiones. Es conocida la situación de quiebra técnica de las finanzas autonómicas, que tienen el triste privilegio de acumular el déficit *per capita* más alto de España. Pero lo más grave es que ese déficit no está ocasionado por inversiones productivas (que a fin de cuentas devuelven generación de riqueza), sino por las inmovilizaciones de capital en obras de dudosa necesidad o claramente inoportunas, cuando no por gastos suntuarios, o por la proliferación de cargos "de confianza", de generosas nóminas (también en FGV, por cierto). Creemos innecesario cansar al lector con una retahíla de casos suficientemente aireados en determinados medios de información.

Podemos hablar, por tanto, de abandono y dilación temeraria en las necesarias inversiones para un servicio público de tanta trascendencia social como es el metro. Desgraciadamente, este abandono del transporte colectivo no es ajeno a la degradación de otros servicios públicos de los que es titular la misma Administración autonómica.

A modo de ejemplo, y sin perjuicio de que volvamos sobre el asunto en un futuro próximo, denunciamos una vez más la lacerante situación de la Sanidad y la Educación, cuyo detalle resulta innecesario para los miles de usuarios que padecen sus consecuencias a diario. O, en el ámbito de la información, la repugnante manipulación a que nos tiene acostumbrados desde hace mucho tiempo –cómo no, también ahora a propósito del accidente del metro- la televisión autonómica valenciana.

Por tanto, la catástrofe del metro no aparece como un caso aislado, sino como un síntoma del proceso de degradación de servicios públicos esenciales. Un proceso que empobrece el país e hipoteca a las futuras generaciones, al tiempo que se produce un enriquecimiento sin precedentes de una minoría de sectores privados emergentes de carácter netamente especulativo.

En fin, aunque resulta muy preocupante la débil reacción ciudadana ante estos hechos y el silencio de muchos colectivos e instituciones, creemos que es preciso seguir insistiendo en la necesidad de dignificación de los servicios públicos, manteniendo abierto el caso de la línea 1. Los familiares y amigos de las víctimas, así como el resto de los ciudadanos, merecen mejores -todas- explicaciones y comprobar, con dimisiones o ceses, que los gestores públicos asumen las responsabilidades de su cargo.

*

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>