



RAFA GIL



El punt de l'accident, just on s'ajunta la línia 1 amb la 5.

Línia 1, un metro de rodalia

Corpreses per la major tragèdia del transport suburbà de l'estat, València i la seua zona metropolitana encara viuen trasbalsades pel drama i el desconcert. El passat 3 de juliol, un accident de la línia 1 del metro va deixar 42 víctimes mortals. Al dol s'afegeix la indignació. Usuaris i professionals del transport públic qüestionen la política d'inversions del Govern valencià i denuncien la manca de seguretat.

A l'octubre del 1975, el xoc de dos combois al metro de Barcelona provocà vuitanta ferits i un mort. Més de trenta anys després torna a haver-hi víctimes mortals per accident als metros, i en són quaranta-dos. L'accident de la línia 1 representa un impacte massa greu que no s'alleuja amb respostes simples.

El Consell de la Generalitat manté que tot ha estat fruit d'una "errada humana", però aquesta explicació, en comptes de tranquil·litzar la ciutadania, obri noves qüestions. I és que a hores d'ara es desconeix què originà que el



RAFA GIL

La línia 1 compta amb més de vuitanta quilòmetres de vies, dels quals poc més de set discorren sota terra. La resta connecta el Camp de Túria, la Ribera i l'Horta amb la ciutat.

tren assolira una velocitat tan desproporcionada, alhora que es descobreix la manca de sistemes correctors que minven les conseqüències d'un possible error.

Una línia comarcal. De les 42 persones que han mort pel descarrilament, trenta eren dones i vint vivien a Torrent. Les xifres indiquen dos trets d'aquesta línia, la connexió de les comar-

És tan il·lògic circular per aquell tram a 80 km/h que els companys no creuen que la causa fóra una imprudència

ques de Camp de Túria, la Ribera i l'Horta amb la ciutat, i el predomini de dones entre els qui viatgen. Segons Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, el perfil dels usuaris de MetroValència respon a una predominant presència femenina, d'un 68,5 %, i els residents a València ciutat només arriben al 47,7%. Altres dades ens indiquen el seu caràcter popular: la meitat dels viatgers són treballadors per compte aliè, i prop d'una tercera part correspon a estudiants. Més del 60% empren aquest mitjà de transport diàriament, i els més habituals són joves d'entre vint i vint-i-quatre anys. Encara que l'any passat la satisfacció dels clients del metro fou alta en general, la valoració de la línia 1 resultava inferior en més d'un punt comparada amb les altres línies de metro. Una última dada indica que els viatgers obligats, més d'un 60%, responen al perfil següent: dones, de classe mitjana, d'uns vint-i-nou anys, estudiants, i amb estudis primaris i de secundària.

La línia 1 compta amb més de vuitanta quilòmetres de vies, dels quals poc més de set discorren sota terra. Per això resulta una combinació entre el model de metro amb el de tren de rodalia, que vertebrava de nord a sud l'àrea metropolitana i esdevé el principal transport públic per a prop de vint municipis. Fou la primera línia de les que formen la xarxa: va entrar en funcionament l'any 1988 amb la intenció de connectar els antics trajectes de FEVE que arribaven a la ciutat des de les poblacions del nord i del sud. L'any 1997 va desaparèixer la línia 2 en fusionar-se totes les destinacions en l'actual línia 1. El seu trànsit de viatgers ha augmentat des dels 4 milions del 1988 fins als 20 milions actuals. Però les inversions no han crescut al mateix ritme, i l'obertura de noves línies i els arranjaments obligats dels antics trams exteriors les han absorbides. Per exemple, FGV ha sol·licitat 40 noves unitats, però de totes les que s'incorporaran al 2007, sis aniran a la nova línia de l'aeroport i quatre substituiran els combois del model UTA 3600 i 3700 que funcionen a la línia 1 des de l'any 1990. Durant els darrers cinc anys, la inversió en material mòbil sols cobria millores i condicionament. Miquel Aliaga, universitari de vint-i-quatre anys habitual de la lí-

“La 1 és la línia pobra de MetroValència”

Diego Trigo és maquinista de la línia 1 de MetroValència, i representant del Sindicat de Ferrocarrils al comitè de seguretat en la circulació de FGV.

—Com us assabentàreu del tràgic accident?

—Jo era a l'oficina de València Sud perquè em corresponia agafar el comboi que venia darrere de l'accidentat, i conduir-lo cap a Picassent. La primera comunicació parlà d'una “avaria” que impedia la circulació, poc després sabérem de l'avís al 112.

—Posteriorment hi ha hagut informació confusa, fins i tot es digué que el conductor continuava viu...

—Sí, hi ha massa versions i soroll informatiu. La confusió sobre el conductor potser es va provocar perquè a l'andana de Jesús hi havia un altre maquinista, que en veure l'accident encengué la seua llanterna i anà cap a l'accident, va buscar dins la cabina i no hi trobà res.

—A quines dades heu tingut accés?

—La matinada del dia 4 la policia científica llegí la caixa negra, allí hauríem d'haver estat també els representants sindicals del comitè de seguretat. Sols hi era Javier Golf, del Sindicat Independent; ell i les explicacions de la gerent de FGV són les nostres fonts.

—Què sabeu dels moments previs al descarrilament?

—Durant els 45 segons que passaren de l'eixida de Plaça Espanya fins a l'accident, 42 foren d'acceleració. Llavors es passà a mantenir la velocitat. El fre no es va usar en cap moment, i això no té sentit. Ni tampoc arribar als 80 km/h, ja que dins del tram subterrani la velocitat no passa dels 65 km/h. A més, hi ha un pedal de seguretat que serveix per comprovar la presència cada 28 segons, i mantindre la màquina en funcionament, però que passà després?

—Com és el trajecte entre aquestes estacions?

—Dura 50 segons. D'eixida cal accelerar al màxim fins a un senyal de precaució, que avisa que cal reduir a 40 km/h. Després ja marca el límit de velocitat obligat, un xicotet tram lliure i una altra vegada cal disminuir a 40 km/h per entrar a l'estació.

—Com estan els ànims entre els treballadors?

—El dia 5, quan es va reprendre la circulació de la línia 1, a València Sud hi havia silenci enorme entre els companys, tots estàvem de cares llargues. Toca fer serveis amb la incertesa, sentim recel, esperem tenir ben aviat tota la informació. A partir d'això caldrà prendre les mesures corresponents a tots els nivells, i reduir el temps per fer inversions i millores.

—L'empresa diu que inverteix constantment en millores.

—S'inverteix, sí, però hi ha una llista de preferències enorme, com ara eliminar els passos a nivell. A més, totes les inversions fortes van a les línies 3 i 5. A la línia 1 s'apliquen pedaços, és la línia pobra, i això es nota en la seguretat, les instal·lacions i el material.

—Quins són els problemes principals de la línia 1?

—És primordial renovar els sistemes de seguretat, com també canviar unitats, perquè encara hi ha trens obsolets, o sense aire condicionat, per exemple. Cal renovar els trams entre Alberic i Castelló de la Ribera, entre Seminario i Bétera, i entre l'Eliana i Llíria. I en el Realon només hi ha andana a un costat.

nia afirma que “les estacions i els vagons són molt antics, el servei es troba molt deteriorat, hi ha brutícia, pocs empleats i molts retards, i en estacions en què s'han denunciat robatoris no hi ha personal de seguretat”.

El pla de renovació d'aquesta línia que es va presentar al mes de maig incloïa inversions en seguretat properes als 25 milions d'euros. Però l'horitzó del 2010 que marcava per aconseguir els objectius ha quedat desfasat des del dilluns 3 de juliol. A més de continuar l'eliminació de passos a nivell i la renovació de les vies, implantaria el sistema de control continu de velocitat

dels trens ATP (Automatic Train Protection) que ja tenen les línies 3 i 5. L'actual sistema de frenada automàtica puntual (FAP) és habitual per als trens amb recorregut exterior, “pot ser un sistema vàlid, però hem demanat la millora de cobertura del FAP, amb l'augment de balises de frenada en punts de perill potencial”, recorda Pablo Garcia de CCOO-FGV. La polèmica pot créixer amb el pas dels dies, ja que els sindicats començaren amb una posició prudent: “Ens preocupen més les víctimes i les seues famílies, ara cal sentir comú.” La petició de dimissions ha començat pels partits polítics.

Tristor i desconcert. L'accident ha estat un colp dur i les reaccions comencen a apuntar. Per al dimarts 11, mentre dos consellers donen explicacions sobre l'accident, el comitè d'empresa de FGV tenia convocada una concentració al voltant de les Corts per defensar la professionalitat dels ferroviaris i reclamar més seguretat. S'hi han afegit també els treballadors de Renfe i ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias). Entre la confusió d'algunes informacions publicades i el fet de carregar la responsabilitat a qui ja no pot respondre, els treballadors consideren que cal demanar investigació i respecte. “Culpar a la formació és demagògic i atrevit, es passen controls mèdics, bateries de seguretat, un examen teoricopràctic en competència amb companys, a més d'unes pràctiques de tretze dies amb el tren parat i catorze

“Això passa en un servei habitual per a moltes persones, mentre ens mostren altres fasts amb ostentació”



Accidents mortals als metros europeus

- Londres, 28 de febrer del 1975 > **43 persones** van morir a l'estació de Moorgate en pujar un tren a l'andana i endinsar-se en un túnel sense eixida.
- Barcelona, 30 d'octubre del 1975 > **1 persona** va morir en col·lisionar dos vagons a l'estació de Virrei Amat.
- Hamburg, octubre del 1961 > **28 persones** van perdre la vida per la col·lisió entre dos metros a l'estació de Berliner Tor.
- Madrid, 10 d'abril del 2006 > El xoc entre dos trens de manteniment causà la mort de **2 operaris** del metro entre les estacions de Lucero i Puerta del Ángel.



Més de la meitat dels usuaris de la línia 1 són joves estudiants que es desplacen a València des de les comarques veïnes.

més amb conducció”, argumenta Pablo Garcia. I continua: “Sentim pena i desconsort, pels dos companys i per la resta de víctimes; eixe revolt té 400 circulacions al dia durant 20 anys, no ens ho expliquem.” De moment l'autòpsia del maquinista no descobrí res d'anormal, i així es descartava l'ingestió d'ansiolítics, droga o alcohol. I continua la incertesa, és tan il·lògic circular per aquell tram a 80 km/h que els companys no creuen que la causa fóra una imprudència.

Els sentiments incòmodes comencen a fer-se presents i no és segur que la in-

vestigació tècnica arribe a temps d'aturar-ne les conseqüències. Perquè més enllà de la culpa d'aquesta desgràcia, hi ha persones que la relacionen amb una política de poca cura amb els serveis públics. Com diu Miquel: “Estic trist per la desgràcia ocorreguda en un àmbit tan quotidià per a mi, sent impotència i pense que alguna cosa s'hauria pogut fer. Açò passa en un servei habitual per a moltes persones, mentre ens mostren altres fastos amb ostentació.”

Eduard Ramírez

Tot i que a hores d'ara l'administració Camps afirma amb rotunditat que tota la xarxa de metro valenciana és “completament segura” i coincideix a assenyalar que “l'accident ha estat provocat exclusivament per un error humà”, és significatiu que a penes un mes abans de la tragèdia la mateixa Generalitat Valenciana reconeguera tàcitament la necessitat de millorar la seguretat de la línia 1 del metro. I és que, el maig passat, el conseller José Ramón García Antón i Francesc Camps presentaren el Pla d'Actuació Integral de la línia 1, per “oferir un millor servei als ciutadans i millorar la seua seguretat”. La renovació integral de la línia comportava unes despeses de 431,1 milions d'euros fins al 2010, una inversió molt ambiciosa perquè volien que es tractara d'una línia “modèlica”.

Malgrat que el conseller García Antón argumenta que el sistema de frenada automàtica (FAP) de la línia 1 de MetroValència és “completament segur”, una de les principals novetats previstes del pla de millora era la implantació d'un sistema de control de velocitat automàtic (ATP, protecció automàtica de trens) que substituïra el “completament segur” (FAP) de la línia 1. Segons tots els experts, aquest control de velocitat automàtic (ATP) haguera evitat que el tren arribara als 80 km per hora i, per tant, que haguera descarrilat.

Més població, els mateixos recursos. Un dels aspectes que s'han posat en evidència després del tràgic accident és que a València les necessitats de transport han crescut molt més ràpid que les inversions destinades a la creació i el manteniment d'aquestes infraestructures. Des de la inauguració el 1988, l'augment de viatgers ha estat constant en la línia accidentada, i s'ha intensificat encara més en els últims anys, amb el creixement demogràfic de València i l'àrea metropolitana. El nombre de nous viatgers des del 2000 ha crescut en una mitjana d'un milió i mig a l'any, fins a arribar als aproximadament 20 milions que utilitzaren la línia 1 durant el 2005.

Aquest increment d'usuaris no ha estat acompanyat de més inversions en transport. Fa uns mesos, el portaveu socialista d'Infraestructures, Antonio Godoy, ja va denunciar “la indigència