



Manual de supervivència

La gestió de la crisi del metro de València demostra la cintura dels responsables públics a l'hora d'eludir responsabilitats. Canal 9, en canvi, ha deixat clar que té una graella ben rígida.

Al bar que hi ha a les immediacions de l'estació de Jesús la televisió estrenava *Xamba*, el nou concurs de migdia de Canal 9. Les sirenes de l'exterior, però, no deixaven percebre qui endevinava cada resposta.

Feia tres hores que el tren havia descarrilat, i portes enfora semblava que es rodava una pel·lícula d'acció. A la xicoteta pantalla, en canvi, el drama era saber qui se n'anava sense un euro.

—“Quina xamba!”, justament això degueren pensar els consellers de l'executiu valencià en saber amb certesa, l'endemà, que el descarrilament del tren no havia estat conseqüència de la caiguda de cap volta del sostre, ni del trencament de cap roda, ni d'un excés de passatgers, els rumors que s'havien escampat. Tota la culpa seria del maquinista, el qual, a més, en contra del que es preveia en principi, havia estat una de les víctimes mortals.

Inconsciència, indisposició, desmai, mareig..., una “causa fortuïta”, al capdavall. Res a veure amb les infraestructures, encara que per infraestructura pugua entendre's la millora del sistema de seguretat, prevista per als pròxims anys.

Els responsables de l'executiu valencià van fer mans i mànegues, des del primer moment, per defugir qualsevol tipus de responsabilitat. El conseller titular de Transports, José Ramón García Antón, va reiterar que el sistema de la línia 1 de MetroValència és el mateix

que el dels trens de rodalia de Renfe —depenents d'una administració socialista—. Per si no quedava clar, va afegir que la fatídica línia 1 és un tren de rodalia més que no un metro.

A més, la línia 1 del suburbà barceloní —aquesta sí, gairebé tota sota terra—, disposa del famós sistema FAV, i no de l'encimbellat ATP. És l'única que el manté, amb la de València.

—“El sistema ATP haguera evitat l'accident?”, preguntaven els periodistes. García Antón demanava “responsabilitat i prudència a tothom”, i s'escudava en els divuit anys que la línia ha funcionat sense problemes.

Al cos del maquinista —curiosament, afiliat al PP i regidor per aquest partit a Alfafar (Horta) entre el 1987 i el 1991— no se li farà cap autòpsia més, però en les proves que se li van realitzar no va trobar-se res d'estrany.

Víctor Campos, número 2 del Govern de Francesc Camps, sentenciava dos dies després de la catàstrofe que “mai no sabrem què va passar al maquinista” i que “la línia 1 ja fa hores que funciona amb absoluta normalitat”. “Una errada desgraciada, fatal, i res més”, al remat.

Controlar el 'timing'. Sense dubte, el caos del 3 de juliol enterbolia la setmana gran prevista amb la visita del papa Benet XVI —els serveis informatius de Canal 9, de fet, van informar tota la setmana des del *set* instal·lat davant de l'altar de la Ciutat de les Ciències—, però també és cert que va servir com a ratlla entre el bé i el mal. La suspensió d'algunes activitats de la Trobada Mundial de les Famílies (EMF) no va evitar que dijous, l'endemà de les concloents frases de Campos, la visita papal capitalitzara l'interès del Govern valencià, que rebia una amable notícia en el seu desig de traspasar l'atenció de la ciutadania: Joseph Ratzinger visitaria l'estació de Jesús tot just en aterrar a València, dissabte 8 de juliol.

Envalentit pel “perfecte estat del tren”, fins i tot la petició d'una comissió d'investigació a les Corts valencianes —exigida pel PSPV-PSOE i EUPV—



■ **3 de juliol. 13.05 h.** Un passatger truca al 112 des del metro descarrilat. Als pocs minuts es presenten els equips de salvament i els efectius policials.



■ **13.55 h.** Notícies 9, l'informatiu de Canal 9, s'emmet des de la Ciutat de les Arts i les Ciències. L'altar des del qual el papa oferiria la missa de diumenge està al darrere. L'accident no fa variar l'escenari.



■ **15.00 h.** El portaveu del Consell, Vicent Rambla, indica que el descarrilament del metro ha estat “fortuït”. Situa la xifra de morts al voltant de les tres desenes, com ja afirmaven diversos mitjans. Canal 9 encara parlava de vuit.



■ **15.10 h.** Rita Barberà —vestida de roig—, insisteix en la fortuïtat del cas, tot i que a l'inici parlava del trencament d'una volta.



■ **15.45 h.** Canal 9 allarga mitja hora l'informatiu, però no varia la programació prevista. Així, estrena *Xamba*, un nou concurs presentat per Ximo Rovira.



■ **16.00 h.** El subdelegat del Govern a València, Luis Felipe Martínez, apunta

Els temps d'una crisi

l'excés de velocitat i el trencament d'una roda com les causes del sinistre.



■ **16.15 h.** Ha acabat *Xamba*, i Canal 9 emet un nou capítol de la telenovel·la *Sonar no cuesta nada*, sobre la vida d'Emilia Olivares, "d'immigrant pobre a hereva milionària".



■ **16.45** El conseller d'Infraestructures i Transports, José Ramon García Antón, critica que el subdelegat del Govern s'aventure a especular els motius de l'accident, dubta que siga culpa d'un excés de velocitat i assegura que el comboi estava "en perfectes condicions".

El subdelegat del Govern s'aventure a especular els motius de l'accident, dubta que siga culpa d'un excés de velocitat i assegura que el comboi estava "en perfectes condicions".



■ **17.00 h.** El recentment nomenat conseller de Sanitat, Rafael Blasco –que amb el PSPV-PSOE va posar

en marxa la línia 1 del metro, comunica que "en menys d'una hora tots els ferits han estat traslladats als hospitals". Alguns dels cadàvers no es rescataran fins a l'endemà.



■ **17.15 h.** Una altra telenovel·la –*Olvidarte jamás*– a Canal 9: La protagonista, Victoria Márquez, "viu per a la venjança", sobretot perquè "odia la família Montero".



■ **17.30 h.** Els portaveus dels sindicats –UGT, CCOO i SFV– posen en dubte la teoria de l'excés de velocitat i ajornen qualsevol causa fins després de la investigació.

■ **18.00 h.** En acabar el concurs i les dues telenovel·les, la televisió autonòmica en-



ceta un especial informatiu al voltant de la catàstrofe del metro.



■ **18.15 h.** El delegat del Govern, Antoni Bernabé, desautoritza el subdelegat Martínez, i argumenta que "encara és massa aviat" per esbrinar-ne els motius.



■ **19.00 h.** Les principals autoritats de l'estat lamenten la tragèdia i canvien les seues agendes a fi d'assistir als

funerals de l'endemà: els reis, José Luis Rodríguez Zapatero –que tornarà de l'Índia–, i Mariano Rajoy –el qual anul·la el seu viatge a la Rioja–.



■ **19.30 h.** García Antón ratifica que "el tren estava en perfectes condicions" i descarta "el trencament d'una roda, el desprendiment d'una volta del túnel o l'excés de velocitat".

el desprendiment d'una volta del túnel o l'excés de velocitat".



■ **22.15 h.** En concloure la segona edició de *Notícies 9*, RTVV projecta el film *Al filo de la muerte*, després del qual vindrà la sèrie *El elegido* i un altre film, *Secuestro por accidente*.



■ **4 de juliol.**

7.00 h. Els cadàvers es traslladen al tanatori al mateix temps que es descobreix la caixa negra. El conseller García

Antón, no descarta ara que la causa fóra "l'excés de velocitat".



■ **12.00 h.** Un ple extraordinari de l'Ajuntament de València mostra el condol per l'accident, però el PP no accepta, com volen PSPV-PSOE i EUPV, que es reculli una demanda expressa d'investigació.



■ **14.00 h.** L'alcaldeessa Barberà apunta la velocitat com la causa, una filtració que també emana dels sindicats,

que formen part del comitè de seguretat que analitza la caixa negra del comboi.



■ **16.30 h.** García Antón al·ludeix responsabilitats. El tren va prendre la corba a 80 km/h, tot i que la velocitat

màxima era de 40 km/h. "Alguna cosa li va passar", al conductor.



■ **19.00 h.** Al funeral, l'arquebisbe García Gasco emula Benet XVI a Auschwitz: "On era Déu?"



■ **5 de juliol.**

Blasco resol que l'autòpsia elimina "qualsevol especulació sobre cap cosa". El vicepresident, Víctor Campos, diu que "mai no sabem què va passar-li, al maquinista": "Va ser una errada desgraciada, fatal, i res més."



■ **6 de juliol.** El PP accepta una comissió d'investigació si hi van Barrionuevo, Lerma i González.



va topar amb un PP severíssim: investigació, sí, però sempre que acudescuen a declarar els expresidents Felipe González i Joan Lerma, a més de l'exministre José Barrionuevo, que dirigien les institucions participants en la posada en marxa del metro valencià.

Els populars aspiren a finiquitar l'episodi aquest dimarts, amb les compareixences dels consellers que han atacat la crisi, entre els quals hi ha el de Sanitat,

i un altre que és un calaix de sastre, que no es percep si no rebenta?

“On era Déu?” L'arquebisbe de València, Agustín García Gasco, durant el funeral celebrat a la Seu, va estimar-se més fer aquesta altra pregunta, un calc de l'expressió pronunciada per Benet XVI en la seua recent visita als camps de concentració d'Auschwitz. Una imitació del tot efectista, a escassos dies de rebre Ratzinger.

Van ser pocs, però, els familiars que van escoltar-la en directe, al temple. La majoria –ja fóra per manca de fe o perquè s'ensumaven el que va passar– no van abandonar els tanatoris. Canal 9, que va oferir la cerimònia en directe, va transmetre en viu i de prop els minuts previs, quan els familiars pujaven als autobusos per dirigir-se a la catedral, en un rabeig morbós que recordava els fets d'Alcàsser, ara fa dotze anys i mig, que van inaugurar la teleporqueria.

L'allau d'autoritats –per citar-ne només algunes: els reis, el president Zapatero, el president de les Corts, Manuel Marín, el del Senat, Javier Rojo, i els dels dos alts tribunals, el Constitucional i el Suprem– va deixar en un segon plànol els afectats directament, que entraven a la missa per la Porta dels Ferros, enmig d'un cúmulo de cotxes oficials i guardaespalles, fins i tot apuntats per franc tiradors ubicats estratègicament.

Un miler de persones van assistir a l'entrada i a l'eixida de la Seu, plena de gom a gom per unes vuit-centes. Aquest miler de persones –algunes de les quals voluntaris de la trobada religiosa, i la majoria, dones d'edat avançada– aplaudia l'arribada de cada cotxe oficial, i ho feia amb més ímpetu si de dins n'eixia algun destacat polític del PP. Zapatero no va ser xiulat, però sí el secretari d'Organització del PSOE, José Blanco. La delegació del PSPV, al seu torn, va rebre sobretot indiferència.

Els socialistes, durant les 48 hores posteriors al desastre, van mantenir un curós respecte a les víctimes, fins al punt d'admetre que la declaració de consol del consistori valencià no recollira, com demanaven juntament amb Esquerra Unida, l'oferiment de col·laboració a la Generalitat a fi d'esbrinar les causes del succés.

Moltes televisions van donar-se cita a València –no hi va faltar una connexió

L'avis de la tardor

L'estat de les infraestructures ferroviàries valencianes, i més concretament de la línia 1 del metro, fa temps que és ben present.

El diari *Levante* –que aquests dies, al seus editorials, ha reclamat que s'investigue a fons un accident “de tall tercermundista”–, publicava l'octubre passat un article de Xavier Garcia i Vicent Torres, membres de la Plataforma pel Ferrocarril del País Valencià. Feia pocs dies que un accident a la línia 1, entre Picanya i Torrent, havia alertat novament del perillós estat del traçat. Els sotasignats avisaven que “quan avui dia es produeixen errades humanes en un sistema de transport modern, acostuma a ser perquè no s'han aprofitat les tecnologies de seguretat més adients”. Tot seguit opinaven que “la moder-

en directe d'IB3, “des de la Comunitat Valenciana”–, i alguns dels redactors no van tenir complexos a l'hora de referir-se a l'estació de Jesús com “la zona zero”, en un clar paral·lelisme amb els fets esdevinguts a Nova York l'11 de setembre del 2001.

Una teoria sense força. Tot i que algun diari estranger de molta anomenada va suggerir la possibilitat de l'atemptat –no oblidem que la ciutat estava presa per la policia amb motiu de la visita papal, i que aquesta sensació de “setge” en genera una altra de risc, de situació perillosa–, la teoria terrorista va esvaïr-se de seguit. Cap alt càrrec municipal, autonòmic o estatal, va deixar anar, ni tan sols com una mera possibilitat, que podíem estar davant dels efectes d'un atemptat.

De l'11 de març del 2004, però, sí que hi va haver un lleuger reflex. La tesi “fortuïta”, que va dominar el discurs dels polítics del PP des del primer moment –les declaracions del conseller portaveu, Vicente Rambla, i de l'alcaldeessa, Rita Barberà, apuntaven en aquest sentit– van donar pas, després de la desafortunada intervenció del subdelegat del Govern, Luis Felipe Martínez –que va aportar el trencament d'una ro-



Crespons negres, ciris, rams de flors i missatges escrits a la porta de l'estació de Jesús.

Rafael Blasco, que ostentava la cartera d'Obres Públiques amb els socialistes, el 1988, any de reconversió del “trenet” en metro.

Caldrà veure si els partits opositors i els diversos sindicats ferroviaris –que sempre s'han mostrat ben crítics amb la línia accidentada– són capaços d'aprofundir en un debat que pul·lulava en l'ambient i que ja es planteja al carrer. Un debat que, fins i tot, aquests dies han exposat alguns dels familiars de les víctimes de l'accident: hi ha un País Valencià que és un glamourós aparador

nització dels ferrocarrils autonòmics va massa lenta, i l'esforç inversor de la Generalitat [Valenciana] continua prioritant una aposta suïcida per la carretera", potser perquè "el volum d'inversions necessàries a fi de modernitzar aquest trenet (que ara en diem metro) vessa la capacitat d'una Generalitat en fallida tècnica". L'article acabava amb una declaració ben contundent: "En definitiva, la política de transports de la Generalitat (al seu conjunt) i dels grans ajuntaments valencians continua ignorant les necessitats reals de transport de la majoria de la població, i prioritza el transport privat i soterra diners en projectes errats, com ara noves carreteres o túnels urbans, mentre el servei dels FGV es deteriora progressivament. De tot plegat, n'hauríem de discutir, sense esperar nous accidents ni desgràcies."

da com la possible causa, combinada amb l'excés de velocitat-, a un impàs d'indecisió: el conseller García Antón no descartava l'errada mecànica.

L'anàlisi de la caixa negra va fer evident l'excés de velocitat, i el comitè de seguretat van signar-lo tots els actors implicats, inclosos els sindicats, que destacaven el bon estat del ferrocarril en qüestió, tot i les nombroses crítiques que sempre hi han vessat. No falta qui, amb motiu d'això, sospita d'un possible pacte tàcit entre totes les parts que oculten una errada en conjunt que no hauria estat capaç d'evitar el responsable del lloc de comandament.

L'endemà del funeral, dimecres dia 5, Benet XVI anunciava que trastocava la seua agenda a València i incloïa una visita a l'estació de Jesús, on resaria pels desapareguts. Poques hores després, ja a poqueta nit, pels voltants d'una Seu tancada al públic transitava un reguitzell de voluntaris de l'EMF. Al pati a què dona accés la Porta dels Ferros encara hi havia tres corones, en procés de marciment: les havien enviat l'Ajuntament de Benidorm, el Valencia CF i el president i el Govern de la Generalitat de Catalunya.

Víctor Maceda

PREMIS LITERARIS'06

Ciutat de Tarragona



17è Premi Ciutat de Tarragona de novel·la
Pin i Soler

17è Premi de biografies, autobiografies,
memòries i dietaris Rovira i Virgili

17è Premi de poesia Comas i Maduell

10è Premi de narrativa curta per Internet
Tinet

7è Premi de traducció Vidal Alcover

6è Premi de cultura popular Joan Amades

Termini d'admissió d'originals: 31 d'agost de 2006

Més informació: www.premisliteraris.org

