



Cuatro años a la espera de dos leyes y tecnología segura

C. VÁZQUEZ
Valencia

Ayer se cumplieron cuatro años del mayor accidente de metro ocurrido en España. Fue en la Estación de Jesús, en la línea 1 de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), en una curva en la que perdieron la vida 43 viajeros y otros 47 resultaron heridos. La urgencia que exigieron entonces trabajadores, políticos y el resto de la sociedad para evitar que otra desgracia así se repitiera se enfrió con el tiempo.

Los compromisos adquiridos por la Generalitat y FGV tras el accidente de metro siguen, pasados 48 meses, sin cumplirse al 100%. La instalación del ATO (Automatic Train Operation), un sistema de conducción automática que aumenta la fiabilidad de la conducción, no se licitó hasta 2008, dos años después del accidente, y no estará operativo hasta finales de año o principios del siguiente, según FGV. Las unidades más antiguas que circulaban entonces por la línea, las Wilcox, pasaron a la historia pero quedan unas pocas unidades UTAS —el mismo modelo del accidente— que está previsto que desaparezcan en julio. Al final, el plan de inversiones de la línea 1 acabará más o menos en el plazo previsto, 2010, aunque con añadidos.

Otros dos compromisos, a los que el Consell se obligaba en la comisión *express* que investigó el accidente de metro en las Cortes, duermen el sueño de los justos. Las leyes relativas a la gestión de los ferrocarriles de la Generalitat y a la seguridad en el transporte llevan años gestándose, de acuerdo con las declaraciones oficiales, sin que hayan traspasado su estación término, que no es otra que el Parlamento valenciano.

El consejero de Infraestructu-

ras, Mario Flores, dijo hace un año en sede parlamentaria que la ley de seguridad estaba a la espera del visto bueno de la Consejería de Economía, que debe dar siempre su beneplácito. Doce meses más tarde no hay novedad sobre el texto y desde la Consejería insisten en que están pendientes del trámite parlamentario.

Para el diputado socialista Francesc Signes, ni una ni otra de las leyes prometidas y que al día de hoy siguen en el limbo, le interesan al Gobierno valenciano. En un momento en que FGV está privatizando sus nuevas líneas, la re-

El ATO, sistema automático de conducción, estará a finales de 2010

FGV ha instalado las balizas de frenado tras el accidente

dación de unas leyes que regulan cómo explotar una línea, la coordinación de medios, el material móvil, los planes de seguridad y la financiación aplicable a estas líneas son temas incómodos para el Consell.

Por el camino se quedó también la promesa del presidente Francisco Camps a los sindicatos de que los acuerdos del comité de seguridad de la empresa fueran vinculantes. Los sindicatos no aceptaron que la dirección tuviese en su mano la mayoría y, sin embargo, todos fueron responsables de las decisiones del comité.

Las balizas de frenado que, según los sindicatos, podrían ha-

ber evitado la desgracia, se han colocado en los puntos más complicados de la línea 1, la más antigua de toda la red de FGV, con unos 90 kilómetros de longitud y unos 20 millones de viajeros anuales. Esta línea entró en funcionamiento en 1988.

La instalación del ATO, sistema que permite la conducción automática del metro en los tramos soterrados, costará 30 millones de euros. En la línea 1 la instalación está al 75%, más avanzada que en el resto, aunque el sistema se tiene que poner en marcha todo a la vez, explica la compañía. Entre mayo y agosto de 2009 empezaron los trabajos de canalización y tendido de cables, las conexiones... FGV confía en que las pruebas y validaciones del ATO arranquen después del verano. Las nuevas unidades de Vossloh que se incorporan a la línea contarán con la preinstalación de la conducción automática hecha de serie en la factoría de Albuixech, mientras que las unidades en circulación de la serie 3.900 deberán adecuarse.

La instalación del ATO permitirá conducir los metros sin la acción del maquinista. El sistema se usa sólo en las zonas de mayor circulación, donde está previsto que estén en servicio de 16 a 20 trenes. Cuando está en funcionamiento, el ATO regula la marcha y el frenado de los convoyes, entre otras cosas. Los maquinistas supervisan la seguridad de todo el sistema, lo activan y lo desactivan cuando el tren circula a cielo abierto.

Las líneas más modernas usan el sistema de control del tren ATP, que incluye la activación de un frenado de emergencia, pero la mayoría de la red cuenta con el FAP, de frenado puntual, reforzado por las balizas instaladas tras el accidente.

Memoria de un olvido intolerable

ADELA
GARZÓN

En el cuarto aniversario del accidente de metro de aquel fatídico 3 de julio de 2006, en el que 43 personas perdieron la vida y 47 resultaron heridas, la Asociación de Víctimas del Metro del 3 de Julio lleva a sus espaldas las riendas de una injusticia alimentada por los desaires y sinsabores de los que quieren olvidar.

Cualquiera que recorra la corta historia del trágico suceso verá que la asociación está invadida por una sensación de injusticia y desamparo por la falta de responsabilidad política y jurídica, al tiempo que sienten la soledad de no estar arropados por sus conciudadanos. Sin embargo, lo que están haciendo y sintiendo tiene una relevancia de la que quizá no son conscientes. Debemos alentarles en su actividad de seguir hablando, denunciando y recordando, porque están sentando las bases del recuerdo colectivo de una injusticia que formará parte de la historia de la sociedad valenciana. Y conviene hacerles ver que su actividad no cae en saco roto, cada paso que dan y cada puerta que se les cierra son balizas que señalan y construyen el recuerdo de esa injusticia.

Aunque ellos no lo crean, ya existe una depuración de responsabilidades: esos valencianos por los que no se sienten arropados tienen en su memoria colectiva, quieran o no quieran, el reconocimiento de una tragedia anunciada y la falta de respuesta de los políticos que se apresuraron a esconder su impericia con una actividad desenfundada, en un intento de pasar página. No sabían que la memoria actúa como una filtración de agua; por mucho que uno se empeñe vuelve una y otra vez, lo hace cuando menos lo esperas y de múltiples formas. La memoria humana, y más en un hecho trágico y compartido, se construye de muchas y contradictorias maneras, pero nunca hay olvido; al final configuran nuestros recuerdos e historia. La importancia que tienen los recuerdos colectivos se debe a que se mantienen a través de años y generaciones, incluso de forma paradójica.

Ante sucesos como el del metro valenciano, la memoria humana es contradictoria; mientras unas personas no dejan de hablar y revivir lo acontecido, otras rechazan cualquier recuerdo. No debe extrañarnos que el trágico suceso tuviera escaso coste electoral, que fuera en las zonas valencianas más castigadas por el accidente donde hubo más apoyo electoral al PP. Los asesinatos de Kennedy y de Luther King produjeron conductas contradictorias en Dallas y Memphis. Dallas fue vista como culpable de la muerte de Kennedy, sus

ciudadanos se negaron a hablar, se ocultaron lo sucedido y Memphis hizo lo mismo cuando en sus calles fue asesinado Luther King, pero ambas recordaron y hablaron del asesinato ocurrido en la otra ciudad. Pasó tiempo hasta que cada una logró hablar abiertamente de lo que fue testigo.

Inmediatamente después de un hecho trágico es cuando más se habla, se recuerda y se toman iniciativas. Después todo se acalla y se calma, ya no se menciona, pero no se trata de olvido, ni de la apatía del espectador, ni mucho menos de abandono social de las víctimas. Todo lo contrario.

La incorporación en la memoria humana de recuerdos compartidos, y más si son trágicos, necesita tiempo para consolidarse; mientras tanto, alguien debe alimentarlos y mantener vivo el recuerdo con acciones y reivindicaciones, con actos conmemorativos, con iniciativas nuevas y encuentros puntuales pero significativos, como los promovidos por la asociación porque, aunque resulte ingrato, serán otros los que al final logren que lo sucedido no quede en el olvido y forme parte de la memoria his-

“Están sentando las bases del recuerdo colectivo de una injusticia”

“La memoria actúa como una filtración de agua; vuelve una y otra vez”

“Serán otros los que al final logren que lo sucedido no quede en el olvido”

tórica de una injusticia.

Esos protagonistas serán los que en 2006 eran demasiado jóvenes para actuar, pero vieron su vida y creencias perturbadas por el suceso. Con el tiempo serán adultos que dispondrán de recursos, porque ocuparán puestos de responsabilidad en cualquier ámbito de la vida social, y en cierto momento de sus vidas buscarán sus señas de identidad; entre ellas estará el 3 de julio. Es entonces cuando necesitarán y querrán recordar los hechos que marcaron sus vidas. Películas, conmemoraciones u otras formas, acordes con su tiempo, serán la contrapartida a un hecho que fue maltratado, pero que les define como generación. El olvido intolerable de hoy será la memoria colectiva de los que fueron agraviados.

Adela Garzón es directora de la revista *Psicología Política* y catedrática de Psicología Social.