

Publicat el 0-12-2012 en "Levante - EMV".

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

## **Línea 1: caso abierto (3)**

Joan Olmos \*

El 1 de octubre de 2006, a pocas semanas de la tragedia de la línea 1 del metro valenciano, nuestro colectivo TERRA CRÍTICA publicó en este diario un segundo artículo de opinión -con este mismo título y entradilla- en el que, después de abundar en los argumentos críticos sobre la catástrofe, destacaba como muy preocupante tanto la débil reacción ciudadana ante los hechos como el silencio general de colectivos e instituciones. Ni siquiera la visita del Papa a la estación de Jesús, pocos días después, sirvió para que sus representantes locales aportaran acogida espiritual (recordemos las objeciones a oficiar ceremonias religiosas en la Seu).

Han pasado seis años, muchas heridas siguen abiertas, la actitud de la sociedad y de la clase dirigente no ha variado demasiado y así podemos asistir, cada principio de mes, a la persistente actitud de las víctimas en la Plaza de la Virgen, arropadas por un voluntarioso calor social, excepción en medio de un panorama ciertamente desolador. Al menos podemos citar la iniciativa de la "Clínica Jurídica per la Justícia Social" (Universitat de València), dispuesta a echarles una mano.

Su invisibilidad es compartida por otras víctimas, como las del goteo de atropellos urbanos, que apenas sacuden las páginas de nuestros medios o la actitud de nuestros gobernantes. En otro momento les dedicaremos un capítulo, pero ahora resulta difícil no relacionar ambos temas. ¿No existe de alguna manera una responsabilidad de la administración en este caso, al no poner barreras -físicas y jurídicas- para que no se superen los límites de velocidad, en lugar de estimular la fluidez y cargar toda la responsabilidad sobre conductores o peatones? El diseño de muchas de nuestras calles y la gestión del tráfico tienen muchos aspectos que mejorar. El papel de la justicia, también.

Volvamos al caso del metro. El paso del tiempo ha aportado nuevas informaciones, algunas muy reveladoras, sobre la lamentable actitud de los altos cargos de la administración -blindados con dinero público para hacer frente a su autodefensa- o los nuevos argumentos técnicos desvelados recientemente por un especialista que al fin rompió su dilatado silencio.

Las víctimas reclaman la reapertura judicial del caso, pero resulta inaplazable la reparación moral y política de unos daños que siguen produciendo mucho dolor y rabia. La merecen los familiares y amigos, pero también la debería exigir la ciudadanía, que tiene derecho a saber por qué

no se pudo evitar el desastre y por qué habríamos de seguir confiando en el transporte metropolitano. Plantear de nuevo la cuestión de la seguridad no es un asunto menor. Si en plena euforia económica ocurrían esas cosas, podemos imaginar que en estos tiempos de recortes, despidos masivos y degradación general de los servicios públicos, los márgenes no son mucho mejores. Resulta difícil creer que el destrozo personal y la importancia cuantitativa del próximo ERE en FGV no van a tener repercusiones en el servicio.

El pasado 4 de noviembre, este diario publicaba un reportaje sobre las líneas de FGV, calificando unas menos rentables que otras. Por desgracia, nos estamos acostumbrando a este lenguaje contaminado por la lógica mercantilista, olvidando que la rentabilidad de los servicios públicos se mide en términos de utilidad social, no económica, aunque también de eficiencia.

Así que el desastre ferroviario de 2006 debería servir para abrir un amplio debate sobre nuestro sistema de transportes, situando en primer lugar su seguridad, además de su eficacia y rentabilidad social. Aunque pueda parecer anecdótico, la supresión -todavía incipiente y parcial- de los coches oficiales obligaría a que sus ahora privilegiados viajeros sufrieran las deficiencias del sistema, y seguro que presionarían para introducir mejoras. Unas mejoras que, además de ahorrar víctimas, supondrían un incalculable freno al dispendio económico del actual modelo.

**Imatge:**

\* Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

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