

Extract of Viento Sur

<https://vientosur.info/spip.php?article8235>

Tragedia en Compostela

¿Accidente inevitable o catástrofe neoliberal?

- solo en la web -



Han pasado ya unos días desde que se produjo la tragedia del accidente de tren en Santiago de Compostela que ha dejado 79 muertos y decenas de heridos. La información que recibimos es muchas veces contradictoria, con diferentes esferas interactuando, desde la dimensión política pasando por la técnica hasta la mediática. Podemos intentar hacer un pequeño balance en torno a algunos ejes esenciales, teniendo en cuenta que es muy posible que aparezca de nueva información.

¿Qué ha pasado? Entre la información y la construcción político-mediática de la tragedia.

Justo inmediatamente después de descarrilar el tren, se desató la especulación en torno a lo que había provocado el trágico suceso. Las tres hipótesis manejadas fueron el "error humano", "insuficiencia técnica" y el "atentado". Como podremos ver, algunas no son necesariamente incompatibles, aunque tampoco unívocas. Pero empezamos por la tesis del atentado.

La tesis del atentado fue rápidamente desechada por el Ministerio de Interior, no sin antes ser considerada como plausible por fuentes del Ayuntamiento de Santiago de Compostela. Algunas cadenas como el Canal 24 horas de RTVE se hicieron eco de esta posibilidad, difundiendo de forma ambigua que los vecinos habían escuchado tres grandes explosiones. El hecho de que se filtrara desde una institución oficial una versión de este tipo dice mucho de la visión con la que encaró la tragedia la corporación compostelana (gobernada por los sectores más ultras del Partido Popular): una oportunidad política para aprovechar el dolor, un intento de sembrar dudas sobre determinados sectores de la población (casualmente, los días 24 y 25 de julio la izquierda nacionalista celebra actos conmemorando el "día da patria galega"), así como desviar la atención sobre cualquier posible fallo técnico. Como era de esperar, esa hipótesis ha sido descartada, pero es curioso que la metodología sea especular con un tesis de este tipo sin tener la más mínima evidencia.

Las otras dos hipótesis (error humano e insuficiencia técnica) están encima de la mesa y no son necesariamente incompatibles. El maquinista, Francisco José Garzón, con más de dos décadas de experiencia, ha sido imputado por homicidio involuntario, acusación por la cual podría ser condenado a entre 2 y 12 años de prisión. Deberá comparecer semanalmente en el juzgado y devolver la licencia durante seis meses, con lo que queda inhabilitado para pilotar trenes hasta febrero de 2014. Ha admitido que "se despistó", equivocándose a la hora de identificar el tramo y frenando demasiado tarde. La imagen de un hombre completamente abatido, psicológicamente destrozado por la tragedia, ha copado las portadas de periódicos y telediarios, siendo el eje entorno al cual se construía el relato oficial, tanto político como mediático. Los *mass media* del régimen no ha dudado en convertirlo en el protagonista de la tragedia, con una campaña de dudosa ética periodística, en la que se llegó a difundir sus "estados" de facebook sacados de contexto, presentándolo como un imprudente que, tarde o temprano, estaba abocado a cometer un crimen. Las portadas de los diarios de la extrema derecha como *ABC* o *La Razón* han impulsado alegremente esta campaña, resaltando a la vez su afiliación al Sindicato de Maquinistas/1.

El maquinista ha sido juzgado mediáticamente en paralelo a la escasa importancia concedida a las insuficiencias técnicas que pudieron permitir el accidente. El gobierno de la Xunta de Galicia ha llegado insinuar que hay causas oscuras detrás de las exigencias de investigar si ha existido un déficit técnico/2.

Hay causas perversas en este intento de enterrar estas hipótesis. La emergente industria de la alta velocidad ferroviaria, formada por empresas estatales y privadas, se ha convertido en uno de los referentes de la "marca España", impulsando construcciones juzgadas innecesarias por la población (los vecinos de Angrois, lugar del accidente, llevaban meses organizándose contra la construcción del AVE), pues suprimen líneas de corta o media distancia consideradas poco rentables económicamente pero sí útiles socialmente, muy empleadas por la población trabajadora para desplazarse a diario. Por otra parte, este influyente sector está actualmente participando en un concurso para construir un AVE en Brasil, compitiendo con diferentes empresas internacionales. Una de las

precondiciones para optar a la concesión es no haber sufrido ningún accidente provocado por un fallo técnico en los últimos cinco años. La empresa china Communications Construction ya ha sido descartada del concurso por un accidente en la provincia de Zhejiang que dejó 33 muertos/3. La ministra de Fomento Ana Pastor, cuyo ministerio no ha dudado en señalar al maquinista como único responsable de la tragedia/4, ha viajado recientemente a Brasil para defender los intereses españoles (por "intereses españoles" se entiende, obviamente, "intereses de las empresas españolas"), que se juegan un contrato de nada menos que de 12.000 millones de dólares. El plazo dado a los consorcios por el Estado brasileño para presentar el proyecto expira el 16 de agosto: el objetivo del gobierno, empresas y judicatura parece demostrar rápidamente la culpa del maquinista para poder seguir optando a un negocio tan jugoso. Parece que los intereses privados son antagónicos al derecho social de conocer las auténticas causas del accidente.

Sin embargo, algunas grietas se han abierto en el relato oficial. El presidente de Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Gonzalo Ferre, ha admitido que el siniestro se podría haber evitado si hubiera contado con un sistema de seguridad ERTMS (que reduce automáticamente la velocidad anulando cualquier posibilidad de que un fallo humano termine en accidente), instalado en la mayor parte de la alta velocidad española/5. Los sindicatos de maquinistas también han resaltado lo anacrónico de los sistemas de señalizado. *eldiario.es* ha revelado que el sistema de seguridad del tramo donde se produjo el accidente tenía más de medio siglo, demostrando que sustituyendo los dispositivos analógicos instalados por unos digitales (cuyo coste es de tan solo 12.000 euros), el accidente se podría haber evitado. El dispositivo ya está instalado en otros tramos de la misma ruta del siniestro/6.

Como vemos, desde un punto de vista lógico, las versiones del "fallo humano" y "deficiencias técnicas" no son necesariamente incompatibles. Pero es necesario aclarar una cuestión fundamental: la tragedia ha podido ser contingente, pero no inevitable. El fallo humano ha podido existir, pero no hubiera provocado muertos de haber estado en funcionamiento los medios técnicos adecuados. Estos medios técnicos no son ciencia ficción ni vivimos en el siglo XIX, cuando la conducción del ferrocarril dependía de la suerte y pericia del maquinista. El relato, completamente ideológico, de asociar el error del trabajador a culpabilidad, está completamente sobredeterminado por un hecho concreto: los intereses económicos privados se anteponen a sacar a la luz la verdad con todas sus consecuencias; se obvia que el error podría no haber acabado en tragedia. La tecnología y su uso distan de ser neutrales o apolíticos (aunque la técnica tenga una dimensión relativamente autónoma): el maquinista está sometido a los ritmos que impone la máquina. No deja de ser trágicamente amargo que existiendo las posibilidades tecnológicas para evitar el accidente, el relato político de los intereses económicos privados se imponga al técnico. La tecnología pasa a ser secundaria cuando priman los intereses de unos pocos. Lo grave de la línea argumental dominante es que no se traza con una perspectiva de evitar que una tragedia así vuelva a ocurrir, sino de cazar el culpable lo antes posible, enterrar responsabilidades políticas y seguir haciendo negocios.

Las respuestas políticas: desde abajo y desde las instituciones.

La reacción del pueblo gallego y de otras nacionalidades del Estado español ha sido una auténtica muestra de solidaridad popular. En reacción al impacto de la tragedia, la noche del siniestro los trabajadores públicos respondieron con gran eficacia y entrega. Enfermeras en paro acudieron para colaborar en los hospitales. Psicólogos voluntarios ofrecieron su trabajo para apoyar a las víctimas, familiares o vecinos. Bomberos suspendieron huelgas para ayudar en las labores de rescate. La ciudadanía gallega respondió donando masivamente sangre, hasta que las autoridades sanitarias declararon que no se necesitaba más. Miles de mensajes de solidaridad se expresaban en las redes sociales. La política con mayúsculas invadió Galiza, demostrando que las clases populares pueden responder a las situaciones adversas con solidaridad y cooperación, lejos de la competencia impuesta por la lógica capitalista.

El problema viene de otra parte. La coordinación de los servicios públicos (responsabilidad de las autoridades) ha distado de ser eficiente. El operativo de emergencia requerido tardó más de 100 minutos en activarse/7. Decenas de heridos fueron derivados a la sanidad privada, cuando el hospital más cercano era público, siendo el hecho

denunciado por los propios trabajadores/8.

La otra parte de la respuesta política, más allá de la gestión post-accidente, ha sido la del relato institucional. Los políticos del Partido Popular han optado por una línea de defensa de los intereses empresariales, culpando al maquinista del suceso. El PSOE ha desaparecido del mapa político, confiando en una explicación parlamentaria que tardará días en llegar, si es que llega. Durante los días posteriores a la tragedia, los cargos públicos de la derecha han tratado de imponer un silencio sobre la tragedia, instrumentalizando el dolor, acusando a las voces disidentes del relato oficial de intentar "politizar" la tragedia, mientras ellos recorrían las zonas del accidente, visitando heridos y sacándose fotos junto a las familias. Es amargamente irónico que sean los mismos responsables de los recortes y de las políticas de austeridad que degradan los servicios públicos, precarizando a los trabajadores y subordinando el bienestar de la mayoría a los intereses del capital privado, los que acusen de "politizar" la tragedia. La clase dominante tiene un gran interés en decidir lo que es político y lo que no. La prensa del régimen ha contribuido a esa "despolitización" (esto es, que solo los responsables políticos gobernantes pueden hablar de política) mercantilizando la tragedia, convirtiendo el dolor de las familias en imágenes listas para el consumo. La culminación de esa dinámica ha sido la conmemoración oficial por las víctimas en forma misa nacional-católica en la catedral de Santiago, con la presencia de los príncipes y la curia religiosa. Todo un ejemplo de "neutralidad": el funeral convertido en un cínico mitin del régimen del 78.

Sin embargo, esta representación ha sido cuestionada desde la izquierda. En primer lugar, se suspendieron los actos conmemorativos del "25 de xullo, día da patria galega", que iban a celebrarse el día después de la tragedia. Después, la izquierda, tanto la parlamentaria (AGE y BNG) como la extraparlamentaria se ha negado a suscribir el relato oficial, sin caer en la criminalización del maquinista, defendiendo la labor de los trabajadores públicos y exigiendo una investigación independiente que determine las responsabilidades políticas/9. Es particularmente significativa la brecha en el consenso institucional abierta por la izquierda parlamentaria, negándose a participar en los actos oficiales organizados por el Partido Popular, alimentando así el "espíritu de escisión" con respecto a la versión de la clase dominante. Una buena parte de la sociedad civil no está dispuesta dar por válido acríticamente el relato de la clase dominante, pues la credibilidad de los políticos y empresarios está seriamente erosionada por sus actuaciones en casos como el Prestige o el 11-M. Las políticas austeritarias, junto con los escándalos de corrupción, también han mermado la convicción de que los representantes públicos ofertan todos los medios disponibles para ayudar al ciudadano común. Esta crisis de legitimidad es una ventana de oportunidad para que una catástrofe como la de Compostela sea investigada, no se permita que el maquinista sea el "cabeza de turco", se haga justicia con las víctimas, y no vuelva a suceder una tragedia a todas luces evitable.

A modo de conclusión: los límites del modelo neoliberal.

El modelo neoliberal, consistente en combinar privatizaciones con desinversiones en lo público para pagar la deuda y un modelo de gestión mimético a los parámetros de la empresa privada, ha quedado seriamente desprestigiado con esta tragedia. En el terreno de la eficacia de la actuación post-accidente, el caos del gerencialismo burocrático solo ha sido compensado por la voluntad y las ganas de trabajadores públicos. La infrautilización de los hospitales públicos, que convierte el derecho a la asistencia de los heridos en una transferencia de recursos públicos al sector privado, y el caos en la organización de la respuesta de urgencias se han introducido en la agenda política.

En el terreno de la prevención, el fracaso del proyecto neoliberal a la hora de aplicar las medidas técnicas apropiadas es más que evidente. Los trabajadores de Renfe (empresa estatal de ferrocarril) llevan años reclamando más inversiones en el sector público, mientras que los ingenieros que advirtieron de la peligrosidad del trazado donde se produjo el accidente no fueron escuchados, lo cual cuestiona seriamente el mito de la eficacia de la gestión de carácter empresarial. En este caso, la impermeabilidad de la gestión neoliberal, la falta de democracia en las políticas públicas, ha generado una catástrofe social gravísima.

¿Accidente inevitable o catástrofe neoliberal?

En el terreno de la clarificación posterior de los hechos, los intereses del capital han chocado duramente con los intereses de las familias y de la ciudadanía. La clarificación del suceso se ve obstinadamente bloqueada por los intereses del sector de la industria del ferrocarril, más preocupada por mantener sus contratos millonarios que de depurar responsabilidades y aclarar los hechos para evitar que vuelvan a suceder. El Partido Popular, junto con el silencio cómplice del PSOE, se ha encargado de dar cobertura política a los intereses de unos pocos, demostrando su completa subalternización al empresariado y su escasa lealtad a la ciudadanía. La prensa ha oscilado entre la morbosidad mercantilista de convertir el dolor en espectáculo y una campaña para criminalizar al maquinista. Los gobernantes no han estado, ni mucho menos, a la altura de un pueblo que ha respondido con solidaridad popular a la tragedia. La actitud de la izquierda política y la desconfianza de las clases populares hacia la versión oficial abren un resquicio de esperanza para que la tragedia se clarifique. La batalla será dura, pero existe un deber ético ineludible, tanto por los que ya no estarán con nosotros como para evitar futuras tragedias.

30/07/2013

Brais Fernández es militante de Esquerda Anticapitalista Galega

1/ <http://www.lamarea.com/2013/07/28/errores-y-mentiras-en-los-medios-sobre-el-accidente-de-tren-en-santiago/>

2/ <http://www.elpais.com.uy/mundo/tragedia-arruinar-espanoles-exportar-trenes.html>

3/ http://ccaa.elpais.com/ccaa/2013/07/25/galicia/1374783173_665541.html

4/ http://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2013/07/28/gobierno-une-adif-renfe-descargando-culpas-conductor/0003_201307G28P3991.htm

5/ <http://www.lavanguardia.com/sucesos/20130729/54378947952/presidente-adif-siniestro-evitado-seguridad-ertms.html>

6/ http://www.eldiario.es/sociedad/Alvia-Adif-Renfe-Asfa-Digital_0_158184435.html

7/ http://ccaa.elpais.com/ccaa/2013/07/27/galicia/1374958484_530107.html

8/ http://ccaa.elpais.com/ccaa/2013/07/28/galicia/1375041728_327918.html

9/ <http://alternativagalega.com/age-fronte-ao-accidente-en-angrois/>