



Vista panorámica del lugar donde se produjo el accidente, con los dos convoyes incrustados entre sí.

CATASTROFES:

La cara oscura del "milagro" español

MANUEL CAMPO VIDAL

"ES EL NUESTRO UN PAIS TAN DESGRACIADO QUE LOS GRITOS DE DOLOR POR LAS INUNDACIONES AHOGAN LAS ANGUSTIAS CAUSADAS POR LAS SEQUIAS".
(Lucas Mallada en "Los males de la Patria y la futura revolución española". 1890.)

JOSE Manuel García, el maquinista de veintiocho años de edad, había dejado el tren en una vía secundaria de la estación de El Figaró y solicitaba instrucciones telefónicamente sobre el taller al que dirigirse. "He hecho bajar ya a todo el pasaje porque notaba anomalías en los frenos". Conoció el destino, el jefe de estación avisó al siguiente control: "Ahora te bajaré uno que está averiado". "De acuerdo, pero, oye, que no me has avisado de éste que

acaba de pasar para abajo como un loco". Corrieron todos hacia la ventana tratando de localizar la vía muerta y el tren averiado, pero sobre las raíles vacíos sólo yacía el presentimiento de una catástrofe. "¡Mi tren! ¡Mi tren! ¿Dónde está mi tren?", gritaba histérico José Manuel, el maquinista, mientras saltaba por las vías. A 105 kilómetros por hora y por vía única su tren viajaba, tripulado por la muerte, al encuentro del primer obstáculo contra el que estallar. Eran casi las diez de la mañana y cerca de Les Franqueses subía un cercanías: viajeras de pueblos cercanos, algunos jubilados, unos escolares que iban a pasar el día a El Figaró, un teniente del Ejército, una señora embarazada de seis meses... Salió de la niebla como un torpedó sin que el maquinista pudiese reaccionar y dar la alarma. Fue un choque espantoso. Los obreros de la fábrica Clinerplast creyeron que se había producido una explosión hasta que desapa-

reció el humo y pudieron distinguir, horrorizados, dentro del propio taller, un vagón lleno de cadáveres que había atravesado la pared. Fuera estaba el resto de la tragedia: veintitún muertos y cuarenta y siete heridos entre toneladas de hierros retorcidos.

Hay una parcela oculta de la Historia de la España desarrollista que nadie se ha molestado en contemplar, pero que, fragmentariamente, está registrada en la vida o en la muerte de millones de ciudadanos: son los pobladores de la España de las catástrofes. Hay una relación de ríos, de calles, de hoteles, de estaciones, de aeropuertos, de carreteras y hasta de campings cuyos nombres poseen una insuperable connotación de tragedia: el Turia, el Besós, el Tamarquillo, el Llobregat, la presa de Sanabria, el Vallés, Valdepeñas, la Rábida, Els Alfacs, Lloret de Mar, el hotel Corona, Santander, Galdácano, Santurce, Erandio, el río Orbigo, la calle Santa Amelia, la calle La-

drilleros, los Rodeos, La Coruña, Urduliz, ahora Les Franqueses... Las catástrofes son la cara oscura del desarrollo español a las que jamás se refirieron los ministros del Opus en sus triunfalistas discursos sobre el "milagro español", que para las clases populares tiene con frecuencia explicaciones más dolorosas que milagrosas.

España experimentó un importante salto económico en los años cincuenta y sesenta. De 1950 a 1970 el sector agrícola pasó de ocupar el 48 por 100 de la población activa a ocupar sólo el 26; en el mismo período el sector industrial pasó de ocupar el 26 a ocupar el 36, mientras el sector de servicios pasaba del 25 al 37. Todo el despegue de la industrialización que se esconde tras las estadísticas supuso un desarrollo económico innegable, pero no es menos cierto que se produjo en un marco improvisado y falto de planificación: el país se edificó a toda prisa sin las

inversiones públicas necesarias, excepto aquellas que debían asegurar el proceso productivo (redes eléctricas, carreteras, pantanos, etc.), se olvidaron los equipamientos para mejorar la calidad de vida y con frecuencia incluso aquellas obras que debían asegurar la vida misma; se abandonó el campo a un proceso de desertización que en algunas zonas aparece ahora como casi irreversible, mientras se gestaba el caos urbano en la periferia; se edificó sobre antiguas rieras que no fueron siempre sustituidas por colectores, se construyeron fábricas y viviendas en los márgenes de los ríos sin las obras previas de canalización y defensa, crecieron las industrias sin demasiada atención a las normas de seguridad y se trabajó en las minas a mayor ritmo sin aumentar las precauciones. Creció la actividad económica, en definitiva, pero no lo hicieron al mismo ritmo las leyes que debían regular ese crecimiento, y cuando existieron normas adecuadas el Estado autoritario no exigió su cumplimiento.

Así, España pasaba a ocupar el décimo lugar en la clasificación de países industrializados.

secretos del milagro español se desvelan todavía ahora, por entregas, con episodios como el de la semana pasada en la línea férrea Barcelona-Puigcerdá, que a pesar de su carácter internacional —enlaza con Francia por la Tour de Carol— y de soportar intenso tráfico de mercancías, consta de una sola vía.

La absurda justificación del Estado

La ideología oficial ha tratado siempre las catástrofes desde una óptica de adversidad, intentando ocultar su verdadera razón, es decir, la existencia de una relación entre la catástrofe y las relaciones sociales o, más concretamente, entre la catástrofe y el modelo de desarrollo que se da en determinado marco jurídico-político. Ante cualquier hecho de esta naturaleza el Estado dispara todos sus mecanismos ideológicos de integración recurriendo a presentar las catástrofes como "irremediables", como "fortuitas", como producto de "fallos humanos".

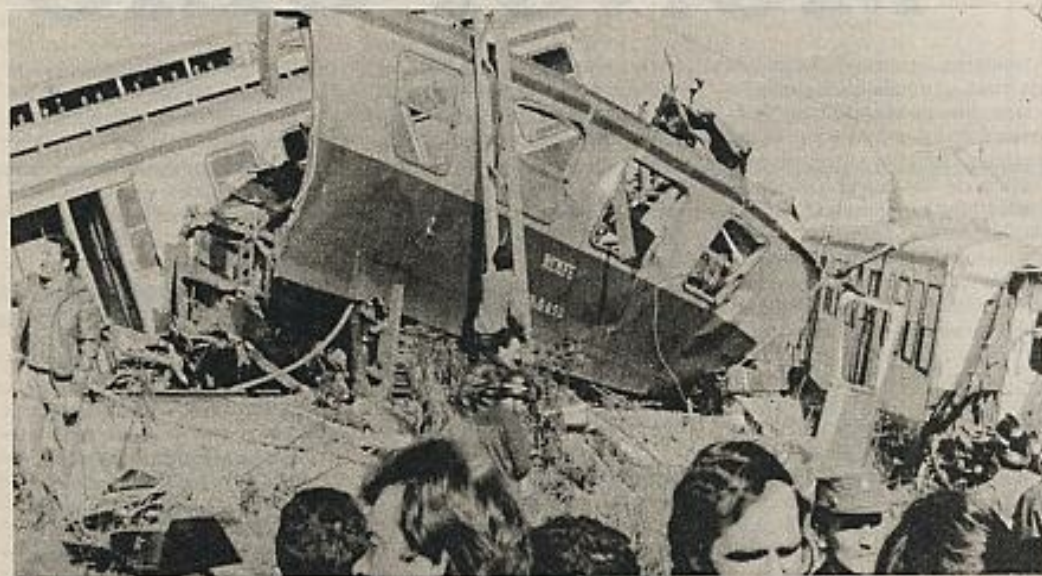
surdas para explicar oficialmente las catástrofes, la dialéctica oficial de la inmediata posguerra, ante casos similares, trataba incluso de obtener una rentabilidad ideológica de cualquier tragedia. Así hablaba el ministro de Obras Públicas, señor Peña, al pueblo de Santander tras el voraz incendio que destruyó media ciudad en 1941: "He podido observar una cosa admirable y es que en el rostro de los santanderinos no se refleja esa desgracia más que desde el punto de vista episódico. La virtud de vuestra raza es que habiendo sufrido una enormidad por la ola marxista primero y luego por tantas desgracias como han assolado la Patria, lo toma con el vigor físico del hombre que comprende que no puede ningún acontecimiento, siquiera sea geológico, transformar las virtudes características de una raza".

Cuando una catástrofe se produce el Estado efectúa cuanto antes un movimiento defensivo: lanza una avalancha informativa presentando los hechos como algo "inevitable", cuando no se ocurre, si el caso es menos justifi-

paz de "explicar" la catástrofe lanzando una cortina de humo sobre la relación catástrofe-modo de producción, sino que incluso trata de capitalizar los momentos de solidaridad para reforzarse, preferentemente cuando se combina una gran resonancia internacional con una situación interior de falta de libertades públicas: las inundaciones de 1962 en Cataluña o el terremoto de Nicaragua son dos ejemplos ilustrativos de este movimiento ofensivo del Estado al crear la imagen de "solución inmediata", aunque luego no se cumpla, mientras favorece una gran respuesta benéfico-asistencial que permite un reforzamiento de su imagen al aparecer el Estado como "protector" que canaliza la ayuda popular.

Todos a por el maquinista

Las autoridades no han tenido que recurrir en el caso de la tragedia de Les Franquesses a las habituales frases de justificación. Desde el primer momento el presidente de RENFE, Ignacio Bayón, sentenció que se trataba de un "fallo humano", siendo bien secundado por la prensa de derecha. Hasta el "Diario de Barcelona", que acaba de comprar gentes próximas a Fuerza Nueva, que dirige Julio Merino —el mismo de "El Imparcial"—, y que a diario arremete contra el Gobierno y sus mecanismos, incluida la Justicia, ha titulado a todo tren: "La justicia actuará con rapidez". Al fondo, y todos a por él, está José Manuel García, el maquinista. Independientemente de cuál sea su responsabilidad, que deberá establecerse por los cauces que marca la Ley, no hay duda de que los directivos de RENFE han ofrecido su cabeza a la opinión pública (se recomienda la lectura del resumen de su rueda de prensa en el Gobierno Civil de Barcelona) como toda explicación a la catástrofe. Así, el director general no tuvo que referirse a la razón por la que se archivó el proyecto de doble vía en la línea Barcelona-Puigcerdá, a qué sistemas de seguridad y alarma disponen sus trenes para ser avisados de que otro tren circula sin control, a las horas que trabaja un maquinista, a la preparación que RENFE les da, a que ese tren pudo alcanzar esa velocidad porque todavía existen en esa línea desniveles de hasta 18 metros, a que se trata del séptimo accidente de RENFE en este año. ¿Para qué hablar de estas cosas mientras haya un José Manuel García a mano? ■



El crecimiento desmesurado y la improvisación no alcanzaron a crear la infraestructura de seguridad que hubiese impedido, entre otros, el accidente de Les Franquesses del Vallès.

Pero ninguno de los que utilizaron este importante dato hasta el hastío reparó nunca en que España pasaba a ocupar un lugar todavía más destacado entre los países productores de catástrofes. Como sociedad en la que el desarrollo de las fuerzas productivas se llevó a cabo de modo acelerado sin el debido control técnico y social y, aún más, con presencia de la corrupción, España superó incluso a Italia en número de catástrofes y accidentes de trabajo. Lucio Magri había hablado de "los secretos del milagro italiano" refiriéndose a esa cara oscura del desarrollo. Los

"Las riadas del Llobregat son inevitables", manifestó en plena era nuclear un ministro del franquismo. Sin embargo, los egipcios se defendían con eficacia hace dos mil años de las crecidas del Nilo y los vietnamitas lograron evitar que docenas de poblados desaparecieran bajo las aguas, a pesar de que la fuerza aérea norteamericana bombardeó intensamente los diques de contención durante el verano de 1972.

Pero si la administración tecnocrática de los años sesenta no dudaba en recurrir a frases ab-

cable, a hablar de "sabotaje" industrial o político, aunque sólo sea durante las primeras horas. Paralelamente se desencadena una fuerte represión, en la medida de lo posible, sobre las informaciones o actos que contradigan la explicación oficial. Por citar sólo un ejemplo recuérdese la desaparición de la publicación "Granada Semanal" al presentar un detallado informe sobre las causas reales de una inundación en La Rábida que costó cincuenta muertos.

Pero en determinados momentos el Estado se siente no sólo ca-