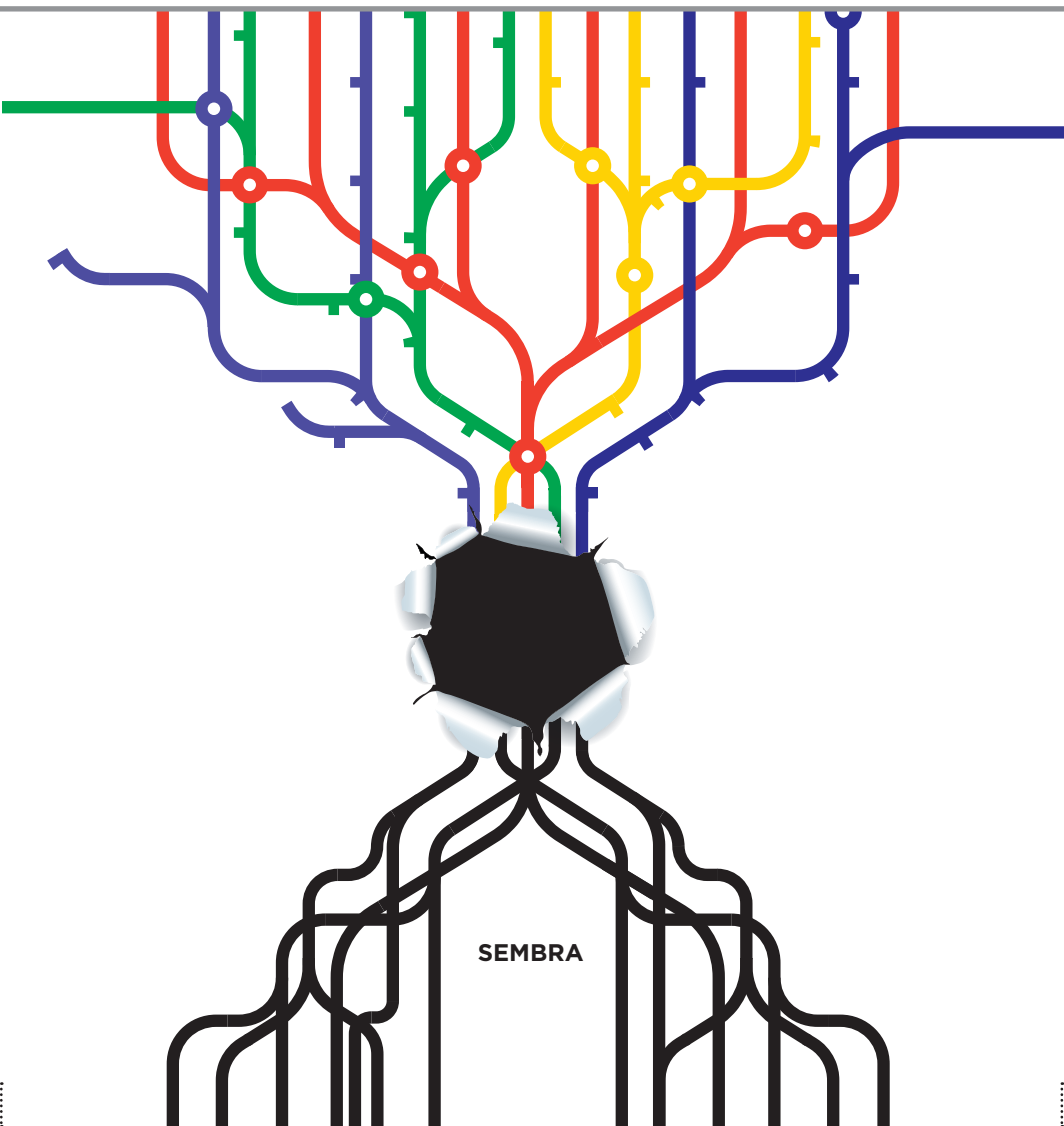


Laura Ballester



LLUITANT CONTRA L'OBLIT

El llarg trajecte de les víctimes
del metro de València





SEMBRA
LLIBRES

Lluitant contra l'oblit. El llarg trajecte de les víctimes del metro de València

Primera edició: setembre de 2014

© Del text original: Laura Ballester Beneyto, 2014

Pròleg de Jordi Évole i epíleg de Beatriz Garrote

Infografies d'Herminio Javier Fernández

© D'aquesta edició: Sembra Llibres, Coop. V., 2014

Apartat de correus 8

46740 Carcaixent (Ribera Alta)

sembra@sembrallibres.com

www.sembrallibres.com

Disseny de la col·lecció: Setanta | www.setanta.es

Correcció: Roger Sarrià i Àlvar Vanyó

Maquetació: Mineral Gràfics | www.mineralgrafics.com

Sembra Llibres forma part de l'Associació d'Editorials Independents:



Aquest llibre s'ha imprès a Romanyà-Valls, S.A. amb paper ecològic, offset cru de 80 grams i ha estat compaginat amb cos 11 de la tipografia Chronicle.

ISBN: 978-84-942350-2-3

DL: V-1864-2014

Laura Ballester

LLUITANT CONTRA L'OBLIT

**El llarg trajecte de les víctimes
del metro de València**



SEMBRA
LLIBRES

Als meus pares, Plasi i Fernando,
i a la meua família que m'han fet com sóc.
I a ma tia Emilia, que em va despertar el cuquet del periodisme
quan em contava històries de ben menudeta.

TAULA

PRÒLEG DE JORDI ÉVOLE

Pàgina 11

REFENT EL TRAJECTE UN ANY DESPRÉS

Pàgina 13

L'INFERN AL SUBSÒL

Pàgina 19

LA VERSIÓ OFICIAL: «IMPREVISIBLE I INEVITABLE»

Pàgina 51

TOTS ELS RESSORTS DE L'ESTRATÈGIA DEL SILENCI

Pàgina 109

ALTAVEUS CONTRA EL SILENCI

Pàgina 141

EL CAS CONTINUA OBERT

Pàgina 165

EPÍLEG DE BEATRIZ GARROTE

Pàgina 195

ANNEX: INFOGRAFIES

Pàgina 197

PER QUÈ VAM FER EL «SALVADOS» DEL METRO?

JORDI ÉVOLE

Perquè nosaltres també el teníem oblidat, i un divendres del mes de gener uns joves periodistes valencians de la productora Barret Films van aconseguir que féssim memòria. No tenia molt clar amb quin motiu ens havien convocat, i crec que ells se'n van anar del bar pensant que mai més tornàriem a València per parlar d'aquell tema. Però vam decidir documentar-nos, bussejar en els arxius judicials i en els pocs resultats que va donar de si la comissió d'investigació. Però sobretot vam bussejar en tota la informació que ells ens van brindar i la que diferents mitjans locals s'havien encarregat de treure a la llum. I entre aquestes informacions destacaven les de la Laura Ballester a *Levante-EMV*: informacions tan reveladores com escandaloses, però que incomprendiblement no havien servit perquè els màxims responsables polítics fessin el més mínim gest d'assumir errors o de reconèixer negligències. Serà difícil que ho facin. Però com a mínim no han pogut evitar que avui la majoria dels ciutadans d'aquest país sàpiga que va passar una cosa molt greu i que uns senyors van voler amagar-la. Així de senzill. Així de dur.

Encara que la cita està una mica gastada, la utilitzaré: «Periodisme és publicar el que algú no vol que publiquis. Tota la resta són relacions públiques». Així va definir aquest ofici George Orwell. En el cas de l'accident del metro de València, periodistes locals com la Laura van passar de les relacions públiques

i van apostar pel PERIODISME –amb majúscules– publicant tot allò que descobrien. Per desgràcia, la portada d'un diari local no té l'abast mediàtic que tenen 50 minuts d'un *prime time* televisiu. Però no parlem d'altaveu, sinó de periodisme, i el que alguns han fet a València els últims anys és de categoria. Un periodisme compromès amb els ciutadans, que s'ha intentat silenciar, tapar o menysprear, cosa que en ciutats mitjanes o petites encara resulta més fàcil. Periodistes que han vist com polítics acusats d'escàndols de corrupció els passaven per la cara els seus resultats electorals. «Tu publica el que vulguis, que quan arriben les eleccions arrasem». I què? Els periodistes no estem per posar o treure governs. La nostra feina és intentar que el ciutadà sàpiga el que fan, sobretot quan ells volen que no se sàpiga. I això és necessari a València, a Barcelona, a Madrid, a Sevilla i on sigui que hi hagi un periodista amb ganes. Gràcies a aquesta feina compromesa i valenta, a molts se'ls està caient la careta, per això alguns ara es deixen barba...

Gràcies, Laura, per continuar *Lluitant contra l'oblit*, per haver-nos demostrat que el periodisme no és local ni global. El periodisme és periodisme i prou.

REFENT EL TRAJECTE UN ANY DESPRÉS

El 3 de juliol de 2007, quan havia transcorregut un any complet des de l'accident del metro de València, una trentena de persones van baixar en silenci a l'estació de Plaça d'Espanya per fer el viatge que els seus familiars no pogueren acabar. El seu particular viacrucis els havia de dur a Torrent; i després tornarien fins a la parada de Jesús. S'havien resistit a fer aquest trajecte, el tenien pendent, però havia arribat l'hora. Per a ells, baixar les escales, passar pels torns de control i arribar a l'andana era sobreposar-se a un dolor profund. Van enganyar el mal en l'ànima que els acompanyava des del 3 de juliol de 2006 i van entrar a un vagó per iniciar un recorregut que per moments se'ls feia irreal. En cada estació de la línia 1 van baixar per guardar un minut de silenci. Observaven el seu entorn. Es miraven. Somreien. Ploraven. Callaven. Algunes d'aquestes persones pujaven al metro per primera vegada des del dia que es va produir l'accident més greu de la història de l'Estat espanyol d'un suburbà. I els records dels éssers estimats omplien d'emotivitat els túnels que recorrien.

Aquell dia d'estiu de l'any que el papa Benet XVI havia de beneir les famílies de tot el món a València, les seues vides van canviar per sempre. Un any exacte després del succés, per a la majoria d'aquells viatgers també era la primera vegada que parlaven amb els periodistes. En un context de mort, els contarien

la vida. La vida d'aquells que ja no hi eren. Parlant dels absents, els farien presents.

Era el cas de Paco, que va perdre la seua filla María José i va estar a punt de perdre també la dona, Sefa, que va patir vint-i-dues fractures. Ella, que té una dotzena de cicatrius a tot el cos, va anar a l'estació de Jesús però no va voler fer aquell viatge commemoratiu. «No crec que hi puge mai més», encertava a dir amb llàgrimes als ulls mentre recordava detalls de l'accident. A Paco, el seu marit, li faltaven paraules d'agraïment per als «responsables de l'Hospital General, Sergio Blasco, Ricardo Zaragoza i tot l'equip. *Chapeau* per a ells. I a Juan Cotino, que ha vingut tres vegades a veure'ns. Però a la resta... Camps és un pocavergonya per no donar la cara. Posa-ho ben gran», es queixava als periodistes. Paco va fer el viatge del record amb el seu germà, i quan el tren va agafar la revolta entre Plaça d'Espanya i Jesús, tots dos fitaven per la finestra de la cabina del conductor. «Mira que a poc a poc va ara. Si aquell dia haguera anat així...». Era la seua particular teràpia contra un suplici sense antídote. «Jo ho tenia tot: treball per a mi i la meua dona i uns bons estudis per a les meues filles. De diners, no ens n'han faltat mai. I, en un minut, t'ho trauen tot», explicava Paco, entre estació i estació. La seua filla María José, de vint-i-dos anys, estudiava tercer d'Enginyeria Química a la Politècnica i era l'orgull de la família. Tot en passat, perquè el futur va quedar en suspens a la revolta. El pare, la germana i la mare s'esforçaven per fer-la present a través del seu somriure en la fotografia que portaven estampada en una samarreta.

Antonia i Pedro van perdre «un àngel» en l'accident. La seua filla Laura, deien, només pensava en els altres. «La seua vida era donar-ho tot», contaven. Ells dos també van tornar a pujar al metro per primera vegada aquell dia. Al costat d'una amiga de Laura, van voler fer el trajecte que la seua filla, que era secretària de direcció i l'acabaven de fer fixa a la feina, mai no va

poder acabar. Antonia explicava que dues setmanes abans de l'accident havia somiat que la seua família viuria una tragèdia. Laura també ho va somiar, segons va confessar a les seues companyes sense donar més detalls. Aquestes paraules i un correu electrònic premonitori que va enviar als germans, amb «tretze consells per a la vida», són alguns dels records immaterials que guarden de la seua filla, que dos dies abans de l'accident va escriure coses com: «No plores si no estic al teu costat, perquè tot canvia en un minut quan menys t'ho esperes». Antonia i Pedro s'aferraven a aquests trossets de vida per traure forces d'on no els en quedaven i denunciar les mancances d'un transport públic que els va arrabassar el seu àngel en una maleïda revolta.

Carmen opinava el mateix i, mentre repartia publicitat de l'associació de víctimes del metro en aquella jornada commemorativa, reclamava més seguretat i remarcava que ningú havia assumit cap responsabilitat després de l'accident. A Carmen se li va fer de nit el 3 de juliol de 2006, quan va saber que ja no veuria mai més Hipólito, el seu marit. Al costat del seu fill Santiago recordava les últimes rebequeries de l'espòs difunt i arrancava alguns somriures entre els passatgers.

A mesura que avançava per la línia 1 aquest comboi tan especial, s'anava omplint d'històries molt domèstiques però molt universals. Les famílies de les víctimes tenien ganes de parlar i els periodistes volien posar un toc d'humanitat a les cròniques que escriuri en el primer aniversari de l'accident. Les víctimes volien evitar que els seus éssers estimats caiguessen en l'oblit enterrats «davall d'un monòlit» que no els agradava, mig amagat en un jardinet i inaugurat per les autoritats municipals a corre-cuita i amb polèmica un dia abans.

Amparo Medina també va decidir baixar aquell dia per primera vegada al metro i va dir, emocionada, que ho feia per la seua germana Rosa. Se sentia malament, però ho va fer per ella. Amparo

va traure forces i va exigir davant dels micròfons de diferents ràdios «responsabilitats i mesures perquè allò no es torne a repetir. Camps és el president de tots els valencians menys dels 43 morts, perquè no vol rebre les seues famílies. Ens han tapat i ens volen oblidar», assegurava, dolguda però sense pèls a la llengua.

L'enteresa de la majoria dels reunits s'enfonsà quan, en acabar el trajecte a l'estació de Jesús, es guardaren cinc minuts de silenci al costat de la parada on el món es va aturar per a ells. Els sanglots i els plors esgarraven l'aire. Les famílies s'abraçaven abans d'omplir de flors i corones l'entrada de l'estació.

Rosa Garrote, germana bessona de Maika, que va morir a l'hospital uns dies després del sinistre a causa de les greus ferides que va patir, va llegir un manifest enmig del carrer que la sirena d'una ambulància va interrompre. Les famílies demanaven a les autoritats valencianes que reconegueren que l'accident era «evitable» i que posaren mesures per impedir un altre descarrilament. «Us volem i no us oblidem», deien en referència als familiars, «i tampoc podem oblidar que la vostra mort va ser conseqüència d'una fallada en la seguretat de la línia 1 del metro». Un aplaudiment carregat de sentiment va tancar el discurs de Rosa Garrote. Però un familiar va cridar: «Aplaudiments, no. Justícia!».

Aquest acte de les víctimes i els seus familiars baixant a les estacions de la línia 1 del metro de València va posar punt i seguit a un any de patiments físics i psicològics. Un any de silencis mediàtics, de maniobres dissuasives, d'estratègies polítiques, de daltabaixos judicials. Un any que seria el primer de tots els que han dedicat fins ara a trencar aquesta teranyina que algú ha volgut teixir al seu voltant.

En les pàgines d'aquest llibre, el lector hi trobarà algunes claus per a interpretar aquests silencis estratègics. Hi ha el relat de l'accident i les experiències de les víctimes i els seus familiars. Però, i sobretot, s'hi narra com es va gestionar l'accident, com

es van dirigir les investigacions, com i qui va prendre determinades decisions que serien fonamentals per a arribar, més de vuit anys després de l'accident, a una situació en què el saldo és desigual. D'una banda, hi ha 43 morts i 47 ferits. I de l'altra, zero responsables.

L'INFERN AL SUBSÒL

El 3 de juliol de 2006 era dilluns. València començava a bullir amb l'animació pròpia de les vespres dels actes importants: el dissabte següent, el dia 8, la ciutat rebria la visita del papa Benet XVI. Per ací i per allà hi havia escenaris, pantalles gegants, monges i capellans, joves equipats amb una motxilla groga, centenars de cabines grises i blaves que eren urinaris de campanya, més joves amb guitarres i més monges i més capellans i seminaristes. També hi havia periodistes, molts periodistes. Els equips mòbils de Radiotelevisió Valenciana escampaven pel centre de la ciutat centenars de metres de cables rojos que servirien per a emetre en directe els actes centrals de l'Encontre Mundial de les Famílies. Havien instal·lat el plató principal al pont de Montolivet, a la Ciutat de les Arts i les Ciències, convertit així en «epicentre informatiu», com els agradava dir als presentadors de Canal 9, de la visita del papa Benet XVI.

Sa Santedat passaria poc més d'un dia a València, però la ciutat, acostumada ja a organitzar grans esdeveniments fugaços, el rebria amb tota la pompa i la circumstància que fóra necessària. Sense escatimar. No debades, aquell estiu ningú havia sentit a parlar encara de la crisi immobiliària, ni de la intervenció, ni dels homes de negre de la *troika*. Amb tot, milers de ciutadans de València i de l'àrea metropolitana continuaven amb la seua vida quotidiana. Alguns esperaven les vacances d'agost per fer un

parèntesi a un any de dur treball. Altres ja les gaudien perquè eren estudiants. I encara uns altres aprofitaven l'estiu per a treballar en alguna feina de temporada. Aquesta era la València que esperava el papa amb una mescla d'indiferència, de fervor i, fins i tot, d'animadversió amb aquells cartells del «Jo no t'espere» que guaitaven tímidament en alguns balcons.

Sota terra, però, tot semblava normal. Un dia entre tants. Molts d'aquests ciutadans que treballaven entraven i eixien dels vagons de les tres línies de metro que creuen el centre de la ciutat. Però res no va ser normal a la línia 1. Posem en marxa ara un rellotge imaginari i reconstruïm, des d'una hora abans, com es va produir un accident de dimensions mai vistes fins aleshores a la ciutat. Tampoc a l'Estat espanyol.

El rellotge es va aturar a les 13:02:01

A les 12:16 hores, un tren de la línia 1 de Metrovalencia amb la numeració 2068, format per les unitats de tren articulades (UTA) 3736 i 3714, havia partit de Lliria per recórrer el trajecte habitual. El conduïa el maquinista Joaquín Pardo Tejedor, que havia d'acabar a la parada de València Sud una jornada laboral que havia començat a les 4:58 hores. El trajecte fins a l'estació de Plaça d'Espanya va ser rutinari. Com en una jornada qualsevol. Cap detall de la conducció de Joaquín Pardo, analitzada amb posterioritat, podia fer pensar el que ocorreria uns minuts més tard. De fet, els policies que estudiaren les dades del trajecte només en trobaren una de destacable: a les 12:38 hores el tren va cometre un excés de velocitat en passar per una balisa de frenada. Fou entre les estacions de la Canyada i Font del Gerro. El comboi circulava a 65 km/h, quan la velocitat màxima en aquell punt era de 58 km/h. El FAP (sigles de Frenada Automàtica Puntual, sistema de seguretat que alerta d'un excés de velocitat i és

capaç d'aturar els trens en determinats punts de la xarxa) va actuar amb normalitat i la balisa va frenar els vagons, tal com va quedar enregistrat. Res de greu.

Un altre testimoni que tenim d'aquell dia és la gravació de la conversa entre el regulador de Lloc de Comandament de València Sud, on hi ha la seu central de l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), i el maquinista Joaquín Pardo. El diàleg es va iniciar a les 12:14 hores i 28 segons. Només quedaven 48 minuts per a l'accident. La transcripció es va incloure en la causa judicial:

REGULADOR (R): Diga'm?

MAQUINISTA (M): Hola, el 2068 a Lliria per a eixir, que crec que teniu el control ahí.

R: El 2000. On? A Lliria has dit que estàs?

M: Sí, em teniu esperant per a eixir de Lliria.

R: El 2068 eres?

M: Sí.

R: Val, d'acord; val, d'acord.

M: Eixida als 14 [minuts] i són i 16 ja.

R: Val, d'acord.

M: Val, gràcies.

R: Gràcies, eh!

M: De res, fins després.

R: Fins ara.

Jesús García Rodrigo, un passatger del comboi sinistrat, fou una de les últimes persones que va veure amb vida el conductor i la interventora del tren, Silvia Hidalgo. García Rodrigo ho va relatar amb aquestes paraules als agents de la Brigada Provincial de Policia: «Viatjava al primer vagó i, prop d'Àngel Guimerà, la interventora em va demanar el bitllet, em vaig despistar i vaig perdre la parada. Quan la interventora va acabar de revisar tots els bitllets de les persones que viatjaven al vagó, es va introduir

en la cabina del conductor del comboi. Com que havia perdut la parada, m'hi vaig acostar i vaig preguntar a la interventora si el bitllet que portava em servia per a tornar de Plaça d'Espanya a Àngel Guimerà i fer el transbordament en direcció a l'estació de Machado». El maquinista, Joaquín Pardo, li contestà: «Però on va vosté?». García Rodrigo no el va arribar a veure. Tot i així, fou el mateix conductor qui li indicà que havia de baixar a Plaça d'Espanya i agafar el metro de tornada fins a Àngel Guimerà. «Durant el trajecte vaig veure la silueta de la interventora dins de la cabina, però no el conductor, perquè jo estava darrere d'ell i separat per una mampara i, a més, hi havia poca llum. Però la seua veu era totalment normal i no vaig percebre res que em cridara l'atenció, ni en el to ni en el timbre de veu». Plaça d'Espanya va ser l'última parada del tren 2068 abans de descarrilar, i va ser on va baixar aquest viatger. Tal com li havien indicat, volia canviar d'andana per pujar a un altre comboi que circulava en direcció a Àngel Guimerà.

Un altre maquinista de la línia 1, que conduïa el tren número 1077 en direcció contrària al de l'accident, també es va creuar amb Joaquín Pardo a l'entrada de l'estació de Plaça d'Espanya. De cabina a cabina se saludaren amb un gest amb el cap, com qualsevol dia normal, com se saluden els maquinistes del metro, els taxistes o els conductors d'autobús. Uns segons després es produïa l'accident.

A les 13:01:14 del 3 de juliol de 2006, el tren va arrancar de Plaça d'Espanya en direcció a l'estació de Jesús. Són dues estacions separades només per 815 metres. Una primera revolta a la dreta. Una recta llarga. I una segona revolta també a la dreta abans d'enfilar cap a les andanes de Jesús.

El viatger Jesús García Rodrigo que, com hem vist, intentava reprendre el seu camí després de perdre la parada, ja havia canviat d'andana i ja havia pujat a un altre tren per retrocedir una

estació. El relat del que va veure a Plaça d'Espanya és esfereïdor. «El nou tren va fer el gest d'arrancar, seguit d'una apagada de les llums, però es va quedar quiet i vaig tornar a baixar a l'andana. Al poc de temps vaig veure com pel túnel, procedent de l'estació de Jesús, arribava una persona [probablement un treballador d'FGV] alterada i demanant ajuda... Uns minuts després vaig sentir un enrenou i vaig veure personal de bombers i policia. Quan vaig arribar a casa, vaig veure a la televisió una de les ferides, una xica vestida amb una jaqueta roja... Era una de les viatgeres que havia coincidit amb mi en el vagó abans de l'accident!».

El sinistre s'havia produït en la segona revolta a la dreta, quan les vies ja encaren l'estació de Jesús. El primer dels dos trens que circulaven units va descarrilar, va eixir de la seua trajectòria i es va inclinar sobre les dues rodes del costat esquerre. El tren va traçar una línia recta i va impactar contra la paret esquerra del túnel, arrossegant-se durant 40 metres. Però en aquest punt, el túnel s'eixampla abans d'arribar a la següent parada, perquè conflueix amb un altre túnel que comunica l'estació de Jesús amb la de Bailén. Aquest eixamplament va provocar que el vagó perdera el seu punt de suport i va bolcar brutalment pel costat esquerre. Això va fer que el tren s'arrossegara sobre les vies durant 125 metres fins que es va aturar, creuat sobre els rails, a 37 metres de l'andana de l'estació de Jesús. La segona unitat que circulava enganxada a la primera no va bolcar. Va quedar dreta, però amb les primeres rodes descarrilades.

Aquest últim lliscament del tren durant més de cent metres va resultar fatal. La policia científica ho va descriure d'una manera molt crua: «La bolcada i el total arrossegament de l'UTA 3736 va provocar la fractura de les finestres. Els passatgers van eixir llançats o arrossegats cap a l'exterior, caient sobre les vies i travesses, i la mateixa unitat va destrossar els cossos. [...] Els

vagons van produir un efecte que podríem anomenar com de “ratllador”, destrossant els cossos».

El testimoni d'alguns supervivents ens permet fer-nos una idea de l'infern que visqueren dins dels trens. José Antonio M. P., un veí del barri de Sant Isidre de València, de cinquanta-quatre anys, va agafar el metro a les 13:01 hores a Plaça d'Espanya. Viatjava en el primer vagó, a l'altura de la segona porta, dret i agafat a una de les barres dels seients prop de la porta. «Al mig minut, aproximadament, vaig notar una frenada i vaig veure com una senyora anava d'un costat a un altre fins que va eixir disparada per una de les finestres del vagó. De sobte, es van apagar tots els llums. Tot seguit, el tren va bolcar. Em vaig agafar amb força al que vaig poder mentre esperava que el tren parara, ja que en aquell moment anava bolcat lliscant sobre les vies. Vaig notar humitat i moltes pedretes sobre el cap. Hi havia una barreja de pols i fum, com si el segon vagó s'haguera cremat parcialment. Quan el tren va parar no vaig sentir crits. Només vaig veure unes set persones vives», explica. «Moments després van arribar la policia i els bombers. Els agents intentaven trencar el vidre del tren per rescatar-nos, però no ho van aconseguir fins que no van arribar els bombers». Quan el policia que li prenia declaració li preguntà si havia notat que el tren anava massa ràpid, José Antonio, que va patir una fractura de lligaments del braç esquerre i una lesió cervical, no ho va dubtar: «Habitualment, els trens van ràpid. Més d'una volta he comentat que algun dia en aquella revolta passaria alguna cosa, ja que sempre grinyolaven les rodes. El dia de l'accident, el tren anava encara més de pressa del que era habitual».

José Carlos Teixeira, un ciutadà portugués veí de Torrent, de trenta-vuit anys, és un dels supervivents que compartia vagó amb José Antonio. Va eixir del tren amb un esquinç al turmell i una contractura cervical. José Carlos recordava l'endemà de l'accident, ja a casa, la rapidesa amb què el tren entrà a la revolta:

«De sobte, vaig sentir un impacte i vam bolcar. Estava tot negre, se'n va anar la llum i no véiem res». Mentre el tren trontollava, José Carlos no recordava haver sentit crits, «però quan es parà el tren, després de bolcar, la gent atrapada començà a demanar auxili». José Carlos no es llevava del cap «una xiqueta d'onze anys de Torrent que es va abraçar a mi en el moment de l'accident. Estava conscient, però no articulava cap paraula. I no es desapegava de mi». L'home afirma que es va arrossegat fins a arribar a la cabina del conductor. «Llançàvem tots els objectes i pedres que trobàvem per a poder trencar la porta i eixir».

Uns altres dos supervivents eren els joves Víctor i Rubén. Víctor B. A. tenia dèsset anys quan va passar l'accident. «El meu amic Rubén i jo vam agafar el tren a Plaça d'Espanya. Quan es van obrir les portes vam veure un xic parlant amb la interventora en la primera porta del tren. Vam pujar en el primer vagó i ens vam quedar drets al costat de la cabina del maquinista, perquè quasi tots els seients estaven ocupats, i els que estaven lliures eren massa lluny. La interventora era a prop, però no recorde el que feia perquè no li vaig fer cas. Després d'uns quants segons, vaig notar que el tren anava molt ràpid. Vaig traure el cap en un parell d'ocasions per la finestreta del maquinista, però no vaig aconseguir veure res perquè el vidre era translúcid i amb prou feines es distingia el que hi havia dins de la cabina. El vagó va començar a saltar amunt i avall, a dreta i esquerra, i vaig notar que eren uns bots més grans del que era habitual. Ho sé perquè agafe el metro un parell de voltes per setmana. Vaig començar a sentir grinyols de les rodes. Em vaig fixar més detingudament per la finestra del maquinista i vaig poder veure, en un moment donat, la paret que ens venia de cara. Vaig notar un colp fort. El vagó va bolcar. Mentre el tren s'inclinava, la primera porta de l'esquerra es va obrir un poc i una xica en va eixir llançada. Vaig sentir com es trencaven els vidres. La llum es va apagar i vaig aconseguir agafar-me

a una barra que hi havia al meu costat, darrere dels primers seients del vagó al lateral dret». Miraculosament, aquest jove no va patir cap ferida en l'accident.

L'amic de Víctor, Rubén P. S., ja havia complit els divuit anys el 2006. Ell també va veure com la interventora parlava amb el maquinista, però abans que el tren arrancara la va veure eixir a l'andana per la primera porta, abans de tornar a pujar. Després, el tren es va posar en marxa. Rubén també es va adonar que viatjaven a més velocitat que de costum. Fins i tot va sentir un comentari d'un altre passatger que deia: «Que ràpid que va açò!». Però no li va dedicar més atenció perquè «en altres viatges que he fet, els trens també augmentaven la velocitat», va explicar a la policia. Però només uns quants segons després, el vagó va començar a trontollar cada vegada més fort cap als dos costats. Fou aleshores quan «els llums van parpellejar fins que es van apagar i la gent va començar a caure a terra. Jo em vaig tirar a terra i em vaig posar en posició fetal, com una pilota, sense agafar-me a cap lloc. En aquell moment el vagó va bolcar. La inèrcia dels moviments del tren van impedir que em separara del terra del vagó, i vaig sentir com la gent queia damunt de mi. I quan el tren es va aturar, bolcat cap al costat esquerre, jo havia rodat fins aquell lloc». Rubén recorda que quan es va alçar «hi havia molta pols i tot era fosc. Em vaig tapar la cara amb la samarreta per poder respirar i, juntament amb Víctor, vam començar a preguntar si hi havia algú...».

Entre aquesta confusió extrema, els supervivents aconseguiren reunir-se al principi del vagó, il·luminats només per les pantalles dels telèfons mòbils. Desconcertats, tractaven d'escapar de la presó en què s'havia convertit el tren descarrilat. Van traure el cap a la cabina del conductor, que era buida i amb la porta d'entrada despenjada. Víctor va intentar, amb l'ajuda d'un «xic sud-americà», trencar el vidre frontal de la cabina «amb unes pedres que agafàrem de terra». Rubén també va entrar a la

cabina i es va fixar que el tauler de control estava en marxa perquè hi havia pilots encesos. Com que va veure que no podien trencar el vidre amb les pedres, es va endinsar cap a la part de darrere del vagó per buscar el martell especial per a rebentar els vidres. Pel camí es va trobar «una dona major que demanava ajuda perquè no podia alçar-se». Entre Víctor i Rubén la van ajudar i se la van endur fins al lloc on s'havia reunit la resta del passatge. «La dona es preocupava molt per la seua bossa, em va indicar per on podia trobar-la i vaig començar a buscar-la», continuà explicant Rubén al policia. Amb l'ajuda de la llum del telèfon mòbil es va introduir entre els seients que li havia assenyalat aquella dona. «Primer vaig veure uns diaris trencats, però després em vaig trobar trossos de carn i el que em van semblar entranyes i vísceres humanes i una gran quantitat de bassals de sang pertot arreu». Va parar de buscar la bossa de la dona i continuà escorcollant el tren en cerca del martell d'emergència. No el trobà. Només veia carteres, bosses i pertinences personals escampades pel vagó. De seguida va descartar l'opció del martell i va estirar la palanca roja que activa l'obertura manual de les portes. Però no va aconseguir obrir-ne cap.

Passats aquests minuts inacabables, que els supervivents no són capaços de calcular, «arribaren els serveis d'emergència i primer feren un forat al vidre davanter de la cabina del maquinista, però no servia per a evacuar el passatge». Tot seguit, «trencaren una finestra a la part del darrere del vagó bolcat pel seu costat esquerre, per on eixírem tots. Vaig haver de caminar per la via fins a l'andana de l'estació de Jesús. La situació era caòtica. Dominava la desorganització», va afegir Rubén. Tot i així, i malgrat les lesions, aquest supervivent va aconseguir eixir de l'estació pel seu propi peu.

Ací parem el rellotge, a les 13:02:01, que és l'hora en què, segons els registres, es va produir l'accident del tren 2068 que havia eixit de l'estació de Plaça d'Espanya a les 13:01:14.

Aquesta nova llavor de Sembra Llibres
es va acabar de redactar el setembre de 2014,
quan el cas de l'accident del metro continuava obert.

Estarem agraïts de rebre els teus comentaris,
opinions o suggeriments. Amb entusiasme i cura,
seguirem sembrant llibres amb tu.

#LluitantContraLOblit