

UNIVERSIDAD POLITECNICA DE VALENCIA

ESCUELA POLITECNICA SUPERIOR DE GANDIA

Grado en Comunicación Audiovisual



UNIVERSIDAD
POLITECNICA
DE VALENCIA



ESCUELA POLITECNICA
SUPERIOR DE GANDIA

**“La tentación de la manipulación.
Análisis de la manipulación
comunicativa en el accidente de metro
de Valencia”**

TRABAJO FINAL DE GRADO

Autor/a:
Alberto López Navarrete

Tutor/a:
Santiago La Parra López

GANDIA, 2016

RESUMEN

Este estudio sobre el accidente del metro de Valencia (3.VII.2006) pretende poner de manifiesto la facilidad para crear una "verdad única" mediante el uso del poder y las herramientas y estrategias de comunicación. Así mismo se estudia la confrontación entre la verdad oficial y las diferentes realidades. Qué dijo la versión oficial, qué no dijo, cómo se acallaron voces contrarias y cómo se eludieron las preguntas sobre una catástrofe sin precedentes en la geografía española. Además se tratará la forma de ocultar información a la sociedad, al poder judicial y a los medios de comunicación para mantener el equilibrio de poder adquirido en el tiempo. En definitiva, el proyecto será un estudio de cómo el poder puede modificar realidades de cara a la sociedad y maneras de combatir esta manipulación.

PALABRAS CLAVE: Comunicación, manipulación, accidente metro, poder, contrapoder.

ABSTRACT

This study about the accident of the Valencian metro (3.VII.2006) considers the facility to create a "unique truth" mediating the use and power of communication tools and strategies. As well, the study confronts the official version and different realities: What the official version says, doesn't say, how opposing voices were silenced, and how questions were evaded about this unprecedented catastrophe on the Spanish mainland. In addition it addresses the method for withholding information from the public, from the judiciary, and the mass media to maintain a balance of power during this period. In conclusion, the project will be a study of how power can change the face of reality, society, and the means to combat this manipulation.

KEY WORDS: Communication, manipulation, underground accident, power, counter-power.

ÍNDICE

ÍNDICE	3
1. INTRODUCCIÓN	5
1.1 OBJETIVOS.....	5
1.2 METODOLOGÍA.....	6
2. MARCO TEÓRICO	7
2.1 ¿QUÉ ES LA MANIPULACIÓN INFORMATIVA?	7
2.2 EL EJERCICIO DE PODER	7
2.3 DEFINICIÓN DE PODER EN EL ANÁLISIS.....	9
2.4 CONTROL DE MASAS	10
3. EL ACCIDENTE DE METRO DE VALENCIA	12
3.1 LOS HECHOS	12
3.2.1 CONTEXTO SOCIAL DE VALENCIA.....	12
3.2.2 LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	13
3.3.1 LA ESTRATEGIA DE MANIPULACIÓN.....	15
3.3.2 TÁCTICA MACRO: BORRAR EL ACCIDENTE.....	16
LA VERDAD	17
EL SILENCIO	19
LA SOBREENFORMACIÓN.....	25
LIMPIAR EL SUCESO	26
3.3.3 TÁCTICA MICRO: EVITAR LA CONDENA.....	27
CORTAR EL PROBLEMA DE RAÍZ, CONTENTAR A LAS VÍCTIMAS.....	28
LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN	30
LAGUNAS EN EL JUICIO	32
DESTRUCCIÓN Y OCULTAMIENTO DE LAS PRUEBAS	34
3.4 LA VERDAD SUFRIDA. NI IMPREVISIBLE NI INEVITABLE	37
3.4.1 COMBATIR LA VERDAD ÚNICA.....	38
MANTENER EL RECUERDO. LA LUCHA DE AVM3J	38
CONCIENCIACIÓN SOCIAL	38
PERIODISMO LIBRE EN UN MAR DE MANIPULACIONES	40
LOS OLVIDADOS. EL PUNTO DE INFLEXIÓN.....	41
SITUACIÓN ACTUAL DEL CASO	42

4. CONCLUSIONES.....	45
BIBLIOGRAFÍA.....	47
VIDEOGRAFÍA.....	50

1. INTRODUCCIÓN

La clase que ha ostentado el poder siempre ha usado todas las herramientas a su alcance para crear realidades en la sociedad. ¿Cómo se genera la verdad social? ¿Qué tácticas se emplean? No es original afirmar que los medios de comunicación mienten o que el poder nos manipula. Pero siempre es interesante analizar un caso concreto, hacer ver, mediante un caso práctico, qué elementos son necesarios y como deben utilizarse para engañar a la gente.

El siguiente estudio analiza la manipulación informativa sobre el accidente de metro de Valencia ocurrido el 3 de julio de 2006 que dejó 43 muertos y 47 heridos.

«¿Qué pasó?» Es la pregunta que, 10 años después, aún se hacen los afectados del accidente. Y es normal que se lo pregunten. Desde el minuto 0 hasta la actualidad¹ los políticos y responsables de la seguridad de FGV han orquestado una serie de tácticas con el fin de evitar su parte de responsabilidad en el accidente de metro más grave que ha sufrido España y el quinto más grave del mundo. Mediante una burda estrategia de comunicación y manipulación han intentado hacer creer, no solo al pueblo valenciano sino a toda España, que el accidente fue “imprevisible e inevitable”. La niebla que envuelve este asunto, que parece ir disolviéndose poco a poco tras el cambio de gobierno en la Comunidad, es debida a un acto deliberado de comunicación.

La intención de este proyecto es mostrar las herramientas, métodos y estrategias que tiene el poder para crear verdades en la sociedad. Así mismo, y como medida de contrapoder, se analizan diferentes formas de luchar contra la verdad única, siempre empleado como nexo conector el caso práctico del accidente de metro de Valencia.

1.1 OBJETIVOS

Objetivo principal: Analizar las estrategias de comunicación empleadas por el poder para imponer su versión de los hechos en el accidente de metro de Valencia del 3 de junio de 2006.

Objetivos secundarios:

- Analizar las formas de luchar contra la “verdad única”.
- Dejar patente la facilidad que tiene el poder para generar falsas realidades.
- Reivindicar la función social de la comunicación y la responsabilidad de los

¹ Cuando se escriben estas líneas (primer semestre de 2016) el caso sigue abierto, desconociéndose aún el resultado final.

comunicadores mediante la denuncia documentada de un caso flagrante de manipulación informativa.

1.2 METODOLOGÍA

Este TFG presenta una dificultad principal: el caso del metro de Valencia aún sigue abierto. Esto significa que, conforme el proyecto avanza, surgen nuevos datos que aumenta la cantidad de información del suceso. Esta peculiaridad me obliga a, en un punto dado, elegir una fecha límite para dejar de engrosar la documentación. Por ello he tenido que efectuar una división en el análisis de las estrategias de comunicación para no traspasar dicho límite. Por ello hemos decidido centrarnos en la parte social y comunicativa (la que denominamos “táctica macro”) dejando más de lado la parte jurídica (táctica micro), lo que no significa que sea menos importante. Aun así este apartado se analiza, enfocado hacia los efectos en la comunicación que pudieron tener.

Por último, para el estudio de las estrategias analizaré las declaraciones que hicieron en su momento los políticos de la Generalitat y trabajadores de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV). Qué dijeron, cómo lo dijeron, lo que no dijeron, la documentación aportada, cómo informaron los medios de comunicación... Y lo confrontaré con los hechos y las demandas de las víctimas de metro.

Es necesario recalcar que el objetivo principal del trabajo es el análisis de un hecho concreto práctico. Por ello, y para evitar generar un contenido extenso que se aleje de esta misión, se definirán los conceptos más engorrosos, concretándolos en pos de la claridad. Así mismo se tratarán los principales medios de comunicación de la Comunidad Valenciana y su tratamiento de la información.

2. MARCO TEÓRICO

Antes de abordar el *quid* de la cuestión es necesario un rápido repaso a diferentes conceptos para entender qué medidores se utilizarán en la realización de este proyecto.

2.1 ¿QUÉ ES LA MANIPULACIÓN INFORMATIVA?

La Real Academia Española en una de sus acepciones define manipulación como «Intervenir con medios hábiles y, a veces, arteros, en la política, en el mercado, en la información, etc., con distorsión de la verdad o la justicia, y al servicio de intereses particulares».

Se aprecian dos conceptos con los que trabajar. La intervención, acción activa, y la búsqueda de unos intereses concretos.

Otra definición declara, «La desinformación, también llamada manipulación informativa o manipulación mediática, es la acción y efecto de procurar en los sujetos el desconocimiento o ignorancia y evitar la circulación o divulgación del conocimiento de datos, argumentos, noticias o información que no sea favorable a quién desea desinformar».²

Esta definición puede ser más esclarecedora ya que incluye además el hecho de acallar la información contraria a los intereses del manipulador.

Resumiendo estas dos definiciones, Humberto Martínez-Fresneda concluye: «Manipular es toda forma de modificación de la realidad. Y esta modificación se puede hacer de dos maneras, trastocando sutilmente los datos de tal forma que, sin obviarlos de forma completa, se cambie el sentido original de la información, o interviniendo deliberadamente en la información».³

Podemos concluir, pues, que la manipulación informativa es un acto consciente que busca unos intereses particulares. Y se puede realizar mediante acción directa en la realidad, tratando de modificarla. Como acción complementaria también se puede evitar que parte de la información se haga pública, permitiendo la difusión solamente de la información beneficiosa a los intereses propios o publicar dicha información tras pasar por el filtro de la censura.

2.2 EL EJERCICIO DE PODER

El episodio que nos ocupa, expuesto de forma teórica, se limita a un hecho de gran trascendencia, un accidente mortal de grandes dimensiones, que además amenaza con dañar

² Colaboradores de Wikipedia. *Desinformación* [en línea]. Wikipedia, La enciclopedia libre, 2016 [fecha de consulta: 5 marzo 2016]. Disponible en <<https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Desinformaci%C3%B3n&oldid=92613209>>.

³ Martínez-Fresneda, Humberto: *Manipular la información, manipular las conciencias*

<http://www.hfcomunicacion.net/2014/04/15/manipular-la-informacion-manipular-las-conciencias/> [Fecha de consulta: 4 mayo 16].

seriamente la imagen de una ciudad que hasta entonces gozaba de una reputación ascendente donde no cesaban de sucederse grandes eventos nacionales e internacionales. Posteriormente salió a la luz que estos eventos permitieron una corrupción sistemática en la ciudad que a día de hoy sigue generando escándalos entre la ciudadanía.

Así, pues, a las autoridades valencianas del momento les pareció conveniente reducir el impacto de este hecho para evitar consecuencias que amenazaran el equilibrio de poder logrado, en este caso la alcaldía de la tercera ciudad más grande de España y una de sus regiones más potentes.

Y, además de esas consecuencias políticas, evitar las repercusiones legales por imprudencia profesional, que pudieran afectar a altos cargos de Ferrocarriles de la Generalidad Valenciana y que oscilan entre el despido, la incapacitación, la sanción jurídica y económica y la pena de prisión. Por tanto el objetivo básico de los implicados fue mantener el equilibrio de poder en el tiempo.

Van Dijk en su libro *Discurso y poder* (2009)⁴ explica elementos en los que el poder puede influir para mantener su posición privilegiada:

- Posibilidad de fijar la agenda de las discusiones públicas.
- Influir en la importancia de los temas tratados.
- Intervenir en la cantidad y tipo de información.
- Decir las representaciones que la masa se forma del otro, en este caso el contrapoder.

Para su correcta consecución es necesario lograr dos objetivos básicos:

-Evitar las sanciones económicas y jurídicas. Aunque una sanción económica puede resultar más sencilla de asumir, el mero hecho de su imposición implica la responsabilidad del sujeto en el suceso acaecido. Por otra parte, la sanción jurídica tiene aún mayor efecto, no solo a título personal sino salpicando a las instituciones (la Generalitat y FGV). Lo que significa que, aún inhabilitados los responsables, tanto FGV como la Generalitat y el partido que la ocupaban verían dañada su imagen.

En este trabajo la estrategia que busca evitar los diversos cargos jurídicos ha sido bautizada como “estrategia micro”.

-Evitar que la sociedad conozca los hechos y se movilice. La movilización ciudadana genera ruido mediático (dependiendo de la coyuntura, puede ser necesaria mayor o menor movilización) que a su vez genera más movilización o como mínimo un conocimiento por parte de una gran parte de la sociedad y a su vez mayor presión. Esta bola va creciendo retroalimentándose, aquí tienen un papel crucial los medios de comunicación.

⁴ Gedisa, Barcelona , 2009.

Definida en el texto como “estrategia macro”, esta táctica busca silenciar lo máximo posible el suceso, evitar que la sociedad conozca la totalidad de lo ocurrido y sus causas.

2.3 DEFINICIÓN DE PODER EN EL ANÁLISIS

Se ha nombrado anteriormente el término *poder*. Durante el presente trabajo se va a analizar la lucha de poderes y el ejercicio de poder durante el caso. Es por tanto necesario concretar la concepción que el término ocupa en el presente texto, teniendo siempre en consideración que se presupone que el poder proviene de las fuerzas institucionales, es decir el poder estructural nace del Estado, y el contrapoder desafía la fuerza proveniente de dichas instituciones, viniendo este de abajo.

Del latín *potēre*, este término significa ser capaz, tener fuerza para algo. Según

Max Weber⁵ «Por poder se entiende cada oportunidad o posibilidad existente en una relación social que permite a un individuo cumplir su propia voluntad».

Debemos aplicar, pues, esta concepción de poder al nicho que aquí nos ocupa; esto es, el poder de la comunicación, sostenido por el poder político.

En palabras de Manuel Castells, «El poder y la política se deciden en el proceso de construcción de la mente humana a través de la comunicación». Sin obviar que también declara que «los medios de comunicación de masas no son los depositarios del poder, pero en conjunto constituyen el espacio en el que se decide el poder».

Estas definiciones muestran dos cosas:

-La comunicación resulta un factor clave a la hora de conformar las ideas y valores que marcaran el comportamiento del individuo. Este medio es utilizado por los gobernantes para inculcar pensamientos mayoritarios en la sociedad. Mediante su posición ventajosa les es posible llegar al discurso público, sabiendo que serán escuchados, y lo más importante, reproducidos, expandiendo el alcance de su mensaje.

-Los altavoces hacen referencia a los depositarios de poder, los medios de comunicación. Generalmente los MMCC siempre reproducirán los mensajes provenientes del poder, pero además pueden otorgar la palabra a otras voces. Aquí radica la clave, pues introduciendo nuevos elementos que se salgan del discurso institucional se permite el debate y la lucha de poder.

⁵ *La acción social: ensayos metológicos*. Ediciones Península, 1984, pp. 11-38.

Se considera, pues, que el ejercicio de poder principal es ejercido por los acusados (acusados por el contrapoder) en el accidente de metro y que frente a este surgirá un movimiento opuesto que busca no ya la imposición de su *realidad* sino un tratamiento objetivo de los hechos y las responsabilidades y, en último término, el reconocimiento de que otras versiones de lo ocurrido deben ser escuchadas y estudiadas.

2.4 CONTROL DE MASAS

Una vez presentados los conceptos básicos, es hora de acercar la lupa. ¿Qué tácticas existen para controlar a la sociedad?

-Creación de la realidad: Para pasar página hay que dejar el tema cerrado, o al menos dar esa imagen a la ciudadanía. Por ello es imprescindible dar una versión, expandirla en los MMCC para que se haga innecesario continuar generando contenido. ¿Qué sentido tendría insistir en un tema que ya ha quedado esclarecido? Para ello es importante usar todos los medios de los cuales dispone el poder para bombardear con esta información a la ciudadanía y crear la ilusión que no quedan preguntas por resolver y por tanto es inútil continuar tratando el tema.

Guy Durandin, en su libro *La información, la desinformación y la realidad*⁶, habla de la relación mentira-realidad planteando tres términos a tener en cuenta:

- la realidad es el objeto del que se habla, el referente,
- el conocimiento es la representación que uno se hace de la realidad,
- el discurso es lo que se dice al interlocutor, la representación de la realidad que se le transmite.

Así, la realidad se genera mediante el conocimiento extraído del discurso. El poder, mediante sus herramientas (instituciones y medios de comunicación), impone su discurso frente a otras voces con menos fuerza, que son acalladas.

Un factor importante es la omisión de los hechos. Siempre es más sencillo decir medias verdades que construir una mentira creíble. Escondiendo cierta información puede respaldarse la versión deseada.

-El discurso: Tan importante es lo que se dice como lo que se calla. Pero también es necesario analizar cómo se dice. El uso de unos términos u otros planta una semilla en el espectador predisponiéndolo a inferir los hechos. Con un uso hábil del lenguaje se ayuda a que la versión ofrecida cale en el oyente. Saber qué palabras usar, cuáles recalcar y, sobre

⁶ *La información, la desinformación y la realidad*, Paidós, Barcelona, 1995.

todo, cuáles evitar resulta clave. «No decir nunca polenta cuando puede decir pastel de maíz»⁷.

Mediante la comunicación y el discurso se pueden defender los intereses que mantendrán la estructura de poder. Mediante el discurso recibido se adquieren las creencias sobre el mundo. «Es necesario concebir el discurso como una violencia que se ejerce sobre las cosas, en todo caso como una práctica que les imponemos»⁸.

-Descontextualizar y aislar: Ante un caso que ha suscitado atención de un gran número de medios, es imposible evitar su difusión, y por tanto, la forma más efectiva de manipulación será dar información sesgada. Tratar temas parciales del asunto impidiendo al público formarse una opinión completa. Umberto Eco explica qué hacer, «Solo se comenta aquello que se puede o debe comentar»⁹.

Esta información parcial, sumada a un tiempo reducido de exposición de la noticia impide al ciudadano tomar conciencia de la profundidad de la información, centrando su atención en otros temas. El hecho realmente importante se pierde, sobre todo si se pospone en el tiempo.

-La sobreinformación o estrategia de distracción: Sumada a la anterior, esta táctica acrecienta la facilidad para olvidar una noticia de actualidad disolviéndola en la irrelevancia o en la confusión, yuxtaponiéndola a otras noticias para desviar (y confundir) la atención del lector, como muy gráficamente explica también Umberto Eco en *Número Cero*.¹⁰ O, dicho con palabras de Sylvain Timsit «consiste en desviar la atención del público de los problemas importantes y de los cambios decididos por las elites políticas y económicas, mediante la técnica del diluvio o inundación de continuas distracciones y de informaciones insignificantes».¹¹

El espectador, abrumado por tanta información, es incapaz de discernir qué noticias realmente son las importantes. Al generar debates sobre temas obvios o sin importancia se impide al ciudadano informarse correctamente. Un ejemplo sería el fútbol. Se puede informar sobre un evento deportivo de gran trascendencia, pero no ocupar más de un tercio del informativo, semana tras semana, año tras año, en hablar sobre un tema de ocio sin mayor importancia para la existencia de la sociedad.

⁷ Ripoll Acerete, David: *El Caleidoscopio* [En línea]. Crisis energética. 2011, p. 150 [Consulta: 4 mayo 2016]. Disponible en la web: <http://www.crisisenergetica.org/>

⁸ Foucault, Michael: *El orden del discurso*. Buenos Aires: Tusquets Editores, 1992, p. 33.

⁹ Ripoll Acerete, David: *El Caleidoscopio*. 2011, p. 150

¹⁰ Penguin Random House Grupo Editorial, Barcelona, 2015.

¹¹ Timsit, Sylvain: *Stratégies de manipulation* [En línea]. 2002 [Consulta 4 mayo 20016]. Disponible en la web: <http://www.syti.net>.

3. EL ACCIDENTE DE METRO DE VALENCIA

3.1 LOS HECHOS

El 3 de julio de 2006, a las 13:03 horas, en Valencia un metro formado por dos unidades descarriló entre las paradas Plaza España y Jesús. Este accidente provocó 43 muertos y 47 heridos, convirtiéndose en el accidente de metro más grave de toda España. El incidente fue inmediatamente recogido por los medios de comunicación, como no podía ser de otra manera, pero al poco tiempo la sociedad lo olvidó.

¿Cómo puede una catástrofe así desaparecer de la memoria colectiva? Esta laguna imperdonable encuentra su explicación en la comunicación. En como esta puede hacer olvidar, crear verdades, cambiar la realidad.

Pero para adentrarnos en la campaña comunicativa que el accidente de metro de Valencia desencadenó es necesario conocer antes el contexto general donde se desarrollan los acontecimientos.

3.2.1 CONTEXTO SOCIAL DE VALENCIA

Valencia, 2006. El Partido Popular lleva más de 14 años en el gobierno de la ciudad y 22 en el de la Comunidad Valenciana, con el control de instituciones que ello conlleva (cuyo paradigma bochornoso podría ser RTVV). El pretendido «milagro valenciano» está en pleno auge. Eventos como la *America's Cup* o la *Formula 1* ponen en primera línea la marca valenciana a un precio que se oculta a los ciudadanos. Monumentos faraónicos como la Ciudad de las Artes y las Ciencias o la Ciudad de la Luz siguen proliferando, según una política cultural desnortada, propia de nuevos ricos. La burbuja inmobiliaria no ha tocado techo, la crisis aún se ha hecho evidente y los escándalos de corrupción están todavía en fase de gestación y crecimiento; aún no han sido destapados, mientras siguen creciendo en la sombra. Una cita del por entonces Presidente de la Generalitat, Francisco Camps, sintetiza bien en qué momento se encontraba la ciudad según sus dirigentes: «Una comunidad que prospera, que crea empleo. En un proyecto que año tras año va ganando referencia en todo el mundo. Hoy si alguien viene a nuestro país y quiere saber qué es lo que España tiene que ser en el futuro. Tiene que obligatoriamente venir a la Comunidad Valenciana».¹²

El gobierno goza de buena reputación ante una oposición débil: Joan Ignasi Pla [PSOE] tiene escasa notoriedad, IU está muy debilitada y Compromís todavía no existe. Como colofón, el Papa Benito XVI va a visitar la ciudad en un acto grandioso donde por supuesto la Generalitat aprovechará para hacerse la foto reglamentaria en un baño de masas

¹² La Sexta TV: *Los olvidados* (Jordi Évole y Ramón Lara) [Día de emisión: 28-4.2013]. El Terrat.

sin precedentes en la ciudad.

Todo esto está ocurriendo cuando el accidente tiene lugar. Nos encontramos con unos dirigentes poderosos y una oposición débil. Una coyuntura favorable que refuerza una marca fuerte y una mayoría ciudadana contenta. Pero, sobre todo, con la inminente visita del Papa. El accidente tuvo lugar el 3 de julio de 2006 y el Santo Padre aterrizaba en la ciudad el 8 de ese mismo mes. Este aspecto es importante, ya que el suceso no podía eclipsar la publicidad que la ciudad iba a obtener a partir de la visita del Papa. Este viaje se vendió a los valencianos como el “gran triunfo político” conseguido por el Gobierno Valenciano. Este evento, que actualmente también se encuentra bajo sospecha de corrupción, era el culmen de una serie de acciones anunciadas a bombo y platillo que supuestamente ponían a la ciudad de Valencia como referencia a nivel nacional e internacional. El descarrilamiento del metro en una fecha tan importante para los gobernantes suponía una mancha en la perfección que, se supone, envolvía la ciudad de Valencia. Una mancha que no debía conocerse, o conocerse lo menos posible, para evitar ensuciar la imagen que la ciudad debía proyectar.

3.2.2 LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

Para tomar conciencia de la situación informativa que se dio en la ciudad donde tuvo lugar el accidente de metro es necesario enmarcar los principales medios de comunicación valencianos cuando tuvo lugar el suceso.

Como se ha mencionado el Partido Popular llevaba más de dos lustros gobernando la Generalitat, lo que le otorgaba control, directo e indirecto, de los MMCC (tanto públicos como privados).

De un lado encontramos la necesidad, por parte de la prensa escrita, de la publicidad institucional como una de las principales fuentes de ingreso. Mediante los fondos de los poderes públicos, el partido en el poder de turno puede influir en la línea editorial de los medios. Una exposición prolongada a un mismo partido en la Generalitat hace más virulenta esta acción, pues los medios pueden estar condenados durante un período de tiempo más prolongado.

Raul Magallón, profesor de Periodismo en la Universidad Carlos III, escribe «La demanda de transparencia en la concesión de la publicidad institucional ha sido una problemática creciente en los últimos años. Resulta fundamental para entender las relaciones Prensa-Estado y las conexiones entre los grandes editores y el Gobierno Central, pero también para analizar la influencia de las cabeceras regionales a nivel autonómico y local»¹³.

¹³Magallón, Raúl: *Publicidad institucional: la mano invisible de las ayudas a la prensa*, Bez <<http://www.bez.es/224071043/Publicidad-institucional-la-mano-invisible-de-las-ayudas-a-la-prensa.html>> [Fecha de

Además expone diversas formas que tiene el Estado de controlar estos medios, entre las que se destacan:

- Aumentar el presupuesto de publicidad institucional en año electoral, como “elemento de presión” para premiar a medios de comunicación “amigos” o castigar a medios “poco afines”.

- Redacción de pliegos de preinscripciones donde aparecen los medios de comunicación en los que hay que gastar dinero.

- Ayudas directas y publicidad institucional repartida con fines políticos.

- Compra de ejemplares por parte de las instituciones y administraciones públicas como moneda de cambio.

Este elemento de presión se compagina con acciones directas sobre periodistas que insistan en hablar sobre temas desfavorables al poder institucional.

Por otro lado se debe analizar el caso particular de RTVV. La cadena pública valenciana fue cerrada en noviembre de 2013 debido a la mala gestión que acumuló una deuda de 1.300 millones de euros. Algunas causas de esta deuda creciente sería la sobrecontratación de trabajadores, las irregularidades en la contratación, los contratos millonarios en concepto de derechos deportivos, y de “estrellas” de la comunicación desplazados de otros medios (pero afines ideológicamente al partido en el gobierno), unido a unos misérrimos índices de audiencia (con la consiguiente repercusión en la cartera publicitaria) por una pérdida masiva de credibilidad generada por el partidismo y manipulación estructural a la que el medio estaba sometido. Este medio, dirigido por la Generalitat, sería el encargado de poner en marcha la estrategia del silencio para invisibilizar el trágico suceso y a la organización que con más fervor luchó para aclarar el siniestro del metro de Valencia: La Asociación de Víctimas del Metro del 3 de Julio de 2006.

Tras el cierre de Canal Nou, diversos periodistas del medio desvelaron las órdenes a las que estaban sometidos los trabajadores de RTVV durante las emisiones. Iolanda Màrmol declara: «Es cierto que la Generalitat ejercía un control férreo de la información. Es cierto que imponía temas, enfoques, prohibiciones. Algunas veces con órdenes claras, otras de forma indirecta, porque todos sabemos que hay muchas maneras de manipular».

Con el tiempo, y el daño ya hecho y el puesto de trabajo perdido, los periodistas han ido desvelando escándalo tras escándalo, en los que destaca el trato hacia las víctimas de metro y el propio suceso. Según el periodista Jordi Cabezas declara, «uno de los ejemplos de manipulación y censura más indignantes obviamente fue el del accidente de metro de Valencia», aunque remarca que «el caso del metro no era el único. Eran habituales la

manipulación y la censura».

3.3 LA VERDAD CONTADA: UN ACCIDENTE «IMPREVISIBLE E INEVITABLE»

3.3.1 LA ESTRATEGIA DE MANIPULACIÓN

«Aquí no pasará nada, si nadie pierde los nervios».

José Ramón García Antón, Consejero de Infraestructuras¹⁴

Tras el suceso acaecido el 3 de julio de 2006 toda la maquinaria comunicativa del Gobierno valenciano se puso en marcha. ¿Su objetivo? Librarse de las consecuencias (políticas, profesionales, judiciales...) del accidente. Y es que desde el minuto cero, ya se había diseñado el guion que los implicados debían seguir si querían que todo saliese bien. Es reseñable la temprana resolución de la Generalitat en su respuesta, que marcaría la estrategia seguida en los años futuros. Esta rapidez lleva a dos posibles conclusiones:

-El gobierno valenciano tenía claro cuál era la causa del siniestro (o al menos, se la temía), aun cuando no se había realizado ninguna investigación y la información de la que se disponía en esos momentos era escasa y confusa.

-El partido en el poder estaba acostumbrado a mentir para ocultar posibles informaciones contrarias a sus intereses y/o imagen. Por lo que poner en movimiento los medios de comunicación y las declaraciones institucionales para desatender su responsabilidad en el suceso no les costó demasiado esfuerzo; estaban acostumbrados a tales medidas.

Las consecuencias salpicaban a dos grupos: los políticos y los encargados de seguridad de FGV. Para evitar las respectivas responsabilidades, desde el inicio se creó una versión que buscaba evadir las culpas, además de quitar el foco mediático y social del suceso: El accidente era «imprevisible e inevitable».

Como se ha adelantado, la estrategia de comunicación ha sido dividida en dos partes en función del objetivo perseguido:

-Estrategia *macro*: reducir lo máximo posible el suceso.

Dar una explicación firme y directa, que no dejara lugar a dudas sobre la causa del accidente, dándolo por zanjado. Se trataba de acallar cualquier otra opinión, hipótesis o explicación que contradijera la versión oficial.

-Estrategia *micro*: Evitar sanciones legales, económicas o laborales.

Utilizar la posición privilegiada de los interesados, directivos de FGV y miembros de la Generalitat para acelerar los procesos judiciales que en otras ocasiones tardaban mucho más en cerrarse; acallar informes y documentación que avisaban de la

¹⁴ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*. Barcelana: UOC, 2015, p. 33.

necesidad de renovar ciertas unidades de metro y actualizar sistemas de seguridad.

Grosso modo así se resume todo. Ante unos hechos se genera una versión más amable de la realidad, con la que se pretende evitar responsabilidades y salir airoso de la situación. Pero no solo hay que elegir un *slogan* y repetirlo hasta la saciedad. Hay que acallar las voces que puedan afectar la credibilidad de la propia versión.

Se debe recalcar un tema importante antes de iniciar el análisis práctico. Los accidentes ocurren. Son sucesos eventuales que alteran el orden regular de las cosas. Es cierto que ningún sistema de seguridad, infraestructura o persona es capaz de evitar el 100% del riesgo de accidente. Sin embargo, estas se pueden limitar al mínimo, minimizando al máximo las consecuencias que acarrear. Diversos documentos muestran, como iremos viendo, que la infraestructura de ciertas líneas de metro y/o algunas de las unidades más antiguas aún en funcionamiento estaban deterioradas y necesitaba una actualización y reparación cuando no su inmediata retirada. Es lícito defender que los accidentes ocurren y esta vez le tocó a Valencia. Sin embargo, acallar opiniones diversas a la propia, silenciar a las víctimas, manipular los hechos, y en definitiva, invisibilizar el suceso es una acción consciente, premeditada y preparada que corresponde a unos objetivos concretos de un determinado grupo de personas.

3.3.2 TÁCTICA MACRO: BORRAR EL ACCIDENTE

Esta parte de la estrategia tiene un objetivo crucial: hacer que la sociedad olvide el accidente de metro más grave ocurrido en España. Para ello es necesario disminuir al máximo la notoriedad del suceso. Esto se consigue reduciendo el tiempo que la noticia aparece en los medios de comunicación, generando una *verdad* y ofreciéndola a la población y acallando cualquier versión alternativa posible. Acciones como acelerar los tiempos de investigación, “contentar” a las familias de los afectados lo antes posible (recurriendo, incluso, a sobornos) o dar el asunto por zanjado ayudan a la consecución del plan general. A continuación se desgranar los pasos llevados a cabo para borrar el suceso. El autor del documental *0 responsables*, Vicent Peris, resume la situación así: «El accidente ocurrió en un momento muy particular de esta ciudad. Vivíamos una época de esplendor. Venía el Papa y aquel accidente era una mancha en la imagen de la comunidad y entonces se silenció. Se ha querido tapar y hacer olvidar a la sociedad».¹⁵

¹⁵ La Sexta TV: *Los olvidados*, 2013.

LA VERDAD

«Una mentira repetida mil veces se convierte en una verdad» (Joseph Goebbels).

Tras la tragedia del 3 de julio, la Generalitat lamentó lo ocurrido y expuso las causas del accidente. Según la versión oficial, éstas son las causas del descarrilamiento de la unidad de metro en los subsuelos de Valencia:

-Exceso de velocidad: Según la caja negra de una de las unidades siniestradas, el metro avanzaba a 80km/h en el momento del descarrilamiento. Esta información no es del todo fiable debido a diversas circunstancias:

- La lectura de las cajas negras se realizó sin la presencia de la jueza.
- El agente de policía que actuó como testigo se negó a firmar el acta que redactaron los directivos de FGV. Sus declaraciones ante la jueza fueron: «No puedo dar fe de que lo que consta en el acta pueda, o no, corresponder con la realidad».¹⁶
- Tras su lectura, los datos fueron borrados.¹⁷

A pesar de esta información Vicent Peris señala: «la causa oficial es que llevaba un exceso de velocidad. Que el maquinista pasó al doble de velocidad por esa curva. Y que el tren se salió y volcó. Se le atribuyó toda la responsabilidad al maquinista y dijeron que podía haber sufrido un desmayo, nunca se supo que pasó. Pero el único culpable y responsable del accidente siempre fue el maquinista».¹⁸

-Imprudencia del conductor: La versión oficial afirma que el exceso de velocidad y el conductor fueron las causas de la tragedia. Toda responsabilidad se atribuye a un “error humano”. El 15 de marzo de 2007 se archivaría la causa por primera vez. El motivo que se argumentó fue que, muerto el conductor, único responsable según dicha versión, no hacía falta seguir investigando otras causas.

-Seguridad correcta y suficiente: En las diversas declaraciones también se afirmaba que la seguridad del metro era suficiente para evitar cualquier accidente en dicho trayecto. Esta fue la versión oficial confirmada por el perito que revisó la causa judicial. Sin embargo, múltiples voces se han alzado en contra de esta explicación:

- Una de las voces contrarias fue la de Javier Golf, maquinista de FGV y

¹⁶ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 46.

¹⁷ FGV afirma que tras el volcado de los datos la información es eliminada. Esta información fue desmentida por la empresa fabricante (HaslerRail AG) que declaró que los datos no se borran al extraerlos. Para eliminarlos es necesaria la decisión expresa del operador.

¹⁸ La Sexta TV, *Los olvidados*, 2013.

representante del Sindicato Independiente Ferroviario (SIF), que tras un accidente entre las líneas de Picanya y Paiporta en 2005 redactó un «dossier de puntos negros», donde se avisaban de pequeñas pero múltiples anomalías y riesgos latentes causados por el estado de las líneas, pero también por «las situaciones, el material móvil o la reglamentación». Estas recomendaciones fueron desoídas y se negó a invertir en mejoras para las infraestructuras ferroviarias alegando que los sistemas actuales funcionaban correctamente.

-Es necesario recalcar el estado de las unidades de metro. La unidad accidentada se conoce como Unidad de Tren Articulada (UTA), concretamente de la serie 3700. Este metro llevaba en funcionamiento desde 1987. Se había aconsejado su retirada por haber traspasado la barrera de vida útil estipulada por el fabricante. Y aunque estaban en proceso de retirada, desgraciadamente las unidades seguían en funcionamiento, hecho que además hizo que se relajaran las revisiones periódicas (de dos revisiones al mes la unidad llegó a estar más de 2 meses sin someterse a ningún control). Algunos de los errores que acumulaba esta unidad eran: deficiente sujeción de las ventanas, falta de mantenimiento, mal estado de las valonas de los bogies, descarrilamientos anteriores.

-El sistema de seguridad con el que contaba la línea 1 era el conocido como Frenado Automático Puntual (FAP). Este sistema estaba anticuado en comparación con el *Automatic Train Operation* (ATP), utilizado en otras líneas de FGV. Básicamente la diferencia radica en que mientras las FAP son balizas puntuales que avisan o reducen la velocidad del convoy, las ATP controlan en todo momento el movimiento y velocidad del tren evitando en gran medida el error humano. A pesar de que se afirmó que una baliza no hubiese cambiado nada el resultado, se instalaron *a posteriori* 14 balizas en la Línea 1 de metro.¹⁹

-Existían avisos concretos del peligro que entrañaba la curva donde tuvo lugar el descarrilamiento. Pese a la existencia de esta información, no se invirtió en solucionar los problemas de seguridad (sin embargo sí se invertían en grandes obras arquitectónicas para la ciudad).

Como se puede observar, la versión oficial de las causas del accidente presenta diversos puntos turbios. Aun así, un indicador que muestra la efectividad de la campaña es el hecho de que una gran parte de la población desconocía estos datos. De hecho, no sería hasta el 28 de abril de 2013, con el capítulo *Los Olvidados* del programa *Salvados*, cuando el

¹⁹ Posteriormente se instalarían un total de 840 balizas ATP repartidas por las diversas líneas de Metrovalencia.

tema se recuperaría del olvido y la confusión a la que había sido relegado.

Un ejemplo más de la imposición de la *verdad* lo encontramos en un estudio realizado por el Grupo de Estudiantes del Metro (GEM), formado por alumnos voluntarios de Derecho de la Universidad de Valencia. El GEM realizó un estudio cualitativo y cuantitativo de las respuestas que se dieron en Les Corts durante la comisión de investigación del accidente. Sintetizando al máximo, de las 1.829 preguntas realizadas 668 no obtuvieron respuesta. Las respuestas mayoritarias se dieron al Partido Popular, que obtuvo 5 veces más respuestas a sus propias preguntas que a las de otros grupos políticos. Además, el tema de la velocidad fue lo más respondido, con un 70% del total de las preguntas, frente a p.e. el 44% de contestaciones que obtuvieron las preguntas referentes a la curva de entrada a la estación de metro Jesús. En palabras de Beatriz Garrote, presidenta de la AVM3J, «tuvo un porcentaje [la velocidad] de respuesta más alto, de un 70%, porque efectivamente en todos los comparecientes hay un claro indicio de que la velocidad era un tema al que se quería dar respuesta y un claro enfoque por encima de ningún otro».²⁰

Como se ha dicho, ésta es otra forma de dar el asunto por zanjado. Al generar un elevado contenido sobre el tema de la velocidad, ésta tiene más probabilidades de ganar visibilidad en los medios, haciendo hincapié, ya sea directa o indirectamente, en que la causa del accidente fue la velocidad, como afirma la versión institucional.

EL SILENCIO

«La cuestión principal no es la modelación de la opinión a través de mensajes explícitos en los medios de comunicación, sino la ausencia de un contenido determinado en los medios. Lo que no existe en los medios no existe en la opinión del público» (Manuel Castells).

Canal Nou, la cadena de televisión autonómica en el momento del accidente, contaba con una posición inmejorable para cubrir la catástrofe. El medio autonómico aglutinaba un 15,20% del share²¹, lejos del 4,6% con el que acabaría sus días. Además, debido a la inminente visita del Papa Benito XVI, la capital del Turia disponía de unidades móviles y lanzadoras repartidas por toda la ciudad, equipos ENGs, periodistas... Sin embargo, el canal autonómico no interrumpió su programación de mediodía, mientras canales nacionales como Antena 3 o Telecinco informaron prácticamente al momento además de realizar noticiarios

²⁰Europa Press: *Un estudio señala que el 37% de las preguntas en la comisión del accidente de metro de las Corts no fueron contestadas*. < <http://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-estudio-senala-37-preguntas-comision-accidente-metro-corts-no-fueron-contestadas-20131116155147.html> > [Fecha de la consulta: 6 julio 2016].

²¹López-Olano, Carlos. *Historia de un fracaso anunciado: la evolución de la audiencia en Canal 9 RTVV* <http://www.revistalatinacs.org/15SLCS/2015_libro/021_Lopez.pdf>. [Fecha de consulta: 18 Agosto 2016].

especiales. El periodista del medio Josema Soler recordaba: «cómo todas las cadenas generalistas estatales estaban informando en directo desde la estación de Jesús, incluso la BBC estaba allí en directo, y nosotros estábamos dando una del Oeste en la tele y la consigna en la radio era accidente de metro no, accidente de metro no». A las 14:00, una hora después del accidente, se informó del suceso por primera vez. «La redacción de Canal 9 recibió la noticia del accidente a las 13.03 horas pero no interrumpió su programación para informar».²²

Tras adelantar la poca información de la que se disponía, sin dejar por ello de ampliar la información sobre la visita del Papa, continuó con la programación establecida, el programa *Xamba*, estrenado ese mismo día, y las telenovelas *Soñar no cuesta nada* y *Olvidarte, jamás*. Es cierto que alargaron el noticiario media hora y realizaron dos adelantos informativos. Aunque no fue hasta las 18:00 cuando cambiaron el *modus operandi* y empezaron a dar una cobertura más extensa. Hasta ese momento sólo se habían realizado coberturas telefónicas y registrado imágenes lejanas, en las que únicamente podía apreciarse las luces de las ambulancias. Por el contrario, a las 14:00 Antena 3 ya estaba realizando un programa especial dedicado al accidente. Jordi Cabezas expone que «Lo que pasó es que a medida que empezó a incrementarse la magnitud del suceso la importancia en la radio y en la tele iba bajando. Tanto es así que al día siguiente ya no abrían los informativos».²³

Frederic Ferri, editor del informativo en ese momento, declararía posteriormente: «Si Canal 9, en aquel momento, no cortó la información y no hizo un despliegue que perfectamente podía hacer [...] es porque había una decisión desde la línea editorial y desde la dirección de la casa de no interrumpir esta programación».²⁴

Al día siguiente Canal Nou realizó un especial sobre el accidente, que comenzó a las 11:30 y finalizó a las 14:00. Además, a las 18:00 se realizó una conexión en directo con la catedral de Valencia para mostrar el funeral católico, por supuesto. Aun así, «Canal Nou llegó tarde y mal a la cobertura del accidente del metro», como denunció UGT.

Con todo, uno de los aspectos que más molestó a las víctimas fue precisamente el tratamiento dado a la tragedia por la cadena pública valenciana. La información que se daba sostenía únicamente la versión oficial, la autoexculpatoria de los responsables de seguridad de FGV y el gobierno autonómico. Además, durante todos los años que Canal Nou estuvo

²² Ortega, Lorena. *Así manipuló la televisión valenciana el accidente del metro*.

<http://www.elespanol.com/espana/20160530/128737426_0.html>. [Fecha de consulta: 15 Agosto 2016].

²³ Accidente metro Valencia: 0 responsables. “La censura en Ràdio 9 explicada per treballadors” en Youtube

<<https://www.youtube.com/watch?v=nz3Yd7oUijM&feature=youtu.be>>. [Fecha de consulta: 15 Agosto 2016].

²⁴ Terrasa, R. *Así se silenció el accidente de metro de Valencia*.

<<http://www.elmundo.es/elmundo/2013/03/04/valencia/1362391835.html>>. [Fecha de consulta: 15 Agosto 2016].

operativo, la asociación sufrió la total marginación del medio público valenciano. Sobre esto la periodista Amàlia Garrigó explica: «En el caso de la radio, durante el accidente del metro, durante estos ocho años hubo un nombre propio. Y esa persona es Juanjo Braulio, que dio la orden expresa de no entrevistar a ningún familiar de las víctimas de metro, por supuesto no informar de sus concentraciones ni de su lucha».²⁵

La *verdad* se iba haciendo realidad conforme los altavoces de la Generalitat afirmaban que el «descarrilamiento atípico», aunque trágico, era «imprevisible e inevitable». No sería hasta el 29 de noviembre de 2013, horas antes del cese de RTVV, cuando los trabajadores darían voz a los Olvidados y pedirían disculpas (demasiado tardías) por el silenciamiento sistematizado al que habían sometido el suceso, a la plataforma AVM3J, así como otras muchas voces críticas a la Generalitat. Cuando Canal Nou, en ese momento NOU, contaba sus últimos momentos «logró récord de audiencia de la emisora en los últimos años: un elevado 36 por ciento de *share*, seguido por 110.000 valencianos».²⁶ Y todo gracias a realizar un periodismo de calidad y plural, donde los trabajadores se hicieron con el poder del medio. En concreto, la entrevista realizada a Beatriz Garrote, presidenta de la asociación de Víctimas de Metro Valencia hizo dispararse la audiencia del canal autonómico hasta el 49% del share total, el máximo histórico. Lo que demuestra, por un lado, que un canal con contenido útil e información contrastada tiene vida e interesa a los ciudadanos y, por otro, que el pueblo valenciano quería conocer la verdad que envolvía el accidente de metro y saber más acerca de la lucha de la asociación de víctimas.

Las declaraciones que siguieron saliendo a la luz no dejan de sorprender y de hacer patente hasta qué punto RTVV era utilizada como instrumento de manipulación sistemático y altavoz de la versión institucional. A mayor abundamiento, esta manipulación, aparte de otras consideraciones morales, éticas o políticas, supone un desprecio a los ciudadanos al considerarlos menores de edad. Como explica Timsit: «Si uno se dirige a una persona como si ella tuviese la edad de 12 años o menos, entonces, en razón de la sugestionabilidad, ella tenderá, con cierta probabilidad, a una respuesta o reacción también desprovista de un sentido crítico como la de una persona de 12 años o menos de edad [...] Cuanto más se busca engañar al espectador más se tiene a adoptar un tono infantilizante».²⁷

Pero, como escribe Laura Ballester, periodista del Levante-EMV en *Luchando contra el olvido*: «La larga mano de la Generalitat también intentó esparcir la estrategia del silencio con

²⁵ Accidente metro Valencia: 0 responsables: “La censura en Ràdio 9 explicada per treballadors” en Youtube <<https://www.youtube.com/watch?v=nz3Yd7oUijM&feature=youtu.be>>. [Fecha de consulta: 15 Agosto 2016].

²⁶ Terán, Borja: *Cierre de Canal 9: la RTVV murió arrasando en audiencias*. <<http://blogs.lainformacion.com/telediaria/2013/12/01/cierre-de-canal-9-la-rtvv-murio-arrasando-en-audiencias/>>[Fecha de consulta: 18 Agosto 2016].

²⁷ Timsit, Sylvain: *Stratégies de manipulation*, 2002.

el resto de medios privados. Sobre todo los de la prensa escrita». ²⁸

En palabras de periodistas de diferentes editoriales:

-«Había mucha presión para que insistiéramos en el error humano y en la velocidad»...

-«intentando convencerme [en referencia a la gerente de FGV Marisa Gracia y el director adjunto de Explotación Vicente Contreras] de que la causa del accidente era la curva que dejó el PSOE cuando construyó el túnel de la línea 1 en los años ochenta»...

-«Había un interés especial en relacionar la *curva de la muerte* con el PSOE». ²⁹

Como puede observarse, cualquier acción que quitase el foco de la acusación sobre FGV y la Generalitat era realizada: con el fin de acallar las versiones contrarias a sus intereses, ensalzar la versión oficial, responsabilizar a terceros de la catástrofe...

Por otra parte, los políticos del Partido Popular no facilitaban el esclarecimiento del suceso sino que más bien se dedicaron a silenciarlo al máximo y, llegado el caso, a enturbiarlo para lavar sus culpas y ocultar su negligencia. El President de la Generalitat, Francisco Camps, protagonizó una táctica bautizada como «autismo mediático» negándose a responder a las preguntas parlamentarias y de periodistas o huyendo, literalmente, de la prensa. En línea con lo que se ha comentado un poco más arriba, si solo generas contenido de tu versión, y evitas nombrar o responder cualquier otra cosa, no se generará dicho contenido y, por tanto, este se olvidará (en referencia a las preguntas que quedan sin contestar). No importa que se huya de la prensa, no se comparezca o se ignoren deliberadamente las preguntas, pues si no se responden no existen.

Por otra parte, es necesario detenerse sobre otro factor importante, incluido en el silencio: el lenguaje. Lo que se dice, cómo se dice, qué no se dice, todo influye en la idea mental del caso que el ciudadano puede hacerse de los hechos. En palabras de Rafael Echeverría: «El lenguaje [...] no solo nos permite describir la realidad, el lenguaje crea realidades». ³⁰

En algo tan sencillo como la exposición de la verdad *oficial* ya podemos observar el poder del lenguaje. Este discurso emana de un poder de la autoridad del Estado. Por ello se presupone veracidad y se tiende a creerlo. Vemos, por tanto, que el lenguaje tiene un

²⁸ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 156.

²⁹ *Ibidem*, 156.

³⁰ Echevarría, Rafael: *Ontología del lenguaje*. Chile: Lom ediciones, 1994, p. 22.

protagonismo fundamental en la estrategia del silencio. Palabras como *accidente* o *víctima* (también *tragedia*, *deficiencia* o *baliza*) estaban vetadas. Lo que reincidía, indirectamente, en la inevitabilidad del suceso. En este sentido Teun A. van Dijk explica en *Discurso y Poder* (2009):

«El control no sólo se ejerce sobre el discurso entendido como práctica social, sino que también se aplica a las mentes de los sujetos controlados, es decir, a su conocimiento, a sus opiniones, sus actitudes y sus ideologías, así como a otras representaciones personales y sociales. En general, el control de las mentes es indirecto, una consecuencia buscada, pero solo posible o probable, del discurso. Quienes controlan el discurso pueden controlar indirectamente las mentes de la gente. Y puesto que las acciones de las personas están controladas por sus mentes [...] el control mental también implica el control indirecto de la acción. Esta acción controlada puede ser a su vez discursiva, de tal modo que el discurso de los poderosos termine por influir, indirectamente en otros discursos que lleven agua para el molino de quienes están en el poder».³¹

Este uso del lenguaje por parte de RTVV, traducido a la práctica, se resume así: «Las órdenes, según denuncia ahora Mármol, tenían mucho que ver con el uso de las palabras. Por ejemplo, cuando se escribía “fracaso estrepitoso” y obligaban a modificarlo por “éxito discreto”. “Y recuerdo también cuando nos prohibieron decir 'recortes'” o cuando tampoco pudo decir que miles de manifestantes gritaban contra el gobierno. “Los manifestantes no 'colapsaban' el Paseo del Prado, la manifestación 'transcurría por'. Y no poníamos pancartas explícitas contra Rajoy, ni contra el PP”, evoca».³²

El colofón de la estrategia del silencio se impuso cuando, tras la victoria del PP en las principales ciudades golpeadas por el accidente, el partido se sintió perdonado por la sociedad y por tanto, eximido de gastar más tiempo en responder a las preguntas incómodas. «El PP consideraba el accidente del metro de Valencia en que murieron 43 personas políticamente resuelto después de la victoria del PP en las elecciones».³³

El portavoz del PP en las Cortes Valencianas, Esteban González Pons, declaró «La victoria del PP, y en especial la de María José Català en Torrent, el pueblo más castigado por el accidente del metro, se consideró una absolución». Esta actitud, recurrente en el mundo político, es cuanto menos inaceptable, pues en las urnas no se dirimen delitos. Este tipo de argumento intenta justificar lo injustificable, autoeximiendo la propia responsabilidad, que ha acarreado pérdidas humanas.

Otra de las causas que contribuyó a disminuir la información sobre el accidente fue el mutismo del principal partido de la oposición, el Partido Socialista Obrero Español,

³¹ A. van Dijk, Teun: *Discurso y poder*. Barcelona: Gedisa, 2015, p. 30.

³² El Huffington Post: “*Mis mentiras en canal 9*”, *el relato de una periodista de la cadena*,

<http://www.huffingtonpost.es/2013/11/06/mentiras-canal-9_n_4224090.html> [Fecha de consulta: 16 agosto 2016].

³³ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, pp. 148-149.

encabezado por Joan Ignasi Pla. El entonces presidente del Gobierno español, José Luis Rodríguez Zapatero, se encargó de dibujar la estrategia comunicativa del PSPV-PSOE. «Lo importante ahora es respetar el dolor de las familias de las víctimas y trasladar todo el apoyo posible».³⁴

Así, los socialistas valencianos evitaron lanzar tanto acusaciones como declaraciones alarmistas. Como dijo un colaborador del Ejecutivo: «Desde el Gobierno no introduciremos elementos de tensión a raíz del accidente y sus circunstancias. No queremos promover discusión, ni de forma directa ni indirecta, por dos razones: se trata de un asunto importante. como lo es el transporte público, y, además, es consecuencia del talante de este Gobierno». El PSPV esperó hasta la celebración del pleno de las Corts Valencianes, donde expuso sus dudas ante las causas del accidente y exigió responsabilidades y una investigación más exhaustiva.

Como apunta Laura Ballester, «algunos periodistas expertos en información política apreciaron en esta decisión el desconcierto a que estaban sometidos los socialistas. Estaban entre dos aguas y no sabían si sumarse a la fiesta del Papa o bien criticar las circunstancias que propiciaron el accidente del metro».³⁵ La respuesta tardía y parcial tras los primeros días del accidente restó argumentos que podría haber avivado un fuego de debate en torno al suceso. Aunque en el pleno de Les Corts se lanzaron acusaciones, esa información se vio atenuada por la visita del Papa, que se encontraba en su apogeo. Aun así, y contando con lo dicho más arriba sobre las contestaciones en el pleno, la Generalitat arremetió duramente con cualquiera que hiciese acusaciones sobre el estado de las líneas de metro.

«En FGV no hay responsables concretos en el área de seguridad, sino que esta competencia corresponde al Comité de Seguridad en la Circulación, donde también están representados los sindicatos» dijo el portavoz Vicente Rambla. Además, el Consell amenazó con demandar a quien pusiera en entredicho la seguridad de la línea 1, pero no lo hubiera denunciado «antes del accidente».³⁶ Esta actitud también se utilizó para diluir las culpas. La responsabilidad siempre parecía pertenecer a otro (siempre evitando que llegara a altos cargos públicos) por lo que nunca se obtenía una respuesta concreta de quién debía pagar su imprudencia. Es evidente que tácticas como las amenazas directas no pueden entenderse en un gobierno democrático, al servicio de los ciudadanos. Aunque La Generalitat se sintiese acosada por la realidad, incluso amenazada por los ciudadanos, no puede tomar una actitud más propia de las dictaduras.

³⁴ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015 p. 77.

³⁵ *Ibidem*, p. 77.

³⁶ En el apartado *La táctica micro* se profundizará el tema de la seguridad, los informes y su existencia y validez.

LA SOBREENFORMACIÓN

Los *mass media*, sobre todo la televisión, generan corrientes de pensamiento (mensajes a repetir la mayor de las veces) que la sociedad adopta como propias. Sin embargo, afirmar que la televisión nos dice cómo pensar es algo excesivo. No obstante, y aunque el espectador tenga las defensas “altas” ante los mensajes de la pantalla, la televisión influye sobre qué pensar y condiciona las noticias relevantes de la sociedad en ese momento. Es por ello por lo que, aunque la estrategia de comunicación esté preparada para bombardear a la sociedad, las personas seguirán teniendo el suceso en mente (precisamente por la reiteración de la versión oficial).

Por ello, otra táctica conocida empleada para pasar página fue la sobreinformación. Una noticia se tapa con otra y una de las principales causas de las prisas por cubrir el accidente (la visita del Papa Benito XVI que llegaría a Valencia solo 5 días después de la catástrofe) se convirtió en una buena herramienta de ocultación. Canal Nou dedicaba buena parte de sus noticiarios a ampliar la información sobre el Santo Padre. Como declararía Frederic Ferri «los primeros 14-15 minutos tienen que ser de la visita del Papa». ³⁷ Y la periodista Laura Blanch, mediante sus declaraciones, completa, «como responsable de los boletines se me dio esa consigna: todos los boletines tienen que abrir con la visita del Papa y el Encuentro Mundial de las Familias, siendo el accidente del metro segundo tema siempre» ³⁸.

Y aunque otras cadenas siguieron ampliando información del accidente el día de la visita y los posteriores, el suceso quedó completamente sepultado por un alud de información piadosa que disolvió buena parte del accidente en la mente de la sociedad.

Otro factor que ayudó a la rápida disolución de la noticia en la mente colectiva fue el verano. En palabras de una de las víctimas, «En julio es mala época para morir. Morir cuando la mayor parte de la gente planifica las vacaciones o ya las está disfrutando hace todavía más duro el trance para los familiares. Y si, encima, la fecha del deceso se produce a cinco días que la ciudad viva un acontecimiento “de interés mundial”, la muerte se convierte en “molesta” para algunos». ³⁹ Además de lo reflejado en la cita, hay otro factor a tener en cuenta: en verano, como indican todos los medidores de audiencia, se reduce drásticamente el número de espectadores de televisión. La gente se olvida más del mundo, disminuyendo el flujo de información de actualidad que reciben. Este hecho coyuntural invisibilizó más si cabe el suceso.

³⁷ Terrasa, R: *Así se silenció el accidente de metro de Valencia*.

³⁸ Accidente metro Valencia: 0 responsables: “La censura en Ràdio 9 explicada per treballadors” en Youtube <<https://www.youtube.com/watch?v=nz3Yd7oUijM&feature=youtu.be>>. [Fecha de consulta: 15 Agosto 2016].

³⁹ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 68.

Por último, no se debe olvidar que el suceso ocurre en 2006. En los últimos años la revolución tecnológica de los *smartphones* y la explosión de las redes sociales ha construido una herramienta poderosa e instantánea de comunicación. Sin embargo en 2006 Twitter aún no existe, Facebook acaba de nacer y la mayoría de la población no tiene acceso directo a Internet desde cualquier punto del planeta. Estas herramientas hoy día desempeñan un papel claro para informarse de forma alternativa, conociendo una cantidad ingente de opiniones. No obstante, en el momento del suceso la población no disponía de ellas, lo que hacía más fácil la manipulación.

LIMPIAR EL SUCESO

Una vez generado el guion a seguir y desviada la atención, hay que acelerar los procesos que puedan mantener el suceso en la mente de la sociedad. A continuación se desglosan dichas acciones (algunas se tratarán con mayor profundidad en el apartado *La estrategia micro*):

-Comisión de investigación veloz: El 11 de agosto de 2006 se cerró la comisión de investigación. Tan solo 26 días duró una de las comisiones de investigación más rápidas nunca vistas sobre uno de los accidentes más graves ocurridos en España. Las palabras de Laura Ballester resumen bien lo ocurrido:

«Las prisas eran evidentes. Como marcaba el guion desde el principio, el 11 de agosto, poco más de un mes después del accidente, el pleno de las Cortes Valencianas cerró definitivamente la investigación con la aprobación de un dictamen que exculpaba al Consell de cualquier responsabilidad política por la tragedia que segó la vida de 43 personas. El grupo popular impuso su mayoría absoluta y forzó la aprobación de unas conclusiones en las que se aseguraba que el siniestro en la línea 1 era inevitable y que la única causa fue el exceso de velocidad del maquinista. [...] la sesión finalizaba sin sorpresas: 47 votos a favor (los del PP) y 39 en contra (los de PSPV, EU y grupo mixto) del dictamen que la semana anterior había aprobado la comisión de investigación más corta de la historia parlamentaria valenciana: había durado solo siete días (cuatro para los testigos), insuficientes para analizar con detenimiento la documentación y preparar las comparecencias».⁴⁰

Esto, sumado al cierre del caso el 15 de marzo de 2007 con una investigación veloz y llena de claroscuros, agilizó un proceso que no podía continuar generando noticias en la sociedad valenciana. El cierre veloz del pleno de las Cortes, antes de finalizar el periodo

⁴⁰ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 85.

estival, evito que las noticias generadas tuvieran demasiado calado entre la población, disminuyendo la información y el interés en el seguimiento del caso.

-Entierro sin muertos: Antes de que los forenses hubiesen entregado el cuerpo a los familiares ya se estaban celebrando los funerales. Representantes de las altas instituciones del Estado español, como el Rey Juan Carlos, la Reina Sofía o el Presidente del Gobierno en el momento del suceso José Luís Rodríguez Zapatero, acudieron al evento en la catedral de Valencia y lloraron junto a las víctimas. Solo restaban 4 días para la visita del Santo Padre y los actos institucionales se afanaban en cerrar el asunto antes de la esperada llegada. En algunos casos, como en Paiporta, se celebraron los funerales oficiales sin siquiera invitar a los familiares del difunto.

-Cambio de nombre de la estación: Una de las acciones más escandalosas fue el cambio de nombre de la estación donde tuvo lugar el accidente, estación *Jesús*, que pasó a llamarse *Joaquín Sorolla*. Esta decisión fue revocada en 2012 gracias a la acción de la asociación de vecinos de Patraix, junto con AVM3J que realizó una recogida de firmas y consiguió llegar a un acuerdo con la Generalitat para cambiar el nombre a Joaquín Sorolla – Jesús. Empero, durante dos años esa estación borró de sus carteles la denominación *Jesús*, facilitando el olvido de la sociedad valenciana.⁴¹

-Monumento a las víctimas: Otra acción similar tuvo lugar cuando, en el primer aniversario del accidente, se inauguró un monolito en memoria de las víctimas. Dicho monumento se emplazó en una zona alejada de la parada y con unas inscripciones que apenas se pueden apreciar. Al evento, al que no se invitaron a algunas de las víctimas (casualmente las más activas en el movimiento AVM3J), sí asistieron diversos cargos políticos como, la por entonces, alcaldesa de Valencia Rita Barberá. Esta acción indignó a los familiares, que veían cómo no solo se les denegaba la justicia sino también la propia memoria de sus seres queridos. En palabras de Beatriz Garrote, «se hizo [el monumento] en un momento muy poco apropiado de una forma muy poco apropiada porque no se entendía que cuando estábamos pidiendo respuestas y explicaciones se hicieran una foto a nuestra costa inaugurando, como haciendo algo por las víctimas, cuando las víctimas lo que estábamos pidiendo las víctimas era otra cosa muy distinta».⁴²

3.3.3 TÁCTICA MICRO: EVITAR LA CONDENA

Esta parte de la estrategia tiene como objetivo salir impune del caso; esto es, evitar

⁴¹ En 2016 la estación recuperó su nombre original, *Jesús*.

⁴² La Sexta TV: *Los olvidados*, 2013.

toda responsabilidad jurídica, política y económica. La comisión de investigación, el juicio, las indemnizaciones... estos tres puntos tienen en común una serie de irregularidades flagrantes (omisión de datos, falsedad, amenazas veladas, mentiras) que en cualquier otro caso judicial de esta envergadura habría supuesto un escándalo tras otro en los medios de comunicación y la sociedad. Sin embargo, gracias a la buen labor de la táctica macro se consiguió poner en práctica acciones que discurren por el estrecho filo de lo legal-ilegal, cuando no directamente son antidemocráticas, sin que la sociedad alzase en exceso la voz y los que lo hacían [AVM3J] fueran deliberadamente ignorados y sistemáticamente acallados.

Como se va a observar, hay referencias a acciones analizadas en el apartado anterior que se vuelven a nombrar, aunque enfocadas desde otra perspectiva. Pese a que para realizar este trabajo hayamos realizado una división en dos grandes estrategias, no hay que olvidar que al final todo forma parte de una gran táctica y que por ello hay acciones que se retroalimentan de otras o que se refuerzan en diferentes niveles.

CORTAR EL PROBLEMA DE RAÍZ, CONTENTAR A LAS VÍCTIMAS

Una figura destacada durante todo el suceso fue el entonces Consejero de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana, Juan Cotino. Designado como enlace institucional de la Generalitat con las víctimas por el entonces Presidente de la Generalitat Valenciana, Francisco Camps (aunque en la reciente comisión abierta en Les Corts Valencianes él declarara que actuaba a título personal). La figura de Cotino resulta siempre ambigua, pues mientras algunas víctimas elogian las facilidades que les ofreció otras critican sus ofertas y métodos para comprar los silencios o temen hacer público las conversaciones que mantuvieron. «Algunas familias agradecieron su colaboración y las facilidades que les dio para resolver cuestiones de logística. [...] Y el consuelo ofrecido casa por casa a muchos de los afectados. Porque Cotino fue el único político del Gobierno valenciano que aquellos días miró a la cara de las víctimas y sus parientes. Pero al amparo de la privacidad de estas visitas, que la Generalitat no hacía públicas, como tampoco las gestiones que se realizaban, surgieron algunas insinuaciones y ofrecimientos velados que algunos testigos explican todavía con miedo. Como si temieran las consecuencias de enfrentarse a un personaje tan poderoso y a toda la estructura administrativa de la Generalitat».⁴³

Estas visitas destacan por los ofrecimientos que Cotino realizaba a las víctimas. La Generalitat estaba bien informada de la situación familiar de cada casa, ofreciendo a quien lo necesitara un puesto de trabajo y facilitando el número personal de Cotino. Tras presentar sus condolencias por la catástrofe, se pasaba directamente a otro punto: ¿qué pensaban hacer

⁴³ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 129.

con la instrucción judicial? Esta pregunta, realizada a los pocos días del accidente y cuando algunos de los heridos todavía continuaban hospitalizados, sembró obvias suspicacias en algunas de las víctimas. Como se ha expuesto anteriormente, una de las máximas era cerrar el asunto lo más rápido posible. Por ello se les facilitaba a las víctimas la indemnización sin demora. Este hecho podía ser comprensible si no fuese por un detalle, «el firmante se comprometía a no emprender ninguna acción legal en contra de FGV» declara Entic Chulio, expresidente de la asociación de Víctimas de Metro 3 de Julio. Esta condición se hizo pública en los medios de comunicación y rápidamente fue eliminada de la cláusula, tras negarla cínicamente.

De estos comportamientos cabría deducir dos conclusiones, (muy poco edificantes ambas):

- a). -Las ofertas de trabajo o ayuda a los familiares se realizan de forma privada y a puerta cerrada, sin conocimiento público del hecho.
- b). -La aceptación de una indemnización estaba ligada a renegar del derecho a llevar a juicio a la Generalitat y/o FGV.

Este punto nos lleva a otro factor con algunos claroscuros. Estos ofrecimientos de la Generalitat, el miedo de algunas de las víctimas a testificar o su negación (respetable y admisible) a pertenecer a la asociación de víctimas generó que algunas víctimas no quisieran pertenecer a la asociación. En palabras de Beatriz Garrote, «me consta que hay familias que han participado en la asociación de víctimas y hay familias que no. [...] Se me ha acercado gente para decirme, mira, yo no tengo la libertad en este momento de poder pertenecer a la asociación».⁴⁴ Estos hechos ponen de manifiesto otro objetivo del poder, desfavorecer el *in-group*, en este caso el contacto y formación de la asociación de la AVM3J.

La unión hace la fuerza y para que los ciudadanos sean escuchados es necesario unirse y hablar muy alto. Es por ello por lo que se intentó que las víctimas no lograran cohesionarse. En parte la estrategia funcionó, pues ya se ha visto que los favores y/o amenazas de la Generalitat hicieron que algunas víctimas decidieran no unirse a la asociación (se reitera que es completamente lógico y comprensible que por diversos motivos un individuo o individuos decidan no pertenecer a esta asociación sin por ello haber sido coaccionados, aunque como se ha visto, esos casos existen). Así mismo RTVV invisibilizó la asociación y sus acciones, condenando al grupo a una baja notoriedad. Además se ha mencionado cómo determinados miembros de AVM3J no eran invitados a actos oficiales en memoria de sus

⁴⁴ La Sexta TV: *Los olvidados*, 2013.

familiares perdidos.

Sin embargo, uno de los actos que iniciaría la cristalización de los afectados sería una de las estrategias de FGV para acabar con el asunto rápido: las indemnizaciones. Algo más de un mes después del descarrilamiento del metro, las víctimas recibieron la noticia de que ya podían acercarse a las oficinas de FGV para recoger su resarcimiento. La velocidad en el proceso unido al hecho de que las víctimas siempre eran recibidas de una en una, evitando que mantuviesen contacto entre ellas, avivó los celos. Según declara Miguel Ángel Muñoz, cuyo padre resultó muerto en el accidente, «Nunca nos juntaron para darnos la misma información, y esto también nos hizo desconfiar. ¿Qué escondían?». ⁴⁵ Aquí empezaron los primeros contactos entre familiares de las víctimas, que posteriormente formarías la Asociación Víctimas Metro 3 Julio. Pero esto lo abordaremos con más detenimiento en el apartado *La verdad sufrida*.

LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN

Ya se ha hablado anteriormente de «la comisión más corta de este parlamento [el valenciano]». ⁴⁶ La cual, además de ser veloz como pocas, pareció estar orquestada por la Generalitat, desembocando en unas conclusiones acusadas de estar preestablecidas antes incluso de realizar la comisión. Ahí se concluyó que el accidente de metro ocurrido en la Línea 1 de Metrovalencia el 3 de julio fue «fortuito y motivado por una combinación de factores imprevisibles que sólo pasa una vez en la vida». ⁴⁷

Es, pues, hora de analizar con más detalle esa sincronización que parecían tener la inmensa mayoría de los testimonios a la hora de responder. Esta similitud en las respuestas unido al hecho que el Partido Popular, usando su mayoría absoluta en el Parlamento, seleccionó cerca del 95% de los comparecientes —negando la participación del resto de testigos propuestos por otras fuerzas— hizo que se alzaran voces críticas desde los otros partidos, a las que el tiempo les ha dado la razón. Si además tenemos en cuenta el titular del periódico *El Mundo*, publicado en marzo de 2012, según el cual «Expertos pagados por FGV aleccionaron a técnicos para que dijeran que la tragedia de Metro fue un accidente», obtenemos una comisión de investigación teledirigida, abocada a unas conclusiones concretas, que además serían validadas por el partido de la Generalitat que gozaba de mayoría absoluta en la cámara.

⁴⁵ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 70.

⁴⁶ Perelló, Andres, *La Sexta TV: Los olvidados*, 2013.

⁴⁷ LaSexta.com. *El accidente de metro de Valencia, historia de una tragedia silenciada*.

<http://www.lasexta.com/programas/salvados/noticias/accidente-metro-valencia-historia-tragedia-silenciada_2013042957278f764beb28d44602f8b7.html>. [Fecha de consulta: 17-agosto-2016].

Antes de continuar este punto es necesario aclarar que en una comisión de investigación «se piden comparecencias personales y se piden pruebas documentales se hacen todas las preguntas que los miembros consideran para esclarecer el asunto y delimitar responsabilidades políticas». ⁴⁸ Por tanto, esta comisión no tenía valor judicial sino que buscaba las eventuales responsabilidades políticas de la catástrofe.

El tiempo, y sobre todo la investigación periodística y el movimiento ciudadano, han ido desvelando muchas de las estrategias empleadas por la Generalitat y los trabajadores de FGV. Una de ellas fue la orquestación de la comisión de investigación a cargo de la empresa de comunicación HM y Sanchis que en su *Reflexiones para la comparecencia en la comisión de investigación en las cortes valencianas* preparó el guion que debían seguir los testigos para desembocar en su correcto desenlace y además dar a la opinión pública una versión sólida y compartida de las causas del accidente. Citando parte del mencionado documento: «Su objetivo en esta comparecencia debe ser, le pregunten lo que le pregunten, y se desarrolle como se desarrolle, transmitir a los miembros de la comisión que lo ocurrido el día 3 ha sido un accidente, cuya causa ha sido el exceso de velocidad y que este exceso de velocidad no puede ser atribuido a ninguna deficiencia técnica, ni a ninguna dejación de responsabilidades, ni a ningún incumplimiento de los acuerdos, pues la línea 1 es segura». ⁴⁹

Poco valor puede tener una investigación en la cual se les dice a los testigos qué exponer, cómo hacerlo, qué términos utilizar y cuáles evitar, «para que las contestaciones sean comprensibles y creíbles, lo primero que es necesario es que todos los miembros de FGV digan exactamente lo mismo». ⁵⁰ Estas reuniones, efectuadas en el despacho de la entonces gerente de Metrovalencia Marisa Gracia, fueron secretas y negadas sistemáticamente, tanto por la propia Marisa como por otros testigos de FGV, «lo que allí se dijera sucediera y ocurriera no debía saberse fuera». ⁵¹ Para curarse de posibles responsabilidades, todos los miembros de FGV implicados siguieron el guion al pie de la letra, reforzando la versión oficial y cerrando un poco más la herida que la catástrofe le había causado a la imagen idílica de Valencia y a sus políticos. Como premio por el buen resultado de la comisión, según desvelaría el periódico *Levante-EMV*, «Diez trabajadores que defendieron la tesis del accidente ascendieron en FGV». Además, diversos cargos políticos inmiscuidos en el asunto recibieron una compensación en forma de ascenso laboral. El caso más claro es la promoción del ya mencionado Juan Cotino al cargo (inexistente hasta la fecha) de Vicepresidente tercero de la Generalidad Valenciana y posteriormente a Presidente de las

⁴⁸ Perelló, Andres, La Sexta TV (2013): *Los olvidados*.

⁴⁹ HM y Sanchis: *Reflexiones para la comparecencia en la comisión de investigación en las Cortes Valencianas*, 2006.

⁵⁰ HM y Sanchis: *Reflexiones para la comparecencia en la comisión de investigación en las Cortes Valencianas*, 2006.

⁵¹ Rocher, Arturo. La Sexta TV: *Los olvidados*, 2013.

Corts Valencianas.

La velocidad del cierre de la comisión de investigación, la homogenización de respuestas de sus testimonios junto con la mayoría absoluta que ostentaba el partido de la Generalitat selló limpiamente otro de los capítulos que hacían peligrar su verdad del accidente de metro de Valencia. El 11 de agosto se dio por finalizada la comisión de investigación exculpando al Consell de cualquier responsabilidad política. La causa del siniestro había sido la velocidad, y el accidente había sido inevitable.

LAGUNAS EN EL JUICIO

En septiembre de 2006 las víctimas empiezan a pedir la práctica de diligencias. La jueza Nieves Molina, encargada del caso, detiene estas acciones porque ya se estaban tomado medidas. Con el objetivo de complementar el informe técnico elaborado por la policía judicial se encargó un informe al perito ferroviario Andrés Cortabitarte López, director adjunto de Seguridad en la circulación de Adif. El designado contaba con experiencia en otras investigaciones de índole similar. La misión de Cortabitarte era inspeccionar la unidad que sufrió el accidente y todo elemento que se consideraba necesario para dilucidar si el exceso de velocidad y descarrilamiento se habían debido a algún error técnico.

El análisis pericial se inició tres meses después del accidente. En ese momento el túnel del siniestro ya había sido reparado y la unidad siniestrada, prueba clave para esclarecer el suceso, se encontraba custodiada por FGV; esto es, el acusado estaba en posesión de la prueba clave. El tren se encontraba en los talleres de Valencia Sur, protegido de la intemperie únicamente por una lona azul. Solo fue custodiado por la policía la primera noche tras el accidente, luego quedó expuesta a cualquier acercamiento o interacción por parte de terceros. Como afirman diversos testigos, algunos trabajadores entraron y salieron de la máquina siniestrada. Con las pruebas principales en ese estado se realizó el análisis.

Una primera observación ocular concluyó que no había ningún desperfecto en la unidad. Sin embargo, otro inspector ferroviario criticó que la inspección debía realizarse sobre los raíles y denunció que las cajas negras no reflejaban el comportamiento de todos los mecanismos de la unidad. La conclusión del examen pericial expuso «que, en la causa de accidente por descarrilamiento y posterior vuelco, fue determinante la velocidad de circulación del tren en el trayecto Plaza de España-Jesús». Añadiendo que «la limitación de velocidad a 40 km/h, con las condiciones y el estado de vía estudiados son suficientes para mantener las condiciones de seguridad de la marcha, que no se mantienen a la velocidad de 81 km/h»,⁵² velocidad que según la caja negra llevaba la unidad al entrar en la curva. El perito también

⁵² Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 108.

declaró que la seguridad en el tramo de vía analizado estaba «obsoleto» en comparación con otras líneas y tramos de Metrovalencia.

Es necesario recalcar un hecho. En el juicio solo entraba en el estudio del caso el hecho de la velocidad y el error humano (esto es, del maquinista, fallecido durante el accidente), la providencia del Juzgado de Instrucción número 21 solicitó saber «si la velocidad era o no determinante para causar el descarrilamiento del tren». Por tanto, todo se limitó a analizar el hecho de que a una velocidad de 81 km/h una unidad volcaría, sin tener en consideración otras (muchas) pruebas. Un ejemplo sería no tener en consideración si una baliza de frenado automático habría evitado el accidente, como parece probable que así fuera y, de hecho, la baliza en cuestión acabó instalándose a posterior, cuando ya era demasiado tarde.

El 15 de marzo de 2007 se archiva la causa por primera vez, concluyendo que a esa velocidad el tren necesariamente tenía que volcar. Y muerto el culpable (el conductor) no se podía hacer más. Por supuesto, esta conclusión no satisfizo ni a víctimas ni periodistas, que siguieron luchando por el recuerdo del siniestro y por la reapertura del caso.

El 13 de junio de 2007, tras unas elecciones donde el PP se impuso de nuevo por mayoría absoluta, el caso fue reabierto. La jueza aceptó ampliar puntos de la investigación que podrían ser determinantes y que no se tuvieron en cuenta, como las características laborales del maquinista, la intercomunicación con el control de mandos, la baliza de frenado previa a la curva o la identificación de los responsables de mantenimiento. Además, se amplió el informe que estudiaba si la baliza 1680, situada a mitad de trayecto entre las estaciones Plaza de España y Jesús, podía haber sido programada al límite de 60 km/h (límite impuesto en la vía a todos los efectos).

Sin embargo, la Audiencia Provincial rechazó las exigencias de las víctimas que pedían eliminar lagunas del informe, que se profundizara en el análisis del tren siniestrado, aclarar contradicciones entre el informe pericial y la policía científica, así como que la policía científica ratificara el informe pericial. Pero «dado que inciden sobre cuestiones ya resueltas o innecesarias o irrelevantes»⁵³ el 17 de diciembre de 2007 la Audiencia decidió volver a archivar el caso por segunda vez debido a que, guiándose por el informe pericial y los datos facilitados por FGV, no se detectó ningún problema de mantenimiento. Pese a todo durante los años posteriores se han ido descubriendo datos que han echado por tierra todo esto, como el hecho de que FGV ha ocultado deliberadamente informes que avisaban de irregularidades en las líneas y/o en las unidades.

⁵³ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 116.

DESTRUCCIÓN Y OCULTAMIENTO DE LAS PRUEBAS

-Destrucción del tren siniestrado. El 12 de junio de 2008 la abogada de la Generalitat, María José Rodríguez Blasco, solicitó permiso para desguazar los vagones. La jueza Nieves Molina autorizó la acción a pesar de que aún debían resolverse dos recursos en contra. El 1 de julio llegó el permiso y el 4 fue autorizado por la jueza. Aunque el letrado representante de una de las familias recurrió el 8 de julio por quedar aún un recurso pendiente ante el Tribunal Constitucional, no tuvo contestación hasta el día 21 del mismo mes, cuando se le requirió más copias de la solicitud con el objetivo de entregarlas a las partes personadas. Estas copias fueron entregadas el día 22, pero FGV ya había iniciado el proceso de destrucción de la unidad UTA. El letrado solicitó la paralización inmediata, pero no llegó a tiempo. Un trabajador de FGV explicaría: «FGV no se caracteriza por su celeridad en nada, pero en esta caso se afanaron mucho. Estaban ansioso y a la espera de desguazar la unidad inmediatamente». ⁵⁴ En el segundo aniversario de la tragedia fue destruida la prueba principal, parte fundamental para una posible reapertura de la investigación.

-Desaparición del libro de averías: El libro de averías es una libreta de tapa dura, de la medida de un folio, que se encuentra en la cabina de conducción con el objetivo de anotar cualquier tipo de anomalía que se pueda dar durante los trayectos. Este documento podía arrojar algo más de luz al suceso, sin embargo directivos de FGV expusieron que podría haberse desintegrado durante el accidente. Este hecho es, cuanto menos, sospechoso (por no decir abiertamente inversosímil), teniendo en cuenta que tras el siniestro se encontraron objetos tales como billeteras o décimos de lotería. Además «En FGV circulan todo tipo de comentarios sobre el hecho de que varios directivos lo hicieron desaparecer de manera intencionada para que no se conociera el contenido. Un trabajador de FGV asegura haber oído una conversación privada entre dos de estos directivos sobre este documento desaparecido

— ¿El libro de averías ya está solucionado? —dijo uno de ellos

—Esto ya no supone ningún problema —contestó el otro». ⁵⁵

-Volcado y lectura de las cajas negras: Con el objetivo de esclarecer lo ocurrido el 4 de julio, se realizó la lectura y volcado de la primera caja negra (la segunda, situada en el segundo vagón, que no volcó, se analizó el 24 de julio). De nuevo hay una serie de anomalías en el *modus operandi*.

⁵⁴ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 121.

⁵⁵ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 104.

-Las cajas de sistema FAP fueron controladas en todo momento por los directivos de FGV.

-La lectura se realizó en las oficinas de FGV de Valencia Sud y no en la Jefatura Superior de Policía. Este hecho se defendió alegando la necesidad de utilizar un sistema informático desfasado y que solo podía funcionar en los ordenadores del lugar.

-No se respetó la cadena de custodia legal cuando la caja fue extraída. No existe constancia oficial de que los operarios de FGV extrajeran la caja de la primera unidad accidentada, tampoco que los policías se encontraran presentes.

-Cuando el policía encargado de supervisar el volcado y lectura llegó a la estación de Jesús los directivos de FGV ya se encontraban presentes. Supuestamente la caja había sido custodiada en todo momento por la policía.

-El policía dijo que era la primera vez que veía una caja negra y que, por tanto, no podía garantizar que la información extraída de la lectura fuese correcta. El representante del sindicato SIF, Javier Golf, tampoco firmó la lectura.

-Tras la lectura los datos fueron borrados. Para que esto ocurra debe haber una acción consciente, la empresa responsable de la caja negra desmintió que los datos se borren automáticamente al ser volcados.

De esta lectura concluyó que la unidad siniestrada viajaba a una velocidad de 80 km/h, cuando la velocidad máxima entre las estaciones Plaza de España y Jesús es de 60 km/h. Esta información ha sido decisiva en la versión oficial, que argumenta argumenta –según ha quedado ya dicho- que el accidente fue imprevisible e inevitable. Como se aprecia, existen diversas irregularidades alrededor del suceso.

El 24 de julio tiene lugar la lectura de la segunda caja negra. Esta acción solo agravó las irregularidades del caso, pues recogen una velocidad de hasta 94 km/h, que es más de lo que una unidad UTA es capaz de alcanzar. Además, en la lectura de la primera caja negra se recogió el trayecto completo desde que el metro parte de Llíria hasta el trágico suceso. Pero en esta lectura solo se facilitaron los datos de los últimos metros recorridos, desde Plaza de España hasta la curva del accidente. Los sindicatos, que sí tuvieron acceso a la lectura completa, comprobaron las contradicciones en las anotaciones de la velocidad, advirtiendo de «posibles errores en el cálculo».

Dados estos datos, parece cada vez más insostenible el axioma principal y clave en la defensa de «imprevisible e inevitable » que ha mantenido la Generalitat y los directivos de FGV.

-Ocultación de informes e incidentes: Durante el juicio y su reapertura una de las

claves para su cierre fue el hecho de no existir pruebas que avalaran los problemas de seguridad que denunciaban víctimas y trabajadores de FGV. Además, José Ramón García Antón, Consejero de Infraestructuras, arremetió contra todo aquel que se quejara de la seguridad sin haber informado de las condiciones de esta antes del accidente. No obstante, esta información sí que existía previamente al suceso y fue deliberadamente ocultada.

-El 30 de noviembre de 2005 Javier Golf, maquinista de FGV, redactó el informe «Situación actual de la seguridad de las líneas ferroviarias de FGV en Valencia», donde se recogían diversas faltas y carencias de las líneas de Metrovalencia. Algunas reclamaciones parecen proféticas, como la demanda de limitar la velocidad, no solo mediante señales de aviso sino también limitándola con las balizas del sistema de seguridad FAP o ATM. O más concretamente aún «Sobre el punto exacto del accidente del 3 de julio de 2006 [...] advertía que no había señal de anuncio de limitación de velocidad a 40 km/h en la Plaza de España “no es reglamentaria y presenta una extraña orla de color rojo. Además de esto, la cifra está en un tamaño muy reducido”». ⁵⁶ Se podían haber tomado medidas para solventar estos problemas, expuestos con claridad y en cada punto concreto de la vida, pero no se hizo debido al elevado coste que ello suponía.

-Además se ocultaron los datos de tres descarrilamientos previos de la unidad del siniestro. UTA 3736. FGV ocultó esta información al perito, la jueza y la comisión de investigación.

Por último, un dato que no ha tenido mucha relevancia, y sin embargo resulta clave y primordial para entender por qué hubo 43 muertos en el accidente de metro más grave recogido en España: las ventanas.

A causa de las continuas roturas por las pedradas de gamberros, se reforzaron las ventanas pero, para ahorrar costes, se utilizó silicona común para sellar los marcos, lo que provocó que al volcar el metro los marcos se saliesen del sitio. En palabras del maquinista de FGV y representante del SIF, Jorge Álvarez, «el tren del accidente del metro fue una trituradora. Se desplazó durante 120 metros triturando personas porque las ventanas estaban mal selladas con una silicona común y se cayeron al volcar el convoy. Tras el accidente nos encontramos los cristales enrollados en el suelo del túnel como si fueran una manta. Y eso no es normal». ⁵⁷ El informe de la policía científica dejó patente que «el vuelco y el total arrastre del UTA 3736 provocó la fractura de las ventanas. Los pasajeros salieron lanzados o arrastrados hacia el exterior, cayendo sobre las vías y traviesas, y la misma unidad destrozó

⁵⁶ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 63.

⁵⁷ Ballester, Laura: “*El tren del accidente fue porque las ventanas estaban mal selladas*”. < <http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2013/04/29/tren-accidente-trituradora-ventanas-estaban-mal-selladas/993646.html>>. [Fecha consulta: 7 marzo 2016].

los cuerpos. [...] Los vagones produjeron un efecto que podríamos denominar como de “rallador”, destrozando los cuerpos». ⁵⁸

Si las ventanas hubiesen estado bien selladas, al volcar el metro los pasajeros simplemente se habrían golpeado contra los cristales de las mismas, pero no habrían salido despedidos del vagón. *Levante EMV* publicó el 7 de julio de 2006 que una baliza de 3.500 euros habría evitado el accidente. Pero usar una silicona adecuada a su función también habría disminuido drásticamente el número de víctimas.

Como se ha dejado patente, existen un sinfín de casualidades fortuitas para los acusados, o deliberadas acciones de ocultación, engaño y estafa. Las acciones de comunicación de la estrategia macro invisibilizaron el suceso de cara a la sociedad española, pero las acciones judiciales enturbiaron el caso y han permitido que los acusados no hayan respondido todavía por su más que presunta responsabilidad. Además de soportar la pérdida de un ser querido, las víctimas han tenido que sufrir las mentiras de la Generalitat y el ninguneo de la causa judicial. En palabras de Beatriz Garrote, «se hace muy difícil discernir hasta qué punto FGV ha escondido datos y falseado información del accidente». ⁵⁹

3.4 LA VERDAD SUFRIDA. NI IMPREVISIBLE NI INEVITABLE

Tras todo lo visto, hay indicios suficientes para considerar anulado el imprevisible e inevitable que los directivos de TFG y la Generalitat defendieron y siguen defendiendo en la actualidad. Esto no podría haber sido así si no fuera por la labor de unos pocos que no se rindieron, que siguieron reclamando justicia, se negaron a callar y alzaron la voz contra la injusticia. Pero eso no es todo. El caso estuvo mucho tiempo envuelto en el olvido y cuando el pueblo español recuperó la memoria se prepararon acciones al instante. Esto no habría sido posible sin una estructura organizada detrás, en la que destaca con luz propia la Asociación de Víctimas del Metro 3 de Julio. ¿Por qué ahora y no hace años, si el movimiento lleva en marcha prácticamente desde el accidente? Es necesario contemplar los cambios que ha sufrido España en estos pocos años: una crisis económica sin precedentes, que ha desembocado en una crisis política y una corrupción sistémica de los dos partidos políticos principales; la concienciación ciudadana, el aumento social en actividades de índole política y organizativa; las demandas de una política y una economía transparente y accesible; la revolución tecnológica de los *smartphones* y las redes sociales y el acceso a Internet a cualquier hora y en cualquier momento; por último, el tiempo. Y es que nada se puede ocultar para siempre y la perspectiva del tiempo siempre saca a florecer mentiras y engaños,

⁵⁸ Ballester, Laura (2013): “El tren del accidente fue porque las ventanas estaban mal selladas”, *Levante-EMV*: <<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2013/04/29/tren-accidente-trituradora-ventanas-estaban-mal-selladas/993646.html>> [Fecha consulta: 7 marzo 2016].

⁵⁹ Ballester, Laura: *Luchando contra el olvido*, 2015, p. 123.

permitiendo que la verdad llegue a su destino.

3.4.1 COMBATIR LA VERDAD ÚNICA

MANTENER EL RECUERDO. LA LUCHA DE AVM3J

La Asociación de Víctimas del Metro 3 de Julio nació el 14 de septiembre de 2006, creada por los familiares de las víctimas del accidente. Su objetivo es exigir una investigación independiente, que dirima las responsabilidades por un accidente que podría haber sido evitado tomando las medidas de seguridad oportunas. Además buscan la mejora de la Línea 1 de Metrovalencia para que nadie vuelva a sufrir nunca un accidente similar. «Nosotros entendemos que el accidente no es una casualidad o con una única causa, sino que es una coincidencia de varias causas, es decir hay una causa compleja realmente y que por tanto estaría implicada la responsabilidad del trabajo de bastante gente, dentro de FGV y probablemente dentro de Conselleria».⁶⁰

Pero su lucha ha significado más que eso. Ante un caso que la Generalitat y FGV habían conseguido invisibilizar de cara a la sociedad, ellos eran el recuerdo de que algo había fallado. Todos los días 3 de cada mes un modesto grupo de gente se reunía en la Plaza de la Virgen para exigir responsabilidades. Una espina clavada para los responsables de la que no pudieron deshacerse, aunque intentaron acallar mediante diferentes medios. Pero AVM3J no solo tuvo que soportar el olvido del suceso y un juicio y una comisión de investigación dignas de esperpento. Olvidados por sus conciudadanos, mucha gente no entendía su lucha. Algunos les recriminaban su actitud, alegando que ya habían cobrado la indemnización. No entendían que la lucha de la asociación no era solo por ellos, pues sus exigencias abarcaban todo FGV y uno de sus objetivos impedir otra catástrofe semejante.

Sin embargo no sería hasta 2013 cuando AVM3J volvería a primera plana. Y gracias a su lucha incansable en la actualidad [primer semestre de 2016] esta lucha parece estar llegando a su fin, con los objetivos cada vez más cerca de lograrse.

CONCIENCIACIÓN SOCIAL

-LÍNEA 900: El primer reportaje que se encuentra sobre las víctimas del accidente de metro de Valencia del 3 de julio se emite el 11 de noviembre de 2007. El programa *LÍNEA 900*, emitido en La 2 de RTVE, ofrece el programa *Sin responsables*, donde tratan diferentes accidentes ocurridos en España cuyas causas no han sido esclarecidas. Hay que destacar también el documental *Después de las ausencias*, del realizador Nacho Sirera, que hizo un

⁶⁰ Chulio, Enric, La Sexta TV: *Los olvidados*, 2013.

seguimiento a las víctimas desde septiembre de 2006 hasta diciembre de 2007. Sin embargo estas producciones audiovisuales no pasan de ser algo aislado, y no tuvieron mayor repercusión.

-En 2010 hay que recalcar dos actos: El realizado el 23 de abril por diversos músicos y poetas donde se realizó un concierto homenajeando a las víctimas de metro, y la función coral, *Zero responsables*, creada por un grupo de dramaturgos valencianos, donde participaron medio centenar de profesionales del sector audiovisual de forma desinteresada. Cabe destacar que esta obra, representada en la Universidad de Valencia, intentó ser censurada por la Generalitat. Este hecho tuvo un efecto rebote haciendo que se agotaran las entradas de los tres días de representación. Además el éxito fue tal que se prepararon más pases, esta vez en la sala Micalet.

-Barret Films: En 2012 una productora valenciana, que ya había tenido contactos previos con la asociación, realiza un video conmemorativo para el 6º aniversario del accidente retransmitiendo en directo una mesa redonda. A partir de ese momento ambos organismos empiezan a trabajar juntos en la realización de un reportaje documental interactivo. Así, y durante varios años, Barret films estrena diferentes capítulos en la página web *Oresponsables.com*. En palabras del director, Àlex Badia, «*0 responsables* es un documental transmedia sobre el accidente de metro de 2006, y sobre la lucha de la Asociación de Víctimas. Un pequeño grupo de ciudadanos que ha logrado sobreponerse a las maniobras del gobierno valenciano para silenciar el caso, al olvido social y a la manipulación mediática».⁶¹

A pesar de no contar con un presupuesto elevado y de su tamaño modesto, Barret Films no dejó de ayudar a visibilizar la lucha de AVMV3J, «El primer objetivo que nos planteamos fue que la plaza estuviese llena de gente, apoyando a las víctimas. Cuando íbamos a las primeras concentraciones mensuales de la Asociación, preguntábamos a la gente que se acercaba, y constatamos que había un claro desconocimiento del caso, la gente preguntaba qué era lo que pedía la Asociación, si no habían cobrado las indemnizaciones, por qué se reunían allí cada día 3. Pensamos que, si la sociedad se informaba de todo lo que había ocurrido, habría una reacción solidaria. Pero había que contrarrestar una estrategia mediática que, hasta el momento, le había dado buenos resultados al gobierno valenciano».⁶² Esta ayuda llegaría a su clímax cuando la productora invitó en 2013 al equipo de Salvados,

⁶¹ Giménez, Miguel: “*Oresponsables es una comisión sobre el accidente de metro, sin vetos ni censura*”. <http://www.eldiario.es/cv/accidente-de-metro/comision-ciudadana-accidente-metro-censura_0_362913963.html>. [Fecha consulta: 26 julio 2016].

⁶² Giménez, Miguel: “*Oresponsables es una comisión sobre el accidente de metro, sin vetos ni censura*”. <http://www.eldiario.es/cv/accidente-de-metro/comision-ciudadana-accidente-metro-censura_0_362913963.html>. [Fecha consulta: 26 julio 2016].

programa de reportaje de actualidad que en esa época ya despuntaba en el *prime time* de los domingos emitidos por La Sexta TV, para exponerles el caso del metro. Este acto, y la posterior producción de *Los Olvidados*, harían recuperar la memoria a los ciudadanos

PERIODISMO LIBRE EN UN MAR DE MANIPULACIONES

Durante los primeros años desde el accidente hubo una sequía informativa muy llamativa. Sin embargo, hubo periodistas que no cesaron en su intento de mantener vivo el caso, informando de los descubrimientos, irregularidades y acciones que el accidente seguía generando. Este goteo informativo fue posible gracias al periodismo local, sobre todo. Sus artículos mantenían el hilo informativo con la ciudadanía, impidiendo que el caso cayera en el más absoluto olvido. Al hablar de periodismo en el caso del metro de Valencia hay un nombre con mayúsculas del que se debe hablar, Laura Ballester. Esta redactora del Levante-EMV fue una de las periodistas que siguió desde el primer momento el caso, publicando para su medio información relevante sobre el caso que hizo removerse inquietos a los acusados. El ejemplo más claro y palpable de su implicación en la lucha junto a AVMV3J es la publicación, en septiembre de 2014, del libro *Lluitant contra l'oblit: La llarga lluita de les víctimes del metro de València*. Esta obra supone una enciclopedia del caso, que recogía toda la información disponible hasta el momento de la publicación, generando un modo de visibilizar todo el caso de una sola tacada.

Una de las publicaciones que avivó las llamas del caso fue cuando el periódico El Mundo hizo público el documento que probaba que la empresa de comunicación HM y Sanchis había desarrollado una estrategia comunicativa para los citados a declarar en la comisión de investigación de Les Corts. Este documento, que para más inri fue pagado con dinero público, decía a los testigos qué línea debían seguir durante las comparecencias en Les Corts para salir indemnes de la comisión.

Por último, cabe destacar un acto de redención. Cuando Canal Nou apuraba sus últimas horas en el aire, los trabajadores de la televisión pública valenciana decidieron dar voz a aquellos a las que se la habían negado durante años. El 29 de septiembre de 2013 Beatriz Garrote, presidenta de la asociación de víctimas, fue entrevistada, primero a través de una reja y posteriormente en el plató de Canal Nou. Tras más de siete años de espera, la televisión de los valencianos permitía a la asociación explicar, por primera vez, sus demandas en directo. Aunque esta acción no quita todo el daño causado por el medio, es un acto a destacar, pues supone el reconocimiento expreso, por el propio equipo de RTVV de que el accidente de metro de Valencia del 3 de julio no fue tratado en el medio público con

objetividad y que sufrió un silenciamiento sistemático por una orden que vino desde el Palacio de la Generalitat. Como dice el medio en su reportaje, «Canal 9 tuvo una actitud indigna para una televisión pública que habría debido estar al lado de sus ciudadanos».⁶³ Esta acción multiplica sus beneficios por el momento en la que se produjo. Con el cierre de NOU inminente el medio contaba con un nivel alto de audiencia, la entrevista a Garrote disparó el share hasta el máximo histórico del 49%. Además las redes ardían creando discurso sobre el medio, en especial Twitter a través de las etiquetas #rtvv y #rtvvnoestanca.

LOS OLVIDADOS. EL PUNTO DE INFLEXIÓN

El 28 de abril de 2013 el programa emitido en La Sexta, Salvados, estrena el capítulo *Los olvidados*. En él se trata el accidente de metro. Cómo RTVV ha silenciado el clamor de las víctimas, las faltas de seguridad en la unidad de metro, el engaño durante la comisión de investigación y como la empresa HM y Sánchis dirigió las respuestas de los testigos. Este capítulo, emitido a las 21:30 de un domingo, consiguió ser el segundo programa más visto de la noche. Con un 15,8% del share y 3.320.000 millones de espectadores solo La 1, con la película *Plan Oculito*, superó el programa de Jordi Évole.

Esta fecha, 28 del 4 de 2013, marcaría un antes y un después en la lucha de la asociación y en la evolución del caso. El accidente de metro ocurrió en 2006, pero la fecha de emisión del *Salvados* es 2013 y eso significa muchas cosas. Hay una gran parte de la sociedad descontenta con la situación actual, el pueblo clama cambio y las redes sociales ya están más que desarrolladas. Beatriz Garrote decía en el programa, «Estoy segura que si el accidente de metro hubiera pasado en 2010 ó 2012 no les hubiese sido tan fácil dar el carpetazo que han dado. Porque en este momento yo creo que la sociedad debido a la crisis una de las cosas que ha aprendido a hacer es a ser más crítica y a cuestionar más las acciones de nuestros gobernantes» y qué razón llevaba, pues sus palabras resultaron proféticas.

Los Olvidados quedó en segundo puesto en cuanto a lo más visto en parrilla, pero arrasó en Twitter. Miles de ciudadanos clamaron indignados en las redes, recogiendo unos 14.000 tuits durante su emisión, según fuentes de la propia cadena. Esto significa 756 tuits por minuto. Tres etiquetas mantuvieron la indignación presente en la red durante ese día y posteriores, llegando a ser *Trendign Topic*, #LosOlvidados, #0responsables, y #olvidados. Uno de los momentos que más dio que hablar fue la llamada telefónica de Évole a Juan Cotino y el clamoroso silencio de este último cuando el presentador de Salvados fue a preguntarle en persona «No tengo nada que explicarle a usted» declaró Juan Cotino.

⁶³RedPeoplex: «Canal 9 pide perdón a las víctimas del metro por silenciar el accidente bajo las órdenes del PP» en *Youtube* < <https://www.youtube.com/watch?v=VdmKreM11A0>>. [Fecha consulta: 17 agosto 2016].

A partir de este momento, el suceso da un giro de 180°. La sociedad recuperó la memoria de golpe, los ciudadanos estaban indignados y clamaban justicia. El 3 de mayo de 2013 la Plaza de la Virgen de Valencia presenta una imagen diversa a los últimos años. Miles de personas arrojan a la asociación en sus peticiones, no estaban solos. Una ola de artículos sobre el caso y sobre el éxito del programa *Los Olvidados* puso en primera plana el accidente. Los ciudadanos ahora ya conocían el caso, pero no solo eso, querían colaborar y justicia. En este contexto, Cercle Obert de Benicalap y el Círculo por la Defensa y Difusión del Patrimonio Cultural presentaron una diligencia. Así, el 17 de mayo de 2013 la Fiscalía Provincial de Valencia comunica la decisión de abrir dos diligencias de investigación penal relacionadas con el accidente y sus circunstancias. La pretensión era estudiar todas las causas posibles del accidente y no solo la velocidad, como se había hecho hasta entonces. Una semana después de la emisión, también el PSPV-PSOE presentaba un escrito que buscaba dirimir las actuaciones contra los testigos de la Comisión de Les Corts del accidente de metro, que duró apenas cuatro días.

El programa *Salvados* consiguió poner en movimiento un caso paralizado y olvidado. Ya que, la portada de un diario local no es comparable al seguimiento que dan 50 minutos en un *prime time* televisivo un domingo noche. Si una cadena del alcance de La Sexta no hubiese emitido un programa como aquél, el caso hubiese permanecido olvidado. Sin embargo sería absurdo atribuirle todo el mérito. La ola de solidaridad e información mediática que se generó fue elevada, pero el triunfo de esta acción radica en el hecho que detrás de esto había una asociación organizada, que llevaba años reclamando justicia, junto a unos pocos que no habían permitido que la tragedia cayese en el olvido. Esta estructura ya creada catalizó los esfuerzos conjuntos de la sociedad. Y por ello es tan importante todas y cada una de las acciones que durante más de 10 años se han estado realizando. El silenciamiento sistemático es vencido en el momento en que se puede recuperar, aunque sea tras varios años, toda la información y actividades realizadas. Nada ha sido en vano.

SITUACIÓN ACTUAL DEL CASO

Habiendo retrasado todo lo posible la redacción de estas líneas, se procede ahora a resumir en qué estado se encuentra actualmente el caso del accidente de metro de Valencia. Àlex Badia explica cómo «el caso del accidente de metro nos ha permitido comprobar también que una sociedad informada es capaz de provocar un giro en los acontecimientos en todas las instancias, incluso en la judicial. Y el trabajo que la Fiscalía y la Audiencia de Valencia han realizado, reabriendo el caso y haciendo por fin una investigación en profundidad, en buena

parte se debe a este clamor social». ⁶⁴

El impulso decisivo del programa de Salvados, junto al movimiento ciudadano, hizo que el 21 de enero de 2014 se reabriese el caso, sin que hasta el momento se haya vuelto a archivar la causa y con investigaciones que avanzan para esclarecer la realidad de lo ocurrido. Laura Ballester, en un artículo para *Levante-EMV*,⁶⁵ explica las claves para la reapertura que a continuación se resumen:

-Reducción de las revisiones de las UTA. Como ha quedado dicho, las unidades de metro redujeron sus revisiones, pasando de dos veces al mes a una cada dos meses.

-Declaraciones de los maquinistas, que señalan los accidentes anteriores que habían sufrido las unidades UTA y que FGV había ocultado ante la jueza.

-Análisis sobre el sistema de frenado. La documentación aportada sobre el estado de los frenos de la unidad, así como sobre la programación y estado de las balizas de frenado, son confusas y requieren de precisiones para aclarar qué falló.

-Declaración de los policías judiciales, la Brigada Provincial de Policial Científica fue, junto a los trabajadores de FGV, los únicos en analizar el túnel del accidente que fue inmediatamente reparado. Su testimonio puede ser clave para aclarar lagunas.

-Informe de CAF [Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles] sobre las ventanas de la UTA, que especifique las características técnicas de las ventanas y marcos de la UTA 3736, así como las características de sujeción de la unidad siniestrada.

-Cambios de FGV en las ventanas y marcos, para aclarar la anormal rotura que sufrieron las ventanas y que tantas vidas costó.

-Los responsables de las balizas, deberán explicar por qué no había una baliza en el lugar del accidente y, más importante aún, por qué las balizas existentes no estaban programadas para detener la unidad UTA.

-Nuevo informe del perito Sr. Cortabitarte, quién admitió ante la Fiscalía que los informes que FGV le ocultó «eran necesarios para la realización de su informe pericial» ya que podrían haber modificado el resultado final.

Además de este giro, con las elecciones provinciales de 2015 y la formación en Las Cortes de un grupo político diferente a cuando tuvo lugar el accidente se decidió realizar una segunda Comisión de Investigación para dilucidar las preguntas sin respuesta que quedaron en la comisión anterior.

⁶⁴ Giménez, Miguel: *“Oresponsables es una comisión sobre el accidente de metro, sin vetos ni censura”*. <http://www.eldiario.es/cv/accidente-de-metro/comision-ciudadana-accidente-metro-censura_0_362913963.html>. [Fecha consulta: 26 julio 2016].

⁶⁵ Ballester, Laura: *Las 11 claves de la reapertura del caso del accidente de metro de Valencia*. <<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2014/01/24/claves-accidente-metro-valencia/1071440.html>>. [Fecha de consulta: 18 agosto 2016].

Esta comisión dictaminó una serie de conclusiones, responsabilidades políticas y recomendaciones⁶⁶ donde destaca que «La línea 1 de Metro Valencia no era segura, el gobierno del PP urdió una trama para ocultar la verdad y no trató con dignidad a las víctimas y la televisión pública valenciana tapó y manipuló la información sobre el siniestro».⁶⁷

Esta comisión ha sido criticada por el Partido Popular, única formación política que votó en contra de la repetición de la comisión por considerar que «ya hubo una comisión que dilucidó que el accidente fue fruto de un exceso de velocidad».

Con todo esto la investigación judicial sigue en marcha para cerrar uno de los episodios más indignantes que ha vivido Valencia en cuanto al tratamiento de la información.

Un Gobierno elegido democráticamente se debe a todos sus ciudadanos. No debe abandonarlos en los momentos más difíciles y mucho menos mentir, manipular y ocultar información para salir airoso de la situación. Un accidente puede ocurrir (haya más o menos indicios que avisen que el siniestro puede tener lugar), pero diseñar una estrategia de comunicación con el objetivo de imponer una realidad es una acción consciente, premeditada y ejercida para librarse de las responsabilidades políticas, económicas y judiciales, sin tener en consideración el sufrimiento humano que se deja atrás. Antes que políticos, antes que trabajadores o directivos, antes que defensores de una u otra ideología, hay que ser humano.

⁶⁶Comisión de investigación del accidente de la Línea 1 de Metrovalencia: *Conclusiones, responsabilidades políticas y recomendaciones*. < <https://assets.documentcloud.org/documents/2899920/Conclusiones-Responsabilidad-Y-Recomendaciones.pdf>>. [Fecha de consulta: 18, agosto 2016].

⁶⁷Maroto, Voro: *El accidente de Metro en Valencia fue por falta de seguridad y la responsabilidad política de Camps*. <http://www.eldiario.es/cv/accidente-Metro-Valencia-responsabilidad-Camps_0_530197326.html>. [Fecha de consulta: 18, agosto 2016].

4. CONCLUSIONES

-La campaña de comunicación elaborada por el poder, en este caso la Generalitat, puede calificarse de muy exitosa por cuanto consiguió los objetivos que se proponía, aún a costa de violar todos los principios de la ética periodística. Consiguió que la ciudadanía se desentendiese del caso, olvidándolo, y además arrojó cualquier información que se publicase a una baja notoriedad, sin repercusiones en cuanto a marca personal, empresarial o política de los implicados. A pesar de que diversas organizaciones y entidades intentaron mantener el suceso en primera línea e informar a la gente para conseguir sumar masa ciudadana a su lucha, éstas permanecieron en un estado de marginalidad. La campaña cumplió su objetivo hasta que el equilibrio de poder se rompió, generando un efecto rebote de indignación, que intensificó las consecuencias de haber mentido. Esta situación cristalizó en una lucha con muchos apoyos. Aun así, fueron necesarios siete años para que el contrapoder empezase a romper el equilibrio logrado por el poder.

-Ante un caso de manipulación de estas características, donde toda la maquinaria comunicativa de un gobierno y los MMCC afines se esfuerzan en reforzar la versión del poder, el contexto influye notablemente en la evolución del suceso. En el momento del accidente el poder era fuerte y tenía el control, mientras que la masa ciudadana, los medios de comunicación (que deberían ser plurales para dar diversas versiones de los sucesos), los partidos políticos opositores, en este caso el contrapoder, resultaban muy débiles para contrarrestar la ola de manipulación oficial. Mientras esta situación se prolonga en el tiempo, resulta sencillo mantener la versión oficial. Pero cuando las cosas comienzan a fluctuar y el equilibrio de poder vigente se rompe, las voces diversas y contrarias a la realidad contada afloran y la versión institucional se resquebraja hasta deshacerse bajo los nuevos datos.

Además de tener en cuenta el contexto variable, hay una lucha que no se puede ganar, la del tiempo. Conforme el tiempo avanza, los sucesos adquieren perspectiva, lo que facilita su lectura y análisis. Además es difícil ocultar datos para siempre, pues inevitablemente acaban conociéndose. En este caso, el momento de crisis actual, la mayor participación de los ciudadanos en la vida política y social y la búsqueda de un poder político transparente ayudó a sacar del olvido el trágico suceso.

-Disponer de un control de los MMCC, directo o indirecto, es determinante para controlar una situación así. Si los medios solo generan un tipo de contenido (o el contenido contrario tiene poco alcance y es acallado o denigrado) la información ficticia, el discurso, que recibe la sociedad acaba conformando ideas predefinidas en la mente de los ciudadanos, lo

que los predispone a realizar determinadas acciones. «Si el discurso controla las mentes y las mentes controlan la acción, para quienes ocupan el poder controlar el discurso es absolutamente esencial».⁶⁸

Esta situación se vuelve más virulenta cuando los medios predominantes de información son piramidales y de uno a muchos. En el momento en que entran en escena las redes sociales e Internet *everywhere* esta situación resulta atenuada, ya que se dispone de una forma de comunicación de muchos a muchos. Este método, que cuenta con pros y contras (que no es labor de este trabajo citar), otorga la oportunidad de dar voz a los que antes no la tenían, independientemente de que los medios clásicos de comunicación decidan ser plurales o centrarse solo en ser meros altavoces de la verdad institucional. Cuando este tipo de comunicación entra en la ecuación, las innumerables voces desvelan lo que no quiere ser oído y lo difunde entre la sociedad. Por tanto, se observa que los nuevos medios de comunicación, utilizados de forma correcta, pueden convertirse en un arma del contrapoder frente al *establishment* y en cualquier cosa arrojar diversas perspectivas sobre un mismo hecho o suceso.

-El contrapoder resulta determinante en la lucha de poder. Para que la balanza se desequilibre y se conozcan diferentes versiones, opiniones, y protestas es necesario agentes que concreten esos deseos. Resulta de una importancia crucial el hecho de crear movimientos organizados, que unan fuerzas para juntar sus voces y aprovechar los momentos de coyuntura favorable para impulsar sus objetivos. Si no se genera una estructura organizada, capaz de actuar con rapidez cuando la situación lo requiere, la oportunidad puede escabullirse o reducir el efecto beneficioso para el contrapoder que se persigue.

⁶⁸ Teun A. van Dijk: *Discurso y poder*, 2009, p. 31.

BIBLIOGRAFÍA

“El 37% de las dudas del accidente de metro de Valencia no se aclararon en las Cortes” (2013), *El Mundo*: <http://www.transportebcn.es/GEN/noticia/7348/el_37_dudas_accidente_metro_valencia_no_aclararon_cortes.html> [Fecha de la consulta: 6 julio 2016].

A. VAN DIJK, Teun (2009), *Discurso y Poder*. Barcelona: Gedisa.

“El ACCIDENTE de metro de Valencia, historia de una tragedia silenciada” (2013), *LaSexta.com*: <http://www.lasexta.com/programas/salvados/noticias/accidente-metro-valencia-historia-tragedia-silenciada_2013042957278f764beb28d44602f8b7.html> [Fecha consulta: 12 mayo 2016].

BALLESTER, Laura (2013), “El tren del accidente fue porque las ventanas estaban mal selladas”, *Levante-EMV*: <<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2013/04/29/tren-accidente-trituradora-ventanas-estaban-mal-selladas/993646.html>> [Fecha consulta: 7 marzo 2016].

— (2013), “La baliza que acorraló a FGV” *Levante-EMV*: <http://www.levante-emv.com/especiales/accidente-metro-valencia/2013/06/baliza-acorralo-fgv-n261_12_5537.html> [Fecha consulta: 3 marzo 2016].

— (2014), “Las 11 claves de la reapertura del caso del accidente del metro de Valencia”, *Levante-EMV* <<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2014/01/24/claves-accidente-metro-valencia/1071440.html>> [Fecha consulta: 27 julio 2016].

— (2015), *Luchando contra el olvido. El largo trayecto de las víctimas del metro de Valencia*, Barcelona: UOC, 2015.

— (2016), “Un asesor de Campos a un familiar del metro: «¿Estáis con nosotros o con las víctimas?»”, *Levante-EMV*: <<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2016/05/30/asesor-campos-familiar-metro-o/1425230.html>> [Fecha de consulta: 5 mayo 2016].

— (2016), “Accidente de metro: Un aniversario que cura heridas”, *Levante-EMV*: <<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2016/07/03/aniversario-accidente-metro-victimas/1439994.html>> [Fecha consulta: 27 julio 2016].

— (2016), “FGV no veía necesarias las balizas pero instaló 800”, *Levante-EMV*: <<http://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2016/06/30/fgv-veia-necesarias-balizas-instalo/1438609.htm>> [Fecha consulta: 3 marzo 2016].

BORRÁS, Daniel (2015), “Las Cortes aprueban investigar el accidente de metro 9 años después”, *El Mundo*: <<http://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2015/07/03/55966a7e46163fde298b457b.html>> [Fecha de consulta: 18 agosto 2016].

BORRÁS, Xavier (2016), “La Audiencia de Valencia reabre la investigación del accidente de metro”, *El Mundo*: <<http://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2016/07/13/578618d522601d993c8b4573.html>> [Fecha de consulta: 18 agosto 2016].

VÁZQUEZ, C. (2014), “«Sí se puede», celebran las víctimas del metro tras la reapertura del caso”. *El País*:
<http://ccaa.elpais.com/ccaa/2014/02/03/valencia/1391458660_196278.htm>.

CASTELLS, Manuel, *Comunicación, poder y contrapoder en la sociedad red. Los medios y la política* [En línea]. Fundación Telefónica: Telos nº 74. Enero-Marzo 2008 [Consulta 5 mayo 2016]. Disponible en la web: <<http://telos.fundaciontelefonica.com/url-direct/pdf-generator?tipoContenido=articulo&idContenido=2009100116310137>>.

— (2009), *Comunicación y poder*. Madrid: Alianza Editorial.

Colaboradores de Wikipedia. *Desinformación* [en línea]. Wikipedia, La enciclopedia libre, 2016 [fecha de consulta: 2 de septiembre del 2016]. Disponible en <<https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Desinformaci%C3%B3n&oldid=92613209>>.

DURANDIN, Guy (1995), *La información, la desinformación y la realidad*, Barcelona: Paidós.

Eco, Umberto (2015), *Número 0*, Barcelona: Penguin Random House Grupo Editorial.

“La ENTREGA ‘Los Olvidados’ de Évole hace un buen papel en la parrilla pero menor en Internet” (2013), *20minutos.es*:
<<http://www.20minutos.es/noticia/1799955/0/audiencias/salvados-los-olvidados/jordi-evole/>> [Fecha consulta: 28 julio 2016].

“Un ESTUDIO concluye que Canal 9 manipuló la información del metro” (2016), *El País*:
<http://ccaa.elpais.com/ccaa/2016/05/19/valencia/1463668190_946287.html> [Fecha consulta 18 agosto 2016].

FOCAULT, Michael (1992), *El orden del discurso*. Buenos Aires: Tusquets Editores.

GIMÉNEZ, Miguel (2014), “La Audiencia de Valencia reabre la investigación del accidente de metro”, *Eldiario.es*: <http://www.eldiario.es/cv/Audiencia-Valencia-reabre-investigacion-accidente_0_220478761.html> [Fecha consulta: 26 julio 2016].

— (2015), “0responsables es una comisión sobre el accidente de metro, sin vetos ni censura”, *Eldiario.es*: <http://www.eldiario.es/cv/accidente-de-metro/comision-ciudadana-accidente-metro-censura_0_362913963.html>. [Fecha consulta: 26 julio 2016].

— (2016) “RTVV: Crónica de la manipulación y la censura” *Eldiario.es*:
<http://www.eldiario.es/cv/rtvv/RTVV-Cronica-manipulacion-censura_0_493450813.html> [Fecha de consulta: 16 agosto 2016].

HM Y SANCHIS (2006), *Reflexiones para la comparecencia en la comisión de investigación en las Cortes Valencianas*
<<http://estaticos.elmundo.es/documentos/2012/10/03/metro.pdf>> [Fecha de consulta: 9 agosto 2016].

MAGALLÓN, Raul (2013), “Publicidad institucional: la mano invisible de las ayudas a la prensa”, *BEZ* <<http://www.bez.es/224071043/Publicidad-institucional-la-mano-invisible-de-las-ayudas-a-la-prensa.html>> [Fecha de consulta: 15 julio 2016].

MÀRMOL, Iolanda (2013), "La verdad de las mentiras en Canal 9", *Eldiario.es*: <http://www.eldiario.es/zonacritica/verdad-mentiras-Canal_6_193940609.htm> [Fecha de consulta: 15 de agosto de 2016].

MARTÍN PLAZA, Ana (2013), "Canal 9 echa el cierre acorralada por una gestión que elevó la deuda hasta 1.200 millones", *RTVE*: <<http://www.rtve.es/noticias/20131106/canal-9-echa-cierre-acorralada-gestion-elevo-deuda-hasta-1200-millones/785460.shtml>> [Fecha de consulta: 15 julio 2016].

MARTÍNEZ-FRESNEDA, Humberto (2016), "Manipular la información, manipular las conciencias", *HFcomunicación*: <<http://www.hfcomunicacion.net/2014/04/15/manipular-la-informacion-manipular-las-conciencias/>>, [Fecha consulta: 4 mayo 2016].

MAROTO, Voro (2016), "El accidente de Metro en Valencia fue por falta de seguridad y la responsabilidad política es de Camps", *El Mundo*: <http://www.eldiario.es/cv/accidente-Metro-Valencia-responsabilidad-Camps_0_530197326.html> [Fecha consulta: 17 agosto 2016].

"«Mis MENTIRAS en canal 9», el relato de una periodista de la cadena" (2013), *El Huffington Post*: <http://www.huffingtonpost.es/2013/11/06/mentiras-canal-9_n_4224090.html> [Fecha de consulta: 15 agosto 2016].

RIPOLL ACERETE, David, *El Caleidoscopio* [En línea]. Crisis energética. 2011, p. 150 [Consulta: 4 mayo 2016]. Disponible en la web: <<http://www.crisisenergetica.org/>>.

TERRASA, R (2013), "Así se silenció el accidente de metro de Valencia", *El Mundo*: <<http://www.elmundo.es/elmundo/2013/03/04/valencia/1362391835.html>>. [Fecha de consulta: 15 Agosto 2016].

TIMSIT, Sylvain, *Stratégies de manipulation* [En línea]. Syti, 2002 [Consulta 4 mayo 2016]. Disponible en la web: <http://www.syti.net>.

"TRABAJADORES de RTVV piden perdón a las víctimas de metro de Valencia por «la manipulación informativa» dada al accidente", *Vozpópuli*: <<http://vozpouli.com/economia-y-finanzas/24868-trabajadores-de-rtvv-piden-perdon-a-las-victimas-del-metro-de-valencia-por-la-manipulacion-informativa-dada-al-accidente>> [Fecha consulta: 17 agosto 2016].

"VALENCIA inaugura un monolito por los 43 muertos del metro sin invitar a todas las víctimas" (2007), *Cadena Ser*: <http://cadenaser.com/ser/2007/07/02/espana/1183333818_850215.html> [Fecha de consulta: 16 agosto 2016].

VELASCO, José Manuel (2016), "Es la hora del lenguaje: lo que decimos crea realidad", *Sitio Cero* <<http://sitiocero.net/2016/es-la-hora-del-lenguaje-lo-que-decimos-crea-realidad/>> [Fecha de consulta: 5 mayo 2016].

WEBER, Max (1984,) *La acción social: ensayos metodológicos*. Barcelona: Ediciones Península.

ZORRILLA, Mikel (2013), "La curiosa evolución de 'Salvados' en sus cinco años de existencia", *Vaya tele*: <<http://www.vayatele.com/la-sexta/la-curiosa-evolucion-de-salvados-en-sus-cinco-anos-de-existencia>> [Fecha consulta: 28 julio 2016].

VIDEOGRAFÍA

ACCIDENTE METRO VALENCIA: 0 RESPONSABLES. “La censura en Ràdio 9 explicada per treballadors” en *Youtube* <<https://www.youtube.com/watch?v=nz3Yd7oUijM&feature=youtu.be>>. [Fecha de consulta: 15 Agosto 2016].

—. (2013), “La estrategia del silencio - accidente de metro Valencia 2006 - 0 responsables” en *Youtube*, <https://www.youtube.com/watch?v=P2TCNo_QUdY>.

—. (2013), “La respuesta del Gobierno - accidente de metro Valencia 2006 - 0 responsables” en *Youtube*. <<https://www.youtube.com/watch?v=p1bmJO9JcBg>>.

—. Asociación Víctimas Metro Valencia 3 Julio. *Asociacionvictimasmetro* <<http://asociacionvictimasmetro.blogspot.com.es/search?updated-min=2007-01-01T00:00:00%2B01:00&updated-max=2008-01-01T00:00:00%2B01:00&max-results=42>> [Fecha consulta: 8 febrero 2016].