

RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

(por Alberto RUMSCHISKY)

Esta época, oscuramente marcada por las amenazas terroristas, lleva a los encargados de proteger nuestra seguridad a ir perfeccionando y sofisticando el equipo técnico que permita reducir los riesgos. La tecnología de los aparatos empleados hasta ahora (rayos X para los equipajes y detector de metales para los pasajeros) data de hace medio siglo y, por ejemplo, no puede detectar explosivos líquidos o de plástico. Los atentados más recientes, y en especial el abortado el verano último en Londres, en el que se intentaba emplear explosivos líquidos en los vuelos con destino a Estados Unidos, han forzado a aumentar los procedimientos manuales, como el cacheo directo de los pasajeros, con lo que se han producido muchos de casos de protesta por molestias y/o supuestos abusos.

Hasta ahora habían fracasado los intentos de implantar nuevas tecnologías, como unas máquinas que se ensayaron el año pasado en los Estados Unidos, llamadas “puffer”, y que insuflaban literalmente aire a los viajeros, en búsqueda de trazas diminutas de explosivos. Se instalaron 94 de estas máquinas en 37 aeropuertos, pero luego los funcionarios federales suspendieron su uso, porque las “puffers” se averiaban con mucha frecuencia. Tampoco dieron resultados satisfactorios otros aparatos como las máquinas de ondas milimétricas, que empleaban ondas de radio para escanear a las personas, en lugar de los rayos X.

A finales de febrero último, en el Sky Harbor International Airport de Arizona se ha puesto en funcionamiento un escáner de rayos X que puede ver a través de

toda la vestimenta de los pasajeros y detecta armas de fuego, bombas o explosivos líquidos. Los agentes de seguridad que trabajan con este aparato lo hacen dentro de una cabina cerrada, ocultos a la vista del público. Allí se proyecta la imagen de alta resolución producida por la tecnología llamada “backscatter”, que puede ser incluso difuminada en determinadas áreas, sin perder su efectividad para detectar armas escondidas u otras amenazas. La proyección sólo la puede ver un agente, que no debe ser el mismo que ha dispuesto que el pasajero sea sometido al escáner de rayos X. Las imágenes no pueden ser almacenadas ni transmitidas, y se borran para siempre una vez que ha terminado la inspección.

El nuevo escáner, que cuesta unos 75.000 euros, está siendo probado en un solo control del aeropuerto, en el que U.S. Airways y Southwest son las aerolíneas con mayor número de vuelos. Si todo sale bien, se espera instalarlo a finales de año en los aeropuertos internacionales de Nueva York y Los Angeles. El examen es voluntario para los pasajeros, que pueden rechazarlo y optar por ser cacheados. El primero en aceptarlo fue un hombre de 64 años, quien dijo que tenía implantes de titanio en los dos hombros y una rodilla, lo que disparó las alarmas del detector de metales. Este hombre, que iba de Arizona a Florida, se mostró satisfecho con el procedimiento. En cambio otros viajeros, como una joven consultora de salud mental, consideraron que la “backscatter” es una “desnudadora virtual” que viola los derechos de los pasajeros, y que prefieren someterse al cacheo. Las mismas objeciones han hecho los abogados de la Unión

Norteamericana por las Libertades Civiles, que han pedido ya al Congreso que prohíba estas máquinas.

Este nuevo escáner envía al pasajero unos rayos X “de baja energía” que, una vez que rebota de la piel, se procesa por un programa informático que destaca los metales o los elementos como el nitrógeno que se encuentran en los explosivos o en las armas. Aunque, según el New York Times, los rayos X emitidos por la máquina “no son lo bastante fuertes para penetrar mucho bajo la piel, de modo que no pueden encontrar armas que estén escondidas en las cavidades del cuerpo”.

Las aclaraciones no han evitado una previsible polémica sobre si esta máquina puede representar un problema para la salud. Los científicos de la empresa fabricante (American Science and Engineering Inc., de Massachusetts), aseguran que la radiación generada durante un examen equivale a la que puede recibir un viajero que vuela durante dos minutos a 10.000 metros de altitud (en términos técnicos, menos de 10 microRem). Y alegan que el escáner se está usando ya en algunas prisiones, en la aduana de los Estados Unidos y en el aeropuerto londinense de Heathrow. Pero un oncólogo de la Universidad de Columbia, el profesor de radiación David J. Brenner, dice que, aunque el riesgo sea muy pequeño, lo mejor es evitarlo, especialmente las mujeres embarazadas y los niños. Brenner señala que “seguramente hay otras tecnologías que pueden hacer el mismo trabajo sin radiaciones extras”. Me temo que, por ahora, habrá que seguir resignándose a los cacheos. ●