

BARCELONA DISCUTE, MADRID CONSTRUYE

FRANCESC PEIRÓN / JAUME V. AROCA – Barcelona / Madrid
LA VANGUARDIA, 2.10.07

Dos ciudades, dos túneles y dos actitudes. Esa comparación que en ocasiones resulta tan odiosa entre Madrid y Barcelona ha encontrado otro terreno de expresión. La ingeniería, o mejor dicho, la confianza o la desconfianza en la ingeniería. Una conclusión: Barcelona discute, Madrid construye.

También es cierto que en la capital catalana hay motivos para la desconfianza. Por mucho empeño que se ponga, no resulta nada fácil olvidar que más de 1.200 vecinos del Carmel fueron desalojados de sus viviendas el 27 de enero del 2005 al hundirse un túnel del metro. Los hubo que lo perdieron todo y jamás han podido regresar a su hogar. El tiempo cura, pero la marca de la cicatriz no se borra.

Ese desastre constructivo justifica en gran parte el temor ciudadano, una cuestión que ha obligado a extremar las medidas de seguridad y que ha llevado incluso a proyectar un coraza para proteger la Sagrada Família. Insuficiente al parecer de los responsables del templo y de un colectivo de vecinos, que anoche oficializaron su postura de acudir a los tribunales. Sin embargo, y pese a los miedos, la llamada sociedad civil clama por que se deje de discutir y se construya.

Para muchas de esas voces, el espejo es Madrid, donde ahora se está ultimando el conocido popularmente como el segundo túnel de la risa, un subterráneo de ocho kilómetros que traza el recorrido en ancho de vía

convencional entre Atocha y Chamartín. Por el centro de la ciudad, incluso por debajo de viviendas - bastantes- y por zonas de edificación antigua. Son más de 700 edificios. El Ministerio de Fomento lo ha hecho sin oposición alguna, sin una sola pancarta en contra, aunque eso no significa que no se hayan producido molestias y quejas, que aún perduran. Que se lo pregunten a los vecinos - como la propia presidenta de la Comunidad, Esperanza Aguirre- y, en especial, a los comerciantes de la plaza del Sol - el corazón de la ciudad, el kilómetro cero- que lleva más de dos años patas arriba.

"A nadie le hace gracia que una obra le pase por debajo de casa, pero no ha habido campañas en contra", subraya uno de los responsables de esta construcción. El Gobierno, además, ya tiene casi lista otra infraestructura similar -en estudio informativo, pendiente de la declaración de impacto ambiental-, que ha de conectar por alta velocidad esas mismas estaciones.

Las perforadoras volverán a taladrar la capital y tampoco hay debate alguno al respecto. "La gente está acostumbrada", añade el citado alto cargo ministerial. "Hemos de reconocer que el éxito del metro nos ha facilitado la tarea, nos ha abierto las puertas. Los madrileños consideran que contar con más kilómetros de metro es bueno porque les permite vivir mejor".

En Barcelona, el túnel del AVE que ha de unir en línea recta Sants y Sagrera, y que ha de facilitar la reforma en profundidad de cercanías, discurrirá en todo momento bajo calles, esquivando todos los edificios, unos 533 que surgen a ambos lados a lo largo de 5,6 kilómetros de longitud. Pero esto no ha evitado la "pancartización" del eje compuesto

por las calles Provença y Mallorca –las afectadas–, ni la movilización vecinal. Esta sensibilidad ciudadana cuenta con el apoyo de partidos políticos que en su día auspiciaron y patrocinaron este trazado en ciernes. CiU, PP y ERC sacaron adelante el pasado julio un pronunciamiento municipal contra el recorrido. Papel mojado para el mando local, que no está dispuesto a más demoras por, según su terminología, razones de tacticismo político.

Y, sobre todo, la reivindicación contraria tiene el aliento del "lobby" de la Sagrada Família, que en su día consiguió que el proyecto hiciera un bucle por la calle València, por debajo de dos manzanas de pisos, para evitar el paso cerca del templo. El entonces president Jordi Pujol escribió una carta al entonces ministro Francisco Álvarez- Cascos, que concedió la petición. Esta decisión de modificar de forma unilateral un acuerdo para beneficiar a una institución es calificada por los actuales responsables de Fomento de "inconcebible". La desviación desapareció, previo acuerdo entre Gobierno, Generalitat y Ayuntamiento, con el cambio de color en los ejecutivos estatal y autonómico, y todavía bajo el impacto reciente del Carmel.

Si en Madrid a nadie ni siquiera le pasó por la cabeza, la sombra de los tribunales –auspiciada como se ha dicho por los responsables del templo y un colectivo vecinal- se ha convertido en la única amenaza que pende sobre la construcción del túnel de Barcelona. La pasada semana se abrieron las plicas del concurso convocado para hacer realidad este proyecto presupuestado en 246,20 millones de euros. Todas las grandes empresas se han presentado. La resolución del ministerio - vía Adif, su ente empresarial que gestiona la infraestructura ferroviaria- está previsto

que se conozca a finales de mes. Entonces sólo faltarían las cuestiones de contratación para poder arrancar a principios del 2008.

Resulta más que evidente que, pese a algunas voces que teorizan sobre la increíble historia del AVE y Barcelona - salvo imponderables, su llegada se anuncia para el próximo 21 de diciembre, con quince años de retraso respecto a Sevilla- a ningún alto cargo del Gobierno ni a ningún ingeniero le interesa que su nombre aparezca en la lista negra. La lista que les marcaría de por vida si le causaran daño a la Sagrada Familia, el monumento más visitado de España, o, a partir de la visión apocalíptica de algunos antitúnel, propiciarán su derrumbamiento. Los que firman el proyecto han reiterado que la perforación no supone más riesgo que el alzamiento del templo, puesto que se ejerce una presión sobre el suelo que 20 veces superior a la que provocará la perforación.

Por si fuera poco, que lo es para los gestores de la obra inspirada por Gaudí, el proyecto incorpora una pantalla de protección, lo que los especialistas denominan quitamiedos. "Es un añadido para tranquilizar, aunque realmente no es necesario", sostienen los expertos mencionados. Este esfuerzo extra tampoco les ha parecido suficiente a los miembros del patronato de la Sagrada Familia.

Víctor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras, amplía el mensaje de tranquilidad. "No ha de haber comparaciones con el Carmel. El método constructivo es totalmente diferente. Entre Sants y Sagrera se trabajará con tuneladora y se utilizará la tecnología más puntera". El número dos de Fomento se ampara en la reciente experiencia de Madrid, donde se han hecho hasta tres auscultaciones diarias de los edificios de la trama del túnel para garantizar la normalidad del día a día. "Aquí -

remarca- se va a hacer lo mismo". Esto supone la utilización de un sistema informatizado en que se recogen on line, en directo y al instante, todas las incidencias que puedan causar la perforación y los asentamientos generados.

Desde la capital española, los responsables del segundo túnel de la risa - llamado así el primero porque se empezó en la República y se acabó en los años sesenta, por lo que la risa era más bien de burla- ofrecen un consejo extraído de su experiencia: "Es muy importante hacer la campaña previa de caracterización de los edificios, así como de información a los vecinos, antes, durante y después, tanto en los puntos montados físicamente en la calle para esta misión, como mediante la página web".

Morlán asegura que en este terreno no habrá diferencias. De hecho, desde finales de julio, como adelantó La Vanguardia, se vienen realizando el proceso de chequeo de inmuebles. "Las previsiones son similares, no hay agravios en la obra pública porque en Barcelona, Madrid o Valencia lo que buscamos y buscan los ingenieros es que todo salga bien. Garantizamos la seguridad y la participación de los vecinos".

Una última consideración del número dos de Fomento: "En Barcelona ahora toca construir".

LA GEOLOGÍA

Dos terrenos homogéneos

Los geólogos piden que se trabaje con cautela, pero aseguran que el terreno por el que pasará el túnel del AVE no es el más difícil de Barcelona. Joan Escuer, presidente de los geólogos catalanes, señala que, a diferencia de la zona litoral o la de los turons, el Eixample presenta unas condiciones de homogeneidad que facilitan el paso de la tuneladora, algo que le hace un terreno comparable al del túnel de cercanías de Madrid.

“Si bien en Madrid se hacen los túneles sin oposición, en Barcelona perdura el eco del Carmel”

“El túnel del AVE de Barcelona pasa junto a 533 edificios, en ningún caso por debajo. La infraestructura de Madrid afecta a 700 inmuebles y circula bajo muchos de ellos”

LA DIFERENCIA

Nadie se planteó en la capital acudir a los tribunales como se anuncia en Catalunya

LA LECCIÓN

Fomento asegura que aplicará los mismos controles que ha realizado en Madrid