

7/5/2009 LAS OBRAS DE LA ALTA VELOCIDAD

La llegada de la tuneladora acelera la pantalla de la Sagrada Família

1. • La protección por el AVE empieza en julio cuando se iniciará el montaje de la máquina en la Sagrera
2. • La perforadora y su gemela de Girona se traerán desde Alemania para poder excavar en octubre

El Periódico RAMON COMORERA
SCHWANAU / ENVIADO ESPECIAL

El túnel del AVE bajo el corazón de Barcelona, por Mallorca, Diagonal y Provença, ya tiene quien lo excave. Al igual que el que cruzará el centro de Girona. Serán *Barcino* y *Gerunda*, las dos tuneladoras casi gemelas, identificadas por los nombres romanos de cada ciudad, que en otoño empezarán a abrir los pasos subterráneos de la alta velocidad. Las dos máquinas ya acabadas fueron entregadas ayer en la factoría del gigante metalúrgico alemán Herrenknecht, en Schwanau (cerca de Estrasburgo), a las constructoras de las obras que las encargaron y mostradas a la prensa. Su inmediato traslado a Catalunya en barco acelerará en el caso de Barcelona la construcción de la pantalla subterránea que ha de proteger los cimientos de la Sagrada Família.

25 MILLONES

Las obras de este muro permeable empezarán en julio y durarán hasta febrero del 2010, según explicó a los pies del enorme topo mecánico el director de la línea Antonio Fernández Gil. Por esas fechas la tuneladora barcelonesa debe estar ya cerca del monumento modernista en su recorrido de 5,6 kilómetros hacia Sants. Las máquinas han costado 25 millones cada una, pesan más de 2.000 toneladas y miden 11,5 metros de diámetro y 100 de largo.

Con la tuneladora a punto y en camino, los acontecimientos se precipitan. El calendario y los plazos de ejecución deben ir encajando para que los trenes puedan circular hasta Francia en el 2012. Este es el compromiso del gestor de infraestructuras ferroviarias Adif tras el aplazamiento de tres años respecto a la última fecha del 2009 anunciada por el Ministerio de Fomento en el 2007.

Los trabajos de la pantalla de 240 metros de largo y 40 de profundidad para asegurar los cimientos y la propia estructura actual y futura de la fachada de la Glòria reducirán los carriles del tramo de Mallorca afectado y también los accesos al templo entre seis y ocho meses. Adif está planeando junto con el ayuntamiento los desvíos necesarios aquí y en el cruce con Padilla donde se construirá uno de los grandes pozos de mantenimiento de la tuneladora que después será una salida de emergencia.

Esta operación empezará con el verano para aprovechar el descenso de tráfico propio de esta época, según Adif, y una vez desviados todos los servicios, labor que en el caso de Padilla se está finalizando. La previsión de los técnicos es que la perforadora que se montará en el pozo abierto entre el puente de Bac de Roda y la Torre del Fang avance una media, salvo imprevistos, de 10 metros diarios.

A este ritmo y contando con que en los primeros centenares de metros la máquina va más lenta porque se adapta al terreno, a partir de febrero del 2010 podría llegar ya a la altura del monumento que iniciara Gaudí en la calle de la Marina.

El informe independiente que realiza la ingeniería Intemac sobre la situación de la Sagrada Família y la posible incidencia del túnel, acordado con Adif el año pasado, se

está ultimando. Fernández Gil no cree, sin embargo, que "modifique nada sustancial de un proyecto riguroso y seguro". Para el trabajo se hacen sondeos dentro del templo y análisis de sus cimientos y pronto se instalarán sensores en las torres para medir los movimientos que ya tienen por causas climáticas o de las propias obras.

MÁXIMA SEGURIDAD

Martin Herrenknecht, el creador del emporio industrial y de ingeniería de 3.000 trabajadores que fabrica tuneladoras de todo tipo para los cinco continentes, se sumó ayer a los técnicos que avalan el trazado del túnel por Mallorca. "No tengo ninguna preocupación por el espectacular monumento porque el proyecto está muy bien hecho y las empresas son solventes y con experiencia", proclamó. Incluso negó cualquier posible relación con el reciente hundimiento del archivo histórico de Colonia, "causado por las obras del pozo de la estación de metro pero no por la perforación del túnel".

Poco antes había detallado las gestas de sus máquinas (240 kilómetros perforados en el 2008) y citó los túneles de Madrid, Guadarrama, Shanghái, Hamburgo o San Gotardo. Herrenknecht ha vendido en España 30 tuneladoras desde que en 1991 fabricó la primera para el metro de Valencia.

Tras las dos del AVE acabadas ahora, la factoría de Schwanau ha iniciado ya la fabricación de la primera de las dos que usará Ferrocarrils de la Generalitat para prolongar la línea de Sabadell hacia el norte de la ciudad. Asimismo, cuatro de las cinco perforadoras que utiliza Obres Públiques en la kilométrica L-9 del metro son de la empresa alemana.