

A vueltas con la Diagonal

El PSC contenta a ERC y no supedita la reforma al tranvía

Huelga sin colapsos en las autopistas

El levantamiento de barreras evitó colas

Alimentaria supera las expectativas

La feria cierra con 140.000 visitantes y llena de optimismo

Ricky Rubio, fan de Port Aventura

Abre la temporada y celebra sus 15 años



Sábado, 27 marzo 2010

LA VANGUARDIA

VIVIR

‘Barcino’ arranca

● La tuneladora del AVE que enlazará Sants y Sagrera ya perfora bajo la calle Mallorca

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La cuenta atrás definitiva en la construcción de la línea del AVE que cruzará Barcelona ya ha comenzado. La gigantesca broca que abrirá el túnel que conectará la futura estación de la Sagrera con la de Sants se puso ayer en marcha. El ministro responsable de la obra, el de Fomento, José Blanco; el presidente de la Generalitat, José Montilla, y el alcalde, Jordi Hereu, presidieron el acto en que la tuneladora *Barcino* inició la perforación. La máquina mordió por vez primera el subsuelo de la calle Mallorca a la altura de Biscaia a las 17.10 horas.

El proyecto fija que este artefacto de 105 metros de largo y 2.300 toneladas de peso, continúe en línea recta, pasando junto la Sagrada Família, trazado que los responsables el templo y la plataforma vecinal AVE pel Litoral han llevado a los tribunales. Luego, debe continuar por la Diagonal para después encarar Provença. Y por esta última vía seguirá hasta la altura de Entença, donde se extraerá. En total, 5,1 kilómetros. La previsión es que la construcción se complete con suficiente margen para que la línea pueda estrenarse el 2012.

Las piezas más pequeñas la tuneladora, fabricada en la ciudad alemana de Schwanau, se transportaron en camiones y las de mayor volumen en barco. El elemento más destacado, el escudo, lle-



En la cola del artefacto. Las autoridades, dentro de la tuneladora *Barcino*, ayer, poco antes de su puesta en marcha

gó a Barcelona el 2 de septiembre. Desde entonces y hasta diciembre los componentes se ensamblaron en terrenos junto a la futura estación de la Sagrera. El artefacto luego fue arrastrado bajo los primeros metros de la calle Mallorca hasta que alcanzó el punto de inicio de la perforación.

La galería para estas operaciones previas se construyó entre pantallas, lo que ya ha comportado 20 meses de molestias para los vecinos y comerciantes y el tráfico.

El ministro Blanco aprovechó la ocasión para anunciar que las obras de la primera fase de la estación de la Sagrera, licitadas el

pasado diciembre, “este lunes las adjudicaremos para iniciar los trabajos antes del verano”. Blanco recordó que la construcción del túnel, presupuestada en 179,3 millones, “ya está creando riqueza, puesto que genera más de 5.000 empleos directos e indirectos”. Destacó que la infraestructu-

ra, una vez entre en servicio “unirá todas las capitales catalanas y a estas con el resto de España y a España con Francia”. El ministro también subrayó que la obra se ejecutará con plenas garantías de seguridad, en especial a su paso

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

'BARCINO' ARRANCA LA PUESTA EN MARCHA DE LA TUNELADORA QUE CONSTRUIRÁ EL TÚNEL DEL AVE

Blanco: "Es de las obras más vigiladas del mundo"

El trazado del túnel del AVE por Barcelona



» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

junto a la Sagrada Familia. "El primer interesado en que se respete un monumento tan importante y que se cumplan los criterios de la Unesco y de la Audiencia Nacional soy yo", insistió el titular de Fomento. Blanco aseguró que este túnel es "una de las obras mejor vigiladas del mundo". Y dio algunas cifras: 4.300 sondeos, 600 ensayos, alarmas con 45 estaciones topográficas y 8.400 sensores, así como medidas adicionales como la pantalla de protección del templo de Gau-

Fomento tiene previsto adjudicar el lunes las obras de la primera fase de la estación de la Sagrera

di. Este último elemento ha acabado por ser uno de los caballos de batalla del patronato del templo porque lo creen tanto o más peligroso que el propio túnel. "Un cambio de trazado no aportaría más seguridad, lo único que conseguiríamos es retrasar cuatro años más la llegada del AVE a Girona y a Francia". Fuen-

tes de Adif añadieron que "no hay intención de tocar nada en el proyecto", descartando así la última propuesta planteada por uno de los ingenieros de la Sagrada Familia y avalada por sus responsables de separar el túnel unos metros de la fachada de la Glòria.

El alcalde restó importancia al rechazo ciudadano que genera el túnel. "Barcelona apuesta mayoritariamente por la transformación, por el futuro", enfatizó Herreu, que recordó que "gracias a él, las cercanías y trenes de media distancia podrán ganar capacidad" y "se podrá transformar todo el norte de Barcelona y el área metropolitana". También el presidente Montilla expresó "su plena confianza" en la seguridad del proyecto, además de destacar que contribuye al "mantenimiento del esfuerzo inversor frente a la crisis" y "se podrá transformar todo el norte de Barcelona y el área metropolitana".

La previsión de los técnicos de Adif es que *Barcino* pueda avanzar una media de diez metros al día, una velocidad discreta si se tienen en cuenta las que han logrado máquinas similares empleadas en Barcelona, como, por ejemplo, en la L9 del metro, donde se han rebasado los 70 metros al día en El Prat. Pero también ha habido desastres como el de la



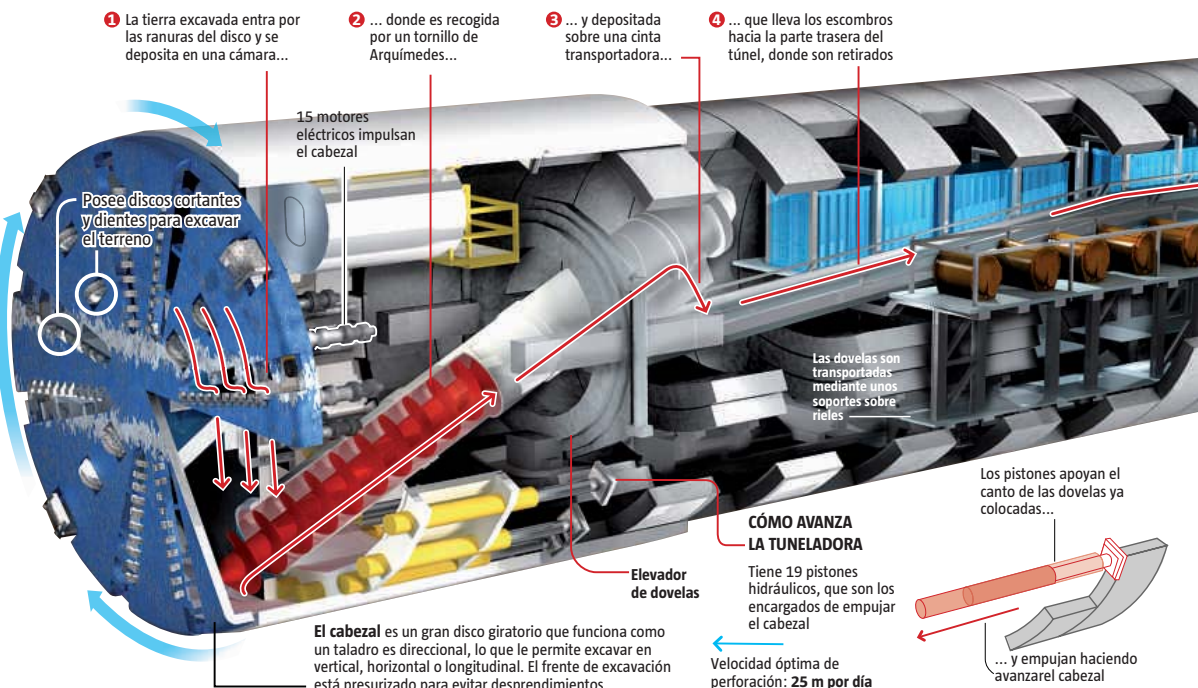
Una treintena de personas protestaron contra el túnel del AVE

Al ataque de los 'adifosos'

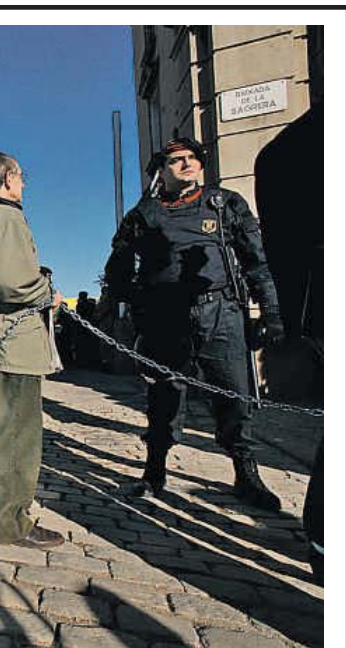
Los silbatos de colores cobran sonido en cuanto vehículos de cristales ahumados y señores trajeados a pie llegan a la antigua estación de mercancías donde las autoridades pondrán en marcha la tuneladora. La plataforma de vecinos AVE pel Litoral —que aún aboga, y fía y porfía, por que el túnel no siga el trazado previsto— ha desplegado a una treintena de manifestantes armados de pancartas y mucha indignación. Hablan de las grietas en edificios próximos al pozo cavado en la confluencia de Mallorca y

Trinxant, y se preguntan una y otra vez por qué el túnel debe pasar bajo calles de 20 metros de anchura. "Hacen lo que quieren estos *adifosos* —se exalta una vecina—. Adif, patente de corso; son piratas pero en tren". A la espera de los coches oficiales, llegan los mossos d'esquadra y, en un despiste de los manifestantes, les escamotean dos docenas de huevos preparados para impactar sobre ministro y comitiva. "Mentira, los tenían ya para hacer ocho tortillas esta noche", dice con humor un vecino, el mismo que

La tuneladora 'Barcino' excava y reviste el túnel simultáneamente



LONGITUD DEL TÚNEL	5,6 km (5,1 km los hace la tuneladora)
MÉTODO CONSTRUCTIVO	4,8 km se construirán con tuneladora y para los 817 m restantes se utilizará el método de túnel entre pantallas
CONSTRUCTORA	La entidad adjudicataria es la UTE formada por Sacyr, SAU, Cavosa y Scrinser
PLAZO DE EJECUCIÓN	35 meses
COSTE DE LA OBRA	179,3 mill. de euros



MAITE CRUZ

rodó por tierra en el tumulto de la acometida policial, y que fue atendido por una ambulancia junto a una mujer que se quejaba del brazo. Los vecinos aún sueñan con que alguien les dé crédito y cambie la ruta del AVE. Algunos se encadenan entre sí para protestar, entre ellos Josep Espar Tíic, de 82 años, uno de los fundadores de CDC, y aquí representante de la Junta Permanent en Defensa del Patrimoni de Catalunya. "Falta el informe completo de la Unesco y el dictamen de los jueces, pero esa gente se lo pasa por montera -sentencia-, es su política de hechos consumados". / M. Paz López

Zona Franca, donde el taladro lleva ya un año parado.

El subsuelo del Eixample es poco variable, lo que debe facilitar el avance. Aún así, se han previsto más pozos que de costumbre en los que se harán paradas. Además, la propia máquina adquiere conocimiento del terreno porque hace prospecciones en horizontal. De los doce pozos, cuatro son para las citadas labores técnicas. Están en las confluencias de Mallorca con Trinxant y Padilla (prácticamente acabados) y de Provença con Bruc (comenzado) y Enric Granados (pendiente). Hay otros seis que no son necesarios para la tuneladora y que servirán para la ventilación de la galería y como salida de emergencia cuando esté en funcionamiento, así como otros dos para la entrada y la extracción de *Barcino*.

Además de que no se tiene que abrir la calle en canal -excepto en los pozos- ni usar explosivos en el interior como ocurre cuando se perfora en mina, hay otros dos aspectos que recomiendan el uso de una tuneladora. La máquina mantiene el frente de excavación presurizado para evitar desprendimientos. Y, no menos importante, nada más perforar se recubre el túnel por dentro con dovelas que lo sellan, reduciéndose así también el peligro de colapso.

Los primeros metros serán claves. El comportamiento de *Barcino* las próximas semanas servirá para calibrarla. Por esta razón el primer pozo está en Mallorca/Trinxant, a sólo 250 metros del inicio. Será, según los técnicos de Adif, una primera fase de rodaje de la tuneladora. La siguiente parada, la de Padilla -muy cerca de la Sagrada Família- está a un kilómetro de la primera. Si todo va bien este tramo se hará de una tirada. En circunstancias favorables, la máquina podría morder 20 metros diarios.●

VEA EL VIDEO DE LA PUESTA EN MARCHA DE LA TUNELADORA www.lavanguardia.es/videos

Averías y otras incidencias siguen azotando Rodalies

Desde el 1 de enero, la red ha sufrido 55 interrupciones de más de un cuarto de hora. Seis fueron graves, según la Generalitat

OSCAR MUÑOZ
Barcelona

El primer trimestre de Rodalies en manos de la Generalitat se va a cerrar con unos resultados poco positivos en cuanto a las interrupciones del servicio. Las averías y otras incidencias han obligado, desde el 1 de enero -fecha en que la Administración catalana asumió las competencias- hasta anteaer a interrumpir la circulación de trenes más de un cuarto de hora en 55 ocasiones. Los responsables de Política Territorial confían en que las medidas de prevención y coordinación con los agentes implicados -Renfe y Adif- que se están poniendo en marcha contribuyan a mejorar la situación los próximos meses, aunque, reconocen, la gran cantidad de obras en curso complica el panorama.

Los problemas en las catenarias y la electrificación han su-

puesto 13 interrupciones; los fallos en los sistemas de señalización, diez; averías en el material rodante, cinco, la misma cantidad que por obras y terceros. Los atropellamientos han causado diez cortes y otras causas ajenas a la operación -no especificadas por el citado departamento- nueve más. En los percances relacionados con la infraestructura, las responsabilidades pueden ser de Renfe, que rinde cuentas directamente a la Generalitat, o Adif, bajo el control de Fomento, aunque desde que se traspasaron las cercanías se ha comprometido con la Administración catalana mediante un

convenio a mejorar la calidad del servicio y la respuesta en caso de que haya incidencias. Estas cifras no difieren mucho de las que los nuevos responsables de la gestión dieron a conocer en relación al primer

mes de operación. En enero, se registraron 24 incidencias con cortes en el servicio, un volumen que el secretario de Mobilitat, Manel Nadal, consideró "anormalmente alto". Febrero mejoró (11 casos) pero en marzo han repuntado las interrupciones, llegando a 20, si bien este último mes incluye las ocasionadas por el temporal de nieve, en que incluso hubo trenes que quedaron atrapados y pasajeros que tuvieron que ser rescatados. Del total de casos, 20 han sido calificados por la Generalitat como relevantes y, de estos, seis se consideran graves. Dos ocurrieron en enero y se debieron a la rotura de catenarias y pantógrafos en el tramo recién electrificado con el sistema rígido que se estudia mejorar para evitar desgastes excesivos cuando se pasa de este tendido a los cables flexibles. La nevada complicó las cosas en varios corredores, que se quedaron sin tensión o sufrieron cortes por la caída de árboles. Este mes ha habido otros tres casos destacables: uno por el desprendimiento de un muro sobre las vías, otro por la caída de una antena en la catenaria y el último porque unos elementos de la electrificación estaban indebidamente abiertos.●

Muchos problemas se producen en la infraestructura, sobre todo en las señales y en la electrificación

El corte convertirá Sant Andreu Arenal en estación terminal de las líneas R3 (la de Puigcerdà y Vic) y R7 (la de la Universitat Autònoma), que sólo funcionarán de esta estación hacia fuera de Barcelona. La R4 quedará partida en dos. El tramo sur (el de Vilafranca) se desviará por El Clot-Aragó y finalizará en Badalona. El norte sólo prestará servicio de Sant Andreu Arenal hacia arriba. Por la mañana -de 6 a 10 h, cuando hay más pasaje- un bus lanzadera

laborable de 6.00 h a 10.00 h

Cinco meses de corte en tres líneas desde mañana

BARCELONA Redacción

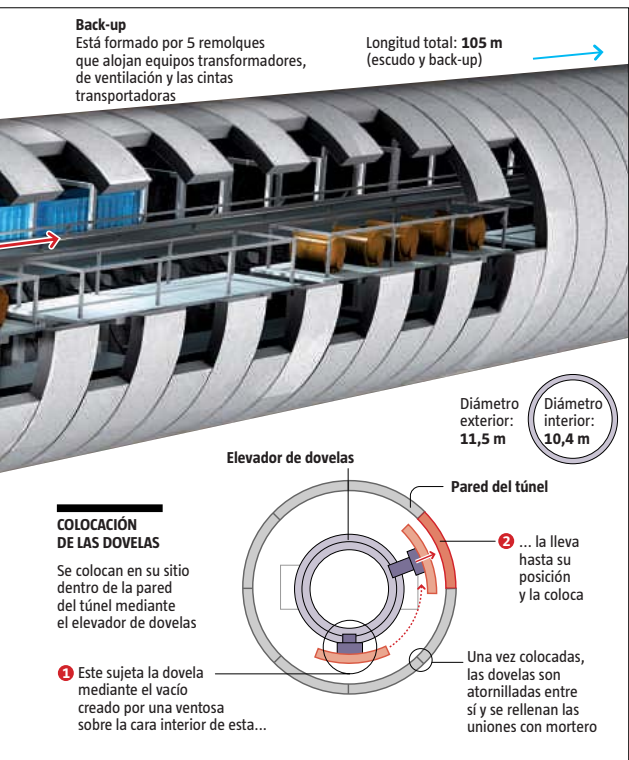
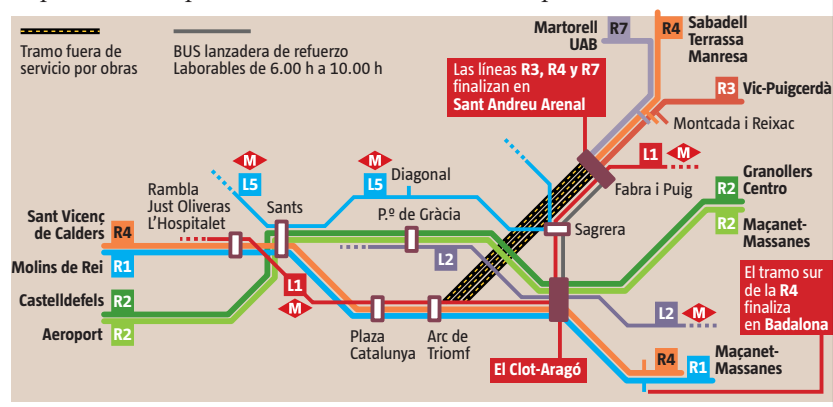
El servicio de Rodalies quedará afectado a partir de mañana y durante cinco meses y medio entre Arc de Triomf y Sant Andreu Arenal por las obras de construcción de la estación de cercanías de Sagrera Meridiana, que se prevé estrenar a finales de año. Tres líneas (R3, R4 y R7) quedarán cortadas hasta el 12 de septiembre. El metro -la L1- deberá suplir la falta de este tramo, que obligará a modificar los hábitos de 29.000 viajeros diarios.

El corte convertirá Sant Andreu Arenal en estación terminal de las líneas R3 (la de Puigcerdà y Vic) y R7 (la de la Universitat Autònoma), que sólo funcionarán de esta estación hacia fuera de Barcelona. La R4 quedará partida en dos. El tramo sur (el de Vilafranca) se desviará por El Clot-Aragó y finalizará en Badalona. El norte sólo prestará servicio de Sant Andreu Arenal hacia arriba. Por la mañana -de 6 a 10 h, cuando hay más pasaje- un bus lanzadera

laborable de 6.00 h a 10.00 h

El conseller Joaquim Nadal subrayó ayer la importancia de esta obra y reconoció que va a seguir comportando molestias a los vecinos y usuarios, razón por la que pidió disculpas. El titular de Política Territorial recordó que "hay quien piensa que estas obras se tendrían que haber atrasado y que hubiese sido prudente no interrumpir el servicio hasta después de las elecciones" pero, a su juicio, "si siempre nos hemos quejado al Gobierno del retraso de las inversiones en la infraestructura de transporte de proximidad, ¿cómo podemos pedir que unas obras que ya han comenzado se paren o retrasen?".●

El plan de transporte del 28 de marzo al 12 de septiembre



Alan Jürgens, Raúl Camañas / LA VANGUARDIA