

# El largo túnel de Barcelona

La Vanguardia 02/02/2008

La llegada del AVE a la estación de Sants traslada la atención y la tensión al túnel que ha de permitir el recorrido de la alta velocidad hasta La Sagrera bajo el subsuelo de Barcelona. Sin todavía haberse iniciado los preliminares de la perforación, el futuro túnel de la capital catalana presenta ya una larga y controvertida historia jalonada de polémica política y contestación ciudadana.

## **2000**

Tras diversos e intensos debates sobre el trazado del AVE en los alrededores de Barcelona –trazado por el Vallès sin pasar por Sants, bucle a Sagrera, paso por el litoral...- se decide finalmente que la alta velocidad ferroviaria cruce el subsuelo del Eixample para enlazar las estaciones de Sants y la Sagrera. La opción elegida en primera instancia es el túnel de la calle Aragó, con estación en Passeig de Gràcia-Aragó. Según esa primera elección, las líneas de cercanías, regionales y largo recorrido que discurrían por Aragó deberían ser desplazadas a un nuevo túnel a construir bajo la calle Mallorca.

Más tarde se baraja también la posibilidad de que el túnel transcurra bajo la calle Provença durante la mayor parte de su recorrido.

## **2002. 12 de junio**

Francisco Álvarez Cascos –ministro de Fomento (PP)-, Joan Clos –alcalde de Barcelona (PSC)- y Felip Puig –conseller de Política Territorial de la Generalitat (CiU)- firman un acuerdo para que el AVE cruce la Ciudad Condal por el subsuelo del centro urbano a través de un túnel que unirá las estaciones de Sants y la Sagrera. Se establece el trazado de la calle Mallorca con una estación en el Paseo de Gràcia.

## **2003-2004**

Los responsables del templo de la Sagrada Familia muestran la preocupación por el hecho de que una tuneladora tenga que perforar el suelo a pocos metros de los cimientos de la obra de Gaudí.

Se debate, y prácticamente se decide, desviar el túnel hasta la calle Valencia, ya pasada la Diagonal, para alejarlo de la Sagrada Familia. Con el nuevo trazado, el túnel discurriría bajo la calle Mallorca hasta la Diagonal, donde se desviaría hasta la calle Valencia y desde allí seguiría hasta la calle Castillejos.

## **2005. Enero**

La conmoción ciudadana por el hundimiento del túnel del Carmel provoca que los vecinos del Eixample por donde está previsto que pase el futuro túnel del AVE empiecen a expresar sus miedos ante una obra pública de semejante magnitud. Parte de ellos se organizan en la plataforma AVE por el Litoral y desentieran viejos proyectos que no preveían el paso del tren por el subsuelo central de la ciudad.

## **2006.**

### **3 de abril**

Tras la agitación política y ciudadana por los sucesos de El Carmel, se presenta el diseño definitivo del túnel del AVE bajo Barcelona y se retoma el trazado por la calle Mallorca para evitar que la obra pase bajo edificios habitados. Para proteger la Sagrada Familia se propone construir un muro de protección entre el túnel y la estructura del templo con refuerzos especiales, pantallas de protección de 240 metros, pilotes y dados de hormigón más profundos que los cimientos del templo. El túnel partirá de Sants por la calle Provença hasta la Diagonal, bajará hasta la calle Mallorca y por allí se dirigirá al nuevo complejo ferroviario de La Sagrera. Se decide también que no habrá una estación del AVE en el Passeig de Gràcia.

### **10 de mayo**

El BOE publica el acuerdo del Consorcio Alta Velocidad Barcelona (CAVB) que sanciona el trazado definitivo por la calle Mallorca.

## **2007.**

### **Abril-Mayo**

El trazado del AVE bajo la ciudad de Barcelona cobra protagonismo durante la campaña de las elecciones municipales del 19 de mayo. CiU, ERC y PP defienden trazados alternativos al acordado en su día por el gobierno central (entonces en manos del PP), el gobierno de la Generalitat (ocupado por CiU) y el Ayuntamiento de Barcelona (entonces integrado por PSC junto a ERC e ICV-EUiA).

### **13 de julio**

Se licita la construcción del polémico túnel de 5,64 kilómetros que cruzará el subsuelo de Barcelona para unir Sants con la futura estación de la Sagrera. Se prevé un plazo de ejecución de 32 meses.

### **18 de julio**

El Patronato de la Sagrada Familia lleva a los tribunales el trazado del AVE bajo Barcelona.

### **20 de julio**

En el Pleno Municipal de Barcelona la mayoría de oposición, formada por CiU, ERC y PP, aprueba pedir un trazado alternativo al aprobado anteriormente.

### **30 de noviembre**

CiU, PP y ERC presentan una moción de urgencia para que el gobierno municipal bipartito de Barcelona (PSC e ICV-EUiA) cumpla la moción de julio con la que la mayoría del pleno municipal rechazó el trazado del AVE entre Sants y Sagrera, aprobado en su día por unanimidad, e instan a estudiar nuevas alternativas al recorrido. El alcalde, Jordi Hereu, quita todo valor jurídico al pronunciamiento de la oposición municipal.

### **2008.**

#### **15 de enero**

La Plataforma de Defensa del Patrimoni de Catalunya, que engloba a varias asociaciones contrarias al actual trazado del túnel del AVE por Barcelona, piden la dimisión del alcalde Jordi Hereu y hacen llegar al presidente de la Generalitat, José Montilla, miles de firmas de rechazo al trazado.

#### **18 de enero**

El Consejo de Administración de ADIF adjudica las obras de plataforma y vía del túnel de conexión Sants-La Sagrera del AVE en Barcelona a las empresas Sacyr, SAU, Cavosa y Scrinser. La obra contempla una inversión de 179,3 millones de euros y un plazo de ejecución de 35 meses. El tramo adjudicado es de 5,64 kilómetros de longitud, parte de la estación de Sants y discurre hasta la futura estación de La Sagrera. Los primeros 422 metros, así como los 395 últimos se realizarán mediante el sistema de falso túnel entre pantallas, mientras que los 4.832 metros restantes se construirán con el empleo de tuneladora. Según el ADIF, esta solución se ha adoptado para conseguir que el túnel no discurra en ningún punto de su recorrido bajo edificios, y que lo haga siempre por la zona central de las calles Mallorca, Diagonal y Provença.

#### **23 de enero**

La Audiencia Nacional desestima el recurso presentado por la Junta Constructora de la Sagrada Familia para paralizar cautelarmente el inicio de las obras del túnel por el trazado aprobado. El tribunal se reserva el derecho a suspender las obras si el futuro proyecto o su ejecución amenazan con provocar daños irreparables en el monumento, y establece que las administraciones deberán mantenerla informada sobre el proceso de construcción.

#### **28 de enero**

El Patronato de la Sagrada Familia presenta un recurso contra el auto de la Audiencia Nacional. El arquitecto jefe del templo, Jordi Bonet, se muestra confiado en que los resultados de las elecciones del 9-M obligarán a cambiar el trazado ya adjudicado.

## **7 de febrero**

El Parlament de Catalunya aprueba una moción por la cual la cámara expresa su rechazo al actual trazado del AVE por Barcelona y pide una moratoria para el inicio del túnel a fin de buscar un trazado alternativo de consenso. La moción, presentada por CiU, es aprobada por 84 votos a favor de los nacionalistas, PP y ERC. La minoría de 49 votos en contra de PSC e ICV-EUiA expresa por segunda vez en la legislatura la ruptura de la disciplina de voto de las formaciones que componen el gobierno tripartito de la Generalitat. La primera fue en noviembre, cuando ERC e ICV-EUiA se alinearon con CiU y PP para pedir la destitución de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez. El rechazo del Parlament al trazado del AVE se suma al expresado por la mayoría del pleno del Ayuntamiento de Barcelona el pasado mes de julio.