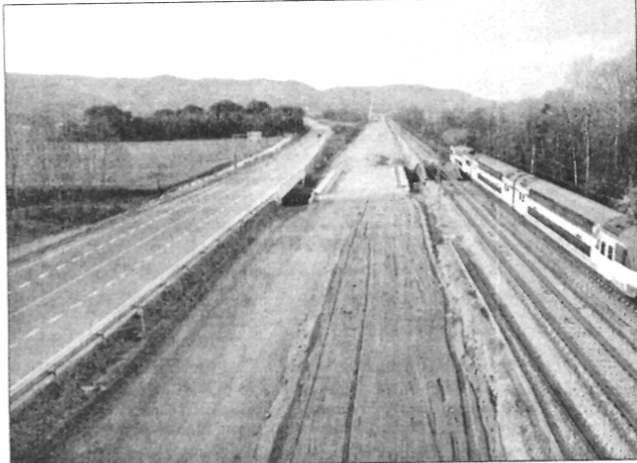


Las obras del tren de alta velocidad transforman a ritmo acelerado el paisaje del norte de la comarca

## EL AVE, un nuevo vecino en el Baix Montseny

Xavier Solanas



Casi no hay sitio para más: carretera, espacio para el AVE, el tren actual....

MARINA PUIG

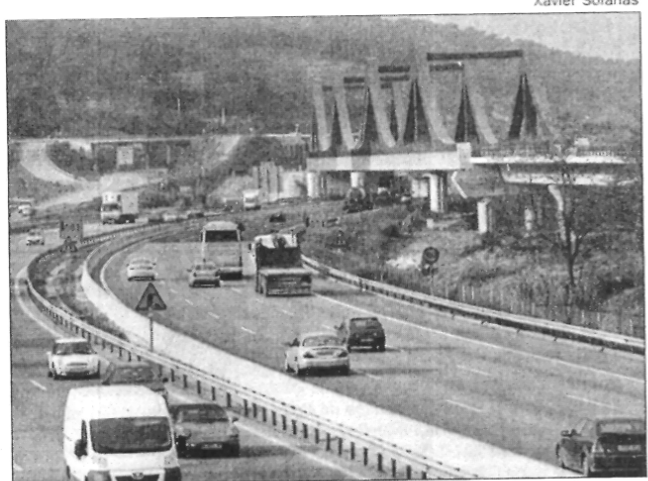
Todos lo sabíamos. El AVE tenía que pasar por la comarca. Un proyecto una y otra vez retrasado -y tantas veces reivindicado por la Generalitat y los empresarios catalanes- para unir Barcelona con la frontera francesa. En un mundo donde estar conectado es indispensable para existir, el Tren de Alta Velocidad resultaba, decían, necesario para el desarrollo de la economía del país. Teniéndolo asumido, no nos extrañó que un par de años atrás una legión de excavadoras, hormigoneras y camiones, invadiesen parte de nuestro entorno. Es lo que tiene el progreso: el verde de los árboles acaba siempre engullido por el gris magma del cemento.

Más de veinte kilómetros de vía cruzarán el norte de la comarca. Divididas en tres tramos -La Rocallinars, Llinars-Sant Celoni y Sant Celoni-Riells-, las obras comportarán una inversión de casi 120 millones de euros. Y es que el paso del AVE por la zona transcurrirá por trece viaductos y cuatro túneles, sobrepasando tres pasos de fauna para preservar el hábitat de las especies autóctonas de los Parques Naturales del Montseny y el Montnegre-Corredor. Para construir esta obra faraónica, que según informa la empresa pública Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) "avanza según los plazos previstos", serán necesari-

as 24.000 toneladas de acero y más de 170.000 m<sup>3</sup> de hormigón. La empresa ferroviaria está decidida que el 2009 la conexión de la Alta Velocidad con Francia sea una realidad. A finales de 2007, las obras en el norte del Vallès estarán terminadas.

### COMPLEJIDAD ARQUITECTÓNICA EN EL RECORRIDO

El tramo de La Roca a Llinars del Vallès es uno de los más complejos del trazado. Con una longitud de 9,5 kilómetros, el tramo incluye siete viaductos, cinco pasos superiores y tres inferiores, así co-



Xavier Solanas

El puente azul se erige como una escultura que sorprende y no deja indiferente.

mo veinte obras de drenaje transversal.

Uno de los elementos más característicos de la obra es el puente de casi 600 metros sobre la autopista AP-7 y el río Mogent, en el término municipal de Llinars. La estructura se divide en dos tramos, uno mixto de hormigón y acero y otro de hormigón de vivo color azul y gris. La magnitud y el colorido del puente, ciertamente vistoso, no ha dejado indiferentes a los vecinos de los alrededores. "Hemos recibido comentarios en todos los sentidos", afirma el alcalde de Llinars, Martí Pujol, "pero yo creo que nos acabaremos acostumbrando a él". En vistas a la polémica surgida

por la construcción del puente, el Ayuntamiento organizó el pasado mayo una conferencia con el arquitecto y diseñador de la estructura, Joan Sobrino. El arquitecto aseguró haber escogido el color azul para disminuir la sensación de volumen y el impacto visual del puente, próximo al celeste del cielo. Pero más allá de los aspectos estéticos, el problema central es la afectación en las casas de los alrededores, algunas de las cuales se encuentran a 600 metros de la estructura.

Casi cinco kilómetros del trazado del Tren de Alta Velocidad discurrirán por Llinars del Vallès. Un hecho que desde el Ayuntamiento se acepta con resignación, aunque no renuncian a conseguir ciertas contrapartidas. "Hemos intentado negociar todas las mejoras posibles con las empresas constructoras", dice Pujol. Así pues, en Llinars las obras se aprovecharán para acondicionar algunos caminos rurales o construir una rotonda más segura en la zona de La Nata. "Ya que sufrimos inconvenientes, como mínimo que tengamos alguna ventaja", afirma el alcalde.

### EL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL UN TEMA QUE PRECOCUPA

Hasta Llinars del Vallès el AVE cruzará zonas industriales, donde convivirá con otras grandes infraestructuras como la autopista o la variante de Cardedeu. A partir de

## Retrasos en las indemnizaciones

Hace un año los medios de comunicación se hicieron eco de las quejas de una parte de los expropiados por el paso del AVE que denunciaban los retrasos en el cobro de las indemnizaciones. Eran los antiguos propietarios con mayor porcentaje de terrenos afectados por la infraestructura -entre un 50 y un 60 por ciento del total-, y que, por lo tanto, debían recibir una mayor compensación económica. Los retrasos llegaban entonces a superar casi el año y diversos expropiados se vieron seriamente perjudicados al no disponer de un dinero que creían asegurado. Fue entonces cuando los sindicatos agrarios Unió de Pagesos y ASAJA, empezaron una campaña para reivindicar el pago inmediato de las deudas. Doce meses más tarde la mayoría de los afectados ha recibido las indemnizaciones, aunque todavía hay una decena que siguen sin cobrar.