

SOTERRAMENT DE LES VIES DEL TREN → Celestino Corbacho, alcalde de L'Hospitalet

"Hoy nace la nueva ciudad del siglo XXI"

CRISTINA SÁNCHEZ

¿Qué pensó en el momento de firmar el convenio?

Sentí una enorme satisfacción porque no es un proyecto de antes de ayer. En los años 94 y 95 empezamos a estudiar la posibilidad de que se soterraran las vías, no por el AVE sino por un proyecto de Renfe para hacer una obra de ingeniería en su trazado ferroviario. Siete años después, cuando firmé el convenio, tuve la sensación del corredor de un *Tour de Francia*: cuando sale se marca el objetivo de llegar y vestir el *maillot* amarillo pero sabe de la gran dificultad que representa. Cuando llegas al final no puedes evitar la sensación de satisfacción. En ese momento me acordé de mucha gente anónima y sobre todo de los técnicos de la Agencia de Desenvolupament Urbà (ADU) Antoni Nogués y Antoni Rodríguez, porque a ellos se debe en gran medida que L'Hospitalet pueda contar con ese proyecto técnico. A partir de ese día empezaba un nuevo camino para la ciudad.

¿Como ha sido la negociación con el Ministerio de Fomento?

Ha sido muy duro y muy complejo. Empezamos con el ministro Josep Borrell, después con Arias Salgado y finalmente con Álvarez Cascos. He conocido a tres secretarios de Estado, el último Benigno Blanco con quien hemos mantenido el grueso de la negociación ya en la etapa final. La negociación ha sido muy dura porque el Ministerio partía de que su responsabilidad era llevar el AVE a Barcelona en 2004, no arreglar la ciudad de L'Hospitalet. El Ayuntamiento no compartía ese objetivo, no podía admitir que las infraestructuras del siglo XXI no corrigieran, al menos en parte, las cicatrices de las infraestructuras del siglo XIX. Estuvimos 8 meses discutiendo pero al final ha habido un acuerdo de entendimiento en el que no ha vencido nadie, se ha impuesto el sentido común.

Si L'Hospitalet no financiara parte del coste, ¿se hubieran podido soterrar las vías?

Lo habría hecho más complejo. Si en los últimos meses el Ayuntamiento se hubiera negado a aportar ni una sola peseta, probablemente el Ministerio no habría movido tampoco su posición. Ayudó mucho a desbloquear la negociación que el Ayuntamiento financie el 20% de un total de 5.000 millo-



Tras la firma del convenio con el Ministerio de Fomento para soterrar las vías, el alcalde Corbacho ha explicado una y otra vez a todos los que se han significado en el proyecto las posibilidades que ahora se le abren a la ciudad. No se cansa de hacerlo. L'Hospitalet tiene ya vía libre para abordar su gran transformación

nes de pesetas. Fomento entendió que si L'Hospitalet hacía un esfuerzo el Ministerio también tenía que contribuir.

Su primera declaración tras la firma fue "hoy nace una nueva ciudad" ¿Como será el nuevo L'Hospitalet?

He imaginado muchas veces ese nuevo L'Hospitalet. Años atrás dije alguna vez que lo mejor de L'Hospitalet estaba por llegar. Me refería a lo que imaginaba que podría ser la ciudad si alguna de las cosas que impiden su desarrollo desapareciera. Hoy nace una nueva ciudad porque hay que redefinir más del 50% de su territorio en Santa Eulàlia, la Torrassa, la Florida, Sant Josep, Centre y casi todo Bellvitge y el Gornal. Hay que volver a definir ese espacio central porque L'Hospitalet no ha tenido nunca un centro de ciudad a partir del cual ha crecido. Tenemos que

darle coherencia a los barrios para que, sin perder su propia personalidad, la ciudad tenga elementos centrales que den sentido a la unidad, elementos viarios, emblemáticos, de encuentro... Hay que replantear la mitad de la ciudad.

Uno de los casos más claros es el de Bellvitge y el Gornal, separados por la vía desde su nacimiento...

Con las vías, los dos barrios, pero sobre todo Bellvitge, han crecido y vivido de espaldas al trazado ferroviario. Cuando se construyeron, las vías eran una muralla del siglo XX y las casas están orientadas de espaldas al tren. Si nos limitamos a quitar las vías y cubrimos el espacio con árboles seguiremos manteniendo una tierra de nadie entre barrios. Hay que hacer que Bellvitge y el Gornal se encuentren sin que por ello pierdan su identidad.

terramiento de las vías pero creo que tan importante o casi tanto será que L'Hospitalet tenga una estación central. En los próximos 6 años tendremos un metro convencional, el que ya tenemos, y un metro regional, las líneas de cercanías de Renfe, como ocurre en las grandes ciudades europeas porque los ciudadanos vivimos, nos divertimos, compramos, estudiamos o trabajamos en lugares distintos de la región metropolitana. En la estación central se encontrarán dos líneas de metro, dos de tren, autobuses, parada de taxi y L'Hospitalet tendrá garantizada su movilidad por toda el área metropolitana. Incluso estará mejor comunicada que la de Sants, porque tendrá la línea de metro más potente de Barcelona, la 1, y la línea 9, que cruza todos los recorridos del metro. Esa estación será también referencia para personas que no son de L'Hospitalet, sobre todo del Baix Llobregat. Cuando eso ocurre también cambia el modelo socioeconómico del entorno. Será tan importante como la llegada del metro a Santa Eulàlia que obligó a construir un puente para los vecinos de la Torrassa. Además su nombre, Estación Central de L'Hospitalet-la Torrassa, no es casual porque se ubicará en el centro geográfico de la ciudad.

¿Qué tratamiento tendrán las zonas donde no es posible soterrar las vías?

Lo primero es paliar el impacto visual del tren, se hará de forma que también impida el impacto acústico, seguramente con pantallas que amortiguen el ruido. También habrá que hacer un tratamiento medioambiental con barreras vegetales que permitan hacer compatible la proximidad de las vías con paseos urbanos y deberemos estudiar en algún punto entre el final del soterramiento y el puente de la Torrassa la creación de alguna comunicación entre Santa Eulàlia y la Torrassa.

¿Qué opina de la solución adoptada para que el AVE llegue al aeropuerto?

El tema no está totalmente cerrado pero creo que debería estudiarse una solución que permita que todos los trenes de alta velocidad paren en el aeropuerto. Hay que evitar, como en L'Hospitalet, los apeaderos que no garantizan el acceso de todos los trenes. Lo contrario iría en detrimento del aeropuerto como pieza fundamental del papel que debe jugar el área metropolitana de Barcelona en el contexto internacional.

«
La estación central será casi tan importante como soterrar los raíles

Para soterrar la vía de Vilafranca se utilizará el dinero que se obtenga de la urbanización de la zona que rodeará la Estación Central de L'Hospitalet-la Torrassa ¿Qué interés tiene este espacio? Estamos hablando mucho del so-