Todos los agujeros de El Carmel

ANTÓN CORPAS - CÁDIZ REBELDE :: 28/02/2005

El agujero de El Carmel no es una excepción en el tiempo. El Futuro, con esas mayúsculas de las que gustan el ejército de los negocios, los hombres grises de la planificación urbanística y los dirigentes políticos, tardará poco en llegar.

Cronología de los hechos

La mañana del 27 de enero, un túnel para la prolongación de la Línea 5 del Metro, que ya había provocado el desalojo de dos edificios dos días antes, y que, según el presidente de la Asociación de Vecinos de El Carmel, no aparecía "en los últimos planos que nos mostraron antes de comenzar la obra", abre un socavón de 35 metros de profundidad y 30 metros de diámetro. Pone en peligro 84 edificios, 2 colegios, 500 viviendas, y 1.054 personas. El suelo, temblando o a pique de hundirse bajo los pies de medio barrio, y un número indeterminado de trabajadores, sometidos hasta a 11 horas diarias y 72 horas semanales de trabajo, según hemos sabido, en un lugar que "si se hubiera reforzado, quizás (las cursivas son mías) no hubiera pasado nada" (Joaquín Nadal, Conseller de Política Territorial, El Mundo 10/02/04)

Hablamos de una obra, fruto de una planificación urbanística, que cuenta con recursos económicos y técnicos más que suficientes, y que no es un experimento, sino un tipo de obra mil veces practicada, en un terreno que no es Marte, sino un desnivel cuyos componentes serán de sobra reconocibles por los instrumentos a disposición de los técnicos. Las declaraciones de Joaquim Nadal, Conseller de Política Territorial e Infraestructuras, hablan por sí mismas: "no estoy diciendo que hubiera ninguna evidencia de que era necesario hacerlo... pero los datos geológicos podrían haberlo previsto" (¿?) (Joaquim Nadal, Conseller de Política Territorial y Obras Públicas, El Mundo 10/02/04). Después del primer agujero, el 1 de febrero, un ingeniero de minas, otro de caminos y el gerente de la Unión Temporal de Empresas (formada por FCC, que ostenta la concesión de todo el subsuelo en Barcelona, Comsa y Vimsa), responsable de la obra, entregaban a los vecinos un certificado que garantiza que el desprendimiento "no ha influido en las condiciones del subsuelo". El Colegio de Aparejadores y Arquitectos, el mismo día en una escueta nota, da por bueno el certificado expedido por TEC 4 y Geocontrol y afirma que "salvo vicio oculto o causa sobrevenida" los edificios desalojados "reunen las condiciones de solidez y seguridad suficientes para ser ocupados" (La Vanguardia, 04/02/05). El 3 de febrero, se abre otro agujero y los vecinos tienen que abandonar sus viviendas por segunda vez.

El sábado 5, el gabinete de crisis (formado por Joaquim Nadal, Anna Simó de Bienestar y Familia, Montserrat Tura de Interior, el hombre de los cien cargos públicos Xavier Casas, y el Alcalde Joán Clós) decide el sellado del túnel, contra el criterio del Colegio de Geólogos de Catalunya: "Puede ser contraproducente. Va a dar más consistencia al macizo, pero no es descartable que desestabilice la parte más debil" (La Vanguardia 06/02/05). Bajo la coartada de evitar males mayores, desaparecen pruebas decisivas, y la versión oficial o cualquier estudio independiente que trate de contrastarla, no podrán aportar base documental alguna, científica o fotográfica, del estado del túnel. A partir de ahora será cuestión de fe, de

resignación o de imaginación, saber cómo y porqué ocurrieron las cosas. El fallo técnico y la cabeza por caer ya los determinarán entre la Generalitat, el Ajuntament y la UTE L5, según sus propias necesidades, sobre todo cuando las pruebas están bajo 16.000 m3 de hormigón, y después de que nadie, ni vecinos, ni prensa, ni partidos políticos, pidieran una sola dimisión hasta este sábado 12, tras la ruptura entre los vecinos provocada por la actitud complaciente de los interlocutores oficiales. Tal y como se ha abordado la cuestión desde casi todos los ámbitos, no parece que las consecuencias vayan a pasar de la destitución selectiva de algún cabeza de turco y decisiones testimoniales de cara a la galería.

Negligencias técnicas, negligencias apolíticas

La gestión de la crisis ha sido acotada a un terreno aséptico, tecnicista y apolítico, con pinceladas partidistas de baja intensidad. La debilidad política del PP en Catalunya, la corresponsabilidad de CiU en los hechos por su tiempo en el Govern, y la luna de miel tripartita, han reducido el enfrentamiento a un baile de salón de pocas pretensiones y ninguna sustancia. Por su parte, los medios de comunicación, además de asimilar una vez más tragedia y espectáculo, han centrado la crítica en la fiabilidad o incluso en el "gafe" de los técnicos municipales, en la desconfianza en la administración o en la falta de liderazgo y en la imprevisión.

En algún caso, como el editorial firmado por el Director Adjunto de La Vanguardia, Alfredo Abián, el 29/01/05, con un tono de indignación y apariencia de radicalidad, se limita el problema en el tiempo y el territorio: "aquí, decíamos, también se hunden los pisos. Cierto es que esta perturbación arquitectónica no afecta a toda la urbe. Es más, la experiencia reciente demuestra que las demoliciones sólo afectan a dos de las colinas de una ciudad, sobre las que alguien trazó hace décadas una línea invisible que dividió las zonas altas, concentrando en una de ellas la civilización desarrollada y convirtiendo la otra en un campo de hacinamiento para las sucesivas oleadas de inmigración". Esto, que automaticamente descarga de su responsabilidad material y política a los altos cargos de infraestructuras, al Govern actual y al anterior, al Ajuntament, a TMB y a las cabezas de la planificación urbanística, ha contribuido a que la autocrítica institucional haya sido tibia y ruborizante, aplicando la lógica de uno de los cuadros militares que magistralmente retrata Stanley Kubrick en Senderos de Gloria: "para qué soportar más críticas de las necesarias". Reestructurar la empresa GISA de la Generalitat, revisar todas las obras del Metro y túneles del Area Metropolitana, y extraer de la crisis un punto de partida para la reforma integral de El Carmel, han sido todas las decisiones tomadas hasta ahora.

Treinta años después de la retirada del alcalde Porciolés, y con casi tres décadas de administración autonómica, es absurdo considerar los hechos como un lastre del urbanismo franquista y limitar su peso político a una cadena de errores técnicos o imprevisiones. Debatir sobre imprevisión o negligencia, ha sido entablar un debate falso que ha tardado en morir el tiempo de nacer porque sus conclusiones estaban cerradas de antemano. Debatir sobre imprevisión o negligencia ha sido en este caso una forma de no-hablar de política y economía política, de la explotación del suelo y el subsuelo, de los barrios acosados por una ciudad en obras que nunca se acaban, o de la complicidad entre las instituciones y el "interés privado".

Hay un dato que ofrece un punto de partida para abrir el debate real. Cuando ya enfrascadas en una cadena de acontecimientos de difícil control y obligadas a tomar una decisión, las autoridades se encuentran con que las dos decisiones posibles -rellenar el túnel o dejarlo abierto- tienen un riesgo similar. Cabe preguntarse entonces cómo se llega a un punto en el que cualquiera de las opciones a mano puede multiplicar las dimensiones del desastre. La dinámica que conduce a este callejón sin salida no es una casualidad técnica ni una negligencia circunstancial, sino un modus operandi generalizado e inseparable del modelo político y económico de Barcelona. Es además, en sentido lato, un ejemplo de la dinámica capitalista, empeñada en doblegar hasta el límite las fuerzas y las capacidades de las personas, el territorio, la existencia, hasta que provoca crisis en las que cínicamente sus representantes políticos se erigen como los cirujanos que arreglarán el problema en nombre del interés general.

Valoraciones y lugares comunes

Sobre los hechos ha planeado todo el rato la idea de la "trágica paradoja", el Metro reivindicado y esperado durante años que, cuando llega, trae la destrucción y el miedo. Los lugares comunes y las simplificaciones que se están deslizando alrededor de los hechos, son fruto precisamente de la descontextualización política e histórica de los acontecimientos. Un titular de La Vanguardia hablaba de "La fatalidad del Carmel", como si aún los redactores no tuvieran muy claro si atribuir lo ocurrido a una responsabilidad material o a una metafísica mala suerte.

Cuando un acontecimiento de esta magnitud trata de comprenderse como un hecho fortuito y aislado, es natural que haya una parte que se remita siempre a una mala jugada del destino. Así especie de resignación optimista, que considera barbaridades como la que hemos podido presenciar en estos días, son "los costes del progreso", se hace un lugar privilegiado en la conciencia.

En estos momentos, El Carmel no forma parte de los cincuenta proyectos prioritarios de la planificación estratégica, pero se encuentra rodeado por los cuatro costados de un proceso de expansión y transformación al que no es ajeno y que, incluso estando en un segundo plano, ya le ha costado caro. Qué intereses y qué necesidades median para que el metro llegue hoy a El Carmel, hay que verlo dentro dos ámbitos. La fase actual del proyecto Barcelona empeñado en "optimizar la explotación del 'poco' suelo apto para usos urbanos, aplanando para este fin todos los obstáculos históricos, ambientales y sociales que ofrezcan resistencia". Y su espacio geográfico e histórico, la explotación de Collserola y su valor potencial para la economía especulativa.

Explotación del territorio y colaboración público-privada

A principios de enero, en el auditorio del Colegio Oficial de Arquitectos de Barcelona, un arquitecto "joven y brillante", defendía sus proyectos en Valencia, Zaragoza, Logroño y por supuesto Barcelona, como una lección de "cuánto puede dar de sí una zona verde" mediante el uso y la explotación del subsuelo, con soterramientos, plataformas elevadas, etc. Su entusiasmo coincide con las exigencias de los técnicos y de los teóricos del urbanismo capitalista que consideran obsoleto el actual sistema de planificación urbanística y reclaman

una planificación en tres dimensiones: vertical, horizontal y subterránea. Paradójicamente, el aula donde se celebraba la conferencia coincidía con la exposición Parks Attacks, que recoge zonas verdes conquistadas por luchas vecinales en algunos barrios de la ciudad y que en el caso del Forat de la Vergonya, un proceso que hoy ya dura cuatro años, los vecinos han conseguido frenar la intención municipal de instalar un parking.

La explotación del subsuelo se ha convertido en un aspecto imprescindible del desarrollo urbano. El negocio subterráneo va incluido en el pack de la inmensa mayoría de grandes edificaciones. Instalaciones deportivas, hoteles, museos, edificios singulares o grandes bloques de viviendas, incluyen plantas de subsuelo, para parking o para el propio espacio comercial de la edificación. Este uso generalizado está normalmente asociado a necesidades logísticas o posibilidades de negocio, pero nunca a mejorar las necesidades y la calidad de vida de los barrios. El caso del barrio de Sants es significativo. Mientras la ampliación de la estación que incluye un gran centro comercial, un edificio de 22 plantas y el soterramiento de los aparcamientos, conlleva la expropiación y el derribo de tres manzanas, la reivindicación de soterrar las vías que al otro lado del barrio se reclama desde hace años, es una cuestión sistemáticamente desatendida.

Volviendo a lo que nos ocupa, las infraestructuras son una de las principales señas de identidad del stablishment político catalán, y en el caso de carreteras o ferrocarriles, incluyen la perforación del subsuelo o de los obstáculos naturales que se interpongan en su camino. Más allá de controversias coyunturales como la referente al paralizado túnel del Horta, la interminable transfiguración de la ciudad y la multiplicación de las comunicaciones externas, con el fin de potenciar el transporte privado o la reducción de los tiempos del transporte colectivo, está fuera de cualquier discusión. El crecimiento de estas infraestructuras, que se financia con inversiones fundamentalmente estatales, se ha convertido en una de las principales fuentes de negocio para las multinacionales de la construcción, uno de los ámbitos en los que se puede observar con mayor claridad el método empresarial aplicado desde las instituciones, y donde se plasma de manera más estrecha la llamada "colaboración público-privada".

Este modelo ha parido en los últimos años un proceso en el que la mínima estabilidad de la vida y el paisaje urbano es imposible, donde los derribos y las calles abiertas en canal son la normalidad en vez de la excepción. Esto refleja la velocidad, el cortoplacismo y el delirio que hoy están conformando el alma de esta ciudad. El documental "El Forat" de Falconetti Peña, dedicado a la lucha vecinal en el Forat de la Vergonya, realiza un acertado paralelismo entre los estragos causados por los bombardeos del ejército fascista durante la guerra civil y el estado de las calles por el sinfín de obras, derribos, desahucios, solares, desalojos, que hoy componen el paisaje cotidiano de barrios como El Besòs o Ciutat Vella. En el caso concreto de Ciutat Vella, operaciones como la de Illa Robadors, el solar de las antiguas piscinas Folch i Torres o el Mercat de Sta. Caterina, reiteran un esquema basado en la conquista del territorio y la imposición de un agujero en el espacio, donde el vacío mismo o las obras que pueden durar hasta casi una década (es el caso del Mercat), degradan la zona provocando la hemorragia vecinal, el cierre de comercios y la desertificación social y económica de la vida en la zona. Este proceso se acompaña de la acción incesante de inmobiliarias y grupos financieros, para adquirir edificios y solares al precio más bajo posible, con métodos que van desde la adquisición masiva como el caso

reciente de un pasaje en la calle Hospital, o formas de presión y amenazas que incluyen la degradación física e intencionada de los edificios, las amenazas o los falsos argumentos legales para intimidar a personas mayores. Para entender la magnitud que alcanza todo esto, su velocidad y sus dimensiones, es importante señalar cómo incluso población con un cierto estatus económico instalada en el barrio en los últimos dos años y que paga alquileres de por sí desorbitados, están sufriendo presiones para dejar sus viviendas, porque los promotores pueden llegar a cuadruplicar sus beneficios alquilando a turistas, y por días, estudios de 25 m2 por los que hoy ya se pagan entre 600 y 1.000 euros.

Esta relación entre velocidad, corto plazo y beneficio, es uno de los fundamentos que atraviesan el modelo Barcelona, y debería ser uno de los elementos claves para entender los hechos de febrero en El Carmel.

La explotación de Collserola

El Carmel se encuentra en el corazón de un espacio natural reiteradamente agredido y profusamente agujereado por el sistema de comunicaciones de Barcelona con el Área Metropolitana. De hecho, en 1974, el mismo barrio sufrió una situación parecida, después de que dos familias tuvieran que abandonar sus casas por las grietas que provocaron las obras del Túnel de la Rovira. "Collserola está atravesada por líneas de alta tensión, autovías y vías de tren que fragmentan el territorio como una cuchillada" (Collserola a Barcelona: Historia de un desencuentro, en "Barcelona Marca Registrada, Un modelo por desarmar", ed Virus). La llegada del Metro a El Carmel forma parte de un proceso histórico y de una concepción del desarrollo, las comunicaciones y la relación-gestión del territorio, que en las últimas tres décadas, lejos de atenuarse, aumenta en velocidad y envergadura de la invasión del parque natural: "7.500 hectáreas calificadas de espacio forestal; contacto con la ciudad, a menos de cinco kilómetros de Plaza Catalunya; posición central en el área metropolitana, alrededor de la cual giran las ciudades y las vías de comunicación".

La primera fase de lo que Can Masdeu, Can Pasquall y el Col.lectiu Agudell han definido como el "sitio a Collserola", ocurre entre finales del siglo XIX y los años 30 del siglo XX, con la anexión paulatina al núcleo duro urbano de las zonas que hasta entonces formaban su periferia rural. La segunda, se extiende durante el desarrollismo franquista de los 60 cuando se conforman los actuales barrios "sin ninguna obligación por parte del constructor ni del municipio de hacer escuelas, transporte público ni ningún equipamiento", y cuya misión en el caso de los más pobres y hacinados era canalizar, concentrar y controlar a la población inmigrante. La tercera fase abarca desde 1976 cuando se aprueba el Plan General Metropolitano, cuya filosofía de fondo desarrollista se mantiene intacta a pesar de la "sensibilidad medioambiental" incluida en normativas posteriores, hasta el 92 aproximadamente. En esta época se realizan obras como el túnel de Vallvidriera con un presupuesto de 22.000 millones de pesetas, y que multiplicó por cuatro el volumen potencial de tráfico en la zona, o la edificación en Vall d’Hebrón de infraestructuras para los Juegos Olímpicos. La cuarta fase, en la que nos encontramos, coincide con el pistoletazo de salida que alrededor del 2004, y desde 1994, dicta un nuevo proceso de transformación y expansión. Aquí el objetivo principal está en la cara B del monte, la menos urbanizada y la más codiciada por tanto, y sometida a una la presión especulativa que pretende recalificar la mayor extensión posible de terreno, o la rentabilización de zonas no urbanizables con

infraestructuras de ocio como campos de golf.

Esto no quiere decir que el Metro llegará a El Carmel como un daño colateral o una respuesta real a las necesidades y a las reivindicaciones vecinales. El Carmel tiene en común con El Besòs la condición de ser un "marco incomparable" incoherente consigo mismo. Un espacio privilegiado ocupado por un urbanismo precario y una población cuyo poder adquisitivo e imagen de marca no se ajusta al valor de cambio que puede alcanzar el suelo en esta zona. Si El Besòs es "la ciudad que se abre al mar", un valor añadido que no puede desperdiciarse, El Carmel y toda la cara barcelonesa de Collserola, es la ciudad que mira desde arriba, la posición elevada, un valor añadido que no puede desperdiciarse. La instalación de infraestructuras metropolitanas, en este caso de transporte, no tratan de arreglar o responder a necesidades del presente sino imponer y crear las condiciones de "la ciudad de futuro".

El agujero de El Carmel no es una excepción en el tiempo. El Futuro, con esas mayúsculas de las que gustan el ejército de los negocios, los hombres grises de la planificación urbanística y los dirigentes políticos, tardará poco en llegar. Con todos sus costes.

www.cadizrebelde.com

---

https://ppcc.lahaine.org/todos-los-agujeros-de-el