

Allargar les obres de La Sagrera-Sant Martí més que les de la Sagrada Família?

L'estació, tal com es configura en el projecte actual, serà l'edifici més gran de la ciutat, de dimensions comparables amb la Terminal 1 de l'aeroport. Tindrà dues entrades, l'una mirant al barri de Sant Martí i l'altra, al de La Sagrera. El nom "Barcelona-La Sagrera," que concorda amb "Barcelona-Sants," l'altra gran estació de la ciutat, provocaria confusió amb les estacions a La Sagrera. "La Sagrera-Sant Martí" resulta més explícit per als veïns de la ciutat.

La magnitud i complexitat del projecte d'estació intermodal, la concurrència d'administracions (Ministeri de Foment, ADIF, Renfe, Generalitat i Ajuntament) i la voluntat de fer-lo viable sense que les administracions n'assumeixin el 100% de la despesa han exigut trobar fórmules imaginatives per al finançament. El cobriment de les vies es fa a càrrec de l'Ajuntament, que compta pagar-les amb les plusvàlues de deu mil pisos que s'inclouen en la remodelació urbanística. I per a l'edifici de l'estació, Adif compta obtenir **de 300 a 350 milions d'euros** per la concessió a 60 anys dels 5.800 m² de superfície comercial a la estació mateix, més les plusvàlues dels 35.000 m² d'hotel (unes 800 places), 123.000 m² d'oficines i 22.000 m² d'un centre comercial adjacent a l'estació. Aquestes edificacions van ser pactades en el seu moment entre l'Ajuntament de Barcelona i el Ministeri de Foment, per desbloquejar el projecte davant les limitacions d'inversió per part de l'Estat.



La idea de recórrer a les plusvàlues urbanístiques per compensar el que l'Estat no aporta, la construcció del nou hotel i el nou centre comercial, no encaixa amb les polítiques que explica l'equip de govern d'Ada Colau a l'Ajuntament de Barcelona. Si es produís algun desacord durant la construcció de l'estació o d'algun dels edificis que formen part del conjunt, no sembla que les condicions siguin les més propícies per trobar-hi solucions.

Editorial Qui vol pertànyer a un Estat com aquest?

Assistim al que en diem judicialització del Procés. De fet, el *Procés* ja va començar, d'una manera oficial, arran de la sentència contra la reforma de l'Estatut. A partir d'aquell punt d'inflexió, la consciència col·lectiva que hi havia una altra possibilitat, que un nou país és possible, es va generalitzar. Ho vam veure en aquella multitudinària manifestació del 2010 i d'altres que en vindrien cada 11 de setembre.

Ara que ja fa set anys, l'estil del govern estatal —llavors del PSOE i després del PP— no ha canviat: fer-ho passar tot pels tribunals. La darrera: el govern ha portat al Constitucional els pressupostos aprovats al Parlament. Un exercici sistemàtic de l'Estat per intentar neutralitzar la majoria sobiranista i independentista creixent a les nostres institucions de govern.

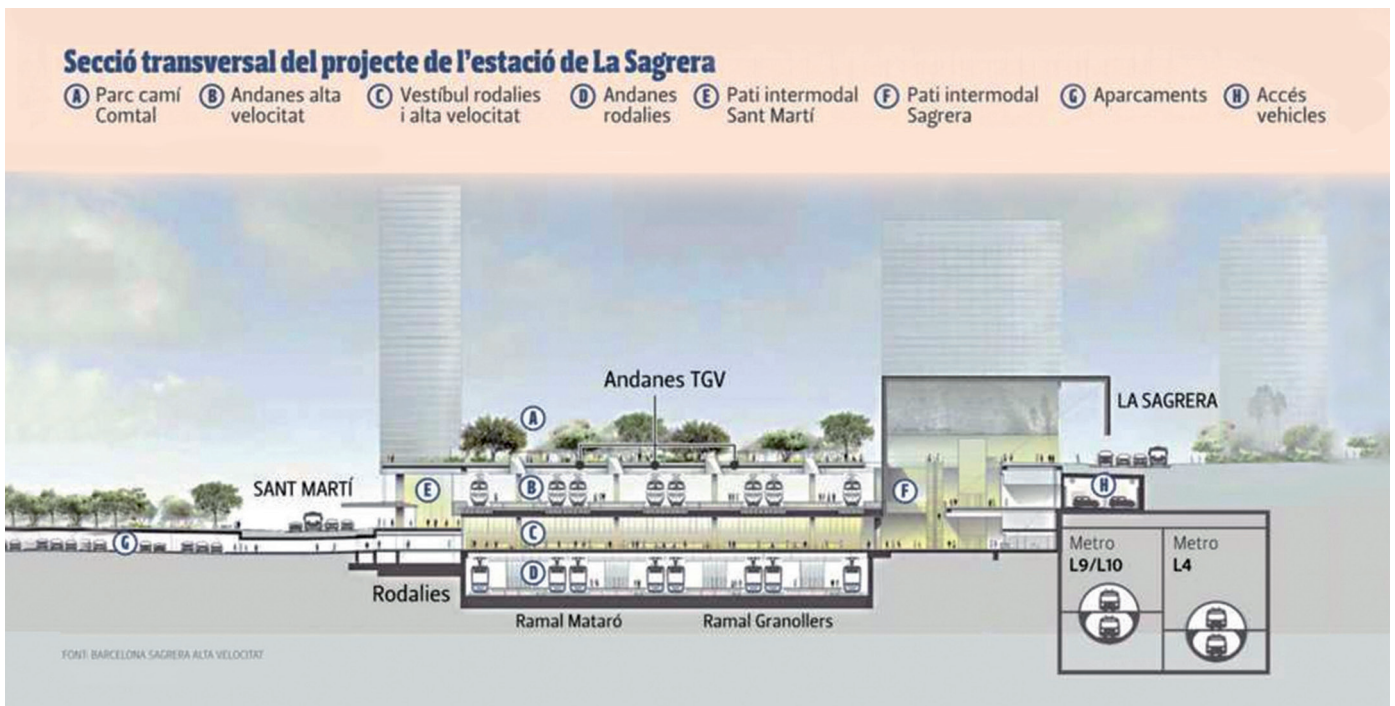
L'Estat nega així la raó política. Però negar el problema no el fa desaparèixer, i oferir diàleg limitant el tema de

conversa no és negociar ni dialogar. L'Estat evita l'única solució que ofereix l'abecé de la democràcia: el **referèndum**.

I precisament l'Estat ha portat als tribunals la consulta del 9-N. Ha estat un judici polític disfressat d'incompliment de la llei, una llei que s'entesten a fer passar per davant de les persones. El president Artur Mas, l'exvicepresidenta Joana Ortega i l'exconsellera d'Ensenyament Irene Rigau, així com l'exconseller de Presidència Francesc Homs, com a càrrecs electes, van actuar en resposta a un mandat dels vots que la majoria al Parlament els va dictar. La condemna d'inhabilitació ja s'ha fet efectiva sobre Francesc Homs com a diputat al Congrés, ja que era l'únic càrrec que estava en actiu. I ara esperem el judici contra la presidenta del Parlament, Carme Forcadell, per haver permès el debat i la votació sobre la independència. Fins i tot, el Senat no ha volgut cedir una sala al president Puigdemont per fer-hi una conferència.

El Procés arriba al moment més decisiu, quan cal més fermesa dels polítics i de la societat civil. I ja esperem més

(Continua a la pàgina següent)



Barcelona Sagrera Alta Velocitat

Després d'alguns treballs el 2008, les obres van començar amb certa intensitat el 2009 i al cap d'un parell d'anys van anar perdent embranzida fins a quedar aturades per falta de finançament. Es van reprendre el març de 2014, però al cap de dos mesos, el maig del mateix any, el Ministeri de Foment va detectar presumptes pràctiques corruptes per part d'alguns dels seus funcionaris, amb l'objectiu que una de les constructors cobrés més del que corresponia. El frau s'ha estimat en **133 milions d'euros** i hi ha 14 persones investigades. També es van trobar indicis que la qualitat de l'obra no es correspon amb els requeriments. Fomento –que va aturar les obres degut a aquests fets i va portar el cas a la Fiscalia Anticorrupció, sense informar degudament ni la Generalitat ni l'Ajuntament– no va reconèixer que havia aturat les obres fins al juny de 2016.

Mentre no acabin la investigació i l'auditoria en curs ni es pugui descartar cap risc per a la seguretat, Fomento no vol donar data per a l'execució de les obres. En el moment de redactar aquest article, les obres continuen aturades. A la reunió del dia 6 d'abril amb l'Ajuntament, el Govern central diu que reprendrà les obres abans de l'estiu, però no es determina la situació del pressupost ni la inversió prevista.

Segons la Cambra de Comerç de Barcelona, l'any 2015 va ser el pitjor de la història pel que fa a inversió de l'Estat en infraestructures a Catalunya: **736,3 milions d'euros**. Una xifra ridícula si tenim en compte el greu dèficit d'infraestructures, el caos de Rodalies i el cost total d'aquest projecte, que cap al 2010 s'havia avaluat en uns **2.250 milions d'euros**.

(Ve de la pàgina anterior)

enduriment de les tàctiques de l'Estat per intentar aturar el Procés, no sols als tribunals. Aquests últims dies hem sentit l'exministre Margallo confessant els favors diplomàtics que deuen als altres països, per evitar simpaties a la causa catalana a Europa i al món. El president Rajoy ha posat cara amable venint a Catalunya com un "Mr. Marshall", a prometre 4.200 milions d'inversions que ja fan massa tard per esperar que siguin un revulsiu per a uns ciutadans farts de promeses i de la *benevolència* d'aquest Estat.

Un Estat que ens vol fer creure –com va dir Rajoy durant aquesta visita, en què també aprofitava per buscar el suport d'empresaris– que *el poble de Catalunya* necessita que instàncies superiors vetllin per ell, per prendre decisions assenyades, per evitar cometre errors com a víctimes de la manipulació d'alguns polítics. No som prou intel·ligents ni prou adults per prendre decisions pròpies? D'això se'n diu com a mínim paternalisme. Un Estat que no ens vol ni lliures ni compromesos ni socialment feliços, sinó lligats, sotmesos i sense cap criteri. Un Estat on en l'únic que es posen d'acord els polítics de dreta o esquerra és

evitar la *desintegració d'Espanya*... Això té un altre nom, i no és *democràcia*.

Dia per dia, la població anem sumant raons, amb el convenciment que no volem pertànyer a un Estat que ens menysprea, que ens maltracta per acció i omissió. Que no defensa, ni dins ni fora, els nostres interessos, com ho faria un Estat que cregués en la riquesa del seu territori, social, econòmica i cultural; que no veu el multilingüisme com un valor sinó com una amenaça del qui se sent inferior. Que posa pals a les rodes del creixement i l'expansió perquè ens veu com un rival i ens vol fer creure que vivim en una societat dividida, enfrontada i violenta. Que limita la vida dels ciutadans que esperen que, amb els seus impostos, se'ls retornin uns serveis dignes en les escoles, en la sanitat, en el transport, en les infraestructures, en les pensions, en l'habitatge, en el benestar..... Ara el govern del PP ve a prometre inversions amb diners que ja ens deuen? I els socialistes, ens volen tornar l'estatut que es van "cepillar" el 2010?

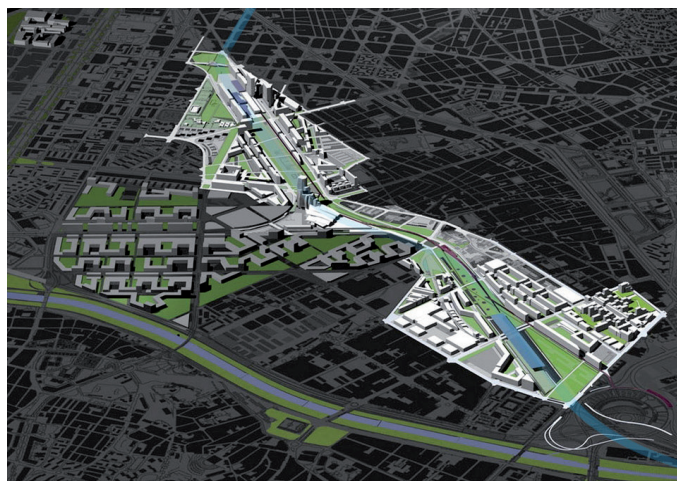
Qui vol pertànyer a un Estat com aquest?

Volem decidir el nostre futur.

El govern de l'Estat ha confirmat el 28 de març d'enguany que no té cap intenció de corregir el dèficit crònic en inversions a Catalunya. En concret no s'ha previst cap partida per a La Sagrera-Sant Martí des d'ara i fins al 2020, tret que s'hi destinés una part de la inversió anunciada per a Rodalies.

Si comparem les necessitats d'inversió que té Catalunya en infraestructures ferroviàries en conjunt (més de trenta mil milions d'euros segons els experts consultats) amb els mil milions anuals que en el millor dels casos hi invertiria l'Estat espanyol, i observant els recels demostrats per les comunitats autònomes, arribem entre altres, a les següents conclusions:

1. Queda demostrat que l'Estat espanyol no té cap voluntat de resoldre el dèficit d'inversions ni el caos ferroviari, que perjudiquen l'economia catalana i maltracten els ciutadans de Catalunya.
2. L'entrada en servei de l'estació de La Sagrera-Sant Martí és, a hores d'ara, una incògnita. No sols pels imprevistos inevitables en un projecte d'aquestes dimensions. També per la manca de finançament de l'administració espanyola, i per les possibles conseqüències de la corrupció de funcionaris d'Adif, que s'està investigant.
3. Les polítiques de l'Estat espanyol, i en particular la desproporció entre la inversió i les necessitats, demostren que Catalunya no podrà progressar mentre formi part d'aquest Estat.



La impossibilitat de decidir des de Catalunya a què es dediquen els recursos que s'hi generen, i la manca de proporció entre les necessitats i les inversions que fa l'Estat, fan inviable la continuïtat de Catalunya dins l'Estat espanyol. Si no revertim aquesta situació, no podrem evitar que les obres de l'Estació La Sagrera-Sant Martí s'allarguin més que les de la Sagrada Família, que, gràcies a les aportacions dels turistes, s'especula que podrien enllestir-se el 2026.

Josep M. Vázquez i Zacarías

Economista

Com viuen els veïns de Sant Martí unes obres que no acaben mai?

A banda dels greuges per les inversions, pels suposats fraus sobre l'obra ja feta i per la nul·la voluntat del Gobierno de España a acabar una obra que en el seu moment es va presentar com a emblemàtica per a la Ciutat, els veïns dels barri afectats, principalment Sant Martí de Provençals, pateixen cada dia els endarreriments -i ara la frenada total- de les obres, que han modificat en gran mesura la vida d'un gran nombre de persones.

Hem entrevistat Josep M. de la Concepción Martí, que viu al barri, és membre d'una associació de veïns i porta molt temps seguint els avatars d'aquestes obres, sobretot des que

es va jubilar. En Josep M. viu en una de les zones més afectades i ens ha transmès el seu neguit, que creu que la majoria del veïnat comparteix.

Eix: Com han reaccionat els habitants de Sant Martí en els vuit anys que han passat des de l'inici de les obres?

JM: Nosaltres no som contraris a les obres per disposar d'una estació, que segur que millorarà molt les interconnexions i afavorirà el transport públic, en especial si es connecta amb la línia 4 del Metro. Ara bé, des del moviment ciutadà i les associacions veïnals ens plantegem moltes reserves i, a part de l'incompliment de l'estat en inversions, volem que les altres administracions, Generalitat i Ajuntament de Barcelona, no ho utilitzin d'excusa per no actuar en tot allò que pot millorar la vida del nostre barri i també la de Sant Andreu.

Eix: Això significa que...

JM: Posaré un exemple: Sant Martí disposa d'un parc que ha de créixer fins a ser dels més grans de Barcelona, però ara una part està ocupada per les obres, s'ha anat degradant progressivament. Qui vagi al que queda del parc de Sant Martí trobarà un munt de gossos lliures, que hi pul·lulen. L'Ajuntament encara no ho ha regulat ni ha fet el manteniment necessari; l'enllumenat ja no està bé, per exemple. Com a conseqüència, molts veïns ja no hi van, no hi ha la canalla jugant i gaudint de l'espai públic. Volem recuperar aquest espai i, encara que els tècnics de l'Ajuntament han reconegut el problema, no s'han posat a solucionar-lo.

La majoria de les botigues properes a les obres han hagut de tancar, molta gent se n'ha anat. Això fa possible que



alguns especuladors comprin locals a preu molt baix, locals que, quan estigui acabada l'estació, se sobrevaloraran...

En la construcció de l'estació La Sagrera-Sant Martí hi ha dos conceptes: l'un, el nucli de connexió i intercanviador; l'altre, la macroestació que volen fer. Creiem que cal replantejar en total la macroestació. Als veïns no es fa falta cap superequipament comercial amb desenes de botigues, moltes d'elles franquícies de grans marques que no aporten res. Heu de tenir en compte que el projecte també inclou construir nous edificis d'habitatges privats, cosa que significa la incorporació de milers de nous habitants en un barri superpoblat.

Eix: La comunicació entre els barris també s'ha vist afectada?

JM: Efectivament, tenim una immensa "trinxera" que incomunica Sant Martí i Sant Andreu. Hi ha dos ponts, dels quals només un permet el pas de vehicles, i l'Ajuntament no ens dona cap solució, tret de plantejar fer-ne un altre només per a vianants. Entenem que hi ha problemes tècnics, però els habitants dels dos barris ens trobem aïllats, incomunicats.

Hi ha dos temes més que romanen aturats: l'un també es relaciona amb el parc, i és que no s'acaba de fer el complex de l'església de Sant Martí de Provençals; històricament, l'ermita original era el nucli del poble al segle X, va ser remodelada en estil gòtic tardà al segle XV i acabada al segle XVII amb detalls barrocs. Aquesta església no està en condicions de ser valorada com cal. L'altre tema són les troballes arquitectòniques romanes que han aparegut en les excavacions de les obres, part de les quals ha estat novament soterrada, i amb la resta creiem que s'hauria de fer un museu on exposar al barri la importància que va tenir aquesta zona de la ciutat.



Eix: I quines perspectives hi veieu?

JM: El Ministro de Fomento, que ens va visitar fa pocs dies, va dir que les obres es reprendran, però si això s'esdevé de veritat, només serà per acabar un col·lector d'aigües pluvials (col·lector de Prim), perquè en el pressupost estatal d'inversions no hi ha ni un euro més destinat a l'estació. La judicialització de les obres pel suposat frau també portarà a un estancament de llarga durada. El nostre objectiu ara és que, mentrestant, s'actui sobre el que hi ha per millorar l'entorn del barri.

La societat civil del barri està neguitosa, expectant de com evoluciona tot plegat i de si els acords amb l'Ajuntament es compleixen, ja que no tenim cap capacitat d'actuar sobre qui té els diners, que és l'Estat espanyol.

GRUP DE TREBALL DEL BUTLLETÍ EIXAMPLEM

COORDINACIÓ
Isabel Carrasco

DISSENY:
Lluís Riera

MAQUETACIÓ HTML:
Víctor de la Torre

LINGÜISTES:
Neus Falguera
Carme Gala

MAQUETACIÓ:
Carme Asensio

CONTACTA AMB NOSALTRES:
info@eixamplem.cat