

## **Macosa empieza a ser historia**

LAS PROVINCIAS 22 Octubre 2009 Paco Moreno

### **El derribo de las naves alcanza ya la mitad del complejo industrial La urbanización empezará en 2010**

El fibrocemento ha sido trasladado a vertederos controlados de l'Alcora y Cartagena

Decir que el 96% del fibrocemento y el 58% de las naves ya han desaparecido no es decirlo todo. El complejo industrial de Macosa es mucho más que eso, aunque esté a punto de desaparecer del paisaje de Valencia, gracias al desarrollo del Parque Central. Una visita ayer a la demolición constató que todavía hay mucha «nostalgia» por lo vivido en los muros industriales, como aseguró Joaquín Capilla, quien fuera director de la factoría entre 1983 y 1996.

Las nubes de polvo y la entrada y salida de camiones no impidió a una amplia comitiva recorrer una parte de los terrenos. Quedará en pie una sola nave, como testimonio de uno de los puntales del despertar industrial de la ciudad. El concejal de Grandes Proyectos, Alfonso Grau, explicó que la llamada fábrica de cuchillos (la cubierta tiene forma de dientes de sierra) estará dentro de una parcela escolar de 16.000 metros cuadrados, uno de los equipamientos del nuevo barrio y que los vecinos piden adelantar cuanto antes.

La previsión es que los derribos acaben a finales de noviembre, por lo que después de la reparcelación, Grau estimó que a lo largo de 2010 pueden empezar ya las obras de urbanización, al menos en la parte más próxima a la calle San Vicente Mártir. Por el otro lado circulará el tren de alta velocidad en superficie, además del resto de líneas de larga distancia y cercanías. El soterramiento de las vías no será una realidad hasta 2014.

Un complejo proyecto cuyas fases se articulan para facilitar que las obras urbanísticas no se solapen con las ferroviarias, según precisó el director de la sociedad Parque Central, Salvador Martínez. El derribo es posible gracias al permiso de la promotora propietaria de los terrenos, a cuya cuenta se cargará el coste de la demolición y retirada de residuos.

Las cifras asustan por la enormidad del encargo. Un total de 31.000 metros cuadrados de fibrocemento, material cancerígeno, una superficie que equivale a la de tres campos de fútbol.

Respecto a los escombros, las naves suman 88.000 metros cúbicos de material, donde destaca el edificio de oficinas de Macosa, de 25 metros de altura.

Todo este volumen irá a parar a vertederos controlados, aunque una parte sustancial podrá reutilizarse, como el hierro y el hormigón triturado. La uralita será depositada en L'Alcora y Cartagena, según el director de la obra, Carlos Rodrigo, quien comentó también que a principios de noviembre será demolido el edificio que recae a la calle San Vicente Mártir, por lo que durante unos días será necesario cortar un carril al tráfico de coches.

#### **Pantallas de neopreno**

«Utilizaremos un sistema poco habitual en los derribos, al colocar pantallas de neopreno entre la calzada y las máquinas, para que sirvan de protección. El derribo ha dejado fuera una fábrica de pan en funcionamiento, así como la antigua factoría de Hierros Hijos de Miguel Mateu, al no alcanzar un acuerdo la sociedad Parque Central con los actuales propietarios.

Debido a que el futuro planeamiento urbanístico choca con el mantenimiento de la fábrica, uno de sus extremos será demolido para reconstruirse al otro lado. Grau insistió en que conforme avancen las obras del túnel hacia la estación Central, se irán abriendo las calles entre los barrios de Malilla y Cruz Cubierta.

Varios representantes vecinales también participaron en la visita. «¿Qué van a hacer cuando todo esto sea un solar?» fue la pregunta que más insistieron a los técnicos y al concejal.

La respuesta está en manos de los propietarios, a juicio de Salvador Martínez. La empresa dejará el muro perimetral de las fábricas en pie y, de momento, está descartado que una parte de los terrenos se utilice de manera provisional como aparcamiento de coches.

El desescombro ha provocado quejas vecinales por el polvo que levantan los camiones, según la versión de la asociación de vecinos. No obstante, el director de la obra respondió que la información que tiene es justa la contraria, de que apenas se ha notado la acción de la maquinaria y camiones. El concejal de Grandes Proyectos recordó los plazos que seguirá el Parque Central. Ahora está en obras la línea provisional en superficie, que llegará a una estación también provisional, entre el paso elevado de Giorgeta y la calle San Vicente Mártir.

La estación definitiva, diseñada por el arquitecto César Portela, ya ha recibido el visto bueno de la Conselleria de Cultura. Un canal de acceso desde el bulevar sur permitirá que todos los trenes lleguen en subterráneo, lo que permitirá conectar calles separadas por la llamada «barrera de hierro». El paso elevado de Giorgeta no tendrá que ser demolido por esta última obra, debido a que los técnicos idearon un diseño que permite cruzar el túnel entre las pilastras. «No podíamos permitirnos tenerlo dos años cortado al tráfico», dijo Grau.

Sí que habrá que hacer una instalación provisional, un enorme pontón, en el actual túnel de Germanías. «Como dije a los vecinos de San Marcelino, también digo a esos vecinos que perdón por las obras, pero luego estarán mejor», explicaba. A unos metros, Capilla señalaba el lugar donde fabricaron 154 locomotoras para Brasil, un modelo que resultó ser el «mayor que se había hecho con motores diesel». Con un peso de 180 toneladas cada una, fue uno de los emblemas de la fábrica, sobre cuyos restos caminó ayer con una sonrisa de nostalgia.