

## Las Provincias 28.12.2009

### **El 90% de los escombros de Macosa se reutiliza en obras públicas y construcciones**

PACO MORENO | [VALENCIA](#).

Una de las mayores demoliciones industriales en los últimos años, con permiso de la antigua planta de hidrocarburos del Grao, ha finalizado prácticamente. Las máquinas ya han dejado de tirar paredes de las viejas fábricas de Macosa, el complejo ferroviario de la calle San Vicente Mártir, convertido en un ejemplo de la reutilización de materiales.

No en vano, la sociedad Parque Central estima que el 90% de los áridos (escombros) se podrán reutilizar en distintas obras públicas y construcciones. Una máquina conocida como «la machacadora» ha trabajado a pie de obra para triturar los restos de hormigón, ladrillos y cemento que se dejaban caer en una especie de tubo enorme giratorio.

Por el otro lado salieron 21.900 toneladas de fina grava, arena o piedra de pequeño tamaño, dependiendo del tipo de triturado. Este proceso es uno de los que se pueden ver en un documental realizado por la sociedad, donde se explica todo el proceso de demolición y posterior reciclaje. La intención, explicó el director de la entidad, Salvador Martínez Císcar, es colgarlo en la web ([valenciaparquecentral.es](http://valenciaparquecentral.es)) para que el público conozca de primera mano toda la obra.

Los áridos es sólo uno de los apartados del proyecto, donde también destaca la retirada de 610 toneladas de fibrocemento. Los operarios han bajado a mano el temido material de las cubiertas de las naves, debido a que contiene unas partículas cancerígenas. Los estrictos controles pueden verse en el documental, como el análisis periódico de muestras del aire o las duchas en cabinas especiales, donde hasta el agua que servía para limpiar los trajes protectores se descontaminaba.

Al tratarse de un material tan sensible es imposible el reciclaje de las placas de uralita, que han ido a parar a vertederos controlados. Los palés eran recubiertos de plásticos antes de ser cargados en camiones. No sucedió lo mismo con el acero y el hierro, un material codiciado en este tipo de obras porque el proceso de reciclaje y posterior utilización es de lo más rentable. No en vano, se ahorra un 70% de energía al comparar el mismo kilo de material que si fuera nuevo.

En total, se han retirado 1.754, lo que equivale al tendido de 30 kilómetros de vías de ferrocarril. Para tener una idea del volumen recuperado, una unidad del metro de 60 metros de largo de la serie 4.300 pesa 122,8 toneladas.

Los camiones han realizado 185 viajes hasta las plantas de tratamiento. «No se crea ni se destruye, sino que se transforma», dice el relato en otro momento de la descripción de las obras.

De las antiguas naves de Macosa sobrevive una nave, que se destinará a un equipamiento escolar y que es conocida como nave de cuchillos por la peculiar forma de su cubierta. El resto es ya un gran solar que espera la reparcelación del sector urbanístico y el inicio de las obras de urbanización.

La asociación vecinal de Cruz Cubierta pidió un uso provisional de los terrenos como aparcamientos, aunque es improbable que esto suceda. El derribo fue facilitado por la petición del Ministerio de Fomento de parte del espacio que ocupaban las fábricas para el tendido de las vías provisionales del AVE.

Todavía quedarán varias fábricas en el entorno, cuyos propietarios prefirieron no participar en la demolición anticipada. En la parte próxima al paso elevado de Giorgeta, la empresa Adif prosigue con la construcción de la estación provisional del AVE, que entrará en servicio en diciembre de 2010.

El derribo no estuvo exento de dificultades, como fue el edificio de oficinas que recaía a la calle San Vicente Mártir. La empresa adjudicataria utilizó unas enormes pantallas de caucho para evitar la caída de cascotes en la calzada.