



LA POLEMICA DEL LLOBREGAT

LA oposición manifiesta de los ciudadanos y autoridades locales de la comarca del delta del río Llobregat a la realización del proyecto de desvío del tramo final del río, ha alcanzado durante los últimos días su punto más álgido. Tanto los corresponsales de los diarios barceloneses en los núcleos urbanos afectados, como los propios responsables del montaje de las informaciones, han procurado destacar tipográficamente la oposición al desvío del «expresado» río, que flanquea la cañi-

aguas residuales y la extracción de áridos, que son sustituidos por escombros.

El trasfondo económico de la lucha por el desvío radica en las necesidades de expansión de la zona portuaria barcelonesa y en los beneficios que reporta la extracción de áridos —por una parte—, y las empresas deltaicas, los agricultores, las empresas turísticas afectadas por el nuevo cauce y el Ministerio del Aire (según el sociólogo Campo) —por la parte opuesta al desvío—.

Las razones que argumentan los

Pablo Morata

barcelonesa en la vertiente Sur de la montaña de Montjuich.

Entre las acciones concretas relativas a intentar que las obras de desvío no se lleven a cabo, destaca el acto celebrado el domingo día 27 de abril, en el que —bajo la presidencia del alcalde de Prat de Llobregat— el historiador Jaime Codina (ex alcalde y concejal), el técnico José Ferrer (también concejal) y el sociólogo y periodista Manuel J. Campo, expusieron ante mil quinientas personas reunidas en el Centro Artesano los motivos de diversa índole que justifican la oposición al desvío, así como los intereses económicos que hay detrás de los partidarios de dicha obra pública.

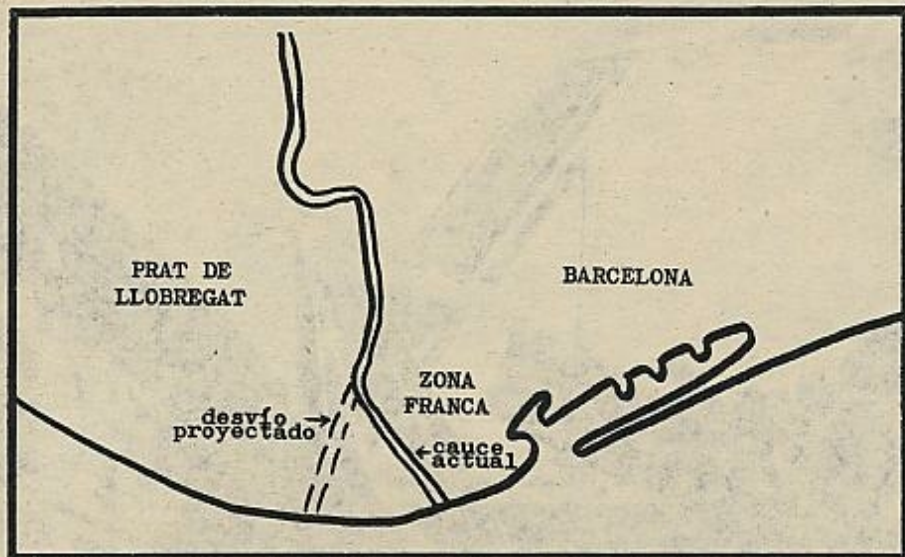
De lo expuesto en el mencionado acto informativo se deduce que la realización del desvío afectaría gravemente al equilibrio de las aguas subterráneas, cuya salinidad aumentaría rápidamente, hasta el extremo de convertir la rica zona agrícola deltaica en una zona seca e infraproductiva. También influiría el desvío del tramo final del río en las industrias localizadas en toda la comarca, cuyas necesidades acuosas actuales son satisfechas mediante las aguas subterráneas, y que, de llevarse a cabo el desvío, deberían «importar» el agua de uso industrial a un coste diez veces mayor que el actual. A este respecto, no hace mucho que **Mundo Diario** (16 abril) informaba que la factoría Seat había solicitado agua potable a Barcelona a causa de encontrarse la mitad de sus pozos salinizados. Según el concejal señor Ferrer, la capa acuífera más próxima a superficie tiene como causa de contaminación la filtración de

«conservadores» del cauce actual pueden resumirse en tres puntos:

1) Que la actual salinización de las aguas de los acuíferos del delta —bastante importante de por sí e inevitable— se vería notablemente incrementada con la apertura de la nueva desembocadura, toda vez que produciría un vacío en el subsuelo del cauce abandonado, al tiempo que se tendrían que traspasar aguas para permitir la continuidad de actividades de determinadas instalaciones industriales afectadas por la restricción de volumen de agua. Todo esto sin olvidar el aspecto humano, ya que existen pozos en el término municipal de Prat de Llobregat cuyo índice de salinidad se acerca a 1.400 mg/l., siendo el tope máximo señalado por la Organización Mundial de la Salud de 350 mg/litro.

2) Que las zonas de playa y turísticas situadas al Sur de Prat de Llobregat —Viladecans, Gavá y Castelldefels— experimentarían un aumento considerable de suciedad en sus aguas litorales y sus playas al aproximarse a ellas la nueva desembocadura del río (uno de los más contaminados, dada la gran densidad industrial que sus aguas padecen) y las futuras prolongaciones de la zona portuaria en los cuatro kilómetros y medio que «ganarían» el puerto barcelonés y sus zonas de servicio.

3) Que las trescientas y pico hectáreas comprendidas entre el cauce actual y el futuro canal, pasarían a estar situadas a la izquierda del río, con lo que en poco tiempo se produciría su anexión por la zona franca en detrimento del Prat, bastante limitado ya por las instalaciones del aeropuerto barcelo-



El trasfondo económico de la lucha por el desvío radica en las necesidades de expansión de la zona portuaria y en los beneficios que reporta la extracción de áridos, por una parte, y las empresas deltaicas, los agricultores, las empresas turísticas e incluso el Ministerio del Aire, por otra.

nés, la autovía de Castelldefels, algún club privado y las propias instalaciones industriales.

El Ayuntamiento pratense ha recibido la adhesión de cuatro municipios vecinos y afectados en caso de que el desvío se produzca. El Ayuntamiento ha presentado un recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo y ha solicitado que no se inicien las obras aprobadas. Veintiocho entidades locales han dirigido un escrito al presidente del Gobierno en el que exponen los argumentos que justifican su oposición a la realización del desvío y piden que no se lleve a cabo ninguna obra en el tercer tramo (este tercer tramo corresponde, según el proyecto, al cauce que debería ser desviado).

Mientras todo esto sucede, nadie olvida que el concurso de suabasta para las obras de desvío en el tramo tercero terminó el pasado enero, con la adjudicación de las obras —presupuestadas por los técnicos de la Dirección General de Obras Hidráulicas en más de ochocientos millones de pesetas— a una empresa licitante que ofreció una rebaja del 44,8 por 100 sobre la cifra del presupuesto, comprometiéndose a llevar a cabo las obras por menos de quinientos millones de pesetas. (Este hecho hizo que Salvador Rodríguez Paredes, de Prensa del Movimiento, se preguntara: «¿Cómo se hacen los presupuestos oficiales?», y «¿Cómo son posibles tantos errores, tanta contaminación, tanto perjuicio, por un lado, cuando, por otro, los técnicos solamente hablan de mejoras, y así han sido proyectadas, diseñadas y aprobadas hasta conceder la subasta de las obras, inclusive por concurso?», sin tener presentes los beneficios que la extracción de áridos significa para los adjudicatarios del concurso-subasta, y que seis días más tarde dicho informador comunicara a sus lectores «el secreto de la rebaja del siglo», criticando que los técnicos hubieran pasado por alto el detalle de que «al abrir el nuevo cauce del río Llobregat, se aprovecharán millones de metros cúbicos de áridos», y añadiendo que «después de este escandalizarse de muchos (por la diferencia antes aludida entre las cifras de presupuesto y adjudica-

ción), hay para mayor escándalo si analizamos que los técnicos que hacen los proyectos analizan bien poco».

A todo esto cabe añadir algunas de las declaraciones que el señor Roig, delegado del Gobierno en la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental, hizo recientemente a *Mundo Diario*. El señor Roig, entre otras cosas, dijo:

1) «Que la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental como tal, no ha promovido el proyecto del desvío del Llobregat».

2) Que «desde el punto de vista hidrográfico, es más cómodo, más seguro y menos arriesgado canalizar el Llobregat sin desviarlo», y que «el director general de Obras Hidráulicas y la Confederación no tienen por qué defender una cosa que no han hecho».

3) Que «desde el punto de vista personal, considero clarísima la necesidad de ampliar el entorno portuario».

4) Que «la única solución global es el trasvase del Ebro, que permitiría no abusar de un río tan honesto y trabajador como el Llobregat».

5) Que esta salinización no está producida por el desvío, por cuanto aún no se ha hecho. El problema es de excesiva utilización, y que «si no hay agua, no hay. La solución ya la hemos dado: agua del Ebro, que es la única en estos momentos».

6) Que «nos estamos hablando el agua de Gerona, que se les devolverá en el momento que la necesiten», y que «con el agua del Ebro podríamos liberar la de Gerona y dejaríamos de exprimir hasta la última gota y deteriorar tanto el Llobregat».

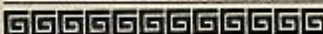
De las palabras del señor Roig se deduce que el conflicto de intereses existente entre la necesidad de ampliar el entorno portuario y la canalización del río Llobregat, caso de descartarse favorablemente hacia la realización del desvío, implicará menos comodidad, menos seguridad y más riesgo «desde el punto de vista hidrográfico».

Las necesidades de que las zonas portuarias barcelonesas sean más amplias parece ser que serán antepuestas a la seguridad de los habitantes de la zona deltaica. El

propio señor delegado del Gobierno en la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental dijo, en la entrevista antes citada, que «respecto a la solución apuntada de un posible trasvase de población, tengo que decir que se trata de una solución puramente nazi, fenómeno ya superado, afortunadamente». Pero si la población no va a ser «trasvasada» y las obras de canalización con desvío son menos seguras y más arriesgadas, no se entiende por qué desde las inundaciones de 1962 (tras las cuales el ministro señor Fraga declaró que la canalización del río sería acometida inmediatamente) hasta hoy (en que hay unas obras adjudicadas que no empiezan) han pasado doce años (con otra importante riada en 1971, que ocasionó pérdidas materiales de más de cinco mil millones de pesetas y cerca de cinco mil personas damnificadas).

Cerca de mil impugnaciones se presentaron al proyecto de desviación cuando éste salió a información pública. En un escrito del Ministerio de Obras Públicas, procedente de la Subsecretaría General de Proyectos y Obras, a algunos concejales del Prat se decía que «examinando el expediente que se considera y los razonados informes del ingeniero encargado, del ingeniero jefe, del ingeniero director y del abogado del Estado, considero que el desvío, objeto del proyecto que motiva esta información pública, parte de las conclusiones adoptadas por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de fecha 29 de enero de 1971. Que, por lo tanto no cabe discutir cuantos escritos se hacen sobre la procedencia o no del desvío».

Los responsables del puerto barcelonés quieren hacerlo crecer. A su expansión se oponen variados «rivales» económicos: empresas perjudicadas por la falta de agua, empresas turísticas que temen el final de sus negocios cuando las playas se ensucian, campesinos que creen que sus tierras dejarán de producir según los índices actuales y habitantes de un pueblo que ha crecido por su proximidad a Barcelona, pero que poco a poco va quedando estrangulado por la ocupación de terrenos que Barcelona necesita. ■



el arte
es algo vivo

GUADALIMAR

REVISTA QUINCENAL DE LAS ARTES



Esciben en el número 2:
Dionisio Ridruejo, Caballero Bonald, José Hierro, Juan Molina, Barnatán, Marín-Medina, Luaces, Ballester, Fábrega, Trujillo, Umbral, Antonio Gala, Miguel Logroño, Moreno Galván, Giral-Miracle, Semperre, Fernández-Braso, Jover, Pedrós, Pedro Crespo, Gómez Redondo y Carlos Cruz de Castro.

GUADALIMAR

Calle Zabaleta, 27-MADRID-2

- envío talón.
 giro postal.

Nombre: _____

Dirección: _____

Ciudad: _____

Suscripción anual (24 números):
1.200 ptas.

