

Barcelona llega a septiembre con 20 grandes obras por terminar

Calles cortadas, vallas y zanjas esperan a quienes regresan de las vacaciones

F. ARROYO / À. PIÑOL - Barcelona - 31/08/2009

Quienes se fueron de vacaciones con Barcelona abierta en canal y se reincorporen hoy a la ciudad la encontrarán ligeramente cambiada. Algunos de esos trabajos han terminado, pero Barcelona sigue siendo esta semana una gran zanja.

Quienes se fueron de vacaciones con Barcelona abierta en canal y se reincorporen hoy a la ciudad la encontrarán ligeramente cambiada. Algunos de esos trabajos han terminado, pero Barcelona sigue siendo esta semana una gran zanja. Los residentes en la zona norte, en los tramos de la Verneda que conectan con Sant Adrià por la línea 2 del metro, podrán, desde hoy, recuperar el suburbano, que ha estado varias semanas sin servicio entre las estaciones de La Pau y Pep Ventura. Ya no habrá que esperar los autobuses sustitutorios, pero ésa es una de las escasísimas grandes obras de la ciudad que se han terminado. Las otras de metro y ferrocarril siguen y aún habrá que esperar muchos días, semanas y meses, cuando no años, para disfrutar de su fin.

Justo en el final de la Diagonal (la numeración de las calles en Barcelona empieza por el extremo más cercano al mar), siguen las obras de la línea 9 de Gregorio Marañón y la zona universitaria y, como si de un continuo urbano se tratase, muy cerca está una de las obras que más trastornos producirán a los 70.000 usuarios diarios de la línea 5 del metro: la construcción de la nueva estación que se llamará Ernest Lluch, en la zona de Collblanc, casi en la confluencia entre Barcelona y L'Hospitalet. El Gobierno catalán y TMB han optado aquí por combinar autobuses que suplen el servicio de metro y un potente aparato de información que señala a los usuarios que pueden optar por otros sistemas de transporte. Estos cortes seguirán hasta noviembre.

Entre Horta y Vall d'Hebron, el túnel de la línea 5 está terminado y la superficie va recuperando poco a poco la normalidad. Incluso la plaza de Pastrana, que ha estado casi inutilizada por un pozo de ataque durante meses, empieza a ver cómo se retiran parte de las vallas que la cercaban. Es cosa de semanas, pero aún no está limpia de obras.

La parte de león del metro sigue siendo la línea 9 que se va expandiendo por la ciudad. En Lesseps, lo correspondiente al metro está ya listo, pero aún quedan restos, como si la propia plaza se resistiera a dejar de estar en obras. Son obras que siguen hacia la ladera de Collserola y que son ya apreciables en la confluencia del paseo de la Bonanova con la calle de Mandri, donde hay uno de los pozos de ataque de la obra. Pero los elementos más visibles se hallan en el entorno de la Zona Franca, tanto en el paseo como en la zona de Cisell. En la otra punta de la ciudad, sigue en obras la línea 11.

El centro de la ciudad, como el paseo de Gràcia, también nota por motivos diversos obras relacionadas con el metro. El paseo de Gràcia sufre cortes en la confluencia con Roselló por las conexiones del suburbano y en el tramo que va de Consell de Cent a Aragó, donde se adaptan los accesos a personas con movilidad reducida. La calle de Balmes tiene restricciones a la altura de la plaza de Molina, debido a las actuaciones que se realizan para conectar las dos líneas de Ferrocarrils de la Generalitat. Y la misma calle, entre Diagonal y Aragó, pierde varios carriles debido a la ampliación de las aceras promovida por el Ayuntamiento. Son menores, en cambio, las afectaciones en el entorno de la estación de Triomf, donde se actúa en el intercambiador entre el metro y Renfe.

El otro gran bloque de obras de larga duración son las relacionadas con las actuaciones ferroviarias: las de alta velocidad y algunas otras como el intercambiador de Sagrera Meridiana, que afecta a esta avenida a la altura de Felip II y a la confluencia de las calles de Garcilaso y Olesa. La misma calle de Felip II se halla en obras del AVE ya que es en su confluencia con Mallorca donde se acomete el pozo

de entrada de la tuneladora que horadará el túnel entre las estaciones de Sagrera y Sants. Este túnel seguirá por las calles de Mallorca y Provença, lo que hace que ambas estén afectadas por obras a lo largo de su recorrido porque la tuneladora necesita pozos de ventilación y de emergencia en su recorrido, varios de ellos ya en excavación en la calle de Mallorca. Esta vía sufre al mismo tiempo la instalación de los pilotes que reforzarán las pantallas junto al templo de la Sagrada Familia. El resultado es una obra casi continua entre las calles de Sicilia y Castillejos. La afectación en Provença se da justo en el otro extremo de la ciudad, junto a Josep Tarradellas y en Vilamarí y Nicaragua. Se trata de adaptar los servicios existentes y del inicio de la construcción de las pantallas del futuro túnel.

Sants ha pasado ya lo peor, pero aún quedan restos de lo que fue la gran obra de entrada de la alta velocidad. En la calle de la Riera Blanca se procede a la reurbanización de la zona, al igual que en la calle de Antoni de Capmany. Junto a la estación de Sants sigue cortado el tramo entre la estación y el parque de la Espanya Industrial, sobre lo que ya es un gran aparcamiento.

A esto hay que añadir las obras municipales. Sobre todo colectores (como el de la calle de Urgell) y mejoras promovidas por el *plan Zapatero*, por ejemplo, la misma calle de Urgell, entre París y plaza de Francesc Macià, donde se reforman las aceras. También en la Gran Via, entre Urgell y Aribau: se reforma todo el paseo peatonal. En la avenida de Roma se construye un aparcamiento y se amplía radicalmente las aceras. La plaza de las Glòries se despide del tambor que regulaba el tráfico, con vistas a mostrar un único nivel y a dar paso a la transformación de los Encants.

Lo que ya ha desaparecido de la ciudad para siempre es el viaducto del Guinardó.