

INFRAESTRUCTURAS



Imagen virtual de la remodelación; a ambos lados de los andenes, en el lado Llobregat de la estación, se observa el vestíbulo principal, que doblará su espacio actual

La estación de Passeig de Gràcia estará a punto en el 2014

El 16 de mayo se inicia la fase principal de las obras, que no cortarían el servicio ferroviario pero ocuparán un carril de la calle Aragó

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La remodelación de la estación de tren de Passeig de Gràcia se completará a mediados del 2014. Si se cumple este calendario, la actuación, de gran complejidad por estar en un lugar muy concurrido del centro de Barcelona y tener que llevarse a cabo sin afectar al servicio ferroviario, habrá durado casi cinco años. El 16 de mayo comienza la fase principal del proyecto, que se prolongará 16 meses. Se ampliará el vestíbulo principal, que pasará a tener 1.550 m² –más del doble que ahora–, se colocarán ascensores y escaleras mecánicas y se renovarán instalaciones. El resultado será una estación prácticamente nueva, más accesible y funcional que la actual. Las obras obligarán a ocupar un carril de Aragó.

La puesta al día de la estación es una asignatura pendiente desde hace muchos años. Con 15,5 millones de viajeros al año –unos 43.000 de media cada día–, es la cuarta estación de Adif no dedicada exclusivamente a servicios de cercanías más transitada de España. Por delante sólo tiene las de Barcelona-Sants, Madrid-Chamartín y Valencia-Estació del Nord. La estrechez de las instalaciones y la insuficiente dotación de medios mecánicos de acceso la han convertido en una de las

Los trabajos, de gran complejidad, arrancaron en octubre del 2009 y han sufrido varias demoras

más deficitarias de la red. Las actuales instalaciones casi no se han tocado desde 1992.

Las obras de la reforma comenzaron en octubre del 2009 con la previsión de que pudiesen finalizar en 24 meses. Pero este plazo ha acabado alargándose debido a las dificultades que han surgido

durante los trabajos previos de desvío de servicios, muy numerosos en ese enclave. La intervención tiene un coste de 12 millones de euros. Hasta ahora, además de desplazar las conducciones de electricidad, agua, gas y telecomunicaciones en la confluencia del paseo de Gràcia con Aragó, bajo la que está el vestíbulo principal, se han renovado el secundario y los accesos de Aragó/Pau Claris. También se han recrecido los andenes para facilitar la entrada y salida de los trenes.

Antes del comienzo de esta nueva fase, Adif ha llevado a cabo una inspección de edificios, viviendas y locales. A fecha de hoy, se ha efectuado el 90% de los exámenes previstos. El resto no se ha hecho porque los propietarios no lo han autorizado. Durante las obras se hará un seguimiento continuo para detectar cualquier afectación en los inmuebles.

Lo que queda por hacer es lo más costoso de la remodelación. Se ha dividido en cinco subfases. En la primera, de tres meses y medio de duración, se trabajará en el chaflán Besòs-mar del vestíbulo principal, en la zona de conexión con el metro. Se reforzará y recalzará la bóveda actual y se

La Generalitat quiere un Portbou logístico

■ La Generalitat estudiará las oportunidades de negocio de la estación de Portbou para atraer empresas de transporte de mercancías. El estudio, que elaborará con el Ayuntamiento y estará listo a finales de año, pretende justificar la necesidad de la llegada del tercer carril de ancho europeo (previsto para antes del 2015). El director general de Transport i Mobilitat, Ricard Font, señaló que además de la infraestructura ferroviaria tiene que haber una parte logística y empresarial. “Es necesario que vengan empresas y vean que hay una oportunidad de negocio para mover mercancías; en caso contrario, no saldremos adelante”, subrayó. / B. Julbe

colocarán pantallas perimetrales e interiores. Además, se completará el desvío de un colector. La segunda subfase, de dos meses y medio, se centrará en el chaflán Besòs-montaña, en la que se hará la misma operación. La tercera subfase es la más larga, de cinco meses y medio, y consiste básicamente en la excavación del espacio por ampliar. A continuación se abrirán los nuevos accesos a los andenes. La cuarta consiste en la adecuación de los nuevos espacios, la colocación de las instalaciones. Finalmente, en las subfases 5 y 6, se actuará en el chaflán Llobregat-montaña, que también crecerá.

Mientras duren los trabajos, las taquillas estarán en la calle, en unas casetas provisionales ya instaladas en el chaflán Llobregat-montaña de Pau Claris/Aragó. Los accesos del lado Besòs de paseo de Gràcia se cerrarán. Los accesos a la estación se harán por los de Pau Claris y Roger de Llúria (las entradas por las aceras montaña y las salidas por las mar). Al metro se accederá por las bocas del lado Llobregat de paseo de Gràcia, tanto mar como montaña. Las conexiones entre los dos sistemas de transporte se harán por la calle siguiendo unos itinerarios señalizados.

Para completar la remodelación de la estación de Passeig de Gràcia se abrirán nuevas salidas desde los andenes –dos por cada uno– entre las actuales, operación que tendrá mucha menos afectación en la propia instalación ferroviaria y en la calle que la que ahora comienza.●

El arquitecto de Glòries que dimitió por desavenencias con CiU ficha por el PSC

SILVIA ANGULO
Barcelona

Glòries, ese agujero negro en la trama urbana de la ciudad, no deja de dar problemas a la concejalía de Hábitat Urbano. Un verdadero quebradero de cabeza que parece no tener remedio no sólo por las dudas y la polémica que ha suscitado el nuevo proyecto –la movilidad o la idea de ubicar el Parlament–, sino también por

los desencuentros que está provocando en el equipo de Urbanismo. El último de los episodios está relacionado con la dimisión, la semana pasada, del arquitecto Daniel Mòdol, encargado del proyecto que se consensuó en el 2007 con vecinos y partidos políticos. Mòdol renunció por desavenencias y por falta de entendimiento con CiU y ahora ficha por el PSC para elaborar un plan alternativo al que está redactando

el gerente de Hábitat Urbano, Vicente Guallart.

Mòdol defiende una plaza de las Glòries con una Gran Vía en superficie para la entrada y salida de vehículos y la prolongación de la calle Diputació, que ayudará sustancialmente a organizar la movilidad de la zona. En su proyecto, la calle Bolívia también distribuye parte de la circulación en el entorno de este espacio. Se trata de modificaciones del proyec-

to de Guallart en las que el arquitecto estaba trabajando desde hacía cuatro meses cuando empezó a colaborar con Hábitat Urbano en el rediseño de la plaza.

El presidente del grupo municipal del PSC, Jordi Martí, quiere presentar su nueva propuesta para la plaza la semana que viene. Idénticos planes parece tener el equipo de gobierno, que desea acabar con cualquier polémica en torno a Glòries. El teniente de alcalde de Hábitat Urbano, Antoni Vives, tiene previsto mostrar un nuevo esbozo a asociaciones de vecinos y a los grupos de la oposición también la semana que viene. El proyecto del Ayuntamiento podría variar sustancial-

mente de la propuesta inicial. Sobre todo la configuración de la fachada continua de viviendas y equipamientos que se situaba en la calle Consell de Cent.

Muchos de los equipamientos previstos no disponen de programa, por lo que podrían disminuir su superficie, al igual que los inmuebles de vivienda libre. Ubicarlos en la fachada de Consell de Cent obligaría a efectuar una nueva modificación del Plan General Metropolitano y retrasar la reforma de la plaza. Por eso, se está trabajando en edificios de baja altura, en el caso de los equipamientos, con terrazas practicables que disminuyan su impacto en el entorno del gran parque.●