

GRAN BARCELONA

Un espacio gafado ▶ La última propuesta

Páginas 39 y 40 ▶▶▶

El exarquitecto de las Glòries tacha el nuevo proyecto de Trias de «inviabile»

|| Daniel Mòdol, técnico de la reforma durante ocho años, mantiene que el plan lleva al «colapso viario»

|| Desde los 90 se han gastado en la plaza un total de 66,5 millones en obras destinadas a desaparecer

XABIER BARRENA
BARCELONA

Pocas personas conocen el ámbito de la plaza de las Glòries mejor que Daniel Mòdol, el arquitecto que, desde el 2003 y hasta hace apenas un mes, ha dedicado buena parte de su vida profesional a estudiar, proyectar, dialogar e incluso negociar con los vecinos los detalles de reforma del espacio. Es quizá por eso que tanto el martes como ayer mismo fueron varias las consultas, tanto de los vecinos como de los partidos políticos de la oposición, que recibió. Mòdol, a su vez, derivó esas preguntas al ayuntamiento. Recibió el encargo de la administración socialista y la convergente le dejó acabar lo contratado, mientras, sin decirle nada, preparaba el proyecto que el martes se dio a conocer. Mòdol expresó ayer su opinión sobre el proyecto. Y quiso ceñirse, estrictamente a cuestiones técnicas objetivas. «Es una frivolidad inviable», afirmó. Sobre los aspectos meramente de proyecto, los cambios introducidos por el equipo de Hábitat Urbano, el exarquitecto de las Glòries afirmó no tener nada que decir más allá de que era lógico que CiU revisara el proyecto cuando entró en la alcaldía.

Hasta ahora se han gastado ya en la plaza en obras que deben desaparecer un total de 66,5 millones desglosados así: 32 en el escalétric viario, 3,5 en derribarlo, uno en el proyecto y 30 en el túnel ferroviario.

ESTUDIO DE MOVILIDAD // La principal crítica que vierte Mòdol es el nulo estudio de la movilidad que se ha hecho en el ayuntamiento. El urbanista, además, afirma que todo el esfuerzo de recorte económico («loable», según él) que hace Hábitat Urbano se verá compensado, necesariamente, por el sobrecoste que tendrá acondicionar la Gran Vía. «Ahora a las Glòries llegan 10 carriles, seis por el troncal, que es tráfico de paso, y cuatro por los laterales, de circulación local. El túnel tendrá, como mucho, seis. Habrá que reducir, por tanto, el número de vehículos que llegan a la plaza», sentencia. ¿Y cómo? «No habrá otra que abrir conexiones de la Gran Vía hasta las calles mar-montaña entre la plaza y el Besòs». Habrá que reformar, por tanto, la semicobertura inaugurada hace 10 años.

Segundo problema. «Han quitado del proyecto presentado hace un



▶▶ La Torre Agbar, con el interior del anillo viario de las Glòries en primer plano, el martes.

las cifras AÑOS DE INVERSIONES

32 millones de euros (al cambio de la época, unos 2.800 millones de pesetas) es lo que costó el escalétric viario que se inauguró en 1992 después de un año y medio de obras que comenzaron con el espectacular desmontaje del puente peatonal de la avenida Meridiana a la altura de la calle de Aragó.

3,5 millones es el coste previsto para las obras del desmontaje del tambor viario de las Glòries, la primerísima fase de remodelación de la plaza que comenzó en el 2008 y permitirá construir un gran parque rectangular con zonas verdes.

600 millones de euros era el coste estimado de la remodelación de la plaza de las Glòries, según el pacto firmado en el 2007, un monto que incluía soterrar los viales, crear una estación de metro y tren y reurbanizar la zona, y al que se habría de descontar 40 millones de la construcción del edificio administrativo Ona, que finalmente no se hará

140 millones es lo que costaba el túnel desde las Glòries por la Diagonal de 1,8 kilómetros y otro semidescubierto por la Gran Vía. Con el nuevo plan de CiU el proyecto se reduce 90 millones.

mes el túnel hacia la Diagonal. Por tanto, el colapso que provoca la curva de Marina, seguirá», dice antes de añadir un tercer factor: «Han eliminado también la apertura de la calle de la Diputació. Por tanto, el tráfico de la Meridiana –que a su vez recibirá más coches– deberá girar todo por Aragó». Conclusión del arquitecto: «Ese proyecto puede llegar a colapsar toda la ciudad».

¿PLAZA PLANA? // Otro punto que Mòdol censura es la presunta llanura de la plaza, según el proyecto de CiU. «Lo que provoca la pendiente no es el túnel del ramal de la estación de França, sino el que va a la Sagrera. Como en su proyecto también se construye por encima de esta galería, se puede afirmar que el suelo de la plaza estará a la cota 20 metros. Por otra parte, la cota de los extremos es invariable, porque son calles urbanizadas. Habrá, se quiera o no,

desnivel y pendiente». Y añade: «Está bien que sea así, es necesario», para desaguar la lluvia, por ejemplo.

Este profesor de Urbanismo en la Escuela de Arquitectura cuestiona también otro punto. Sin valorar que se densifique el frente de fachada –decisión de proyecto– sí apunta algunos sinsentidos. «Han colocado edificios justo encima del colector de aguas de lluvia de la calle del Escultor Claperós» y, por si fuera poco, «en el suelo sobre el túnel ferroviario que se quiere suprimir», lo que, como poco, retrasa la construcción del equipamiento hasta después de la eventual eliminación de la galería.

Un túnel cuya construcción, a principios de los 90, costó 5.000 millones de pesetas. Es decir, una infraestructura ferroviaria casi nueva en el centro. No es, precisamente, el tipo de instalación poco estratégica de la que toda administración gustaría desprenderse graciosamente. ≡

JULIO CARBÓ