

El tortuós túnel de l'AVE fins a Sants ajorna al 2010 el cobriment de vies

- BCN haurà d'adaptar als murs d'Adif el pla del calaix de 800 metres que es recolzarà a la galeria
- L'ajuntament pacta amb Renfe l'efecte d'una obra que crearà un parc i una rambla elevats



La caixa de formigó que cobreix les vies de la L-1 del metro a Sants a l'altura de la Riera de Tena, divendres. Foto: ALBERT BERTRAN

MÉS INFORMACIÓ

[L'estructura que tapa la L-1 desvela el nou paisatge](#)

RAMON COMORERA
BARCELONA

L'accelerat, i molt accidentat, últim any d'obres de l'AVE entre l'Hospitalet i Sants (fins al febrer del 2008) ha donat pas al seu contrari: la marxa lenta del principal projecte que acompanyava l'arribada del supertren i que havia de compensar el seu impacte amb una millora per a tot el districte. Es tracta de la cobertura de les quatre vies de les línies de Renfe amb un calaix de formigó a sobre del qual es crearan una zona verda i una rambla de 800 metres. En aquest alentiment s'han conjurat dos fets. Primer, la baixada, no reconeguda però real, de l'inici de noves inversions per

la crisi. Segon, els condicionants tècnics deixats per la tortuosa construcció de la galeria de l'alta velocitat en un subsòl difícil i amb uns murs que ara han de sostenir l'estructura que amagarà el secular dogal ferroviari.

La realitat és que mentre que sota terra fa un any i mig que circulen per una infraestructura ultramoderna milers de trens d'alta velocitat, a la superfície les coses segueixen igual en unes vies que usen diàriament centenars de combois de Rodalies i de mitjana i llarga distància. L'Ajuntament de Barcelona, administració que a través de Bimsa ha de realitzar les dues parts del cobriment del corredor segons el repartiment institucional pactat el 2002, només ha completat el calaix que tapa els rails del traçat paral·lel (costat mar) de la L-1 del metro, com es detalla a la pàgina següent.

El projecte constructiu de la segona obra sobre les vies (costat muntanya) que utilitza Renfe s'està ajustant ara a les complexes característiques dels murs i volta subterranis creats per Adif. D'aquesta manera, el possible inici dels

treballs ja ha saltat al 2010, amb uns terminis que van dels dos anys només per al calaix, als quatre si s'hi inclou

la urbanització d'aquest nou espai públic.

UNA DÈCADA DE TREBALLS / Un exemple mostra que aquesta adaptació no és una tasca fàcil. La construcció de la galeria de l'alta velocitat sota la Ronda del Mig, a la rambla de Badal, va constituir gairebé una epopeia, segons van reconèixer al seu moment tècnics vinculats a l'obra. Van ser necessàries injeccions massives de ciment a gran profunditat per consolidar un terreny amb inquietants bosses de baixa consistència. L'excavació es va fer en mina, a mà i amb avanços que es mesuraven gairebé per centímetres.

El barri de Sants, des de la Riera Blanca fins a l'estació central, passant per Badal i Riera de Tena, va registrar les primeres actuacions relacionades amb l'AVE el 2004. Des d'aleshores ja ha patit un quinquenni d'obres. Si es compleixen els nous terminis, quan arribi el 2014 es complirà la primera dècada amb moltes zones de cap per avall.

La traumàtica construcció, amb avaries molt freqüents i efectes a gran escala entre el 2006 i el 2008, del túnel de l'AVE en un corredor com el de Sants amb tant de trànsit i tan estratègic en la xarxa metropolitana, obliga a preveure i evitar qualsevol incidència dels nous treballs en la circulació de trens. Per aquesta raó, Bimsa manté una complexa negociació amb Renfe amb l'objectiu de realitzar de nit, en dies o períodes festius o bé durant l'estiu, les obres i talls de més impacte.

L'estructura que tapa la L-1 desvela el nou paisatge

- El punt negre del pla és un edifici de Badal-Capmany a dos metres dels trens



El calaix de formigó que cobreix les vies de la L-1 del metro a Sants a l'altura de la Riera de Tena, divendres. Foto: ALBERT BERTRAN



El calaix de formigó que cobreix les vies de la L-1 del metro a Sants a l'altura de la Riera de Tena, divendres. Foto: ALBERT BERTRAN

MÉS INFORMACIÓ

[El tortuós túnel de l'AVE fins a Sants ajorna al 2010 el cobriment de vies](#)

construcció del segon calaix. Si els vidres es possessin ara es trencarien amb l'oscil·lació que causarà l'assentament de la nova estructura de formigó. D'altra banda, des dels balcons i finestres dels tres primers pisos de Badal-Capmany els metros segueixen gairebé a l'abast de la mà i el seu pas es viu literalment en directe tots els dies de l'any.

R. C.
BARCELONA

Al costat mar d'Antoni de Capmany i entre Riera de Tena i Jocs Florals conviuen dues de les construccions més antigues i modernes del metro. Tocant a l'edifici catalogat de l'històric Ferrocarril Subterrani Transversal, com es llegeix en la seva façana coronada per quatre grans lleons i que TMB utilitza encara com a subcentral elèctrica, s'aixeca una flamant estructura que cobreix les vies de la L-1. És el gran calaix de formigó que va de l'estació de Mercat Nou a la de Santa Eulàlia. A peu de carrer de la primera parada, els trens se senten poc i es veuen només a estones pel lateral envidriat amb bigues en diagonal. Però de lluny, l'enorme mola canvia el paisatge i en la seva ruta cap a l'Hospitalet arriba a passar a només dos metres de l'edifici de quatre pisos de Badal-Antoni de Capmany.

És el punt negre d'un projecte que intenta, amb cost reduït, eliminar de la vista i l'oïda dels veïns la secular platja de vies que divideix Sants amb un trànsit ferroviari incessant. I també eliminar, amb nous passos transversals superiors, i l'ampliació dels inferiors ja existents a Riera Blanca, Badal i Riera de Tena, la incomunicació del barri.

VEGETACIÓ DIFÍCIL / Quan es completi el segon calaix, el llarg cuc grisenc serà encara més imponent. Amb l'extensa zona verda prevista en la seva superfície, les coses es veuran d'una altra manera, malgat que alguns veïns dubten que amb l'escàs gruix de terra que hi haurà sobre el ciment, puguin créixer arbres tan alts i ufanosos com els dibuixats a les imatges arquitectòniques.

En alguns trams de l'estructura on el tancament lateral no és massís, la col·locació de panells translúcids està pendent de la