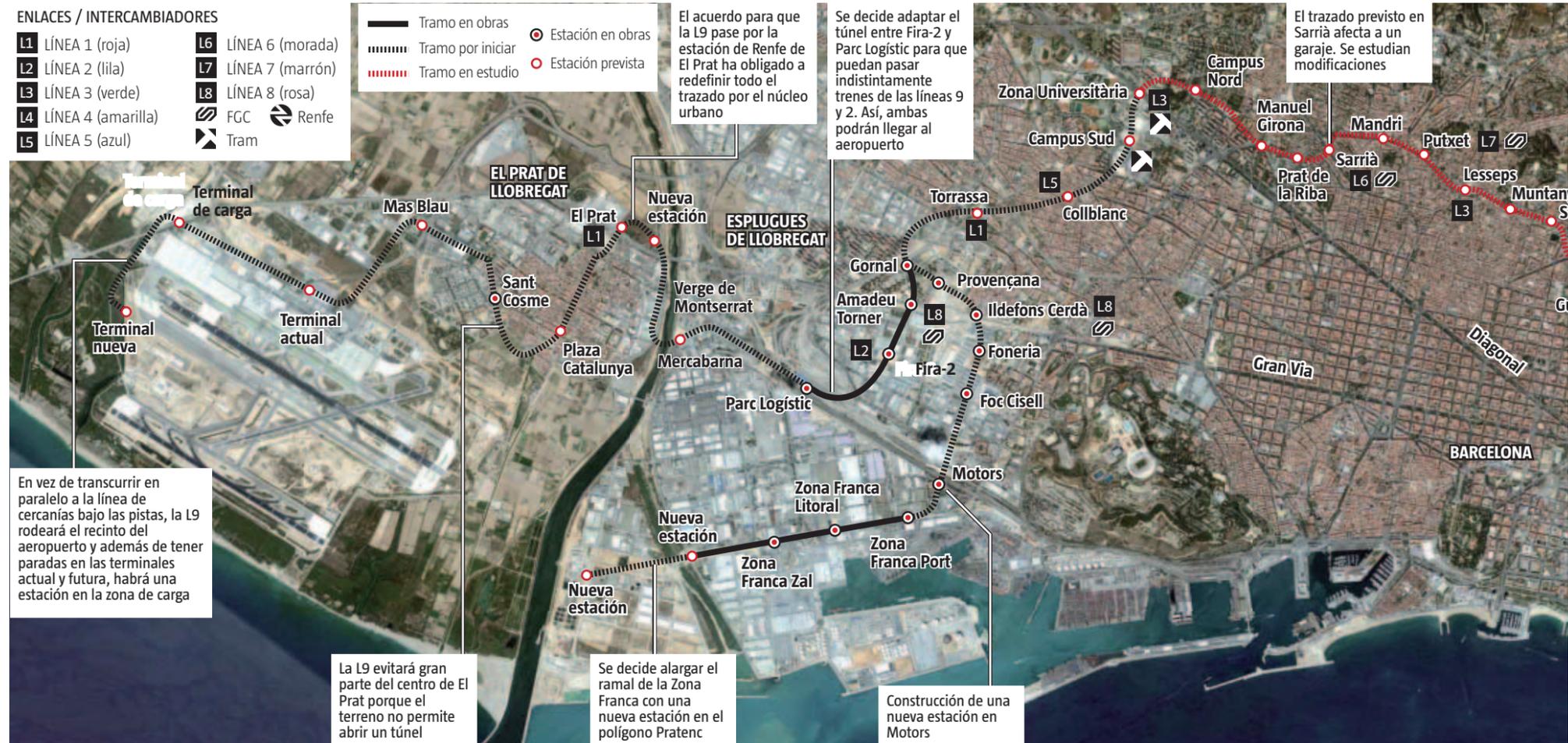


OTRA VEZ EL AGUJERO LA EVOLUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA 9

La línea 9 tendrá más de 46 kilómetros y enlazará Santa Coloma de Gramenet y Badalona con la Zona Franca y el aeropuerto



FUENTE: Google Earth

ÓSCAR MUÑOZ / FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

La mayor parte del proyecto de la línea 9 del metro “se dibujó con un rotulador de trazo grueso y ahora se está detallando con un lápiz de punta fina”. Así explica Manel Villalante, director general de Transport Terrestre, el trabajo de precisión que se está haciendo en este proyecto y que es especialmente complejo en el tramo central, el que debe enlazar Sagrera Meridiana con Zona Universitària y en el que se encuentra la estación de Maragall, que vuelve a estar en obras. La conselleria de Política Territorial y Obres Públiques encargó el año pasado estudios complementarios del subsuelo para determinar con precisión por dónde debe pasar el túnel. El objetivo es hacerlo con el máximo de seguridad.

De acuerdo con las primeras conclusiones de estos estudios, que darán pie a un nuevo proyecto, el subtramo entre Sagrera Meridiana y Mandri, que será perforado por la tuneladora que ya hizo el

El tramo central (Sagrera Meridiana-Zona Universitària) mantendrá las estaciones donde estaban proyectadas, pero el túnel podría desviarse ligeramente en algún punto

TRAZO GRUESO Y PUNTA FINA

tramo entre Can Zam y el Besòs y que posteriormente abrió otro entre el Triangle Ferroviari y el macropozo de Onze de Setembre, no sufrirá modificaciones destacables. Lo que se dibujó con el rotulador se aproxima mucho a la realidad. Así, las estaciones se construirán donde estaban previstas y el

trazado entre ellas seguirá la trayectoria que se había planeado. La reescritura en punta fina sólo podría corregirla mínimamente. Como mucho será cuestión de pocos metros. El otro tramo –Mandri-Zona Universitària– es más complejo. Con todo, parece prácticamente seguro que las estaciones no se

moverán de la ubicación que tenían sobre el papel pero el túnel probablemente sí. Aunque el margen es también pequeño en este tramo, el estudio informativo que se redactará tras valorar los últimos estudios geológicos y geotécnicos, propondrá varias alternativas. También deberán resolverse

los accesos a la estación de Sarrià ya que los que se habían previsto afectan a un garaje.

La revisión del trazado en este tramo, que tiene una longitud superior a nueve kilómetros, no impide, sin embargo, que se siga trabajando en la construcción de las estaciones. Además de la de Maragall, están en obras las de Guinardó, Sanllehy y Lesseps. Las más avanzadas son las de Lesseps y Guinardó. En la primera se ha hecho el pozo por el que se accederá al túnel y el vestíbulo, que conectará con la línea 3. En la segunda, también se ha abierto el pozo. La estación de Sanllehy está más atrasada. Por el momento se trabaja en el desvío previo de servicios.

Se acabaron los calendarios. Los responsables de la conselleria han decidido no elucubrar sobre cuándo podrá estar toda la L9 en servicio. Únicamente hay fechas para el extremo del Besòs, que, como se informó el pasado 26 de septiembre, se estrenará en tres fases. El subtramo Can Zam-Can Peixauet se abrirá en septiembre del 2009; el Gorg-Onze de Setembre en diciembre del 2009 y el Onze de Setem-

Año y medio de parón de las obras

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

por la urbanización paulatina de la plaza, siempre que se deje un acceso para el acceso de los camiones y máquinas, subrayó Villalante.

Cuando se suspendió la construcción, la estación contaba con los muros perimetrales del pozo por el que se accederá a los andenes y del vestíbulo. Las obras se

han reiniciado para que, una que que llegue ahí el taladro, ese pozo pueda utilizarse como una salida que facilite la revisión de la gran máquina y la posible renovación de piezas. De esta manera se evita la perforación de otros boquetes para tales menesteres.

Pese a esta planificación, la desconfianza vecinal tiene su razón de ser. La caverna se empezó a per-

forar en el 2004, pero el efecto del Carmel –el hundimiento del túnel se produjo el 27 de enero del 2005– la dejó en vía muerta. Los inquilinos del Departament de Política Territorial llegaron a la conclusión de que sus antecesores de CiU en el Govern les habían dejado un proyecto cogido con alfileres. Había que hacer todos aquellos análisis geológicos y geotécnicos que echaron de menos y concluyeron que era mejor no continuar trabajando en Maragall, no fuera que todo resultara en vano.

En la primavera del 2006 desaparecieron las máquinas y los obreros. Sólo se quedó el boquete, que pronto se transformó en un vertedero, en territorio abonado

LEYENDAS

La máquina perdida

■ Los vecinos de la plaza Maragall tienen opiniones diversas sobre las razones que llevaron a parar las obras. Los hay que certifican la versión oficial de buscar más garantías, pero también están los que dicen que se quedaron sin dinero. Entre toda esta rumorología, sobresale la leyenda de que en el fondo de agujero se quedó atrapada una gran máquina.

para la fauna, ya fueran gatos o ratas. Los comerciantes también denunciaron que, al albur de ese abandono, estaban sufriendo una oleada de robos. El relleno del agujero calmó los ánimos.

A los diez meses les convocaron a una reunión para comunicarles que los trabajos se reiniciaban. En unos carteles se asegura que “a medida que avancen las obras se irá devolviendo el espacio y se hará una urbanización provisional”.

De momento, la reanudación de las tareas sólo consiste en unas primeras escaramuzas. Ayer sólo había media docena de trabajadores, que se movían a ritmo caribeño y parecían decir con sus gestos: “No me estresesss”.