

Metro de montaña

La L3 inaugura hoy las estaciones de Roquetes y Trinitat Nova, en Nou Barris

ÓSCAR MUÑOZ - Barcelona

LA VANGUARDIA, 4.10.08

Los vecinos de Roquetes verán hoy un viejo sueño colectivo - probablemente el más anhelado- hecho realidad. Por fin, tendrán metro. La prolongación de la L3 desde Canyelles, que incluye una estación en el corazón de este empinado barrio que trepa por la ladera de Collserola, se inaugura este mediodía, en un acto que presidirán el president José Montilla y el alcalde Jordi Hereu. Y mañana seguirá la celebración con una fiesta ciudadana.

Son 1,8 kilómetros de nuevo trazado con final en una segunda estación, también de nueva construcción, la de Trinitat Nova, que enlaza con la L4 y la L11, líneas que ya tenían esta parada como terminal. Con esta puesta en servicio, se completa la extensión de la línea verde por Nou Barris, un proyecto vital para la mejora de la movilidad de amplias zonas de este distrito de Barcelona, que estaban desasistidas de un sistema potente de transporte público. El proyecto ha requerido una inversión de 156,5 millones de euros.

El acontecimiento es asimismo importante para toda la ciudad, puesto que hacía casi cinco años que no estrenaba un nuevo tramo de metro. La última vez fue también en Nou Barris, en diciembre del 2003, con la apertura de la L11, el metro ligero que enlaza Trinitat Nova con el barrio

de Can Cuiàs (Montcada i Reixac). La puesta de largo de hoy es el primer fruto de la siembra de obras de metro que hay repartidas por Barcelona y las poblaciones de su entorno. La siguiente será, según consta en los calendarios oficiales, la de la L9, que abrirá en distintas fases desde el próximo septiembre hasta la primavera del 2010 sus dos ramales del extremo del Besòs (de Can Zam, en Santa Coloma de Gramenet, y Gorg, en Badalona, hasta Sagrera Meridiana). Y después, a mediados del 2010, llegará la L5, la del Carmel.

Las previsiones de demanda de esta prolongación de la L3 es de 14.000 viajes cada día laborable, alrededor de cuatro millones al año. Muchos ya corresponden a actuales usuarios del metro, pero hasta ahora tenían que hacer largos y costosos desplazamientos a pie para acceder a las estaciones más cercanas (Via Júlia, Trinitat Nova o Lluçmajor, en la L4, o Canyelles en la L3) o bien cubrir estos mismos trayectos en autobús, con lo que los tiempos de viaje se alargaban. Habrá que esperar a tener los datos de validaciones de todas estas estaciones para conocer cuántos viajes nuevos gana el metro y cuántos proceden de otros modos.

Aunque la L3 también estrena estación en Trinitat Nova, son los vecinos de Roquetes los que más se van a beneficiar de la nueva ampliación ya que hasta ahora no tenían metro. La mejora va a ser notable para los habitantes de la parte alta, donde las pendientes son más fuertes. La estación está prácticamente en el centro del barrio y acorta las distancias a las zonas más elevadas, a lo que contribuyen varios ascensores y escaleras mecánicas que ya estaban en servicio.

Las obras han durado bastante más tiempo del previsto. Se iniciaron a finales del 2003 y debían finalizar, según los calendarios iniciales, en el

2007. La demora, de prácticamente un año, es consecuencia directa del desastre del Carmel y de la revisión en profundidad de todos los túneles en construcción que se llevó a cabo a raíz de aquel accidente, ocurrido en enero del 2005. Se da la circunstancia de que el método de perforación utilizado en la L3 es el mismo empleado en la cola de maniobras de la L5, la que se hundió. El túnel se horada en mina con maquinaria especializada y con voladuras controladas. El terreno en esta zona de Nou Barris es más compacto que en el Carmel - hay menos pizarras y fallas que en el Carmel-, lo que facilita el trabajo y disminuye los riesgos. Pero, de todos modos, se extremaron las medidas de prevención en la ejecución del túnel.

Los trabajos en Nou Barris avanzaron sin problemas y los vecinos casi no los notaron, a pesar de que el trazado pasa por debajo de un gran número de edificios. "Esta obra es la constatación de que los proyectos avanzan con celeridad y seguridad", destacó ayer el conseller Joaquim Nadal, quien considera que con el estreno de hoy se contribuye a "despejar las viejas nieblas" que quedan sobre el Carmel. La superación definitiva de aquel episodio vendrá, añadió el titular de Política Territorial i Obres Públiques, cuando se acabe el túnel de la L5 entre Horta y Vall d'Hebron - antes del próximo verano- y, un año más tarde, entre en servicio.

La estación de Roquetes, a 56 metros de media de la calle - 61 en el punto máximo-, se convierte en la más profunda de la red de metro, superando a la de Ciutat Meridiana (L11) en 11 metros. El ranking volverá a variar a mediados del 2010, cuando se abra la estación de Teixonera-Coll, de la L5, que estará 85 metros bajo tierra. Los accesos son similares a los que tendrá la mayor parte de paradas de la futura L9,

mediante dos pozos, que se han tenido que adaptar al poco espacio existente en la superficie. La estación de Trinitat Nova está junto a la ya existente de la L4 y la L11 y se convierte en el primer intercambiador terminal de tres líneas. Lo más destacado de esta parada es que tiene luz natural gracias a que en parte se ha cubierto con vidrio translúcido.