

AMPLIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA METROPOLITANA

Excavados los 500 metros del túnel de maniobras de la L-9 en la Sagrera

|| La galería unirá la futura línea con las cocheras y talleres que el metro tiene en el triángulo ferroviario || La tuneladora continuará la excavación antes del verano hasta el intercambiador de la Meridiana

RAMON COMORERA
BARCELONA

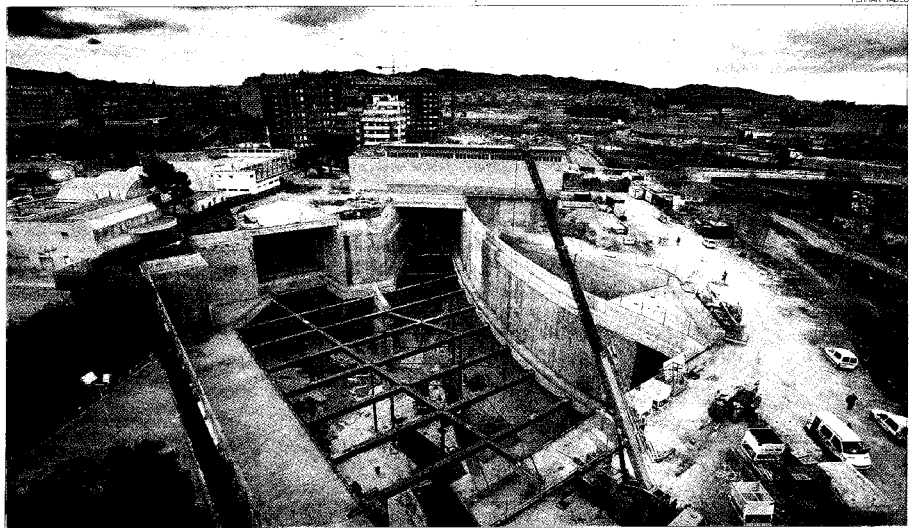
La construcción de la mastodóntica línea 9 del metro de Barcelona de 46 kilómetros avanza con tantos cambios de proyecto, dificultades en las obras y modificaciones de plazos, que la culminación de cada etapa es un hecho destacado. Es lo que ocurrió ayer con el fin de la perforación del túnel que conectará la línea con los talleres y cocheras del metro del llamado triángulo ferroviario, en la zona de la Sagrera. La Conselleria d'Obres Públiques informó de que la tuneladora ha culminado ya la galería subterránea de medio kilómetro que será clave para las operaciones ferroviarias de la línea y el mantenimiento de los trenes.

La máquina es la misma que excavó hasta septiembre del 2005 el tramo de 4,3 kilómetros de la L-9 de Santa Coloma de Gramenet entre Can Zam y el río Besòs. Aquí fue desmontada y trasladada al pozo de construcción del cruce de Santander y Via Trajana desde donde ha perforado el túnel hasta el macropozo de Onze de Setembre, en la calle de Soldevila, entre Camp del Ferro y Riera d'Horta. En su recorrido ha pasado sin problemas bajo unas vías industriales y la playa de vías que Adif y Renfe tienen en la Sagrera.

PUNTO ESTRATÉGICO / El gran pozo al que ha llegado la tuneladora, de 150 metros de largo, 90 de ancho y 30 de profundidad, es un punto estratégico en la construcción de la línea. A él debe llegar también la otra máquina, parada por segunda vez desde hace unos meses más allá del Bon Pastor por dificultades en la consolidación de algunos edificios, que completará el tramo de Badalona que empezó a excavar en el Gorg.

Una vez completadas las tareas de mantenimiento, la tuneladora se trasladará al extremo sur del enorme agujero para proseguir, antes del verano, su trabajo subterráneo hasta la estación de Sagrera AVE, primero, y hasta el intercambiador de Sagrera Meridiana, después. La L-9 enlazará aquí con la L-1, la L-5 y también con la L-4, cuando se prolongue, así como con los trenes de Cercanías y de media distancia de Renfe.

En un futuro aún sin fechas, porque el proyecto inicial se está revisando a fondo con nuevos estudios geológicos y técnicos, esta máquina de 12 metros de diámetro será la cen-



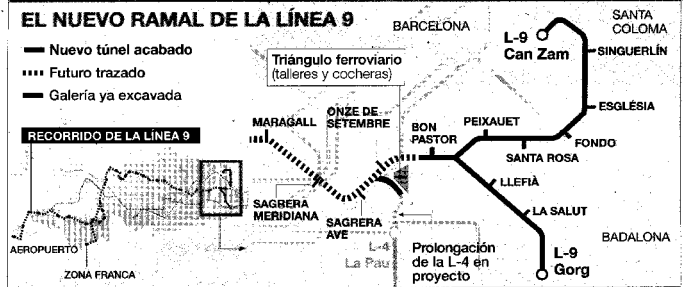
► El macropozo de la calle de Soldevila, con el nuevo túnel al triángulo ferroviario a la derecha, y el de la futura línea 9, a la izquierda, ayer.

la obra

EL PRAT ABRE LA NUEVA ESTACIÓN

► **TRENES DE RENFE**
La nueva estación soterrada y el túnel y las vías de ancho convencional para los trenes de Cercanías y media distancia de Renfe construidas en El Prat de Llobregat con motivo de las obras del AVE, entrarán en servicio el próximo sábado, según informó ayer el gestor de infraestructuras Adif.

► **SERVICIO DE AUTOBUSES**
La operación para que los trenes dejen las vías de superficie, donde se iniciarán ahora las obras del túnel del AVE, y pasen a circular por las soterradas implicará cortar el tráfico unas horas. Durante este tiempo, que Adif ayer aún no especificó, habrá un servicio de autobuses.



cargada de comenzar, previa adaptación al nuevo tipo de subsuelo, el largo tramo central de la L-9, el que va de Sagrera a Zona Universitaria pasando por Lesseps, y cuya primera estación será Maragall.

A la galería terminada ayer confluirá también la prevista, aunque todavía sin ningún proyecto, prolon-

gación de la L-4, que desde la estación de La Pau, donde finaliza ahora, continuará hasta el intercambiador de Sagrera Meridiana. Este túnel se hará con el sistema de pantallas de hormigón en el primer tramo, de La Pau a Onze de Setembre. Hasta el intercambiador, la obra, conjunta con la L-9, seguirá con tuneladora.

El triángulo ferroviario al que se conectará la L-9 con el nuevo túnel acoge las cocheras y el taller de mantenimiento de la L-2, las cocheras de la L-4 y el taller de grandes reparaciones de toda la red de metro. Encima de estas instalaciones se han construido, además, las cocheras de Sagrera de la flota de autobuses. ▬