

## LA RAMBLA DE LA ZONA FRANCA. LA MOVILIDAD

# El terminal de la línea 9 tendrá un gran intercambiador de autobuses

## VIENE DE LA PÁGINA 1

contrastan con el gris del hormigón de la estructura. Además, en los lados de esta rambla se colocarán dos alfombras ajardinadas que aportarán todavía más colorido. Se han previsto incluso plantas que trepen por las columnas. Entre las dos piezas elevadas se colgarán focos que iluminarán el paseo por la noche.

El tramo de la línea 9 que transcurre por la calle A se hace en forma de paso elevado porque en esta zona no podía construirse a gran profundidad ya que el nivel del agua subterránea es muy superficial y hay numerosos servicios soterrados (colectores, oleoductos, gasoductos...). Esta solución supone además mayor rapidez en la construcción. Pero tiene el problema del impacto estético, que se intenta solventar con la forma del viaducto –en forma de U, lo que permite ocultar las vías– y en su concepción como árboles que protegen el paseo.

El espacio entre los dos cuerpos servirá para ubicar los andenes de las cuatro estaciones que tendrá este tramo de la línea 9 (Zona Franca Litoral, Zona Franca Port, Zona Franca ZAL y la terminal, que dará servicio a la nueva prisión, situada junto a las cocheras, en el extremo de la línea). Cada una de las estaciones contará con un andén central de 9,60 metros de ancho, desde donde se podrá acceder a las dos vías, y

*Un nuevo sistema de autobuses enlazará las empresas con las estaciones de los dos ramales del metro que pasarán por el polígono*

una longitud de 120 metros. El acceso se hará por escaleras mecánicas y ascensores adaptados a personas con movilidad reducida que tendrán acceso desde la rambla.

La estación terminal de la línea dispondrá de un gran intercambiador en el que tendrán parada líneas de autobuses urbanos e interurbanos. Su función será la de conectar



PEDRO MADUENO

Estado actual de las obras de construcción del viaducto de dos cuerpos por el que circularán los metros de la L9



el transporte de superficie con el metro y, además, dar servicio a las empresas más cercanas –ésta es una área en expansión– y a la prisión. Paralelamente, el Consorci y Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) estudian una nueva organización de líneas de bus por el interior del polígono que, cuando el metro esté en funcionamiento, conecte las empresas con las distintas estaciones, tanto las que habrá en el viaducto de la calle A como las del ramal del aeropuerto.

La Zona Franca es uno de los mayores polígonos industriales de Europa. Contiene unas 250 empresas en las que trabajan cerca de 45.000 personas. Como otras áreas similares, está inmersa en un profundo proceso de transformación de su espacio y de su actividad, de modo que las industrias logísticas y de valor añadido cobran cada vez más importancia. Uno de los proyectos más ambiciosos impulsados por el consorcio que dirige este polígono

está vinculado a los terrenos que la factoría Seat tiene previsto liberar los próximos años. En total serán unos 500.000 m<sup>2</sup> de suelo que la Zona Franca quiere destinar a actividades de valor añadido, en buena parte ligadas al conocimiento.

En uno de los extremos del polígono –entre las calles 5, 6 y D– estará la nueva prisión de Barcelona. El complejo penitenciario dispondrá de 25.000 m<sup>2</sup> de techo para preventivos y otros 10.000 m<sup>2</sup> para presos en régimen abierto. La afluencia de personas prevista en la zona aconsejó construir una estación de metro en el extremo de la calle A, entre las calles 5 y 6, aprovechando la zona de estacionamiento de trenes de las cocheras y talleres de la línea 9.

Al otro lado de la ronda Litoral y junto al paseo de la Zona Franca nacerá el barrio de la Marina, una nue-

*El Consorci de la Zona Franca quiere reducir el uso del coche; actualmente dos de cada tres trabajadores acceden en vehículo privado*

va zona residencial con más de 1.600 viviendas libres y protegidas que dispondrá de todos los equipamientos necesarios para dar servicio a las cerca de 25.000 personas que se trasladarán al barrio. La futura zona residencial también contará con un importante tejido comercial y de terciario. Según cálculos municipales, a la zona se podrían trasladar diariamente unas 15.000 personas a trabajar. La calle A enlazará con este nuevo barrio a través del paseo de la Zona Franca. Precisamente, el Ayuntamiento proyecta una remodelación muy ambiciosa del tramo final de este paseo para hacerlo llegar hasta el puerto.

Estas actuaciones precisan de un cambio profundo en la movilidad. El Consorci se ha fijado el objetivo de reducir el uso del coche de manera significativa en favor del transporte público. Actualmente, dos de cada tres trabajadores del polígono acceden en vehículo privado. La línea 9 y el nuevo sistema de autobuses deben contribuir a este cambio. Con todo, serán necesarias vías internas para el tráfico rodado. La calle A seguirá siendo básica y por eso dispondrá de tres carriles por sentido (las obras han suprimido uno). Las calles transversales han ganado peso. Es el caso de las calles 2, 3 y 4, que enlazan la Ronda Litoral con la zona de servicios del puerto.●

## Badalona desconggestiona Llefià con una rambla, una plaza y un aparcamiento

LUIS BENVENUTY | BADALONA

Los vecinos del badalonés barrio de Llefià estrenan estos días rambla, plaza y aparcamiento subterráneo. Un año y medio de obras han sido necesarios para liberar más de 20.000 m<sup>2</sup> de terreno en uno de los rincones más densamente poblados del área metropolitana de Barcelona, uno de esos barrios diseñados en los años cincuenta para ubicar, y no tanto proporcionar un hogar, a cuantos más inmigrantes andaluces y murcianos mejor. No hace mucho, el lugar no era más que un polvoriento y anárquico aparcamiento al aire libre, un nido de ratas y borrachos donde no merecía la pena detenerse.

“Se trata del proyecto municipal

más importante del presente mandato –asegura el concejal de Urbanismo de Badalona, el socialista Francesc López Guardiola–. Estos barrios no se construyeron pensando precisamente en la calidad de vida de la gente que acogían. Pero con esta obra contribuimos a vertebrar y a dignificar todo Llefià, a convertirlo en un sitio más agradable. Hace pocos años este lugar no era más que un foco de marginación y de problemas de convivencia, ahora es un espacio público diseñado para el disfrute ciudadano, todo un punto de encuentro vecinal”.

El proyecto además reserva espacio para futuros equipamientos sociales. La zona remozada se encuentra comprendida entre la avenida Marquès de Sant Mori, la carretera



JAUME MERCADER

Nueva rambla de Llefià, que ha esponjado un barrio muy denso

antigua de Valencia, la calle Juan Valera y la avenida Doctor Bassols. Las obras comenzaron en septiembre del 2005 y han costado unos 4,5 millones de euros aportados por la empresa municipal Engestur. Primero se construyó un aparcamiento subterráneo de dos plantas y 343 plazas que abrirá en pocas semanas. Sobre él se levantó una plaza dura de 4.700 m<sup>2</sup> de extensión, justo donde se encontraba el degradado mercado de Floridablanca.

La plaza dispone de una pérgola para los días de más sol y de juegos infantiles. La obra se completa con una nueva rambla de cerca de 300 metros de longitud y siete de anchura, con su estanque, sus esculturas y su fuente, que conecta la avenida Marquès de Sant Mori y la carretera antigua de Valencia. Los vecinos están divididos desde el comienzo de las obras. Hay quienes celebran el esponjamiento del barrio y quienes echan de menos el solar para aparcamiento y critican las restricciones. En el Consistorio dicen que las peatonalizaciones a menudo despiertan más de un recelo, pero a la postre se revelan acertadas.●