

BARCELONA: CIRCUNVALACIÓN SIN SEMÁFOROS



© ELOI BONJOCH

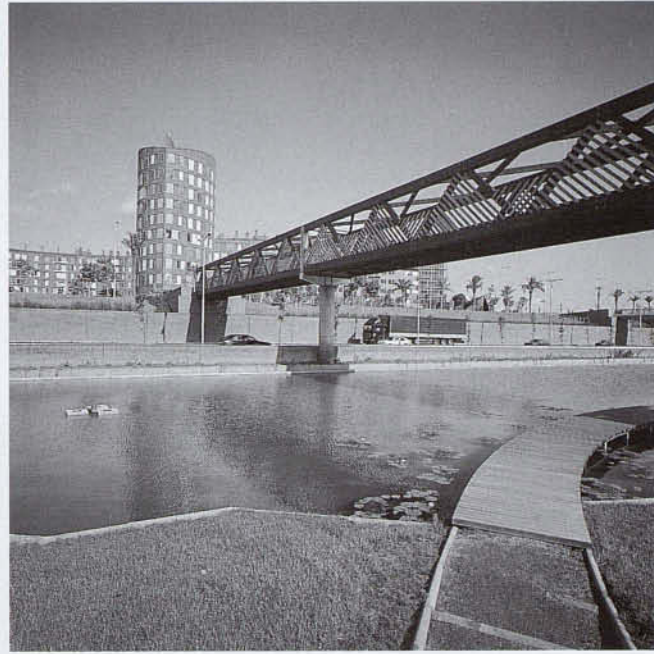
EL TRÁNSITO DE BARCELONA HA GANADO UNAS RONDAS DE CIRCUNVALACIÓN QUE DESCONGESTIONAN LAS DEMÁS VÍAS URBANAS. DEL MILLÓN DE VEHÍCULOS QUE CADA DÍA ENTRAN O SALEN DE LA CAPITAL, LA MITAD PASA POR ESTOS NUEVOS ITINERARIOS SIN SEMÁFOROS NI PASOS A NIVEL.

JOAN SUBIRÀ I ROCAMORA PERIODISTA

El tránsito de Barcelona ha ganado, en seis años, unas rondas de circunvalación que descongestionan las demás vías urbanas. Del millón de vehículos que cada día entran o salen de la capital, la mitad pasa por estos nuevos itinerarios sin semáforos ni pasos a nivel. Ahora pueden hacerse en media hora los cuarenta kilómetros escasos de este anillo viario.

Cuando en 1986 la ciudad de Barcelona fue designada sede de los Juegos de la XXV Olimpiada, sólo estaba hecho, y mal acabado, un tramo urbano de lo que se llamaba "segundo cinturón de ronda": el que iba desde la avenida del Valle de Hebrón al paseo Valldaura. Otro tramo que se había ido construyendo fuera del núcleo urbano y del término municipal era el llamado "cintu-

rón litoral". Esta vía rápida se había empezado desde la autopista A-2, en el término de Sant Joan Despí, hasta Bellvitge, Hospitalet de Llobregat, y hacia la Zona Franca y el Morrot, junto al puerto de Barcelona y Montjuïc. El diseño de los cinturones de Barcelona se había aprobado en 1962 en un plan arterial de la ciudad. La construcción del Primer Cinturón topó con la



© ELOI BONJOCH

oposición de entidades de vecinos y de organizaciones democráticas antifranquistas. Con tantas protestas y movilizaciones, no se pudo acabar el semicírculo del Primer Cinturón porque se habrían tenido que desalojar toda una serie de barrios de la parte nordeste de Barcelona: el Guinardó, Sant Martí de Provençals y el Poblenou. Tampoco se terminó en aquel entonces el túnel de la Rovira, que había de enlazar el Primer Cinturón con el Segundo.

Algunos de los antiguos opositores a las obras de los cinturones accedieron al poder municipal o al autonómico cuando la democracia dio la vuelta a la tortilla. Entonces se recuperó el interés por establecer la red de cinturones para absorber el tránsito, pero se modificó el concepto de cinturón abierto a modo de trinchera y segregador de barrios. Se sustituyó el diseño por otro de rondas de circunvalación: subterráneas en gran parte, y ordenadoras del territorio.

El gran obstáculo que se encontró para construir un anillo viario de circulación rápida era la línea férrea del Poblenou. La vía del ferrocarril —el primero que

había funcionado en la Península— era una especie de dogal que impedía el acceso del barrio a la playa, y la apertura de nuevas calzadas paralelas a la costa.

La decisión de ubicar en el Poblenou la Villa Olímpica hizo inútil la oposición de Renfe a la supresión de las vías del tren. Después se tuvo que proyectar un tramo subterráneo de la ronda Litoral delante de la Villa Olímpica para que no se repitiera el efecto dogal que el tren había ocasionado hasta entonces. La proximidad del mar y la poca profundidad de la capa freática presentaban una dificultad suplementaria.

Finalmente se añadía el mal endémico de la insuficiencia de desagüe en la red de alcantarillas de Barcelona. Periódicamente, en días de fuertes tormentas, el Poblenou y algunas calles de la parte baja de Ciutat Vella se inundaban. La reforma de la red de alcantarillas y colectores de agua de lluvia ha constituido una parte importante, pero poco conocida, de la construcción de la ronda Litoral. Los nuevos colectores suman veinte kilómetros de longitud, con 22

metros cuadrados de sección media. La nueva red de colectores, iniciada en 1988, ha costado 17.000 millones al holding olímpico.

Según un acuerdo firmado el 30 de noviembre de 1987, el ministerio de Obras Públicas se hizo cargo de la construcción de la ronda Litoral porque ya había construido los tramos del Llobregat hasta el puerto de Barcelona. A la Generalitat, en cambio, le correspondió acabar la ronda de Dalt y el túnel de la Rovira con sus accesos. La financiación del Nudo de la Trinitat quedó repartido entre el ministerio, la Generalitat, la Corporació Metropolitana, Holsa y el Ayuntamiento de Barcelona. El ministerio se comprometió también, dos años más tarde, a pagar la llamada "pata" norte y el Nudo del Llobregat, además de la "pata" sur hasta el aeropuerto del Prat de Llobregat.

Las dos mitades del anillo de circunvalación se han enlazado con dos "nudos" viarios, obras de gran dificultad técnica. Al norte, a ras del Besòs, el Nudo de la Trinitat que conecta las nuevas rondas entre sí y con las autopistas A-17 (hacia Granollers y Girona), y



© ELOI BONJOCH

A-18 (hacia Sabadell y Terrassa), además de la nueva entrada a la A-19 por Santa Coloma de Gramanet y Badalona. Al sudoeste, el Nudo del Llobregat ha de enlazar con una nueva vía rápida hacia el aeropuerto del Prat –la llamada “pata” sur, que aún no se ha empezado– y con la autopista del Garraf (A-16).

Casi a medio camino de los dos nudos, la ronda de Dalt presenta el Nudo de la plaza Borràs, en la parte alta de Sarrià, que enlaza con los túneles de Vallvidrera. Este nudo se ha realizado siguiendo una compleja estructura que permite la circulación a tres niveles diferentes para acceder a las diversas arterias que ahí confluyen, como la Vía Augusta prolongada.

Todavía más espectacular ha resultado un nudo de circulación situado en el centro de Barcelona, aparte de las rondas de circunvalación: el de la plaza de las Glòries Catalanes. Ahí convergen la Gran Vía de las Corts Catalanes, la avenida Diagonal y la avenida Meridiana, además de diversas calles de la red diseñada el siglo pasado por Ildefons Cerdà. El Nudo de Glòries tiene una

forma oval con dos niveles de circulación y un recinto con dos plantas circulares de aparcamiento para 800 vehículos bajo la calzada más elevada. Como la Gran Vía, la Diagonal y la Meridiana conectan con las rondas de circunvalación, con la autopista A-19 y la autovía de Castelldefels, el Nudo de Glòries también contribuye a la canalización del tránsito de circunvalación de Barcelona y alrededores.

Las obras de las nuevas rondas de Barcelona, contando las expropiaciones de terrenos, han costado unos 115.000 millones de pesetas, pagadas por el ministerio, la Generalitat, el holding olímpico, el Ayuntamiento de Barcelona y otros municipios afectados. Para mantenerlo en condiciones se necesitarán unos 1.000 millones anuales, pero aún no está del todo claro quién deberá abonarlos.

Gerona tendrá pronto una especie de ronda de media circunvalación con la variante de la N-II que se ubica en el valle de Sant Daniel y el nuevo acceso norte desde Sarrià de Ter. Lleida y Tarragona también dispondrán pronto de rondas de media circunvalación con las

variantes de las carreteras N-II y N-340, respectivamente.

Aparte de los numerosos viaductos que han sido necesarios para las rondas de Barcelona –como el puente de la “pata” norte sobre el Besòs, el del Potosí un poco más allá siguiendo su curso, los del Nudo de la Trinitat y sus accesos, y el viaducto sobre la autopista A-19–, otros nuevos puentes de más de cien metros de largo facilitan, desde hace poco, la circulación a ciudades grandes de Cataluña. El más conocido de los de Barcelona, por su original estética, es el de la calle Bac de Roda, en el barrio del Clot, sobre las vías de la Renfe; es obra del ingeniero y arquitecto valenciano Santiago Calatrava. También cabe destacar el de la calle Sardenya, obra del ingeniero José M. Fernández Ordóñez, un viaducto paralelo al de Marina, cien metros más al centro de la ciudad. Y el Pont del Mil·lenari, en Tortosa, sobre el Ebro. Entretanto se van construyendo el tercer puente de Lleida sobre el Segre, el Fontejau en Girona sobre el Ter, y otro sobre el Ebro cerca de Móra la Nova.