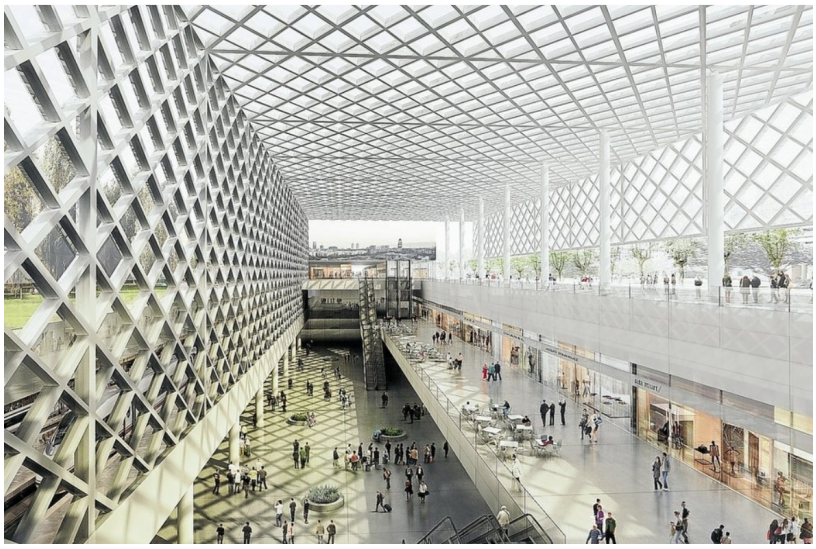
LA VANGUARDIA

La nueva Sagrera toma forma

El calendario para el final de obras de la estación se sitúa a principios del 2020 | El entorno se reordena para construir viviendas, hoteles y equipamientos | El edificio comercial y el vestíbulo de la futura instalación estarán unidos



SILVIA ANGULO – 26/01/2015

La nueva **Sagrera** será una **estación** más pequeña, funcional y barata. Desde que se presentó el último acuerdo de financiación entre Adif y Ayuntamiento para desencallar las obras y reducir los costes de construcción, en julio del 2013, el Consistorio barcelonés ha estado trabajando en adecuar el proyecto a la nueva realidad económica. El resultado es una estación que deberá estar lista a **principios del 2020** y que reduce su tamaño. El vestíbulo previsto para acoger a los viajeros del AVE en la planta superior desaparece, y se crea un único hall para los usuarios de la alta velocidad y Rodalies. Así, la futura infraestructura tendrá sólo tres plantas soterradas; los andenes para el AVE; el vestíbulo, con conexión al aparcamiento, metro, taxis y autobuses, y la playa de vías para los demás trenes. En paralelo, se sigue trabajando en los diferentes ámbitos del entorno de la instalación y del futuro parque donde se alzarán pisos libres y protegidos, equipamientos y hoteles. El cambio de estrategia para financiar la estación, además de repercutir en el tamaño de la estación -sin perder capacidad-, afectó a los espacios que se construirán sobre la estación. Se redujeron los metros cuadrados destinados a oficinas y se optó por un aprovechamiento comercial. Por ello, está previsto que junto a la estación se alce un volumen destinado a comercios. Serían no más de 22.000

metros cuadrados, y se ha pensado en un edificio de características similares a L'Illa Diagonal. Este inmueble de baja altura -tendría tres plantas- sería permeable con el parque y tendría, además, acceso a la estación. De esta manera, los 5.800 metros cuadrados comerciales del interior de la instalación ferroviaria quedarían conectados.

Al margen quedan los edificios de terciario que se construirán sobre la estación. Fuentes de Hábitat Urbano consideran que el calendario en el que se mueven ahora es viable, siempre y cuando Adif inicie este año las bases del concurso para vender los 180.000 metros de edificabilidad prevista sobre rasante. Las bases deberían empezar a redactarse ahora para abrir el concurso a finales de este año. Al parecer ya hay interesados en explotar la superficie comercial. De esta manera, a finales del 2016 podría estar todo vendido. La urgencia viene determinada por la necesidad de ingresar capital privado para continuar con el ritmo de construcción a partir del 2017.

La pérdida del vestíbulo para pasajeros de la alta velocidad ha permitido a los técnicos municipales dar continuidad al gran parque que se construirá sobre la playa de vías desde el lado Sant Andreu. Al reducirse una planta de la estación, los peatones podrán tener acceso a la cobertura verde que se alce sobre la infraestructura ferroviaria, ya que la calle estará al mismo nivel que la cubierta de la estación. Una conexión, que según las fuentes consultadas, era vital para dar continuidad al parque y no crear muros que impidan la permeabilidad de la zona verde con Sant Andreu.

Por otro lado, el único vestíbulo-intercambiador que se construirá tendrá conexiones con metro, autobús, la estación de autobuses y el aparcamiento. El Ayuntamiento busca la fórmula para poder ubicar la parada de taxis, que se quiere situar en un lugar independiente del aparcamiento, bajo el parque de Sant Martí, una cuestión que sigue estudiando pero que todavía no está resuelta.

Respecto a algunos de los ámbitos del entorno de la estación, poco a poco se van desencallando. La tramitación del planeamiento es imprescindible para poder reparcelar, inscribir en el registro y vender los solares y, así, poder iniciar la construcción de las miles de viviendas y equipamientos que formarán los nuevos barrios que se construirán en torno a la estación y al gran parque lineal de 42 hectáreas. En muchos de los planes este era un proceso muy atrasado y que demoraba, a su vez, todo el proyecto de transformación de esta nueva zona de centralidad de Barcelona.

De momento, ya se ha aprobado de manera definitiva el ámbito de Prim. Allí se han previsto unos usos mayoritariamente residenciales y se ha modificado la anterior ordenación. Se habían previsto unos edificios pantalla frente al parque que se han eliminado. Se ha conservado la trama del Eixample en torno a la rambla Prim y se ha eliminado la barrera visual que provocarían los inmuebles.

Recogiendo las **demandas de los vecinos** de la zona, se ha preservado la masía de Can Riera, que será un equipamiento público, y se han previsto unas manzanas abiertas en un ámbito con muy poco tráfico.

Por lo que respecta al sector que está en el distrito de Sant Andreu, denominado entornos de la estación, la modificación del Plan General Metropolitano (PGM) se encuentra estos días en exposición pública. El proyecto se ha redactado de nuevo, pero sin variar los usos -residencial, terciario y equipamientos- para evitar el mismo efecto pantalla al otro lado del parque. Justo delante se creará una gran zona verde, denominada plaza de la Estació, para esponjar la zona. Las alturas de los edificios en este sector serán de planta baja más 15 pisos, una altura que Hábitat Urbano no considera preocupante, ya que la distancia entre la estación y las fachadas de los edificios de vivienda la permite.

Además, se está trabajando en el ámbito de Torrent de l'Estadella, donde el anterior gobierno del PSC preveía eliminar la actividad industrial. El plan se suspendió, ya que el actual equipo de gobierno cree interesante conservarlo y no construir pisos.

