

El desarrollo del nuevo barrio de La Sagrera está pendiente de que el terreno deje de ser ferroviario

La planificación urbanística fue aprobada hace tres años y apenas ha avanzado

BLANCA CIA, Barcelona
El futuro barrio de La Sagrera sigue estando como estaba hace tres años, lleno de vías y con los antiguos barracones de Renfe semitapados. La modificación del Plan

General Metropolitano, aprobada en 2004, que posibilita cubrir las vías y construir la nueva estación del AVE y un nuevo barrio, entre el puente de Calatrava y el nudo de la Trinitat, tapando la cicatriz

que parte en dos La Sagrera, no se ha desarrollado porque los terrenos siguen siendo de uso ferroviario, una afectación que tiene que levantar el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

“Han pasado tres años y aquí no se ha movido nada; sólo se han liberado unos terrenos que han sido expropiados por el Ayuntamiento en la calle de Garcilaso, pero nada más”, explica Oleguer Méndez, presidente de la Asociación de Vecinos de La Sagrera. Lo que se debería empezar a mover, como dicen los vecinos, son los 1,6 millones de metros cuadrados que hay entre el puente de Calatrava y el nudo de la Trinitat y que se ganarán para la ciudad con el soterramiento de las vías y con la nueva estación de La Sagrera como columna vertebral.

Según lo aprobado hace tres años, esa inmensa pastilla de terreno de forma alargada dará lugar a un parque de 38 hectáreas, suelo para sector terciario y aproximadamente unos 250.000 metros cuadrados para vivienda, a falta de determinar cuál será la proporción de mercado libre y cuál de protección, además de equipamientos. Para que eso sea una realidad se deben aprobar planes especiales por sectores. Algo así como trocear un pastel. Sólo se ha aprobado el sector del triángulo ferroviario —y no sin problemas— en el que se alzaría el espectacular edificio diseñado por Frank Gehry y que paga el consorcio de la Zona Franca.

Pero el resto, la propia estación de La Sagrera y sus entornos, el llamado sector Colorantes y la zona de Prim y la cubierta acristalada sobre las vías que arrancará en el puente de Calatrava, no ha salido de los despachos de Urbanismo del Consistorio.

“Se está trabajando más en el diseño de la zona de Colorantes —la más cercana a Sant Andreu que, de hecho, estaba pre-

Perspectiva del parque central y de la estación de Sagrera



visto que fuera aprobada por el Ayuntamiento en noviembre pasado y fue retirada— y en los entornos de la estación, el resto está a medias”, resumía sucintamente un portavoz de Urbanismo.

Un laconismo del Ayuntamiento de Barcelona y de sus responsables que dista mucho de las comparecencias públicas de hace tres años, cuando se puso el semáforo en verde de la transformación de La Sagrera. Todo parece indicar que las dificultades en la llegada del AVE a Barcelona y su paso por la ciudad tienen un efecto claro en el futuro barrio.

Otras fuentes del área de urbanismo del Consistorio señala-

ron que, con independencia del trabajo de planificación que se haga desde los despachos, no se podrá avanzar en la zona si no se levanta la afectación sobre la superficie que sigue siendo de uso ferroviario. Y así es exactamente como está, además de pendiente de la declaración de impacto ambiental. Una situación que sólo cambiará cuando así lo decida el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de acuerdo con las citadas fuentes.

Este diario intentó, sin conseguirlo, conocer la versión de ADIF. En cualquier caso, ese problema se produjo con la desafectación de parte de los terrenos donde se levantará el edi-

ficio de Gehry y otros equipamientos el año pasado.

Mientras, algunos técnicos municipales apuntan que en intervenciones de semejante envergadura y que dependen de varias administraciones —en este caso del Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento y el Gobierno catalán— hace falta un empujón político para “agilizar las cosas”.

Los vecinos afectados son los que están más inquietos por el parón y, además, quienes se concretan varios aspectos. El más importante: que el nuevo barrio tenga un 50% de vivienda pública y una larga lista de equipamientos para el barrio.