

EN EL BUEN CAMINO

Oriol Altisench

DECANO DEL COL·LEGI D'ENGINYERS DE CAMINS, CANALS I PORTS DE CATALUNYA



El diseño y la construcción de la línea 9 ha supuesto un gran reto desde el punto de vista técnico, financiero, político y de servicio público. El objetivo era cubrir con una sola línea diversas necesidades. Hacer llegar el metro a áreas metropolitanas con una importante densidad de población

y un déficit de transporte público, como Santa Coloma, Badalona o L'Hospitalet. Equilibrar los flujos de la red de metro al tramo central, creando nuevos intercambiadores entre los servicios de transporte ferroviario, como Sagrera, Zona Universitària o Collblanc. Y, finalmente, llevar el metro al aeropuerto y a la Zona Franca.

La topografía accidentada y la densidad de población, sin espacios libres en superficie para construir las estaciones, han requerido túneles a gran profundidad, de hasta 90 metros. La ingeniería civil lo ha resuelto de forma innovadora con



FOTO CEDIDA POR SIEMENS

Estreno. Dos trenes estacionados en una de las nuevas estaciones de metro.

tuneladoras de diámetro superior al convencional, que ha permitido dividir el túnel en dos pisos, uno por cada sentido de la marcha, de manera que estaciones y andenes tengan cabida dentro del mismo; por otro lado, con accesos a las estaciones con ascensores de alta capacidad que se podían encajar en espacios mínimos de la superficie.

Esto, junto con el hecho de que es la mayor línea de conducción automática que se ha puesto en marcha en Europa, hacen que la línea 9 se tenga que mirar como una de las obras de ingeniería más destacadas de los últimos tiempos. También creemos, como ingenieros, que es necesario completar el proyecto para compensar plenamente el coste con el beneficio y cubrir los objetivos marcados. Todo indica que estamos en el buen camino. ★