

# L'Hospitalet recupera la Granvia

Cuando finalicen las obras en 2006, la ciudad habrá conseguido el reto histórico de convertirla en avenida urbana sin hipotecar las arcas municipales

Cuando L'H se propuso transformar la Granvia parecía una misión imposible por su alto coste. Hoy las obras están en marcha sin que la ciudad se haya endeudado

NUEVA AVENIDA

En noviembre de 2003 se inició la reforma de la Granvia en L'Hospitalet, desde la plaza Cerdà a la calle Miguel Hernández, un kilómetro y medio de autovía que pasará a ser una avenida urbana en 2006. Esta es una de las operaciones urbanísticas más importantes del área metropolitana pero además tiene un valor incalculable para L'Hospitalet: permitirá recuperar los terrenos de la parte sur del término municipal, el distrito económico Granvia L'H que combinará actividad económica, residencial y de servicios.

Cuando en 1997 L'Hospitalet empezó a plantear firmemente transformar la Granvia en una avenida urbana pocos creyeron que un proyecto de tal envergadura y coste llegara a ejecutarse. Como explica el alcalde Celestino Corbacho, "si hubiéramos planteado el proyecto sólo una vez a la Generalitat, por muy lógico que pareciera eliminar un barrera que fraccionaba la ciudad, no se hubiera ejecutado. La insistencia y los estudios técnicos viables y detallados que presentamos hicieron que al final se consiguiera nuestro objetivo".

La Generalitat, responsable de la red viaria general, accedió a acometer el proyecto siguiendo las peticiones de L'Hospitalet. La Granvia iba a convertirse en una vía urbana, a reducir su impacto ambiental y a abrir zonas residenciales y de servicios sin perder su carácter de acceso viario principal. Pero aún quedaba lo más difícil, la búsqueda de recursos para financiarlo.

## Terrenos y plusvalías

Este era sin duda uno de los principales escollos para acometer la reforma de la Granvia, que finalmente se está ejecutando "sin que el Ayuntamiento de L'Hospitalet deba desembolsar ni un euro", apunta Corbacho. Los 90 millones de euros que cuesta la obra se financian con los terrenos que la Generalitat tenía en propiedad en la zona y el resto,



GABRIEL CAZADO



GABRIEL CAZADO



IMAGEN CIUDAD PERUVIANA

Imagen de la Granvia en enero de 2002 (izquierda). Estado actual de las obras de la reforma (centro). Reproducción virtual de la futura plaza Europa en la nueva Granvia (derecha)

puestas de L'Hospitalet, como enclave emblemático de la nueva Granvia. "En Barcelona —explica Nogués— la Gran Vía está salpicada de plazas. En L'Hospitalet tendremos la plaza Europa, de 30 hectáreas, de las que el 50% se dedica a vivienda, y con una imagen singular que contrasta con los edificios de baja altura que la rodean, aunque el techo edificable es el mismo que en otros nuevos espacios residenciales de la ciudad".

## Las dificultades de la obra

Desde que a finales de 2003 empezaron las obras, la mayor preocupación de sus responsables era ejecutarlas sin entorpecer el volumen de tráfico que soporta la Granvia. El gerente del Consorci per a la Reforma de la Granvia, Ramon Roger, se siente satisfecho de su desarrollo hasta el momento. "Son muy complicadas y estamos teniendo la suerte de llevarlas a buen ritmo. Personalmente me ha preocupado mucho la planificación, coordinar

## La reforma en marcha

El proyecto de la Granvia afecta a una longitud de 1,5 kilómetros en los que se deprimirán las calzadas centrales y se cubrirán 750 metros de vía. Se habilitarán 7 pasos para garantizar el paso de vehículos y peatones. La plaza Europa será el corazón de la nueva Granvia

PASO DE VEHÍCULOS Y PEATONES



RODRIGUEZ

El Ayuntamiento elaboró el primer proyecto en 1997 que presentó en varias ocasiones a la Generalitat hasta que se llegó a un acuerdo para ejecutarlo

con las plusvalías que se obtendrán del desarrollo urbanístico de los terrenos del entorno para nuevas actividades, "algo imposible si no se hubiera reformado la Granvia", aclara el alcalde. Porque la transformación de la antigua autovía de Castelldefels en avenida urbana pone en valor las fachadas de la Granvia y los terrenos que se extienden hacia el mar, donde L'Hospitalet promueve el distrito económico Granvia

L'H, zona residencial, zonas verdes, servicios y nuevas actividades económicas compatibles con el tejido residencial.

## Circulación deprimida

La solución para combinar los usos urbano e interurbano de la Granvia pasa por deprimir las calzadas centrales y construir pasos para vehículos y peatones que permitan cruzarla, cubriendo 750

metros. "Es el modelo de la plaza Cerdà —explica Antoni Nogués, director de la Agencia de Desenvolupament Urbà de L'Hospitalet—, que permite mantener el tráfico y a la vez liberar la ciudad de la servitud de la Granvia. El primer documento de L'Hospitalet 2010 ya desplazaba ocho metros el eje de la Granvia para aprovechar los solares colindantes y crear fachadas residenciales, de servicios y para oficinas".

Los 90 millones de euros que cuesta la reforma se financian con la cesión de terrenos del gobierno autónomo y las plusvalías que genere el desarrollo urbanístico de la zona

El proyecto contempla siete pasos de superficie a la altura de las calles Miguel Hernández, Can Trias (frente a Ikea), Castella, Modern, dos próximos a la calle Alhambra, frente a la Ciudad Judicial y junto a la estación Ildelfons Cerdà de los Ferrocarriles de la Generalitat, y la gran plaza Europa, el centro neurálgico de la Granvia en la intersección con la calle Amadeu Torner.

Esta plaza es otra de las pro-

1859. El Plan del Ensenche de Ildelfons Cerdà contempla la Granvia

## Historia

como uno de los principales ejes de Barcelona en comunicación con los municipios del Besòs y el Llobregat. 1917. El Plano General de Enlaces y Espacios Libres de Barcelona proyecta el trazado de la Granvia hasta L'Hospitalet después de la anexión a Barcelona de las poblaciones del entorno como Gràcia, Les Corts o Sants. 1929. Con la Exposición Universal se plantea la plaza de España como la puerta oeste de Barcelona y la urbanización de la Granvia hasta L'Hospitalet pero el proyecto queda parado. 1932-34. El Plan Macià del GATCPAC y Le Corbusier propone la urbanización hasta Castelldefels. 1953. El Plan Comarcal concibe la Granvia como eje residencial. 1954. Inauguración de la prolongación de la Granvia hasta Castelldefels que corta los terrenos y caminos agrícolas de la Marina. 1975-78. El MOPU dobla la Granvia hacia el aeropuerto y el Plan General Metropolitano la califica de vía rápida.

La plaza Europa es el núcleo de la avenida, en el cruce con Amadeu Torner. Tendrá 30 hectáreas de superficie de las que un 50% está dedicado a vivienda

todas las variables, los elementos urbanísticos, los servicios afectados, los derechos de propiedad, el tráfico, los pasos de peatones y la seguridad. Es lo más apasionante pero también lo más difícil". De aquí a final de año se realizarán dos nuevos desvíos, los últimos. El primero junto al colegio Prat de la Manta, y el segundo en el cruce con Can Trias donde se instalará un semáforo que substituirá el paso del puente de Amadeu Torner durante un año, hasta construir la plaza Europa.

Roger recuerda que al proyecto de la Granvia se han sumado también otras actuaciones que deben coordinarse como las torres de Totto Ito para la Fira o la adjudicación de parcelas edificables de la plaza Europa. Y que el proyecto también incluye la construcción de una nueva estación de los Ferrocarriles de la Generalitat, que se complementará con la futura Línea 9 del Metro. Si tuviera que comparar este proyecto con otro ya ejecutado para calibrar su envergadura se decide por "la Villa Olímpica de Barcelona". # C. SANCHEZ