

Transports

Modernització dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

El «Carrilet» desapareixerà del nucli urbà de l'Hospitalet de Llobregat

Manel Camps

Després de setanta-cinc anys, els trens desapareixeran del nucli urbà de L'Hospitalet de Llobregat. Aquesta desitjada millora comportarà un canvi notable de la fesomia de la segona ciutat de Catalunya, pel que fa al nombre d'habitants.

Les característiques tècniques de l'obra, les repercussions socials que implicarà i la forta inversió que s'hi ha fet, permeten de qualificar aquesta actuació com a una de les iniciatives més destacades realitzades fins ara pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques a través de la Direcció General de Transports.

A començament d'any quedarà enllestit el soterrament de la línia Barcelona-Manresa dels antics Ferrocarrils Catalans, en el tram que va des de la plaça d'Espanya de Barcelona fins al terme municipal de Sant Boi de Llobregat. Tres mil milions de pessetes i vuit anys de feina han calgut perquè la Generalitat de Catalunya clogui una important obra pública, que inicià fa deu anys el *Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones*.

La culminació d'aquesta iniciativa suposarà l'eliminació de disset passos a nivell. Això permetrà la desaparició definitiva de les molèsties i dels perills que durant molts anys han afectat els ciutadans de l'Hospitalet de Llobregat i de Cornellà de Llobregat i, a la vegada, una seguretat més gran per als viatgers de l'esmentada línia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Al mateix temps, **l'absència de trens dins el nucli urbà de les esmentades ciutats deixarà disponibles amplis espais de terreny** que possibilitaran el millorament qualitatiu de la realitat urbanística dels barris afectats.

Una obra en tres fases.

La vella aspiració de fer desaparèixer el tràfic ferroviari de superfície de Cornellà i de l'Hospitalet de Llo-

bregat va començar a fer-se realitat a partir de l'any 1976, quan l'Administració central decidí de tirar endavant el projecte de soterrament del ferrocarril entre les dites poblacions i la plaça d'Espanya de Barcelona. L'any 1977, el *Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones* inicià les obres fins a l'estació de l'Hospitalet de Llobregat. El 1978, arran del traspàs de competències en matèria de transports, la Generalitat de Catalunya va decidir de continuar el soterrament del trajecte fins a la plaça d'Espanya, la qual cosa s'inicià tot seguit amb el propòsit de no estroncar l'actuació que fins aleshores havia estat feta.

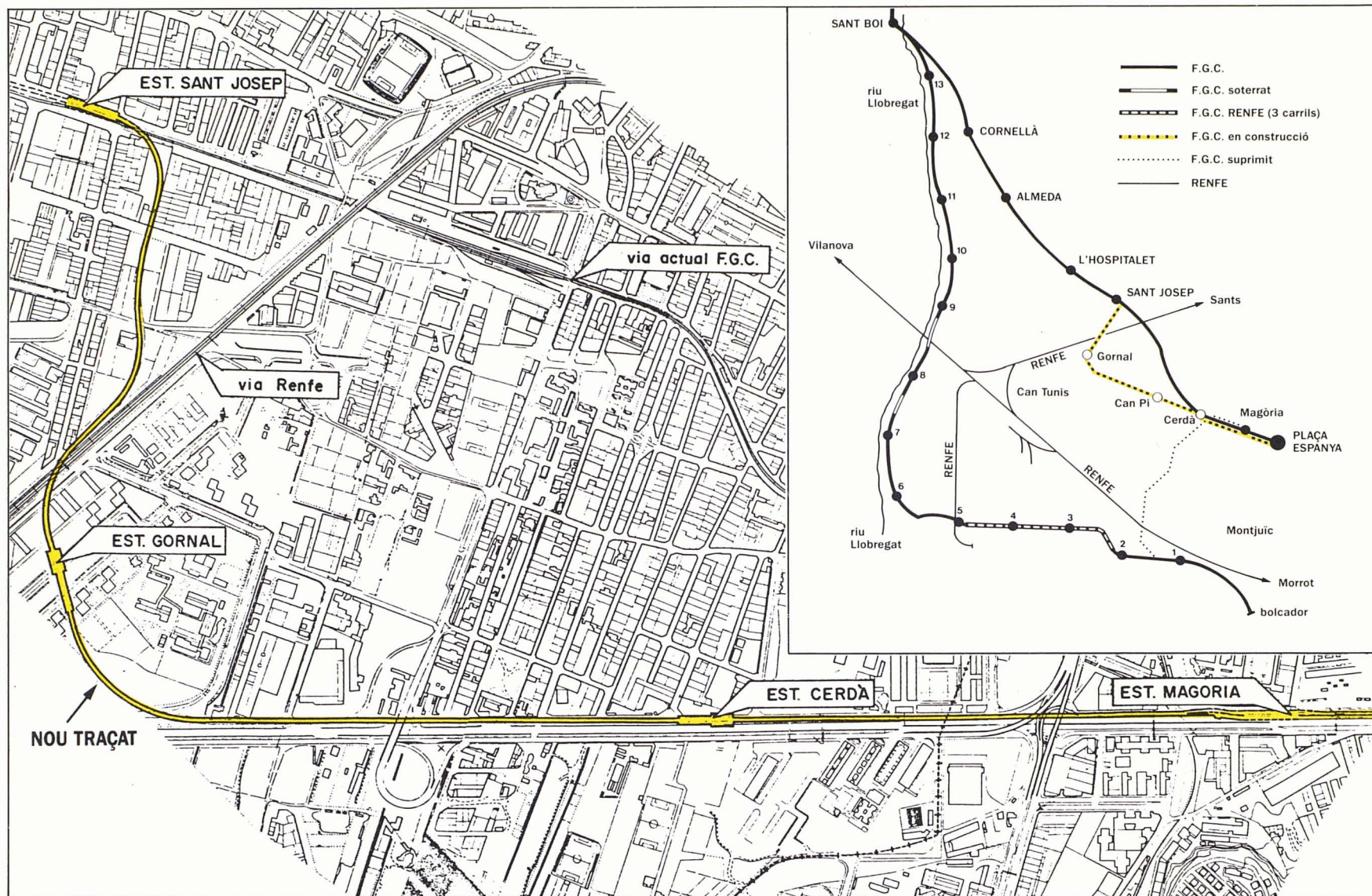
La continuació de les obres s'estructurà en tres fases. Segons això, la primera fase preveia prolongar el túnel construït fins al terme de l'Hospitalet de Llobregat per tal de fer-lo arribar a l'estació de Sant Josep. A partir d'allí s'iniciaria la segona fase del projecte, la qual dissenyava un nou traçat fins arribar a l'antiga estació de mercaderies de Magòria. Finalment, la tercera fase indicava el desdoblament del túnel de via única que hi ha entre la dita estació i la plaça d'Espanya.

El 9 de juliol de l'any passat, el M.H. Sr. Jordi Pujol, President de la Generalitat de Catalunya, inaugurarà la primera fase del projecte, el qual incloïa les obres en construc-

ció heretades amb la transferència de les competències corresponents i la prolongació, feta per encàrrec de la Direcció General de Transports, fins a l'antiga estació de Sant Josep. La longitud del tram inaugurat era de 6,156 km i afectava la totalitat del municipi de Cornellà de Llobregat i part del municipi de l'Hospitalet de Llobregat. L'Administració central havia construït el 84% de l'obra prevista en aquesta primera fase. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques va invertir en aquest tram 336 milions de pessetes, els quals van permetre de cobrir els 0,980 km que mancaven fins a la nova estació subterrània de Sant Josep.

La necessitat d'un traçat.

El desenvolupament de l'obra prevista entrava en la segona fase del projecte. Aquesta fase era la més complexa i la que necessitava un percentatge més elevat d'inversió. Es tractava de dissenyar un nou traçat que substituís l'antic recorregut del «carrilet» per l'interior del nucli urbà de l'Hospitalet de Llobregat. Precisament les característiques especials d'aquella part de la ciutat van impossibilitar el soterrament de la línia aprofitant el mateix espai. Fins aleshores, les noves vies subterrànies seguien un trajecte idèntic al de les primitives, però aquell nou tram no permetia aquesta solució. La manca d'espai per a soterrar el tren hauria afectat considerablement l'exploatació normal del servei ferroviari i, a més a més, hauria provocat trastorns importants a uns altres serveis públics i als propietaris particulars de la zona afectada. Tot això va fer optar per un nou traçat malgrat el coneixement de les di-



ficultats que imposaven les construccions existents.

Les obres d'infraestructura s'engadaren amb el tram Sant Josep-Bellvitge, el qual afectava 0,845 km del total dels 3,300 de recorregut que incloïa aquesta fase. El traçat anava des del desviament cap al sud, construït a l'estació de Sant Josep, fins a l'entrada del Polígon Gornal i travessava, entre altres indrets, una indústria vidriera, l'anomenada Carretera del Mig, les vies de RENFE de les línies a Vilanova i la Geltrú i l'Aeroport. Aquesta última operació fou molt delicada, donada la importància de l'obstacle que calia superar sense afectar gaire l'explotació ferroviària. A continuació, el nou traçat va estendre's en direcció a la plaça Cerdà, seguint l'autovia de Castelldefels. La llargària d'aquest tram era de 1,800 km de doble via soterrada que travessava la resta del Polígon Gornal i una part del col·legi Xaloc, fins arribar davant mateix de la caserna del Regiment d'Enginyers, després de seguir pel lateral de muntanya de la Gran Via. Aquesta actuació de la segona fase comprenia també la construcció de dues noves estacions: Gornal i Cerdà. Pel que fa als aspectes tècnics de la realització d'aquest tram, cal destacar les dificultats que han suposat l'alt nivell freàtic existent i la necessitat de desviar una part del trànsit que circula per l'autovia de Castelldefels.

Finalment, el tram corresponent a la tercera part de la segona fase del projecte ha inclòs la construcció d'un túnel de 0,655 km fins a l'important enllaç viari de la plaça Cerdà, dins ja del quart terme municipal (Barcelona) afectat per aquesta obra, després de Sant Boi de Llobregat, Cornellà de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat. L'esmentat túnel connecta el recorregut construït fins ara, amb una foradada existent, feta quan es va dissenyar el nus circulatori de la dita plaça Cerdà. Amb això s'ha aconseguit de connectar la línia des de l'estació de Sant Josep fins a l'antiga estació de mercaderies de Magòria, avui ja fora de servei, prop de la plaça d'Espanya de Barcelona, la qual desapareixerà de la



La segona fase del projecte inclou la construcció d'un túnel fins a l'important enllaç viari de la plaça Cerdà. Amb això, s'ha aconseguit de connectar la línia des de l'estació de Sant Josep fins a l'antiga estació de mercaderies de Magòria, precisament quan fa tres quarts de segle que va ser inaugurada.

superfície i serà substituïda per una nova estació subterrània, precisament quan es compleixen els setanta-cinc anys de la seva inauguració. La realització d'aquesta darrera part del nou traçat ha oca-

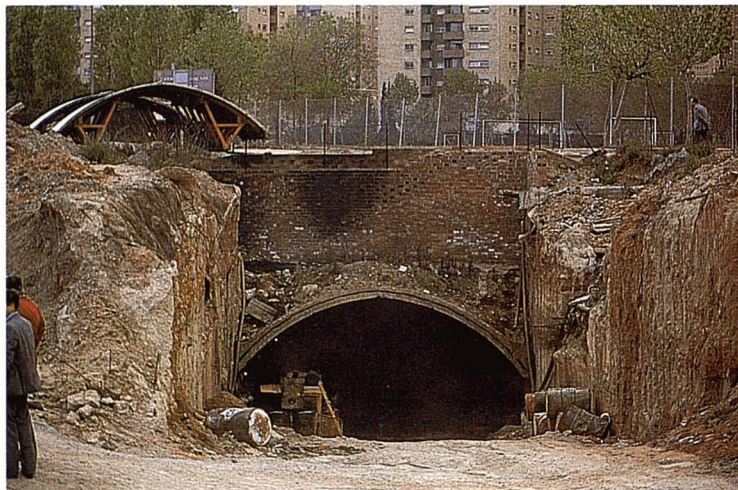
sionat diversos problemes de construcció i d'afeccions viàries i de serveis diversos, en particular la desviació d'un cable d'alta tensió que estava situat damunt mateix del traçat del nou túnel.

Fins a la Plaça Universitat.

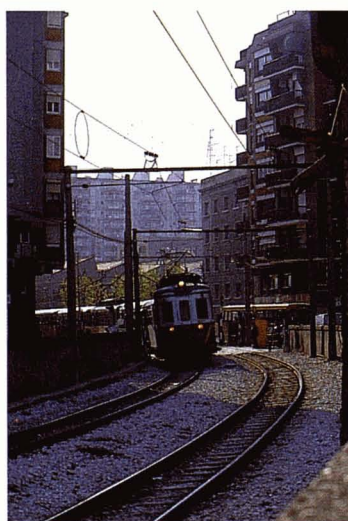
Un cop enllestit el soterrament, la Direcció General de Transports procedirà a les tasques d'acabat, equipament i instal·lació de les vies i catenàries, que han de permetre l'aplicació de la doble via en tot el trajecte i l'electrificació necessària per a la circulació de trens, com també de tots els elements complementaris que calguin per a completar la superestructura ferroviària.

De tota manera, l'actuació global inicialment prevista inclou una tercera fase, que afectarà, sobretot, la qualitat de l'enllaç entre la plaça Cerdà i la plaça d'Espanya. Aquesta nova obra, la realització de la qual es preveu d'iniciar en un futur immediat, pretén doblar l'actual túnel de via única que hi ha entre la vella estació de Magòria i la plaça d'Espanya, per tal d'aconseguir una explotació més còmoda i eficaç. Actualment, el projecte d'aquesta millora es troba enllestit, però, ara per ara, la Direcció General de Transports encara no n'ha previst el desenvolupament. Un cop enllestida l'obra, **la nova infraestructura inclourà l'ampliació del túnel esmentat, la remodelació definitiva de l'estació terme i una possible penetració de la línia fins a la plaça Universitat.**

A totes passades, però, a començament de l'any 1987 finalitzarà una part molt important d'aquest ambiciós projecte que ha afectat el Baix Llobregat i el Barcelonès. Un cop acabat, els trens d'aquesta línia, que durant tres quarts de segle han circulat per la superfície, deixaran de passar-hi i els problemes que comportava el pas del ferrocarril per una zona densament poblada desapareixeran totalment. Al mateix temps, a causa del nou traçat adoptat, seran dotats de servei ferroviari i de connexió amb la xarxa de metro barris com els del Gornal i la Gran Via, que fins ara en mancaven, la qual cosa suposarà, sens dubte, una notable millora de la seva qualitat de vida. □



Quan a començament de l'any 1987 pugui entrar en servei el nou tram, desapareixeran per als ciutadans de l'Hospitalet del Llobregat tota una sèrie de molèsties i perills, s'obtindrà una àmplia avinguda de dimensions poc corrents en els barris que travessa i s'oferirà un millor servei als usuaris situats prop de les noves estacions de Gornal i Cerdà.



La lògica barrera ferroviària s'ha salvat amb diferents passos a nivell, incòmodes per a vianants i vehicles i potencialment perillosos per a tots, que, ben aïat, desapareixeran.



La tercera fase del projecte inclou la prolongació del túnel actualment en construcció, fins a l'estació de la plaça d'Espanya. Per això, caldrà doblar la foradada existent entre l'estació vella de Magòria i la plaça d'Espanya.