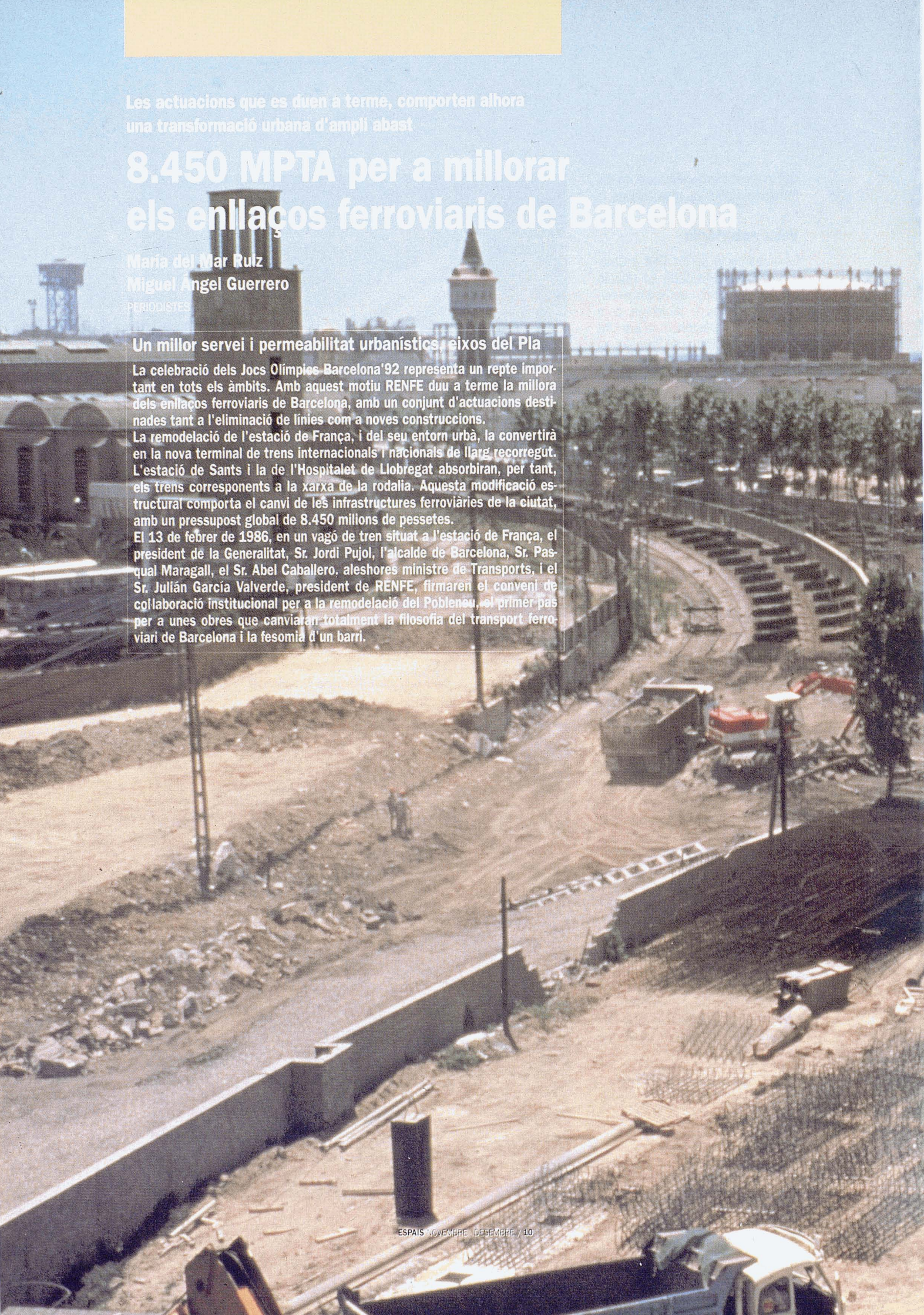
Les actuacions que es duen a terme, comporten alhora una transformació urbana d'ampli abast

8.450 MPTA per a millorar els enllaços ferroviaris de Barcelona

María del Mar Ruiz
Miguel Angel Guerrero
PERIODISTES



Un millor servei i permeabilitat urbanístics, eixos del Pla

La celebració dels Jocs Olímpics Barcelona'92 representa un repte important en tots els àmbits. Amb aquest motiu RENFE duu a terme la millora dels enllaços ferroviaris de Barcelona, amb un conjunt d'actuacions destinades tant a l'eliminació de línies com a noves construccions.

La remodelació de l'estació de França, i del seu entorn urbà, la convertirà en la nova terminal de trens internacionals i nacionals de llarg recorregut. L'estació de Sants i la de l'Hospitalet de Llobregat absorbiran, per tant, els trens corresponents a la xarxa de la rodalia. Aquesta modificació estructural comporta el canvi de les infrastructures ferroviàries de la ciutat, amb un pressupost global de 8.450 milions de pessetes.

El 13 de febrer de 1986, en un vagó de tren situat a l'estació de França, el president de la Generalitat, Sr. Jordi Pujol, l'alcalde de Barcelona, Sr. Pasqual Maragall, el Sr. Abel Caballero. aleshores ministre de Transports, i el Sr. Julián García Valverde, president de RENFE, firmaren el conveni de col·laboració institucional per a la remodelació del Poblenou, el primer pas per a unes obres que canviaran totalment la filosofia del transport ferroviari de Barcelona i la fesomia d'un barri.



Obres d'aixecament de les vies del ramal de Marina (futura Vila Olimpica)



Vies ramal de Marina abans de l'aixecament

La nova fesomia d'un barri

El ramal de Marina travessava tot el barri del Poblenou al llarg de la costa fins a l'estació de França. La necessitat de construir-hi la Vila Olímpica plantejà la necessitat d'eliminar allò que es considerava un obstacle per a la nova ordenació urbanística de la ciutat, abocada al mar.

Aquesta supressió es va fer en diverses fases: l'aixecament de les vies de la zona pròxima a l'estació del Poblenou, que s'inicià el 31 de maig de 1989, l'eliminació de la infrastructura ferroviària de la zona de l'avinguda d'Icària i de l'estació de rodalia, i com a conseqüència d'això els trens procedents del Maresme per la costa es varen distribuir entre les restants estacions de la ciutat.

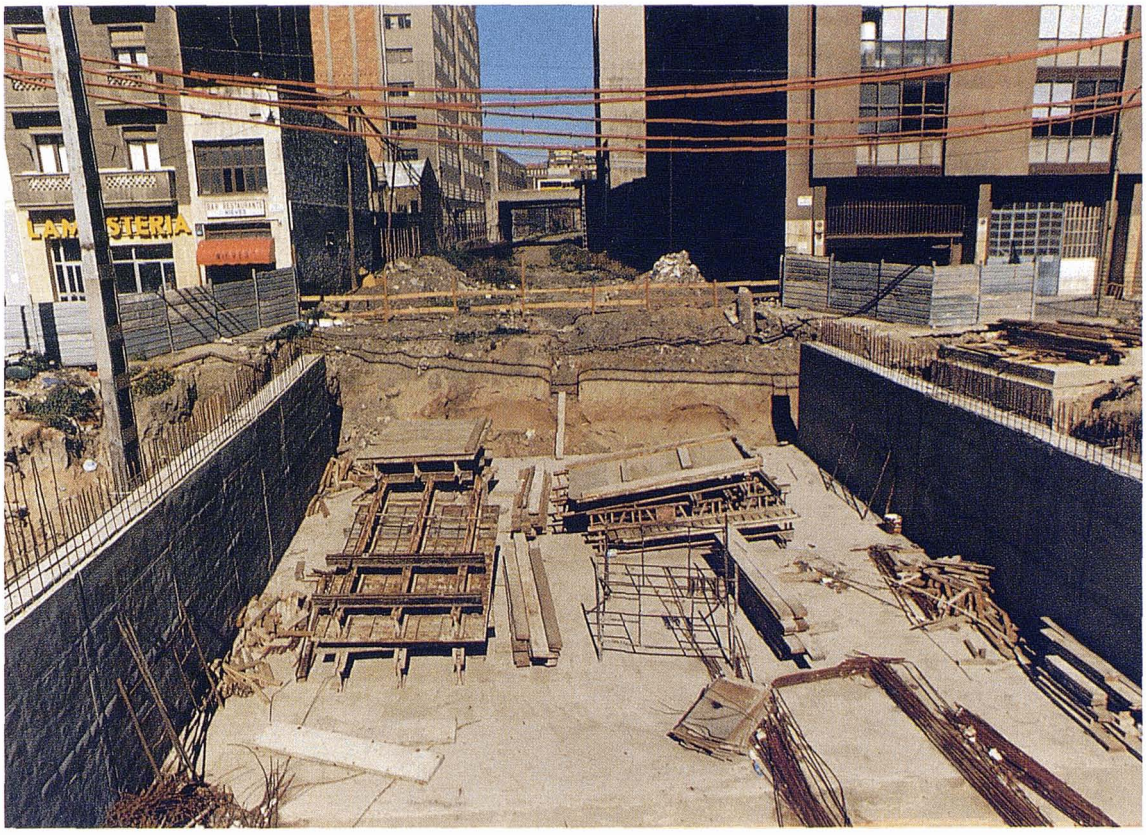
L'aixecament de les vies permet de donar una continuïtat viària cap a llevant al complex del Moll de la Fusta, a través del Pla de Palau i de l'avinguda del Litoral, que connecta així amb tots els carrers del vell esquema de l'Eixample i del Poblenou que configuraran el teixit urbà del nou barri. L'avinguda de Carles I, un dels eixos muntanya-mar més important del projecte Cerdà i interromput per la via del ferrocarril, queda d'aquesta manera com el punt de comunicació més important entre la Nova Icària i el centre urbà. L'estació de França, al centre de les noves obres, quedava, doncs, amb un únic accés a través del ramal de Glòries.

Estació de França

L'estació de França tancà les seves portes el 28 de maig de 1988 per tal d'iniciar els treballs de remodelació de l'edifici, com del pla urbanístic que preveu la creació de serveis a les zones annexes a l'estació. Alhora, s'han dut a terme unes obres d'infrastructura, molt necessàries per a la reobertura de l'estació de França i per a la seva recuperació arquitectònica. Aquesta via és hereva, no pas en va, del primer ferrocarril espanyol, i amb els anys, ha perdut la funcionalitat necessària per al nou ús que es pretenia donar a l'estació.

El projecte va ser encarregat a cinc equips d'arquitectes i dividit en dues etapes, atesa la seva complexitat. La primera fase consisteix a mantenir la façana i l'estructura metàl·lica que cobreix les andanes i es troba pràcticament enllestida. La segona consisteix a adequar els espais públics de l'estació, tant de la planta baixa com del soterrani o del primer pis, a les necessitats comercials i de serveis de cara a la seva reobertura.

En matèria d'infrastructura, per configurar el nou ramal d'accés a l'estació, s'ha construït un fals



Soterrament del ramal de Glòries

túnel d'un quilòmetre de longitud, que conté tres vies i que permet la interconnexió entre l'estació de França i la xarxa ferroviària. El túnel té 200 metres d'estructura de caixa i 800 m , amb pantalles de 0,8 m, de cantell i solera amb forma de contravolta per a poder resistir d'aquesta manera la pressió de l'aigua. El punt baix del túnel es troba a 15 m de profunditat i a 11 m per sota el nivell freàtic i compta amb una sortida d'emergència al centre.

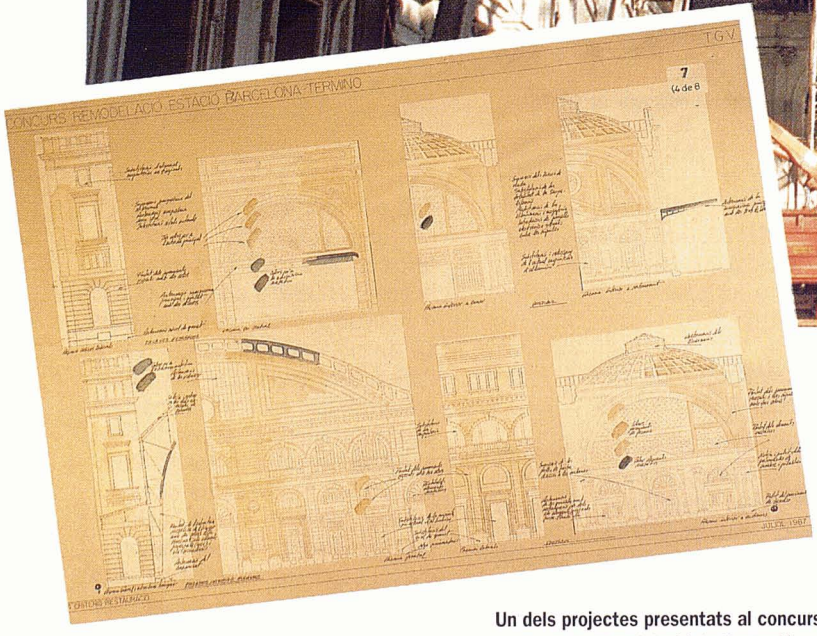
Quant a les vies, s'ampliaran les 12 que ja existien i se'n construiran unes quantes més, d'auxiliars, que sumen 11.500 m i que representen 1.300.000 kg d'acer en carril. S'hi han utilitzat 19.000 travesses de fusta, les quals es cobriran amb 50.000 t de balast. Tant les vies generals com la platja de vies s'encreuen amb els túnels del metro, que queden a sota. Per reforçar aquest encreuament, s'hi ha incorporat una llosa de 1.000 m^2, amb la finalitat d'evitar l'augment de tensions a l'estructura del túnel.

Soterrament de vies, obertura de carrers

Aquest túnel connecta amb el ramal de Glòries, l'accés a l'estació des de les línies fèrries de la ciutat. El ramal de Glòries es troba a la darrera fase del seu soterrament parcial, que comprèn des de l'estació fins a la confluència dels carrers de Pujades i de Pere IV. La via, per tant, passa per sota dels carrers de Francisco Aranda, de Carles I, de Wad-Ras, de Ramon Turró, de Llull i de Pujades, punt en el qual surt novament a la superfície, la qual cosa permet que uns carrers abans tallats per 1.900 m de via de tren, tinguin ara una continuïtat urbanística.

Aquestes obres foren paralitzades per una ordre judicial el 25 de gener passat per raò de l'interdicte presentat pels veïns de la zona, en què s'allegava el risc d'inundacions a la zona i la manca de mesures de seguretat a l'obra. Una sentència del 9 d'abril, favorable a RENFE, considerà que no existia risc d'inundacions al carrer Pujades i que es complien totes les mesures de seguretat a l'obra. El recurs posterior dels veïns contra aquesta sentència ha estat resolt de nou a favor de RENFE, cosa que ha permès de reprendre les obres, les quals es preveu que s'acabaran cap a final d'any.

En relació amb aquesta qüestió, cal destacar la construcció de quatre collectors per donar sortida a la xarxa de sanejament urbà. Tres d'aquests collectors creuen les vies -els de Ciutat Vella, Ocata i Ciutadella, aquest darrer és el més gran, amb un cabal de 210 m^3 per



Un dels projectes presentats al concurs per a la remodelació de l'estació de França

segon- i el quart -el de Wellington-, paral·lel a les vies, té una longitud de 500 metres. El drenatge s'efectua mitjançant canonades de plàstic semiporós, que canalitzen les aigües fins a pous filtrants que, al seu torn, les dirigeixen cap al nivell freàtic. Aquestes canalitzacions tenen una longitud total de 5.000 metres.

Per una altra banda, el setembre passat començaren les obres de soterrament de la línia de RENFE Barcelona-Tarragona, entre les bifurcacions del Clot i d'Aragó. L'obra, amb un pressupost aproximat de 1.600 milions de pessetes connectarà a través d'un soterrani les estacions de Passeig de Gràcia amb la bifurcació del Clot.

Aquest soterrament consisteix en la depressió de la rasant actual de la via, situada entre la plaça de les Glòries i l'avinguda de Carles I, per tal d'evitar el pas de trens per la superfície i d'aquesta manera donar una permeabilitat urbanística als carrers de Padilla, Lepant i Castillejos, tallats per la via del ferrocarril.



Obres de la primera fase de la remodelació de l'estació de França

Salt de moltó. Barcelona-Vilanova (estació del Nord)

Amb la remodelació dels enllaços ferroviaris de Barcelona i particularment amb la supressió del ramal de Marina, les circulacions de *rodalia procedents de la costa* es van haver de desviar cap a la plaça de Catalunya, Sants i l'Hospitalet de Llobregat, travessant Barcelona pel seu centre neuràlgic. Per tal d'aconseguir-ho, calgué fer prèviament un encreuament de vies a *diferent nivell* -salt de moltó-, mitjançant la construcció d'un fals túnel de pantalles excavades i un forjat amb la finalitat d'eliminar les limitacions de capacitat de les bifurcacions de les línies urbanes de Barcelona. Aquesta obra té un cost de 215 milions de pessetes.

Per tal de facilitar la circulació dels trens que travessaven el traçat urbà de Barcelona, RENFE va decidir fer la quàdrupla via entre l'estació de la Sagrera i el ramal del Besòs, que donarà a aquest el caràcter de via general. Els trens procedents de l'estació de França i viceversa, comptaran amb una doble via d'accés i bifurcació Aragó i Sant Andreu Comtal, i amb una altra doble via independent que accelerarà les circulacions al seu pas per la Sagrera.

La quadruplicació ha tingut un cost de 215 milions de pessetes i ja és totalment acabada.

Aquestes darreres obres no tenen un gran impacte en l'àmbit urbanístic, però sí una gran importància a l'hora de millorar el servei ferroviari. Permet que l'absorció, tant dels trens de rodalia que, procedents de Sants i de l'Hospitalet de Llobregat, van cap al Maresme, com dels trens de llarg recorregut amb destinació a l'estació de França, es multipliqui per quatre, amb una fluïdesa més gran un cop eliminada la possibilitat de demora a causa de la senyalització.

MM. R. □
MA. G. □