



PLANEJAMENT URBANÍSTIC I INFRASTRUCTURA
FERROVIÀRIA A L'ÀREA DE BARCELONA

JULI ESTEBAN

*Arquitecte. Director del Gabinet d'Estudis Urbanístics,
Ajuntament de Barcelona*

SUMARI

- 1. Un diàleg que cal potenciar**
- 2. Els espais ferroviaris a la ciutat**
- 3. Planejament urbà sobre espais ferroviaris:
l'àrea de Sant Andreu-la Sagrera**

PLANEJAMENT URBANÍSTIC I INFRASTRUCTURA FERROVIÀRIA
A L'ÀREA DE BARCELONA

1. Un diàleg que cal potenciar

Els respectius discursos del planejament urbanístic i de les previsions d'infraestructura ferroviària han estat des de gairebé sempre força deslligats i autònoms. Lluny queda l'antecedent un tant ingenu de Soria y Mata (1892) amb la ciutat lineal, basada en la proposta d'un traçat de tramvia, i la previsió de Cerdà (1859) d'una gran reserva ferroviària al front marítim de Barcelona, curiosament el lloc on el ferrocarril ha sofert un clar retrocés en els últims anys, pel que fa al sòl ocupat.

Sí que hi ha una certa doctrina configurada per les successives propostes de descentralització del creixement de les grans ciutats, mitjançant la creació de nous nuclis més o menys autònoms, lligats per connexions ferroviàries clares. A aquest tipus de proposta responen els polígons suecs dels anys seixanta, les *new towns* angleses o les *villes nouvelles* dels voltants de París. En aquesta dimensió més territorial, sí que hi ha hagut una certa interrelació entre el planejament de la ciutat i el dels ferrocarrils. Tanmateix, a l'ordenació de la ciutat consolidada, les qüestions ferroviàries no han format part de les preocupacions principals dels planificadors urbans.

Per al planejament de la ciutat, les estacions han estat normalment una dada de partida, un qualificador de situacions urbanes, un clar factor de centralitat, malgrat el seu freqüent descentrament geomètric, mentre que, d'altra banda, traçats i espais auxiliars han estat els aspectes negatius, les barres i els buits que el planejament havia de considerar i tractar de resoldre.

Difícilment es podia evitar aquesta percepció excessivament simplista de la qüestió, ja que, d'una banda, només les estacions interessaven en sentit positiu el ciutadà, en tant que són dispositius que el permeten accedir al servei, mentre que, d'altra banda, les decisions en matèria ferroviària, molt marcades per la poètica d'un funcionament extraurbà com eren els serveis clàssics de llarg recorregut, es veien molt allunyades del que el planejament urbanístic podia contribuir a regular.

Penso que s'està produint un canvi qualitatiu en aquesta relació ferrocarril-ciutat, derivat tant de la valoració creixent de la ciutat –o el conjunt de ciutats en tant que vertebrador d'àmplies regions territorials– com de la importància i les possibilitats que el ferrocarril té com a mitjà de transport públic per excel·lència, bé a escala regional de caire metropolità –pel desenvolupament dels serveis de rodalia–, bé de caràcter europeu per la irrupció dels trens d'alta velocitat. Un símptoma clar de la intensificació de relacions ferrocarril-ciutat el constituiria la transcendència urbana cada vegada més rellevant que van adquirint les estacions, la qual cosa és perceptible especialment en els seus projectes, concebuts també com a factors de requalificació i dinamització de l'entorn urbà i com a centres de múltiples serveis.

Podríem esquematitzar l'evolució de les relacions dels ferrocarrils amb la ciutat i el seu planejament de la següent manera:

– L'aparició de les primeres línies ferroviàries de 1848 endavant prenent com a dada les ciutats existents en aquells moments, ja sigui enllaçant-les mitjançant les línies de llarg recorregut –MZA, TBF...– o posant al seu abast l'entorn immediat –primers trens de rodalia–. En qualsevol cas, afectant directament sòl per a l'ús ferroviari, en funció de les necessitats del servei i de les seves estratègies de captació de passatge.

– L'extensió de la ciutat crea les condicions d'escala i intensitat per a l'aparició del ferrocarril metropolità (1924), que per la seva disposició en soterrani no implica l'afectació de sòl en superfície, mentre que les estacions inserides en el teixit urbà es constitueixen en factors de polarització d'activitats urbanes i en expressió d'un tipus de convivència perfecte entre ciutat i ferrocarril.

– Els planejaments urbanístics generals de l'àrea de Barcelona (Pla Comarcal de 1953, Pla General Metropolità de 1976) incorporen a la

seva distribució zonal els espais ferroviaris presents a la ciutat, però el planejament es mostra força incapaç d'incorporar a les seves previsions noves propostes d'índole ferroviària a causa dels seus requeriments específics funcionals i autonomia competencial respecte a les administracions urbanístiques. Una certa ruptura d'aquesta manera d'operar es pot apreciar en algunes iniciatives de la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya, en incorporar als planejaments urbanístics reserves ferroviàries de diferent grau de fiabilitat, com són l'alternativa de traçat ferroviari al Maresme o la reserva de sòl per al traçat del TAV Barcelona-frontera¹.

– La ciutat, en el seu procés de progressiva saturació i d'integració de perifèries, actua accionat sinèrgicament amb els elements positius –les estacions–, mentre que fa pressió per superar o suprimir els components negatius –barreres i buits–. Els resultats de les opcions adoptades tenen sovint valoracions contradictòries segons es facin des del punt de vista del ciutadà que usa l'espai o des del de la prestació de serveis ferroviaris.

– L'aparició de les RAF (Red Arterial Ferroviària) el 1992 hauria d'augurar un nou estadi d'aquest procés que permetés establir l'acord espacial quasi definitiu entre les àrees ferroviàries i la ciutat. Aquest objectiu comporta necessàriament anar més enllà dels esquemes proposats per les autoritats ferroviàries i verificar la disposició de les estacions i els serveis tècnics al territori, considerant les circumstàncies i solucions de la seva possible inserció urbana. Tot això sobre la base d'un coneixement clar i compartit de les necessitats presents previstes per a les distintes modalitats de servei ferroviari.

¹ La determinació de reserves ferroviàries serà d'altra banda una comesa inexcusable del planejament territorial, ja que si bé està regulat per la Llei de Política Territorial de 1983, no s'ha produït encara l'aprovació de cap document apreciable en aquest sentit.

Sembla necessari inscriure les possibles solucions als talls i buits que algunes instal·lacions ferroviàries produeixen a les ciutats en la consideració de les necessitats de nous espais per aquestes infraestructures, i fer-ho òbviament a l'àmbit adequat, que pel que fa a la Regió de Barcelona no serà inferior al territori que comprenen els serveis de rodalia.

2. Els espais ferroviaris a la ciutat

És clar que els hàbits soterranis del ferrocarril a la ciutat de Barcelona estan força arrelats. No solament el metro, que és gairebé a tot arreu sinònim de ferrocarril soterrani, sinó també les línies concebudes amb la funció de servei de rodalia –els actuals ferrocarrils de la Generalitat– i les de llarg i mitjà recorregut de Renfe, que compten amb dos túnels que creuen longitudinalment la ciutat, tenen una gran extensió en el subsòl urbà.

És il·lustratiu comparar les dues imatges que acompanyen aquest text. Una expressa els traçats de totes les línies ferroviàries existents a l'àmbit que comprèn el Pla General Metropolità (figura 1), i l'altra mostra les qualificacions del sòl ferroviari que determina aquest pla (figura 2). Notem com la part perceptible del ferrocarril és, en el continu urbà de Barcelona, força petita en relació amb l'abast real de la infraestructura existent. És clar que a les parts centrals, on l'ús urbà ha estat progressivament més intens, el soterrament ferroviari és clarament dominant. Allí on s'havia d'intensificar –la Vila Olímpica i la línia litoral de Llevant– es produïren el darrer soterrament –«la pera»– i la solució radical d'aixecar la línia ferroviària del litoral. Opcions que, juntament amb el manteniment de l'estació de França en la seva funció ferroviària, componen un conjunt de decisions de poca coherència pel que fa al servei ferroviari de la ciutat. Notem que en aquest cas la iniciativa de les transformacions ferroviàries arrenca de la gran reforma interior per obrir Barcelona al mar, que és plantejà en termes força diferents dels previstos en el Pla General Metropolità, el qual contemplava el manteniment de la línia fèrria de la costa.

Figura 1. Sistema ferroviari existent a l'àrea metropolitana de Barcelona



Figura 2. Sòl de sistema ferroviari en el Pla General Metropolità de Barcelona



És força clar que en aquest cas el planejament urbanístic va fer pressió per resoldre bàsicament un problema històric de la ciutat –la superació de les barreres al mar– i ho va fer tot desentenent-se d'altres qüestions –com les infraestructures ferroviàries al litoral– que des de la seva òptica tenien menor importància. Això pot haver estat motivat en part per la preponderància que la «ciutat perceptible» tenia en aquell moment, però va ser possible perquè estava clar que l'esquema ferroviari fonamental de Barcelona era el de les dues estacions –Sants i Sagrera– unides pels túnels que travessen la ciutat.

En aquests moments la dialèctica espai ferroviari-ciutat té diversos punts d'atenció, en els quals els sòls ferroviaris estan salvaguardats en principi per les corresponents determinacions fetes pel Pla General Metropolità, però on les dinàmiques de millora del teixit urbà alimenten clars objectius de superació dels talls i buits motivats pel ferrocarril.

A l'Hospitalet², una vegada soterrats els Ferrocarrils Catalans –que ha possibilitat la construcció de l'avinguda del Carrilet–, les barreres ferroviàries corresponen a les dos vies de Renfe. És un objectiu expressat resoldre la separació entre els barris de Gornal i de Bellvitge, per la línia que ve de la costa, mentre que la via de la línia del Llobregat, ajustada al tall topogràfic que delimita el «samontà» i la plana deltaica, s'accepta com un fet que no admet altres solucions que millorar les relacions de contigüitat amb l'entorn.

A Badalona, el ferrocarril constitueix la barrera amb el mar, de manera similar a com succeeix a tot el Maresme. Barrera que en diverses poblacions està especialment agreujada per la carretera N-II, mentre que a Badalona el passeig del Mar ha materialitzat un admirable exercici de convivència –cada cop més difícil– entre la ciutat i el ferrocarril. Aquesta ciutat preconitza el desviament de la línia en traçat

² Pel que fa a les propostes de l'Hospitalet, Badalona i Sant Adrià, vegeu «La conurbació barcelonina: realitzacions i projectes», *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 13.

soterrani cap a l'interior per anar a sortir a Sant Andreu, la qual cosa permetria, d'altra banda, la ubicació d'estacions en punts de més centralitat poblacional. Si bé és un objectiu ben argumentat tant en termes d'espais de ciutat com de servei ferroviari, té la dificultat greu del seu elevat cost, que fa que no sigui previsible a curt termini.

A Sant Adrià, la posició és diferent ja que la barreira ferroviària al mar és menys molesta a causa del caràcter més industrial del front, i especialment perquè un canvi de traçat com l'esmentat faria desaparèixer l'estació del municipi. Afegim que la proposta d'ordenació urbanística del marge dret del Besòs que l'Ajuntament ha desenvolupat proposa una nova estació al sector de la Catalana, com a factor generador de la centralitat urbana interessant per a la requalificació de l'entorn.

A Montcada, les barreres ferroviàries se sumen a les que ja formen els rius i les autopistes. Dins de la fragmentació del teixit urbà que és consubstancial amb aquest municipi, cal dir que la solució soterrada del tram de la línia de Portbou que travessa el centre urbà reportaria una gran millora a aquella població, en reforçar l'espai central com a element aglutinador de la urbanitat municipal. La prevista arribada del TAV, que també haurà de creuar Montcada i que difícilment serà presentable com una barrera en superfície, sembla que hauria de ser l'ocasió propícia per resoldre també el soterrament de la línia esmentada.

A Barcelona, el tema se centra a les àrees de la Sagrera i Sant Andreu. Es perceben clarament en els gràfics la seva extensió de sòl afectat, la seva centralitat i la longitud de barrera que constitueix: 3,5 km entre el carrer de Bac de Roda i el passeig de Santa Coloma, només travessada en dos punts: Pont del Treball i el del carrer de Sant Adrià.

Les altres peces de sòl ferroviari de diversa grandària –Zona Franca, Morrot-port– són peces perifèriques i tenen disposicions ajustades a elements com la Ronda Litoral, que ja de si mateix són talls en el teixit. El sòl ferroviari de l'estació de França ha

comptat amb la «col·laboració» del Zoo, que tanca el Parc de la Ciutadella, per minimitzar el seu efecte barrera. En aquest cas, la permeabilització del Zoo i la previsió d'una unió per sobre les vies del parc de la Ciutadella i de la Barceloneta és la solució que preveia el PGM i que manté la seva vigència.

3. Planejament urbà sobre espais ferroviaris: l'àrea de Sant Andreu-la Sagrera

Pel que fa a l'àrea de Sant Andreu-la Sagrera cal subratllar d'entrada alguns trets diferencials que caracteritzarien el necessari procés de integració d'aquests espais al teixit urbà:

- La gran extensió del sòl implicat.
- Tenir previstes transformacions ferroviàries (trasllat de l'estació de càrrega, millores del Servei de rodalia i especialment l'arribada del TAV).
- Haver-se iniciat un procés de canvis en la utilització de les grans parcel·les industrials pròximes.

Cal assenyalar que si bé el Pla General Metropolità, l'any 1976, preveia un manteniment indefinit d'aquestes instal·lacions ferroviàries en superfície, les posteriors idees de plantejament que s'han anat formalitzant, malgrat que no han motivat fins al moment la tramitació de modificacions en el PGM vigent, ja expressen les possibilitats que aquests terrenys tenen per arribar a ser una àrea urbana altament qualificada en el conjunt de la ciutat. Assenyalem com a estudis en aquest sentit, la proposta d'Àrees de Nova Centralitat de l'Ajuntament de Barcelona (1986) i també l'informe del Ministeri d'Obres Públiques i Transports (MOPT) sobre possibles operacions urbanístiques concertades a grans ciutats (E. Mangada 1990), en els quals s'assenyala Sant Andreu-la Sagrera com a una àrea candidata a profundes transformacions. Podríem afegir pel seu valor iconogràfic la proposta en el mateix sentit que l'equip de l'arquitecte britànic Norman Foster va elaborar per encàrrec d'un promotor privat.

Un factor d'especial importància seria la localització a la Sagrera de l'estació terminal del TAV. A la vista

del debat que s'ha vingut desenvolupant al llarg dels darrers anys, podem concloure que la Sagrera és la millor candidata per ser la primera estació terminal d'aquest tren, i això tant des del punt de vista ferroviari com urbanístic. És clar que sense perjudici d'un esquema a llarg o mig termini, en el qual es poden preveure estacions a l'àrea Cerdanyola-Sant Cugat i a l'aeroport en funció del grau de desenvolupament de la xarxa TAV, en aquest moment les localitzacions adequades per a la terminal no serien altres que Sants o la Sagrera. Hi ha d'altra banda una opinió molt majoritària entre experts ferroviaris sobre la impossibilitat d'ubicar a Sants aquesta terminal per simples qüestions d'espai tant als accessos com a la pròpia estació.

Des del punt de vista urbanístic, l'arribada del TAV a la Sagrera ha de facilitar indubtablement els moviments de traçats i instal·lacions necessaris per tal d'establir les fórmules d'acord definitives entre aquests espais ferroviaris i la ciutat. Així mateix, l'estació del TAV ha de ser factor de dinamització perquè aquesta àrea assoleixi el paper urbà que li pertoca en funció de la seva localització en el continu urbà.

Els principis que haurien d'articular aquesta transformació a concretar en una proposta urbanístico-ferroviària, concertada pels diversos actors implicats (Ajuntament, MOPT, Renfe...), poden ser els següents³:

1. Localització específica de l'estació terminal TAV a la Sagrera, articulada funcionalment amb l'estació de rodalia i amb la previsió dels espais en superfície per als intercanvis modals amb autobús i taxi. Aquesta localització permetrà a més crear un dispositiu intermodal de primer ordre, connectant el subsòl del carrer Garcilaso –amplada reservada pel PGM, 50 m– amb les estacions de metro de les línies 1 i 5 i amb la línia de Renfe que va per sota la Meridiana. Els

³ Aquests principis són els que inspiren la proposta d'ordenació per a l'àrea Sant Andreu-la Sagrera, elaborada pel Gabinet d'Estudis Urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona.

500 m que té aquest tram de carrer són d'una longitud inferior a la que ha de tenir la pròpia estació TAV, i atesa l'amplada disponible pot tenir dispositius de transport continu del tipus de tapís rodant. No oblidem a més les possibilitats que aquest intercanviador pot tenir, en la línia de les noves estacions de ferrocarrils com a centres de serveis i espais comercials.

2. Dimensionar els espais de l'estació amb previsions de fort desenvolupament del servei ferroviari aconsellaria doblar les possibilitats de superfície de la Sagrera disposant l'estació TAV sota l'estació de rodalia. Això permetria incorporar també a aquest espai alguns dels serveis de manteniment diari que requereix el TAV i evitaria crear un nou impediment per a la recuperació urbana de l'àrea de Sant Andreu⁴. La disposició en rasant enfonsada respecte a les vies actuals del traçat del TAV seria coherent amb la solució que s'esperava per al pas a Montcada, i mantindria disponible la reserva prevista en el pas de l'enllaç de Trinitat.

3. Aprofitar el desnivell topogràfic existent entre els barris de la Sagrera i Sant Andreu, d'una banda, i els de Bon Pastor i la Verneda d'una altra, per establir, mitjançant les lloses necessàries sobre els espais ferroviaris, les connexions entre les dues parts de la ciutat que aquells separen.

4. Preveure a mig termini el desplaçament de les instal·lacions de manteniment existents a l'àrea de Sant Andreu. Assenyalem com a argument en aquest sentit que els tallers de manteniment diari relacionats amb el servei de rodalia és adequat que se situïn als finals de recorre-

gut, i que els de menor periodicitat no requereixen una situació tan central. Per altres tallers que fossin necessaris –Talgo, TAV– es pot apuntar la possibilitat d'utilitzar la reserva ferroviària prevista pel Pla General Metropolità, als terrenys que hi ha a l'altra costat del Turó de Trinitat (70.000 m²), que es troben a uns 2 km dels actuals tallers, en un lloc on no hi ha perill que arribin a constituir una barrera o un buit en el teixit urbà.

5. El trasllat de les instal·lacions de manteniment de la part de Sant Andreu i les lloses a construir per reintegrar les dues parts de la ciutat, i per a l'organització de l'entorn de l'estació de la Sagrera, permeten articular un parc lineal que tindria en un extrem el parc de la Trinitat, i a l'altre el parc de Sant Martí al costat de l'estació, tot perllongant-se com a sistema d'espais verds fins a la plaça de les Glòries, i més enllà. La integració del sòl ferroviari a l'espai ciutadà i la provisió d'un parc equipat com l'esmentat justifica el planejament de nous aprofitaments urbanístics, que seran de valor creixent a mesura que la transformació de l'àrea es vagi assolint. Com és lògic, aquestes plusvàlues hauran de ser la base del finançament de les despeses de la transformació, la qual no haurà de ser gravosa per al servei ferroviari ni econòmicament ni funcionalment.

El repte està en potenciar el destí d'una de les poques grans àrees d'aquesta ciutat ja molt compacta en les quals és possible imaginar nous i diferents episodis per configurar la Barcelona del futur, i fer-ho, no solament respectant les necessitats funcionals de ferrocarril, sinó també aprofitant per aquesta empresa les renovades perspectives que aquest medi de transport té com a vertebrador del territori i de la ciutat.

⁴ Aquesta possibilitat està desenvolupada en el projecte que l'enginyer A. López Pita va redactar l'any 1990 per encàrrec de la Generalitat.

