

**El Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, aprobado en marzo de 1967, tiene dos finalidades fundamentales: una urbana y otra ferroviaria.**

- En su aspecto urbano, libera a Barcelona de su cinturón de hierro, sustituyendo las estaciones de superficie de Término, Sans, Norte-Vilanova y Clot y sus correspondientes vías a cielo abierto, por otras estaciones subterráneas en Sans, Norte-Vilanova y del Clot.

- En su aspecto ferroviario, simplifica la explotación, estableciendo la circulación de trenes, a través de Barcelona, por dos dobles vías férreas subterráneas y eliminando las estaciones-término, sustituidas por otras dos grandes terminales, pero de tránsito, en Sans y La Sagrera. De la primera saldrán los trenes de largo recorrido en dirección sur; y de la segunda, los de dirección norte. Dichas estaciones serán, asimismo, origen de los trenes de cercanías, aunque en este caso, los trenes de dirección norte saldrán de Sans; y los de dirección sur, de La Sagrera.

Para los servicios de cercanías existirán, además, los apeaderos de Paseo de Gracia, Clot, San Andrés-Condal, Plaza de Cataluña, Vilanova, San Andrés-Arenal y Torre Baró.

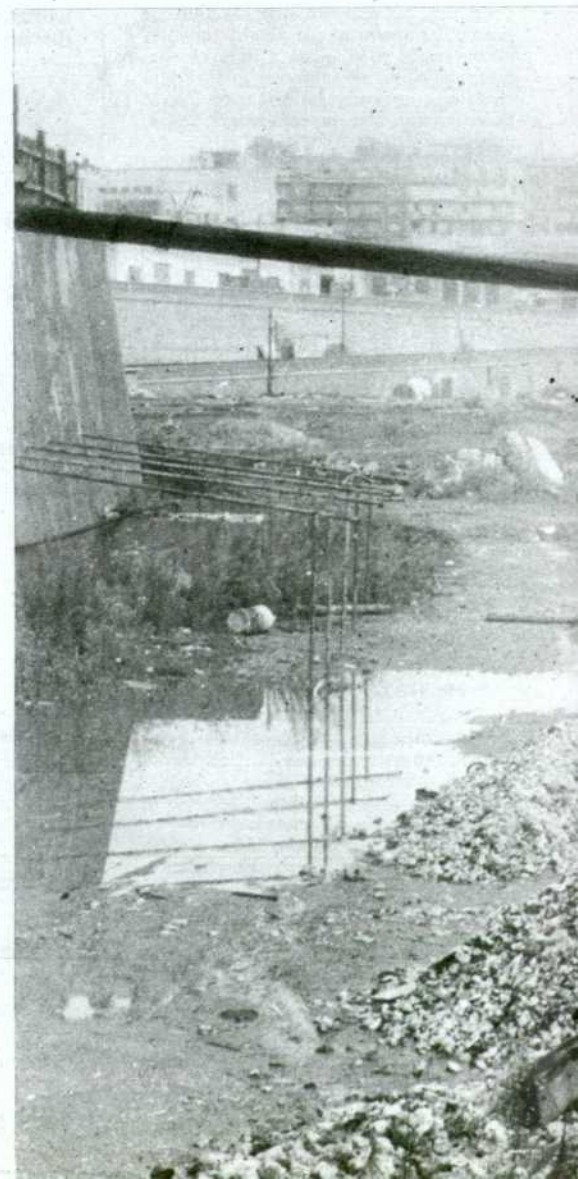
Para los servicios de mercancías existirán las estaciones de Morrot, Casa Antúnez, San Andrés-Condal y La Llagosta. En esta última estación se establecerá la de aduana.

- El nuevo enlace entre Sans y Plaza de Cataluña duplicará las vías que cruzan la ciudad

- Se construirá también un enlace exterior para el servicio de mercancías

Como servicios complementarios se constituirán las estaciones de formación de trenes y clasificación, de Casa Antúnez, y la de formación de trenes, de San Andrés-Condal.

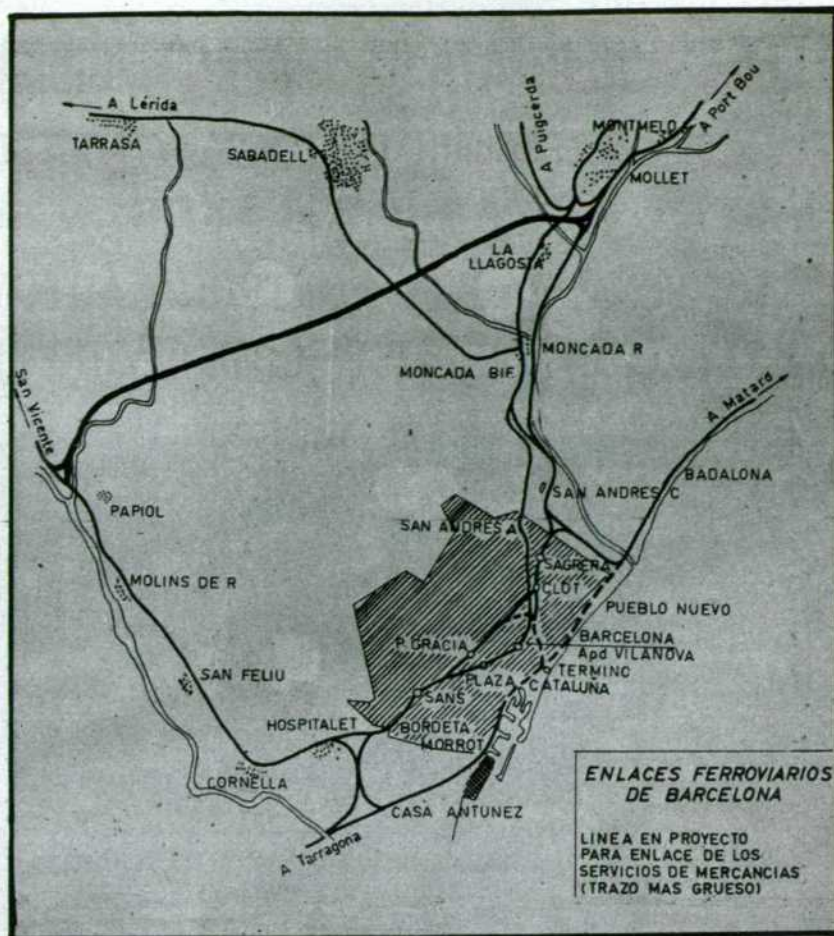
Además, existe el proyecto de construir una línea de enlace exterior, entre el Sur y el Norte, alejada del casco urbano de Barcelona, cuya misión pri-





# ENLACES FERROVIARIOS DE BARCELONA

● Para los servicios de cercanías habrá apeaderos subterráneos en Vilanova, Clot, Paseo de Gracia, San Andrés-Condal, San Andrés-Arenal, Plaza de Cataluña y Torre Baró



mordial será servir de paso al servicio de mercancías que no tenga su destino en Barcelona. Este ramal de enlace unirá la estación de Papiol en la línea de Barcelona a Tarragona, por Villafranca, con la de La Llagosta, en la línea de Barcelona a Francia, por Granollers. Ello hará preciso la construcción de un nuevo tendido de 22,5 kilómetros —de ellos 4,5 kilómetros en túnel— y otro pequeño ramal de enlace en Hospitalet, de 1,6 kilómetros de doble vía entre las líneas de Villanueva y Villafranca, para facilitar el tráfico por la citada línea exterior.

## OBRAS EN CONSTRUCCION

Actualmente se hallan en construcción las siguientes obras de estos enlaces, cuyo detalle puede apreciarse en el mapa adjunto:

— Continuación de las vías de la calle de Aragón (línea de Madrid) después de salir del apeadero del Paseo de Gracia hasta la estación de La Sagrera. Comprende una doble vía en túnel de, kilómetros, 2,720 hasta dicha estación, con el apeadero también subterráneo del Clot. Esta obra está ya prácticamente acabada.

— Nueva estación subterránea de Sans, que consta de siete andenes de



doce metros de anchura por 460 metros de longitud.

— Enlace en túnel entre las estaciones de Sans y Plaza de Cataluña, que exige, además, la construcción de una variante del metropolitano y de la vía RENFE en la Plaza de Cataluña. Este proyecto es uno de los fundamentales de las obras ferroviarias de Barcelona, ya que permitirá a la ciudad disponer de un doble enlace, por distinto recorrido, entre las estaciones terminales norte y sur (Sans y Sagrera).

— Nueva estación subterránea en Norte-Vilanova, que se construye en el emplazamiento de la actual de superficie. La estación, de 300 metros de longitud, constará de dos vías y sustituirá al apeadero del Arco del Triunfo y a la estación actual de Vilanova, con lo que desaparecerá un gran obstáculo para la ordenación urbana de aquella zona.

— Enlace entre las estaciones de Vilanova y del Clot. Comprende una doble vía en túnel de 1,2 kilómetros entre ambas estaciones, con lo que se suprimirán las vías que actualmente discurren a cielo abierto desde Vilanova a La Sagrera.

## OBRAS EN PROYECTO

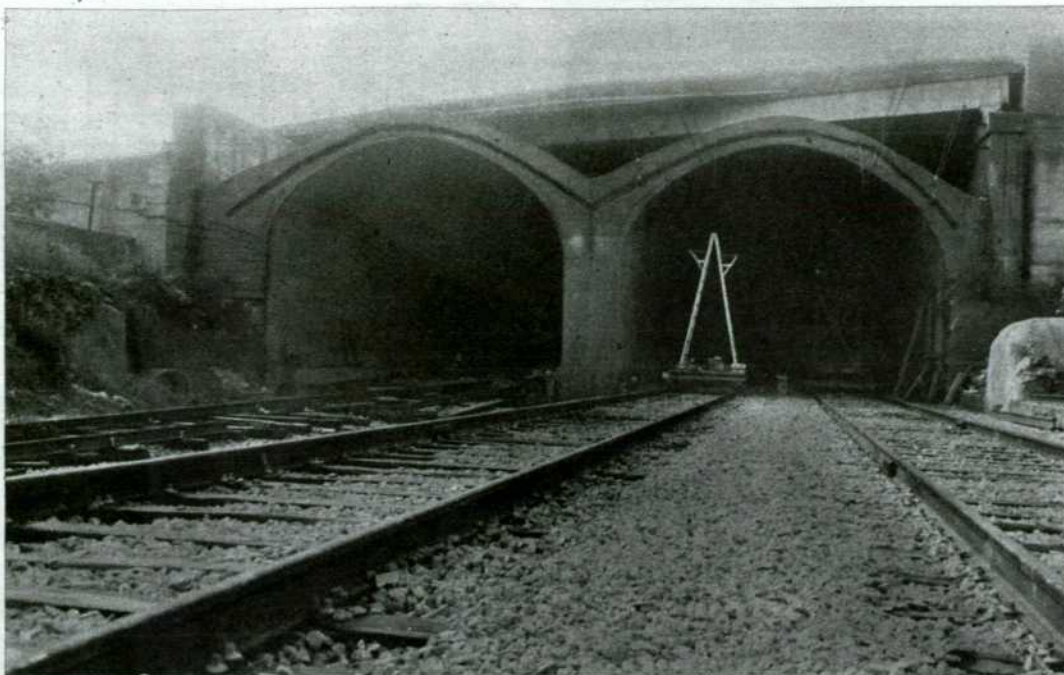
Existen, además, los siguientes proyectos para completar los enlaces ferroviarios de Barcelona:

— Variante exterior entre las estaciones de Papiol y Mollet, y zona ferroviaria de La Llagosta, ya indicadas anteriormente, que se complementa con el proyecto de enlace, en las proximidades de la estación de Hospitalet, de las líneas de Barcelona-Villafranca con la de Barcelona-Villanueva, que igualmente hemos citado.

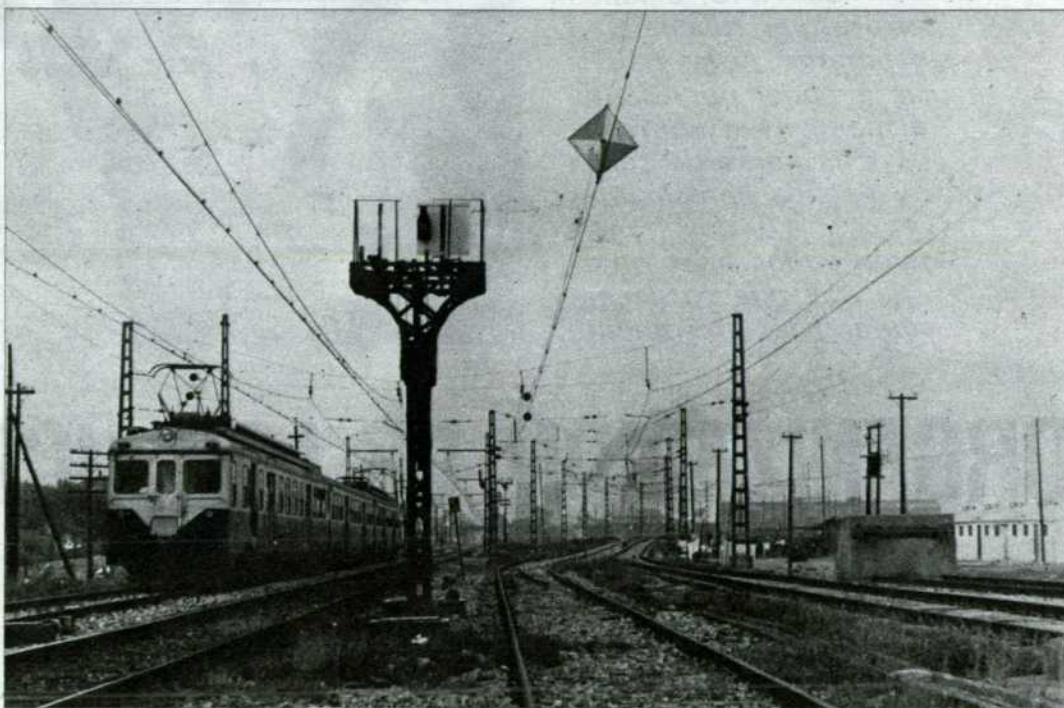
— Vía de enlace entre las estaciones de Casa Antúnez y Barcelona-Sans para facilitar la circulación entre ambas, ya que en la primera se formarán los trenes de largo recorrido que saldrán de Sans. Al mismo tiempo, la estación de Casa Antúnez será también estación de clasificación, mercancías y talleres.

— Ampliación de la estación de La Sagrera. De ella saldrán los servicios de viajeros dirección norte, y cercanías dirección sur, completándose los servicios de esta estación con la de San Andrés-Condal, también en proyecto, en la cual se situará un apeadero y se formarán trenes para la estación de La Sagrera.

Estación central para aduana en la Llagosta, que sustituirá a la actual de La Sagrera y en ella se incluirán también mercancías, con el fin de descongestionar el tráfico de la misma, evitando que el transporte que tiene su origen o término en Barcelona pase por la ciudad.



Los dos túneles que coinciden en la estación de La Sagrera.



Línea de Barcelona a Granollers. A la derecha: ramal de San Andrés-Condal a Pueblo Nuevo.

## PROYECTO DE MEJORA DE LOS FERROCARRILES CATALANES

Es también interesante el proyecto de mejorar la infraestructura de los ferrocarriles de vía métrica de la Compañía de los Ferrocarriles Catalanes, que actualmente discurren a cielo abierto por los términos de Barcelona y Hospitalet entre numerosos pasos a nivel, cada vez más ineficaces por el aumento incesante del tráfico por carretera y ferrocarril. El proyecto comprende la cobertura y desvío de la línea, con la construcción de un ramal para viajeros y otro para mercancías. El ramal de viajeros comprende un túnel de doble vía y ocho estaciones subterráneas, que desde la Plaza de España en Barcelona llega a Hospitalet. El

ramal de mercancías se compone de una estación en Casa Antúnez, que sustituirá a la de Magoria, y un trazado de ocho kilómetros, de ellos 2,7 kilómetros en túnel.

## GRACIAS AL FERROCARRIL

En plazo breve entrarán en servicio estas obras ferroviarias que potenciarán extraordinariamente el desarrollo de Barcelona. De esta manera, una vez más, gracias al ferrocarril, quedarán solventados, en gran parte, los grandes problemas de congestión que se plantean en la mayoría de las ciudades del mundo.

Mapas y gráficos E. PRETEL.  
Fotos Godoy.