

eP Coses de la vida GRAN BARCELONA

Desenvolupament del transport metropolità

La Sagrera es reivindica

A BCN li falta sumar encara l'estació central al motor econòmic port-el Prat

Un llibre d'un exdirector de Transports sobre la xarxa de tren recolza una obra al ralenti

RAMON COMORERA
BARCELONA

En la dècada prodigiosa de les infraestructures amb què es va estrenar el segle, endeutament al marge, Barcelona ha aconseguit dotar-se de potents motors de desenvolupament econòmic per mar i aire: les ampliacions del port i de l'aeroport. A aquestes, convertides en eines anticrisis encara que inexplicablement els faltin encara els accessos, s'hi havia d'afegir la tercera pota per terra: la xarxa ferroviària d'alta velocitat i el complex de la Sagrera-Sant Andreu. No obstant, el trípod s'ha quedat coix amb la línia oberta però amb la macroestació gairebé als inicis i el seu entorn a menys del 50%. Amb els AVE passant de llarg des del gener i les milionàries obres al ralenti, el pla podia generar dubtes. Estat, Generalitat i ajuntament van pactar al juliol retallar el projecte. Mig any després tot segueix amb comptagotes. Un llibre de l'enginyer de Camins i exdirector general de Transports, Jordi Julià, recentment publicat, reivindica l'estació com a peça clau i imprescindible de la xarxa ferroviària.

El treball és crític amb «l'endeutament indiscriminat» del cicle expansiu dels últims 25 anys, un creixement que no «es tornarà a veure». Destaca que el principal error ha estat «voler anar massa de pressa», un mal extensible també a Espanya i a la majoria de països del sud d'Europa. Julià afirma que amb un sector de la construcció que, en general, suposava el 10% del PIB, quan el més raonable en un país avançat i equilibrat seria el 4%, la situació era insostenible. Reconeix que la crisi defineix un futur difícil. No obstant, amb un port i un aeroport vàlids per a molts anys, la Sagrera no es pot quedar enrere.

DUES EN UNA // La inversió en la macroestació intermodal és necessària per absorbir i distribuir amb eficàcia el trànsit ferroviari no només de Barcelona sinó de la seva àrea metropolitana i la seva irradiació fins a les altres capitals catalanes. Julià, un dels experts més destacats del país en xarxes ferroviàries, sosté que els dos nivells de l'estació, alta velocitat a sobre i Rodalies a sota, amb un total de vuit vies i quatre an-

PERFIL

30 anys en el disseny de xarxes

JORDI JULIÀ SORT

► Enginyer de Camins i exdirector de Transports

R.C.
BARCELONA

L'autor de *La Sagrera i la xarxa ferroviària de Barcelona* ha estat un protagonista de primera línia de l'expansió de les infraestructures metropolitanas dels últims 30 anys de desenvolupament accelerat a Catalunya. Aquest enginyer de Camins va néixer a Terrassa el 1959 i ha estat company d'estudis d'un destacat col·lega, Joan Baltà, director del consorci Barcelona Sagrera Alta Velocitat i un altre defensor de la importància estratègica de la macroestació.

Julià va començar en la direcció general d'Urbanisme amb l'històric Joan Antoni Solans. Va treballar als 90 a la Renfe de Mercè Sala i des de Barcelona Regional va participar en la planificació del tramvia i en els debats del metro, la línia d'alta velocitat i la Sagrera. El 2004 va ser director de Transports de la Generalitat. Va dimitir després d'esfondrar-se el túnel del Carmel per ocupar altres càrrecs a la conselleria de Joaquim Nadal. Ara és consultor d'obra civil.

danes en cada cas, implantaran juntament amb el túnel que travessa l'Eixample un sistema de trens passants des de Sants que donarà fluidesa i eficiència.

El llibre realitza en 150 pàgines fardides de gràfics i fotografies un recorregut per la història ferroviària de Barcelona des dels seus inicis, amb l'obertura de la primera línia de Mataró, fins a la novíssima alta velocitat. *La Sagrera i la xarxa ferroviària de Barcelona* ha estat editat per Viena amb el suport del consorci Barcelona Sagrera Alta Velocitat i l'Ajuntament de Barcelona.

TRANSFORMACIÓ // Julià analitza en el volum tots els mitjans de transport sobre rails (metro, tramvia, Rodalies, Ferrocarrils de la Generalitat), la realitat i els projectes, però se centra en l'impacte de la Sagrera. Destaca que més enllà de l'operació ferroviària, la futura i gran estació central de Barcelona es convertirà en un nou focus urbà que desplaçarà el creixement de la ciutat cap al Besòs. La transformació urbanística, amb les vies cobertes amb una caixa de formigó i un gran parc lineal a sobre dels 3,7 quilòmetres de corredor ferroviari (entre el pont de Bac de Roda i el nus viari de la Trinitat), acabarà a més amb una fractura secular de la ciutat.

El conjunt de l'estació (1,2 quilòmetres de llarg per 150 metres d'ample incloent-hi els grans espais necessaris per al condicionament i l'avitallament dels trens) impulsarà l'activitat econòmica i social de la superfície amb nous edificis de serveis i vivendes, i també d'equipaments.

La situació immobiliària és avui ben diferent, però la força de les comunicacions que induirà la Sagrera són garantia del seu desenvolupament si es manté la inversió pública, sosté l'autor. La participació privada en la gestió d'un gran espai comercial que ara es busca per completar el finançament del projecte així com altres inversions que es puguin captar, seran una realitat si la despesa de les administracions està garantida. S'hi va referir dividendres l'alcalde Xavier Trias: «Per trobar inversors i que el projecte funcioni, Foment hi ha d'invertir i complir amb les seves obligacions en els terminis marcats». ≡

Obres de la Sagrera i, en primer terme, el pont provisional del Treball Digne.



LES INFRASTRUCTURES PENDENTS

S'acaba un cicle però no les idees

El futur serà lent, diu Julià, però s'ha d'enllestir i rendibilitzar obres començades, la Sagrera i la L-9

R.C.
BARCELONA

Les xarxes d'infraestructures ferroviàries de la regió de Barcelona han madurat les últimes tres dècades, reconeix Jordi Julià en el seu estudi sobre la Sagrera. Aquest enginyer també accepta que res tornarà a ser com abans, quan les inversions, sense atendre una perillosa escalada de l'endeutament, es comptaven per centenars de milions. No obstant, dues haurien de ser, afegeix, les prioritats després del cicle que ha finalitzat: acabar les obres ja començades i en què s'han gastat sumes milionàries de la ja esmentada estació central de

la Sagrera i també de la línia L-9/L-10 del metro. El rendiment i la necessitat social de totes dues és indubtable, sosté. Aquest final d'etapa, d'altra banda, no li impedeix detallar com un futur necessari tres realitzacions més pendents: el tramvia, els FGC i les Rodalies.

EL SUBURBÀ

Les prolongacions de la L-4 i la L-2

En el pla director d'infraestructures 2001-2010, afirma Julià, ja es preveien la majoria de les extensions del metro interessants a llarg ter-