



1. Sants, late '60s
1. Sants, finals dels '60
(Fondo TAF)

La línia d'enllaç i l'estació de Sants; un episodi dramàtic de l'urbanisme de Barcelona | Josep Parcerisa

FOTO 1

Aquesta vista del ferrocarril d'enllaç està presa a finals dels anys seixanta del segle XX, a la vigília de la construcció de l'actual estació central de Barcelona a Sants. Aleshores la disposició de les coses era aproximadament la mateixa que a finals del segle XIX: al cantó muntanya s'estenia una platja de vies de mercaderies a cel obert i a la banda de mar el tren obria un discret compàs de vies mortes al costat de la fàbrica *La España Industrial*, a l'esquerra i la dreta de la fotografia, respectivament. Pel mig hi circulaven les dues vies dels trens.

La línia del ferrocarril d'enllaç va ser operativa a partir de 1882 i tenia per objecte fer possible que els ferrocarrils que arribessin des del Llobregat poguessin enllaçar amb els que entraven a la ciutat des del nord, per acumular totes les estacions terminals ferroviàries a llevant de la ciutat antiga, on ja n'hi havia tres: la del Nord, la de França i la de Mataró. Les tres es disposaven envoltant el recinte militar de la Ciutadella, que estava a les portes de la seva dràstica transformació en parc amb l'Exposició Universal (1888). La construcció de la línia d'enllaç va suposar, doncs, eliminar una de les estacions terminals de la ciutat que estava instal·lada a la plaça Catalunya actual, i suprimir d'aquesta manera l'arc de vies que trinxava els carrers de l'eixample.

La rasa oberta pel mig del carrer d'Aragó ha identificat sovint l'impacte d'aquest nou traçat ferroviari, a cel obert però enfonsat. El baixador que es va instal·lar davant del passeig de Gràcia, al centre de la ciutat, era per a molts viatgers la veritable estació central, perquè s'hi podien agafar els trens que anaven i venien de la resta de la península.

Però aquesta imatge recorda que el traçat del ferrocarril d'enllaç aprofitava una bona part de l'antic traçat de Martorell, que és l'actual avinguda de Roma, inclinada per bé que continua respecte al carrer d'Aragó, i també que els trens al seu pas pel districte de Sants circulaven en rasa i per dessota del carrer major. Tal com es pot veure al primer pla d'aquesta imatge, la línia tenia un segon baixador que s'aixecava davant de la plaça de Sants. I aquesta imatge permet comprovar que entre l'avinguda de Roma i el passeig de Sant Antoni de Sants els trens i les persones podien circular sense solució de continuïtat.

ANTECEDENTS

Barcelona va arribar a tenir tantes estacions terminals com companyies concessionàries havien estès línies fèrries. El primer canvi en el mapa de les estacions ferroviàries va ser la construcció de la rasa del carrer d'Aragó i el funcionament del ferrocarril d'enllaç, i en van seguir d'altres com la prolongació de línies des de l'estació del Nord que va travessar per segon cop la ciutat per la plaça Catalunya. El següent gran canvi del sistema va ser la construcció de la nova estació central a Sants, a primers dels anys setanta. La nova estació quedà situada excèntrica respecte la ciutat central, a la frontissa entre l'eixample i els barris suburbans de la primera corona.

El projecte d'una nova estació central concebuda funcionalment com una estació passant s'havia previst com a part d'un pla de reestructuració

The Rail Link and Sants Station

A Dramatic Episode in Urban Planning in Barcelona | Josep Parcerisa

PHOTO 1

This view of the railway hub was taken at the end of the 1960s on the eve of the construction of Barcelona's main railway station in the Sants district. At that point things were still pretty much as they had been at the close of the nineteenth century: on the side facing the hills a sea of freight yards stretched out in the open air and on the Mediterranean side the train took a quiet breather on the dead rails set alongside the *La España Industrial* plant (on the left and right of the photo, respectively). Train traffic came and went down the middle two tracks.

The rail link was up and running beginning in 1882 and sought to make it possible for trains arriving from Llobregat to link up with the lines that carried people into the city from the North and to assemble all the terminals to the east of the old city, which already had three train stations of its own: the *estaciones* del Norte, de Francia, and de Mataró. These three were arrayed around the Ciutadella military sector, which was itself on the cusp of its dramatic transformation into a park for the Universal Exhibition of 1888. Building the rail link involved getting rid of one of two terminals in what is today the Plaza Catalunya, and with that eliminating the arc of train tracks chewing up the streets of the Ensanche.

The open trench running down the middle of Aragó Street bears witness to the impact of this new branch, uncovered but below grade. The whistle stop they put in right downtown facing the Paseo de Gràcia became for many the city's real central station because that's where you could grab the trains that came and went to the rest of the Iberian Peninsula.

But this picture reminds us that the rail link's route piggybacked on the old Martorell route, now Roma Avenue, diverging from Aragó but continuing on alongside it at a 45 degree angle, and also that the trains passing through the Sants neighborhood travelled in a depression below the main street. As you can see in the foreground of this picture, they had erected a second little stop facing the Plaza de Sants. And the photograph confirms that everyone could move freely between the Ave. de Roma and the Paseo Sant Antoni without bumping into obstacles.

BACKGROUND

Barcelona had come to have as many terminals as it did railroad companies that extended their lines. The first things that altered the map of train stations were the excavation of the trench in the middle of Aragó Street and the operation of the rail link. Other changes, like the extension of lines from the North that entered the city a second time by Plaza Catalunya, followed. The next big change was the construction of the new central station in Sants at the beginning of the 1970s. The new station was situated oddly at the edge of the central city, at the nexus between the Ensanche and the first ring of outlying districts.

The plan for a new central station designed to function as an interchange had been foreseen as part of a general reorganization of railway stations, which consisted of getting rid of the downtown terminals and creating a pair of new transfer stations in Sants and la Sagrera, at opposite ends of the Ensanche district. But this second main station, an essential component of a system that was bipolar from its very conception,

general de les estacions ferroviàries, que consistia a eliminar les terminals i fer un duet d'estacions noves i passants a Sants i a Sagrera, a punta i punta de la *ciutat central*. Però aquesta segona estació central, part essencial d'un sistema que s'havia concebut bipolar, no es va construir ni aleshores ni després. Va restar ajornada indefinidament, i sovint oblidada o menystinguda per tècnics i polítics fins entrat el segle XXI. S'entén doncs que Sants hagi hagut d'assumir tots aquests anys la condició d'estació central. I l'assumpte delicat ha estat que l'augment dels serveis i dels usuaris, l'èxit de la represa del ferrocarril, sobretot suburbà i després regional a partir dels anys 90', ha incrementat la pressió i els requeriments espacials sobre aquesta estació.

Just ara, quaranta anys més tard, s'està construint la segona nova estació, Sagrera, i la posició prevista fa més de mig segle no ha variat perquè ja aleshores el lloc reunia una condició privilegiada en el sistema de la mobilitat massiva metropolitana: és aproximadament el punt de confluència de les dues línies principals i longitudinals del metro de la ciutat. La línia 1, fundadora del sistema els anys 1924-26 i la línia 5, la principal decisió de traçat de metro que es va prendre la segona meitat dels anys seixanta. En termes general Sagrera és, topològicament, anàloga a Sants.

FOTO 2

Molt pocs anys més tard de la foto anterior es pren aquesta altra, en el moment de la construcció de l'estació de Sants (1972), mentre s'aixequen els pilars que aguantaran l'edifici i que confirmen que la cota de les vies coincidirà amb la rasant que ja tenia el traçat

històric. De fet, durant la construcció de les andanes el servei no es va interrompre significativament, malgrat que la geometria de la línia històrica esbiaixi la disposició de les noves rengles. Precisament la presència conjunta de les dues directrius, la de la línia de pas i la de les pantalles, permet comprovar que la nova estació, tot i aprofitar els terrenys que l'estat ja hi tenia a la banda muntanya (a la dreta de la imatge), amplia significativament l'ocupació per la banda mar (a l'esquerra de la imatge) esmolant un tros del recinte de la fàbrica *La España Industrial*, ja aleshores en decadència definitiva.

Atenció: aquests fets són decisius en la posició i configuració de la nova estació. La forma de fus característica de les estacions de tren i que fins aleshores es presentava basculant com un recreixement de sòl cap a la muntanya, passarà a ser ara, en el moment de dissenyar la nova estació central de Sants, una forma ovoïdal centrada sobre l'eix aproximat del traçat històric. Per fer-ho possible, la nova estació haurà d'ocupar tant de tros com necessiti a la banda mar, i no hi tindrà resistència ja que afectarà una part del vell recinte fabril. Aquest fet, el de la posició central de les andanes respecte la línia, serà decisiu i dramàtic per a l'espai urbà. Com que la distància entre la cota de les andanes i la rasant del carrer (definida inexorablement per la dels de l'entorn) serà mínima, caldrà utilitzar necessàriament la cota carrer com a àmbit d'accés a les andanes. Per tant, el raonament a la inversa també serà cert: la definició geomètrica de les andanes condicionarà la definició de l'espai vestibular de l'estació. I aquest no tindrà altra opció que adoptar l'amplada definida per la projecció directa de les vies. Es així com la ovoïde de les vies configurarà un edifici plantat al mig de la línia del ferrocarril d'enllaç; un edifici plantat al mig i amb efecte

wasn't built, not then or ever. It was postponed indefinitely, and little by little forgotten or dismissed by technicians and politicians until the beginning of the new century. It must be understood, then, that Sants has been forced to shoulder the unforeseen burden of a main railroad station for all these years. And the growth of services, passengers, the renewed success of the railroad during the 1990s, particularly the commuter railroad but also the regional rail system, has ramped up the pressure on this station and intensified its need for space.

Only now, forty years later, are we building a second station, Sagrera, and its location, anticipated more than half a century ago, hasn't budged an inch because by then the site already occupied a privileged place in the metropolitan mass transit system: it's approximately the point where the two main longitudinal subway lines come together. Line 1, the system's first in 1924-1925 and Line 5, the key decision for whose route was made in the late sixties. In topological terms, Sagrera is arranged nearly symmetrically in relation to Sants Station.

PHOTO 2

This photo was taken a few years after the earlier one, around 1972 at the moment the Sants Station was being built and the columns were going up that would support its structure and ensure that the elevation of the tracks would conform to the existing grade. During the construction of the platforms service wasn't even interrupted very much, in fact, even though the existing line's geometry skewed the placement of additional tracks. The combined presence of two directrices, one describing the track line and the other the station wall, allows us to confirm that the new station, though built on ground already in the possession of the state on the right side of the frame, significantly expands its footprint on the left, eating into a piece of land belonging to the *La España Industrial* plant, by then already in the advanced stages of decline.

Note: These events were decisive in determining both the location and configuration of the new station. The spindle-like shape that characterized most train stations and that up to that time had sloped toward the hills like a layer of built up earth, on the occasion of designing a new Sants central station, now took on an ovoid shape centered roughly on the axis of the original two active tracks. In order to make this possible, the new station had to take up as much space as it needed on the Mediterranean side, and its designers didn't meet any resistance since that only impacted part of the old factory grounds. This factor, i.e. the central location of the platforms relative to the line promised to be both decisive and profoundly disruptive to the urban context. Insofar as the differential between the height of the platforms and the street grade (inevitably determined by the height of those surrounding it) was to be negligible, they needed to access the platforms at the street level. Thus, the inverse reasoning also applied: the geometric form of the platforms would shape the design of the station's entryway. The entrance hall wouldn't have any other choice but to assume the width determined by the direct projection of the train tracks. That's how their ovoid shape would go about configuring the entire structure sited in the midst of the railroad hub; a building planted squarely in the middle with the effect of a stopper because it impeded the visual and functional relationship between two urban systems, the Ensanche and the Sants district (PHOTO 3). Although it's true that these two systems had never really been connected, León Jaussely's turn-of-the-century plan had long since put forward the idea of linking them. At the time the tracks were covered over the failure to implement Jaussely's plan still couldn't be rectified. That moment clearly represented a second chance, but it didn't happen.

In addition, the station's structure lacked, sadly, any ambition whatsoever and was left to languish. The central administration erected a shoddy enclosure around it, a kind of box with a square footprint,



2. Sants en construcció; cap al 1972

2. Sants under construction, around 1972

(Fabre, Jaume; Huertas, Josep M. (1988) *Barcelona 1888-1988. La construcció d'una ciutat*. Publicacions de Barcelona S.A., Barcelona, p.461)



open at its two facades (the city in front and the neighborhood behind) but blinkered and mute along the other two elevations. In spite of the fact that its excessively low ceiling lay, for the most part, flush with the roof passengers were forced to endure a public space devoid of natural light and bereft of clear, much less interesting, signage. Built during a period when automobile transport reigned supreme, one has the impression that Sants' construction was a kind of distasteful chore. The station embodied a widespread disinterest in rail travel as evidenced by the fact that, structurally, its greatest claim to fame consisted of leaving open the technical option of erecting a building overhead, which is just what happened.

EPILOGUE

Is this chapter in the history of urban planning in Barcelona now definitively closed? There are signs that make one think that things could end with a new reckoning. The decision to finally build the central station in Sagrera could help relieve the pressure on Sants, both in terms of function and real estate. The prospect of covering the tracks all the way from the Plaza de Sants to Torrasa, beyond Barcelona in Hospitalet, prompts us to come up with a broad and comprehensive new vision. Is it possible to bring the idea of the rail link up to date and use it as the leitmotif for a new and important series of urbanistic interventions around Barcelona? In sum, the question comes down to whether the drama of cutting off a metropolitan point of view will leave us with a banal rubber stamping of and expansion of the existing building or if we still have time and the will to institute a change.

Translation: Philip Kay

tap perquè dificultarà la relació visual i funcional entre dos sistemes urbans, l'eixample i els barris del districte de Sants (FOTO 3). Per bé que aquests dos sistemes mai s'havien connectat, el pla d'enllaços de León Jaussely a principis de segle XX ho havia plantejat. Però el seu fracàs no podia corregir-se en el moment de cobrir les vies. Era una nova oportunitat per comptar-hi, però no va passar.

L'edifici de l'estació va ser, a més a més i per desgràcia, una obra descuidada i absent de qualsevol pretensió. L'administració central de l'estat va edificar una caixa molt simple, de planta quadrada oberta per dues cares (la ciutat davant i el barri darrera) i tapada i muda per les altres. Un espai sense llum natural tot i que el sostre, excessivament baix, coincidís en bona mesura amb la coberta i sense altres signes clars d'orientació. Aixecada en un temps en el que el transport per carretera era hegemònic, es té la impressió que la seva construcció va ser una mena d'obligació a desgrat. L'estació expressava el desinterès pel sistema ferroviari. Per confirmar-ho ens serveix la dada següent: la

major ostentació estructural consistia a preveure la possibilitat tècnica de bastir-hi un edifici al damunt, com per cert així ha estat, molts anys després.

EPÍLEG

És aquest un episodi definitivament tancat en la història del urbanisme de Barcelona? Hi ha indicis que fan pensar que les coses podrien acabar en un nou redreçament. La decisió de construir finalment l'estació central a Sagrera podria ajudar a rebaixar la pressió funcional i immobiliària a Sants. La cobertura de vies en tot l'itinerari des de la plaça de Sants fins la Torrassa, ja a l'Hospitalet, predisposa a imaginar novament una visió amplia i de conjunt. És possible actualitzar la *línia d'enllaç* com a fil conductor d'una acció urbanística nova i significativa a Barcelona? En resum, la qüestió és si el drama d'estrancar una perspectiva metropolitana es clourà en una banal confirmació i ampliació de l'edifici actual o si encara hi ha temps i ganes per canviar.