



1. Sants, late '60s

1. Sants, finales de los '60
(Fondo TAF)

La línea de enlace y la estación de Sants; un episodio dramático del urbanismo de Barcelona | Josep Parcerisa

FOTO 1

Esta vista del ferrocarril de enlace está tomada a finales de los años sesenta del siglo XX, en víspera de la construcción de la actual estación central de Barcelona en Sants. Entonces la disposición de las cosas era aproximadamente la misma que a finales del siglo XIX: en el lado montaña se extendía una playa de vías de mercancías a cielo abierto y en el lado mar el tren abría un discreto compás de vías muertas al lado de la fábrica *La España Industrial*, a izquierda y derecha de la fotografía respectivamente. Por en medio circulaban las dos vías de los trenes.

La línea del ferrocarril de enlace fue operativa a partir de 1882 y tenía por objeto hacer posible que los ferrocarriles que llegasen desde el Llobregat pudiesen enlazar con los que entraban en la ciudad desde el norte, para acumular todas las estaciones terminales a levante de la ciudad antigua, donde ya había tres de ellas: la del Norte, la de Francia y la de Mataró. Las tres se disponían rodeando el recinto militar de la Ciutadella, que se encontraba a las puertas de su drástica transformación en parque con la Exposición Universal (1888). La construcción de la línea de enlace supuso pues eliminar una de las estaciones terminales de la ciudad que estaba instalada en la plaza de Catalunya actual y suprimir con ello el arco de vías que troceaba las calles del ensanche.

La zanja abierta en medio de la calle de Aragó ha identificado a menudo el impacto de este nuevo trazado ferroviario, a cielo abierto pero hundido. El apeadero que se instaló delante del paseo de Gràcia, en el centro de la ciudad, era para muchos viajeros la verdadera estación central, porque allí podían cogerse los trenes que iban y venían del resto de la península.

Pero esta imagen recuerda que el trazado del ferrocarril de enlace aprovechaba en buena parte del antiguo trazado de Martorell, que es la actual avenida de Roma, inclinada aunque continua respecto a la calle Aragó, y también que los trenes a su paso por el distrito de Sants circulaban en zanja y por debajo de la calle mayor. Tal como se puede ver en el primer plano de esta imagen, la línea tenía un segundo apeadero que se levantaba delante de la plaza de Sants. Y esta imagen permite comprobar que entre la avenida de Roma y el paseo de Sant Antoni en Sants los trenes y las personas podían circular sin solución de continuidad.

ANTECEDENTES

Barcelona llegó a tener tantas estaciones terminales como compañías concesionarias habían extendido líneas férreas. El primer cambio en el mapa de las estaciones ferroviarias fue la construcción de la zanja de la calle Aragó y el funcionamiento del ferrocarril de enlace, y le siguieron otros como la prolongación de las líneas desde la estación del Norte que atravesó por segunda vez la ciudad por la plaza Catalunya. El siguiente gran cambio del sistema fue la construcción de la nueva estación central en Sants, a principios de los años setenta. La nueva estación quedó situada excéntrica respecto a la ciudad central, en la bisagra entre el ensanche y los barrios suburbanos de la primera corona.

El proyecto de una nueva estación central concebida funcionalmente como una estación pasante se había previsto como parte de un plan de reestructuración general de las estaciones ferroviarias, que consistía

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,

en eliminar las terminales y hacer un dueto de estaciones nuevas y pasantes en Sants y la Sagrera, a ambos lados de la *ciudad central*. Pero esta segunda estación central, parte esencial de un sistema que se había concebido bipolar, no se construyó ni entonces ni después. Quedó aplazada indefinidamente, y a menudo olvidada o subestimada por técnicos y políticos hasta entrado el siglo XXI. Se entiende entonces que Sants haya tenido que asumir todos estos años la condición de estación central. Y el asunto delicado ha sido que el aumento de los servicios y de los usuarios, la recuperación del éxito del ferrocarril, sobre todo suburbano y después regional a partir de los años 90', ha incrementado la presión y los requerimientos espaciales sobre esta estación.

Justo ahora, cuarenta años más tarde, se está construyendo la segunda nueva estación, Sagrera, y la posición prevista hace más de medio siglo no ha variado porque ya entonces el lugar reunía una condición privilegiada en el sistema de la movilidad masiva metropolitana: es aproximadamente el punto de confluencia de las dos líneas principales y longitudinales del metro de la ciudad. La línea 1, fundadora del sistema en los años 1924-1925 y la línea 5, la principal decisión de trazado que se tomó en la segunda mitad de los años sesenta. En términos generales Sagrera es, topológicamente, análoga a Sants.

FOTO 2

Muy pocos años después de la foto anterior se toma esta otra, en el momento de la construcción de la estación de Sants (1972), mientras

se levantan los pilares que aguantarán el edificio y que confirman que la cota de las vías coincidirá con la rasante que ya tenía el trazado histórico. De hecho, durante la construcción de los andenes el servicio no se interrumpió significativamente, a pesar de que la geometría de la línea histórica sesgue la disposición de las nuevas hileras. Precisamente la presencia conjunta de las dos directrices, la de la línea de paso y la de las pantalla, permite comprobar que la nueva estación, pese a aprovechar los terrenos que el estado ya tenía en el lado montaña (a la derecha de la imagen), amplía significativamente la ocupación por el lado mar (a la izquierda de la imagen), amolando un trozo del recinto de la fábrica de *La España Industrial*, ya entonces en definitiva decadencia.

Atención: estos hechos son decisivos en la posición y configuración de la nueva estación. La forma de huso característica de las estaciones de tren y que hasta entonces se presentaba basculante como un recocado de suelo hacia la montaña, pasará a ser ahora, en el momento de diseñar la nueva estación central de Sants, una forma ovoidal centrada sobre el eje aproximado del trazado histórico. Para hacerlo posible, la nueva estación habrá de ocupar tanto espacio como necesite hacia el lado mar, y no tendrá resistencia ya que afectará una parte del viejo recinto fabril. Este hecho, el de la posición central de los andenes respecto a la línea, será decisivo y traumático para el espacio urbano. Como la distancia entre la cota de los andenes y la rasante de la calle (definida inexorablemente por la de las del entorno) será mínima, habrá que utilizar necesariamente la cota de calle como ámbito de acceso a los andenes. Por tanto, el razonamiento contrario también será cierto: la

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 construcción, hacia el 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

definición geométrica de los andenes condicionará la definición del espacio vestibular de la estación. Y este no tendrá otra opción que adoptar la anchura definida por la proyección directa de las vías. Es así como la ovoide de las vías configurará un edificio plantado en medio de la línea del ferrocarril de enlace; un edificio plantado en medio y con efecto de tapón porque dificultará la relación visual y funcional entre dos sistemas urbanos, el ensanche y los barrios del distrito de Sants (FOTO 3). Aunque es cierto que estos dos sistemas nunca se habían conectado, el plan de enlaces de León Jaussely a principio del siglo XX lo tenía planteado. Pero su fracaso no podía corregirse en el momento de cubrir las vías. Era una nueva oportunidad para contar con ello, pero no sucedió.

El edificio de la estación fue, además y por desgracia, una obra descuidada y ausente de cualquier pretensión. La administración central levantó una caja muy simple, de planta cuadrada abierta por dos caras (la ciudad delante y el barrio detrás) y ciega por las otras dos. Un espacio sin luz natural a pesar de que el techo, excesivamente bajo, coincidía en buena medida con la cubierta y sin otros signos claros de orientación. Levantada en un tiempo en el que el transporte por carretera

era hegemónico, se tiene la impresión de que su construcción fue una especie de obligación a disgusto. La estación expresaba el desinterés por el sistema ferroviario. Para confirmarlo sirve el siguiente dato: el mayor alarde estructural consistía en prever la posibilidad técnica de construir un edificio encima como así ha sucedido.

EPÍLOGO

¿Es este un episodio definitivamente cerrado en la historia del urbanismo de Barcelona? Hay indicios que hacen pensar que las cosas podrían acabar en un nuevo enderezamiento. La decisión de construir finalmente la estación central en Sagrera podría ayudar a rebajar la presión funcional e inmobiliaria en Sants. La cobertura de las vías en todo el itinerario desde la plaza de Sants hasta la Torrassa, ya en Hospitalet, predispone a imaginar nuevamente una visión amplia y de conjunto. ¿Es posible actualizar *la línea de enlace* como hilo conductor de una acción urbanística nueva y significativa en Barcelona? En resumen, la cuestión es si el drama de interrumpir una perspectiva metropolitana se cerrará con una banal confirmación y ampliación del edificio actual o si aún hay tiempo y ganas para cambiar.