

El necessari traçat de l'alta velocitat pel centre de Barcelona

JORDI JULIÀ SORT, Enginyer de camins, Canals i ports

EL PUNT, divendres, 18 de gener de 2008

Dilluns, 14 de gener, es va publicar a El Punt un article sobre el traçat de l'alta velocitat a Barcelona en el qual s'afirmava que «Barcelona té l'oportunitat de connectar-se amb Europa amb dues estacions terminals i deixar de ser una ciutat amb dues estacions passants de la línia Lisboa-Madrid-París». Vaig ensenyar l'article a un company enginyer de camins de Madrid, expert en projectes ferroviaris i exdirectiu de Renfe, i em va dir literalment: «¡Es como si alguien afirmase que el Barça tiene ahora la oportunidad de jugar en segunda división!» Intentaré explicar per què això és així.

Actualment creuen Catalunya i la regió metropolitana cinc vies de tren, totes en ample ibèric: dues pel túnel de la plaça Catalunya, dues pel túnel del carrer Aragó i una pel Vallès, per l'anomenada línia Papiol-Mollet. Per les quatre vies dels túnels de Barcelona hi passen només trens de viatgers (rodalies, regionals i llarg recorregut) i per la del Vallès, trens de mercaderies i uns quants de rodalies. A la línia del Vallès hi ha un tram llarg de dues vies, però en realitat funciona com de via única perquè fa trenta anys, quan es va construir la línia, es deixà el tram de l'enllaç de Mollet en via única, i això limita la capacitat de tota la línia. Per això els trens de rodalies no la poden fer servir tota.

A principis dels noranta, sota la presidència de Mercè Sala a Renfe, s'iniciaren els estudis per definir el futur model ferroviari de Barcelona, mentre l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat també reflexionaven sobre el tema, i tots arribaren a la mateixa conclusió: la potenciació dels serveis de rodalies requeria destinar-hi íntegrament les quatre vies dels dos túnels de Barcelona, i la potenciació del serveis de mercaderies des del port cap a Europa exigia construir una nova línia de dues vies pel Llobregat i completar la duplicació de la línia Papiol-Mollet. I el més important, que l'arribada de l'alta velocitat requeriria la construcció completa d'una nova línia de dues vies. És a dir, que caldria passar de les $2+2+1=5$ vies a $2+2+2+2=8$ vies, totes elles creuant la regió metropolitana. Sembla una conclusió lògica que per fer circular molts més trens facin falta algunes vies més, no? Quan el Ministeri d'Obres Publiques (actualment Ministeri de Foment) començà a estudiar l'alta velocitat va partir d'aquestes posicions, si bé als tècnics i als polítics de Madrid els costava assumir-ne les conseqüències ja que implicava projectes i obres molt costosos.

Va caler esperar que la secretaria d'estat del Ministeri de Foment l'ocupés un altre català, Albert Vilalta, creador i expresident dels Ferrocarrils de la Generalitat, companyia que avui dia tothom posa com a exemple de com haurien de funcionar tots els trens, perquè l'Estat assumís plenament que li caldria construir un nou túnel a Barcelona. De fet, ho varen veure tan clar que a continuació es posaren també a projectar un túnel per a l'alta velocitat a Madrid, entre les actuals estacions terminals d'Atocha i Chamartín, i pensen fer-lo sense dubtes existencials, si bé aquest projecte va una mica més endarrerit que el de Barcelona entre Sants i Sagrera. I estan ja treballant en un projecte semblant per a València, que actualment té una estació terminal.

S'entén, doncs, la sorpresa del meu amic madrileny quan des de Catalunya, que no tan sols ha reclamat i aconseguit que l'Estat assumís un projecte tan important, sinó que ha marcat el camí per a la resta d'Espanya, sortissin veus que posessin en dubte aquesta solució.

Cal reconèixer, però, que això de convertir les línies ferroviàries terminals en línies passants no és un invent català, sinó que és una constant en tota la història del ferrocarril. Totes les línies varen sorgir durant el segle XIX amb estacions terminals a les portes de les ciutats, i s'han anat convertint en estacions passants amb la construcció de costosos túnels (a vegades viaductes, com ara a Berlín i Tòquio) per creuar les ciutats. Això no ha estat un caprici, sinó que acaba sent imprescindible per augmentar la capacitat de les línies. Els exemples són innumbrables: Nova York (per cert, a Manhattan hi ha uns quants edificis alts, fins i tot sembla que en Gaudí va estar a punt de fer-n'hi un!), el RER de París, el túnel recentment inaugurat de l'alta velocitat a Londres...

El model que varen acordar totes les administracions l'any 2001 indica que al Papiol-Mollet s'hi implanten les dues vies en tota la seva longitud, però amb els dos amples alhora (una tecnologia recentment desenvolupada), perquè els trens de mercaderies del port puguin anar cap a Europa sense entrebancs a la frontera i, alhora, hi pugui haver els serveis de rodalies llargament reclamats, com ara Granollers-Mollet-UAB-Martorell-Vilafranca. Aquesta obra està ja adjudicada. Es construirà un nou túnel a Barcelona per a un nou servei ferroviari que per si sol necessita una línia pròpia, l'alta velocitat, amb una nova gran estació a la Sagrera de deu vies d'ample internacional. A més, passaran les de rodalies en ample ibèric i les de metro, absolutament independents totes elles de l'alta velocitat, fins i tot ubicades en nivells diferents.

Aquests darrers temps de discussions no han servit per acordar cap model alternatiu perquè hauria requerit el que ja s'havia fet abans, anys d'estudis, projectes i discussions entre professionals del ram i polítics. Ara arriba l'hora de fer les obres ben fetes, sense presses. De passar de la «guerra autodestructiva» a l'execució ben feta, amb coresponsabilitat, amb informació acurada i amb participació ciutadana.