

Índice de la propuesta:

1. Introducción

2. Propuesta

2.1. Cabecera Llobregat

2.2. Cabecera Besós

3. Actuaciones relacionadas

3.1. Ampliación de la L3

3.2. Reurbanización de la plaza de las Glòries

3.3. Ampliación de la L8

3.4. Unión de los tranvías en superficie

3.5. Repercusiones en los corredores actuales de cercanías

4. Conclusiones

1. Introducción

Comentaros que no es nada nuevo el tema de la Diagonal. Desde hace más de 5 años en que funciona la web transport.cat, y como co-administrador de la misma vengo defendiendo la opción de construir un túnel ferroviario bajo dicha avenida para paliar los problemas que ahora empiezan ya a hacerse patentes, que la ciudad comenzará a notar en breve y que si no se hace nada derivará en un grave problema de movilidad.

Antes incluso de la creación de transport.cat un servidor ya discutía y comentaba este problema y esta propuesta en otros lugares como el foro de la PTP y discutía larga e infructuosamente con su actual presidente y adeptos en el foro del tranvía en su web no oficial.

La propuesta que un servidor defiende es, evidentemente, la de la construcción de un gran túnel ferroviario bajo la avenida más importante de Barcelona, la Diagonal. Una avenida que en absoluto ha de contemplarse como una calle más de la ciudad y cuyo futuro deba ser decidido solamente en el marco urbano y local de Barcelona, sino que ha de ser vista como lo que es, una de las arterias metropolitanas más importantes que comunica el Llobregat con el Besòs cruzando todo el núcleo central y que luego y a partir de sus extremos tiene salida y comunicación de modo decisivo con las principales ciudades del área metropolitana que nos ocupa. Es por ello que lo que se haga o deje de hacer en semejante vía no puede ni debe ser en ningún caso un tema local exclusivo de Barcelona sino que cualquier decisión debería estar consensuada por un ente en el que tuvieran cabida e interviniesen muchísimos más ayuntamientos de la RMB que representarían a miles y miles de ciudadanos y usuarios potenciales afectados por cualquier opción que se tomase en torno a la modernización, remodelación, etc. de esta avenida, no de Barcelona, sino metropolitana.

Para acometer cualquier tipo de mejora o reforma se han de tener en cuenta no solamente aspectos locales, como si quedan mejor los árboles aquí o allá, o si es conveniente renovar el mobiliario urbano con nuevos elementos de diseño o clásicos y demás elucubraciones vacías y carentes de interés. Lo que debe primar y jugar un papel fundamental no son estas pinceladas pintorescas y superfluas que a nadie preocupan ni interesan, sino que lo que nos debe alterar y preocupar de verdad son los hechos consumados que hemos venido apreciando y que seguimos viendo en la realidad diaria del transporte en Barcelona y que en el futuro se harán aún más patentes como el colapso, saturación y estado deplorable de la red de cercanías que ya durante la construcción de la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona se dejaron notar y de qué manera en Barcelona.

2. Propuesta

Es por ello y teniendo en cuenta todo lo anterior que mi propuesta es, y lo ha sido siempre, la de crear y construir bajo la citada avenida un eje ferroviario potente que ayude a solventar los problemas que se han enumerado, que permita otras soluciones al estado de ahogo, colapso y saturación de las actuales líneas ferroviarias, que ofrezca un nuevo corredor a los usuarios y a la ciudad, que ofrezca la opción de posibilitar la creación de servicios ferroviarios directos y semidirectos dirigidos a las poblaciones de la segunda corona de la conurbación de Barcelona y a los núcleos más alejados, cuadruplicando las vías en las entradas, si fuera necesario, y derivando las diferentes circulaciones por diferentes corredores una vez dentro de la ciudad de Barcelona o núcleo principal central de la RMB.

Es por todo ello que mi propuesta es simple y sencilla y consiste en construir a lo largo de toda la avenida Diagonal, desde la Zona Universitaria y hasta Diagonal Mar, un túnel ferroviario de al menos y como mínimo, 4 vías. Túnel que en absoluto debiera destinarse a albergar una única línea en su interior, como se está filtrando en la prensa en pos de una futura y nueva prolongación de la línea C3 a Castelldefels. Y un túnel y unas vías que deberían estar concebidos con una planificación a corto, medio y especialmente a largo plazo, con lo que, aun siendo una obviedad, debería contemplarse la colocación en el mismo de traviesas polivalentes que en el futuro o en fases posteriores permitiesen la colocación de diferentes tipos de anchos de vía.

Y es que conociendo como conocemos que en Barcelona contamos con 3 anchos de vía distintos, a saber, el ancho métrico de la línea Llobregat-Anoia de FGC, el ancho ibérico estándar de las líneas de RENFE convencionales y el ancho internacional, tanto de las nuevas líneas de alta velocidad como de la mayoría de líneas de metro que circulan por Barcelona a excepción de la L1... conociendo estos datos y esperando que en un futuro no muy lejano algún gobierno valiente y que pasaría a la historia por ello, acometiese la deseada unificación del ancho de vía al estándar UIC (internacional de 1435 mm) en toda España, cualquier infraestructura que se construyese a partir de ya, debería tenerlo en cuenta y hacerse de tal manera que el dimensionado y diseño de la misma estuviese adaptado al futuro inevitable.

Es por todos estos factores que un túnel ferroviario bajo la Diagonal jamás debería limitarse a servir con la C3 el corredor de Castelldefels, cosa que no solamente no aliviaría los problemas actuales ni solventaría los futuros de la red de cercanías, sino que contribuiría a tiempos venideros oscuros, saturados y colapsados en la red de transporte de Barcelona. Un túnel de estas características como el propuesto debería indefectiblemente conectarse a todas las infraestructuras existentes y proyectadas de gran capacidad de transporte de viajeros.

Por tanto, el túnel ferroviario propuesto aquí bajo la avenida Diagonal debería ser conectado en la zona Llobregat y además de a esa nueva C3 proyectada a Castelldefels desde Cornellà, a las actuales líneas que desde Martorell penetran en Barcelona bajando cada una por ambos márgenes del río. Es por ello que la línea de Renfe C4 sur (ancho ibérico) que discurre por la margen izquierda y que pasa por Martorell, Molins y Sant Feliu debería conectarse indefectiblemente mediante un ramal lo más directo posible con la cabecera de este túnel propuesto bajo la Diagonal mirando de servir zonas que no contasen en la actualidad con cercanías pero de gran densidad de población, como por ejemplo Sant Just Desvern, Sant Joan Despí y/o Esplugues.

Del mismo modo y por la margen derecha tenemos la línea Llobregat-Anoia de FGC (ancho métrico) que baja también desde Martorell e indefectiblemente y de la misma forma debería conectarse también con la cabecera de este túnel propuesto bajo la Diagonal sirviendo y conectando también las zonas densamente pobladas como son las poblaciones de Sant Boi, Cornellà y Esplugues.

2.1. Cabecera Llobregat

En cuanto a la cabecera del túnel propuesto en su lado Llobregat (boca del lado Zona Universitaria), estas son las 3 líneas fundamentales y básicas que debieran conectarse al mismo: la proyectada para el nuevo corredor de Castelldefels, la actual de FGC del Llobregat y la actual de Renfe. No hacerlo sería una gravísima irresponsabilidad, constituiría una falta total de previsión y de planificación y es algo que jamás debería permitirse. La coordinación entre las diferentes administraciones para que esto se efectuase tal y como debería es esencial.

2.2. Cabecera Besós

En cuanto a la cabecera del túnel en el lado Besós, de igual modo que en el Llobregat, la propuesta realizada desde aquí implicaría la conexión con las diferentes líneas actuales existentes y proyectadas para el futuro. Pero eso sí, en el caso de la cabecera del túnel propuesto para el lado Besós tenemos varias opciones dependiendo de decisiones coordinadas que entre varias administraciones deberían tomarse respecto a temas como la reformulación de la plaza de Glòries, la penetración en Barcelona del nuevo túnel ferroviario bajo Collserola y el paso o no de la línea ferroviaria del Maresme del litoral al interior, lo cual nos evitaría por ejemplo en días de temporal que el simple oleaje, algo normal y evidente por otra parte, tuviera incidencia alguna en el sistema de cercanías de toda la red.

Caso de decidirse el NO pasar la línea del Maresme del litoral al interior, la propuesta desde aquí sería la de efectuar y construir el túnel bajo la Diagonal en su totalidad, es decir, hasta Diagonal Mar y desde allí enlazarlo a la red ferroviaria actual en Sant Adrià del Besós. Caso de decidirse el paso al interior de la línea del Maresme, el tramo de este túnel propuesto bajo la Diagonal que discurriría entre Glòries y Diagonal Mar podría quedar en entredicho ya que la conexión más directa hacia el Maresme en este caso sería bajo la Gran Vía a partir de Glòries. No obstante se podría contemplar la construcción íntegra del túnel bajo Diagonal hasta Diagonal Mar y entrar en el Maresme vía Glòries-Sagrera-Triangle-Gran Vía.

En cualquiera de los casos, desde Glòries deberían construirse los diferentes ramales e infraestructuras necesarias para conectar el túnel propuesto bajo Diagonal a las salidas actuales que Renfe tiene con la C3 hacia Vic, Ripoll y Puigcerdà en la Cataluña central; con la C4 norte hacia Sabadell, Terrassa y Manresa; y con la C2 interior hacia Maçanet por Sant Celoni. Estos dos corredores actuales, el de la C3 y C4 de Meridiana y el de la C2 tendrían que conectarse con sendos ramales al túnel propuesto bajo Diagonal a la altura de Glòries.

Y por último debería establecerse contando con todos los parámetros anteriores cuál debería ser la mejor entrada y penetración en Barcelona de la futura conexión ferroviaria prevista bajo Collserola para ver cómo y dónde conectaría mejor con la red y sus trenes con el corredor bajo la Diagonal. Pudiera ser que dicho corredor bajo Collserola fuese conveniente llevarlo a la nueva estación de Sagrera y desde allí y por el actual corredor de la C2 conectase con el túnel, pudiera ser que fuese adecuado bajar en línea recta hasta Glòries... en definitiva, cualquiera que fuese la solución adoptada, tendría que estar coordinada y consensuada para interactuar correctamente con el resto de la red.

3. Actuaciones relacionadas

Hay evidentemente pensamientos y proyectos que con un túnel bajo la avenida Diagonal como el propuesto aquí deberían ser reformuladas y adecuadas a las necesidades de los ciudadanos y usuarios no solamente de Barcelona, sino también del entorno más inmediato en el área metropolitana.

3.1. Ampliación de la L3

Un túnel como el propuesto conectado debidamente a la red ferroviaria actual obligaría a que por ejemplo, el proyecto de ampliación de la L3 del metro desde Zona Universitaria y hacia Sant Feliu de Llobregat se revisase por completo, ya que debería coordinarse dicho proyecto de L3 con el del ramal que tendría que unir la línea de Renfe actual C4 sur con la entrada por la boca de Zona Universitaria del túnel propuesto para la Diagonal. Por cierto, una revisión más que necesaria ya que la movilidad de la zona está actualmente muy en entredicho con el proyecto actual. Sería por tanto muy conveniente una revisión del proyecto de la L3 hacia Sant Feliu de modo que el metro entrase en la capital del Baix Llobregat de manera perpendicular a Renfe desde Sant Just Desvern sirviendo áreas y zonas urbanas densamente pobladas y no de forma paralela a Renfe y al tranvía como ocurre en el proyecto actual, sin duplicar así ni triplicar una infraestructura que ya servirían otros medios también presentes en la zona.

Ubicando 3 paradas de metro en Sant feliu de Llobregat, una de ellas funcionando como intercambiador entre metro, cercanías y tranvía, además de autobuses urbanos e interurbanos, la RMB ganaría en el exterior de Barcelona un punto esencial de redireccionamiento del flujo de viajeros que evitaría trasbordos en puntos situados en la propia Barcelona descongestionando así estaciones más céntricas actualmente muy utilizadas. Si añadimos a todo esto que la L3 revisada hacia el proyecto que piden y solicitan todas las asociaciones de vecinos, la mayoría de partidos políticos, todas las organizaciones implicadas y todos los entendidos del sector, etc... veremos que esta L3 quedaría además con la parada Falguera encarada a una posterior ampliación hacia el otro lado del río, con lo que conectaría con la actual infraestructura de FGC multiplicando su efectividad y la del área circundante y potenciando las líneas ferroviarias del entorno como medios de transporte a la par que reducirían drásticamente el tráfico de los puentes y viaductos existentes en ese área como son el de Molins de Rei y Sant Vicenç dels Horts que soportan día tras día una cantidad enorme de tráfico y mercancías sobre su estructura.

3.2. Reurbanización de la plaza de las Glòries

Otra actuación relacionada con la construcción del túnel propuesto bajo la Diagonal sería, lógicamente, la reurbanización de la plaza de las Glòries y la actuación bajo su subsuelo. La aparición de un eje ferroviario de gran capacidad de transporte de personas bajo la Diagonal obligaría a replantear cualquier proyecto en esta plaza y especialmente en su subsuelo por razones obvias.

3.3. Ampliación de la L8

También se vería afectado por la existencia de un túnel bajo la Diagonal, el proyecto de ampliación actualmente en mente de ampliar la L8 desde la plaza de España hasta la plaza de las Glòries subiendo por Entenza y Tarradellas hasta Francesc Macià, pasando luego por Travessera y bajando en Diagonal desde aquí por Sagrada Familia hasta desembocar en Glòries.

Es evidente que al cruzar la avenida Diagonal en la plaza de Francesc Macià donde podría surgir un intercambiador ferroviario importantísimo, ambos proyectos deberían coordinarse, del mismo modo que en la llegada a Glòries, donde habría que coordinar las actuaciones para enlazar los ramales de cercanías que unirían el túnel propuesto de Diagonal con los accesos a Barcelona por el Vallés, con la llegada de la L8 y con la reurbanización prevista de la plaza.

3.4. Unión de los tranvías en superficie

Evidentemente esta unión es algo que se ha de ejecutar en superficie y que consistiría en enlazar la red tranviaria que une la plaza Francesc Macià con el Baix Llobregat, con la red tranviaria que une la plaza de las Glòries con el Besós por el tramo central de la Diagonal.

Y también es una evidencia el hecho de que un túnel bajo la avenida Diagonal destinado al uso ferroviario de alta capacidad para el transporte de viajeros es algo que incide de forma evidente en cualquier reforma que se pretenda acometer en la superficie de la avenida y que condiciona indefectiblemente cualquier obra o actuación a realizar, ya que es obvio que para optimizar efectivos humanos, efectivos económicos y llevar a cabo los trabajos de manera coordinada, lógica y coherente, siempre se debería actuar primero en el subsuelo y después reurbanizar la superficie.

Como es lógico, para horadar el túnel propuesto y por muchos medios no agresivos que se utilicen como tuneladoras o construcción del túnel entre pantallas mirando de minimizar al máximo la afectación a la ciudadanía con los trabajos y demás, es evidente y lógico pensar y tener en cuenta que habrá pozos de entrada de materiales, de montaje de la tuneladora, pozos y orificios de ventilación, etc. que han de realizarse en una cronología y planificación lógica de los trabajos siempre en primer lugar y antes de cualquier reurbanización de la superficie en el sentido que sea.

Tras realizarse todas estas actuaciones, entonces ya sí se puede ir cerrando todo y paulatinamente y de forma simultánea, reurbanizar en el sentido escogido la superficie posibilitando ahora ya sí, la unión de los dos sistemas tranviarios que sumados a los autobuses urbanos e interurbanos que por la vía pasen, asegurarán y complementarán de forma eficaz el sistema ferroviario principal que ahora ya existiría bajo el subsuelo de la principal arteria de la RMB.

Si primero se reurbanizase la superficie, tal y como se está proponiendo, y se uniesen inmediatamente los tranvías, esa obra en efecto se acabaría e inicialmente el servicio tranviario podría comenzar a ofrecerse, pero al no disponerse de ningún tipo de alternativas reales, coherentes, válidas, eficaces y con capacidad suficiente como para absorber todo el tráfico eliminado de raíz por la drástica reducción de vías para los vehículos que actualmente utilizan ese tramo central, se produciría la saturación urbana y el atasco de tráfico más extenso de la historia de Barcelona.

Al contrario de lo que se afirma, la L9 y el tranvía no van a suplir las carencias que se van a desencadenar por la falta de carriles en esta arteria urbana y algo más va a ser necesario para no solamente realizar ese cambio y ese paso de movimientos de la Diagonal al resto de la ciudad, sino que los movimientos futuros que cada día son más numerosos van a seguir ampliando la necesidad de tener un sólido apoyo ferroviario.

3.5. Repercusiones en los corredores actuales de cercanías

Con esta actuación y este túnel propuesto de cercanías bajo Diagonal con un mínimo de 4 vías tendríamos un nuevo corredor que podría absorber perfectamente en su tramo central contando con estas 4 vías del orden de hasta 12 líneas de cercanías perfectamente y sin problemas. Ello no significa que las aglutine, sino que la capacidad de albergarlas estaría ahí.

Los corredores actuales de cercanías, esto es, tanto el túnel de la calle Aragón, como el túnel de Pza. Cataluña y tras una actuación como la propuesta bajo Diagonal, lejos de quedar relegados a un papel menor, se revitalizarían y se deberían modernizar paulatinamente para poder seguir ofreciendo tanto servicios de cercanías como también para poder aglutinar en su seno las circulaciones que el área metropolitana y los usuarios vienen demandando desde hace muchísimo tiempo en cuanto a servicios directos y semidirectos, regionales de calidad, paso de trenes de largo recorrido, etc.

Incluso con una adecuada modernización y la planificación en fases de los trabajos y con la existencia ya de un corredor auxiliar como sería el de Diagonal que contaría con 4 vías, los trabajos de modernización y adecuación de los túneles actuales nos podrían llevar a simultanear anchos de vía bajo ellos, además de en el futuro servir también como puntos de entrada y circulación de los convoyes de alta velocidad.

Tampoco debemos olvidar que existe un ramal ferroviario que une el túnel de Aragón con la Estación de Francia, lugar que no se debería perder de vista como punto de interés ferroviario y que perfectamente y funcionando coordinadamente con las estaciones de Sants y Sagrera, sería un punto de la futura red a tener en cuenta como apoyo y desahogo a operaciones ferroviarias importantes. Dicha estación podría ser la base de determinadas composiciones dependiendo de sus destinos finales u orígenes según la línea.

4. Conclusiones

En resumen, la propuesta realizada constaría esquemáticamente de las siguientes partes:

- Construcción de un túnel bajo la avenida Diagonal de un mínimo de 4 vías
- Previsión de traviesas y dimensionado para los diferentes anchos de vía existentes
- Enlace de la cabecera Llobregat del túnel a la red existente:
 - Ramal Zona Universitaria-línea C4 sur (a sant Joan Despí o Sant Feliu)
 - Ramal Zona Universitaria-FGC (por Cornellà-Sant Boi)
 - Ramal Zona Universitaria-Castelldefels (nueva C3 proyectada)
- Enlace de la cabecera Besós del túnel a la red existente:
 - Conexión de Glòries con corredor de Meridiana (actuales C3 y C4)
 - Conexión de Glòries con corredor de actual C1 y C2
 - Conexión de Glòries con el corredor del Maresme (por Diagonal o Gran Vía)
 - Estudio de la conexión con el nuevo acceso al Vallés bajo Collserola
- Ampliación de la L3 a Sant Feliu de forma transversal modificando el proyecto actual
- Estudio y coordinación del túnel propuesto con la remodelación del entorno de Glòries
- Replanteamiento de la ampliación de la L8 y coordinación con el túnel propuesto
- Reurbanización de la superficie de la avenida Diagonal uniendo las redes de tranvía
- Replanteamiento de las circulaciones de cercanías y regionales por túneles existentes
- Redefinir filosofía de la red de cercanías contando con el nuevo túnel

Todo ello redefiniría el sistema de cercanías de la región metropolitana, posibilitaría la creación de nuevos servicios ferroviarios que deberían acompañarse de necesarias cuadruplicaciones de vía en determinados accesos a Barcelona.

Es por ello de especial importancia y relevancia no solamente el actuar, sino el hacerlo correctamente en lo que se refiere a ampliaciones de la red y en cuanto a la selección de trazados se refiere, tanto de las líneas principales como de sus ramales porque no sirve que haya metro o cercanías si sus recorridos o trazados no discurren por los corredores adecuados que mejor y mayor servicio ofrezcan al colectivo de usuarios y habitantes.

También y de actuar en el sentido de la propuesta se aligeraría de forma tremenda la presencia de vehículos privados en la ciudad de Barcelona y en los accesos a la misma desde el Baix Llobregat. Los intercambiadores excéntricos, como el ya existente en Cornellà o el que se generaría en Sant Feliu de Llobregat, por ejemplo, propiciarían que el propio usuario ya desde el punto origen o destino se fuese distribuyendo por la red gracias a estos intercambiadores, con lo que el tráfico de trasbordo en las estaciones más céntricas de Barcelona también se reduciría mejorando todos los tiempos, tanto de viaje como de detención de trenes en estaciones, además de reducirse de igual manera la cantidad de personas en los pasillos y andenes.

Se descongestionaría igualmente en porcentajes muy elevados el tráfico en los accesos al puerto, aeropuerto y entradas por la ronda litoral si la manera de actuar en el Baix ampliando tanto la L3 como la L8 se realizase de forma adecuada, esto es, revisando los proyectos de ambas y coordinando especialmente la ampliación de la L3 con la construcción del necesario ramal de cercanías que debería unir la cabecera de Zona Universitaria del túnel propuesto para la Diagonal con la actual infraestructura de Renfe de la línea C4-sur procedente de Martorell. En este supuesto, un trazado de la L3 en perpendicular a esta línea C4-sur en la población de Sant Feliu y quedando encarada hacia una posible ampliación en fases posteriores con destino a la otra margen del río, sumado a un trazado hipotético del ramal de cercanías bajo la Avenida de Barcelona de la ciudad de Sant Joan Despí... aseguraría el abastecimiento ferroviario de ambas ciudades generándose una estación de cercanías en la densamente poblada barriada de Les Planes en Sant Joan, aseguraría también el abastecimiento ferroviario de la vecina Sant Just y Esplugues y después penetraría por Zona Universitaria. Conservando una línea de cercanías por el actual corredor existente de Cornellà y L'Hospitalet para que dichas poblaciones no perdiesen el servicio de cercanías que hoy les une con Barcelona, se abriría una amplia ventana en franjas horarias para utilizar la actual doble vía de entrada como corredor de acceso de servicios que hoy no existen como lo son los semidirectos y regionales.

Dichos servicios podrían perfectamente conectar la estación de Sants, Pza. Cataluña, Estación de Francia y/o Sagrera, con las poblaciones más alejadas de la segunda corona como Martorell, Vilafranca, Castelldefels, Vilanova o El Vendrell, parando simplemente en unas pocas estaciones para reducir los tiempos de viaje a los usuarios. Idéntica estrategia se aplicaría en el lado Besós efectuando una cuadruplicación de vías en los accesos exteriores allá donde fuese necesaria.

Descongestionando accesos elementales para el desarrollo industrial como la A-2, C-32, C-31, la AP-2/AP-7, B-23, B-24, N-340, N-lia, BV-2001, B-10, B-20, C-58, C-17, etc... es evidente que todo el paso de ese tráfico innecesario aligeraría las vías rápidas para lo que realmente deberían haberse concebido en el entorno metropolitano: el desarrollo económico e industrial de nuestra sociedad; y no para pasar en ellas los usuarios horas y horas de su tiempo inmersos en atascos y saturaciones de tráfico que con una correcta red ferroviaria no tendrían por qué darse.

*Un saludo,
Sergio
(Santfeliuenc)*