

EL PLA SANT ANDREU - LA SAGRERA.
ENTRE UNA REFLEXIÓ HISTÒRICA I UN ESTAT DE LA QÜESTIÓ.

Introducció

Amb tota probabilitat l'anomenat Pla Sant Andreu-Sagrera és ara com ara un dels grans projectes del nou segle per a Barcelona. El projecte suposarà la transformació, que ja s'ha iniciat hores d'ara, de 230 hectàrees, la seva majoria ubicades a l'actual districte de Sant Andreu. Una transformació que modificarà un espai perifèric, marginat i infradotat que té enormes potencialitats per convertir-se en una nova porta de la ciutat amb perspectives no només regionals o estatals sinó també europees i de retruc en un nou centre urbà de l'àrea metropolitana. Un projecte que necessàriament està lligat a altres d'enorme transcendència per la ciutat: la renovació del riu Besòs, l'ampliació de l'aeroport i la nova situació del Poblenou.¹

Diversos aspectes han de ser analitzats per poder fer avui, 1999, un estat de la qüestió. Una anàlisi que, al nostre entendre, ha d'agrupar els següents ítems: el propi pla urbanístic, l'eix motor de tota l'operació: la futura estació del tren d'alta velocitat, la xarxes ferroviàries i els seus accessos a la ciutat, les operacions immobiliàries que ja s'estan fent a la zona i per últim, l'impacte social i cívica² de tot el que ha de crear-se en la nova zona. Per les pròpies limitacions que aquest article imposa, només ens centrarem en el primer aspecte que a la vegada té un caràcter més global, per desenvolupar els següents aspectes en treballs posteriors. En aquest sentit, la primera part del treball és una reflexió històrica sobre la construcció de l'estació de mercaderies de La Sagrera. És una reflexió que vol advertir al lector de què el que ara succeeix amb l'arribada de l'AVE a la ciutat té un reflex en el passat històric més proper. Reflexió que ens ha de recordar la complexitat i impacte del tema que tractem.

1. Per més informació veure les darreres presentacions de projectes a: D.A. "2004, Els escenaris del nou mil·lenni". Dins: *Barcelona Metròpolis Mediterrània*, n.º 44 novembre 1998-gener 1999, en el catàleg de l'exposició: *Barcelona 1979-2004, Del desenvolupament a la ciutat sostenible*, Barcelona, 1999 i l'exposició: "Barcelona (s), 2004 Els futurs de la ciutat". a *Barcelona Informació*, n.º 28, Abril 1999, Edició especial.

2. Sobre aquest aspecte cal tenir present l'estudi endegat per la Universitat d'Amsterdam sobre l'impacte de la instal·lació en diferents àrees urbanes d'Europa d'estacions de trens d'Alta Velocitat com elements regeneradors del teixit urbà. Veure: VAN DEN BERG, L. I POL, P. *The European High Speed Train and Urban development, Experiences in fourteen european urban regions*, Ashgate publishers Ltd. Surrey, 1998. Com a reflexió respecte al canvi psicològic i social que aportarà el TAV és molt vàlid, MILAGRO, J. M.º. Per anar de Barcelona a Mataró amb tren l'any 1850 es trigava una hora, mentre que aviat, en el viatge a Madrid se n'hi invertiran només tres. Dins. *Espais, Revista del departament de política territorial i d'obres públiques*. n.º 3, març-abril 1986.

1. La reflexió històrica: l'estació de mercaderies de La Sagrera³

Des de la segona meitat del segle passat s'estava produint un creixement important del teixit industrial de Sant Martí de Provençals. Aquesta població, limítrofa amb Barcelona, va ser el lloc d'establiment de bona part de les indústries que per diversos motius no podien encabir-se a l'atapeïda Ciutat Comtal. Entre aquests motius, cal assenyalar aquells que feien el territori de Sant Martí escaient per a aquest establiment industrial: la necessitat d'espais amplis que tenien les noves fàbriques, l'existència d'aigües subàlvies i d'altres canalitzades pel Rec Comtal, -sèquia d'origen medieval- i la proximitat i bona comunicació amb el port de Barcelona. Aquests motius van potenciar la localització industrial en aquest municipi.

Aquest teixit fabril a inicis del segle actual suposava el 32,24% de la indústria situada a la ciutat. El 1933, el percentatge arribava al 77,66%. El pes d'aquest teixit a nivell de Catalunya arribava en aquell any al 30,76%, mentre que la seva relació amb la resta de l'estat era del 26,37%.⁴ Amb aquest volum econòmic, les necessitats de transport de mercaderies van esdevenir de primer d'ordre, fet que va propiciar que la companyia ferroviària que controlava les línies que passaven per la zona dissenyés una actuació centrada en l'ampliació de l'estació ja existent, la del Clot, amb la construcció d'una altra, la de la Sagrera.

La construcció de l'estació

El ferrocarril va esdevenir un dels factors estructuradors del paisatge del municipi de Sant Martí de Provençals i de les seves barriades des de que el 1854 es va obrir la rasa per fer passar les vies de la línia Barcelona-Granollers.

El creixement industrial de Sant Martí i per extensió de Barcelona va fer necessari dotar al municipi d'una sortida de mercaderies per on transportar els productes, aquesta funció durant molt de temps la va fer l'estació de França i més secundàriament, l'estació del Clot. Però, a inicis de segle, la saturació d'aquestes era total. La companyia ferroviària que tenia les concessions d'aquestes estacions, la *Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA)*, va determinar la necessitat de construir-ne una de nova, destinada al transport de mercaderies de petit volum i fer, així, una ampliació de la ja existent al Clot.

D'aquesta manera, la instal·lació en terrenys de La Sagrera d'una estació de mercaderies pot explicar-se per diferents aspectes. d'una banda, per la proximitat a un nucli industrial, que, per tant, podia permetre la sortida i entrada de mercaderies de forma fluida; d'altra, per una qüestió tècnica per part de la companyia propietària, la qual s'expressava de la següent forma:

"A partir de 1899 en que se realizó la fusión de la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia con la Madrid a Zaragoza y a Alicante, preocupose ésta de la necesidad, por todos sentida de dar a su estación central en Barcelona las condiciones que exige el intenso tráfico que ya entonces se hacía en ella, con el aumento que lógicamente debía esperarse para el porvenir. Desde luego hubo que reconocer, que dada la forma obligada de la estación, en

3. Un treball més ampli sobre l'estació i la seva relació amb el territori es pot veure a: CHECA, M. "Les estacions ferroviàries i el desenvolupament industrial i urbà. El cas de La Sagrera (Barcelona)". Dins: *IV Jornades d'Arqueologia industrial de Catalunya*. Girona, 1997 (en premsa).

4. Dades extretes de: NADAL, J. i TAFUNELL, X. *Sanbt Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona (1847-1992)*, Barcelona, Ed. Columna, 1992. p. 281 i s.

*retroceso y su situación en el centro de la ciudad, rodeada de edificaciones y de vías urbanas de gran importancia, no era posible pensar en ensancharla lo bastante para que quedaran en ella reunidos los servicios de grande y pequeña velocidad y que, desde el punto de vista de la realización de los trabajos, fueran estos los que fueren, no podría nunca pensarse en emprenderlos sin haber antes suprimido el segundo de los referidos servicios, único medio de disponer del espacio necesario para llevar a cabo la radical transformación que se impone, sin dejar de prestar simultáneamente el de viajeros y gran velocidad".*⁵

La qüestió tècnica deixava entreveure una maniobra de posicionament d'aquesta companyia a la ciutat de Barcelona en clara competència amb l'altra empresa concessionària dels ferrocarrils que passaven per la ciutat, la *Compañía del Ferrocarril del Norte*. Es tractava d'un posicionament econòmic que aquesta empresa ja havia iniciat a l'última dècada dels noranta del segle passat a tot el territori nacional i que responia a una estratègia de reducció dels costos mitjans davant la possibilitat de traçar recorreguts més amplis, els quals li permetien establir una economia a escala que, necessàriament, passava pel major control de la xarxa ferroviària ja construïda i la futura,⁶ juntament, amb un procés d'absorció que la MZA havia realitzat sobre la *Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia* (TBF).

D'aquesta forma, la companyia ferroviària havia dissenyat el 1899 un pla d'ampliació i de construcció de les seves estacions a Barcelona, per tal de diversificar el moviment de mercaderies i viatgers i descongestionar l'estació de França. Les principals accions d'aquest pla, titulat "*de diversificación del tráfico ferroviario*", van ser:

1. Pla de remodelació del trànsit ferroviari al baixador del Passeig de Gràcia, presentat el febrer de 1900, aprovat el novembre d'aquell any i posat en explotació el 1 de juliol de 1902.
2. L'ampliació del baixador de Sant Bertrán, aprovat el desembre de 1902, malgrat que, només es va fer de forma parcial com a resultat d'un conveni entre la companyia i la Junta d'obres del port de Barcelona.
3. Construcció d'una nova estació en el Morrot, un projecte relacionat amb la desaparició del baixador de Sant Bertrán, primera estació de mercaderies de Barcelona. El 1903 es signava un conveni entre la Junta de obres del port i la MZA, aprovat finalment, el 10 de juliol de 1905 que va suposar el trasllat del baixador al Morrot. L'estació va entrar en funcionament el 1917 i es va convertir en la terminal ferroviària del port.
4. Construcció del baixador del Poblenou i d'una estació de mercaderies al Bogatell. Un projecte conjunt presentat el setembre de 1900, aprovat l'octubre de l'any següent i posat en marxa en el Bogatell el 1905 i en el Poblenou, un any després. Ambdues estacions van oferir servei directe a diverses fàbriques de la zona, antic terme municipal de Sant Martí de Provençals, facilitant la seva connexió ferroviària.
5. Ampliació de l'estació de Sants, presentat el febrer de 1903, amb una ampliació posterior feta el novembre de 1904 que suposava la construcció d'un baixador a la Bordeta.

5. Arxiu Administratiu de Barcelona, *Urbanització i reforma Exp: Nueva estación del Clot*.

6. ARTOLA, M. (Ed.) *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, Madrid, 1978, vol. 2.

7. Les dades aquí presentades han estat completades amb: GIRALT, R. i PÉREZ, A.: "Barcelona i els centres ferroviaris". a: *Barcelona i el ferrocarril*, Barcelona, RENFE, 1994, pp. 141-173. i amb: GIRALT, R. i PÉREZ, A.: "Difusió del patrimoni industrial. Un exemple: itinerari per les estacions ferroviàries de Barcelona". A: *Aigua, Tècnica i Treball. II jornades d'arqueologia industrial a Catalunya*. AEIC, Igualada-Barcelona, 1992.

Aquest seria aprovat el gener de 1905. L'estació de Sants va ser ampliada el 1929 i, posteriorment, el 1935 per a no canviar d'aspecte fins el 1972.

6. Construcció d'una nova estació a Sant Andreu, projecte presentat el febrer de 1904, aprovat el juny següent i desenvolupat en un procés d'adquisició de terrenys i expropiació que va durar en una primera fase fins el 1915.

Per culminar el pla general, la companyia va voler fer l'ampliació de l'estació del Clot, però, el 1907, l'Ajuntament de Barcelona creava una ponència amb *"la idea de estudiar de común acuerdo con las compañías ferroviarias, el problema de la rectificación de los actuales trazados de las vías férreas que cruzan el término municipal de la ciudad, para armonizarlos con el desarrollo de su ensanche"*.⁸

Aquesta ponència, formada per dos vocals de cadascuna de las *Comisiones de Ensanche y de Reforma y obras del Ayuntamiento*, representants de les dues companyies ferroviàries, la del Norte i la MZA, i presidida per l'alcalde, es va reunir per primera vegada el 16 de desembre de 1907. Va continuar els seus treballs fins que en la reunió del 18 de desembre de 1911 va restar acceptades *"unas bases generales para la reforma de trazados de las líneas férreas que cruzan el término de Barcelona"*.⁹

Aquestes bases, ratificades en una reunió de la ponència celebrada el 20 d'agost de 1912, tractàvem de canalitzar les vies ferroviàries que afectaven la banda més oriental de l'Eixample. Des de l'inici de les reunions s'havia sempre pensat en la necessitat d'eliminar l'estació del Clot.¹⁰ De fet, les bases novena i desena aprovades per la ponència, esmentaven:

"9ª Construcción en el sitio denominado la Sagrera, en la línea de Barcelona a Francia de una espaciosa estación de mercancías que compensa los efectos de la supresión necesaria de este servicio a pequeña velocidad en el paseo de la Aduana, así como de la estación establecida en el Clot que debe desaparecer por completo. Esta estación se establecerá según proyecto de la misma que la Compañía tiene presentado al Ayuntamiento.

10ª. Traslación a un punto próximo a dicha estación de los talleres existentes en el Clot cuya desaparición es también precisa".

Així, el 30 de març de 1912, la MZA presentava un primer projecte denominat *"de modificación y ampliación de vías para la estación del Clot"*. D'aquesta forma, la companyia ferroviària no canviava la seva idea original, presentada des de què, el 1899, dissenyés el pla de diversificació, d'ampliar l'estació del Clot, i iniciava una progressiva adaptació a les pretensions municipals de l'eliminació d'aquesta estació.

Un any més tard, el 30 de maig de 1913, la MZA presentava un segon projecte, aquest ja, amb una clara voluntat de construir una nova estació i que es desenvolupava *"sobre la base de desarrollarlo a partir del cruce con la calle Valencia hacia San Andrés a fin de que no constituyera en lo porvenir una dificultad para la realización del plan de mejoras que persigue el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona"*.¹¹

8. *Op. Cit.* nota 5.

9. *Ibidem.* nota 5.

10. "quedaron aceptadas unas líneas generales de reforma, confirmando la idea admitida desde el principio de supresión de la actual línea de Granollers, desde la curva de salida de la estación de Barcelona-2 (l'estació del Nord) hasta su cruce con la calle Valencia y consiguientemente, de la actual estación del Clot comprendida en dicho trayecto". *Op. Cit.* nota 8.

11. *Op. Cit.* nota 8.

D'aquesta manera, la MZA i el consistori convergien les seves línies d'actuació. Per aquest últim, els dubitatius plans urbanístics de projecció de les infraestructures viàries per a la ciutat de Barcelona, iniciats el 1907 i recolzats amb l'aprovació de les bases del traçat de les línies ferroviàries, el 1911, trobaven una possible sortida real amb el nou projecte.

Fou un pla de millores que no van poder deslligar del projecte de pla urbanístic de Lleó Jaussely, aprovat el 1907, però, mai realitzat, encara que inspirà una sèrie d'iniciatives en la línia d'aquell i d'altres contràries, favorables als interessos dels qui no estaven d'acord amb el pla de Jaussely - els propietaris urbans de l'Eixample i la Cambra de la propietat - amb una enorme influència i pes a l'Ajuntament de la ciutat en aquests anys. Entre aquestes iniciatives contràries al pla Jaussely, que no deixaven de ser modificacions parcials i puntuals del pla Cerdà, hem de situar aquest anomenat "*plan de mejoras de la xarxa ferroviària de la ciutat i las bases generales para la reforma de trazados de las líneas férreas que cruzan el termino de Barcelona*".¹²

La manca de recursos pressupostaris municipals, que en aquests anys són canalitzats envers la creació de sòl i d'habitatges a l'Eixample, i la difícil entesa amb les dues companyies ferroviàries va fer avortar els possibles plans de millora de la xarxa de trens. En aquest línia d'actuacions hem d'emmarcar les dificultats que MZA va tenir per poder construir la nova estació. Dificultats, plantejades per l'Ajuntament que exigia una sèrie de contraprestacions a canvi de fer-se càrrec del trasllat de l'estació del Clot. En aquest sentit, la companyia ferroviària MZA feia constar que el desembre de 1913 s'havia establert un conveni amb l'Ajuntament, pel qual aquest assumia totes les despeses del trasllat expressant-se en aquest termes: "*Los trabajos y gastos necesarios que ocasionen las obras y servicios que se adicionen a los establecidos en las fechas de iniciación del convento se satisfarán por la entidad que reclame la adición.*"

L'entitat que reclamava l'adició era el consistori barceloní. Aquest s'havia de fer càrrec de les despeses ocasionades pel trasllat dels tallers del Clot a La Sagrera i, també, havia de pagar l'adquisició dels terrenys de l'estació del Clot un cop desallotjada aquesta.

En aquest punt va existir el conflicte que va fer que, entre els mesos d'abril i maig de 1914, l'Ajuntament i la companyia ferroviària presentessin informes al Govern civil, organisme que actuarà de mitjancer en el litigi.

El detallat informe, presentat per la companyia MZA, ens permet documentar que el consistori barceloní havia fet la presentació pública del projecte i havia donat resposta a les diverses al·legacions plantejades al projecte.

Això no obstant, malgrat que l'Ajuntament va donar la seva aprovació al projecte i "*de que tampoco existe inconveniente por parte de la propia corporación en que se incluyan en el plano oficial de Ensanche las modificaciones del mismo que tal proyecto implica*", exigí, a manera de bescanvi, per a la seva total aprovació, la supressió de l'estació del Clot i la de les línies ferroviàries afectades. La lluita establerta entre l'Ajuntament i la Companyia no passava de ser un estira i arronsa entre els dos per una qüestió econòmica. D'una banda, la Companyia entenia que la supressió devia pagar-la el consistori, ja que, no era volguda per ells, a causa de què havien estat forçats a acceptar l'emplaçament de la nova ampliació fora de terrenys afectats per l'Eixample i perquè havia estat canalitzada pels interessos per al sòl urbà, els quals impedien una ampliació de l'estació del Clot. L'Ajuntament, endeutat pressupostàriament, pre-

12. DE TORRES CAPELL, M. *El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona*. UPC, Barcelona, 1987. p. 130 i s.

tenia estalviar-se despeses inoportunes i, de pas, pressuposava que la Companyia que perseguia un afany de lucre clar havia de pagar-la.

Aquesta complexa situació que feia probable la paralització del projecte es va resoldre arrel d'una de les al·legacions presentades.

Les al·legacions només van ser dues, malgrat l'extensió de l'àrea afectada. Una d'elles estava signada per un propietari directe dels terrenys per on s'havia de construir la finca. Fou ser recusada per haver estat presentada fora de termini. La segona, la signava el president de l'*Asociación de propietarios de Fomento de la derecha del Ensanche de Barcelona*, Joaquín Rivera Cuadreny.¹³

Aquesta al·legació, que incidia directament en la planificació urbanística de l'entorn de la futura estació, en un primer moment, sembla ser el detonant definitiu per a la paràlisi del projecte. Però, les possibles solucions presentades i, sobretot, els interessos que l'Ajuntament tenia dipositats en la creació de nous espais susceptibles de ser sòl urbà i, per tant, de ser comprats i posteriorment urbanitzats i habitats van fer que es desbloqueigés la situació.

L'Ajuntament que, com hem vist, marc una sèrie de condicions per a l'aprovació del projecte, -l'eliminació de l'estació del Clot-, també, les establí pel que fa a la urbanització dels accessos i a l'entorn de l'estació. D'una banda, el projecte de l'estació contemplava dues vies de circumval·lació: una inferior -la futura ronda de Sant Martí.- i una superior -en part, l'actual carrer baixada de la Sagrera i la carretera de Ribes, actual carrer de la Sagrera. El consistori va entrar en discussió amb la Companyia per la futura amplada d'aquests carrers i, sobretot, per la instal·lació dels seus sistemes de clavegueram i els de l'estació, ja que l'Ajuntament volia que tot fos pagat per la Companyia. D'aquesta manera, dotava a la zona els serveis necessaris per a la seva futura urbanització.

L'argument de la Companyia anava en la línia de no fer-se càrrec d'aquestes despeses, perquè la zona es trobava ubicada en una àrea, només, afectada per la planificació de l'Eixample i que no estava habitada ni urbanitzada. A més a més, altres zones properes a la futura estació es trobaven en les mateixes condicions.

Igualment, l'al·legació que a dalt esmentaven - la presentada per l'associació de propietaris de la dreta de l'Eixample- tractava d'aprofitar-se de l'avinentesa de la construcció de l'estació per urbanitzar el sector. i s'expressava en el següents termes:

"Además se pretende que contraiga esta obligación de construir a sus costas los pasos de las calles del Ensanche que crucen la línea dentro del perímetro de la estación, a medida que se vayan abriendo al público las referidas calles en los trayectos afectados por la propia estación."

La Companyia respon a la proposta qualificant-la de "impossible", puix que transformava l'estació de mercaderies en una estació soterrània, ja que l'amplada de la platja de vies dissenyada feia impossible la construcció d'aquests passos. La Companyia va respondre a l'Ajuntament, contestant a l'al·legació acceptada per aquest mateix, de la següent manera:

"Sin duda alguna el Ayuntamiento no ha formado juicio exacto de la condición que pretende imponer, ni de lo injustificado de la misma, dado el punto extremo del Ensanche

13. Joaquim Rivera Cuadreny (1859-1919), Mestre d'obres. Vinculat professionalment a l'Ajuntament de Sant Martí de Provençals pel que realitzà diverses obres. Va participar a les obres de l'Exposició de 1888. Assolí els càrrecs de president de la Junta de propietaris de la Dreta de l'Eixample i de la junta de propietaris del Rec Comtal i va ser el delegat de l'assemblea catalanista de les Bases de Manresa, on representava a Sant Martí de Provençals.

de que se trata, cuyas necesidades de comunicación se sirven hoy con dos rudimentarios caminos vecinales y las que en un porvenir más o menos remoto puedan crearse han de serlo bajo la influencia de la propia estación de cuyo establecimiento se trata y por consiguiente nacerán influidas por su presencia y adaptándose al medio, sin suscitar graves dificultades para futuras comunicaciones, con tanta mayor razón cuando que seguramente habrán de converger éstas casi en absoluto hacia la estación misma sin hacerse sentir la necesidad de cruzarla.”

D'igual manera, la Companyia tocava el voraviu a la sèrie d'incongruències municipals. Així, argumentava que si la instal·lació de l'estació suposava la realització d'una sèrie de modificacions al pla general de l'Eixample, modificacions que l'Ajuntament acceptava i de fet, aprovava com idònies en la presentació del seu expedient al Govern Civil, la proposta que la Companyia llavors feia, de prolongació de la trama de carrers planificats, deixava sense sentit aquelles possibles modificacions ja que les feia del tot innecessàries.

Finalment, la Companyia va fer un plec de respostes a les condicions que l'Ajuntament exposà en el seu informe, respostes que defineixen el seu projecte. Malgrat l'aparent distanciament del consistori i la Companyia, aquestes van ser acceptades i van conformar la trama actual dels carrers de la zona. Aquestes condicions eren:

1. La Companyia estimava que els dos passos direcció nord-sud eren suficients. Eren part dels actuals carrers Espronceda i Pont del Treball.
2. Suprimia qualsevol altre pas direcció sud-nord per creure que eren innecessaris.
3. S'eximia de qualsevol despesa derivada de les possibles modificacions del plànol de l'Eixample, ja que argumentava que l'aprovació d'aquest fou anterior a la construcció de la línia ferroviària.
4. Limitava el compromís de la Companyia, pel que era al manteniment dels passos i de les altres obres d'urbanització (enllumenat i clavegueram) a la zona de l'entorn de l'estació.
5. Condicionava la construcció d'un baixador als terrenys de l'estació del Clot que havia de ser destruïda a la compra per part del Consistori del terrenys desnonats de l'anterior estació.
6. Es negava a construir més passos que superessin l'estació per la platja de vies projectada.
7. La companyia pagava la part dels camins que fins aleshores creuaven la zona i els mantenia en servei fins que tingui acabats els passos superiors.

El projecte va ser aprovat el 18 de novembre de 1915 per una Reial Ordre. La trama urbana ha restat com ha arribat als nostres dies, demostrant que l'actitud de l'Ajuntament responia a una sèrie d'interessos. Entre el moment del litigi i l'aprovació hi havia un canvi de direcció política municipal, molt evident en els aspectes urbanístics que afectaven a la ciutat, i, molt probablement, també, a la manca de capacitat econòmica per assumir la magnitud del projecte com demostra el llanguíssim procés de construcció que va finalitzar el 1922.

Aquesta trama va restar conformada en la construcció d'un carrer a partir la carretera de Ribes cap a l'estació (actual carrer baixada de l'estació), un pas superior pel carrer Puigcerdà, un pas a nivell a l'alçada del carrer València, un pas superior o Ronda, amb 30 metres d'amplada que aniria des del carrer Espronceda fins a la Riera d'Horta (l'actual Ronda de Sant Martí), i una altra via que connectaria el nucli de Sant Martí amb la carretera de Ribes i la Carretera de la Sagrera a Horta (camí que, durant molt de temps, va ser un terraplè que traspassava les vies i obria un túnel que passava per sota el murs de contenció de l'estació cap el nucli de Sant

Martí). Aquesta solució, momentània pel que sembla, no va quedar enllestida fins el setembre de 1921 quan es va presentar el projecte de fer un viaducte, que actualment és el Pont del Treball. No va ser fins el novembre de 1929 que s'efectuà la modificació de les línies d'aquest viaducte i dels carrers adjacents, quan podem constatar la seva instal·lació definitiva.

Les obres

Altrament, per poder iniciar les obres de l'estació es van haver d'expropiar una sèrie de 30 finques, amb un expedient que fou aprovat el 22 de febrer de 1916. Algunes d'aquestes pertanyien a importants famílies de l'aristocràcia barcelonina que, a més a més, eren també els propietaris d'aquelles terres subjectes al regatge del Rec Comtal, sèquia afectada directament per la construcció de l'estació. Entre els afectats destaquen: Maria Josefa de Rocabruna, baronessa d'Albí, Mariano de Montoliu i Rocabruna, baró d'Albí, el marquès de Castellvell, Joaquim de Càrcer i d'Amat, Francesc Sert i Badia, Comte de Sert i la marquesa de Monistrol, Maria Pilar de Sentmenat i Patiño, entre d'altres. També indústries, com la Fabra i Coats i la fàbrica de catifes dels Germans Sert, es van veure afectades.

Posteriorment, Francesc Vidal, el sots-president de la Junta de regants del Rec Comtal efectuà unes reclamacions, el setembre de 1917, perquè la Companyia fes les obres necessàries per desviar el curs de la sèquia i assegurés el cabal de les fibres del Rec afectades. La Companyia va assumir els costos de la construcció d'un distribuïdor d'aigües i una sèrie de sifons, els quals superaven la platja de vies i permetien que les fibres continuessin despatxant aigua al camp de cultiu. Alguns d'aquest encara són visibles en els terrenys a tocar la via i testimonien l'excel·lent treball que els enginyers de la companyia realitzaren. Finalment, les obres de l'estació s'encarregaren a la empresa constructora de Josep Miarnau Navás, que ja havia participat en altres de la resta del l'Estat. Les obres s'iniciaren el 1918, acabant-se tot el conjunt de més de 200.000 metres quadrats, 17'5 quilometres de vies, les oficines i els habitatges, el 1922.

2. L'estat de la qüestió: el Pla Sant Andreu-La Sagrera

Diversitat de projectes

L'estació de mercaderies que la companyia ferroviària Madrid Zaragoza Alicante (MZA) inaugurà el 1922 va néixer sense dinamisme. Primer, la crisi econòmica que va afectar a la empresa propietària, després, la guerra, més tard, la manca d'una gestió coherent i definida per part de RENFE que va modificar la seva funcionalitat al llarg de més de quaranta anys d'administració, i, per últim, la cada cop més creixent competència del transport per carretera, van fer de l'estació una infraestructura obsoleta i escassament flexible als requeriments del mercat. Amb la renovació de la política ferroviària d'inicis dels vuitanta es va començar a analitzar altres possibles funcions i viabilitats de l'estació. Des d'aquesta perspectiva, el setembre de 1983, el Consell Municipal del Districte de Sant Andreu encarregava, als arquitectes Xavier Basiana, Enric Batlle i Joan Roig, un estudi de viabilitat i estructuració de la zona més propera a l'estació, que comprenia gairebé la totalitat de l'extensió del barri de La Sagrera. Era una zona, llavors, extraordinàriament desarticulada, amb un focus de barraquisme a extingir com La Perona i amb una

progressiva “desertització” del teixit que l’havia configurat des de la segona meitat del segle passat: l’industrial. Era, en definitiva, allò que hom havia batejat com “terrain vague”.

Aquest estudi preveia la construcció d’una estació, sense especificar les seves característiques, que centralitzés el transport ferroviari d’aquesta banda de la ciutat com a contrapès a l’estació de Sants. Ara bé, aquell estudi destacava, amb molta més importància, la planificació de zones verdes i equipaments a l’àrea. La política municipal d’aquell moment prioritzava les zones verdes com a espais estructuradors; així es crearen el parc de la Pegaso, signat per Batlle i Roig, la plaça General Moragues, la dels Jardins d’Elx i el parc de Sant Martí.

Aquest primer estudi va permetre veure que el sector Sant Andreu/La Sagrera podia tenir un nou paper de centralitat en la Barcelona del futur. Els estudis de planejament de l’Ajuntament, dirigits per Joan Busquets, li van adjudicar aquesta etiqueta, el 1987.¹⁴

La concessió dels Jocs Olímpics i l’embranzida que aquests van suposar van donar a la zona unes noves perspectives de futur com a una àrea de nova centralitat ben definida; la construcció de les rondes així ho feia preveure. La cada cop més creixent idea d’integració europea i la bonança econòmica que en aquells anys planava per Barcelona van crear un estat d’optimisme i de creixement urbà sense precedents a la història de la ciutat.

Motivat per aquests aspectes, convençut de les potencialitats de la zona i sobretot per la seva vinculació amb el territori, l’arquitecte Xavier Basiana va iniciar la recerca d’un possible inversor a la zona. La majoria d’empreses constructores, potencials inversors, estaven plenament abocades en el pastís olímpic. Va ser a través de la coneixença personal amb Miquel Ruano,¹⁵ company de promoció, quan va trobar algú interessat en el futur de la zona. En aquells anys Ruano treballava per a l’estudi nord-americà d’arquitectura i enginyeria, amb seu a Chicago, *Skidmore, Owings & Merrill*. Per la seva nacionalitat, havia estat encarregat de la gestió del projecte que aquesta firma americana estava fent a Barcelona, l’Hotel Arts (projectat per Bruce Graham, autor de la Torre Sears i membre de l’estudi).¹⁶ A partir d’aquest treball, Ruano havia conegut a Ware Travelstead amb el que va assolir una excel·lent relació que temps més tard es materialitzaria amb el seva incorporació a *The Travelstead Group*.

El desenvolupament de la idea de Basiana d’un projecte per renovar l’entorn de l’antiga estació de la Sagrera i el propi barri es va veure propiciat per la conjunció dels interessos inversors de *Graham Ware Travelstead “Gooch”* a Barcelona. Una prova del seu interès és que ell mateix va demanar a l’Alcalde la possibilitat d’intervenir en altres projectes d’abast ciutadà.¹⁷ El 1989, Gooch Travelstead estava involucrat en l’operació de l’hotel Arts de la Vila Olímpica, on comptava com a soci amb la firma japonesa de grans magatzems *Sogo Company Ltd*. *Travelstead* va veure, en Barcelona i el seu renovat procés urbanístic, un lloc adient per repetir allò que ja havia fet a Londres, amb la creació de l’àrea financera a la riba del Tàmesis, *Canary Wharf*. La firma *Travelstead* volia realitzar noves inversions a Europa. Comptava amb el capital

14. BUSQUETS, J. *Àrees de Nova centralitat*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1987.

15. Miquel Ruano és arquitecte per l’ETSA Barcelona, Master of Science in Architectural Studies (Massachusetts Institute of Technology) i Master of Design Studies (Harvard University). Ha treballat per diverses firmes de consultoria en Espanya i Estats Units entre aquestes Skidmore, Owings & Merryll i Travelstead Group. S’ha especialitzat en ecologia urbana i a nivell professional dissenya i gestiona projectes a gran escala.

16. Per més informació veure: GRÜNIC, S. i SUÁREZ, M. “Hotel Arts, Barcelona, Una tecnologia de Jujo” *Arte y cemento*, n.º 4, 12-4-1991.

17. Més informació a: MAURÍ L. URÍA, LL. *La gota malaia. Una biografia de Pasqual Maragall*, Barcelona, Ed. 62, 1998, pàg. 102 i s.

suficient per iniciar un estudi previ, en qualsevol zona susceptible, d'un projecte de gran tamany. Ruano, coneixedor de la idea de Basiana, va preparar una entrevista amb *Travelstead*. Aquest, convençut pels dos arquitectes, va decidir, com a un primer pas, finançar el projecte *Sagrera Station*. Aquest projecte, signat pels arquitectes Manel Arenas, Xavier Basiana i Pere Gil, sota la direcció de Miguel Ruano, va ser presentat el 1991.¹⁸ En ell es proposava la creació d'un gran complex residencial articulat al voltant de l'estació del tren d'alta velocitat. En aquells anys s'especulava la seva arribada a la ciutat¹⁹ i la seva ubicació en aquesta zona, a més d'altres equipaments, en especial una gran zona verda. Aquest estudi va detectar la conveniència d'ampliar la zona d'actuació, entre la plaça de les Glòries i el nus de la Trinitat, i va plantejar un projecte global capaç de resoldre els problemes dels barris aïllats i d'establir una comunitat amb un equilibri dels usos residencial, terciari i industrial. Aquest estudi era l'acte de naixement del que ha estat anomenat *Pla Sant Andreu-Sagrera*. També va ser la presentació, en societat, d'una de les formes visuals de la Barcelona del futur, la traça d'un peix d'aquest desenvolupament urbanístic, allò que els mateixos arquitectes batejaren com ictimorfia. La conveniència d'ampliar la zona d'estudi no era tant fruit d'una projecció urbanística sinó de l'actitud de moltes de les grans empreses ubicades a la zona, com *Bayer*, *Fabra i Coats*, *Gec Altsbom* i *Mercedes Benz* que iniciaren estudis per al trasllat de les seves factories i la reurbanització d'aquests terrenys.

Igualment, les potencialitats del projecte van fer veure als arquitectes i al promotor que, per tal de trobar els inversors adequats, calia redactar l'estudi més ampli i per al conjunt de l'àrea proposada en *Sagrera Station*. Tanmateix, aquest havia de tenir la signatura d'un arquitecte de prestigi.

En aquells anys, Barcelona comptava amb la presència de diversos professionals de prestigi internacional. Les mateixes relacions de Ruano i de Basiana els van posar sobre la pista d'Arata Isozaki i de Norman Foster. El primer va ser desestimat, tant per la seva obra anterior com per la seva total dedicació al Palau Sant Jordi. El segon, Norman Foster, realitzava, després de guanyar un concurs internacional presentat per l'Ajuntament de Barcelona, la construcció d'una torre de telecomunicacions a la serra de Collserola. Tenia una trajectòria d'obres molt adient al projecte sol·licitat a la Sagrera i comptava amb el beneplàcit de *Travelstead* i de l'Alcalde de la ciutat, a més a més, tenia el prestigi internacional necessari per no només dur endavant l'estudi sinó, el més important, captar els possibles inversors que tant necessitava *Travelstead*.

El maig de 1990, Ruano i *Travelstead* viatjaren a Londres on s'entrevistaren amb Foster que va veure amb molt d'interès la idea. Un cop aquest es va comprometre a desenvolupar la proposta, el seu equip, en el qual es van incloure els redactors de *Sagrera Station*, va iniciar, el 1991, un procés d'estudi de tota l'àrea. La magnitud i complexitat del mateix van aconsellar la creació d'un equip multidisciplinari en camps com la planificació urbanística, l'enginyeria civil, la de ferrocarrils, les infraestructures de serveis i el paisatgisme. Diverses empreses de prestigi internacional van participar com *Ove Arup* d'enginyeria, els paisatgistes nord-americans *Hanna i Olin*, *CMS Collaborative* en els estudis d'enginyeria fluvial i la Universitat de Londres

18. Per fer un seguiment d'aquest projecte, veure: ARENAS, M., BASIANA, X., GAUSA, M., RUANO, M. *Barcelona Transfer 1984-1994 Sant Andreu-La Sagrera Planificació Urbana*, Barcelona, X. Basiana - Actar, 1995. També veure: THE TRAVELSTEAD GROUP/FOSTER ASSOCIATES. *Sagrera Station (Barcelona)*, *Progress Documenti*, 1991.

19. Fruit d'aquesta especulació, en aquells anys, 1990-91 es realitzaren dos tallers a l'escola d'arquitectura, el primer dirigit per Joan Busquets i titulat: *Ordenación del Area de nueva centralidad La Sagrera, 1990-91* i el dirigit entre d'altres per Ricard Pié i J. L. Mateo sota el títol: *Taller Barcelona 1990-91: TAV Sagrera*.

en els estudis de planificació espacial. Tot plegat va donar, com a resultat, el projecte anomenat *Rec Comtal*, que ordenava tot l'àrea al voltant d'un parc central i un llac de sis quilòmetres de llarg, record de l'antiga sèquia. Igualment es conformava un ric teixit urbà d'usos mixtos, residencial, comercial, oficines, equipaments, hotels i zones comercials, que donaven, a aquesta zona, el caràcter de centre urbà per als pròxims anys.²⁰ També, situava com a eix central de tot el projecte l'estació del tren d'alta velocitat. Havia estat un projecte dissenyat en progressió, madurat i consolidat al llarg de tres anys i visualitzat a través d'un masterplan que, en paraules del propi Foster, era "*un plan general del proyecto que permitiría a un cierto número de arquitectos españoles y de otros países desarrollar planes para edificios individuales dentro de ese proyecto.*"²¹ El projecte va causar un enorme impacte entre diferents àmbits de la ciutat i el "llac de Foster" va estimular no tan sols la imaginació sinó l'esperit especulador de molts dels agents urbans que operaven a la ciutat.

Passada l'eufòria olímpica, des de l'administració municipal es va veure que el projecte de Foster era inviable per molts motius; el principal, l'econòmic. No només era excessiu per a les arques municipals sinó que no hi havia previsions de que fos agafat per cap inversor. Cal recordar que, després de la fallida de l'Hotel Arts, *Travelstead* va abandonar els seus negocis barcelonins. Tanmateix, la idea de què un inversor privat canalitzés la urbanització de gairebé 300 hectàrees de sòl urbà no havia de ser ben rebuda per l'Ajuntament que en bona lògica devia ser el responsable d'urbanitzar l'àrea per poder vertebrar un espai que integrés una part de la ciutat massa desestructurada. Tot plegat, Foster i el seu projecte van posar sobre el taulell una sèrie de peces per definir el futur d'aquesta zona. Una definició que no va trigar massa en fer-se realitat. Malgrat això l'arquitecte anglès, desitjós de rendibilitzar el projecte, va presentar-ho a l'opinió pública i als veïns, a través d'unes jornades informatives que a la primavera de 1993 es van organitzar.

De fet i amb la perspectiva del temps, la seva definició es va deixar a la recambra per canalitzar les futures pretensions de la ciutat que havien estat activades amb els Jocs. Tant és així que, ja en previsió de la marxa anunciada de diverses empreses de la zona, el 19 de març de 1992, el llavors president del districte de Sant Andreu, Antoni Santiburcio, anunciava la voluntat de planificar en conjunt el que ell va batejat com "*la última gran reserva de suelo de Barcelona*".²² Així, entre la primavera de 1992 i l'hivern de 1993, els serveis municipals d'urbanisme treballaren per presentar un pla global de la zona; un pla que servís per a la discussió de tots els agents implicats i per definir el futur pla *Sant Andreu-La Sagrera*.²³

L'ordenació municipal, el pla Sant Andreu-La Sagrera

En aquest sentit, el març de 1993, l'Ajuntament presentava "Avanç de planejament per a La Sagrera-Sant Andreu -Reordenació urbanística del corredor ferroviari del Clot/Sant Andreu/ La Sagrera", també conegut, entre els cercles professionals, com "Parc lineal". Era el resultat del

20. Aquest projecte es pot trobar àmpliament explicat a *Op. Cit.* nota 18.

21. Extracte entrevista concedida per N. Foster a *La Vanguardia* el 26 de juny de 1992.

22. Declaracions efectuades a *El Periódico de Catalunya*, 19 de març de 1992.

23. Una síntesi de la situació prèvia a la redacció a l'Avanç la podem trobar en l'article de URJA, L. "El distrito de Sant Andreu se perfila como el tercer gran eje de transformación urbana de Barcelona". A *El País*, 25 de maig de 1992.

desenvolupament del projecte municipal anterior "Via Verda".²⁴ Aquest, nascut des del gabinet d'estudis urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona i signat pels arquitectes José A. Tajadura, Mercè Berengué i Albert Costa, mantenia la idea de parc, però, no únic sinó diversificat en diversos espais verds al llarg de l'àrea; un parc que pretenia ser l'eix connector dels diversos barris de la zona. El setembre de 1994, la modificació del Pla general metropolità en el sector de Sant Andreu-Sagrera, concretava els principis proposats a "l'Avanç". A més a més, incrementava el sòl necessari per a la construcció d'habitatges, que era una de les demandes més sol·licitades en els debats públics, entre associacions de veïns, Ajuntament i tècnics, que es van dur a terme, entre l'abril i el maig de 1993, en una sèrie de jornades informatives, promogudes per l'Associació de Veïns de la Sagrera, en aquells anys presidida per Xavier Basiana. Com a mínim, aquestes jornades serviren per donar a conèixer el futur de la zona als seus veïns i, també, per crear expectatives per a la millora i la dotació de certs equipaments.²⁵

Aquest projecte, que, tot i els canvis, és el que encara està vigent, pretén els següents objectius:²⁶

1. El parc lineal. Suposa la conversió de 28 ha. d'ús ferroviari en zona verda que permeten la creació d'un parc de 5 quilòmetres de llargada, una extensió de 51 ha. i una amplada que oscil·la entre els 120 i els 350 metres. El parc està cridat a convertir-se en l'eix estructurador dels barris que estan al seu voltant.
2. Els eixos viaris. Es proposa un doble eix viari que aniria paral·lel a les dues vores del parc i que unirien el nus de la Trinitat amb l'eixample amb la connexió dels carrers Mallorca i València. Aquest aspecte ha estat modificat a posteriori a requeriment de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona. Igualment, es dissenya cinc vies travesseres del parc que unirien els barris perifèrics. Aquestes serien: unió del carrer Palomar amb Potosí, Riera de sant Andreu amb Sant Adrià, Cantàbria amb Garcilaso, Prim amb Onze de Setembre, que és l'única efectuada fins al moment, juny de 1995, i una cinquena a definir en l'àrea de Sant Andreu.

24. Per més informació dels projectes Via Verda i Parc Lineal consultar: *Op. Cit.* nota 18.

25. Més informació sobre les jornades informatives es pot trobar a: *Valoració jornades informatives Futur planejament de La Sagrera/Sant Andreu*, Barcelona, 1993, Inèdit.

26. La informació més en detall es pot trobar a: D.A. *Barcelona, La segona transformació*. Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1996 i també a ESTEBAN, J. "L'ordenació de l'àrea Sant Andreu-La Sagrera a Barcelona: Els motius d'un repte". Dins: *Àrea*, n.º 1 setembre 1994, p. 66-73. i GABINET D'ESTUDIS URBANÍSTICS. *Sant Andreu-La Sagrera, Modificació del pla general metropolità*. Ajuntament de Barcelona. Novembre de 1993. Sobre l'estació del TAV a La Sagrera i la infraestructura ferroviària es pot consultar: BARCELONA REGIONAL, Informe sobre el dimensionat de les infraestructures ferroviàries de l'estació de La Sagrera. Barcelona, desembre de 1995, Inèdit i també: BARCELONA REGIONAL. *Infraestructures i sistemes generals metropolitans. Propostes per a una reflexió*. Barcelona, gener de 1996.

Amb caràcter més generalista es pot consultar: D. A. "La xarxa ferroviària: encaix urbà i impacte territorial" *Monografies Papers, regió metropolitana de Barcelona*. Institut d'estudis metropolitans, n.º 16, febrer 1994. i GIMÉNEZ CAPDEVILA, R. i VIDAL RAICH, E. "Los retos actuales del transporte en la región metropolitana de Barcelona: La conexión con la red ferroviaria europea". A. CAPEL H. i LINTEAU, P.A. (Coords.) *Barcelona-Montreal. Desarrollo urbano comparado*, Barcelona, 1998, LÓPEZ PITA, A. "Amb la nova xarxa ferroviària d'alta velocitat, Espanya superarà la seva situació perifèrica europea". Dins *Espais, Revista del departament de política territorial i d'obres públiques*. n.º 2, març-abril 1986. LÓPEZ PITA, A. "Espanya en la nova xarxa ferroviària europea d'alta velocitat". Dins *Espais, Revista del departament de política territorial i d'obres públiques* 1989, n.º 16, p. 29-33. LÓPEZ PITA, A. La línia Barcelona-frontera francesa contribució a la xarxa europea d'alta velocitat. *Espais, Revista del departament de política territorial i d'obres públiques*. 1991, n.º 27. i HUERTAS DE ANDRÉS, J. i SANTIAGO PÉREZ, L. "La línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera en el marco del PDI". Dins *Revista de obras públicas*, 1994, n.º 3.333 p. 83-89.

3. Nova estació ferroviària nord. Nascuda com a centre de gran intermodalitat i d'intercanvi, amb diferents modes de transport, tren, autobús, cotxe, metro i diferents possibilitats per al seu ús. Això farà que l'estació sigui també centre d'intercanvi de viatgers.
4. Àrea de nova centralitat. Es canalitzaren molts dels anomenat fluxos urbans a través de la nova àrea i envers aquesta, a través de la connexió amb el primer cinturó, amb la connexió amb el carrer Garcilaso i el carrer Olesa, i amb les dues vies paral·leles al parc. Aquest fet i la situació de l'estació permetrà la creació d'una gran zona d'oficines, comercial i d'allò que, tècnicament, es qualifica de terciari.
5. Continuïtat dels barris.
6. Nova Indústria. En la zona tradicionalment industrial del Bon Pastor s'instal·laria una nova indústria anomenada eufemísticament: Indústria Urbana. Seria tot allò que amb caràcter industrial, de serveis i de complement necessita de la nova centralitat amb la que es dotarà a la zona. En aquest sentit, Barcelona Regional ja ha elaborat un estudi per a la zona del Bon Pastor.²⁷
7. Equilibri d'intensitats. El projecte distribueix uniformement les possibilitats d'edificació de la nova àrea tot respectant les tipologies edificatòries existents.

El tractament del projecte segons els tècnics municipals no podia ser global, donat les diferències evidents entre les diverses zones del Pla Sant Andreu-La Sagrera. Així es van definir, per les seves característiques uniformes, 10 sectors. En base aquests es dissenyaran les actuacions concretes, de les quals molts, hores d'ara, ja han començat.

En el moment de l'aprovació municipal del pla, setembre de 1994, moltes coses semblaven ben encaminades. El Ministeri d'Obres Públiques i Transports i Medi Ambient (MOPTMA) i de RENFE decideixen endegar la programació dels treballs per a l'arribada del TAV a Barcelona, sobre la base de l'acord Hispano-Francès signat el 19 de novembre de 1993 a Toledo, pel llavors ministre d'obres públiques, Josep Borrell, i el de transport francès, Bernard Bosson.²⁸ L'elecció del model d'estació a dos nivells, aspecte aquest definit per primera vegada per RENFE el gener de 1993, la definició del projecte de la cotxera-taller per a metro i autobusos, a l'anomenat "triangle ferroviari", i l'actitud dels propietaris de les zones annexes al pla, que es mostraven enormement actius per a la reordenació dels seus béns.

Tres anys de retard; conflicte de competències

I va ser, un d'aquests propietaris, Gec Alsthom i els seus terrenys, a l'antiga Maquinista, els que van provocar una lluita aferrissada entre els òrgans competents en matèria urbanística i, a major escala, la lluita política dels dos partits amb poder a Catalunya i Barcelona, Convergència i Unió i el Partit dels Socialistes de Catalunya. Va provocar, també, el posicionament de dos models d'entendre el territori i el seu desenvolupament, el de la Generalitat i el de l'Ajuntament de Barcelona.

27. BARCELONA REGIONAL. *Modernització del polígon industrial del Besòs*. Febrer 1998 (Inèdit).

28. Veure: MÍGUEZ, A. "Acuerdo para el trazado del TAV entre Barcelona y Perpiñán". *La Vanguardia*, 20 de novembre de 1993. Prèviament el 19 de novembre de 1992, a la cumbre franco-espanyola d'Albi s'havia signat un protocol entre els ministres de transports d'Espanya i França, Josep Borrell i Jean Louis Bianco per accedir al pas del TAV per Perpinyà i la seva arribada a la frontera francesa.

Gec Alsthom havia presentat el juliol de 1992 una proposta d'urbanització del sector de la seva propietat, els terrenys de *La Maquinista Terrestre i Marítima*. L'estudi va ser encarregat a l'equip d'arquitectura *L35*, especialitzats en el disseny de complexos comercials. La firma anglo-francesa pretenia extreure les màximes plusvàlues dels seus terrenys per tal de poder finançar la construcció d'una nova factoria a Santa Perpètua de la Mogoda, en uns terrenys comprats a l'INCASOL (Institut Català del Sòl). Aquesta, davant el silenci de l'Ajuntament al requeriment d'aprovació del pla parcial presentat, va sol·licitar la subrogació de la seva aprovació a l'organisme competent superior, la Comissió d'Urbanisme de Barcelona (CUB), sota el control de la Generalitat de Catalunya. L'Ajuntament va excusar la seva no aprovació a què el projecte havia adquirit un tractament global. Tanmateix, el desembre de 1992 rebutjava el pla de *Alsthom*. El gener de 1993, s'acceptava la subrogació i es deixava el pla en suspens, ja que la CUB reclamava una sèrie de modificacions al pla. El 16 desembre de 1993, el llavors conseller de política territorial Josep Maria Cullerel proposava la firma d'un conveni entre la Generalitat i l'Ajuntament per desbloquejar el projecte del *Pla Sant Andreu-La Sagrera*, paralitzat des de feia un any. Aquesta postura era una maniobra per suavitzar l'aprovació que la CUB va fer del pla de la Maquinista, el 22 de desembre. La guerra pel control urbanístic de l'operació s'havia iniciat. El pla aprovat presentava una superfície comercial de 200.000 metres quadrats. Era una extensió massa elevada segons els responsables de l'Ajuntament, que pretenien dotar a la zona de més habitatges i com a sòl industrial. El més important és que aquesta aprovació va ser vista com a un atac a l'autonomia municipal. La resposta no es va fer esperar. Es van suspendre les llicències edificatòries, per bé que es va assumir l'arbitratge de l'anomenada Comissió d'Equípaments Comercials de la Conselleria de Comerç, òrgan que, finalment, havia de decidir la concessió i obertura de l'esmentat centre comercial a la zona.

Mentrestant, el 29 d'abril de 1994, el ple municipal aprovava el pla inicial del projecte *Sant Andreu-La Sagrera* i, el setembre següent, amb les pertinents al·legacions, era aprovat de forma definitiva. El següent pas era tenir l'aprovació per part de la CUB. Aquesta no va tractar el tema per determinar la seva aprovació fins el 13 de desembre de 1995, catorze mesos més tard. En aquella reunió, es va parar el desenvolupament del pla Sant Andreu-La Sagrera i es va exigir una sèrie de modificacions al projecte municipal que anaven des de rebaixar el número d'habitatges a construir, el fer una nova estació de la línia 5 del metro i no desafectar el terrenys de Mercedes Benz i de les Casernes de Torras i Bages; irònicament, es rebaixava la superfície comercial total del pla.

El gener de 1996, el primer tinent d'alcalde Joan Clos i el conseller de política territorial Artur Mas, pactaven una primera aproximació per l'aprovació del pla. Mentrestant, en el joc previsible de competències, la Generalitat, des de març de 1995, reclamava a Madrid la seva definició sobre el traçat de la línia de Barcelona a la frontera francesa arran d'unes declaracions del primer ministre francès Raymond Balladur.

La crisi econòmica, els continuats casos de corrupció del govern socialista i l'ofensiva del partit popular feien que la definició fos del tot impossible. Ara bé, la Generalitat va reactivar els estudis sobre el traçat abans esmentat, que ja havia efectuat el 1989, i va preparar una nova planificació, on el Vallès havia de ser la peça clau. Cal recordar que el 22 febrer de 1995 s'havia pres la primera definició de situar l'estació del TAV a la Sagrera per part de la CUB. En aquella mateixa reunió, també es va pensar en una estació al Vallès i un altra a l'aeroport. El 20 de gener de 1996 es feia el sorprenent anunci de que el MOPTMA defensava la proposta de la Generalitat del construir una estació del TAV en una reserva de terreny a Sant Cugat que havia de significar l'ampliació del Pla Tecnològic del Vallès. Igualment, l'abril de 1995, es firmava un

conveni per a la creació d'una empresa que gestionaria el traçat del TAV on estava present RENFE, SNCF francesa i Ferrocarrils de la Generalitat. Tots aquests arguments permetien que la Generalitat tingués un major control de les competències que tenia adjudicades en matèria de política territorial i, el que és més important, com a soci del govern socialista necessitat del seu recolzament, podia exigir contraprestacions amb millors garanties. En aquest escenari semblava lògic aprovar el pla *Sant Andreu-Sagrera*, cosa que va succeir l'1 de febrer de 1996, però, *sense definir l'estació del TAV*, la peça clau i més cara de tot el pla. La Generalitat sabia positivament que es preparava un canvi polític a nivell estatal i que la definició de l'estació no depenia tan sols del Departament de Política Territorial, sinó del Ministeri d'Obres Públiques i, a més a més, la recerca de finançament per connectar-se amb França devia ser estatal. L'aprovació va estar donada a canvi de fer una sèrie de modificacions que passaven per reinvertir les plusvàlues, generades per l'explotació del terrenys de RENFE i del Ministeri de Defensa, en infraestructures per a la ciutat i en canvis d'edificabilitat en algun tram. Tanmateix, es va forçar a l'Ajuntament a realitzar un estudi sobre les infraestructures ferroviàries a la zona. Mentrestant, la Generalitat autoritzava el 20 de febrer de 1997 la construcció del centre comercial de la Maquinista amb una superfície de 78.000 metres quadrats i un cost de 30.000 milions. Era una solució momentània a un conflicte de competències, d'atacs envers l'autonomia municipal, per complir uns compromisos adquirits amb un particular, i de retards en un planejament que era i és vital per la ciutat. Era una solució previsible ja que el juliol de 1996 el Tribunal de Justícia de Catalunya havia donat la raó a la Generalitat en la demanda que el consistori havia interposat en el moment d'aprovació del projecte de la Maquinista per part de la CUB.

Sagrera, fi de trajecte?

El 17 de setembre de 1997 -prèviament havia estat aprovat pel ple municipal el juliol- es concretava el permís i, el més important, la forma i ubicació definitiva de l'estació del TAV. L'Ajuntament xifrava en 62.000 milions de pessetes el cost de construcció de l'estació. Una nova polèmica semblava ara posar pals a la roda del projecte: un vial de 15 metres d'amplada i cinc carrils que havia de connectar amb el nus de la Trinitat i les autopistes, i el soterrament de les vies a la zona propera a l'estació. Era una modificació que va fer demanar als veïns la supressió del Pont de Calatrava i la rebaixa de carrils en una lluita per evitar el tradicional aïllament del barri de La Sagrera. Malgrat això, la solució no ha estat, encara, clarificada i pot esdevenir un problema a resoldre en els propers anys.

El procés semblava tancat fins el moment d'aprovació per part de l'Ajuntament de l'equipament de la Maquinista. La negativa d'aprovació, manifestada pel representant del Partit de la Independència, la tinent d'alcalde Pilar Rahola, presidenta de l'Institut Municipal de Mercats i l'encarregada de l'àrea de comerç municipal, amenaçava amb esteranyinar de nou el pla i alen- tir de nou el projecte de la Maquinista. El partit de Rahola, en un cop d'efecte per erigir-se en defensor del petit comerç i dels mercats,²⁹ exigia la rebaixa de la superfície comercial del nou complex. Era un punt més en la petició que els partits municipals feien a la Conselleria de Comerç de la Generalitat perquè és paralitzés el pla d'equipaments comercials a la ciutat. Aquest

29. Aquest ha estat un posicionament del qual gairebé tots els partits polítics han volgut dir la seva, especialment en moments propers a crides electorals.

aspecte s'emmarcava en una lluita política, ja que la Generalitat, el 19 de març d'aquell any, havia aprovat l'anomenada llei de superfícies comercials, establint uns màxims d'extensió per ubicar-les a centres urbans com Barcelona. L'intent pretenia fer l'aplicació d'aquella llei amb caràcter retroactiu. El ple de l'Ajuntament del 21 de novembre de 1997 va significar una nova aturada al projecte de la Maquinista. Només una modificació posterior del mateix projecte, que no es basava en la rebaixa de la superfície comercial, sinó en la modificació de la distribució de les "mançanes", fou un dels motius bàsics pels quals es va rebutjar l'aprovació per part de l'Ajuntament. El nou projecte, encarregat a l'arquitecte Joan Busquets, presentava unes illes obertes per donar vitalitat i sentit de barri als 906 habitatges que es construiran i que estan promoguts per *Immobilària Colonial*, empresa del grup La Caixa. Aquesta modificació va suposar l'aprovació definitiva el 9 d'octubre de 1998. Amb posterioritat, el 20 de novembre, es posava la primera pedra del complex Maquinista finançat, pel que fa a la zona comercial, per *GecAlsthom* i la immobiliària *Metrovacesa*, a través de l'empresa creada a l'efecte *Vila Global*. Es tancava d'aquesta forma (tot sembla indicar de forma definitiva) una de les polèmiques urbanístiques més fortes dels darrers deu anys a la ciutat.³⁰

Com fer entrar l'AVE a Barcelona o la discussió dels tècnics?

El 27 de novembre de 1997, Albert Vilalta, Secretari d'Estat d'Infraestructures, antic Conseller de Medi Ambient de la Generalitat i ex-president de Ferrocarrils de La Generalitat, anunciava, després d'una reunió de treball amb Jordi Pujol i el Conseller de Política Territorial Pere Macias, que Lleida i Madrid estarien comunicades en el 2002 i que molt probablement l'AVE arribaria a Barcelona al 2004.³¹ L'estació d'arribada era Sants, es desestimava l'estació de l'aeroport i es preveia La Sagrera com a l'estació de l'AVE orientada als trens que vinguessin del nord. Curiosament, en aquelles declaracions Vilalta va desacreditar les propostes tant de la Generalitat com de l'Ajuntament respecte a la connexió de Sants amb La Sagrera. Set dies més tard la Generalitat reservava sòl per l'entrada de l'AVE a Sants, al port i en el traçat pel Vallès, confirmant que el Ministeri de Foment preveia la circumval·lació de Barcelona pel Vallès i la seva arribada, així, a la Sagrera. Tanmateix, i en previsió de futuribles, Joan Antoni Solans, Director General d'Urbanisme reservava sòl per als dos traçats proposats tant per la Generalitat -túnel sota el carrer València- com per l'empresa paramunicipal *Barcelona Regional*, que preveia un túnel litoral i submarí en el tros entre El Morrot i l'estació de França. Era una nova batalla que havia d'enfrontar a tècnics i a polítics i, de retruc, a l'Ajuntament amb l'Estat, aquest pressionat de nou pel seu soci polític, Convergència i Unió. El 17 de gener de 1998, un estudi de l'Agència Barcelona Regional subratllava que el cost de fer travessar l'AVE per Barcelona era de 24.000 milions de pessetes, més barat que l'opció Vallès recolzada per la Generalitat i per Foment. L'estudi feia passar l'AVE

30. Un extracte de les diverses potencialitats del complex es poden trobar a: RICART, M. "La Maquinista coge el tren" *La Vanguardia*, 21 de novembre de 1998, URÍA, LL. "La Maquinista alumbrava un barri" *La Vanguardia*, 9 d'octubre de 1998 "La transformació de la Maquinista" *La Vanguardia*, especial Barcelona Meeting Point, 14 d'octubre de 1998.

31. Albert Vilalta quan ocupava la presidència de Ferrocarrils de la Generalitat va dirigir una sèrie de treballs sobre la línia de l'AVE a Catalunya (estudis de viabilitat, factibilitat, econòmics, etc...). Per observar un posicionament primerenc sobre el tema cal veure: VILALTA, A. "Catalunya demana una línia fèrria del tren d'alta velocitat". *Espais, Revista del departament de política territorial i d'obres públiques*. n.º 4, març-abril 1987.

pel Baix Llobregat, fet que permetia una millor connexió amb l'aeroport. Era la proposta municipal per evitar que Barcelona restés part del seu paper com a nus de comunicacions per al Tren d'Alta Velocitat. Per a La Sagrera representava la seva confirmació com a l'estació central de l'AVE.

Afegint-se a la polèmica, l'arquitecte Ricard Bofill qüestionava, en declaracions a *La Vanguardia* del 22 de febrer de 1998, la conveniència de l'estació de La Sagrera com a estació central. Era una operació de posicionament d'aquest tècnic en la línia de la seva conveniència política.³² La pressió municipal donava els seus fruits amb l'anunci del 26 de febrer per part del Ministeri de Foment de reestudiar com havia d'entrar l'AVE a la ciutat. L'1 de març, les declaracions de l'urbanista Albert Serratos, director de l'anomenat Pla Territorial Metropolità, presentaven una quarta opció d'entrada de l'AVE a Barcelona, un túnel per Collserola. Una solució amb menor impacte ambiental i reducció de cost en les vies.

El 4 de març, l'ens públic Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF), creat pel Ministeri de Foment, escull la unió temporal d'empreses integrada per l'Institut de Crèdit Oficial (ICO) i la firma financera AB Asesores, per fer l'anàlisi econòmic-financer i jurídic de les alternatives de participació privada a la línia de l'AVE, Madrid-Barcelona-França. Una aposta significativa perquè suposava que Foment havia "posat el fil a l'agulla", per aconseguir altres vies de finançament per al projecte. Malauradament, les perspectives filtrades a la premsa de l'esmentat estudi fan preveure uns resultats negatius, ja que es proposen canvis legislatius i fiscals encara poc assumibles pel govern.

El 14 de març, es presentava en públic un "lobby" vallesà encapçalat per l'alcalde de Sant Cugat, Joan Aymerich i secundat pels representants de la Cambra de Comerç del Vallès. La idea era clara: pressionar perquè no es rebutgés la construcció de l'AVE al Vallès, fent cas de la proposta de l'Ajuntament de Barcelona de fer-lo pel corredor del Llobregat. Era un nou cop d'efecte en la lluita per definir la qüestió de fons de tot el problema: el control i posicionament d'un model territorial per a Catalunya ben diferent segons la versió municipal barcelonina, amb el centre a Barcelona, o segons la versió de la Generalitat, amb el centre al Vallès, per vertebrar la resta de Catalunya i fer d'aquesta zona el nou centre regional.³³

El 24 de juliol, les declaracions del Secretari d'Estat d'Infraestructures, Albert Vilalta, van ser premonitòries del que, més tard, va esdevenir l'anunci definitiu. Vilalta apostava que l'AVE havia d'entrar per Sants i donar un renovat protagonisme a la estació de França. La complexitat tècnica de l'estació de La Sagrera i el seu elevat cost sembla el raonament fonamental per a la seva postergació. L'endemà següent, l'alcalde de la ciutat, Joan Clos i l'alcaldeable convergent, Joaquim Molins, van rebatre les declaracions de Vilalta i van reclamar el protagonisme de l'AVE a La Sagrera i la ronda ferroviària Sants-aeroport-port-Vallès-La Sagrera. Durant l'octubre, sortiren a concurs 125 quilòmetres del traçat de l'AVE entre Chiloeches (Guadalajara) i Calataiud (Saragossa), que venien a completar els que ja es construïen entre Calataiud i Ricla, i Saragossa i Lleida.³⁴ S'anunciava el concurs per a l'adjudicació del material ferroviari de la línia amb un

32. CERRILLO, A. I RICART, M. "Sagrera cuestionada", a *La Vanguardia*, 22 de febrer de 1998.

33. És molt alligadorador l'article de: CASINOS, X. "La conquista de l'AVE" *El Periódico de Catalunya*, 23 d'octubre de 1998 i SENTÍS, C. "Un AVE volàtil" *La Vanguardia*, 7 de novembre de 1998.

34. SANTOS, R. "Del sueño a la realidad. La línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa avanza a buen ritmo", dins *Revista de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente*, n.º 463 Abril 98. i COLMENAR, E. "Avance sin pausa, las obras del AVE progresan al ritmo previsto. Dins *Revista de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente*, n.º 469, Noviembre 98.

contracte global de més de 100.000 milions de pessetes. Dintre d'aquesta dinàmica iniciada pel GIF Vilalta anunciava el 22 d'octubre que de forma immediata, l'AVE arribaria a Sants el 2004, retardant la seva arribada a la Sagrera, al Vallès i la connexió amb França en l'horitzó del 2008. Era la decisió salomònica de l'Estat, que en definitiva tenia el més important per a una obra d'aquesta magnitud: els diners. Per l'Ajuntament de Barcelona va ser un gerro d'aigua freda que limitava les aspiracions de la ciutat, activades de nou pel Fòrum de les Cultures. Era també, el retard per a l'estació de l'AVE a La Sagrera i posava en cert perill la definició global del pla urbanístic on s'encabia l'estació. Les reaccions no es van fer esperar. Ajuntament, entitats professionals, empresarials, mitjans de premsa i la societat civil iniciaren successives campanyes de petició de l'estació al 2004. Fins i tot, la Generalitat, que també veia com l'estació del Vallès es retardava, plantejava reivindicacions en la mateixa línia. L'anunci, per molts sectors, va ser entès no tant com a una solució puntual i en el marc pressupostari actual, sinó com a un atac a la voluntat de Catalunya i Barcelona d'arribar a Europa amb un Tren d'Alta Velocitat. Una reflexió acurada permet veure que altres regions espanyoles poden fer servir l'AVE com eix estructurador i de creixement: València, Valladolid, Navarra i, especialment, Madrid. Sota l'anunci es deixava entreveure un tercer model d'estructurar un territori, en aquest cas, el de l'Estat.³⁵

Finalment, el 9 de març, el ministeri de Foment, pressionat, decidia engagar un estudi per connectar Sants amb La Sagrera a través d'un túnel pel carrer Mallorca; una actitud que ha complagut a l'Ajuntament i que veu, en l'anunci de Sants, una qüestió econòmica per sobre de tot. Paral·lelament, el mes de gener la Generalitat anunciava com havia de ser l'estació del Vallès i la seves característiques.³⁶

35. Per a una visió global de l'AVE a l'Estat espanyol per bé que marcadament ecologista és la presentada a: INFORME COMADEN (COORDINADORA MADRILEÑA DE DEFENSA DE LA NATURALEZA), *El Tren de Alta Velocidad en el Estado Español*, Madrid, agosto de 1997, Actualización de Febrero 98. Consultable a la web: www.comaden.es.

36. CERRILLO, A. "La Sagrera del Vallès", *La Vanguardia* 16 de gener de 1999. Algunes iniciatives s'han dut a terme des del terreny professional i que enguany han vist la llum com l'exposició i xerrades organitzada pel Col·legi oficial d'arquitectes de Barcelona, demarcació de Barcelona "Per on va el TAV?", on es presentaven propostes sobre el traçat i l'estació del Vallès efectuades per estudiants en un taller organitzat per l'escola d'arquitectura de Barcelona, veure: PIÉ, R. i SABATÉ, J. (Dir) *El trazado y la estación del TAV en el Vallès, una oportunidad de estructurar la ciudad contemporánea*, Barcelona, 1999.