

Ni passat, ni present, ni futur

30/06/2014



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

Les grans estacions de ferrocarril tenen una missió que va molt més enllà de rebre trens i passatgers. Aquests centres de transport també vertebraren el territori urbà i generen una activitat positiva al seu voltant que contribueix a aportar moviment, vida i negoci. Pensem en París, Londres o Roma i veurem que aquest principi s'acompleix fil per

randa. Sense oblidar, és clar, la funció simbòlica: les grans estacions d'Europa transmeten amb la seva magnitud i bellesa la idea de que el viatge en tren, malgrat que no atorgui la llibertat de l'automòbil o la rapidesa de l'avió entre punts molt distants, continua sent molt interessant. De fet, més enllà del debat sobre l'alta velocitat, el ferrocarril és un element central de la mobilitat sostenible.

Malauradament les estacions barcelonines participen poc del potencial esmentat. Les nostres estacions es poden contemplar com el passat (França) el present (Sants) i el futur (Sagrera). Pel que fa al passat, l'estació de França forma part de l'herència arquitectònica del 1929 i va ser sotmesa a un *lifting* el 1992 amb motiu dels Jocs Olímpics. Dues dècades després, ningú fa res per aturar la seva degradació física. Està infrautilitzada, desconnectada de la xarxa de metro, i no se n'aprofita l'atractiu, vinculat a l'estètica i el fet històric que va ser la porta d'entrada de centenars de milers d'immigrants que han configurat la Catalunya actual. Ara que les *ments pensants* cerquen la manera de repartir el turisme per la ciutat i evitar l'excés de pressió en molts indrets, sembla increïble que ningú s'hagi fixat en aquesta joia que donaria continuïtat a un itinerari sobre l'arquitectura del ferro que podria començar 100 metres abans amb l'edifici del Born. Com a estació té els dies comptats, sense que se sàpiga quin serà el seu destí final.

El present està protagonitzat per Sants. L'última intervenció a què va ser sotmesa aquesta infraestructura va estar relacionada amb l'acollida del TAV. Però, després que arribés aquest servei, els gestors van considerar que la millor opció era deixar els voltants de l'estació com un espai inacabat. Un cop destruïda -sense reparació- la Plaça dels Països Catalans, una de les realitzacions més emblemàtiques de la renovació de Barcelona als anys 80, la primera visió dels que arriben a la ciutat per aquí no pot ser més lletja i hostil. Al seu voltant l'estació ha tingut l'efecte d'autèntic xuclador de tot el que entenem per qualitat urbana: comerç, passeig, facilitat de circulació de vehicles i persones. A aquest despropòsit se suma una connexió amb el servei de metro pensada per generar el màxim nombre possible de dificultats a tots aquells que porten maletes, i que no té en compte els fluxos de passatgers. Per acabar-ho d'adobar, l'edifici té un hotel afegit al damunt, el Barceló Sants, que es barreja de forma confusa amb les lletres de Barcelona Sants en el camp visual.

L'estació de la Sagrera és el futur, tot i que hauria d'haver entrat en servei el 2004. El retard és per tant de 10 anys. I per l'activitat que es pot veure a la zona no es pot descartar que n'hi hagi per 10 anys més, com a mínim, tot i que foment ha marcat el 2019 com a data d'inauguració. Si la futura estació s'ha salvat de les retallades ha estat a canvi de construir-ne una versió menys ambiciosa del que s'havia inicialment plantejat. Afectarà això la intermodalitat? Segurament sí i d'una manera que, en cas que més endavant es vulgui esmenar, requerirà noves inversions milionàries. Resulta xocant que una ciutat

tant preocupada per la resolució de 20 metres quadrats d'espai públic a qualsevol barri, es desentengui d'un edifici de 40.000 metres quadrats. Serà La Sagrera un Sants 2? Tenint en compte els precedents i la inhibició respecte a aquest tema dels qui promouen els debats públics, és altament probable.

Ha tingut Barcelona mala sort històrica amb les estacions? Una pregunta que es podria arribar a formular espontàniament, però equivocada. La dissort a nivell individual pot tenir sentit, però a escala col·lectiva no té justificació. Una societat amb un gran nombre d'agents ben preparats ha de ser capaç d'articular respostes. I la capital catalana no té mancances en aquest terreny. El que sí hi ha és una tradició de desídia en tot allò que pertoca el ferrocarril. Això es manifesta en els problemes que es deixen eternitzar, com les baixes prestacions de les línies de regionals i rodalies, que ni en els anys de pressupostos generosos han rebut atenció.

Periodista **Etiquetes:** [Barcelona ciutat](#) (/etiquetes/barcelona-ciutat)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/ni-passat-ni-present-ni-futur>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/ni-passat-ni-present-ni-futur>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors](#) (/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

[Arxiu](#) (/arxiu)

[Continguts per categoria](#) (/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta](#) (/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi](#) (/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal](#) (<http://www.diba.cat/avislegal>)

[Contacte](#) (/formulari/contacte)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))
