

## INFRASTRUCTURES

# Viacrucis metropolità

Fa anys, en alguns casos dècades, que tres ciutats de l'àrea metropolitana de Barcelona esperen en va que es compleixin les promeses de soterrament de les vies fèrries que parteixen en

dos les seves respectives trames urbanes. Les últimes setmanes, coincidint amb els anuncis del president del Govern espanyol, Mariano Rajoy, d'invertir una forta suma de diners en les infra-

estructures catalanes, i en particular en la millora del servei de Rodalies, s'ha obert una porta –probablement l'última oportunitat– perquè l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac i

Sant Feliu de Llobregat superin l'última estació del llarguíssim viacrucis que ha condicionat durant tant temps el seu desenvolupament urbanístic, la qualitat de vida dels seus ciutadans i, en

algun cas, com el de Montcada i Reixac –gairebé 170 víctimes mortals per atropellaments del tren–, la seguretat dels veïns. La solució als problemes d'aquests tres municipis fracturats pels



DAVID AIROB

La platja de vies és una barrera que parteix l'Hospitalet en dos

El soterrament a **l'Hospitalet de Llobregat** alleujaria la saturació dels túnels ferroviaris de Barcelona

## La clau per millorar Rodalies

JOSE POLO  
L'Hospitalet de Llobregat

Fa anys Dani Flaco cantava: "A Bellvitge els avis caminen amunt la rambla on jo vivia, la rambla Marina. Després tots marxen a dirigir aquella obra que ensorrarà el ferrocarril". I sí, la lletra del cantautor de l'Hospitalet continua vigent. El tren continua passant pel mig de la segona ciutat de Catalunya, partint-la en dos. És una ferida que fa fins i tot més temps que supura. L'any 2000 ja es va constituir la plataforma L'Hospitalet Sense Vies per reclamar una actuació amb un projecte executiu aprovat i guardat en un calaix per Foment el 2007 i que tindria un doble benefici: millorar l'urbanisme de la ciutat i el funcionament de la malparada xarxa de Rodalies.

El projecte de soterrament inclou la construcció d'una estació intermodal a la Torrassa i la creació d'un pas inferior, que permetria la reconfiguració de la línia de

Vilanova. Seria una actuació que equilibraria la càrrega dels dos túnels urbans de Barcelona, que estan al límit de la seva capacitat. "És un punt de màxim conflicte", assegura Antoni Nogués, gerent de l'Agència de Desenvolupament Urbà (ADU). Segons dades de **l'Institut Cerdà**, es podria incrementar l'oferta de servei, entre el

**L'actuació podria incrementar un 150% el servei de la línia més saturada de Rodalies**

Prat i Sants, en més del 150%. Així es rebaixaria el nivell de saturació de l'R2, la línia més congestionada de Rodalies. "És un dels principals focus de retards", asseguren fonts de l'Ajuntament de l'Hospitalet. A més a més, facilitaria una millor optimització de la freqüència de

trens a la demanda i separaria les dues línies de la xarxa amb més ús d'altres serveis de mitjana i llarga distància, que condicionen la capacitat dels túnels. Segons **l'Institut Cerdà**, l'intercanviador de la Torrassa donaria servei a 45.000 persones, de manera que es convertiria en un dels cinc amb més ús de l'àrea metropolitana de Barcelona. "És una obra imprescindible per tenir unes Rodalies del segle XXI", resumeix l'alcalde de l'Hospitalet, Núria Marín.

El soterrament i la construcció de l'intercanviador requereixen una inversió de 400 milions d'euros. Foment ha anunciat que les obres començaran aquest mandat, malgrat que només se soterrarà la línia de Vilanova, la fonamental per a la millora de Rodalies. De moment la de Vilafranca ha quedat al marge. L'Ajuntament espera l'oferta oficial de Foment, que es concretarà en una reunió el 5 de maig.

A banda de cosir la ciutat, aquesta obra desencallaria dues iniciatives més que no es poden tirar endavant sense amagar prèviament les vies. En primer lloc, l'última fase d'un altre soterrament, el de la Granvia al seu pas per l'Hospitalet. I, d'altra banda, la millora de la frontera amb Barcelona, que des de l'execució del calaix de Sants, que s'acaba de manera abrupta, s'ha vist agreujada i és més visible que mai. "Tenim un projecte per fer un calaix similar al de Barcelona, però no ho podem fer fins que Foment descalli el soterrament", va assegurar a aquest diari ja el setembre passat Núria Marín.●



Veïns de Montcada en un pas a nivell esperant per travessar la via

Després de molts anys, Foment prepara una resposta a la proposta de **Montcada i Reixac**

## Per fi, un raig d'esperança

PALOMA ARENÓS  
Montcada i Reixac

Montcada i Reixac és una ciutat fracturada. La línia fèrria de Portbou, per on circulen diàriament 127 trens de l'R2 i 46 de regionals de l'R11 de Renfe, parteix el municipi en dos des de fa 163 anys. En ple centre de la ciutat hi ha dos passos a nivell, amb barres que baixen prop de 200 vegades al dia i que estan "entre 10 i 15 minuts abaixades. Per això, si vols arribar a temps a les escoles, a l'ambulatori, etc., la majoria de la gent se les salta", reconeixen la Pilar i la Marta, dues veïnes cansades d'esperar. Són molts els que descarten el pas subterrani proper a l'estació i creuen les vies amb les tanques baixades, malgrat els senyals acústics i lluminosos, que adverteixen del perill.

Segons un compromís del Ministeri de Foment, Adifi i la Generalitat del 2007 s'havien de soterrar uns dos quilòmetres de via entre el bar-

ri barceloní de Vallbona i el centre de Montcada, amb una inversió de 400 milions d'euros.

El 2010 es va redactar el projecte, però no se li van injectar mai els recursos per a les obres. El document disposava que els rails per on passen trens de rodalies, mitja distància i mercaderies serien subterranis, en paral·lel a la perforació del

**L'alternativa ideada per Barcelona Regional redueix el cost a la meitat, uns 200 milions**

subsol per a l'alta velocitat. Una dècada després, amb l'AVE en marxa, no hi ha ni un metre de l'R2 sota terra, però sí manifestacions massives, talls de via i mobilitzacions impulsades per l'Ajuntament i la Plataforma Tracte Just Soterrament Total per protestar per les 168 vícti-

## L'Hospitalet, Montcada i Sant Feliu tornen a confiar en el soterrament

raïls requerirà una forta injecció econòmica i la confirmació que, en una distribució de recursos limitats que haurà de cobrir moltes necessitats alhora, el soterrament de les vies tindrà un

caràcter prioritari. L'anelada posada al dia de Rodalies requereix en gran part que obres com la costura de la cicatriu de l'Hospitalet passin del plànol a la realitat.

**Sant Feliu de Llobregat** espera un "pressupost ferm" el 2018

## La prova del cotó fluix de Foment

**JOSE POLO**  
Sant Feliu de Llobregat

**A** Sant Feliu de Llobregat ho tenen tot a punt per soterrar les vies del tren eliminant un pas a nivell, que és el seu veritable punt negre, el lloc on han mort més veïns de la capital del Baix Llobregat, 27 persones, sense comptar els suïcidis, els últims 30 anys. Gairebé una vida cada 365 dies. "El projecte està redactat i aprovat per Foment des de l'any 2010, i també té tots els informes ambientals i de seguretat; si volen, poden licitar-lo demà", explica l'alcalde, Jordi San José. És per això que San José, després de sentir les últimes promeses d'inversions del ministeri, considera que aquesta actuació és la "prova del cotó fluix de Foment". "Ho tenen tan fàcil que ara veurem si venen fum o no", sentència.

La primera reivindicació oficial de soterrament es remunta al 1980, però abans, en ple franquisme, ja es parlava del tema. "Tots els alcaldes democràtics ho hem reclamat, i sempre amb unanimitat entre govern i oposició", remarca Jordi San José. Fa tants anys que s'esperen que els veïns dubten que algun dia arribin a veure aquesta actuació. "El Govern central necessita guanyar credibilitat per l'actual moment polític, i això ens genera una finestra d'oportunitat", diu l'alcalde.

L'últim gir de Foment va ser l'any passat, quan va posar sobre la taula una proposta que reduïa els costos de l'actuació -120 milions d'euros en xifres del 2010 que haurien de ser actualitzades- soterrant només un tram central de 400 metres del total de 1.400 que preveu el projecte del 2010. "Els 21 regidors de l'Ajuntament ho vam rebutjar, fins i tot els del PP", recorda San José, que espera reunions amb Foment i la Delegació del Govern per veure si les últimes promeses es referien a recuperar el projecte complet o el parcial. "El necessitem per seguretat i per model de ciutat, les vies ens parteixen en dos", recorda San José, que espera un "pressupost ferm amb assignació de diners" el 2018.●



ACN / JORDI PUJOLAR / ACN / JORDI PUJOLAR

mes mortals atropellades pel tren fins a dia d'avui.

L'entrada del nou govern municipal -amb l'alcaldesa Laura Campos (ICV-EUiA) al capdavant- el maig del 2015 va suposar una bel·ligerància més gran contra Foment per exigir una partida pressupostària i un calendari d'obres. L'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat li han donat el seu suport total. Al març, en una reunió amb tècnics d'Adif i Foment, Campos va presentar un pressupost i un projecte alternatiu ideat per Barcelona Regional, que rebaixa la meitat, prop de 200 milions d'euros, la inversió inicial plantejada pel ministeri. Dilluns passat, el ministre Iñigo de la Serna va confirmar personalment a Campos que l'estudi alternatiu és "una base molt sòlida per continuar treballant en el soterrament i que en facilita molt l'execució". L'alcaldesa valora molt positivament les paraules del ministre i explica que "abans de finals d'abril tindrem una altra reunió amb el president d'Adif, en la qual ens haurien de confirmar el cost econòmic final del projecte i el cronograma de l'obra".

Els canvis més destacats de la proposta de Barcelona Regional passen per construir el túnel a cel obert, mitjançant pantalles a poca profunditat, que la nova estació tingui el vestíbul a peu de carrer i una andana central. El projecte preveu que una vegada travessi el riu Ripoll, el túnel passi per sota de l'autopista C-33, per on actualment ho fan les vies. L'estudi proposa que mentre es duguin a terme les obres es mantingui la circulació viària amb una ruta alternativa.●

## CIUTADANS



ANA JIMÉNEZ

La mare superiora **Montserrat Salvador** al claustre gòtic de **Santa Maria de Montsió**

Viuen en clausura però a Santa Maria de Montsió s'utilitza internet, el telèfon mòbil, el televisor...

# Monges del segle XXI

**JOSE POLO**  
Esplugues de Llobregat

**D**esprés de diversos trasllats forçosos, el convent de Santa Maria de Montsió sembla que ha trobat la calma a Esplugues de Llobregat. Malgrat que les cinc monges que hi viuen són de clausura i ja tenen una edat avançada, reben els periodistes amb les portes obertes, amb total amabilitat. "Fa 30 anys no us podríem estar aquí de cap de les maneres", recorda la mare superiora, Montserrat Salvador. "Ara són altres temps", matisa.

La seva vida i la seva relació amb el món ha evolucionat durant els últims anys, encara que continuen complint religiosament totes les obligacions del claustre. Utilitzen el telèfon mòbil, veuen la televisió, consulten internet i els diumenges mostren el convent a través d'unes visites guiades organitzades per l'Ajuntament. Una d'elles és una apassionada del Barça i no es perd els partits,

**El convent es va traslladar, pedra per pedra, dues vegades i ara és a Esplugues**

que acostuma a seguir a través del transistor. "La nostra és una altra vida, però també som al món", resumeix Salvador per explicar que el seu recolliment no els impedeix de gaudir dels avantatges del segle XXI. La seva actitud ja ve de lluny. "Algunes ens vam criticar quan vam posar l'ascensor, però era absurd, simplement el necessitàvem", recorda. "Les domini-

ques sempre hem estat una mica més obertes", argumenta Montserrat Salvador.

La seva història no va ser mai fàcil. El convent es va fundar amb el suport de Maria d'Aragó i les primeres monges, procedents de Prulla (Llenguadoc) es van instal·lar el 1351 en una casa a prop del portal de Jonqueres de Barcelona. El 1354, la comunitat es va allotjar a prop del Palau Menor i, el 1357, van passar definitivament al convent de Sant Pere Màrtir, situat al Mas de Bissanya, a prop de Drassanes, fora de les muralles.

Semblava que aquest era el seu lloc però des d'aleshores les circumstàncies els han portat a traslladar-se una vegada i una altra malgrat la seva voluntat. La primera vegada va ser el 1371, després de reiterats robatoris i de l'atac de Pere I de Castella, anomenat El Cruel. Van passar a ser dins de les muralles en unes cases pròximes a l'hospital de la Santa Creu. Més endavant, el 1423, van aterrar a l'antic emplaçament dels frares

del sac, al convent augustinià de Santa Eulàlia del Camp, un claustre gòtic entre el Portal de l'Àngel i el carrer Montsió. Aquest moviment va suposar el canvi de nom del convent a l'actual. Van ser exclaustrats el 1835 però van tornar a casa seva el 1846.

La revolució del 1868, en la qual el govern es va apoderar de l'edifici, va deixar el convent en ruïnes. Així doncs, van decidir fer un altre canvi, arribant a rambla Catalunya i traslladant el claustre gòtic, pedra per pedra, fins aquell punt, en una reconstrucció a càrrec de l'arquitecte Joan Martorell. Pensaven que allà es quedarien però va arribar la Guerra Civil. El convent es va transformar en caserna militar i va acabar destrossat.

Llavors van decidir fer un altre pas, aquesta vegada per sortir de la capital catalana, buscant més calma. Encara que l'església va continuar a l'Eixample, una altra vegada, pedra per pedra, el claustre va canviar de lloc, i va arribar a Esplugues de Llobregat el 1950, on es va comprar una torre modernista al mas de Can Casanovas, que havia estat reformat a començaments del segle XX per l'arquitecte modernista Antoni Maria Gallissà i ara serveix com a espai de treball amb despatxos. "Durant el trasllat no es va perdre res", recorda la mare superiora mentre observa el bonic claustre gòtic, amb les pedres, de Girona en el cas de les columnes, que continuen numerades una per una. "A Esplugues estem molt bé", comenta Salvador. "Si teniu cap dubte, escriviu-me un correu electrònic", s'acomiada dels periodistes.●

## HISTÒRIA

### Records de la batalla de Lepant

**A Montsió es conserven algunes relíquies de la batalla de Lepant del 1571. Una és una pintura de la Mare de Déu amb el Nen Jesús que havia estat col·locada a la popa de la nau de Joan d'Àustria. El mateix Joan d'Àustria la va donar després de rebre les felicitacions de la priora de Montsió, germana del governador de Catalunya, per la victòria.**