

Joan Carles Salmeron i Fernández

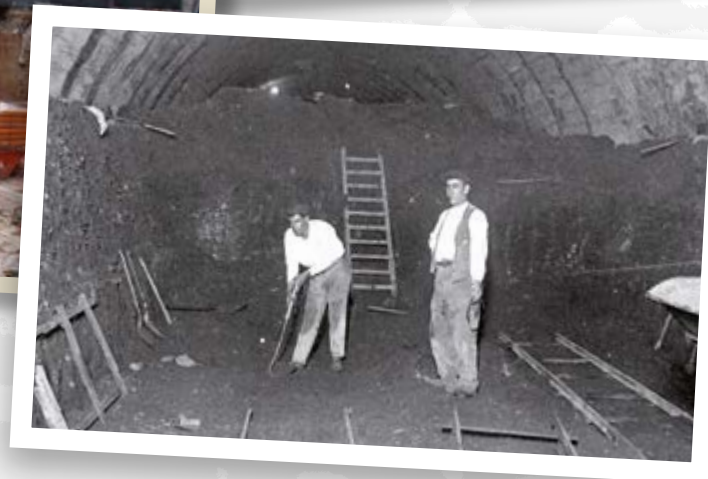
UNA ESTACIÓN EN EVOLUCIÓN

Provença

Nº:

5





CRÉDITOS

Primera edició: 2021
© de la edició: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Texto:
Joan Carles Salmeron i Fernández

Redacción: Alba López Pérez

Fotografías:
Arxiu Fotogràfic històric d'FGC
Terminus Centre d'Estudis del Transport

Coordinación: Núria Codina

Diseño de la colección:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

Maquetación:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

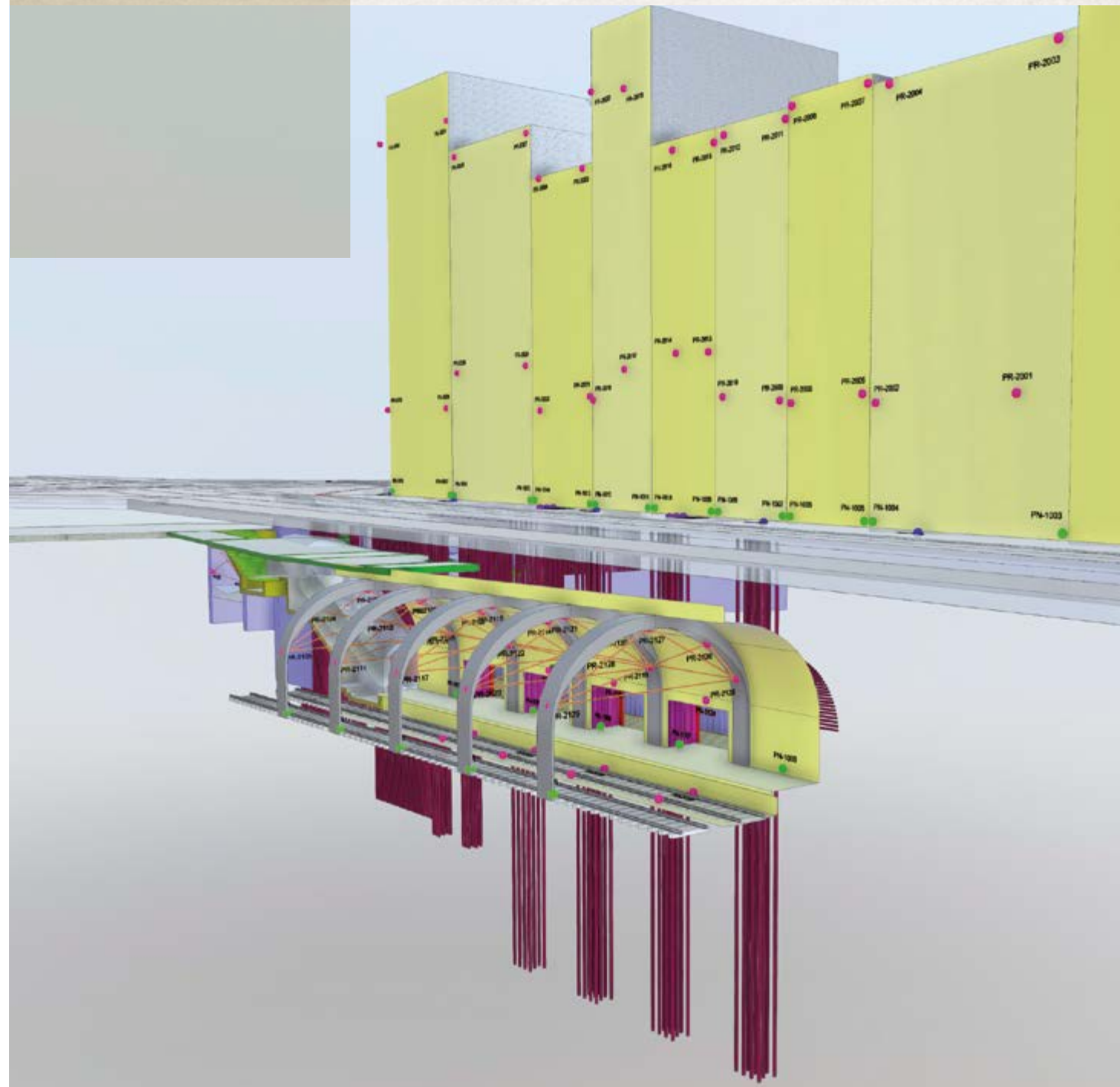
Impreso: Norprint

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en parte, ni en su totalidad, ni grabada en, o enviada por, un sistema de recuperación de información, por ningún medio ni por ninguna forma, sea mecánico, electrónico, fotoquímico, electroóptico, magnético, por fotocopia, o cualquier otro, sin el permiso previo y por escrito del editor.

Provença, una estación en evolución

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	pág. 7
EL TREN DE SARRIÀ	pág. 8
EL APEADERO DE PROVENÇA	pág. 10
EL TREN ELÉCTRICO	pág. 12
EL SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA	pág. 14
EL SOTERRAMIENTO EN PROVENÇA	pág. 16
CONEXIÓN CON METRO Y AMPLIACIONES	pág. 18
EL INTERCAMBIADOR DE PROVENÇA	pág. 20
NUEVAS MEJORAS PARA UN MEJOR SERVICIO	pág. 22





Obras de construcción del soterramiento en la calle Balma.
Archivo FGC (1928).

Una unidad de la serie 400/500 en el apeadero de Provença. Archivo FGC (1985).



INTRODUCCIÓN

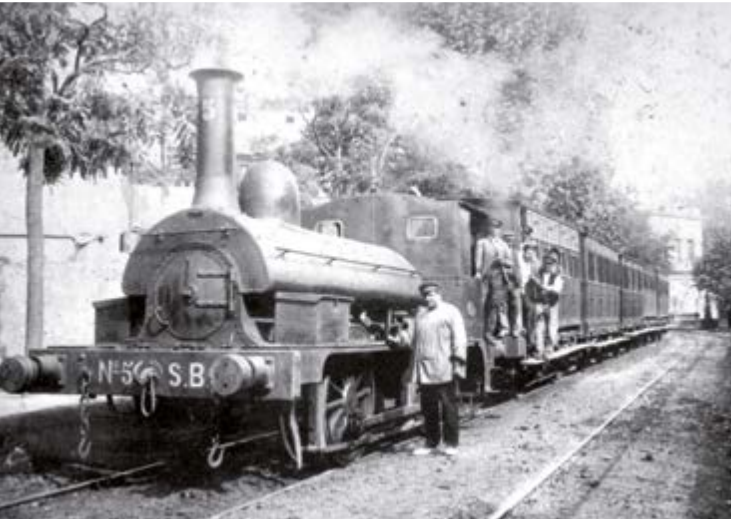
Durante sus más de cien años de historia, la evolución de la estación de Provença de la línea Barcelona-Vallès de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha sido un reflejo de los cambios sociales hacia la movilidad y el transporte público. Con la construcción del primer apeadero en 1882, todavía con la línea en superficie, Provença se convirtió en un eje vertebrador del Eixample y de la Barcelona en crecimiento. A partir del año 1929, la revolución eléctrica que vivió Barcelona personificada en la celebración de la Exposición Internacional del mismo año también se vio reflejada en los medios de transporte. El tramo ferroviario entre Plaça Catalunya y Muntaner fue soterrado y el nuevo apeadero de Provença dio el primer paso hacia el moderno intercambiador en el que décadas después se convertiría.

Recientemente, las últimas obras de ampliación de parte de los andenes, así como la mejora y construcción de las salidas de emergencia, vuelven a evidenciar el espíritu de evolución constante y el objetivo de ofrecer un servicio más confortable al viajero.



Una unidad de la serie 114 en el nuevo apeadero de Provença modernizado.
Foto Joan C. Salmerón (2019).

Una composición del Tren de Sarrià en la estación de Barcelona. Archivo FGC (c1890).



EL TREN DE SARRIÀ

La estación de Provença es a estas alturas uno de los puntos neurálgicos de la red Barcelona-Vallès de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, conformando una de las estaciones con más afluencia de pasajeros. Pero para conocer su historia debemos remontarnos hasta el año 1863, cuando fue inaugurado el Tren de Sarrià, concretamente el 23 de junio de ese año.

El Tren de Sarrià, una línea de 4,6 km de longitud que enlazaba Barcelona con el pueblo de Sarrià, fue construido con el ancho de vía ibérico de seis pies castellanos (1 672 mm) y también conectaba los pueblos de Gràcia y Sant Gervasi de Cassoles. Este tren fue uno de los primeros ferrocarriles metropolitanos de Europa, ya que entró en servicio el mismo año que el Metro de Londres.

Los primeros proyectos del nuevo ferrocarril se habían iniciado en 1851, casi en paralelo al derribo de las murallas, y buscaban dar respuesta

al crecimiento urbanístico de la Ciudad Condal, que muy pronto sería regulado por el urbanista Ildefons Cerdà. Durante varias décadas, los convoyes del Tren de Sarrià de coches de madera fueron remolcados por pequeñas locomotoras de vapor.

El desarrollo urbanístico del Eixample fue favorecido por la construcción de la línea ferroviaria. Archivo Salmerón (c1890).



Un grupo de ferroviarios en los talleres de Sarrià. Archivo FGC (1888).



El Ferrocarril de Sarrià en Barcelona dispuso de un total de 14 locomotoras de vapor para realizar el servicio metropolitano. Archivo FGC (c1890).



La estación de Barcelona, actualmente Plaça Catalunya, era el origen del Tren de Sarrià. Archivo FGC (c1890).



La locomotora núm. 10 del Tren de Sarrià con un tren de viajeros en dirección Barcelona. Archivo FGC (c1890).

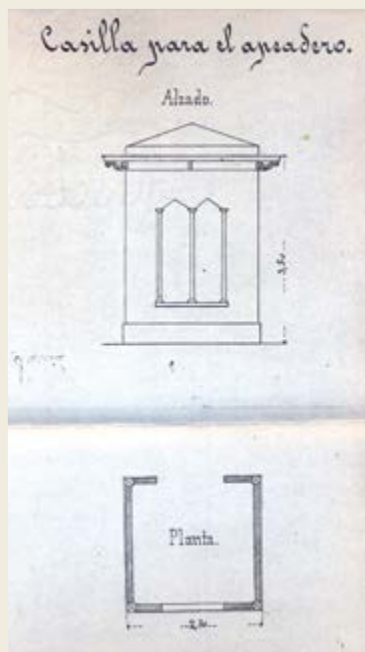
EL APEADERO DE PROVENÇA

El avance del crecimiento urbanístico durante la década del 1870 según el Plan Cerdà comportó la llegada de nuevos habitantes hasta la Izquierda del Eixample, cerca de las vías del Tren de Sarrià, que circulaba por la calle Balmes. Por este motivo, la compañía

ferroviaria presentó en 1876 un primer proyecto para construir un apeadero a la altura de la calle Provença. Finalmente, este fue inaugurado el 19 de agosto de 1882.

El nuevo apeadero estaba situado en el km 1 200 de la línea, entre las calles de Provença y Rosselló, y constaba solo de las dos vías generales, los correspondientes andenes y un pequeño edificio. Los dos andenes medían cien metros de largo y solo 0,92 de ancho y, con el objetivo de facilitar el acceso a los convoyes, fueron construidos con tierra compactada y piedra por encima del nivel de la calle. El edificio de viajeros era un pequeño quiosco de una sola planta que acogía la taquilla de venta de billetes. Este estaba situado a la derecha de las vías, en sentido Sarrià, medía seis metros cuadrados de superficie y fue construido de ladrillo y madera con un tejado a cuatro aguas con cubierta de plancha de zinc.

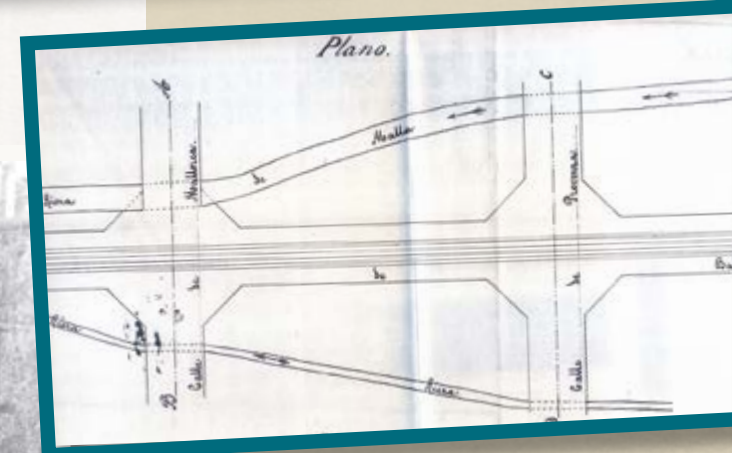
El apeadero de Provença contaba con una pequeña edificación para la venta de billetes. Archivo Salmerón (1882).



El crecimiento del Eixample motivó la construcción de un ferrocarril de carácter metropolitano. Archivo FGC (c1900).



La puesta en servicio del Tren de Sarrià comportó el crecimiento del Eixample y nuevas zonas urbanísticas en el plan de Barcelona. Archivo FGC (c1890).



El apeadero de Provença fue proyectado en el cruce de las calles Balmes y Provença, muy cerca de la antigua Riera de Malla. Archivo Salmerón (1882).



El tranvía núm. 7 en la estación de Plaça Catalunya. Archivo Salmerón (c1910).

EL TREN ELÉCTRICO

Con la llegada del siglo XX y la progresiva urbanización del Eixample, las clásicas locomotoras de vapor del Tren de Sarrià se convirtieron en un elemento ligeramente anacrónico. Por este motivo, en 1905 la compañía ferroviaria emprendió una profunda transformación: la tracción vapor fue sustituida por la eléctrica convirtiendo el Tren de Sarrià en el primer ferrocarril eléctrico de la península ibérica que no era de vía estrecha. A la vez, el ancho de vía ibérico fue cambiado por el europeo (1 435 mm).

Muy pronto, el éxito del Tren de Sarrià y la emergente industria del Vallès motivaron el establecimiento de una comunicación directa entre ambas zonas. Fue Carles Emili Montañés, uno de los principales promotores de la electrificación del país, quien, con el apoyo financiero del Doctor Frederick Stark Pearson, lo hizo posible mediante la construcción de un tren eléctrico. En 1912 la nueva compañía ferroviaria se quedó con el Tren de Sarrià y, poco después, en 1916 fue inaugurado el primer tramo de la nueva red que avanzaba hacia el Vallès. Con esta nueva línea llegaba por primera vez a Europa un nuevo modelo de ferrocarril, los clásicos interurban americanos, que ya se habían implantado con éxito en los Estados Unidos de América. Así, los característicos trenes eléctricos Brill empezaron a circular por las calles de Barcelona.



La llegada de los nuevos tranvías eléctricos supuso la retirada de las arcaicas locomotoras de vapor que circulaban por el centro de Barcelona. Archivo FGC (1918).



Una composición de automotores Brill circula por la calle Balmes hacia el Vallès. Foto Brangulí Archivo FGC (1923).



Un automotor del servicio urbano entre Barcelona y Sarrià efectúa parada en el apeadero de Provença. Archivo COAC (1922).



Plano del apeadero de Provença. Archivo Salmerón (1914).



La circulación por en medio de la calle Balmes comportó, en el inicio de la explotación, graves problemas de convivencia con el creciente tráfico de automóviles. Archivo FGC (1918).

Obras de construcción de la nueva estación subterránea de Plaça Catalunya. Archivo FGC (1926).



EL SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA

La entrada en servicio de la nueva red Barcelona-Vallès supuso el aumento de las circulaciones en el tramo del Tren de Sarrià, lo que comportaba una nueva problemática urbana. Además, el tamaño de los nuevos convoyes, los trenes Brill, cada vez encontró más oposición por parte del vecindario de la calle Balmes. Para encontrar una solución, en 1924, el Estado, el Ayuntamiento de Barcelona y la compañía ferroviaria llegaron a un acuerdo para soterrar la línea entre Plaça Catalunya y Muntaner.

Los trabajos de construcción empezaron en 1926 con el traslado provisional de la estación de Plaça Catalunya hasta la esquina de Balmes con Ronda Universitat. Las obras se dividieron en dos tramos: de Plaça Catalunya a la Avinguda Diagonal, y de la Diagonal a Muntaner. En el primer tramo, los trabajos se realizaron sin detener la circulación de los trenes en superficie, abriendo solo unos pozos con montacargas que daban entrada y salida a las tierras y los materiales. En el segundo, la línea en superficie fue desviada

provisionalmente para construir el nuevo túnel a cielo abierto a lo largo del trazado original.

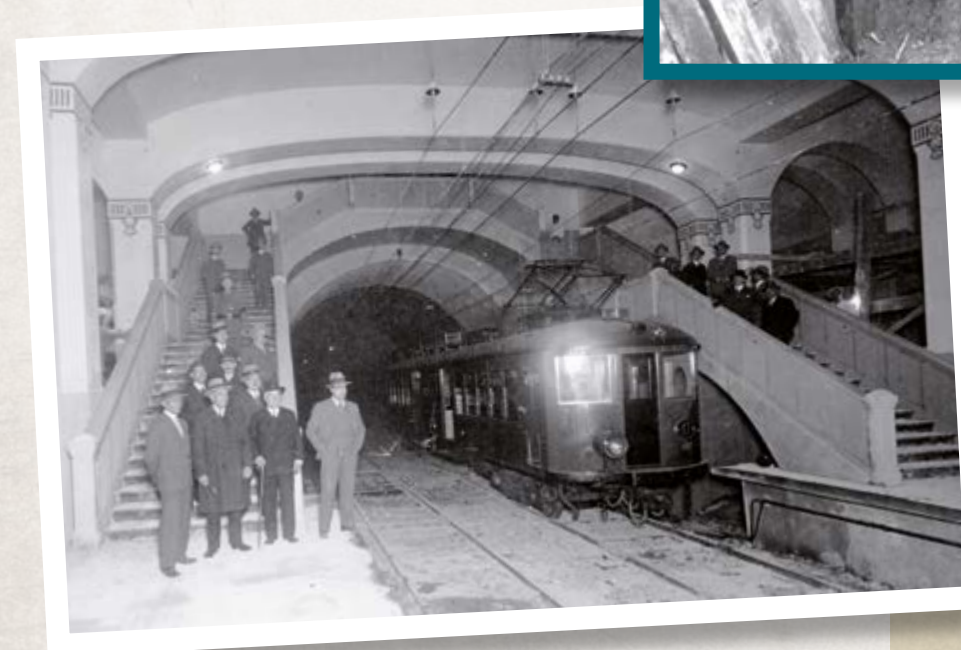
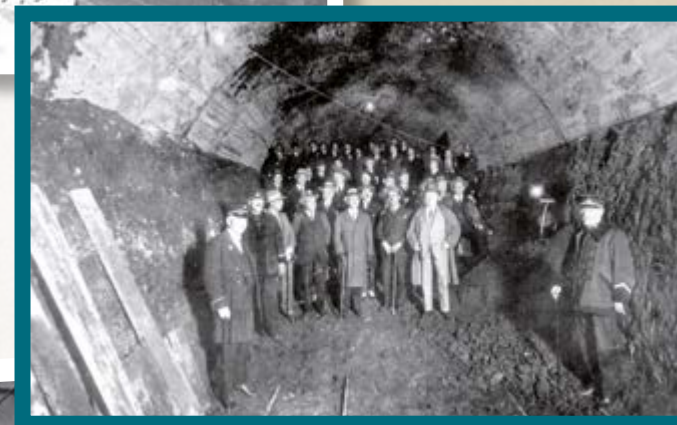
Finalmente, la nueva línea fue inaugurada el 27 de marzo de 1929 y entró en servicio el 24 de abril del mismo año, coincidiendo con la celebración de la Exposición Internacional de Barcelona.

El soterramiento del Tren de Sarrià, sin cortar el servicio de viajeros, comportó la ejecución de complicadas obras de ingeniería. Archivo Salmerón (1927).



Primeras fases de construcción del túnel bajo la calle Balmes. Archivo FGC (1927).

Visita de autoridades y directivos de la compañía ferroviaria a las obras de soterramiento. Archivo FGC (1927).



Inauguración del soterramiento en la estación de Gràcia. Archivo FGC (1929).



La construcción del apeadero subterráneo de Provença, a la vez que seguían circulando trenes por la superficie, fue especialmente compleja. Archivo FGC (1927).

EL SOTERRAMIENTO EN PROVENÇA

En la sección correspondiente al apeadero de Provença, las obras fueron especialmente complejas. Mientras en el resto del tramo entre Plaça Catalunya y Diagonal el túnel fue excavado mediante el sistema clásico de mina y la bóveda de hormigón fue construida con cintra de madera, en la sección del apeadero, dadas las grandes dimensiones de la nave de la que sería la nueva estación, fue necesario

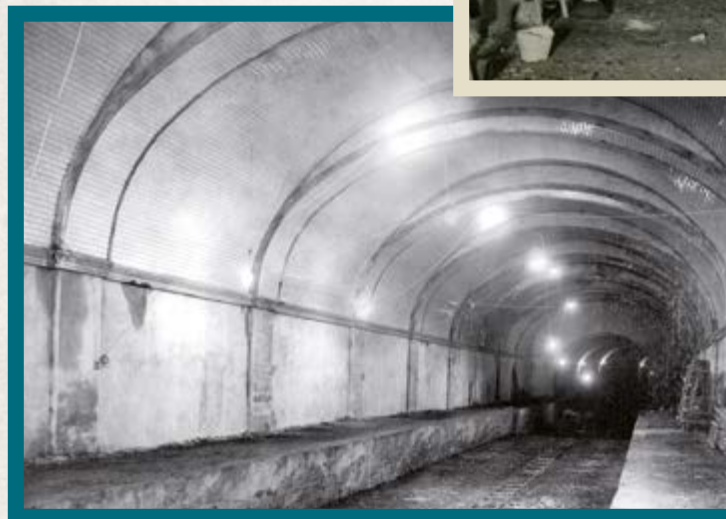
establecer otro sistema. En primer lugar, se colocó un puente metálico corredero bajo las vías para, a continuación, poder excavar las tierras por encima de la futura bóveda.

El siguiente paso consistió en la construcción de la propia bóveda sobre la tierra excavada, es decir, con cintra de tierra. Finalmente, el resto de la estación fue construido como el túnel normal: continuando con la realización de las paredes laterales, el vaciado de tierras y la construcción del suelo sobre el que se colocarían las vías.

Así, la nueva estación de Provença estuvo emplazada en el subsuelo de la calle Balmes, entre las calles de Provença y Rosselló. La estación constaba únicamente de dos vías y dos andenes

laterales de 71 metros de longitud y, originariamente, disponía de un único acceso con vestíbulo ubicado en el extremo sur de los andenes.

Últimas fases de construcción del nuevo apeadero de Provença. Archivo COAC (1928).



Obras de construcción del nuevo apeadero de Provença. Archivo FGC (1928).

Visita a las obras de soterramiento de la línea ferroviaria y la construcción del nuevo apeadero. Archivo COAC (1929).



Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, S. A.
y Ferrocarriles de Cataluña, S. A.

AVISO

El miércoles día 24 se inaugurarán las nuevas estaciones subterráneas de la Plaza de Cataluña, Provença, Gracia y San Gervasio, quedando fuera de servicio las actuales estaciones provisionales.

Todos los trenes de "Ferrocarriles de Cataluña", tomarán y dejarán viajeros en el Apeadero de Provença.

LA DIRECCIÓN.

El nuevo apeadero de Provença entró en servicio el 24 de abril de 1929. Archivo Salmerón (1929).

CONEXIÓN CON METRO Y AMPLIACIONES

La construcción de la línea 5 del Metro de Barcelona provocó el primer gran cambio en la fisonomía de la estación subterránea de Provença en 1969. La apertura del túnel de conexión entre la estación de Provença y la nueva estación de Diagonal de la línea 5, que a la vez enlazaba con la línea 3, convirtió tres estaciones independientes en un primitivo intercambiador. La interconexión de Provença se complementó con la construcción de un nuevo acceso por el lado norte de la estación, con salidas a la calle Rosselló.

Poco después, y ya bajo la gestión de la nueva compañía pública Ferrocarrils de la

Generalitat de Catalunya, en 1983 la estación de Provença fue sometida a un completo proceso de renovación y modernización que comprendió la instalación de nueva iluminación, el recubrimiento de las paredes, nueva pavimentación en los andenes y la remodelación del vestíbulo, las taquillas y las puertas de acceso.

A mediados de los años noventa, la llegada de un nuevo material móvil de cuatro coches obligó a realizar obras de alargamiento de los andenes en varias de las estaciones de la línea. En Provença estos trabajos finalizaron en 1995, después de complicadas obras que supusieron la ampliación del vestíbulo y de los accesos en la calle Provença. A la vez, estas actuaciones permitieron, en 1996, la entrada en servicio del «Metro del Vallès».

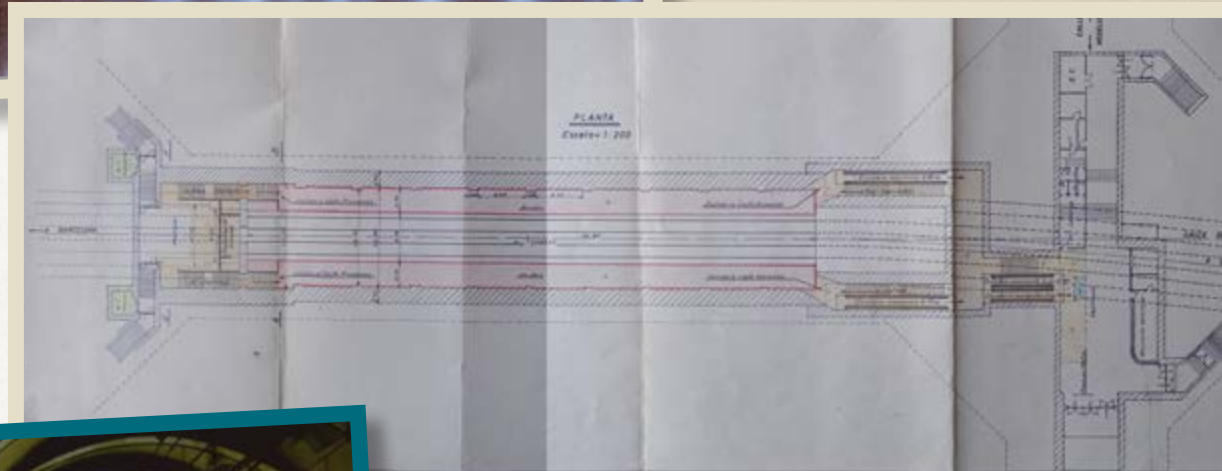


Acceso a la estación de Provença desde la calle Balmes. Archivo FGC (1970).



Vestíbulo y pasillo de enlace con la línea 5 del Metro de Barcelona. Archivo FGC (1975).

Plano de los andenes e instalaciones del apeadero de Provença. Archivo Salmerón (1970).



Un tren de la serie 112 en dirección hacia el Vallès. Archivo FGC (1996).



Una unidad de la serie 111 efectúa su entrada al apeadero de Provença. Archivo FGC (1995).

EL INTERCAMBIADOR DE PROVENÇA

El intercambiador de Provença es una de las estaciones con más tránsito de la red Barcelona-Vallès de FGC. Archivo FGC (2000).



Llegado el siglo XXI, el aumento progresivo de viajeros en tránsito entre las estaciones de Provença y Diagonal, potenciado por la voluntad de la nueva Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (recogida en el Plan Director de Infraestructuras 2001-2010) de establecer potentes intercambiadores por toda la red metropolitana de transportes públicos, motivó una nueva transformación de la estación de Provença. En primer lugar, el túnel de conexión entre Provença y Diagonal fue ampliado hasta los 6,5 metros de anchura y se instalaron tapices rodantes de 50 metros de longitud. Por su parte, el vestíbulo de acceso de la calle Rosselló fue completamente remodelado: el acceso desde la calle y en los andenes se vio mejorado gracias a la instalación de escaleras mecánicas y un ascensor; de la misma manera, la superficie del vestíbulo fue ampliada hasta doblar sus dimensiones originales. Las obras se llevaron a cabo entre los años 2005 y 2009 y comportaron complicados trabajos tanto a nivel subterráneo como de calle, dada la proximidad de los edificios. Sin embargo, de esta manera, uno de los transbordos ferroviarios más transitados y pesados de Barcelona se convirtió en un punto de conexión más cómodo y rápido.



La construcción del intercambiador de Provença comportó grandes trabajos en superficie. Archivo BAC (2007).



En la construcción del nuevo intercambiador de Provença fue necesaria la utilización de maquinaria pesada. Archivo BAC (2006).



Construcción de la nueva losa sobre la calle Balmes. Archivo BAC (2007).



Una unidad de la serie 111 en dirección hacia el Vallès en el apeadero de Provença. Foto Joan C. Salmerón (2010).

NUEVAS MEJORAS PARA UN MEJOR SERVICIO

Proyecto de ampliación del andén de la estación de Provença. Archivo FGC (2017).



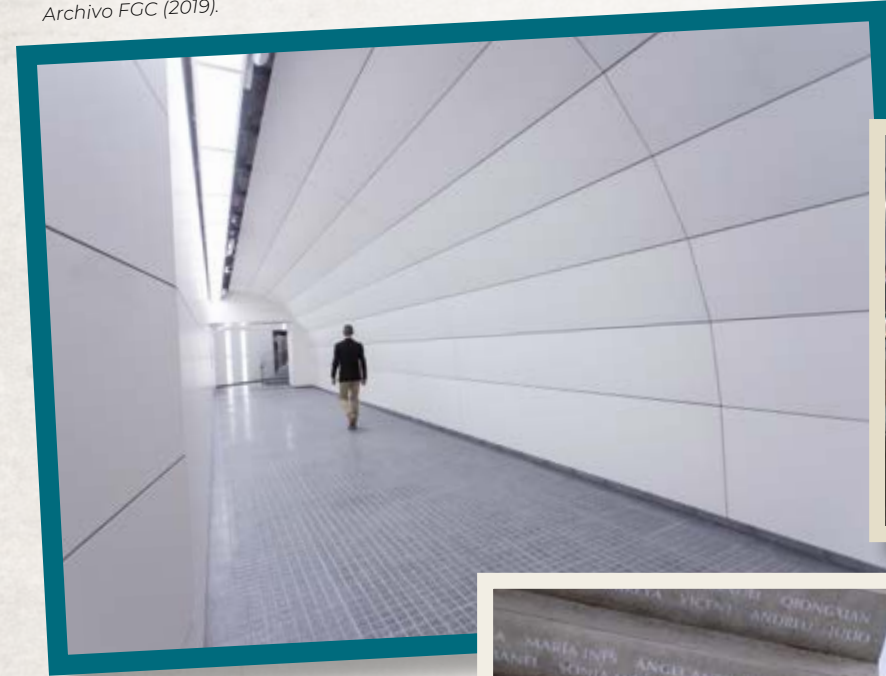
Recientemente, con el objetivo de continuar mejorando la experiencia y comodidad de los viajeros, la estación de Provença ha sido sometida a la última de sus remodelaciones, que ha incluido la ampliación de parte de los andenes y la construcción de nuevos accesos y salidas de emergencia. Así, el andén sentido Vallès, en el tramo más cercano al vestíbulo de Rosselló (es decir, el punto donde se producía la mayor acumulación de pasajeros en hora punta), ha sido ensanchada de los tres metros a los ocho metros de anchura gracias a la construcción de una galería paralela de 50 metros de longitud. Los complejos trabajos de construcción de esta nueva galería, que se han llevado a cabo mayoritariamente con la estación en funcionamiento, empezaron con el refuerzo de los muros de la estación para, posteriormente, continuar con la excavación en mina de la galería y la colocación de hormigón y de cerchas metálicas.



Las obras de reforma han conservado la arquitectura clásica de la estación. Archivo FGC (2017).

De esta manera, desde la entrada en servicio del Tren de Sarrià en 1863 y la posterior construcción del primer apeadero de Provença en 1882, esta estación ha sido testimonio y espejo de cómo los valores sociales hacia la movilidad han evolucionado, exigiendo cada día transportes públicos más flexibles, adaptables y sostenibles que puedan dar respuesta a los nuevos retos que el siglo XXI nos plantea.

Nuevo acceso al vestíbulo de la calle Rosselló. Foto Ramon Vilalta Archivo FGC (2019).



Una unidad de la serie 113, en dirección al Vallès, efectúa parada en la estación de Provença. Foto Joan C. Salmerón (2018).



El nuevo acceso cuenta con una representación artística en reconocimiento a todas las personas que trabajan en FGC. Foto Ramon Vilalta Archivo FGC (2019).





ANY EUROPEU
DEL FERROCARRIL **2021**



 Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

infraestructures.cat

