

Joan Carles Salmerón i Fernández

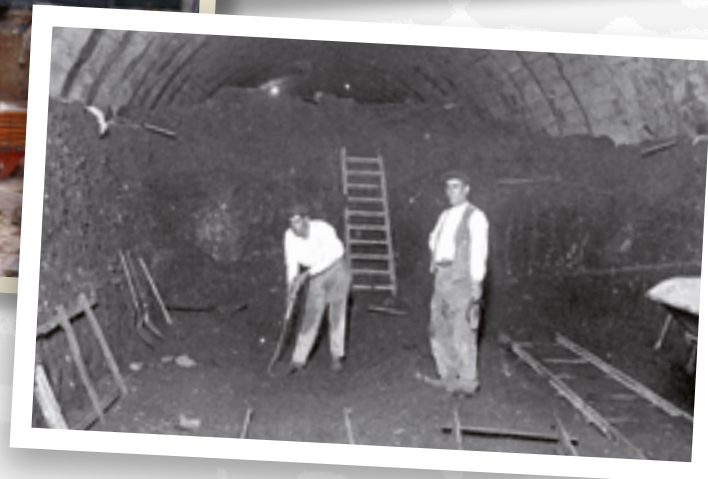
UNA ESTACIÓ EN EVOLUCIÓ

Provença

Núm.:

5





CRÈDITS

Primera edició (2019)
© de l'edició: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2019)

Text: Joan Carles Salmerón i Fernández

Redacció: Alba López Pérez

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

Coordinació:
Núria Codina

Disseny col·lecció:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

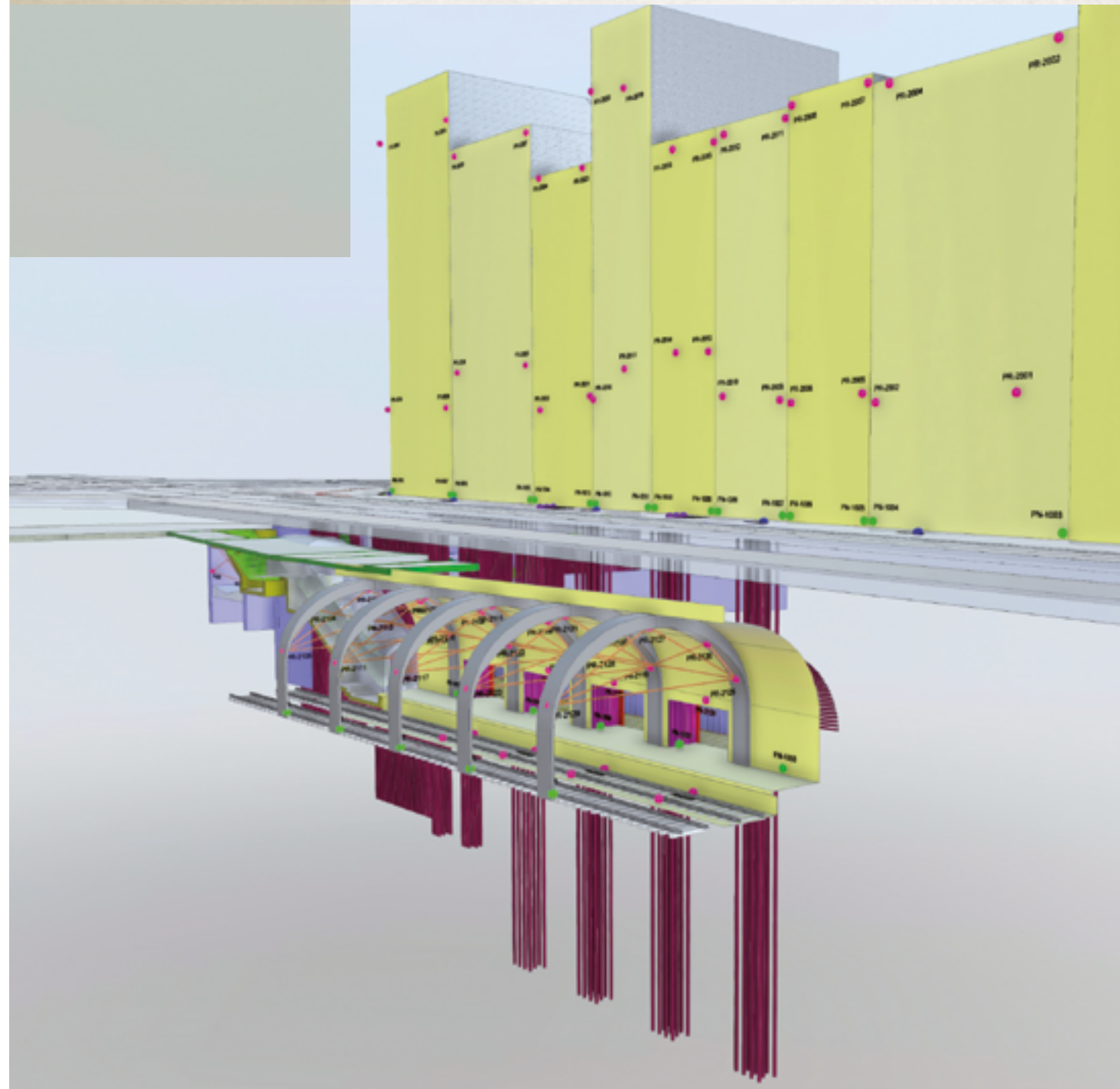
Maquetació:
ESSA Estructura de Comunicació, SL

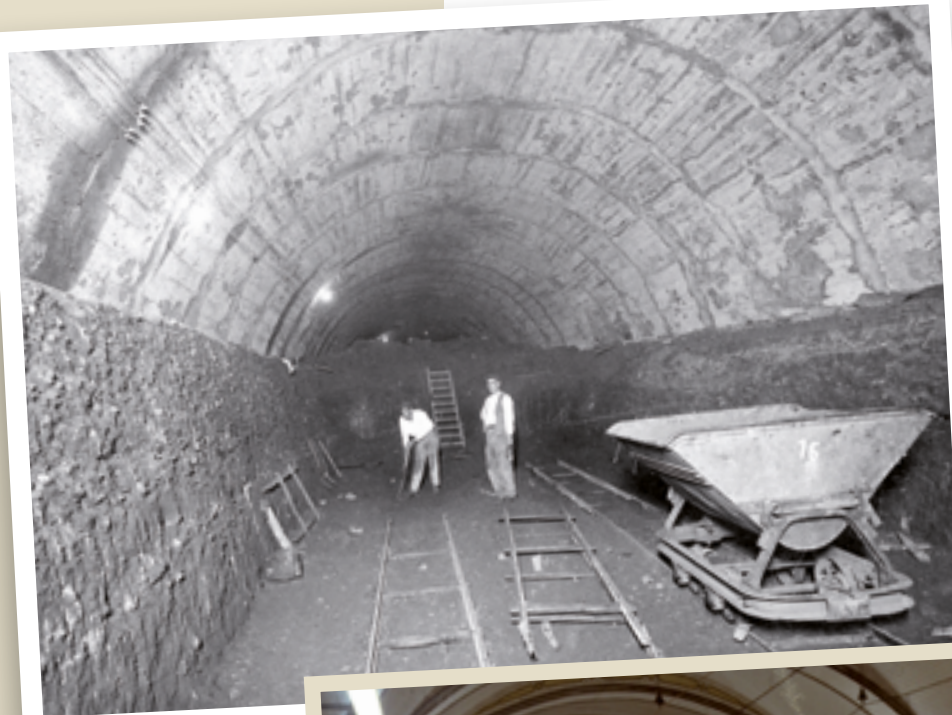
Imprès:
Norprint

Reservats tots els drets. Aquesta publicació no pot ser reproduïda, ni en part, ni en tot, ni enregistrada en, o tramesa per, un sistema de recuperació d'informació, per cap mitjà ni per cap forma, sigui mecànic, electrònic, fotoquímic, electroòptic, magnètic, per fotocòpia, o qualsevol altre, sense el permís previ i per escrit de l'editor.

Provença ÍNDEX

INTRODUCCIÓ	pàg. 7
EL TREN DE SARRIÀ	pàg. 8
EL BAIXADOR DE PROVENÇA	pàg. 10
EL TREN ELÈCTRIC	pàg. 12
EL SOTERRAMENT DE LA LÍNIA	pàg. 14
EL SOTERRAMENT A PROVENÇA	pàg. 16
CONNEXIÓ AMB METRO I AMPLIACIONS	pàg. 18
L'INTERCANVIADOR DE PROVENÇA	pàg. 20
NOVES MILLORES PER UN MILLOR SERVEI	pàg. 22





Obres de construcció del soterrament al carrer Balmes. Arxiu FGC (1928).

Una unitat de la sèrie 400/500 al baixador de Provença. Arxiu FGC (1985).



INTRODUCCIÓ

Durant els seus més de cent anys d'història, l'evolució de l'estació de Provença de la línia Barcelona-Vallès de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha estat un reflex dels canvis socials envers la mobilitat i el transport públic. Amb la construcció del primer baixador l'any 1882, encara amb la línia en superfície, Provença va convertir-se en un eix vertebrador de l'Eixample i de la Barcelona en creixement. A partir de l'any 1929, la revolució elèctrica que va viure Barcelona personificada en la celebració de l'Exposició Internacional del mateix any també es va veure reflectida als mitjans de transport. El tram ferroviari entre Plaça Catalunya i Muntaner va ser soterrat i el nou baixador de Provença va donar el primer pas cap al modern intercanviador en què dècades després es convertiria.

Recentment, les darreres obres d'ampliació de part de les andanes així com la millora i construcció de les sortides d'emergència, tornen a evidenciar l'esperit d'evolució constant i l'objectiu per oferir un servei més confortable al viatger.



Una unitat de la sèrie 114 al nou baixador de Provença modernitzat. Foto Joan C. Salmerón (2019).

Una composició del Tren de Sarrià a l'estació de Barcelona. Arxiu FGC (c1890).



EL TREN DE SARRIÀ

L'estació de Provença és a hores d'ara un dels punts neuràlgics de la xarxa Barcelona-Vallès de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, conformant una de les estacions amb més afluència de passatgers. Però per conèixer la seva història cal remuntar-nos fins a l'any 1863, quan va ser inaugurat el Tren de Sarrià, concretament al 23 de juny d'aquell any.

El Tren de Sarrià, una línia de 4,6 Km de longitud que enllaçava Barcelona amb el poble de Sarrià, va ser construït amb l'ample de via ibèric de sis peus castellans (1.672 mm) i també connectava els pobles de Gràcia i Sant Gervasi de Cassoles. Aquest tren va ser un dels primers ferrocarrils metropolitans d'Europa, ja que va entrar en servei el mateix any que el Metro de Londres.

Els primers projectes del nou ferrocarril s'havien iniciat el 1851, gairebé en paral·lel a l'enderrocament de les muralles, i buscaven donar resposta al creixement urbanístic de la Ciutat Comtal, que ben aviat seria regulat per l'urbanista Ildefonso

Cerdà. Durant diverses dècades, els combois del Tren de Sarrià de cotxes de fusta van ser remolcats per petites locomotores de vapor.



L'estació de Barcelona, actualment Plaça Catalunya, era l'origen del Tren de Sarrià. Arxiu FGC (c1890).



El desenvolupament urbanístic de l'Eixample va ser afavorit per la construcció de la línia ferroviària. Arxiu Salmerón (c1890).



Un grup de ferroviaris als tallers de Sarrià. Arxiu FGC (1888).



El Ferrocarril de Sarrià a Barcelona va disposar d'un total de 14 locomotores de vapor per realitzar el servei metropolità. Arxiu FGC (c1890).

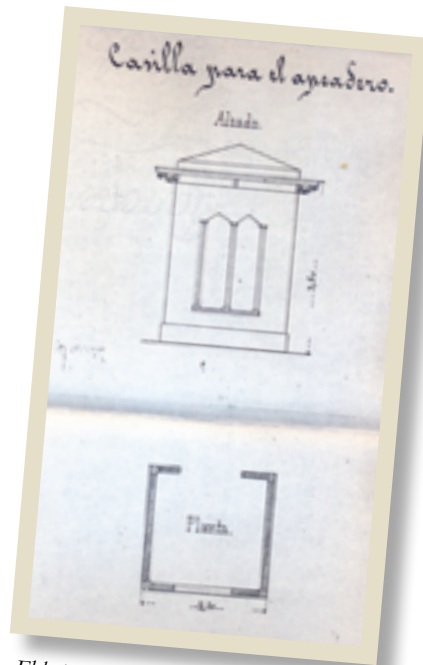


La locomotora núm. 10 del Tren de Sarrià amb un tren de viatgers en direcció Barcelona. Arxiu FGC (c1890).

EL BAIXADOR DE PROVENÇA

L'avanç del creixement urbanístic durant la dècada del 1870 segons el Pla Cerdà va comportar l'arribada de nous habitants fins a l'Esquerra de l'Eixample, a la vora de les vies del Tren de Sarrià, que circulava pel carrer Balmes. Per aquest motiu, la companyia ferroviària va presentar l'any 1876 un primer projecte per construir un baixador a l'alçada del carrer Provença. Finalment, aquest va ser inaugurat el 19 d'agost de l'any 1882.

El nou baixador es trobava situat al km 1,200 de la línia, entre els carrers de Provença i Rosselló, i constava només de les dues vies generals, les corresponents andanes i un petit edifici. Les dues andanes feien cent metres de llarg i tan sols 0,92 d'amplada i, amb l'objectiu de facilitar l'accés als combois, van ser construïdes amb terra compactada i pedra per sobre del nivell del carrer. L'edifici de viatgers era un petit quiosc d'una sola planta que acollia la taquilla de venda de bitllets. Aquest es trobava situat a la dreta de les vies, en sentit Sarrià, feia sis metres quadrats de superfície i va ser construït de maó i fusta amb una teulada a quatre aigües amb coberta de planxa de zinc.



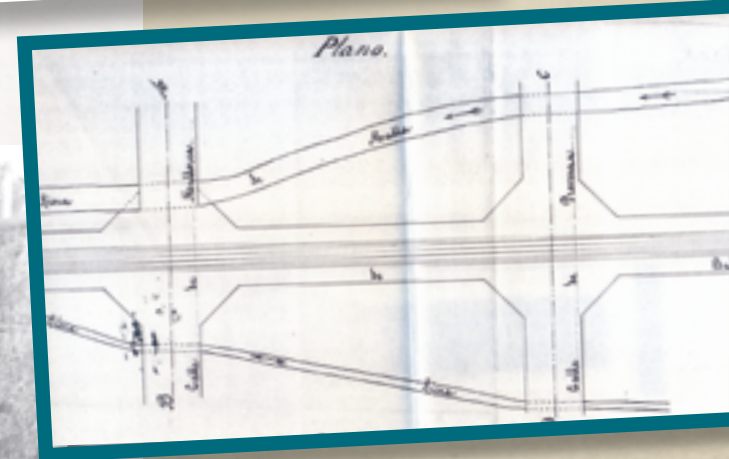
El baixador de Provença comptava amb una petita edificació per a la venda de bitllets. Arxiu Salmerón (1882).



El creixement de l'Eixample va motivar la construcció d'un ferrocarril de caràcter metropolità. Arxiu FGC (c1900).



La posada en servei del Tren de Sarrià va comportar el creixement de l'Eixample i noves zones urbanístiques al pla de Barcelona. Arxiu FGC (c1890).



El baixador de Provença va ser projectat al creuament dels carrers Balmes i Provença, molt a prop de l'antiga Riera de Malla. Arxiu Salmerón (1882).



El tramvia núm. 7 a l'estació de Plaça Catalunya. Arxiu Salmerón (c1910).

EL TREN ELÈCTRIC

Amb l'arribada del segle XX i la progressiva urbanització de l'Eixample, las clàssiques locomotores de vapor del Tren de Sarrià van esdevenir un element lleugerament anacrònic. Per aquest motiu, l'any 1905 la companyia ferroviària va emprendre una profunda transformació: la tracció vapor va ser substituïda per l'elèctrica convertint el Tren de Sarrià en el primer ferrocarril elèctric de la península Ibèrica que no era de via estreta. Alhora, l'ample de via ibèric va ser canviat per l'uropeu (1.435 mm).

Ben aviat, l'èxit del Tren de Sarrià i l'emergent indústria del Vallès van motivar l'establiment d'una comunicació directa entre ambdues zones. Va ser Carles Emili Montañés, un dels principals promotors de l'electrificació del país, qui, amb el suport financer del Doctor Frederick Stark Pearson, va fer-ho possible mitjançant la construcció d'un tren elèctric. L'any 1912 la nova companyia ferroviària va quedar-se amb el Tren de Sarrià i, poc després, l'any 1916 va ser inaugurat el primer tram de la nova xarxa que avançava cap al Vallès. Amb aquesta nova línia arribava per primera vegada a Europa un nou model de ferrocarril, els clàssics interurban americans, que ja s'havien implantat amb èxit als Estats Units d'Amèrica. Així, els característics trens elèctrics Brill van començar a circular pels carrers de Barcelona.

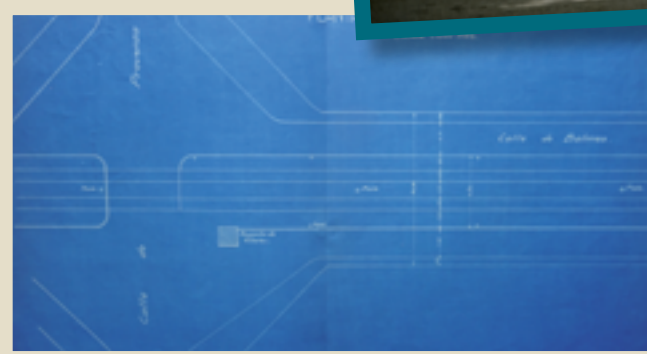


L'arribada dels nous tramvies elèctrics van suposar la retirada de les arcaïques locomotores de vapor que circulaven pel centre de Barcelona. Arxiu FGC (1918).



Una composició d'automotors Brill circula pel carrer Balmes cap al Vallès. Foto Brangulí Arxiu FGC (1923).

Un automotor del servei urbà entre Barcelona i Sarrià efectua parada al baixador de Provença. Arxiu COAC (1922).



Plànol del baixador de Provença. Arxiu Salmerón (1914).



La circulació pel bell mig del carrer Balmes va comportar, a l'inici de l'explotació, greus problemes de convivència amb el creixent transit d'automòbils. Arxiu FGC (1918).



Obres de construcció de la nova estació subterrània de Plaça Catalunya. Arxiu FGC (1926).

EL SOTERRAMENT DE LA LÍNIA

L'entrada en servei de la nova xarxa Barcelona-Vallès va suposar l'augment de les circulacions en el tram del Tren de Sarrià, la qual cosa comportava una nova problemàtica urbana. A més, la grandària dels nous combois, els trens Brill, cada vegada va trobar més oposició per part del veïnat del carrer Balmes. Per trobar una solució, l'any 1924, l'Estat, l'Ajuntament de Barcelona i la companyia ferroviària van arribar a un acord per tal de soterrar la línia entre Plaça Catalunya i Muntaner.

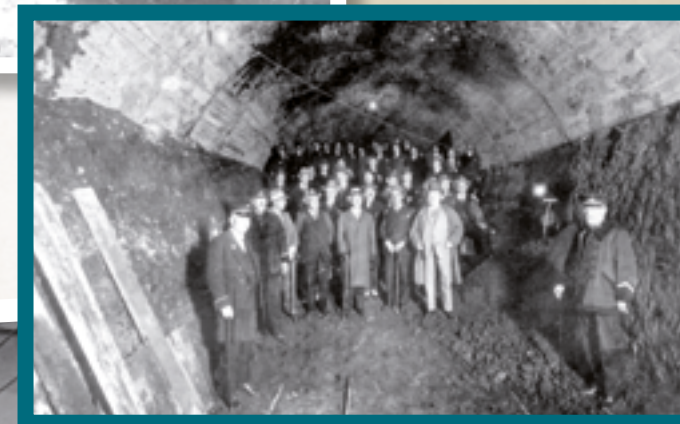
El treball de construcció van començar l'any 1926 amb el trasllat provisional de l'estació de Plaça Catalunya fins a la cantonada de Balmes amb Ronda Universitat. Les obres es van dividir en dos trams: de Plaça Catalunya a l'Avinguda Diagonal, i de la Diagonal a Muntaner. Al primer tram, els treballs es van realitzar sense aturar la circulació dels trens en superfície, obrint només uns pous amb muntacàrregues que donaven entrada i sortida a les terres i materials. Al segon, la línia en superfície va ser desviada provisionalment per tal de construir el nou túnel a cel obert al llarg del traçat original.

Finalment, la nova línia va ser inaugurada el 27 de març de 1929 i va entrar en servei el 24 d'abril del mateix any, coincidint amb la celebració de l'Exposició Internacional de Barcelona.

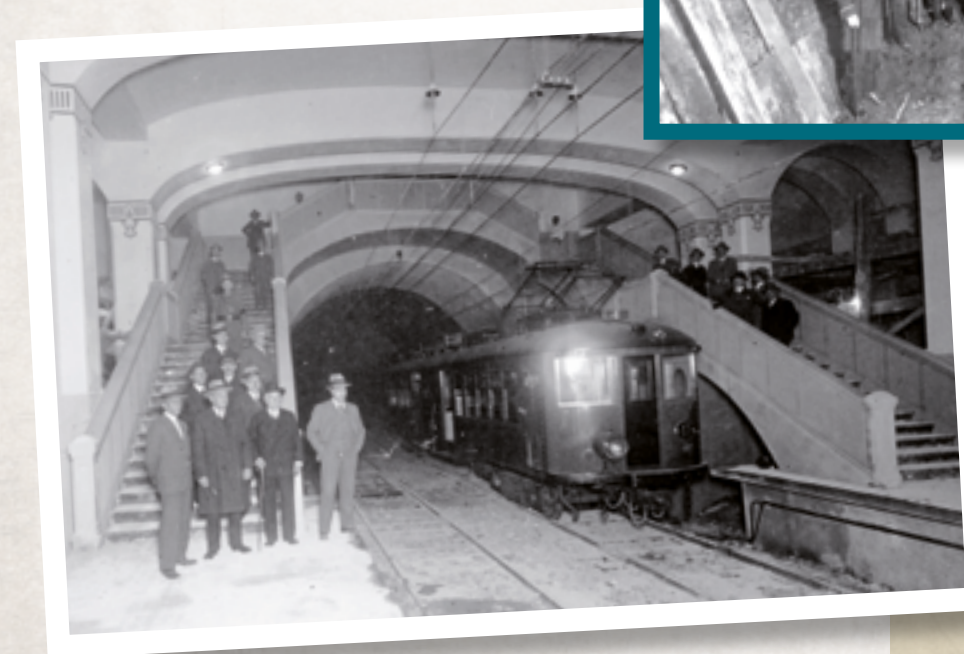
El soterrament del Tren de Sarrià, sense tallar el servei de viatgers, va comportar l'execució de complicades obres d'enginyeria. Arxiu Salmerón (1927).



Primeres fases de construcció del túnel sota el carrer Balmes. Arxiu FGC (1927).



Visita d'autoritats i directius de la companyia ferroviària a les obres de soterrament. Arxiu FGC (1927).



Inauguració del soterrament a l'estació de Gràcia. Arxiu FGC (1929).



La construcció del baixador subterrani de Provença, alhora que seguien circulant trens per la superfície, va ser especialment complexa. Arxiu FGC (1927).

EL SOTERRAMENT A PROVENÇA

A la secció corresponent al baixador de Provença, les obres van ser especialment complexes. Mentre a la resta del tram entre Plaça Catalunya i Diagonal el túnel va ser excavat mitjançant el sistema clàssic de mina i la volta de formigó va ser construïda amb cintra de fusta; a la secció del baixador, ateses les grans dimensions de la nau de la que seria la nova estació, va ser necessari establir un altre sistema. En primer lloc, es va col·locar un pont metàl·lic corredís sota les vies per, a continuació, poder excavar les terres per sobre de la futura volta. El següent pas va consistir en la construcció de la pròpia volta sobre la terra excavada, és a dir, amb cintra de terra. Finalment, la resta de l'estació va ser construïda com el túnel normal: continuant amb la realització de les parets laterals, el buidatge de terres i la construcció del sòl sobre el que es col·locarien les vies.

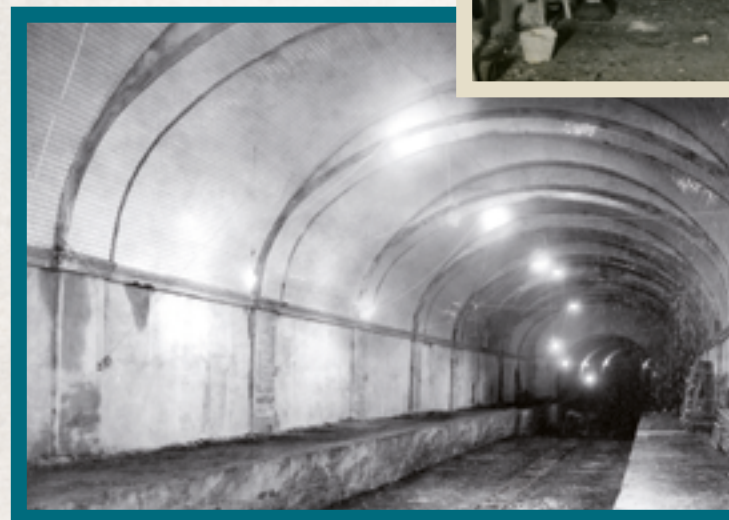
Així, la nova estació de Provença va trobar-se emplaçada al subsol del carrer Balmes, entre els carrers de Provença i Rosselló.

L'estació constava únicament de dues vies i dues andanes laterals de 71 metres de longitud i, originàriament, disposava d'un únic accés amb vestíbul ubicat a l'extrem sud de les andanes.

El nou baixador de Provença va entrar en servei el 24 d'abril de 1929. Arxiu Salmerón (1929).



Darreres fases de construcció del nou baixador de Provença. Arxiu COAC (1928).



Obres de construcció del nou baixador de Provença. Arxiu FGC (1928).

Visita a les obres de soterrament de la línia ferroviària i la construcció del nou baixador. Arxiu COAC (1929).



CONNEXIÓ AMB METRO I AMPLIACIONS

La construcció de la línia 5 del Metro de Barcelona va provocar el primer gran canvi en la fisonomia de l'estació subterrània de Provença el 1969. L'obertura del túnel de connexió entre l'estació de Provença i la nova estació de Diagonal de la línia 5, que allora enllaçava amb la línia 3, va convertir tres estacions independents en un primitiu intercanviador. La interconnexió de Provença va complementar-se amb la construcció d'un nou accés pel costat nord de l'estació, amb sortides al carrer Rosselló.

Poc després, i ja sota la gestió de la nova companyia pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, l'any 1983 l'estació de

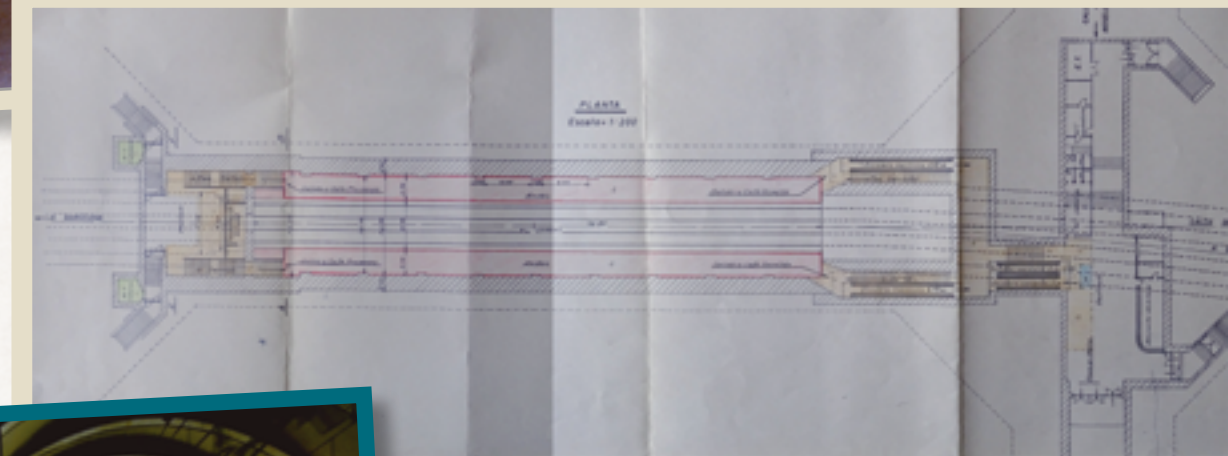
Provença va ser sotmesa a un complet procés de renovació i modernització que va comprendre la instal·lació de nova il·luminació, el recobriments de les parets, nova pavimentació a les andanes i la remodelació del vestíbul, les taquilles i les portes d'accés.

A mitjà anys noranta, l'arribada d'un nou material mòbil de quatre cotxes va obligar a realitzar obres d'allargament de les andanes a vèries de les estacions de la línia. A Provença aquests treballs van finalitzar l'any 1995, després de complicades obres que van suposar l'ampliació del vestíbul i dels accessos al carrer Provença. Allora, aquestes actuacions van permetre, l'any 1996, l'entrada en servei del "Metro del Vallès".

Accés a l'estació de Provença des del carrer Balmes. Arxiu FGC (1970).



Vestíbul i passadís d'enllaç amb la línia 5 del Metro de Barcelona. Arxiu FGC (1975).



Plànol de les andanes i instal·lacions del baixador de Provença. Arxiu Salmerón (1970).



Un tren de la sèrie 112 en direcció cap al Vallès. Arxiu FGC (1996).



Una unitat de la sèrie 111 efectua la seva entrada al baixador de Provença. Arxiu FGC (1995).

L'INTERCANVIADOR DE PROVENÇA



L'intercanviador de Provença és una de les estacions amb més trànsit de la xarxa Barcelona-Vallès d'FGC. Arxiu FGC (2000).

Arribat el segle XXI, l'augment progressiu de viatgers en trànsit entre les estacions de Provença i Diagonal, potenciat per la voluntat de la nova Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (recollida al Pla Director d'Infraestructures 2001-2010) d'establir potents intercanviadors per tota la xarxa metropolitana de transports públics, va motivar una nova transformació de l'estació de Provença. En primer lloc, el túnel de connexió entre Provença i Diagonal va ser ampliat fins als 6,5 metres d'amplada i es van instal·lar tapisos rodants de 50 metres de longitud. Per la seva part, el vestíbul d'accés del carrer Rosselló va ser completament remodelat: l'accés des del carrer i a les andanes es va veure millorat gràcies a la instal·lació d'escapes mecàniques i un ascensor, de la mateixa manera, la superfície del vestíbul va ser ampliada fins a la doblar les seves dimensions originals. Les obres

es van portar a terme entre els anys 2005 i 2009 i van comportar complicats treballs tan a nivell subterrani com a nivell de carrer, atesa la proximitat dels edificis. Tanmateix, d'aquesta manera, un dels transbordaments ferroviaris més transitats i pesats de Barcelona va esdevenir un punt de connexió més còmode i ràpid.



La construcció de l'intercanviador de Provença va comportar grans treballs en superfície. Arxiu BAC (2007).



En la construcció del nou intercanviador de Provença va ser necessari la utilització de maquinària pesada. Arxiu BAC (2006).



Construcció de la nova llosa sobre el carrer Balmes. Arxiu BAC (2007).



Una unitat de la sèrie 111 en direcció cap al Vallès al baixador de Provença. Foto Joan C. Salmerón (2010).

NOVES MILLORES PER UN MILLOR SERVEI

Projecte d'ampliació de l'andana de l'estació de Provença. Arxiu FGC (2017).



Les obres de reforma han conservat l'arquitectura clàssica de l'estació. Arxiu FGC (2017).



Recentment, amb l'objectiu de continuar millorant l'experiència i comoditat dels viatgers, l'estació de Provença ha estat sotmesa a l'última de les seves remodelacions, que ha inclòs l'ampliació de part de les andanes, la construcció de nous accessos i sortides d'emergència. Així, l'andana sentit Vallès, en el tram més proper al vestíbul de Rosselló (és a dir, el punt on es produïa la major acumulació de passatgers en hora punta), ha estat eixamplada dels tres metres als vuit metres d'amplada gràcies a la construcció d'una galeria paral·lela de 50 metres de longitud. Els complexos treballs de construcció d'aquesta nova galeria, que s'han portat a terme majoritàriament amb l'estació en funcionament, van començar amb el reforç dels murs de l'estació per, posteriorment, continuar amb l'excavació en mina de la galeria i la col·locació de formigó i d'encavallades metàl·liques.

D'aquesta manera, des de l'entrada en servei del Tren de Sarrià l'any 1863 i la posterior construcció del primer baixador de Provença l'any 1882, aquesta estació ha estat testimoni i mirall de com els valors socials envers la mobilitat han evolucionat, exigint cada dia transports públics més flexibles, adaptables i sostenibles que puguin donar resposta als nous reptes que el segle XXI ens planteja.

*Nou accés al vestíbul del carrer Rosselló.
Foto Ramon Vilalta Arxiu FGC (2019).*



*Una unitat de la sèrie 113, en direcció al Vallès, efectua parada a l'estació de Provença.
Foto Joan C. Salmerón (2018).*



*El nou accés compta amb una representació artística en reconeixement a totes les persones que treballen a FGC.
Foto Ramon Vilalta Arxiu FGC (2019).*



UNA ESTACIÓ EN EVOLUCIÓ

Provença



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



FGC
Ferrocarrils
de la Generalitat
de Catalunya

infraestructures.cat

