

**CON TRES ESTACIONES NUEVAS EN SU RECORRIDO:
SARDANYOLA-BELLATERRA, SANT CUGAT Y RUBI**

EL RAMAL CASTELLBISBAL-MOLLET DESCONGESTIONA EL TRAFICO FERROVIARIO EN BARCELONA

LA reciente apertura al tráfico del ramal ferroviario Castellbisbal-Mollet permite desviar por esta circunvalación exterior a la Ciudad Condal las circulaciones de mercancías, que hasta ahora venían atravesando el centro de Barcelona, con el consiguiente aumento de la capacidad circulatoria de trenes, de cercanías o largo recorrido, de viajeros por el trazado ferroviario urbano.

Esta obra que está enmarcada en el Plan de Red Arterial Ferroviaria de Barcelona de RENFE, cuya esencia ha quedado plasmada en el Plan Comarcal de Barcelona, aprobado en 1976 por la Corporación Metropolitana, permitirá, una vez finalizadas las obras de la segunda fase del nudo de Mollet, el desarrollo del servicio de cercanías o de mercancías desde o con destino a la comarca del Vallés.

Sardanyola-Bellaterra, Sant Cugat y Rubí, las tres nuevas estaciones del ramal, desempeñarán un papel fundamental en este proyecto, papel para el que han sido ampliamente dotadas. Está en estudio, además, la posibilidad de dar servicio a la Universidad Autónoma de Bellaterra, dada la proximidad de la primera de las estaciones citadas al complejo universitario.

El 2 de enero de 1968, se aprobaba técnicamente el proyecto de la variante exterior a Barcelona entre las estaciones de Papiol y Mollet, elaborado durante el año anterior por la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Obras

● *Esta circunvalación figura entre las previsiones del Plan de la Red Arterial de la Ciudad Condal.*

● *Una vez concluido el nuevo Nudo de Mollet, la comarca del Vallés dispondrá de mejores servicios de cercanías.*

Públicas. Posteriormente, en 1970, el proyecto se incluye en el Plan de Enlaces que, para la ciudad de Barcelona, había sido estudiado por la Comisión de Enlaces Ferroviarios, formada por técnicos del MOPU y de RENFE.

ACUMULACION DE MERCANCIAS

El objetivo del Plan, como ya se ha dicho, era la desviación del tráfico de mercancías por una circunvalación exterior a Barcelona, para ello se disponían dos nudos completos, uno en Papiol y otro en Mollet, que aseguraban todas las posibles incorporaciones y salidas del ramal.

En el nudo de Papiol se enlazaría con la

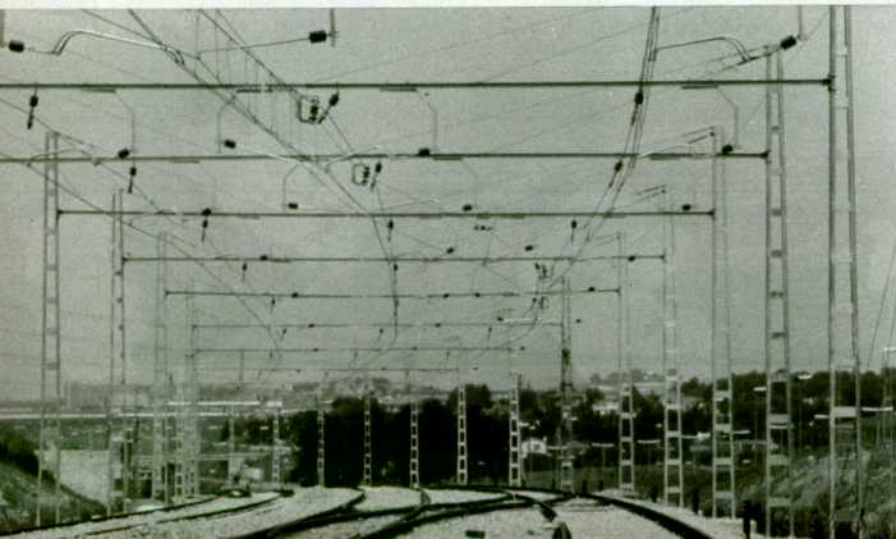
línea de Tarragona-Barcelona por Molins de Rei; en Sardanyola, con la de Lérida-Barcelona y en el nudo de Mollet, con la línea Barcelona-Francia.

A partir de 1974, RENFE se hace cargo de la redacción definitiva de los proyectos (tomando como base el realizado por la Dirección General de Transportes Terrestres), de la contratación y de la dirección de las obras, que se inician en 1975. Para ello, se crea un equipo técnico encargado de la dirección facultativa, dependiente de la Dirección de Obras e Instalaciones que trabaja en estrecha colaboración con la de Transportes y la de la 5ª Zona.

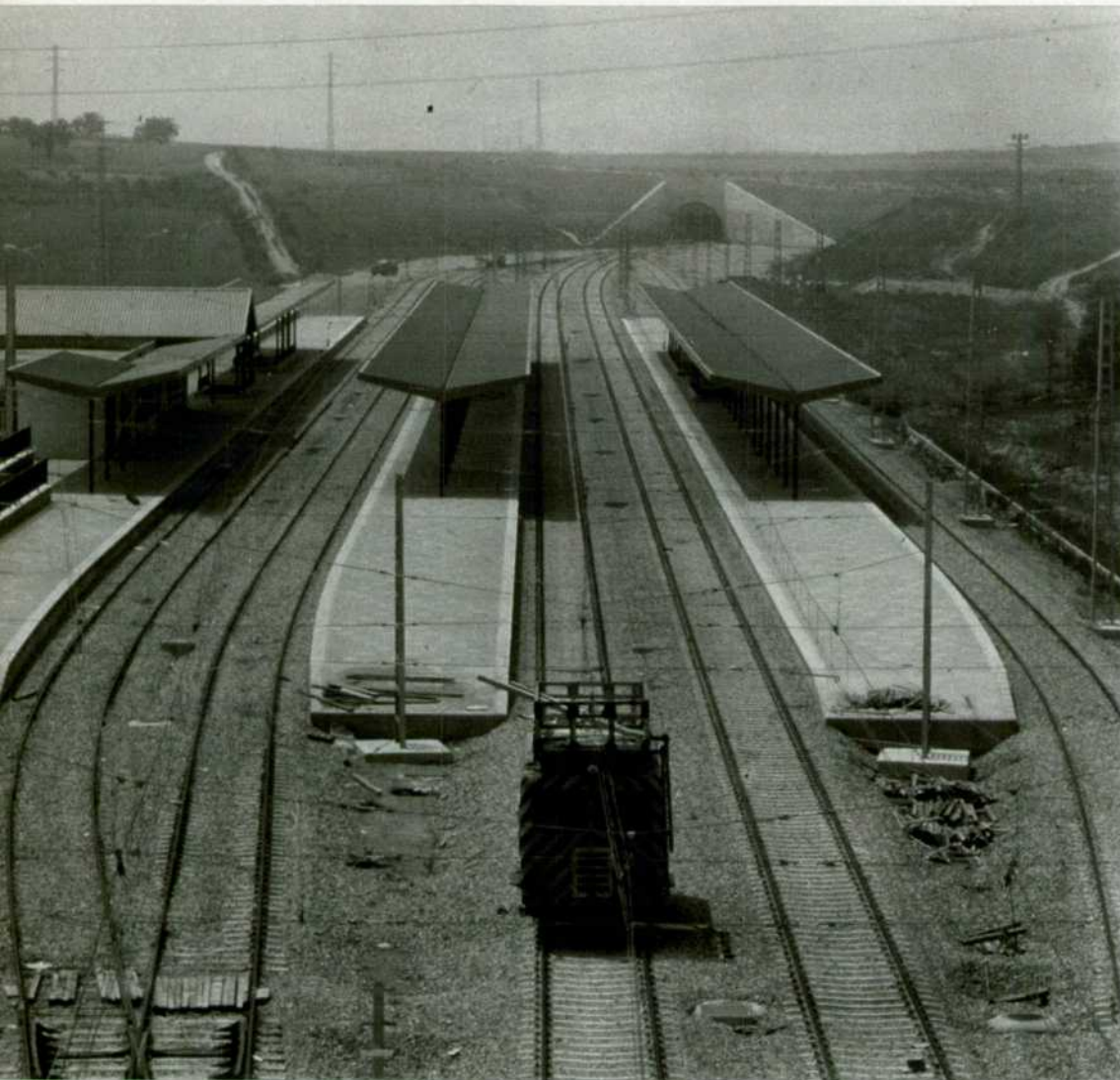
El presupuesto de la obra, dentro del programa mínimo de puesta en servicio, es de 12.000 millones de pesetas, de los cuales al capítulo de infraestructura corresponden 8.720 millones. A estaciones, 420 millones. La adquisición de terrenos supuso 1.040 millones. El montaje de vía y la electrificación, 2.200 y 400 millones, respectivamente; 145 millones se dedicaron a instalaciones de seguridad y 75 a comunicaciones.

El ramal en su conjunto está dotado de doble vía, con una longitud de trazado de 25 kilómetros, lo cual supone, contando con vías de estaciones y ramales de enlace, 63 kilómetros de vía montada.

Se inicia entre las estaciones de Castellbisbal y Papiol, de la línea de Tarragona a



La electrificación del tramo ha supuesto 400 millones de pesetas.



Trabajos de vía en una de las estaciones del ramal.

El presupuesto total de la obra, dentro del programa mínimo de puesta en servicio, es de 12.000 millones de pesetas.



llés, han condicionado el desarrollo de la obra en plazo, precio y soluciones técnicas, haciendo necesaria la construcción de numerosos túneles y viaductos. Se ha intentado, en todo momento, lograr una combinación armónica del paisaje y la construcción.

Barcelona y Francia, en doble vía electrificada y finaliza en la estación de Mollet-San Fausto, en la que enlaza en vía única. Tiene también una vía de enlace con la estación de Sardanyola-Ripollet, en la línea de Manresa.

Su trazado discurre por el Vallés Oc-

cidental, cercana a la de la autopista de circunvalación B30. Cuenta además de las estaciones mencionadas, con un apeadero subterráneo que permite el acceso directo al gran área comercial de Baricentro.

Las especiales características demográficas y topográficas de la comarca del Va-

ELECTRIFICACION Y MATERIALES

En la realización de esta obra se han movido 15 millones de metros cúbicos de tierra. Se han utilizado 500.000 metros cúbicos de hormigón y más de 18.000 toneladas de acero en estructura. Siete kilómetros del trazado discurren por túneles, realizados a cielo abierto en su mayor parte, y kilómetro y medio del trazado va sobre estructuras de hormigón.

La vía está constituida por carriles de 54 kg/ml. presentados en barra larga de 288 metros de longitud, soldados posteriormente para conseguir la vía continua, lo que exige la liberalización y neutralización de tensiones como operación previa al alta de la vía para el servicio, apoyada sobre traviesas tipo monobloc, de hormigón armado y en una sola pieza. El conjunto carril-traviesa está situado sobre una banqueta de balastro granítico.

El trazado se ha ajustado, salvo excepciones puntuales, a un radio mínimo de curva horizontal de mil metros y una rãmpa máxima de un 15 por 100.

La electrificación se monta en catenaria normal compensada, apoyada sobre postes y sus respectivas ménsulas en los trayectos; en pórticos rígidos o transversales, tipo funicular, en estaciones y cambios, y en enclajes especiales, sujetos a la bóveda en los túneles. Todo ello a la tensión de servicio de 3.000 voltios en corriente continua.



Un tren de los Ferrocarriles de la Generalidad atraviesa uno de los puentes bajo los que pasa la nueva línea.