

OCUPA UNA SUPERFICIE DE 750.000 METROS CUADRADOS EL NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO DE BARCELONA-CASA ANTÚNEZ

- Permite la explotación intensiva de la terminal de viajeros subterránea de Sants-Central.
- Con él se agilizan y concentran los distintos servicios ferroviarios de la Ciudad Condal.

El pasado día 30 de septiembre quedó inaugurado y comenzó a prestar servicio inmediatamente —en paralelo con la estación de Barcelona-Sants-Central— el nuevo complejo de instalaciones ferroviarias de Barcelona-Casa Antúnez. Este, además de constituir el "pulmón" vital para el pleno funcionamiento de aquella terminal, agrupa una serie de servicios y complementos ferroviarios dispersos, con lo cual, y habida cuenta de su extensión y operatividad modernas, puede considerarse como de los más importantes del país y de rango eminentemente europeo.

Su emplazamiento ocupa una superficie de aproximadamente 750.000 metros cuadrados, en los lindes de los terrenos del Consorcio de la Zona Franca, con importantes asentamientos industriales, y contiguo a las nuevas terminales y extensiones del puerto barcelonés, por otra parte considerado el segundo en importancia del Mediterráneo.

En términos ferroviarios, el complejo está comunicado con la línea general de Barcelona a Madrid por Tarragona, entre el apeadero de Bellvitge (L'Hospitalet) y la estación de Prat de Llobregat. El acceso por vía férrea se realiza desde dicha línea básica, en ambos sentidos, por sendos ramales bifurcados a dobles vías de circulación banalizada, además de disponer de un tercer ramal independiente, de vía única, de acceso directo al haz de formación, procedente de la terminal de Sants-Central.

La filosofía básica que anima tal complejo ferroviario estriba, en primer lugar, en la necesidad de soportar, en unas instalaciones suficientemente amplias y modernas, y de probada funcionalidad, la plena explotación de la nueva estación de viajeros de Barcelona-Sants-Central, cuya localización en pleno tejido urbano no permite atender debidamente más que los embar-

ques y desembarques de los viajeros de los trenes de largo recorrido. Y facilita igualmente su dispersión, al ser estación de paso de la mayoría de las líneas de cercanías y regionales catalanas, entre ellas la suburbana Sants-Aeropuerto, y, por supuesto, el consiguiente enlace con las líneas metropolitanas del sistema barcelonés.

En este orden de cosas, es evidente la necesidad de unas instalaciones complementarias, bien comunicadas con la terminal, donde proceder de manera funcional y amplia a las oportunas servidumbres técnicas que la explotación de

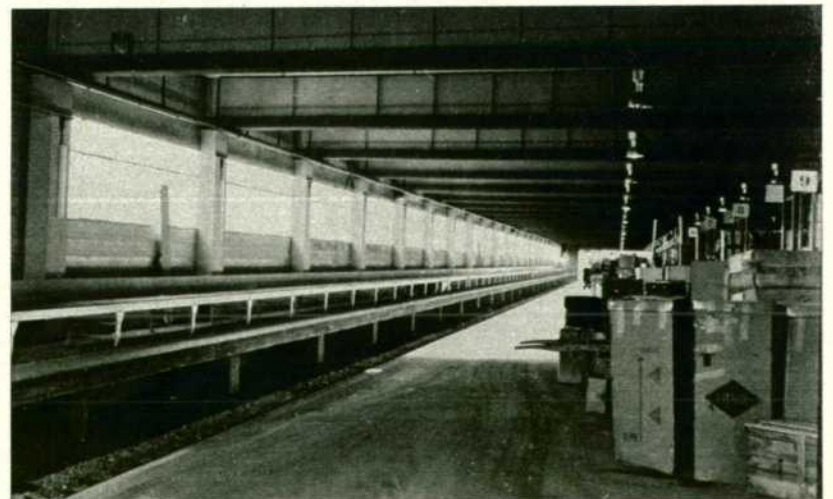
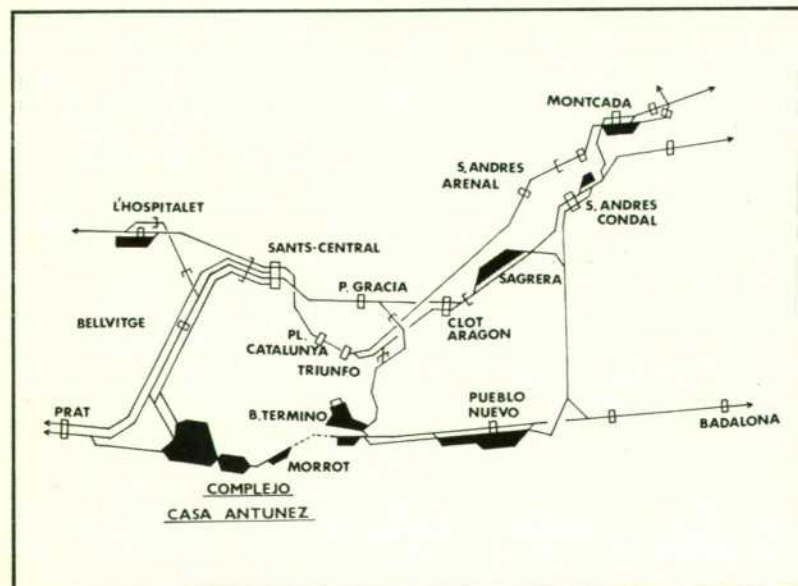
los trenes genera. En este sentido, encontramos en Casa Antúnez los haces de formación, lavado y espera de las ramas de viajeros de largo recorrido, así como depósito y talleres para locomotoras, unidades de tren y coches de viajeros. La instalación se completa, además, con una nueva y moderna estación de mercancías, cuya necesidad era notable en el complejo barcelonés, comprendiendo entre otros aspectos clasificación de vagones y playas para carga y descarga de mercancías, general o de régimen de equipaje.

Dentro de la planificación general de los enlaces ferroviarios de Barcelona (de cuyo desarrollo actual adjuntamos un esquema simplificado) se empezaron las obras, por parte del Ministerio de Obras Públicas, en agosto, de 1970, habiendo concluido la primera fase básica en septiembre de 1979. Quedan ahora pendientes el edificio de estación principal, los dormitorios, la ampliación de las naves de reparación y la terminación de vías en el lado Norte del haz de clasificación; todo ello va a ser concluido durante el año actual.

Aparte del aspecto ferroviario, un conjunto de edificaciones para servicios diversos y una red interior de calles con dos pasos a distinto nivel sobre haces de vías completan las instalaciones de nueva construcción. De las características técnicas más sobresalientes, da cuenta la tabla siguiente:



Una vista general del complejo Barcelona-Casa Antúnez, cuya superficie total está próxima a los 800.000 metros.



Plano esquemático de los enlaces ferroviarios de Barcelona (situación al 31-XII-1979).

En la zona de carga y descarga, existe un muelle cubierto de 3.000 metros cuadrados para transporte por vagón completo.

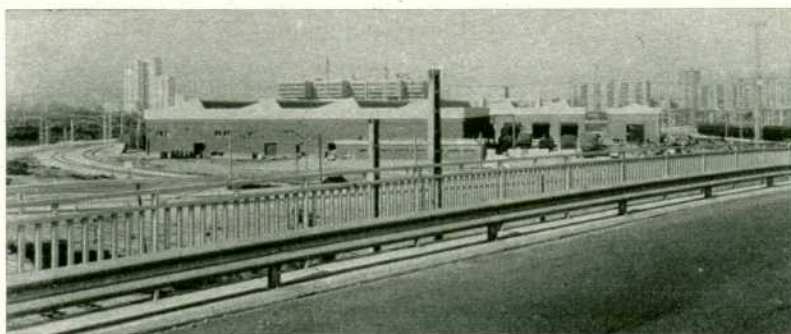
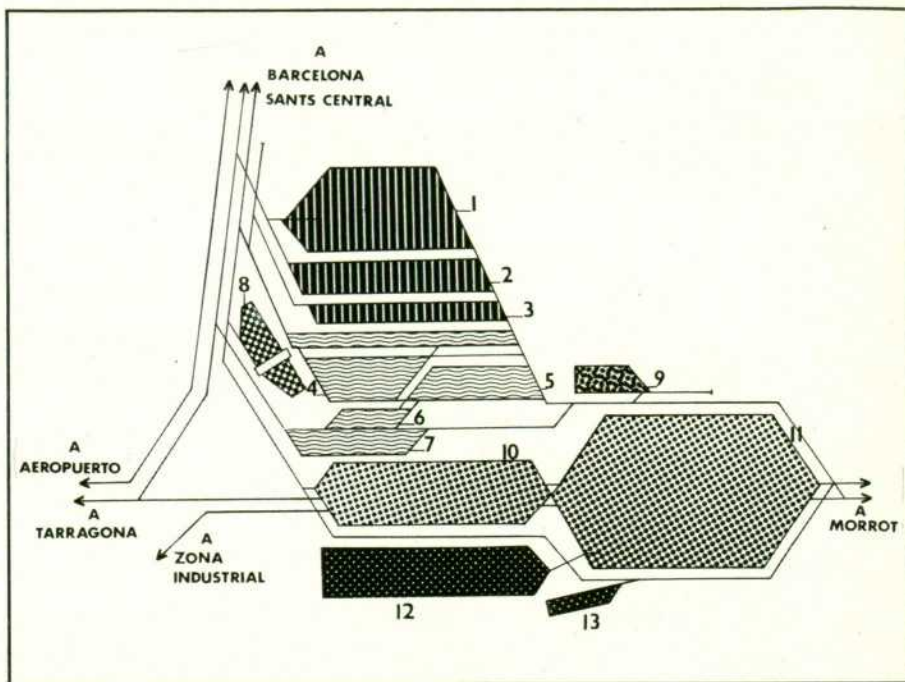
| | |
|--------------------------------|----------------------------|
| Extensión superficial | 750.000 m ² . |
| Longitud de vías | 65 km. |
| Cambios de vía instalados .. | 257 |
| Carrilaje | 42,5 kg/m. |
| Traviesas | 107.000 |
| Balasto | 136.000 m ³ . |
| Hormigón | 100.000 m ³ . |
| Catenaria vía principal | 13 km. |
| Catenaria vía secundaria | 33 km. |
| Terraplenado | 1.500.000 m ³ . |

Vamos ahora a dividir funcionalmente las partes que configuran este complejo:

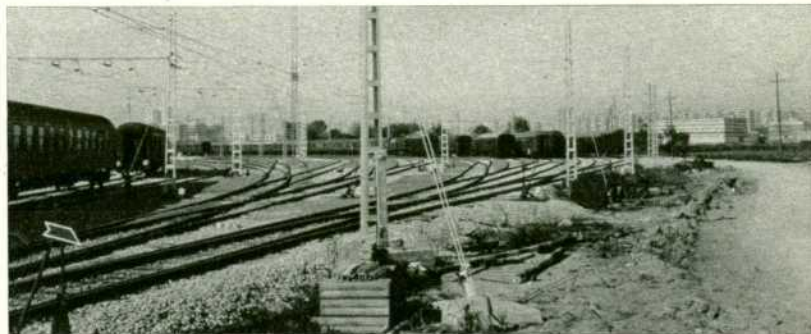
1. ESTACION DE CLASIFICACION

Ocupa la parte Sur del complejo en su longitud entera y tiene comunicación directa, por un extremo, con la línea básica dirección Tarragona, y por el otro, con la estación del Morrot (instalaciones portuarias y contenedores TECO). También, se accede a ella desde los ramales particulares extendidos por las industrias de la Zona Franca, a cuya cabeza se encuentra el de Seat. Dispone de la clásica estructura de clasificación

Esquema funcional del complejo Barcelona-Casa Antúnez: 1) Formación ramos largo recorrido; 2) espera idem; 3) lavado idem; 4) depósito tracción eléctrica; revisiones; 5) idem naves revisiones; 6) garajes locomotoras; 7) garajes unidades de tren; 8) talleres material remolcado; 9) muelle "paquexpres"; 10) mercancías: haz de entradas; 11) idem haz de clasificación y esperas; 12) idem muelles carga y descarga; 13) idem rampas para carga de coches.



El complejo de Casa Antúnez es vecino de la Zona Franca del puerto barcelonés, en la que se asientan importantes industrias.



La conexión (ferroviaria) del complejo se efectúa en la línea general de Barcelona a Madrid por Tarragona, entre el apeadero de Bellvitge y la estación de Prat de Llobregat.

europea, con un haz de entradas a base de ocho vías de 600 metros de longitud, y un haz de clasificación y espera a la salida, a continuación de 16 vías de 600 metros, que se está ampliando a 24 vías, con sendos lomos de asno a cada extremo para clasificar por gravedad. Se completa con las consiguientes vías de circulación periférica, de evacuación de locomotoras, de maniobra y de acceso a los haces evitando los lomos de asno, así como los frenos de vía en cabeza de los haces de clasificación. Sirven las maniobras de dicha estación y del complejo en general seis tractores de la serie 10400 y dos de la serie 10800.

2. ZONA DE CARGA Y DESCARGA

Se halla en el extremo Sur, paralelamente al haz de entradas de la clasificación, con el que comunica directamente. Básicamente, son siete vías de 600 metros con amplias playas asfálticas para evolución de camionaje, y con un muelle cubierto de 3.000 metros y otro cerrado de 2.200 m²., además de los medios precisos para atender y cumplimentar al cliente que utiliza el régimen de transporte en vagón completo.

3. MUELLE "PAQUEXPRES"

El notable éxito de esta modalidad de transporte rápido y la progresiva especialización de los trenes en este uso justifican el nuevo muelle, adosado al lado Norte de la zona de cuello de botella de la clasificación. La nave cerrada de paquetería mide 182 x 25 metros y es recorrida por una vía. Otras dos vías de muelle exteriores y un amplísimo aparcamiento existen en la instalación, dotada de los últimos adelantos en mate-

ria de manutención rápida de paquetería.

4. PLAYA DE FORMACION

Se ubica en el extremo Norte del complejo y se llega a ella directamente desde la nueva vía especializada Casa Antúnez-Sants-Central, por donde se retiran o introducen las ramas de viajeros de largo recorrido que dejan de prestar servicio o que lo inician, por lo general a cargo de la propia máquina titular del tren. Por ello, se comunican los haces de formación con depósito de tracción y con el muelle de equipajes; lo constituyen 11 vías de formación propiamente dichas (recomposición de ramas), otras seis de espera y cuatro de lavado, con una bobina de lavado capaz de tratar 50 coches/hora. Todas ellas tienen una longitud entre piquetes cercana a los 500 metros.

5. DEPOSITO DE TRACCION ELECTRICA

Ocupa el centro topográfico del complejo y sus instalaciones están particularmente bien comunicadas en todas direcciones. Comprende vías de garaje, de revisiones rápidas exteriores, más tres vías de foso de 600 metros; vías de



En el curso de 1980 se llevarán a cabo en Barcelona-Casa Antúnez varias obras que quedan pendientes.

limpieza, depósitos de combustibles y, principalmente, la gran nave de revisiones de 4.200 metros, que en la actualidad se extiende lateral y frontalmente en otros 5.800 metros cuadrados. La dotación prevista del depósito es de 42 locomotoras eléctricas serie 269 y 60 unidades eléctricas series 436 y 438, para servicios de cercanías.

6. TALLERES MATERIAL REMOLCADO

En el extremo Oeste del complejo, estos talleres para coches de viajeros se comunican desde las vías de circulación principales y se alcanzan sus múltiples vías formando parrilla a partir de un carro transbordador. Siete de dichas vías están cubiertas: en una nave de 6.400 metros cuadrados de reparación y en otra de levante de coches. ■ JORDI SERRA y ANTONI BALLARA.