

La nova estació de Granollers

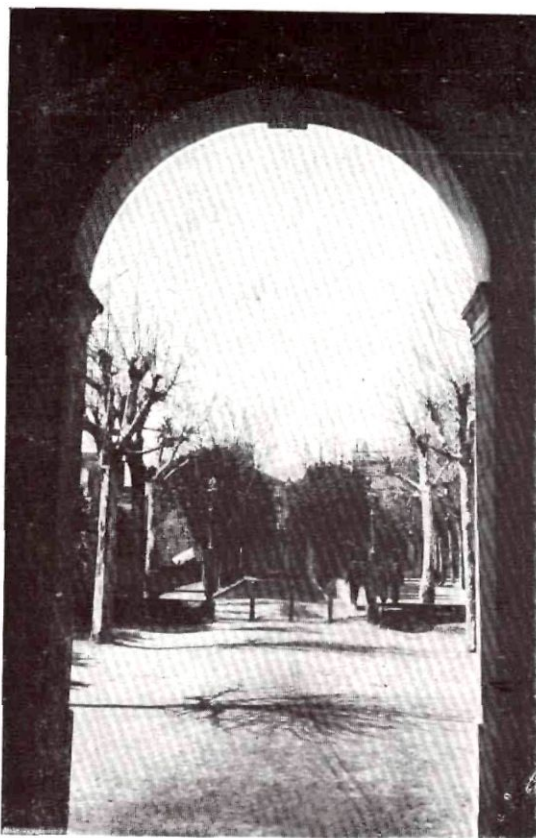
LA GRALLA, que de molt temps ençà ve preocupant-se perquè la construcció de la nova estació de M. S. A. sigui tot el favorable possible al creixement de la ciutat i s'obtingui per a la població el màxim de profit en tots sentits, ha volgut que una veu autoritzada digués, des de les planes d'aquesta publicació seva, quelcom relacionat amb la futura gran obra de millorament urbà. Els desitjos de LA GRALLA han estat doblement satisfets; puix que la personalitat a la qual ens hem adreçat ha estat tan amable al nostre prec i l'ha acollit tan benèvolament, que ens ha favoregut amb el present article i també amb els croquis que publiquem, que si no podem donar-los com plànols oficials, be podem dir, per l'alta significació del qui ens els ha facilitat, que s'hi semblen molt. No dubtem que els llegidors de LA GRALLA veuran amb simpatia aquest esforç de la nostra publicació

L'obra més important de l'establiment de la doble via de Montmeló a Empalme, és l'estació de Granollers. L'estació actual, situada en el cor mateix de la ciutat, és d'impossible ampliació, no solament perquè el seu espadiment afectaria a múltiples i importants edificis, sinó perquè l'allargar-la, tant pel costat de Barcelona, com pel costat de França, augmentaria les rampes de la línia en condicions de fer impossible el tràfec.

Desviació del traçat de la línia general

La companyia de M. S. A., en vista de l'impossibilitat de l'ampliació, resolgué desviar el traçat de la línia general, per a trobar un emplaçament adequat de l'estació nova. En pensar-se en la desviació, si es volien millorar les condicions del tràfec, s'havia d'evitar el passar la divisòria de les conques del Congost i del Mogent i seguir, aproximadament, el curs d'aquest últim riu, des de Montmeló fins a Llinàs. Aquesta era, sens dubte, la desviació ideal, baix del punt de vista tècnic i la favorable econòmicament per la Companyia. Però aquesta no ha volgut, ni baix aquest aspecte, ni en cap altre, deixar de tenir en compte la conveniència de la ciutat de Granollers, que en cas d'adoptar-se aquella solució hauria quedat separada de l'estació nova més de tres quilòmetres. La companyia ha volgut cercar una solució que, sense ésser la més favorable per ella, fés possible la construcció de l'estació en condicions favorables per a la ciutat. El traçat es desvia per la vessant de la muntanya, en una longitud d'uns cinc quilòmetres i la distància màxima que hi haurà de la via en projecte a l'actual, serà de 200 metres. El ramal d'enllaç amb la Companyia del Nort, segueix paral·lel i unit a la línia de M. S. A. i solament comença a desviar-se a una distància de 400 metres, presos pel costat de França, de la carretera de Sant Celoni, deixant ample espai per a l'espandiment de la ciutat.

El traçat vertical de la línia també es modifica, per a poder deixar gairebé en horitzontal la zona destinada a l'estació i passar per devall les carreteres de Mataró i de Sant Celoni, salvant el desnivell de 125 metres que hi ha entre el pont del Congost, prop de Montmeló, i el túnel de Corró. Tant abans com després de l'estació, les rampes del traçat vertical arriben gairebé a llur grau màxim, baix el punt de vista de l'exploració ferroviària.



Passatge de l'Estació i carrer de Marian Maspons, vist un dia d'hivern, des de les escales de l'estació vella que aviat desapareixerà.

L'emplaçament de l'estació

a) *Emplaçament baix el punt de vista ferroviari.*—Una vegada determinada l'àrea necessària per a les instal·lacions de l'estació i estudiat el moviment de terres que ocasionaria la construcció d'aquella en diverses situacions, apareix clarament que ha d'emplaçar-se entre la línia divisòria dels termes de Granollers i Palou, per un costat, i la carretera de Mataró, per l'altre. D'aquesta manera, aquesta última carretera estarà en comunicació directa amb les instal·lacions de mercaderies a petita velocitat i es respectaran la major part dels edificis industrials i particulars existents.

Qualsevolga altre emplaçament més acostat a l'estació actual, invadeix la serralada, obliga inútilment a la desviació de la carretera de Mataró i implica la desaparició d'un gran nombre de construccions, situades entre la dita carretera de Mataró i la de Sant Celoni, Ademés, la rampa, des del final de l'estació (costat de França) fins el túnel, augmenta fòra dels límits admissibles.

Hom ha dit que, amb la primera solució, l'edifici de viatgers s'allunyava d'una manera alarmant del cor de la ciutat; és precís desvanèixer aquest error. La distància de l'actual edifici al nou, serà solament de 800 metres.

b) *Emplaçament baix el punt de vista urbà.*—Es natural que tot bon veí de Granollers vulgui l'edifici de l'estació nova davant mateix de la porta de casa seva; però, és també indispensable que l'interès municipal domini la fictícia conveniència individualista. Estudiem el problema de l'emplaçament de les estacions baix el punt de vista urbà, en general i baix el punt de vista relatiu a la ciutat de Granollers.

Baix el primer aspecte, la tendència actual és la de construir les estacions allunyades de les poblacions, contra el criteri que a últims del segle passat es creia preferible o sia construir les estacions en el centre de les ciutats. Les raons en les quals es recolza la nova tendència són:

- 1.^a Que les estacions han d'ésser susceptibles de futures ampliacions, perquè mai no es pot preveure el desenvolupament que prendrà el tràfec, encara que sempre hom deixi un gran marge per a l'ampliació. Una estació construïda en mig d'una ciutat, podríem dir que neix morta.
- 2.^a Les estacions necessiten grans vies d'accés, cosa que mai pot aconseguir-se en les parts construïdes de les ciutats, i
- 3.^a Existint els metropolitans en les grans ciutats i els