

## LA NOVA ESTACIO DELS FF. CC. DEL NORD A LA PLAÇA DE CATALUNYA

L'ESTACIÓ de la Plaça de Catalunya posada en explotació l'estiu passat per les companyies dels Camins de Ferro del Nord i del F. C. Metropolità de Barcelona, coneguda per Metro Transversal, té per origen el projecte presentat ja fa anys per l'enginyer industrial Sr. Fernando REYES. A desgrat de què aquest projecte ha anat sofrint mutilacions i ha deixat d'ésser essencialment el que el seu autor volia, el cert és que el senyor REYES es pot atribuir l'èxit d'haver aconseguit la realització d'un projecte fet i defensat per ell durant una pila d'anys.

Nosaltres, que, en principi, trobem bé la idea del Sr. REYES, ens hem estimat més que les coses hagin anat com han anat que no pas que s'hagués portat a cap tot el programa de l'iniciador. El programa REYES era massa ampli, per tant, massa irrealitzable, ço que va fer que ell es separés de l'alta direcció de la companyia tan bon punt va veure que hom tenia tendència a retallar-li. I és en mans d'altres que el projecte s'ha portat a cap. I aquests altres no han estat sempre els mateixos, sinó que la direcció de l'empresa ha anat saltant de mà en mà. Per això trobem admirable que la idea inicial del Sr. REYES no s'hagi deformat més del que ho ha fet i que els retocs s'hagin limitat, llevades petites coses d'importància secundària, a millores notables del primitiu projecte.

Tot el qui ha seguit aquest assumpte de la vora sap que el primitiu projecte proposava la creació d'una estació central sota la Plaça de Catalunya amb dues meitats situades respectivament a l'eix de les Rondes i en la direcció dels carrers de Pelayo i Fontanella. Les proporcions de l'estació de la Ronda, que és l'única realitzada, eren incomparablement majors que l'estació avui en explotació. De la de la banda inferior de la Plaça ja no s'en parla i és quasi segur que no se'n parlarà més.

El primitiu projecte REYES tendia a concentrar tot el tràfic de viatgers a la Plaça de Catalunya, i àdhuc, en el follet de propaganda, es parlava de dedicar el vall del carrer d'Aragó a canal de navegació. Naturalment, la companyia de M. S. A., que té, en certa manera, resolt el pas dels trens

fins al centre de la Ciutat, havia d'oposar-se a l'abandonament de les seves instal·lacions pròpies, per anar a lloguer a casa d'altri. La companyia del Nord ja no podia entrar més fàcilment en un arranjament i així ho féu, no sense que abans s'ho pensés bé, i mirés pel dret i pel revés, el pro i el contra de la qüestió.

En la primera etapa de la realització, els elements que portaven la direcció potser es deixaren il·lusionar massa per la seguretat de col·laboració de M. S. A. i el Nord. Fills d'aquest optimisme són els enormes túnels per on circula el Metro entre la Plaça de Catalunya i Sans. Naturalment que algú creurà que aquest optimisme després ha permès facilitar l'acord entre les companyies del Metro i del Nord; però, durant els anys que l'acord no existí, la feixuga càrrega que havia de dur el Metro sols ha pogut ésser suportada gràcies a l'esforç constant i admirable dels elements financers i administratius que heretaren la direcció de l'empresa. I és molt possible que àdhuc no havent existit en absolut la possibilitat d'enllaç entre l'estació del Nord al carrer de Vilanova i la Bordeta, s'hagués fet l'acord en idèntiques condicions que ara. No hem d'oblidar que l'enllaç transversal Clot-Bordeta està resolt, amb ben senzilles adaptacions, fent ús del vall del carrer d'Aragó.

La realització de l'obra Plaça de Catalunya-Nord, suara inaugurada, s'ha dut a terme en condicions molt més ajustades a la realitat. Les estacions són com totes les estacions subterrànies i qui les ha projectat i construït ha tingut present que la cubicació total de l'estació i de l'obra havia d'ésser la més petita possible perquè els metres cúbics d'obra a fer són, en definitiva, pessetes que marxen de la caixa de la companyia. Els túnels també s'ajusten a la forma dels vagons, ço que resol també de retruc la ventilació automàtica, perquè el cotxe fa d'èmbol dins del cilindre de la galeria.

Una sola errada fonamental, per sort ben fàcil de corregir, s'ha comès en posar en explotació la nova línia. Tothom sap que els trens del Nord circulen, com és corrent a casa nostra, donant-se l'esquerra. Això porta una confusió bastant notable que té el seu punt culminant a l'estació Arc de Triomf-Nord, on els viatgers que deixen el Metro per prendre els trens del Nord no poden fer el transbord en una mateixa andana, sinó que s'han d'enfilar escales amunt i davallar per l'altra banda a l'andana oposada. És de desitjar que ja que el Nord no pot fàcilment fer el canvi de circulació, el faci el Metro per a la major comoditat dels viatgers, que és l'única preocupació seriosa que han de tenir les companyies.

En l'execució de les estacions s'han oblidat alguns petits detalls que

lamentem haver de consignar, com el de què les escales no presentin contrapendents o sigui que el viatger que puja per sortir de l'estació no es vegi obligat durant el seu camí ascendent a davallar un sol graó. També s'ha oblidat el fer les guixetes en sedàs o sigui que els viatgers que prenen bitllet no hagin d'anar a un recó a cercar-lo, sinó que trobin la guixeta a pas i les cues de les distintes guixetes no s'interposin unes a les altres. Sols cal prendre un llapis i un paper per trobar la solució fonamentada en el nostre principi de la *guixeta-sedàs* que tant hem predicat.

L'estació de la Plaça de Catalunya, apart d'aquest petites coses fàcilment corregibles, està concebuda i executada amb una amplitud que fa bonic sense que les seves mides siguin excessives. Naturalment, s'ha hagut d'abandonar la primera idea de portar els expressos a la dita estació per fer-hi arribar només els trens tramvies. Hauria estat una trista cosa donar grans comoditats als viatgers que van molt lluny, als quals no els ve de cinc minuts, en perjudici del tràfic regional que fa ús del tren com d'un vertader tramvia.

És de lamentar que l'estació que discutim no tingui un servei de bagatges més còmode que no obligui a davallar els baguls i grans maletes per la mateixa escala de les persones. Fóra, potser, possible trobar un mitjà que permetés que aquests estris fessin una via diferent i dotada de mitjans mecànics de transport.

S. RUBIÓ I TUDURI