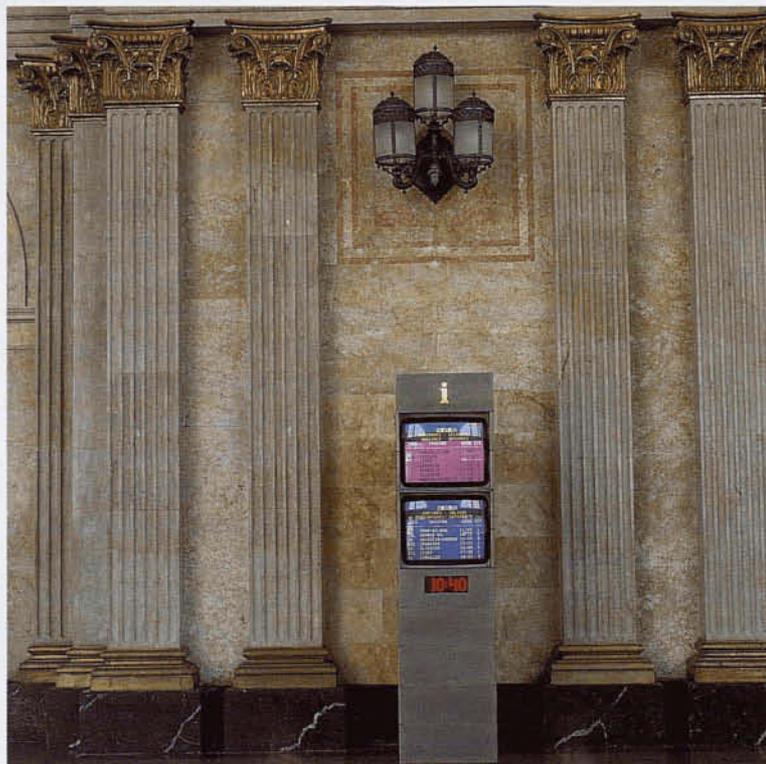
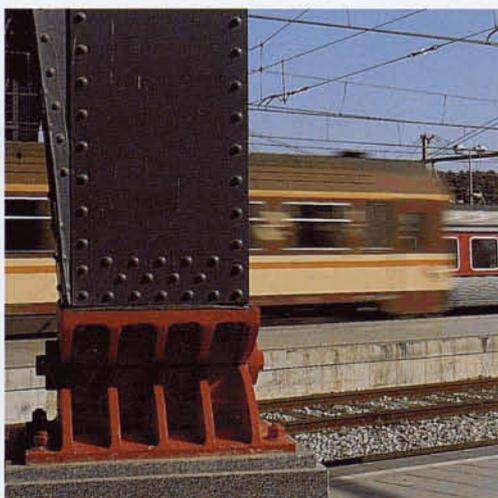


# MEJORAS EN LA RED FERROVIARIA CATALANA



© ELOI BONJOCH

VESTÍBULO DE LA ESTACIÓN DE FRANCIA

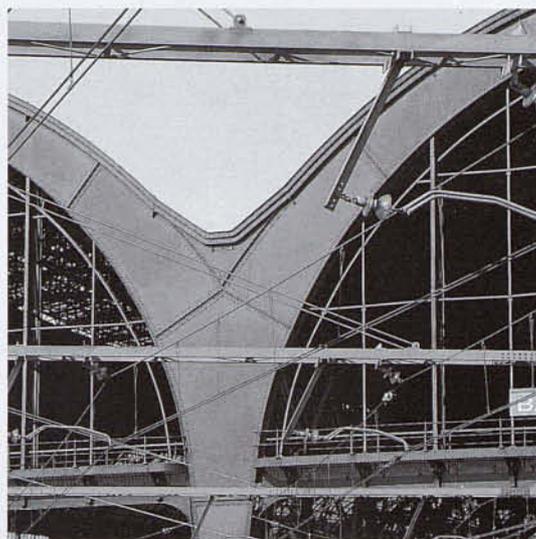


LA CARA BONITA DE LAS REFORMAS OLÍMPICAS EN INSTALACIONES FERROVIARIAS HA SIDO EL REMODELAJE DE MUCHAS ESTACIONES. EN BARCELONA, EL BUQUE ENSEÑA DE LA RESTAURACIÓN LO CONSTITUYE LA ESTACIÓN DE FRANCIA.

JOAN SUBIRÀ I ROCAMORA PERIODISTA



ESTACIÓN DE FRANCIA



© ELOI BONJOCH

La supresión de la línea férrea en el frente litoral del Poblenou ha hecho cambiar muchas cosas en la red ferroviaria de Renfe en Cataluña. En primer lugar se ha tenido que soterrar el grueso de vías que salían de la Estación de Francia, reduciéndolas a tres y dejando sitio por si un día llega una derivación del tren de alta velocidad. La presencia de dos líneas de metro entre la Estación de Francia y la plaza de las Glòries ha obligado a una complicada operación de soterramiento y emergencia de las vías del tren. Es decir, que el tren en ciertos tramos pasa por debajo del nivel de la calle y en otros un poco por encima, como unas montañas rusas dentro de cajones de hormigón que crean pendientes en las calzadas de calles que hay justo encima. Por otra parte, se ha tenido que desviar la línea del tren del Maresme desde Sant Adrià de Besòs hacia la Sagrera pasando paralelo al río por el margen derecho. Después han tenido que hacerse una serie de obras para conectar las líneas férreas hacia el centro de la ciudad sin que tropiecen con cruces subterráneos al mismo nivel. De este modo se ha conseguido que todas las líneas de Renfe que llegan a Barcelona —excepto las que van a parar a la Estación de Francia— atraviesen la ciudad bajo tierra hasta la Estación de Sants. Una vez conseguido este enlace, se han

rediseñado los itinerarios de los trenes de cercanías, de manera que haya cuatro líneas con extremos fuera de Barcelona. La C-1, del aeropuerto o de Hospitalet de Llobregat a Barcelona y Mataró, Arenys de Mar, Calella, Blanes o Maçanet. La C-2, de Sant Vicenç de Calders a Vilanova i la Geltrú, Barcelona, Granollers centro y Maçanet. La C-3, de Hospitalet de Llobregat a Barcelona y Vic. Y la C-4, de Vilafranca del Penedès a Martorell, Barcelona, Sabadell, Terrassa y Manresa. Con las cuatro paradas que estos trenes hacen en estaciones de Barcelona se han convertido en un embrión del futuro "metro regional" que los dirigentes de Renfe pretenden.

El mayor inconveniente de esta red de trenes de cercanías es que los convoyes de tres líneas han de pasar por la misma vía de la plaza Cataluña, que se ha convertido en la de más tránsito de toda Europa. Y cuando hay algún retraso o avería, todas las líneas resultan perjudicadas. Esto se ha comprobado durante los Juegos Olímpicos, ya que en aquellos días se aumentó extraordinariamente la frecuencia de los trenes de cercanías y los retrasos se multiplicaron en cadena.

La cara bonita de las reformas olímpicas en instalaciones ferroviarias de Renfe ha sido el remodelaje de muchas estaciones. En la ciudad de Barcelona,

el buque enseña de la restauración lo constituye la Estación de Francia. Del 31 de mayo de 1988 al 20 de abril de 1992 se ha estado trabajando para rehacerle la marquesina en forma de doble vuelta de cañón con planta curva. Se han repintado los 56.000 metros cuadrados de estructuras metálicas que sostienen esta cubierta que ahora es, en parte, de material traslúcido, y se han cambiado todas las vías. También se ha modificado el pavimento de los andenes y se ha restaurado todo el edificio de manera que cause buena sensación a los viajeros que lleguen; ya que esta estación "de lujo" se ha reservado a los trenes que llegan del extranjero o de recorridos de larga distancia. También se han hecho restaurantes y servicios comerciales o de ocio para pasajeros o compradores ocasionales dentro del recinto de la estación inaugurada en 1929, en un intento de sacar el máximo partido. Sin contar el soterramiento de las vías, la restauración de la Estación de Francia ha costado más de 3.000 millones.

Un remodelaje no tan a fondo, que ha costado 600 millones a Renfe, es el que se ha hecho en la Estación de Sants. Ahora pasará a ser un núcleo ferroviario de intercambio de pasajeros entre trenes de diversas procedencias y con otros medios de comunicación de la ciudad, como metro, autobús o taxi. Con



TREN CREMALLERA DE NÚRIA



© ELOI BONJOCH

un presupuesto aparte, Renfe ha construido un gran hotel de lujo con diez plantas sobre el edificio de la Estación de Sants, para que los viajeros de categoría puedan encontrar alojamiento sin tener que salir del recinto. Y se han instalado toda una serie de tiendas, restaurantes y otros servicios en el vestíbulo de la estación para mayor comodidad de los viajeros.

La estación de la plaza Cataluña también se ha reformado para mejorar las prestaciones ante la intensificación del tránsito de trenes y la afluencia diaria de 55.000 viajeros. Se han invertido 1.400 millones para alargar los andenes al doble de su longitud y hacer escaleras mecánicas y ascensores para los viajeros. El vestíbulo subterráneo se ha ampliado notablemente bajo todo el largo de la plaza. El apeadero del Paseo de Gracia se había renovado meses antes. Además se han cambiado todas las vías de los diez kilómetros que distan entre la Estación de Sants, el apeadero del Paseo de Gracia y la estación de Sant Andreu.

Los ferrocarriles de la Generalitat, con líneas de vía estrecha hacia Igualada y Manresa, por una parte, y hacia Sabadell y Terrassa por otra, han sido objeto de diversas mejoras en los últimos años. Se han suprimido casi todos los pasos a nivel que había en las líneas de Sabadell y Terrassa y la mayoría de los

de otras líneas. También se han renovado muchas vías y gran parte del material móvil. En diversas estaciones se han realizado obras de reforma substanciales, como el soterramiento que ahora termina en Rubí y los ya inaugurados en Terrassa y Can Ros.

Respecto al metro de Barcelona, en los últimos años se ha convertido en metropolitano propiamente ya que llega a municipios de los alrededores: Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Santa Coloma de Gramanet y Badalona. Una de las últimas estaciones inauguradas, la del Fondo de Santa Coloma, ha sido diseñada sin barreras arquitectónicas para invidentes y disminuidos físicos, con ascensores desde el andén hasta la superficie y otros detalles. A partir de ahora, todas las nuevas estaciones serán así.

Precisamente para adaptarlas a las normas antibarreras se han tenido que reformar las estaciones que estaban ya hechas, aunque sin estrenar, de la futura línea 2 entre el mercado de Sant Antoni y la Sagrada Familia. En esta última lo que se ha hecho es construir una nueva porque la que había desde hace unos diecisiete años estaba ubicada dentro de la actual línea 5 y no se podía aprovechar. Así, la antigua será una estación que no ha servido ni servirá nunca. El resto de túneles de la línea 2 se van construyendo, entre la Sagra-

da Familia y el Clot, bajo tierra; y del Clot a Sant Pau, por la calle Guipúzcoa, al aire libre. Después se hará el tramo de Sant Antoni al Poble-sec y al Palacio Nacional de Montjuïc, a donde ha de llegar en 1995, según las previsiones pactadas. Como esta línea 2 no podía llegar al Anillo Olímpico antes de los Juegos de 1992, se tuvieron que buscar otros medios de subir la montaña con transportes de masas. Además de las escaleras mecánicas desde el ferial al Estadio, se ha realizado la renovación del funicular que iba del Paralelo a la avenida del Estadio, entre la Fundación Miró y el parque de atracciones. Con el funicular nuevo se ha conseguido hacer viajes cada tres minutos con un máximo de 8.000 personas transportadas por hora en cada sentido. Se ha convertido en uno de los funiculares más rápidos de toda Europa.

También ha cambiado radicalmente el tren cremallera de Núria, con máquinas y vagones de nueva tecnología, que hacen el viaje más rápidamente. Por el contrario se ha congelado el proyecto de hacer un nuevo cremallera en Montserrat, por el mismo itinerario del anterior. Este proyecto se había anunciado para 1992 e iba a costar 9.000 millones. También ha quedado congelado *sine die* el proyecto de tren de alta velocidad de Madrid a Barcelona y de Barcelona a la frontera francesa. ●