

# CIEN MIL PERSONAS UTILIZAN DIARIAMENTE EL F. C. DE SARRIÁ Y LOS FF. CC. DE CATALUÑA

- *En la terminal barcelonesa entran o parten al cabo del día 856 trenes.*
- *La Red, de 47 kilómetros de longitud y ancho internacional, está totalmente electrificada.*
- *El control de seguridad se realiza por Block Sistem y CTC.*

**U**N promedio de cien mil personas utilizan diariamente el ferrocarril de Sarriá y los Ferrocarriles de Cataluña, que ocupan un destacado lugar dentro de los transportes ferroviarios españoles por su intensidad de tráfico. En 1977, el transporte de viajeros superó los treinta y seis millones.

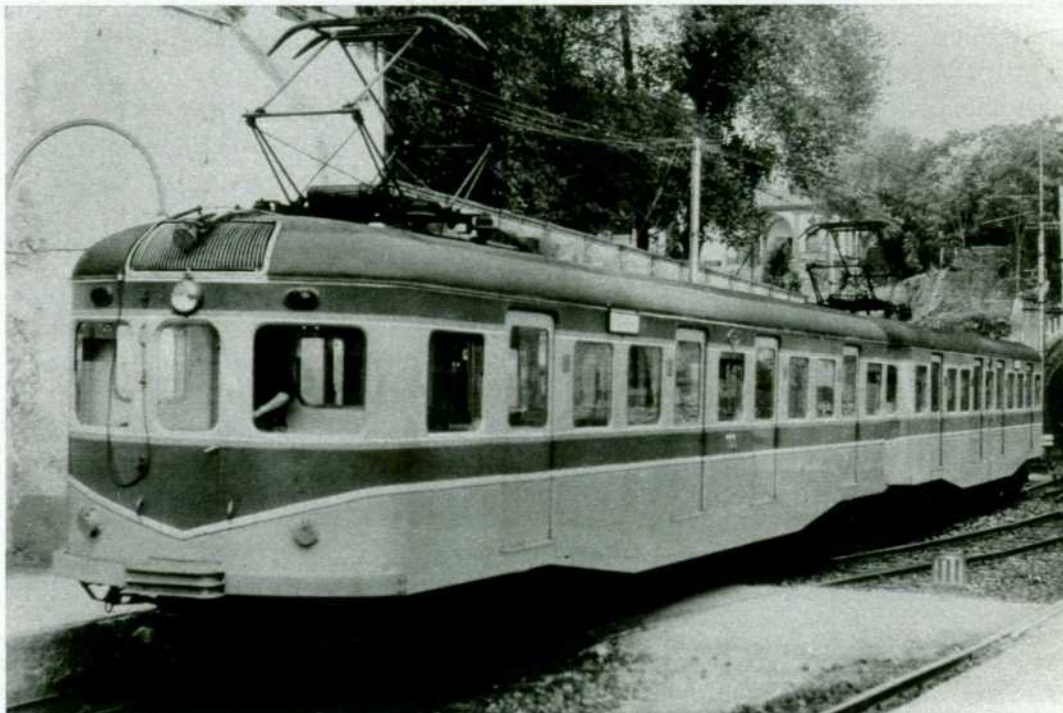
La Red, de sólo 47 kilómetros de longitud, la componen una línea en forma de "Y" con cabecera en Barcelona-plaza de Cataluña y tronco común hasta San Cugat -kilómetro 16-, donde se bifurca, continuando por la izquierda hacia Tarrasa -kilómetro 29- y por la derecha a Sabadell -kilómetro 26-. El ramal paseo de Gracia-avenida Tibidabo (1.860 metros) y la prolongación Sarriá-Reina Elisenda, de 840 metros, completan la Red.

El trazado es subterráneo entre Barcelona-Sarriá-Reina Elisenda, Sabadell-Rambla de Sabadell -728 metros- y el ramal de avenida Tibidabo.

No es extraño que estos ferrocarriles, tipo suburbano y ancho internacional (1,44 metros) tengan tan importante movimiento, ya que sus trenes enlazan amplias barriadas de Barcelona mediante trece estaciones; importantes zonas residenciales como Vallvidriera, Las Planas y La Floresta; la agrícola e industrial comarca del Vallés; la Universidad Autónoma de Bellaterra, y las dos industrializadas y pobladas terminales de las líneas.

Han sido explotados por dos compañías distintas, Ferrocarril de Sarriá, S. A., y Ferrocarriles de Cataluña, Sociedad Anónima, pero unidas por un convenio de explotación. Actualmente están en trámites de pasar a FEVE.

A Sarriá-Reina Elisenda y a avenida Tibidabo la circulación de trenes es constante, con diversas frecuencias según horas punta, y un total de 678 convoyes al día.



Coches de la serie 600 del ferrocarril de Sarriá.

Si a esta importante cantidad se le añade que hasta Sarriá circulan diariamente los 179 trenes de y para Tarrasa y Sabadell, se llega a un total de 856 trenes que diariamente salen o entran en la terminal subterránea de Barcelona. Se diferencia del Metropolitano en que hay dos tipos de circulación de trenes, los que paran en todas las estaciones del trazado subterráneo -trenes a Sarriá y Tibidabo- y los que sólo lo hacen en algunas -los de Tarrasa y Sabadell-.

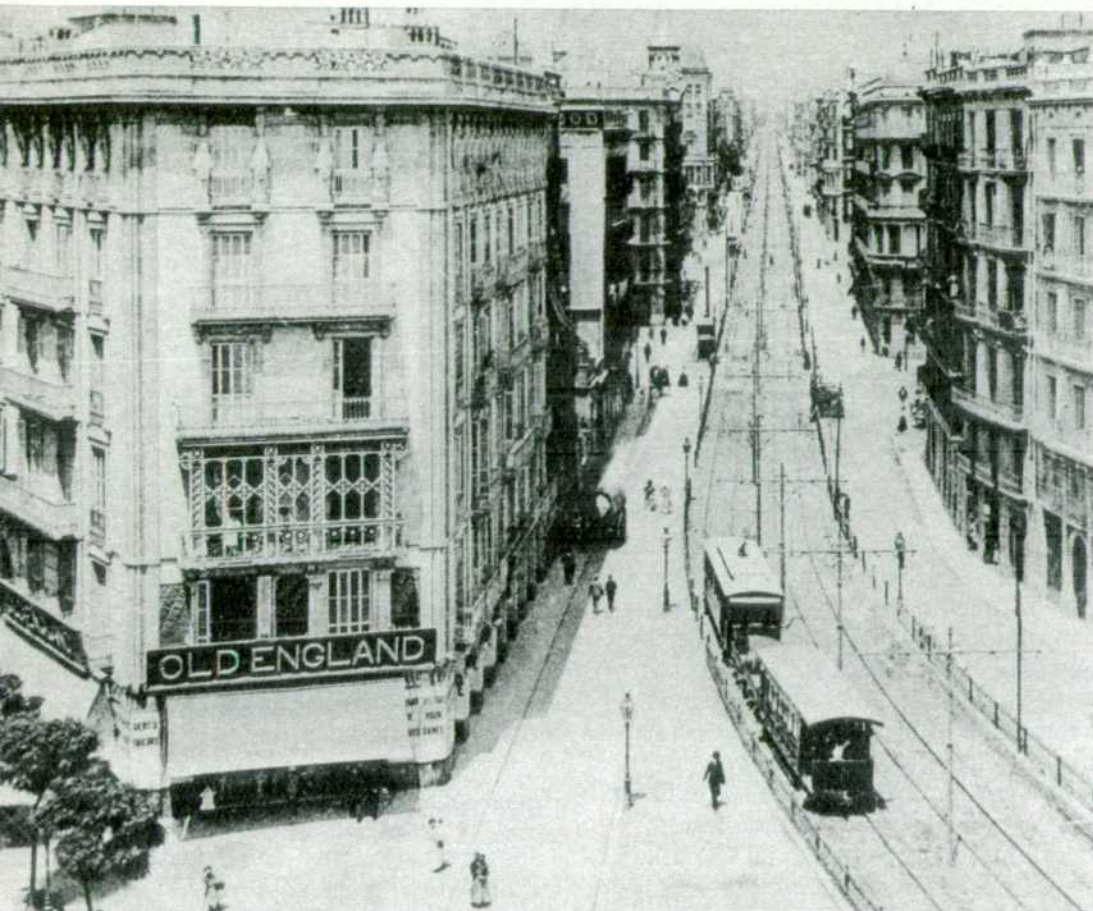
Para poder controlar con seguridad esta enorme circulación, una de las mayores de Europa, utilizan Block Sistem en los tramos de vía doble y CTC en los de única.

## EL "TRENET DE SARRIÁ"

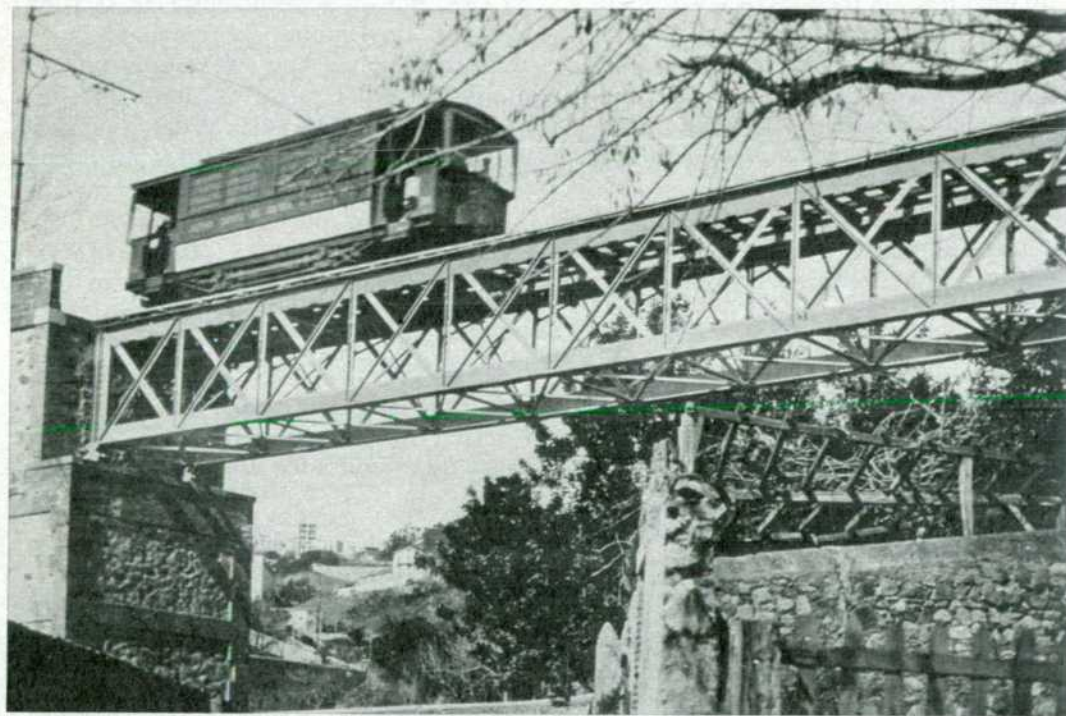
El antecedente más antiguo de estos ferrocarriles es el "Trenet de Sarriá".

Sarriá, que hasta 1921 fue un municipio más de la provincia de Barcelona, distaba poco más de cuatro kilómetros de la capital. Su privilegiada situación al pie de la montaña de Vallvidriera, uno de los "pulmones" de Barcelona y zona residencial, dio motivo al nacimiento de un ferrocarril de ancho normal y doble vía que fue inaugurado con tracción vapor el 24 de junio de 1863 (hace ciento quince años).

La terminal de este ferrocarril estuvo desde un principio en el corazón mismo de la ciudad, en la plaza de Cataluña, y al comienzo de las Ramblas. Comunicaba también con Barcelona a los entonces municipios de Gracia y San Gervasio. No obstante su corto recorrido, disponía de coches de viajeros de las tres clases y vagones para transporte de mercancías y equipajes.



El ferrocarril de Sarriá en su recorrido por la calle Balmales de Barcelona, en 1905.



Tranvía de la calle Angli (Barcelona) al funicular de Vallvidriera, en el año 1909

### ELECTRIFICACION Y ESTRECHAMIENTO

En 1905, la Barcelona Traction Light and Power Company adquirió este ferrocarril con el propósito de fomentar el consumo de la energía que producía. Estrechó la vía al ancho internacional y lo electrificó.

Junto con los de Santander-Solares (de ancho normal, a metro), Fuencarral

a Colmenar Viejo (1,44, a metro), y últimamente Cartagena-Los Blancos (1,06, a metro) para estandarizar material (motor), posiblemente sean los únicos casos en que se han estrechado ferrocarriles en España.

Al mismo tiempo, la Barcelona Traction construyó un tranvía eléctrico que circulaba por la calle Angli hasta el pie de la montaña de Vallvidriera, donde

instaló, en 1905 también, un funicular que comunicaba con la parte alta.

Dos datos importantes de valor histórico son de destacar de este ferrocarril. Su corto recorrido, que la convertía en la Compañía de servicio público con menos kilómetros de línea explotada, y ser el primero que utilizó locomotoras de vapor de ancho normal totalmente construidas en España.

Con los números 5 y 6 de fabricación, recibieron de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, en 1887, dos máquinas tender tipo 0-3-0. La distribución era interior, pesaban 39 toneladas y desarrollaban una potencia de 432 CV.

Al ser electrificado, estas locomotoras, que interesan históricamente, fueron vendidas al ferrocarril de ancho normal Mollet a Calda de Montbuy y pasaron posteriormente a RENFE, que las renumeró 030-0232 y 030-0233. Afortunadamente, ha subsistido la más antigua, la "Palau" 030-0232, que se conserva para el futuro museo de locomotoras y vagones.

### PROLONGACIONES A TARRASA Y SABADELL

Con el propósito de extender este tramo inicial hasta Tarrasa y Sabadell, se constituyó el 1 de abril de 1912 la Cía. de FF. CC. Cataluña, S. A.

Recorre una línea de difícil trazado, con rampas y curvas muy pronunciadas, impuestas por la topografía del terreno. Es de destacar el túnel de 1.625 metros en rampa de 37 milésimas situado en el kilómetro 7, a la salida de la estación Pie Funicular Vallvidriera.

El primer tramo, Sarriá-Las Palmas, fue inaugurado el 29 de noviembre de 1916, y el último, San Cugat-Sabadell, el 1 de junio de 1922.

Al mismo tiempo que construidos, fueron electrificados a 1.300 voltios.

### TRANSFORMACION EN SUBTERRANEO

El crecimiento de Barcelona hizo cada día más peligrosa la circulación de un tren por la superficie de una de sus arterias principales, como era y es la calle Balmales. La compañía convirtió su terminal en una estación subterránea, bajo la actual calle Pelayo, y la Ciudad Condal tuvo a partir del 24 de abril de 1929 otro ferrocarril subterráneo tipo Metropolitano.

La estación comprende dos bóvedas gemelas de 18 metros de luz con cuatro vías y dos andenes. El vestíbulo, entre la estación y la calzada, es la

conocida avenida de La Luz, con grandes columnas y multitud de comercios, tiendas y hasta cine. La vieja estación todavía subsiste y en ella están las oficinas de las dos Compañías.

Este conjunto de Ferrocarriles Suburbanos fue aumentado en 1952 con el ramal paseo de Gracia a avenida Tibidabo, de 1860 metros, y en 1976 con la prolongación Sarriá-Reina Elisenda, de 840 metros. Esta última, además de proporcionar un mejor servicio a tan populosa barriada, permitirá el paso de la Vía Augusta sobre la estación de Sarriá.

Imperturbable al paso de los años, el viejo funicular realiza diariamente 55 viajes a la parte alta de Vallvidriera. Recorre 740 metros con fuerte desnivel. Lleva departamento de segunda y tercera clase, circunstancia bastante rara actualmente en este tipo de vehículos.

Desde la estación superior, el visitante puede contemplar, en días claros, una amplia panorámica de Barcelona, teniendo como telón de fondo el monte Montjuich y el mar.

Estos ferrocarriles, que sólo transportan viajeros y cuyos servicios son totalmente realizados con automotores eléctricos de "buggies", se diferencian de los otros Metropolitanos de Barcelona en la tarifa, que es de base kilométrica en vez de única en los tramos urbanos, y que sus trenes llevan acomodo para segunda y tercera clase.

## TRAFICO FERROVIARIO

Si al intenso servicio de trenes de estos ferrocarriles se añade que Tarraza y Sabadell también se encuentran enlazadas con Barcelona con un frecuente servicio de unidades eléctricas de RENFE de la línea Barcelona-Manresa-Zaragoza, y el incesante tráfico de las carreteras y autopistas que unen dichas poblaciones, se puede dar una idea de la gran multitud que se mueve diariamente en esa zona tan densamente poblada, y de la eficaz ayuda que le presta el ferrocarril para evitar la saturación y congestión de las carreteras.

Es de destacar que facilitan grandemente las comunicaciones las conexiones subterráneas que en Barcelona tienen las cuatro líneas del Metro con los ferrocarriles de RENFE, Cataluña y Catalanes. De tal forma que se pueden realizar gran cantidad de viajes efectuando los transbordos sin necesidad de acceder a la superficie. ■ (Corresponsal: E GONZALO. Fotos: Archivo CUYAS y E. GONZALO.)

# EL TREN DE LA COSTA BLANCA

• *Su trazado permite a los viajeros disfrutar de magníficas panorámicas.*

**L**A Costa Blanca alicantina, con poblaciones tan importantes turística-mente como Benidorm, Altea y Calpe (peñón de Ifach), es recorrida entre Alicante y Denia por un ferrocarril de vía estrecha de 94 kilómetros de longitud.

Conocido como Ferrocarril de la Marina, es el único que queda de una pequeña red de líneas de vía métrica de 344 kilómetros de longitud que había entre las provincias de Alicante, Valencia y Murcia. El de Carcagente ha sido sustituido en parte de su trazado por una línea de ancho normal hasta Gandía, y pendiente de ejecución hasta Denia, y los restantes (Alcoy-Puerto de Gandía, y Villena-Alcoy-Yecla con el Yecla-Jumilla-Cieza) suprimidos por falta de tráfico.

Sin embargo, el tren de la Costa Blanca, que fue construido como línea de interés local para transportar productos agrícolas y pescado, se ha visto promocionado o potenciado por el auge turístico de la zona, con su consiguiente aumento demográfico.

En 1965 transportó 350.000 viajeros y en 1977 un millón cien mil, siendo de destacar que en 1975 tuvo un aumento del 21 por 100 sobre 1974.

El servicio, realizado con automotores y remolques Billard, es de 28 trenes (catorce en cada sentido), de los que doce recorren toda la línea y los restantes entre Alicante-Benidorm y Altea.

Hay que añadir los especiales, y los que los días de mercado circulan entre Benidorm, Villajoyosa y Altea, ocupados masivamente por extranjeros.

Un adecuado servicio de trenes, mejoras en el acondicionamiento del material, buena información, buen hacer del personal que trabaja en este ferrocarril, y principalmente la situación de sus apeaderos —hay 25— en todos los puntos de posible captación de tráfico, han ayudado grandemente al aumento de viajeros.

## "LIMON EXPRES"

Sin embargo, esta descripción sería incompleta si no se nombrara al "Limón Expres", único tren español totalmente turístico. Empezó a circular el 1 de junio de 1971 por un acuerdo entre FEVE y las agencias de viajeros de Benidorm.

Normalmente, hay siete trenes por semana la mayor parte del año: uno, lunes, martes y miércoles y dos, jueves y viernes, cantidad que es aumentada con alguno más en verano.

Durante sus casi siete años de existencia han viajado en el "Limón" más de 800.000 turistas (en 1977, ciento cincuenta mil), con un apreciable aumento anual.

Se emplean coches de bogies y balconillos procedentes de los desaparecidos ferrocarriles Carcagente-Denia y Manresa-Olván, pintados de amarillo limón y

Entre Campello y Villajoyosa.



con el letrero "Limón Expres" en la parte superior de ambos lados del vagón.

Asimismo, todos los vagones llevan pintado en los dos lados un nombre de mujer. Al visitante español le parece que han sido bautizados o designados, al igual que en otras épocas hicieron con las locomotoras de vapor de nuestros ferrocarriles, con nombres de personas ilustres, santos o poblaciones por las que pasaba la línea férrea. Sin embargo, parece ser que, aparte de lo vistoso, es para facilitar el acomodo a los turistas en el viaje de retorno. La mayoría desconocen nuestro idioma, por lo que les resulta más práctico recordar el nombre del vagón.

Trenes de este tipo hay en varios países, como el "Tren del Amor" en Suiza. El "Limón Expres" también echa su grano de arena en pro del amor.

## ABUNDANCIA DE TUNELES

La contemplación del paisaje, la abundancia de túneles (14), el champán



Entre Olla de Altea y Caspe, cerca del Mascarat.

y la música, han fomentado las amistades entre los turistas y se dice han conseguido que sean duraderas muchas fugaces relaciones.

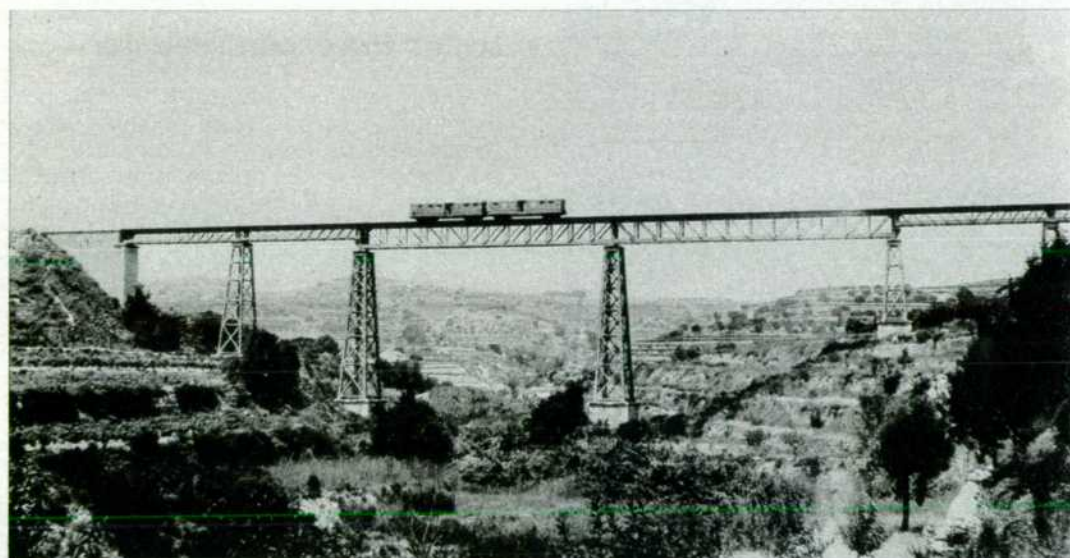
Casi todo el trazado del Ferrocarril de

la Marina discurre por terreno montañoso, estribaciones del Sistema Ibérico que llegan hasta el mar. Tiene algunas fuertes pendientes, gran cantidad de curvas y 19 túneles. Desde sus trenes se pueden contemplar espléndidas panorámicas de la costa. Destaca la sección Altea-Gata de Gorgos (31 km.), precisamente por donde para el "Limón", que inicia su recorrido en Benidorm. En este tramo son bellos y variados los panoramas: los acantilados del Mascarat; la mole pétreo del peñón de Ifach, que con sus 286 metros de absoluta verticalidad parece un coloso emergido del mar; el paso por largos y elevados viaductos; y finalmente el desfiladero de la Gargante, entre Teulada y Gata, donde la vía se ciñe en estrecha repisa por las empinadas laderas jugando a puertos de montaña con la carretera nacional. Un gran puente de obra en curva indica que la estación de Gata está cerca.

Este ferrocarril fue inaugurado entre Alicante y Altea el 28-X-1914, llegando a Denia el 11 de julio de 1915; se denominaba ESA (Estratégicos y Secundarios de Alicante). Pasó a FEVE en 1964.

Antes de que llegara la dieselización, comenzada en 1962, el parque motor lo formaban diez locomotoras de vapor, cisternas laterales, tipo 1-3-0 construidas en 1913, cuatro por Hanomag, de Alemania, y seis por MTM, Barcelona, y dos autóvías de dos ejes construidos en los propios talleres de ESA.

Para mejorar el servicio de trenes, se han cambiado los antiguos carriles por otros de 45 kg/m. entre Campello y Villajoyosa, se han colocado señales acústicas y luminosas en muchos pasos a nivel y está en curso de instalación las comunicaciones por cable coaxial. ■ **Corresponsal: E. GONZALO. Fotos: GALIANA y GONZALO.**



Punte del Quisi, entre las estaciones de Calpe y Benisa, con una altura máxima de 35 metros y una longitud de 172.

