

Los FF. CC. de Cataluña una línea problemática

SOLUCION IDEAL: NUEVO TRAZADO DE LA VIA Y TOTAL SUSTITUCION DEL MATERIAL

SAN CUGAT

7. — Raro es el mes que la línea de Ferrocarriles de Cataluña no sea luctuosa. Accidente en Sabadell por pasos a nivel sin protección; pasajeros aplastados con las puertas automáticas de cierre no perfecto, y otros. Ultra estos trágicos aspectos, los FF. CC. son el cordón umbilical, con la RENFE y la red viaria, de poblaciones tan importantes como Rubí, Tarrasa, Sabadell, San Cugat, etcétera. El envejecimiento del material, la poca velocidad, la gran aglomeración, los pasos a nivel sin protección, los constantes accidentes, son factores que nos han de hacer reflexionar sobre la problemática de los FF. CC. en tanto y cuanto su servicio supera netamente al de una empresa privada.

El material

Un alto directivo de los FF. CC. manifestó recientemente en una entrevista: "Hemos pensado el problema y en la actualidad estudiamos un nuevo modelo de tren, más rápido y cómodo, pero el problema fundamental para disminuir el tiempo es difícil por el trazado de la línea". Evidentemente la radical solución exige una gran inversión crematística pero la solución global del problema estriba en nuevo trazado de la vía y sustitución completa del material para lo que han de transcurrir aún muchos años. En lo que se tendría que pensar actualmente es en la instalación de un tren aéreo, rápido, cómodo y eficaz.

Pese a la dificultad de efectuar la transformación completa, hay una serie de medidas que son urgentes: instalación de barras como las de autobuses o de "metro" donde poder sujetarse; las molestias, pisotones, etcétera son considerables al ir todos los usuarios, en determinadas horas y sobre todo en tercera, apretujados al máximo. También la instalación de sanitarios se tendría que tener en cuenta. Piénsese que el viaje entre las estaciones término Sabadell-Ta-

rrasa-Barcelona dura casi una hora en el supuesto que no haya retraso por las comprensibles dificultades técnicas de la puesta en marcha de la nueva estación de Sarrià o puramente circunstanciales. Las puertas del tren se cierran mediante una llave general que aplica el revisor pero cualquier persona, principalmente niños, pueden poner el pie y el tren corre con la puerta abierta y el previsible, y desgraciadamente real, "accidente" motivado al resbalar el imprudente viajero o quedar aplastado entre los márgenes o hacia la vía. También numerosas veces hemos observado cómo las puertas, pese a no haber ningún obstáculo en su camino, no cierran completamente. El viajero que vaya cargado con una simple bolsa de viaje se encontrará con problemas pues no sabrá dónde depositarla (debajo del asiento, no cabe en el estrecho pasillo no puede al estar casi siempre ocupado, en la plataforma de entrada lo mismo y en las rendijas "ad hoc" que hay encima de las ventanas el espacio sólo es apto para abrigos y pequeños paquetes. Naturalmente la ampliación de estos porta-equipajes es obvia. Quedan numerosas observaciones en el tintero pero creemos que los prin-

cipales reparos técnicos están enunciados.

El recorrido

Si bien la puntualidad de los trenes es magnífica pues la máxima diferencia, salvo aisladíssimos casos, es de uno o dos minutos y las paradas están bien distribuidas hay que pensar en algún tren más directo entre estaciones término y la bifurcación de San Cugat. Asimismo, la Universidad Autónoma de Barcelona está muy preocupada, según nos comunicó su rector en reciente entrevista a DIARIO DE BARCELONA, sobre este aspecto y es de esperar que las conversaciones que se llevan a cabo puedan cristalizar en un mejor servicio hacia la ingente, y en crecimiento, masa de alumnos, profesores y personal auxiliar.

En los pasos a nivel es donde las autoridades competentes tendrían que aplicar el peso de la ley, pues no dudamos que algún artículo o apartado estará dedicado a la intersección de ferrocarriles con carreteras sumamente frecuentadas. El caso de Bellaterra es extremo pues, y no siempre, hay un vigilante que hace señales a mano cuando se acerca un tren. Se ha insistido en la Prensa varias veces al respecto, pero el tren se acerca a gran velocidad y los ocupantes y conductores de vehículos han de visualizar atentamente si viene o no.

En San Cugat, Rubí y otras poblaciones del recorrido también existe un paso a nivel, pero con guardabarreras y la problemática vuelve a surgir: peatones esperando a veces diez minutos porque la barrera se alza antes de llegar el tren a la estación y casi siempre en la otra vía hay otro listo para partir, etcétera. Los coches forman colas en las carreteras y la molestia es comprensible aunque la solución de un paso elevado de peatones o uno de subterráneo para los automóviles también va llegando el momento de ponerla sobre el tapete.

Es casi ridículo comentar las características del billete en el que se le marca a incisión difícilmente perceptible a la vista normal, la fecha. Esto ocasiona numerosas molestias con las discusiones que sostiene el sufrido revisor con los pasajeros en los que dicha fecha no se puede leer y en otros que, lamentablemente, se aprovechan para viajar gratis.

La compra de unas cuantas máquinas impresoras será una buena versión.

Josep M. Vilanova