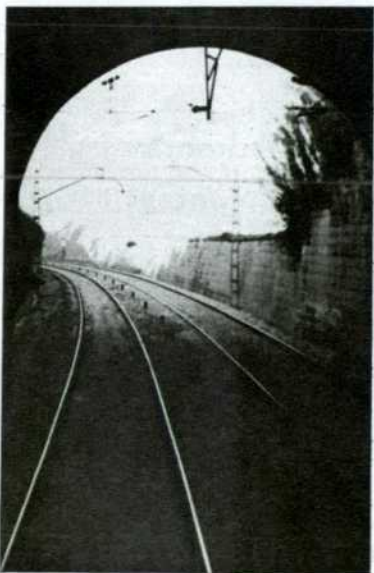


# INAUGURACION DE LA DOBLE VIA ENTRE GRANOLLERS CENTRO Y CARDEDEU



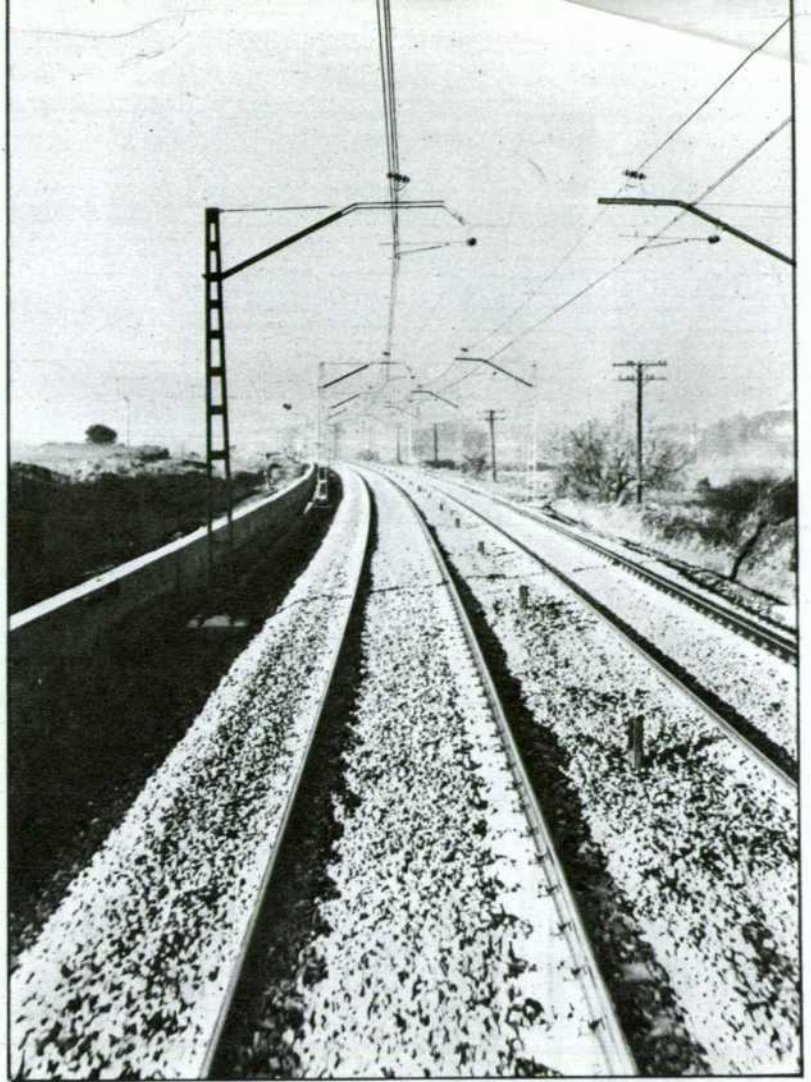
**L**OS primeros meses del año 1970 han sido para la quinta zona y, concretamente, para la línea de Barcelona Término a Port-Bou, de gran trascendencia, ya que ha visto resuelta una aspiración largo tiempo deseada.

Con la reciente inauguración del tramo Granollers Centro a Cardedeu ha quedado terminada la construcción de la doble vía entre los trayectos de Montmeló a Breda, con los que se ha completado la vía doble en el tramo comprendido entre las estaciones de Barcelona Término y Gerona, con una longitud de 100 kilómetros.

El material empleado para esta obra ha sido carril de 54 metros m.l., soldado en barras largas cuya preparación fue realizada por el Parque de Soldadura de Granollers Centro, y montado sobre traviesas de hormigón.

Las dificultades para el establecimiento de la doble vía, resumidas a grandes rasgos, fueron: en el trayecto Montmeló-Granollers Centro, la construcción del puente sobre la Riera del Congost, kilómetro 128/879, de seis tramos metálicos de 23,50 metros cada uno, varios cambios de mano en la vía que obligaron al ripado de grandes tramos con el fin de asegurar la intensa circulación de trenes y poder realizar la nueva obra sin interrupciones en la misma.

Entre las estaciones de Granollers Centro y Cardedeu, último de los trayectos inaugurados, se ha conservado independiente el ramal de Granollers Centro a Las Franquesas que discurre durante parte del trayecto junto a la nueva línea recientemente inaugurada, al tiempo que hubo que construir costosos muros de contención para acondicionar el paso de las vías por la trinchera existente a la salida de la capital del Vallés. En el túnel del Corró, de 573,63 metros, hubo que llevar a cabo grandes cortes en las trincheras de entrada y salida con el fin de eliminar el peligro de desprendimientos, antes tan frecuentes. Los trayectos de Cardedeu a Palautordera presentaron enormes dificultades debidas a la existencia de gran cantidad de zonas arcillosas que hubo que sanear para mejorar la estabilidad de la infraestructura de la vía, en especial en el trayecto comprendido entre Lli-



nás y Palautordera, junto al túnel de Sanata, en cuyo trayecto fue, además, necesaria la construcción de tres nuevos puentes. Debemos destacar igualmente que, con el establecimiento de la doble vía y renovación de la única de que se disponía, se han realizado otras obras complementarias de bastante importancia para mejorar las condiciones de servicio, con lo que se ha conseguido un tramo de ferrocarril, adaptado a las condiciones modernas de rapidez, seguridad y eficacia de los servicios que exige la actual coyuntura económica a nivel europeo. Fue igualmente necesario el montaje de la catenaria correspondiente, y el acondicionamiento

de la anterior para adaptarla a las exigencias de la vía doble construida, en función de las velocidades máximas que ahora podrán efectuarse.

La RENFE, consciente de la importancia de esta línea internacional, ha llevado a feliz término la referida obra que incrementará el tráfico, cada vez más intenso con la frontera francesa, mejorando los horarios y la marcha de los trenes, lo que en resumidas cuentas es un paso firme para contribuir a las importantes mejoras que está efectuando para ofrecer al público servicios más rápidos y confortables, en cuyas realizaciones estamos todos tan interesados. Corresponsal, **Francisco GODOY.**

