

# LA DE FRANCIA,



# DE BARCELONA

Construida en 1924

- Su colosal cubierta constituye una maravillosa obra de Ingeniería.
- Por la vía 12 han entrado y salido Reyes y estadistas.

EN 1924, cuando don Andrés Montaner Serra ganó el concurso de proyectos para construir la estación Término de Barcelona, poco o nada podía imaginarse que cincuenta años más tarde su proyecto de estación quedaría absorbido por un ingente tráfico que ha obligado a construir otra totalmente nueva. Pero aun así, en 1924, don Andrés Montaner realizó una obra de ingeniería que satisfacía plenamente las exigencias del ferrocarril a vapor que animaba las estaciones y que se refleja en los versos del poeta Fernando González.

*Sobre los muelles, raudas, cruzan las vagonetas...  
Roja o verde —en la sombra— brilla una luz lejana.  
Llegan y salen mozos llevando las maletas  
y es la estación compendio de la inquietud humana.*

Si de alguna forma tuviéramos que definir la estación de Francia, tendríamos que hacerlo en función del importante centro ferroviario que representa. Diariamente, miles de personas en movimiento dan vida a un grandioso edificio. El tono grisáceo de sus paredes desaparece rítmicamente con los primeros viajeros; y en escaso tiempo, un paisaje multicolor en movimiento da fiel idea de lo que es la estación de Francia.

Su situación —enclavada en un centro

industrial que abarca un diámetro de cincuenta kilómetros y en tránsito hacia los países de Europa— la convierte en lugar imprescindible para la vida de la Ciudad Condal. Pero hagamos un poco de historia...

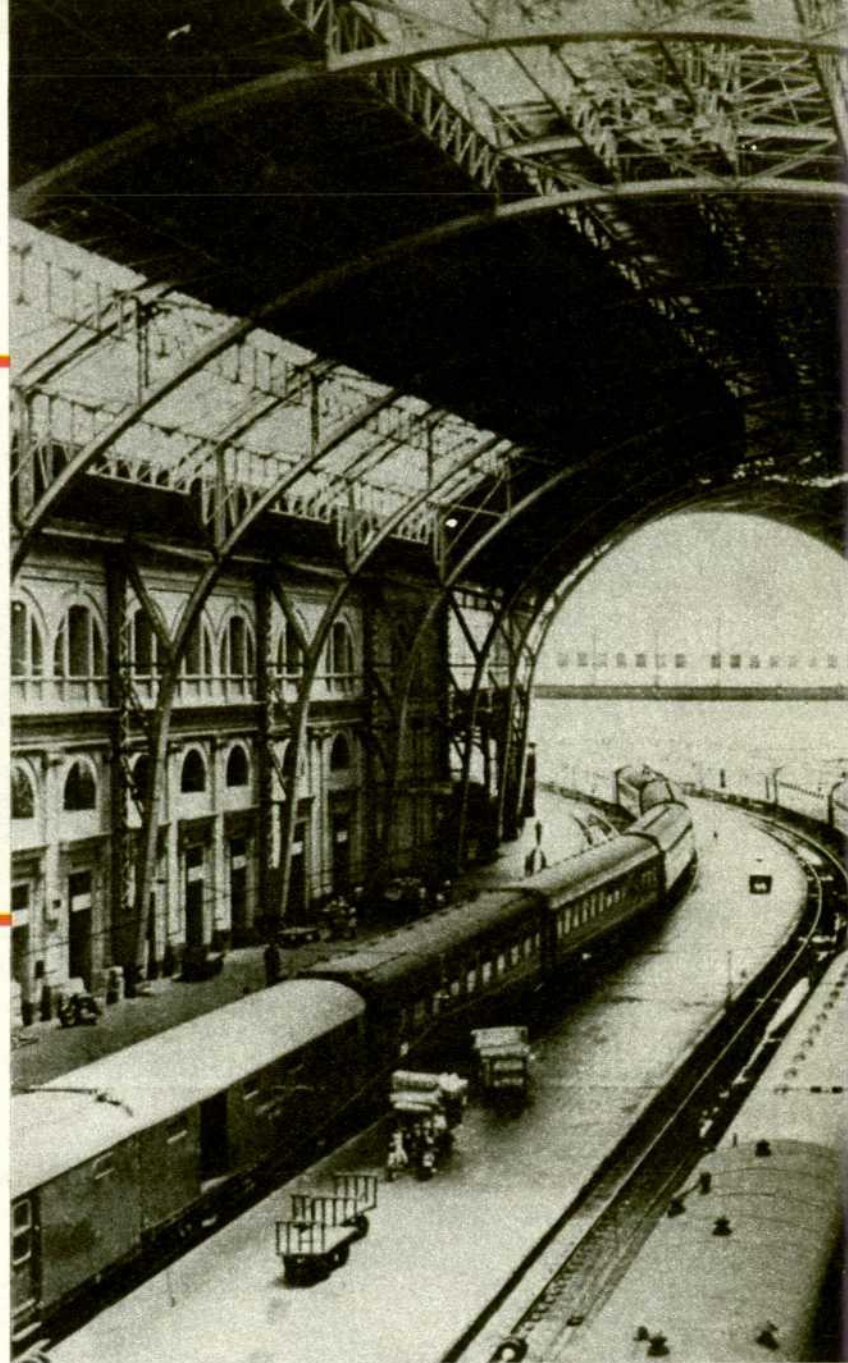
### UNA COLOSAL CUBIERTA METALICA, LA MARQUESINA

En 1924, tal como hemos dicho anteriormente, don Andrés Montaner gana el concurso de proyectos para la futura estación de Francia. El proyecto premiado está basado principalmente en una colosal cubierta metálica que permite techar la estación, y al mismo tiempo dejar grandes espacios libres en andenes y vías.

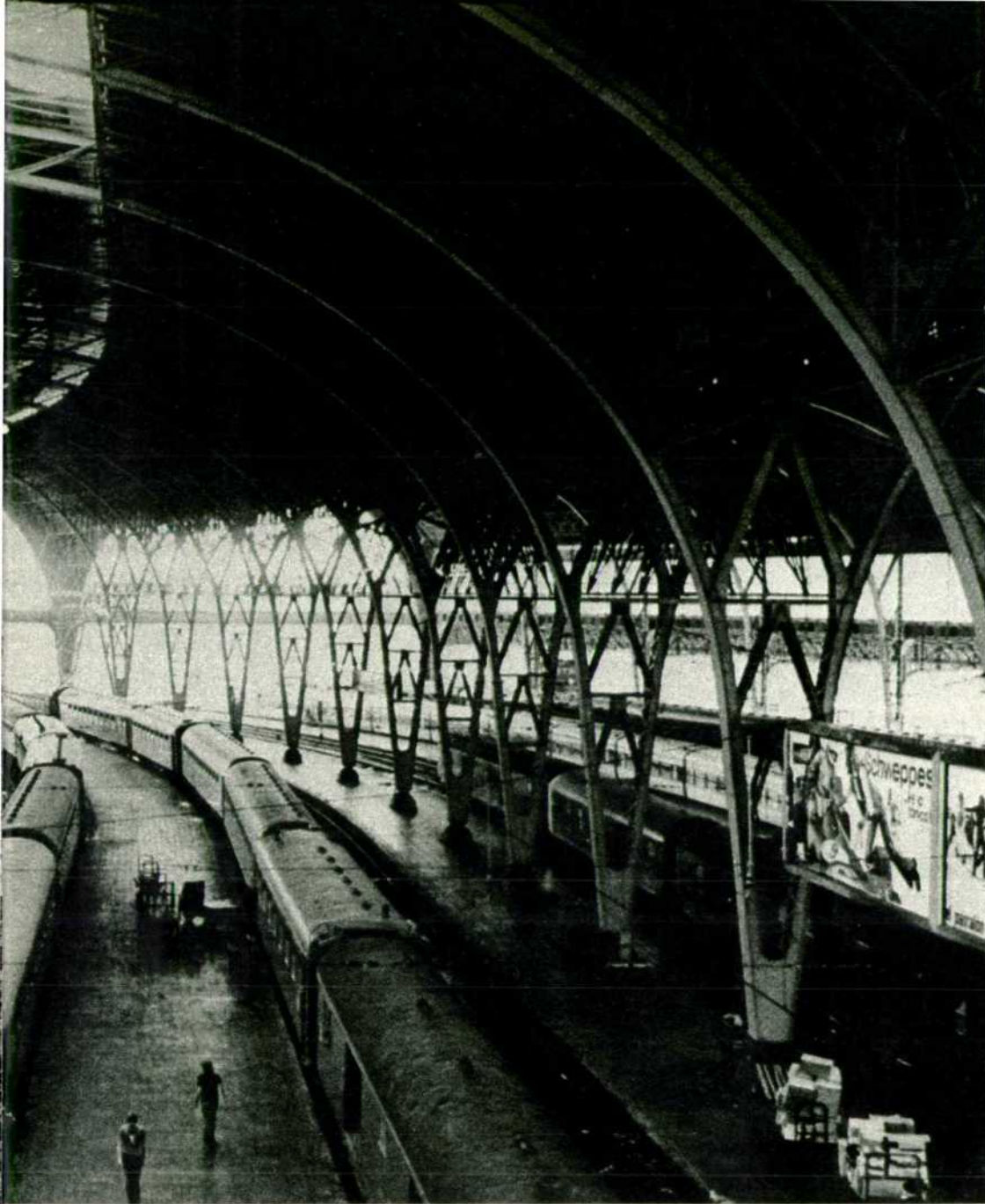
La compañía de Madrid, Zaragoza y Ali-

cante, en colaboración con la sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones, inicia la obra en el mismo año. Una gran plataforma metálica montada sobre rieles sirve de soporte para la grúa y el personal que trabaja en la construcción de la cubierta. Hasta mediados de 1928 no queda acabada la obra. Como dato curioso sobre la originalidad del proyecto, cabe destacar que todas las arcadas que constituyen la cubierta se apoyan sobre unos rodillos que las hacen de doble articulación.

Mientras se lleva a cabo la construcción de la cubierta, se toman disposiciones —en colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona— para urbanizar el lugar e iniciar los trabajos de la infraestructura de la obra. El 13 de abril de 1926 finaliza la instalación provisional de las seis primeras vías de



En la actualidad, la estación de Francia sigue siendo la estación de Barcelona a pesar de los nuevos apeaderos.



## ALGUNOS DATOS SOBRE LA ESTACION DE FRANCIA

- La cubierta es de dos naves, de 47,30 metros de longitud cada una.
- La altura desde el andén a la cubierta es de 32,27 metros, y la total de la estación, de 36,27 metros.
- Consta de doce vías con sus correspondientes andenes; todas ellas tienen acceso desde el vestíbulo principal.
- La construcción de la obra se cifró en 30 millones de pesetas.
- En su construcción se invirtieron 2.500 toneladas de materiales metálicos.
- En las épocas bajas del año, entran y salen diariamente alrededor de 25.000 viajeros.
- En épocas de vacaciones, la cifra se calcula en 40.000 pasajeros.

andén y grupo de vías de repuesto de gran velocidad —salidas—.

El 20 de julio de 1927, las toperas hidráulicas entran en funcionamiento para recibir los embates de los trenes en casos de necesidad. La prueba inaugural se realiza con un vagón de mercancías, un coche de pasajeros y una locomotora de vapor. Desde el puesto de señales, sueltan individual y respectivamente a las unidades a una velocidad de 30-40 km/h. El impacto sorprende y sobrecoge al público que presencia el acto, pero las toperas hidráulicas resisten perfectamente el golpe.

### COMO CALLES SUBTERRANEAS

Un año más tarde tiene lugar la pavimentación de los andenes, y en 1930 la estación está acabada y empieza a hablarse de ella. Así, "The Railway Gazette", el 28 de abril de 1930, comenta: "La nueva estación de Barcelona-Término, que acaba de construir la compañía MZA, será la más amplia estación de España. La nueva estación ocupa el sitio de la antigua estación de viajeros y mercancías".

Desde entonces, las mejoras continúan. La compañía MZA introduce el primer enclavamiento eléctrico al establecer un puesto con palancas directoras de igual tipo que el de Burdeos. Se pone en funcionamien-

to la cinta transportadora, que recoge la mercancía en la cabecera de los trenes y la introduce a un subterráneo, donde rápidamente se traslada a las correspondientes dependencias. De esta forma, los andenes quedan libres para los pasajeros.

"Es una serie de calles subterráneas lo que hay debajo de la estación —nos comenta un ferroviario—. Además, no puede usted imaginarse la importancia que tuvo en la guerra para estar a resguardo de los bombardeos". Aunque más adelante nos indica que la estación no fue muy castigada por la aviación.

—Debieron de caer unas seis o siete bombas, pero en ningún caso atravesaron el piso de la estación.

En la actualidad, la estación de Francia sigue siendo la estación de Barcelona a pesar de los nuevos apeaderos. Ha desaparecido la época del vapor para dar paso a la electrificación. Cables y más cables se levantan orgullosos entre las vías y la cubierta... Y lentamente, el paso del tiempo y la alta tecnificación del ferrocarril hacen mella en el lugar que un día recibiera a la familia real en pleno. Porque Reyes, Jefes de Estado y altas autoridades han salido y entrado desde la vía 12.

—Es la vía más cercana a la Sala Regia —me insinúa un conocedor de la historia de la estación.

### LA SALA REGIA

Recubierta de madera, es un lugar donde los amplios sillones y las mullidas alfombras rojas llaman al descanso. De allí, y en unos pasos, el personaje se traslada a la Sala-Pasillo de los Espejos, auténtica obra de arte. Un amplio pasillo bordeado de espejos a los dos lados invita graciosa y majestuosamente a salir de la estación.

El amplio edificio en forma de "U" sigue siendo centro director del ferrocarril en la 5.ª Zona. Un "parking" y la nueva estación de cercanías en los extremos dibujan el amplio espacio en que está situada la estación de Francia, que diaria e incansablemente se pone en movimiento con las primeras luces del alba, recordando los versos que le dedicara Eduardo Marquina:

*Junto al borde pulido de las vías  
miden los lentos pasos los andenes,  
mientras que llegan o se van los trenes  
—expresos, mixtos, rápidos, tranvías—.  
Perforan y taladran los oídos  
vapor en fuga loca de silbidos  
y campanas urgentes y sonoras.  
Semáforos de luz, locomotoras.  
Y ajeno a todo, el giro de las horas,  
en lunas y relojes encendidos.*

■ MARIANO PALACIN. (Fotos: ZARCO y Asociación de Amigos del Ferrocarril.)