

UN ASSAGGIO DI CATALOGNA

Giovanni Zampa

2-7 ottobre 2019

Magari la verdura con questo nome non piace a tutti, ma l'omonimo territorio con capitale Barcellona non può non interessare i curiosi del mondo delle rotaie.

Quest'anno una nostra breve vacanza si è svolta con centro in quella città, per fortuna poco prima delle manifestazioni, dove si possono conoscere quasi tutti i sistemi di trasporto su rotaia distribuiti in una situazione complessa: ferrovie a scartamento largo, normale e metrico, a cremagliera, funicolari, metropolitane e tram. Manca solo la monorotaia, ma inoltre, non lontano, si può visitare il museo ferroviario della Catalogna.

Non ho fatto particolari ricerche di luoghi interessanti, ma ho semplicemente usato questi mezzi per le visite turistiche programmate. Le foto sono mie salvo alcune indicate diversamente che sono di mia moglie che ha collaborato per cause tecniche e che ringrazio.

Il viaggio è iniziato in aereo, certamente più veloce che non in treno da Torino, anche se i tempi morti prima e dopo il volo riducono i vantaggi. Per fortuna il posto vicino al finestrino ha permesso di ammirare il panorama e quindi ho iniziato vedendo prima Torino Porta Nuova (*foto 1*) e poi Marseille St. Charles da una posizione insolita.



Cominciando con l'aspetto ferroviario, a Barcellona come in tutta la penisola iberica, le ferrovie usano lo scartamento largo iberico (1668 mm) e questo permette certamente una

maggior ampiezza dei rotabili e quindi comodità per i viaggiatori. Altra particolarità che ho potuto osservare è che i treni viaggiano a destra, come ad esempio in Germania.

1) Ho utilizzato i treni della RENFE per due visite a sud di Barcellona. Una “ferroviaria” al “**Museo ferroviario della Catalogna**” a Vilanova i la Geltrú e poi una “storica” a Tarragona, capitale della romana “Hispania Tarraconensis”. Il museo contiene una notevole raccolta di locomotive a vapore esposte a semicerchio (*foto 2*) anche in una rotonda parzialmente coperta da un fabbricato originale degli anni '20 del secolo scorso. Inoltre sono presenti alcuni esemplari di locomotori elettrici e dei caratteristici locomotori diesel per i treni TALGO.



Mi ha colpito la larghezza di queste locomotive, che rende l'idea di un aspetto fondamentale dello scartamento largo. Inoltre si può notare la presenza del tubo bianco sul frontale, segno dell'utilizzo del freno a vuoto.

Al coperto è esposto un reperto che mi ha molto incuriosito perché non avevo mai immaginato questa soluzione, forse per mia ignoranza a riguardo. Si tratta del primo carrello per carrozza viaggiatori (*foto 3*) importato in Spagna dagli USA: modello Harlan del 1879 adatto per 100 km/h. La targa spiega che è stato in funzione fino al 1972 ed ora appare ovviamente restaurato. Vicino si trovano alcuni vagoni del primo treno storico che hanno una notevole somiglianza con un altro treno storico di nostra conoscenza.



Il museo contiene poi una raccolta di mezzi d'opera e altri materiali, ma purtroppo un grande padiglione chiuso non è visitabile perché in fase di riorganizzazione. Tra le altre cose ospita una presentazione dei famosi treni TALGO.

2) Nella stazione dell'altra tappa della giornata, Tarragona, ho avuto la possibilità di vedere alcuni **convogli in esercizio** tra cui una composizione moderna di TALGO al traino di un locomotore elettrico RENFE 252 (foto 4). Dalla foto risulta evidente la differente sagoma tra questo e il carro generatore in prima posizione e le carrozze successive.



foto 4

Aggiungo un'inquadratura del cosiddetto "asse" posto tra le carrozze dei TALGO (foto 5) formato in pratica da due ruote indipendenti che permettono il cambiamento dello scartamento.



foto 5

foto C. Rossi

3) Sempre per la ferrovia “normale” per la Spagna, ho fatto una visita veloce alla stazione storica di testa di “**Barcelona-Estació de França**” in catalano nonché “Barcelona-Estación de Francia” in spagnolo. Una volta vi arrivavano i treni dalla Francia, ma oramai la stazione più importante è quella di Barcelona Sants che però non ha nulla di interessante essendo un semplice insieme di binari passanti sotterranei con sopra una struttura a parallelepipedo in cemento. Molti convogli però dopo Sants terminano la loro corsa qui non potendo certo manovrare in una passante. A Sants comunque ci sono 14 binari a scartamento largo e 6 a scartamento internazionale per i treni ad alta velocità AVE per Madrid e per la Francia. Nell’immagine (*foto 6*) sotto la grande tettoia, sono a fianco un locomotore specifico per i treni TALGO, detto “papero” e un convoglio regionale della rete “Rodalies” in lingua locale.



4) Rimanendo in campo ferroviario, bisogna poi parlare della **rete a scartamento metrico** gestito da FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) che è la più significativa realtà di questa società e la sua origine storica, che comunque ora gestisce anche linee di metropolitana, a scartamento iberico e persino standard. Senza scendere nei particolari (bisognerebbe passare una settimana per conoscere un po’ bene tutto) ho utilizzato i treni per andare al Santuario di Montserrat, per prima la linea di “rodalies” (in spagnolo “cercanias”) R5 per Manresa (*foto 7*) qui in arrivo alla stazione comune con la linea per proseguire e poi un convoglio a cremagliera. La prima parte del viaggio non è interessante perché è in galleria sotto la città e poi attraverso la zona di periferia, ma poi negli ultimi 10 minuti circa ci si incunea tra le montagne fino alla stazione di interscambio (*foto 8*). E’ interessante il fatto che su parte di questa linea si svolge un traffico merci per la SEAT e di trasporto di prodotti minerari.



Il percorso della **cremagliera**, con i convogli Stadler tipicamente svizzeri, è invece tutto spettacolare (*foto 9*), con il binario che sale contro il fianco della montagna fino all'arrivo alla stazione del Santuario. (*foto 10*)

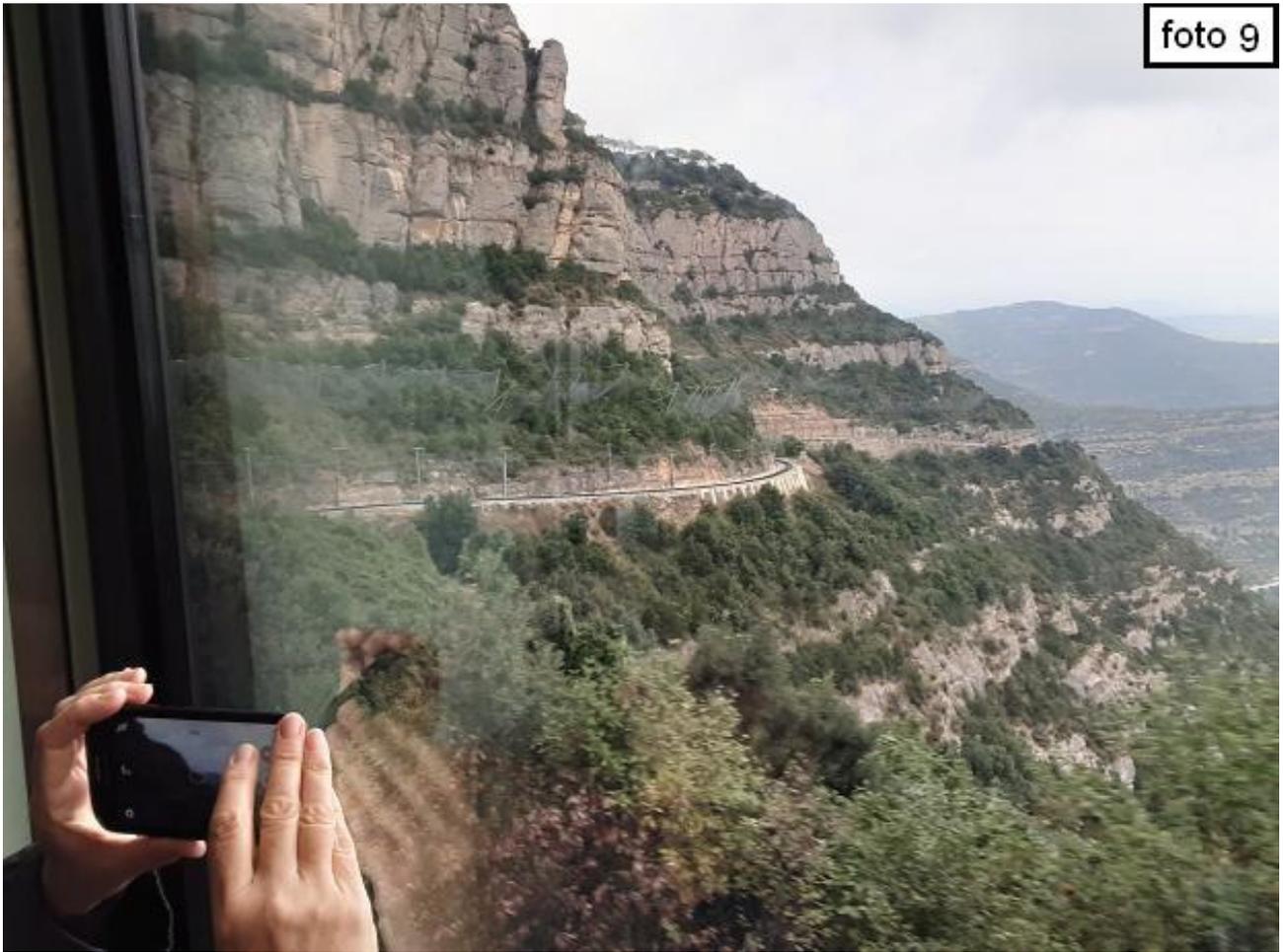


foto 10



Da questa stazione partono anche due funicolari che però non abbiamo utilizzato perché le nuvole avrebbero impedito ogni visuale.

5) Comunque le **funicolari** si possono trovare anche in città: ecco un'immagine di quella che sale sul Montjuic qui alla stazione superiore (*foto 11*) connessa in basso alla rete di metropolitana tramite passaggi interrati ed in alto ad una delle due funivie presenti in città.



A questo proposito concedetemi un “fuori tema” su queste funivie. Una è la “teleferic” (cabinovia) che in due tratte, ma con il trasferimento delle cabine da una all’altra, raggiunge il castello mentre l’altra è detta “aeri” o meglio “transbordador aeri” che partendo dal Montjuic raggiunge il porto dopo averlo sorvolato. E’ stata costruita nel 1931 in due tratte con trasferimento dei passeggeri da una cabina all’altra in cima ad una torre centrale. Ora il percorso è unico e il suddetto pilone serve solo per appoggio dei cavi. (foto 12)



6) Esistono anche due **reti di tram** di tre linee ciascuna e separate, ma ho solo raggiunto il capolinea comune alle T1, T2 e T3 (*foto 13*) in quanto non servono per mete turistiche visitabili in una permanenza di pochi giorni.



foto 13

Per la cronaca ci sarebbe una tramvia turistica di per se stessa, la “Tramvia blau”, ma era chiusa per lavori insieme alla collegata funicolare del Tibidabo.

7) Una parola merita la rete di **metro** che però ho utilizzato poco perché la localizzazione dell’hotel era più comoda rispetto alle linee di autobus. Comunque è formata da 14 linee di cui 4 gestite da FGC e le altre dalla TMB che è la locale società di trasporto urbano. Quattro linee sono in pratica gli spezzoni nord e sud separati di due linee che in prospettiva dovrebbero essere completate. Hanno percorsi tortuosi e quindi non sempre sono efficienti soprattutto nella zona al di fuori del centro vecchio della città che invece è caratterizzato da lunghe strade diritte. Questa tortuosità dei percorsi si ritrova anche nelle linee di superficie, ma è stata creata una “Nova Xarxa Bus” (Nuova rete bus) formata da linee H (orizzontali, parallele alla costa) e V (verticali, perpendicolari alla costa) completate dalle D (diagonali).

8) Il ritorno a casa è stato fatto utilizzando solo linee su rotaia. Prima di tutto Barcellona – Lyon Part Dieu con un treno AVE che percorre la linea internazionale AV che attraversa i Pirenei, seguita da un tratto su ferrovie storiche in Francia lungo il Golfo del Leone fino a raggiungere di nuovo la LGV (Ligne Grand Vitesse) da Nimes a Lyon. Il treno è stato un convoglio Alstom di quelli introdotti all’inizio dei servizi AV in Spagna e che ho fotografato a Lyon Part Dieu (foto 14).



Poiché il treno da Parigi per Torino passa invece alla stazione dell'aeroporto di Lione, Lyon-Saint-Exupéry TGV, è quindi necessario prendere il tram che unisce la città con questa stazione qui ripreso a fianco della stazione di Lyon Part-Dieu (*foto 15*). Il tram Rhônexpress, uno Stadler Tango, prima di proseguire per l'aeroporto utilizza tutto il percorso della linea urbana T3, ma con solo 2 fermate intermedie e quindi il tracciato prevede in più punti dei binari che permettono le precedenza tra i due tipi di servizio. Il tutto è stato costruito riutilizzando il percorso di una linea ferroviaria abbandonata.



Per finire ecco un'immagine (*foto 16*) della stazione dell'aeroporto, trasversale sopra ai 5 binari sotterranei. I due centrali chiusi in galleria servono per i TGV da/per il sud della Francia che saltano Lione, mentre i tre esterni per quelli che fanno servizio viaggiatori.



Il terzo tratto del viaggio si è svolto senza nulla di particolare e in orario su un TGV-R fino a Torino per concludersi con il solito percorso sul VAL per arrivare a Collegno.