

## INFRASTRUCTURES DE BARCELONA

# La L5 «jubila» els trens més vells

Vint-i-quatre combois de la línia 4 passen a ser ara els més antics. En quatre anys també es retiraran

P. MERCADÉ / Barcelona  
 ● Els dos últims trens de la sèrie 1000, aquells que tenien la carrosseria pintada amb tons blaus i blancs, terra de plàstic gris i vidres gastats, van fer ahir l'últim trajecte per la línia 5 del metro de Barcelona. Feia més de trenta anys que aquests combois circulaven pel subsòl i quan cap a dos quarts de dues els motoristes entraven els dos trens vells a les cotxeres de Vilapiscina sabien que aquestes combois no tornarien a trepitjar les vies mai més.

La jubilació era anunciada. Els primers combois de la sèrie 1000 es van començar a retirar ara fa dos anys, quan Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) iniciava la renovació de tota la flota de la línia 5 pels nous trens de la sèrie 5000. «Comparar els 1000 i els 5000 és com parlar, en el cas dels cotxes, d'un Mini o un Mercedes. Aquest segon model sempre té més prestacions», explicava el responsable de la línia 5, Jesús Regidor. Però, tot i que «els combois nous tenen millor tecnologia, els de la sèrie 1000 tenien molta bona maquinària i això ha permès oferir un bon servei durant tots aquests anys», afegia el motorista instructor, Pedro Mateo. Mentre conduïa, sense deixar anar el canvi de marxes metàl·lic, Mateo deia que estava vivint aquell moment «amb nostàlgia». Li feia «pena» que retiressin el que considera que han estat «uns bons trens». No era l'únic que tenia aquests sentiments i, com si es tractés d'una festa de comiat on només uns quants estaven convidats, també el comandament tècnic operatiu, Alfons Álvarez, va voler dir-los el seu particular adéu. Álvarez, que té llicència per conduir tots els trens que circulen per la xarxa de Barcelona, va venir «expressament per poder conduir per últim cop aquests combois». Afegia que els trens vells li agradaven «perquè són més màquines» que els nous de la sèrie 5000. Per Álvarez, els trens vells permetien resoldre incidències amb ra-



Imatges de l'exterior i l'interior d'un dels dos trens de la sèrie 1000 que ahir van circular per últim cop a la L5. / A. PUIG

## Renovar la flota per oferir un millor servei

● Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) va començar, ara fa dos anys, a renovar tot el material mòbil antic de la línia 5, la segona amb més demanda de la xarxa. Des d'ahir a dos quarts de dues de la tarda, quan es van retirar els últims combois de la sèrie 1000, tots els trens que circulen són nous, de la sèrie 5000. La incorporació d'aquests trens no només suposa modernitzar els combois d'aquesta línia, sinó que també permetrà in-

crementar la freqüència. El 2005 hi havia 24 trens circulant en hora punta, de dos quarts de vuit a dos quarts de deu del matí; ara són 29. Fa dos anys, eren 17 els trens que circulaven per la línia 5 a partir de dos quarts de deu; actualment arriben als 23. Aquest increment de combois permet disminuir la freqüència de pas. Des de l'any passat s'ha baixat l'interval per sota dels 3 minuts i, segons informaven responsables de comunicació, d'aquí

a uns mesos ja s'arribarà als 2,40 minuts. «Els usuaris no hauran d'esperar més de dos minuts que passi el proper tren».

Ara TMB retirarà els combois vells de la línia 4, on encara hi ha 24 trens de la sèrie 1100, un model posterior al de la sèrie 1000. TMB anirà retirant progressivament aquests trens durant els propers quatre anys, amb l'objectiu de renovar també completament la flota d'aquesta línia.

pidesa ja que estaven formats per dues composicions de dos cotxes motors i un remolc al mig, i això permetia oferir servei només en una part d'aquest tren quintuple si hi havia una incidència. Per aquest jove que fa sis anys que

treballa a TMB, «en els trens de la sèrie 1000 tot estava pensat perquè estigués a l'abast del maquinista». A més, la cabina de conducció dels trens vells «ofereix més intimitat: no es veuen els viatgers com passa en els cotxes de la

sèrie 5000». A Álvarez sembla que no el compensin alguns dels avantatges dels models nous, com per exemple que els vidres de la part davantera són més grans.

Perquè els 1000 poguessin oferir servei du-

rant tres dècades, TMB va haver de fer algunes millores, com ara instal·lar-hi aire condicionat o preparar-los per a la conducció automàtica.

Possiblement, cap usuari de la línia 5 sabia que ahir era l'últim cop que

pujaria en aquests trens d'aspecte atrotinat. Però potser podran tornar a veure aquests trens, ja que TMB restaurarà un conjunt de dos cotxes motors i un remolc que passarà a formar part del «material històric» del futur museu.

### CRONOLOGIA L5

**1959**

► Es posa en funcionament un tram d'una mica més de 2 quilòmetres. El trajecte és de cinc estacions: Sagrera, Congrés, Maragall, Virrei Amat i Vilapiscina. Aquest va ser el primer tram inaugurat de la L5, tot i que a la pràctica era com el de la L1.

**1967**

► Es prolonga 700 metres cap a l'est per incorporar l'estació d'Horta.

**1969**

► S'obren set estacions més: Collblanc, Badal, Plaça de Sants, Sants Estació, Hospital Clínic i Diagonal.

**1970**

► La L5 es completa amb les estacions de Verdader, Sagrada Família, Hospital de Sant Pau, Camp de l'Arpa i Sagrera.

**1973**

► Entra en funcionament l'estació de l'Hospitalet.

**1976**

► S'inaugura l'estació de Cornellà de Llobregat.  
 ► A mitjan anys 70 totes les circulacions de la L5 es feien amb trens dobles de la sèrie 1000.

**1983**

► Entra en funcionament Cornellà Centre.

**1988**

► Remodelació integral: canvi de seients, substitució de finestres i es pinta de nou la carrosseria