

REMODELACIÓN DE UN TRANSPORTE EMBLEMÁTICO

El teleférico podrá llevar 2.900 viajeros cada hora

La atracción de Montjuïc funcionará como los telesillas para esquiadores

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

El nuevo teleférico de Montjuïc se parecerá muy poco a la atracción original inaugurada en 1969 y fuera de servicio desde octubre del 2004 para remodelarlo íntegramente. La reforma, que está ya en la recta final de cara a reabrir el popular transporte la próxima primavera, hará que este funcione con el mismo sistema que los telesillas de las estaciones de esquí, lo que unido a la mayor capacidad de las cabinas, permitirá doblar con creces su capacidad. Que pasará de 1.200 a 2.900 pasajeros por hora.

El nuevo sistema monocable se diferencia del anterior en su movimiento unidireccional continuo, como un carrusel (en el anterior, unas cabinas iban en una dirección y otras en la contraria). Aunque la función del teleférico es de atracción turística antes que de transporte de viajeros, la velocidad media se incrementa de 2,5 a 3,5 metros por segundo, con una punta máxima de 5 metros por segundo (18 kilómetros

por hora). El intervalo de paso de las cabinas será solo de 9,70 segundos y la duración del viaje en cada sentido se reducirá de 5 a 3,5 minutos.

El motor eléctrico que mueve el sistema se ha instalado ya en la estación inferior, ubicada junto a la del funicular, en la avenida de Miramar. Esta parada, similar en su diseño al de una estación alpina, acogerá también dependencias administrativas de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), la empresa que gestiona y explota el teleférico.

La estación intermedia se mantiene junto al mirador del Alcalde, pero también cambia por completo. Tendrá dos plantas y ya se ha acabado la estructura de la primera, un gran almacén en el que se guardarán las 54 nuevas cabinas, de color gris y con capacidad para 8 personas (el doble que en las antiguas).

ABIERTO TODO EL AÑO # Otra novedad es que las cabinas -dos de las cuales están adaptadas para discapacitados- son cubiertas, lo que permitirá funcionar los 12 meses del año y con lluvia. De cara al verano cuentan con un sistema de refrigeración natural a través de unas aperturas laterales que se pueden regular. La estación está preparada para la futura bifurcación de la línea hacia los jardines de Forestier, frente al nuevo hotel de Miramar, donde conectará con el tramo que llega al puerto.

La tercera y última parada, la superior, se ha sacado fuera del recinto del castillo para preservar el patrimonio histórico de la fortaleza. Para mantener la cota de altura que tenía en el baluarte se está construyendo a 12 metros sobre el suelo, sostenida por un soporte inclinado que refuerza su imagen futurista.

Los siete antiguos soportes (pilonas) que aguantan la catenaria han sido sustituidos por 12 nuevas torres, con una altura máxima de 26 metros. El desnivel entre la estación superior y la inferior se ha reducido de 99 a 84 metros. =

Trabajadores especializados en la alta montaña

►► La empresa que está instalando el nuevo sistema de funcionamiento es la multinacional Leitner, creada en 1888 en el Tirolo italiano y especializada en instalaciones de transporte por cable (está reformando también el funicular del Tibidabo). Para construir la estructura y las torres se ha contratado a operarios especializados en infraestructuras de alta montaña, que están experimentando una nueva sensación ante las moderadas temperaturas de Barcelona. La instalación será de última tecnología y estará adaptada a la nueva reglamentación europea.



►► Un operario especializado en instalaciones alpinas trabaja sobre la estación superior, el pasado viernes.

1: HIRAN NAZARI



►► Estructura interna de la estación inferior, donde los viajeros subirán a las cabinas



►► La estación superior, junto al castillo, sostenida por un soporte de hormigón y otro metálico inclinado.