

Barcelona, 28 de octubre de 2023

## La línea Barcelona-Mataró cumple 175 años: una mirada al pasado, presente y futuro de esta línea



*Repasamos la situación actual y retos de futuro de la línea del Maresme*

*Mayor capacidad y fiabilidad para mejorar la calidad del servicio*

*Es necesario empezar a planificar nuevas infraestructuras ferroviarias a largo plazo*

El próximo 28 de octubre se cumplen **175 años desde la puesta en servicio de la línea Barcelona-Mataró**, lo que supuso la llegada del ferrocarril convencional a la Península Ibérica. Si bien es cierto que a lo largo de este tiempo la línea ha sufrido algunos cambios (duplicación de la línea en 1899, electrificación en 1948 y modificación del recorrido en Barcelona a partir de 1989), la mayor parte del trazado ha permanecido intacto.

Con este comunicado, repasamos el estado actual de la línea y el futuro de la red ferroviaria en el Maresme.

### **El corredor con más personas usuarias de la red de Cercanías**

Según datos del Plan de Cercanías, **la línea del Maresme transporta a diario 117.000 personas**, con intervalos de paso medios de 15 minutos cada día, si bien en hora punta podemos llegar a encontrar intervalos de 6 minutos, ¡dando una capacidad durante esta franja de hasta 5.000 personas por hora y sentido! Además, **la estación de Mataró es la que tiene mayor afluencia de viajeros fuera del núcleo de Barcelona**, ¡con 18.082 personas usuarias diarias!

Con el aumento de la demanda en esta línea (especialmente a partir del cambio de recorrido en la ciudad de Barcelona en 1989, y la creación de la red de servicios de “Cercanías”, cuando la demanda se dobló gracias a una mejor organización, información y frecuencia), **ha pasado a tener un tratamiento más de metro que de ferrocarril convencional**, haciendo que todos los trenes se detuvieran en todas las estaciones. Esto ha supuesto un incremento de oferta en las estaciones intermedias y una explotación más sencilla. Además, la apertura progresiva de nuevos apeaderos (el último, el de Cabrera de Mar - Vilassar de Mar en 2003) ha reducido el tiempo de acceso a las estaciones.

Por el contrario, esta remarcable mejora del servicio ha contrastado con un ligero aumento del tiempo de viaje, haciendo que el trayecto entre Barcelona y Mataró se realice en 36 minutos, mientras que los servicios semidirectos entre la capital catalana y la del Maresme se habían llegado a realizar en 26 minutos. En cualquier caso, **los tiempos de viaje actuales son mucho mejores que cuando se inició el servicio, en 1848, cuando el trayecto tardaba 60 minutos.**

No se puede olvidar que, como bien sucede en toda la red de Cercanías, la línea del Maresme también sufre muy a menudo retrasos e incidencias, sobre todo debidos a **la existencia de vía única entre Arenys y Maçanet**, que amplifica las afectaciones en caso de incidencia; **la congestión ferroviaria en la estación de Hospitalet**, terminal actual de todos los servicios de esta línea por el lado Barcelona debido a las obras que se están realizando en el R4 sur, y **el efecto contagio en caso de incidencia grave en algún punto de la red**, especialmente si sucede en el núcleo central de Barcelona. En este sentido, pedimos que se mejore la gestión de la información de cara a los usuarios, a fin de poder organizar mejor su desplazamiento y generar más confianza en el sistema.

### **El aumento de capacidad: elemento clave para seguir creciendo**

Actualmente, la línea del Maresme tiene previstas algunas actuaciones de mejora en su trazado, a fin de dar un mejor servicio a la ciudadanía. De entrada, se destaca el **alargamiento de andenes de la estación de Arc de Triomf**, actualmente en ejecución. Esta actuación permitirá el uso de trenes de hasta 200 metros en el R1, con una capacidad para vehículo de hasta 922 plazas.

También cabe mencionar la **implementación del sistema de seguridad ERTMS nivel 2** entre L'Hospitalet y Mataró, también en una fase muy avanzada de ejecución, que permitirá una mejora de capacidad en el túnel de Plaza de Catalunya, sobre todo en caso de congestión ferroviaria.

La puesta en servicio de la **estación de La Sagrera**, previsto para 2026, también supondrá un revulsivo de esta línea, donde las personas usuarias podrán enlazar con la R2, la L9/L10 de metro (y la L4 en un futuro), servicios regionales, trenes de alta velocidad y autobuses de largo recorrido, y con la L1, L5 de metro, R3 y R4 de cercanías y autobuses interurbanos en la estación de Sagrera-Meridiana.

En cuanto a la accesibilidad, también cabe destacar la **remodelación del apeadero de Ocata**, en un estado muy avanzado de obras, y muy especialmente la **reforma de la estación de Mataró**, que supondrá una mejora de la capacidad de la estación, tanto en lo que se refiere al estacionamiento de trenes como de flujo de personas usuarias, una mejor accesibilidad y un excelente ejemplo de integración del ferrocarril en la trama urbana.

## ¿Nuevas infraestructuras ferroviarias en el Maresme?

Más allá de las obras en curso y programadas a corto plazo en la R1, cabe pensar también en actuaciones a medio y largo plazo.

En primer lugar, **es necesario plantear de manera urgente la duplicación entre Arenys de Mar y Blanes**, para evitar los problemas de capacidad y de amplificación de incidencias que actualmente ocurren en este tramo. En este sentido, es necesario seguir un modelo similar al que se está haciendo para el R3: planificación por tramos, empezando por los más sencillos de ejecutar y terminando por los que tienen una mayor complejidad técnica.

Por otra parte, en un futuro habrá que planificar nuevas infraestructuras ferroviarias en la comarca. En este sentido, es necesario plantear la variante por el interior de la comarca como una segunda línea, paralela a la existente, que sirva especialmente para mejorar los tiempos de recorrido entre Barcelona, Mataró y el Alt Maresme.

**Desde la PTP no apostamos, en ningún caso, por un traslado de la línea actual al interior**, ya que el trazado actual debe seguir sirviendo a los núcleos de las poblaciones de costa, como lo ha seguido haciendo en los últimos 175 años. Sin embargo, **es necesario invertir más en mecanismos de protección contra fenómenos meteorológicos extremos**, como se ha realizado recientemente entre Cabrera de Mar y Mataró.

### Una mejor coordinación administrativa para un mejor servicio

También pedimos una mejor coordinación entre administraciones para garantizar un servicio digno para la ciudadanía. Este hecho ocurre, por un lado, por la intermodalidad: **las estaciones deben convertirse en hubs de conexión entre el tren, el autobús y la bicicleta**, para dar un servicio competitivo también a las poblaciones del interior y los barrios más alejados de la estación, teniendo en cuenta el proyecto de pacificación de la N-II, actualmente en fase de redacción del proyecto constructivo. Es necesario un entendimiento entre el Departamento de Territorio, Adif y los ayuntamientos para hacerlo posible.

Por último, desde la PTP apostamos por la **creación de la oficina técnica de la R1**, que debería ser capitaneada por el Consejo Comarcal de El Maresme, que se encargue de hacer el seguimiento de los proyectos y obras de esta línea desde el territorio, siguiendo el ejemplo de la Oficina Técnica del R3.