

El nom propi de les estacions en el transport ferroviari urbà

Josep Moran, Xavier Roselló

DOI: 10.2436/15.8040.01.194

Resum

L'article exposa els criteris seguits en la denominació de les estacions de metro, tren de rodalies i parades de tramvia a la Regió Metropolitana de Barcelona, el procés de proposició i d'aprovació. Pren com a exemple el cas del Trambaix, inaugurat el 2004.

1. Antecedents

L'any 1997 va crear-se l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), consorci format per les administracions amb competències en matèria de transport públic:

- Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat
- Ajuntament de Barcelona
- Àrea Metropolitana de Barcelona, agrupació dels 36 municipis més propers al de Barcelona,

D'altra banda, l'ATM és l'Administració titular del tramvia, que va licitar-se i adjudicar-se l'any 2000, i va inaugurar-se l'any 2004.

Calia assignar noms a les diverses parades del Trambaix i del Trambesòs. I per fer això, abans calia establir uns criteris generals per a la denominació de les parades de tramvia que:

- s'adaptessin a las característiques d'aquest sistema de transport i
- fossin harmònics amb els noms de les estacions de metro ja existents en aquest moment o amb les que s'anessin construint en endavant.

Fins aquell moment, la normativa que existia per a la designació dels noms era l'establerta l'any 1984, que es referia tant a les estacions de metro com a les dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i que preveia no solament els noms de les estacions sinó també la introducció de les sortides a l'exterior. Aquella normativa establí el que segueix:

A l'hora de designar un nom per a una estació, s'hauran de tenir en compte diversos factors:

El nom de l'estació, que ha de permetre la localització de la zona on para el tren, s'ha de codificar pensant únicament en el «nom propi» del lloc de parada. Així, per exemple, caldrà tenir en compte el nom de les estacions anterior i posterior, altres noms d'estacions del conjunt de la xarxa o de la toponímia de la ciutat en general, evitant denominacions que per la seva similitud poguessin induir a confusions.

També cal tenir presents alguns criteris externs a la ubicació.

El nom de l'estació s'ha de reproduir a tots els esquemes i plànols de la xarxa; això implica que caldrà considerar de forma prioritària el criteri de la llegibilitat. És a dir, cal facilitar la lectura dels esquemes i facilitar la lectura des de l'interior del tren quan aquest entra a l'estació. Les estacions de les diferents línies que coincideixin en un mateix enllaç rebran una denominació idèntica per a reforçar i assegurar aquella idea d'enllaç.

En conseqüència:

- a) Pel seu caràcter toponímic, els noms propis s'escriuen en **català**.
- b) Sempre dintre de les normes ortogràfiques de l'idioma, s'escull la forma lèxica **més sintètica** possible.
- c) Els noms de les estacions es diferenciarien entre ells. El criteri de pertinència – **diferenciació**– ha de considerar-se com a **prioritari** respecte al criteri de designació de la ubicació.
- d) **S'evitaran** els noms que tinguin un significat **polivalent** i que puguin confondre's amb altres indrets de la ciutat.
- e) Les estacions de les diferents línies que coincideixen en **un mateix enllaç** rebran una denominació **idèntica**.

2. Criteris generals de denominació de les parades i estacions

A fi de disposar d'un assessorament lingüístic pertinent per a la denominació de les noves parades de tramvia i estacions de metro, l'ATM va signar un conveni amb la Universitat de Barcelona. Aquest assessorament lingüístic ha continuat fins ara per a les altres línies de tramvia (Trambesòs), les noves estacions de metro en construcció, principalment les de la línia L9 i la revisió de les estacions de Rodalies, arran de la transferència d'aquest servei a la Generalitat l'any 2010.

El responsable d'elaborar les propostes és el Dr. Josep Moran, professor del Departament de Filologia Catalana de la Facultat de Filologia, i el coordinador del projecte per part de l'ATM és Xavier Roselló.

Com a norma general, els criteris generals de denominació que van determinar-se són com segueix:

La denominació de les parades, baixadors o estacions dels transports ferroviaris de caràcter metropolità s'atindrà als principis d'operativitat i d'economia, i també ha de tenir en compte les recomanacions generals de les Nacions Unides (GENUNG) per als noms geogràfics, en el sentit que els topònims de caràcter històric formen part del nostre patrimoni cultural col·lectiu, de manera que han d'ésser preservats i dignificats quant a l'ús formal, és a dir, que les grafies siguin lingüísticament adients, d'acord amb la normativa de la llengua pròpia del seu territori.

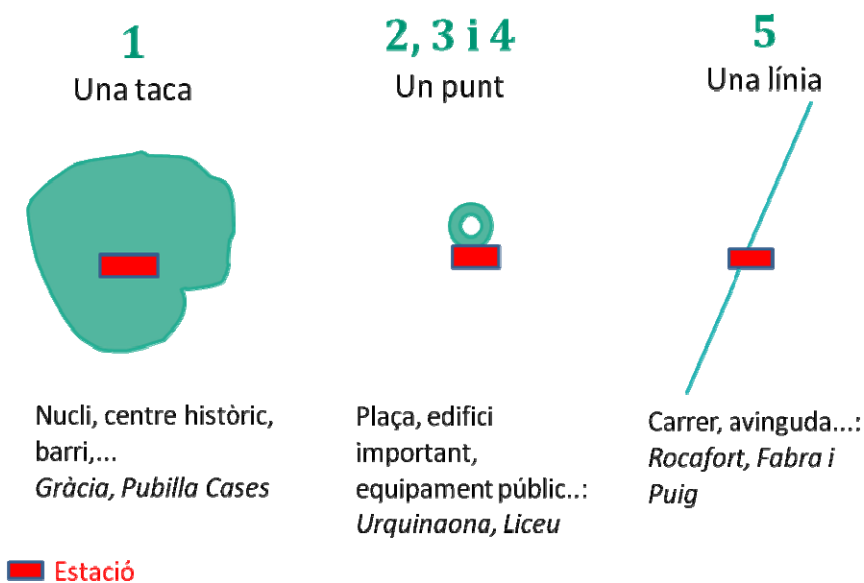
D'acord amb aquests principis es proposen les normes següents, exemplificades amb els noms d'estacions de metro o dels FGC existents, a fi que hi hagi un tractament anàleg i coherent per a totes les línies ferroviàries, tenint en compte que una norma s'aplica si les anteriors no han estat d'aplicació:

| | Criteri |
|----------|--|
| 1 | <p>S'adoptarà preferentment la toponímia tradicional de caràcter territorial:</p> <p style="text-align: center;"><i>Camp de l'Arpa</i> <i>Vilapicina</i> <i>Trinitat Vella</i> <i>La Floresta</i> <i>Molí Nou</i></p> <p>Si en l'àmbit d'un topònim tradicional hi ha més d'una estació, cal aplicar aquest nom a l'estació més propera al nucli o centre històric, per exemple: <i>Sant Andreu</i> en relació amb <i>Fabra i Puig</i> i <i>Torràs i Bages</i></p> |

| | |
|---|--|
| 2 | <p>Places molt importants, ometent-hi el genèric si és possible:</p> <p style="text-align: center;"><i>Catalunya</i> <i>Glòries</i> <i>Virrei Amat</i></p> <p>Però <i>Plaça de Sants</i>.</p> |
| 3 | <p>Edificis, conjunts arquitectònics o monuments importants i ben coneguts de caràcter públic:</p> <p style="text-align: center;"><i>Palau Reial</i> <i>Drassanes</i> <i>Arc de Triomf</i> <i>Verdaguer</i></p> |
| 4 | <p>Equipaments de caràcter públic de molta concurrència:</p> <p style="text-align: center;"><i>Hospital Clínic</i> <i>Mercat Nou</i> <i>Universitat Autònoma</i></p> |
| 5 | <p>Si hi manca algun dels elements anteriors, caldrà recórrer a la nomenclatura viària, és a dir, al nom de la via urbana on estigui ubicada l'estació; en aquest cas, si hi ha més d'una possibilitat per conjunció de vies, caldrà recórrer a la més important, sobretot si aquesta via urbana recull la toponímia tradicional:</p> <p style="text-align: center;"><i>Bogatell</i> <i>Diagonal</i> <i>Llacuna</i></p> |
| 6 | <p>No pot haver-hi homonímia ni ambigüitat en el nom de les estacions quant a la seva localització i sobretot respecte del nom d'una altra estació, d'acord amb el principi lingüístic que els topònims designen un element individual per a diferenciar-lo dels altres de la mateixa espècie.</p> <p>En el cas que sigui imprescindible que un mateix nom aparegui en la denominació de dues estacions, aquest nom haurà d'anar acompanyat d'un determinatiu particular per a cada estació si es tracta d'una mateixa línia, com ara:</p> <p style="text-align: center;"><i>Plaça de Sants</i> (L1 i L5) i <i>Sants Estació</i> (L3 i L5)</p> <p>o bé el determinatiu s'aplicarà a una estació solament en el cas que es tracti de línies diferents:</p> <p style="text-align: center;"><i>Gràcia</i> (FGC) i <i>Passeig de Gràcia</i> (L2 i L4, Renfe)</p> <p>Quan en un terme municipal hi hagi dues estacions diferents que duguin com a primer element el nom del municipi, per a la denominació de l'estació més pròxima al centre urbà podrà aplicar-se amb caràcter diacrític el terme <i>Centre</i> a l'estació més propera al centre urbà. Per exemple:</p> <p style="text-align: center;"><i>Cornellà Centre</i> (L5) i <i>Cornellà Riera</i> (FGC)</p> <p>Però no és convenient d'afegir-hi l'element <i>Centre</i> si només hi ha una estació o parada en el terme que dugui precisament el nom del terme, encara que en aquest terme hi hagi altres parades (però amb nom diferent). No hi pot haver, doncs, dues estacions diferents amb el mateix nom.</p> |

| | |
|---|---|
| 7 | <p>Hi ha d'haver un principi d'economia, és a dir, s'hi han d'eliminar els elements superflus. En algun cas, però, hi pot figurar més d'un element de referència si això és útil per a l'orientació de l'usuari. Per exemple:</p> <p style="text-align: center;"><i>Ciutadella / Vila Olímpica</i> <i>Magòria / La Campana</i></p> <p>Pel mateix principi d'economia, es pot ometre l'article davant dels elements que es refereixin a un nom comú, com ara:</p> <p style="text-align: center;"><i>Hospital Clínic</i> <i>Plaça de Sants</i> <i>Mercat Nou</i></p> <p>Però, d'acord amb les recomanacions del GENUNG esmentades, no és lingüísticament correcte d'ometre l'article que forma part d'un topònim tradicional, com ara:</p> <p style="text-align: center;"><i>(la) Sagrera</i> <i>(el) Clot</i> <i>(el) Poblenou</i></p> |
|---|---|

En termes geogràfics, l'aplicació dels criteris pot entendre's com la recerca d'una taca, un punt o una línia, en aquest ordre, més representatius de l'àrea servida per l'estació en qüestió.



3. La introducció de la barra vertical: una troballa

Respecte del signe gràfic que ha de relacionar els dos elements d'una estació, quan hi són, podem considerar d'antuvi tres possibilitats:

- **El guionet (-)**. No és recomanable, perquè aquest signe gràfic té una normativa molt precisa d'aplicació que no s'ajusta a aquestes denominacions.

- **La barra inclinada (/)**. Té l'inconvenient que segons el DIEC, s.v. *barra*, es tracta d'un "signe gràfic (/) que serveix per a indicar l'alternança o l'oposició dels dos termes que relaciona" i aquesta definició no s'ajusta a les denominacions a què ens referim.
- **La barra vertical (|)**, que no es troba subjecta a cap mena de normativa ortogràfica general ni de descripció normativa, de manera que no hi ha cap restricció d'ús. A més, aquest signe apareix en els teclats ordinaris pitjant les tecles <Alt Gr> i <1>, de manera que és d'utilització fàcil, i com que es tracta d'un element molt senzill, no en sobta la utilització.

Havent consultat aquesta qüestió amb el Sr. Josep M. Mestres, tècnic lingüista de l'IEC i coautor del llibre *Manual d'estil. La redacció i l'edició de textos* (Barcelona, 2a edició, 2000), ha suggerit d'aplicar la barra vertical per a aquesta mena de denominacions.

Aquest és el signe adoptat per a les estacions de doble denominació. La proposta ha fet fortuna i ara ja són nombrosos els casos en què ha calgut adoptar-la.

Artigues | Sant Adrià
Sant Pau | Dos de Maig
Guinardó | Hospital de Sant Pau
Sant Feliu | Consell Comarcal
Europa | Fira
Auditori | Teatre Nacional
Torre Baró | Vallbona

Aquesta solució vehicula la tendència forta a incloure informació en els noms de les estacions i parades.

4. El procés d'aprovació a l'Autoritat del Transport Metropolità

La Comissió de Nomenclatura està formada per representants de les administracions consorciades abans esmentades:

- Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat
- Ajuntament de Barcelona
- Àrea Metropolitana de Barcelona

Més les altres administracions implicades:

- la mateixa ATM
- un representant del Ministeri de Foment, per als temes d'infraestructura de Rodalies

I per representants dels operadors ferroviaris:

- TMB, Transports Metropolitans de Barcelona
- FGC, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- Tramvia Metropolità
- Renfe operadora

El procés d'aprovació d'un nom d'estació és com segueix:

- L'**expert en toponímia** elabora una proposta.
- Aquesta proposta es discuteix internament a la **Comissió de Nomenclatura**.
- La Comissió **comunica** la proposta al municipi afectat.
- El municipi mostra els seu **acord o disconformitat** amb la proposta i eventualment proposa una alternativa.
- La discussió continua fins a **assolir** un acord entre la Comissió i l'Ajuntament en qüestió.

- La **proposta s'eleva** al Consell d'Administració de l'ATM.
- Si hi està d'acord, el **Consell d'Administració** aprova definitivament el nom. Altrament el procés recomença.

5. Un exemple: el Trambaix

Per exemplificar el procés d'elaboració dels noms fins que s'aproven definitivament, s'exposa a continuació les alteracions que van sofrir les propostes dels noms de les parades del Trambaix.

L'Illa: Inicialment era *L'Illa Diagonal*, però l'Ajuntament de Barcelona va trobar confusori el mot *Diagonal*, perquè ja existien dues estacions de metro homònimes.

Sant Ramon: Nom concurrent amb *Torre Melina* i *Cardenal Reig*. Finalment va acceptar-se *Sant Ramon* perquè corresponia a una parròquia a cavall dels municipis de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat. Amb aquest nom va inaugurar-se, però més tard ha estat substituït per **Ernest Lluch**, en memòria del polític assassinat. Davant l'objecció de la Comissió de Nomenclatura que el nom no responia a cap referència territorial propera, l'Ajuntament de l'Hospitalet va denominar amb aquest nom, *Ernest Lluch*, un carrer de la rodalia, i així se satisfia un dels criteris esmentats més amunt.

Ca n'Oliveres: La proposta inicial, *El Fideuer*, va ser desestimada per l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat perquè va considerar-la un nom en desús.

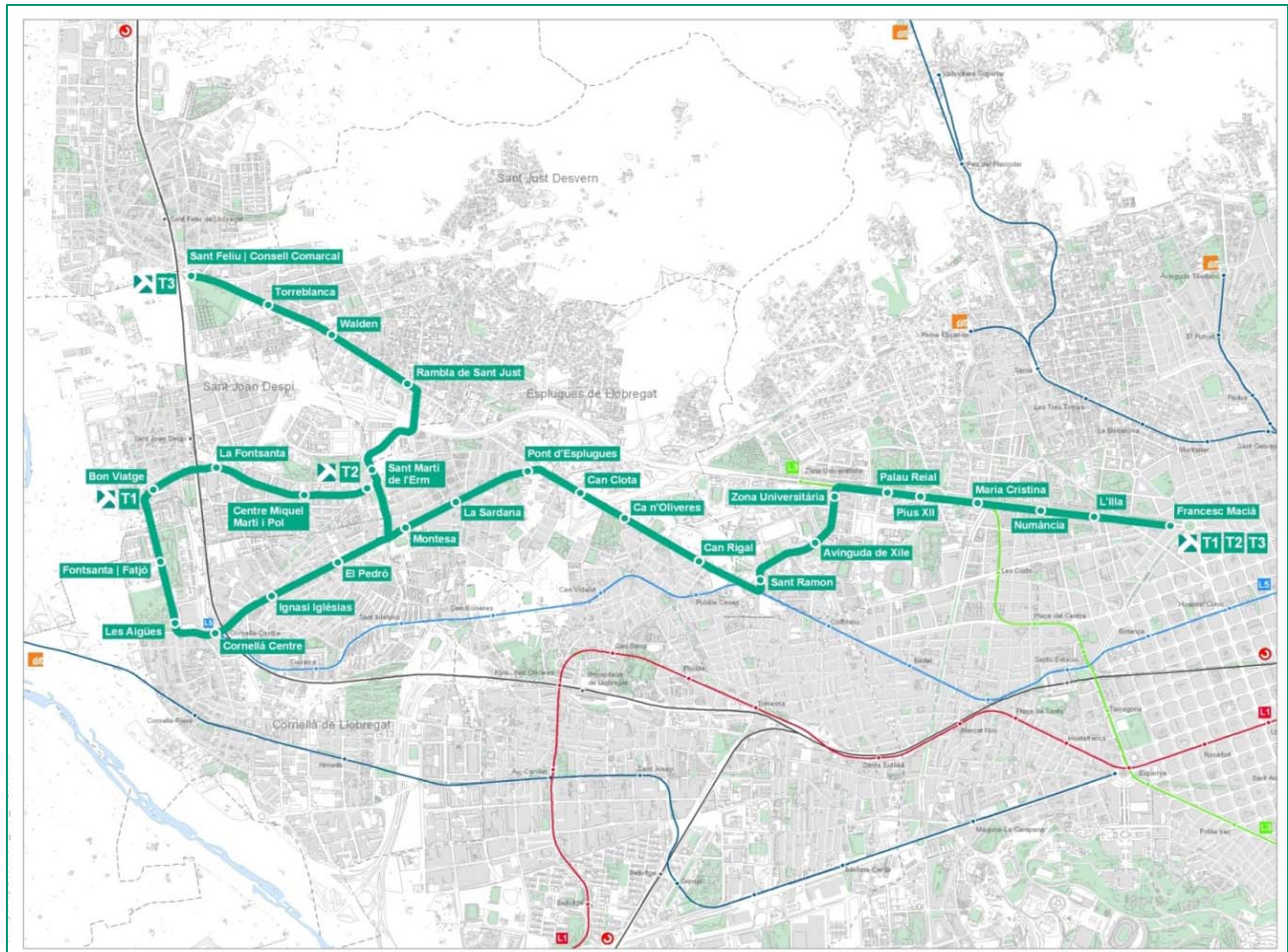
Les Aigües: La contraproposta de l'Ajuntament de Llobregat d'anomenar-la *Quatre Camins*, nom tradicional de l'indret, no va poder-se acceptar perquè ja hi havia una altra estació de FGC amb aquest mateix nom a la línia Llobregat – Anoià.

Fontsanta / Fatjó: La proposta inicial era *Can Fatjó*, però l'Ajuntament va considerar que el nom no denotava prou la zona servida i va sol·licitar l'actual en contrapartida.

Bon Viatge: La proposta inicial d'anomenar-la *Ca l'Armand* no va ser acceptada per l'Ajuntament de Sant Joan Despí, que va imposar *Bon Viatge*.

La Fontsanta: L'Ajuntament tampoc no va acceptar *Can Tusquets*, sinó que va demanar per a aquesta el nom de *La Fontsanta*, que és l'actual, quan inicialment s'havia previst per a la parada següent.

Centre Miquel Martí i Pol: En canvi, la proposta de *La Fontsanta* no li va semblar correcta a l'Ajuntament perquè calia ressaltar mitjançant el nom d'una parada de tramvia el nom d'un equipament municipal: *Centre Miquel Martí i Pol*.



Rambla de Sant Just: La proposta de *Can Modolell* va ser rebutjada per l'Ajuntament de Sant Just Desvern, que volia fer aparèixer el nom del municipi en alguna parada.

Torrelblanca: El nom *Torrelblanca* podia ser tant el d'aquesta parada com de la següent, i va optar-se per aquesta, per reservar un nom més específic a l'altra.

Sant Feliu / Consell Comarcal: Atès que el perllongament del Trambaix fins al centre de Sant Feliu de Llobregat s'ha posposat es va optar, responant a una petició municipal, perquè aquesta parada compartís el nom del municipi amb el del Consell Comarcal.

Josep Moran
 Professor del Departament de Filologia Catalana de la Facultat de Filologia
 Universitat de Barcelona
jMoran@iec.cat

Xavier Roselló
 Director tècnic adjunt de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)