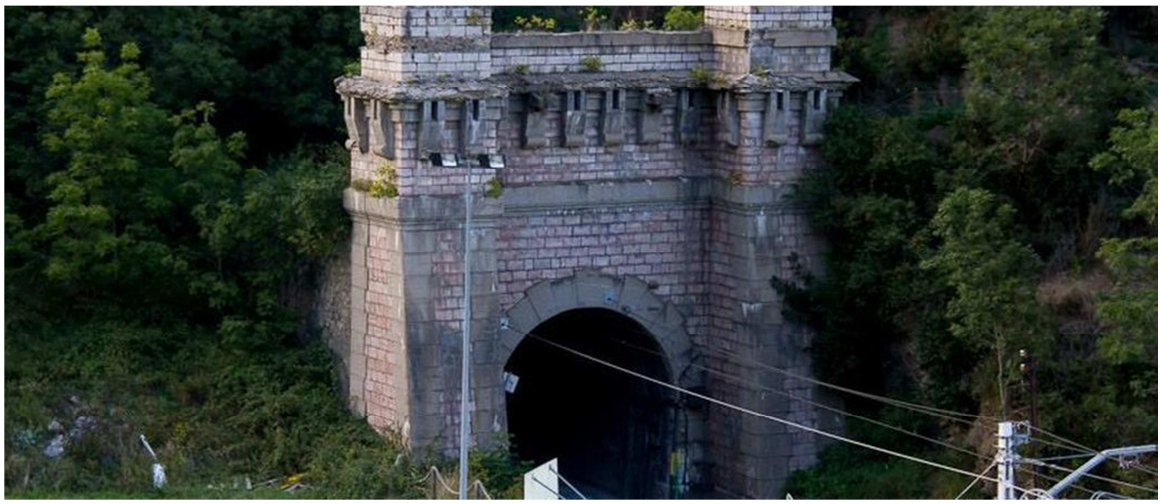
Nevasport, 22/06/20

Modificaciones en el Skitren de La Molina para la próxima temporada de esquí



Llegar a la estación de esquí de La Molina comportará 50 minutos más de viaje durante parte de este invierno para los que elijan hacerlo en tren. Adif ha comenzado las obras de mejoras en el Túnel de Toses y se alargarán hasta el mes de febrero obligando a interrumpir el servicio en este tramo y sustituirlo con autocares.

El Admistrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) inició el 22 de junio una actuación integral de **modernización del túnel ferroviario de Toses**, en la línea de tren R3 que conecta Barcelona y Puigcerdà. La inversión será de más de **9,5 millones de euros** y comportarán la revisión integral de la estructura de la galería, que enlaza Planoles y La Molina por debajo de la collada de Toses.

La rehabilitación pretende paliar los daños y patologías detectados en las inspecciones realizadas a cargo de técnicos especializados, tanto de ADIF como de empresas externas. La última de ellas se realizó el pasado mes de marzo. Así, se **llevarán a cabo trabajos** para la mejora del revestimiento actual y del drenaje longitudinal a ambos lados de la vía. De esta manera, se pretende garantizar la estabilidad y durabilidad de la estructura, la total disponibilidad y seguridad de la infraestructura, reducir las necesidades de mantenimiento y minimizar la probabilidad de **incidencias** con afectación al servicio. Además, se eliminará la **Limitación Temporal de Velocidad** existente actualmente.

Un túnel histórico y complejo

El túnel ferroviario de Toses, con una **longitud de 3.909 m.**, lo construyó la compañía Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia hace casi un siglo. En concreto se abrió en 1922 después de superar muchas dificultades técnicas, humanas y económicas de la época.

Es dentro del túnel donde se alcanza la máxima altura de la linea, con una **cota de 1.420 metros**. La pendiente es tan acusada que para permitir a las locomotoras de aquella época poder superarla, se tuvo que construir uno con una curva de 360° al que se bautizó por esa razón como el **Túnel del Cargol** (del caracol). Toda una singularidad que permite salvar 80 metros de desnivel en apenas 230 metros de trazado.

Dada la altura, se encontraron con una **meteorología** en la zona muy extrema. A lo largo de la linea se tuvo que perforar muchos túneles, que en el de Toses era de una longitud considerable (casi 4 km). Además se tuvo que electrificar toda la linea para poder hacer funcionar maquinaria, algo poco habitual en la época, pero que permitió que llegase la electricidad a aquellas latitudes del país

Aunque la linea de tren fue proyectada para otros menesteres, **los esquiadores** fueron unos de los grandes beneficiados, ya que se les acortó mucho el tiempo de viaje hasta la zona de esquí en La Molina. Hasta entonces el camino de los aficionados a la nieve se hacía en tren hasta Ripoll, y desde allí en vehículos o carros por carreteras sin asfaltar. Cuando se inauguró la estación de tren en La Molina (la más alta de toda la linea ferroviaria gestionada por ADIF), subían a pie, en carro o en vehículos el trayecto hasta el prado esquiable hasta que se inauguró la carretera.

Según informa Adif, actualmente la plataforma es de **vía única** sobre balasto. Está electrificado mediante catenaria compensada y equipado con bloqueo de liberación automático, teledirigido desde el Control de Tráfico Centralizado (CTC) de Barcelona, además de mando local, balizas del sistema ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático) y tren-tierra.

Se trata de una infraestructura **singular dada su ubicación a gran altitud** (unos 1.500 metros), su longitud, las condiciones climáticas y las desfavorables geología e hidrogeología de la zona. Entre estas problemáticas, destacan las filtraciones de agua, que originan patologías estructurales que afectan el revestimiento del túnel como consecuencia, entre otros, de los procesos de **hielo y deshielo**.

Descripción de las actuaciones

Según informa ADIF en un comunicado, para la reconstrucción del revestimiento, se plantea previamente la captación de las aguas de infiltración mediante drenes radiales de 3 m de longitud, a través de perforaciones en las que se introduce una tubería. El revestimiento se saneará hasta una profundidad de 25 cm a través de excavaciones de un metro ejecutadas bajo los cimientos. Dependiendo del estado de degradación del hormigón existente, la reconstrucción se realizará mediante hormigón proyectado y bulones.

Para la ejecución del drenaje longitudinal, se propone la realización de la cuneta en el lado derecho en las zonas de actuación. Por ello, habrá que demoler la cuneta existente y dar continuidad a la nueva. En el lado izquierdo, donde no se ha podido detectar la existencia de cuneta bajo el balasto, se plantea excavar la zanja necesaria

para la reconstrucción del revestimiento, y luego colocar una tubería rodeada con geotextil y grava. Esta tubería debe tener continuidad para desaguar.

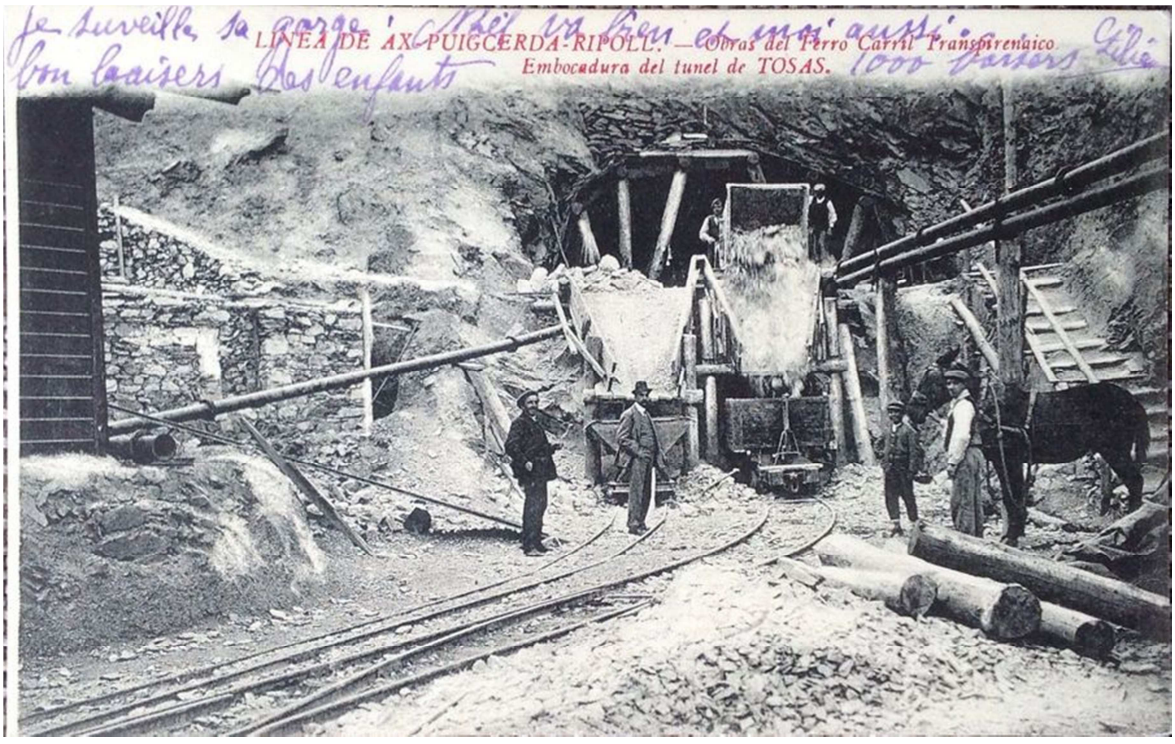
Además, se hará el saneamiento de zonas con riesgo de caídas de material y actuaciones especiales del tratamiento de la superficie exterior del arco, con inyecciones de cemento puntuales. Para poder llevar a cabo la reparación, habrá desmontar la vía (carril y traviesas), la catenaria y las instalaciones de seguridad, para su posterior reposición. Asimismo, se protegerá el cable de fibra óptica, que no puede quedar fuera de servicio.

Línea cortada hasta el 7 de febrero

Dada la complejidad del proyecto y la necesidad de actuar en el ámbito de la infraestructura ferroviaria, será necesario interrumpir el tráfico de trenes entre Ribes de Freser y Puigcerdà **entre el 22 de junio hasta el 7 de febrero** del próximo año.

Para facilitar la movilidad de los viajeros, Renfe ha establecido un servicio alternativo **por carretera** en este trayecto. Paralelamente, con la apertura de la frontera francesa, también se extenderá este servicio a la estación internacional de la Tour de Carol, en la Alta Cerdanya, desde donde se puede viajar a ciudades como Perpiñán, Toulouse de Languedoc y París.

En las estaciones de **Planoles, Urtx-Alp y La Molina** se modificará el punto de estacionamiento para hacer más ágil y rápida la subida y bajada de viajeros. ADIF y RENFE han reconocido que el servicio alternativo por carretera conllevará un incremento del tiempo de viaje de **unos 50 minutos**. Desde los municipios afectados, a pesar de lamentar este hecho, **aceptan el servicio provisional** porque esperan que las obras ayuden a mejorar la calidad del servicio ferroviario.



Obras de construcción del túnel de Toses