La delicada y larga rehabilitación del túnel de Toses pone de relieve una vez más la histórica precariedad de la línea entre Barcelona y Puigcerdà

Un año sin tren



LLIBERT TEIXIDÓ/ARCHIVIO

El tren de la R3, a su paso por Toses, antes de llegar al túnel que se está rehabilitando

SÍLVIA OLLER
Girona

Cuando finalicen las obras de rehabilitación del túnel de Toses, entre Ribes de Freser y Planoles, los vecinos del tramo pirenaico de la línea ferroviaria R3 entre Barcelona y Puigcerdà habrán estado más de un año sin ver pasar un tren. Un desprendimiento durante las obras de modernización del túnel este verano ha obligado a Adif a reprogramar el calendario para el restablecimiento del tráfico ferroviario entre Ribes de Freser y La Tor de Querol, que desde el pasado 22 de junio se realiza en autobús.

La previsión inicial era que el tren volviera a circular en febrero, pero no será al menos hasta mayo, una vez finalicen las obras de un túnel de 3,9 km que une las comarcas del Ripollès i la Cerdanya bajo la collada de Toses. El objetivo final es el de evitar desprendimientos en el interior, como el que en julio del 2019 hizo descarrilar un convoy con 35 pasajeros a bordo que resultaron ilesos. Adif, que invertirá más de 9,5 millones de euros en la mejora de este histórico punto negro de la red ferroviaria pirenaica, cambiará también la catenaria, que ya no será flexible sino de tipo rígida. A efectos prácticos eso significa que será más duradera y resistente y que requerirá menos mantenimiento.

"Si hemos llegado a esta situación es porque en su momento no se hizo el mantenimiento necesario", explica Montse Ayats, portavoz de la plataforma Perquè no ens Fotin el Tren, nacida en el 2013 con el fin de reclamar mejoras para una línea utilizada por motivos laborales, de estudio o para ir al médico.

Usuarios y alcaldes del territorio han denunciado históricamente la "dejadez" y falta de inversiones por parte de Fomento y Adif en esta línea que enlaza l'Hospitalet de Llobregat y La Tor de Querol, ya en territorio francés. El alcalde de Puigcerdà, Albert Piñeira, habla de "un déficit de inversión crónico" y explica que las aproximadamente tres horas de trayecto empleadas son las mismas que hace un siglo. "Si no es una línea fiable, segura, puntual o competitiva es muy difícil que sea una alternativa real al vehículo", añade Piñeira, que reclama primero el desdoblamiento ferroviario hasta Vic, luego hasta Ripoll y mejoras en el tramo Ripoll-Puigcerdà. La duplicación de la vía acortaría el tiempo de viaje y permitirá incrementar frecuencias.

El propósito de las obras es evitar desprendimientos como el que hizo descarrilar un convoy

De momento, solo se está avanzando en el tramo entre Parets del Vallès y La Garriga con obras previas a la duplicación de vía como la supresión de pasos a nivel. Es el tramo más maduro. Para el resto todavía no hay calendario. Los alcaldes del entorno de la carretera C-17, que une Barcelona y Ripoll pasando por Vic, exigen que el desdoblamiento de vía llegue hasta Ripoll. Su alcalde, Jordi Munell, lamenta la "lentitud" de este proyecto, una demanda histórica para vertebrar el territorio.

Los usuarios de la línea consideran que la R3 tiene todavía muchas asignaturas pendientes una vez se culminen las obras del túnel. Reclaman que se amplíe el número de frecuencias entre Vic y Puigcerdà, la renovación de la flota, trenes dobles en horas punta y una reorganización horaria que se adapte "a la movilidad del siglo XXI". "Es fundamental que las inversiones de nuevos trenes lleguen también aquí", afirma Ayats, vecina de Torelló, que antes de la pandemia utilizaba prácticamente a diario el tren para ir a trabajar a Barcelona.

Muchos vecinos de municipios por los que discurre la R3 dicen sentirse ciudadanos de segunda. "En otros lugares más poblados, probablemente se habría intentado acortar plazos, necesitamos el tren más que nadie ya que no tenemos transporte alternativo", explica Ayats. En Planoles, Toses, Alp o Puigcerdà habrán estado más de un año sin poderse subir al tren, ya que al periodo de obras en el túnel, que se alargará al menos once meses, les suman los meses de confinamiento durante los cuales no circuló la línea.

David Verges, alcalde de Planoles, municipio que tiene tres albergues en su término, considera imprescindible la comunicación ferroviaria entre Barcelona y el Pirineo. "Es un atractivo más para que la gente pueda afincarse aquí", explica. En el último año, a raíz de la pandemia, este municipio de la comarca del Ripollès ha sumado 50 nuevos vecinos.●

260 viajeros diarios

El tramo ahora en obras contaba, antes de la pandemia, con 260 viajeros al día. Toda la línea R3 la usaban de media unos 27.400 pasajeros, que la crisis sanitaria ha hecho reducir a la mitad, según datos de Renfe. Provisionalmente, un autobús cubre a diario el trayecto entre Ribes de Freser y Puigcerdà por la sinuosa collada de Toses, que aumenta en 50 minutos aproximadamente el tiempo de viaje. Según Renfe, de media toman ese bus unas 50 personas entre semana y 60 los fines de semana.