

La "Línea de la Nieve" sin quitanieves: el olvido crónico de la R3 cuando llega el invierno



La estación de la línea R3 de La Molina 1400, con 30 cm de nieve, este viernes. (Foto: Carles Rusiñol)

Mientras Adif despliega su Plan de Invierno a escala estatal, la conexión ferroviaria con el Pirineo catalán sigue sin maquinaria propia, dejando a miles de usuarios expuestos a cada episodio de nieve.

La línea de tren R3 de Rodalies de Catalunya, que conecta Barcelona con Puigcerdà y Latour-de-Carol, vuelve a situarse en el centro de la polémica.

Pese a ser la única línea ferroviaria del Estado que atraviesa **cotas de alta montaña en el Pirineo Oriental**, sigue sin disponer de una **máquina quitanieves asignada de forma permanente** en sus tramos más expuestos.

Una carencia denunciada desde hace años por la plataforma *Perquè no ens fotin el tren* y por **los ayuntamientos del territorio**, que vuelve a quedar en evidencia con la llegada de los primeros temporales de la temporada.



La R3 a su paso por Fornells.(Foto: Carles Rusiñol)

Según el **Plan Director de Medidas Preventivas de Invierno 2025-2026** de Adif, la entidad cuenta con **36 locomotoras equipadas con cuñas quitanieves** repartidas por toda la red ferroviaria española. De ellas, solo diez están asignadas a la red convencional de **ancho ibérico**, la misma por la que circula la línea R3.



La línea R3 en Toses cubierta de nieve desde hace 10 días. (Foto: Carles Rusiñol)

El problema **no es tanto la falta de medios como su distribución y disponibilidad real**. Fuentes sindicales y municipales señalan que, cuando la nieve afecta al tramo más crítico, entre Ribes de Freser y Planoles, **la maquinaria suele encontrarse en bases alejadas, como Barcelona o incluso fuera de Catalunya**.

Esta circunstancia provoca que, ante nevadas intensas, **la línea se vea obligada a interrumpir el servicio de forma preventiva durante horas o incluso días**, no por la imposibilidad técnica de limpiar la vía, sino porque **la quitanieves no llega a tiempo** antes de que el espesor acumulado haga impracticable la circulación.



Estación de Toses de la R3. (Foto: Carles Rusiñol)

El fantasma de la máquina de Ribes

Históricamente, la estación de Ribes de Freser contaba con una máquina quitanieves propia, lo que permitía una respuesta inmediata.

Sin embargo, hace años que esta maquinaria fue retirada, dejando a la comarca del Ripollès y la Cerdanya sin capacidad de reacción autónoma.

"Es la pescadilla que se muerde la cola", lamentan desde los ayuntamientos de la zona. "No invierten porque dicen que hay pocos pasajeros, pero hay pocos pasajeros porque el servicio no es fiable cuando más se necesita, que es precisamente en invierno por el turismo de esquí y las necesidades de movilidad de los vecinos".

"No se invierte porque hay pocos pasajeros, pero hay pocos pasajeros porque el servicio no es fiable cuando más se necesita, en pleno invierno y con el turismo de esquí en marcha", lamentan desde los ayuntamientos de la zona.

La situación de la R3 contrasta con la de otras infraestructuras de montaña. **El Tren Cremallera de Núria, gestionado por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), cuenta con sus propios sistemas de limpieza que le permiten operar en condiciones extremas.**



Estación de La Molina de la R3. (Foto: Carles Rusiñol)

Por el contrario, **la red de Adif en el tramo norte de la R3 queda a menudo aislada del resto del sistema** ferroviario, convirtiéndose de facto en una isla cada vez que los túneles se llenan de nieve.

Ante esta situación, diversas fuerzas parlamentarias han vuelto a exigir este mes al **Ministerio de Transportes la dotación de una unidad de limpieza permanente en el Ripollès**, una reivindicación recurrente que hasta ahora no ha encontrado respuesta efectiva.

Las propuestas planteadas van más allá de la incorporación de una máquina quitanieves. Incluyen también la instalación de **sistemas de calefacción en las agujas de las estaciones de montaña**, como **Toses o Puigcerdà**, para evitar la congelación de los cambios de vía,

uno de los problemas más habituales detectados en las auditorías de seguridad.



Estación de La Molina de la R3. (Foto: Carles Rusiñol)

La R3, una infraestructura centenaria atrapada entre la montaña y el abandono

La línea ferroviaria Barcelona–Puigcerdà, inaugurada de forma progresiva **entre finales del siglo XIX y la década de 1920**, nació con la vocación de vertebrar el Pirineo catalán y conectar la Cerdanya con el área metropolitana de Barcelona. A lo largo de su historia, la actual R3 ha sido una infraestructura clave para la movilidad cotidiana, el desarrollo económico y el turismo de montaña, pero también una de las más castigadas por la falta de inversión, la orografía compleja y las condiciones meteorológicas extremas. **Retrasos crónicos, cortes recurrentes y una infraestructura envejecida han alimentado durante décadas la polémica** en torno a una

línea que, paradójicamente, resulta esencial precisamente en los momentos en que más vulnerable se muestra: los inviernos de nieve en el Pirineo.

Mientras tanto, **los usuarios de la R3 siguen mirando al cielo con recelo cada vez que bajan las temperaturas.** Sin medios propios para afrontar los temporales, **la conocida como “Línea de la Nieve” continúa siendo, paradójicamente, la primera en quedar fuera de servicio cuando llegan los primeros copos.**