

Ripoll-Puigcerdà-París

Es compleixen cent anys de la inauguració del primer tram de la línia transpirinenca

Uneix Ripoll amb Ribes de Freser i es va completar, el 1922, fins a Puigcerdà i, el 1929, fins a la Tor de Querol

La línia transpirinenca és la més recta entre Barcelona i París

El tram ferroviari Ripoll-Ribes de Freser compleix el seu primer segle de servei, i ho fa en el marc d'una situació paradoxal. És una de les tres línies transpirinenques, l'oriental, i una de les cinc actuals que connecten per tren els estats espanyol i francès i, a més, és la línia més recta entre Barcelona i París. Això no obstant, és la línia més lenta i no hi ha trajecte directe, ja que calen enllaços a la Tor de Querol-Enveja i a Tolosa de Llenguadoc.

Les diferències amb el corredor ferroviari alt-empordanès són abismals. El tram sud-català del transpirinenc correspon a la línia R3 i uneix l'Hospitalet del Llobregat amb la Tor de Querol. El trajecte es fa amb entre tres hores i mitja i quatre hores. Entre Ripoll i Puigcerdà, hi ha set trens diaris i quatre que uneixen aquesta vila amb la Tor. Un cop a l'estació de la Catalunya del Nord, cal invertir quasi nou hores per arribar fins a París, amb parada a Tolosa. Per contra, el trajecte Barcelona-París amb alta velocitat es fa amb una mitjana de set hores.

La línia transpirinenca és una bifurcació de l'original, que unia Barcelona amb Sant Joan de les Abadesses, i que va ser creada per al transport del carbó d'Ogassa. A la primera, hi ha prevalgut sempre el transport internacional de persones i ha estat i és molt utilitzada pels qui van a esquiar a les estacions ripolleses i cerdanes –a Ribes, enllaça amb el cremallera de Núria–, pels excursionistes, pels visitants i pels estudiants d'aquestes comarques.

L'orografia i la climatologia fa que la línia del transpirinenc hagi estat des de sempre un tram ferroviari complicat. Això, juntament amb la falta de manteniment que s'ha produït, l'han dut en alguns moments a un deteriorament important i ha estat a la ratlla del tancament.

Aquesta situació va ser realment punyent la dècada del 1980. La mobilització social i política, però, va ser potent, i no només es va evitar el tancament, com va passar al tram Ripoll-Sant Joan, sinó que es va aconseguir una pla de xoc plurianual d'inversions que ha permès un cert reflotament.

Amós Miguélez, de l'associació Net i Bonic de Ripoll, va ser un dels primers que van alertar que l'Estat espanyol deixava agonitzar aquesta línia per fer inevitable el seu tancament. Gràcies a la seva capacitat de mobilització, Net i Bonic va aconseguir organitzar un trajecte en Talgo –en aquell moment el tren més modern de Renfe– entre Barcelona i París amb parades a cada estació on plantaven gladiols com a símbol de la reivindicació. Paral·lelament, els responsables polítics del Ripollès i la Cerdanya i, més endavant, d'Osona, van involucrar-se en la millora de la línia. En l'actualitat continua sent objecte de reivindicacions. Reduir el temps dels trajectes, desdoblant la via fins a Ripoll, evitar el tancament d'estacions com la de Torelló són algunes d'aquestes reivindicacions.

La celebració del centenari ha passat desapercibuda. Només s'ha fet una xerrada i un segell commemoratiu.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 08-06-2019, Pàgina 26

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/territori/article/12-infraestructures/1617374-ripoll-puigcerda-paris.html>