

La Vanguardia, 06/11/22

El tren de Puigcerdà llega al siglo de vida acumulando muchos déficits

Duplicar la vía, un taller en Ripoll y una estación en Torelló, entre las demandas



Un tren de la línea R3 a su paso por la Cerdanya; el trayecto hasta Puigcerdà desde Barcelona dura entre 2 horas y 50 minutos y 3 horas y 15 minutos, si no hay retrasos

El 3 de octubre de 1922, Puigcerdà se subía al tren, y hoy, un siglo después de aquella efeméride, muchos siguen pensando que esa línea, la R3, que conecta l'Hospitalet de Llobregat con Puigcerdà y La Tor de Querol, ya en suelo francés, sigue siendo del siglo pasado. El territorio habla de “déficit crónico” de inversiones y urge la duplicación de la línea, al menos hasta Vic, para hacer más “fiable, puntual y rápido” un trayecto que en el mejor de los casos supone unas tres horas de viaje.

La demanda no es nueva. El desdoblamiento se planteó por primera vez hace 40 años aunque ahora parece que va en serio: el tramo más avanzado es el de Parets del Vallès-La Garriga, donde las obras previas a la duplicación de vías, como la adecuación de estaciones situadas en ese tramo o la supresión de pasos a nivel, están en marcha, según el gestor de infraestructuras ferroviarias Adif.

Hace 40 años se empezó a hablar de duplicar la vía; hoy se trabaja en el primer tramo de 17 kilómetros

La llegada del primer tren a Puigcerdà supuso un punto de inflexión para el turismo, el impulso de los deportes de invierno y la prosperidad económica de una comarca eminentemente agrícola. La directora del Arxiu Comarcal de la Cerdanya, Erola Simon, explica que, en aquella época, la comarca era un

importante productor de materias primas como patatas que se cargaban en vagones para que pudieran llegar con relativa rapidez hasta los mercados. En 1925 el trayecto entre Barcelona y Puigcerdà rondaba las cinco horas de media; hasta Ripoll eran unas dos horas, según explica el historiador Xavier Oller. Y aunque el turismo de las familias burguesas de Barcelona ya existía, el medio de locomoción favoreció su movilidad. Hasta entonces el tren llegaba solo hasta Ripoll y el tramo en dirección norte se realizaba en carruaje, un trayecto zigzagueante y fatigoso.

El tren “también dio alas a la industria del esquí”, ya que permitía a los deportistas llegar a pie de pista, según explica Simon. Una afición que practicaban unos pocos. Dos años después de la llegada del tren se inauguraba el chalet del Centre Excursionista de Catalunya, el primer alojamiento del centro invernal de La Molina.

Pero esa línea tiene muchos deberes pendientes. La oficina técnica de la R3, creada en el 2020 y formada por entidades, empresas y representantes de la administración partidarios del desdoblamiento, cree imprescindibles cinco actuaciones en el quinquenio 2026-2030 del Plan de Rodalies.

Portbou, Irun y la Cerdanya

La línea que debía llevar el tren hasta Puigcerdà se empezó a gestar en 1904 cuando España y Francia firmaron un convenio en el que fijaron cuáles debían ser las principales líneas transpirenaicas, más allá de las de Irun y Portbou, según explica el historiador Xavier Oller. La de la Cerdanya, que quedó “varias veces desierta” por el elevado coste económico y la compleja orografía, es la única de las tres que se proyectaron en su momento que llega hasta Francia. La de La Pobla de Segur nunca alcanzó el país vecino, y la de Canfranc (Huesca) está cortada en su vertiente francesa desde 1970. Las obras del tren hasta la Cerdanya, que empezaron en 1911 por el túnel de Toses, se realizaron con maquinaria del momento, aludes controlados y a pico y pala. Oller explica que a los franceses aquella conexión les permitía llegar más rápido a los puertos de Argelia, entonces una colonia de aquel país.

En primer lugar, reclaman la redacción del estudio informativo de la duplicación de la vía del tramo La Garriga-Centelles para que el proyecto constructivo y la adjudicación de la obra estén listos cuando se desdoble el tramo Parets-La Garriga. Adif señala que ya se están haciendo esos estudios. También pide la creación de una nueva estación en Torelló, cerca de la carretera C-37, que ahorraría a los viajeros de la Garrotxa tiempo de viaje, así como un taller de mantenimiento y una zona de estacionamiento de la flota en Ripoll. Arnau Comajoan, de la oficina técnica, considera esta actuación “urgente” a corto plazo teniendo en cuenta el corte obligado por las obras de duplicación de vía. “Es urgente construir esos talleres en Ripoll para garantizar que en verano habrá trenes de La Garriga hacia el norte”, afirma.

La reapertura de vías desviadas en Toses y Campdevàrol para ampliar la capacidad de la infraestructura y la rehabilitación de la conexión entre Puigcerdà y La Tor de Querol-Enveig, con vía de ancho europeo que permitiría

a los servicios operados por la compañía francesa SNFC tener la cabecera sur en Puigcerdà, son otras de las demandas. El objetivo es que la estación de Puigcerdà sea un nodo de comunicaciones.

El Consell Comarcal de la Cerdanya, el Ayuntamiento de Puigcerdà y otros entes locales del Ripollès y Osona han hecho suyas estas demandas aprobando varias mociones para mejorar una línea que, en el 2021, usaban a diario 23.300 viajeros (27.400 antes de la pandemia). Vic es la estación más transitada con 4.410 pasajeros al día. Toses, la que menos, solo recibe unos 6 de media, según datos de Renfe. “El desdoblamiento es una demanda histórica de todo el territorio por el que discurre la línea”, subraya el alcalde de Puigcerdà, Albert Piñeira. Pero desde la oficina técnica no prevén que esta actuación hasta Vic, que reduciría el tiempo de trayecto y mejoraría la fiabilidad de la línea, pueda ser realidad antes de 2032.

La R3 tiene 23.300 viajeros diarios; la estación de Vic es la de más tráfico, con 4.410, y Toses solo recibe 6

Hoy, los retrasos que sufren los pasajeros están al orden del día. “Solo si es fiable y se acorta el tiempo de viaje será una verdadera alternativa al vehículo privado”, apunta Piñeira, que pide también completar el traspaso de Rodalies a la Generalitat “para tener una línea del siglo XXI”. La Generalitat solo tiene competencias para fijar horarios y frecuencias; las obras van a cargo de Adif.

El último incidente tuvo lugar la tarde del viernes. Los pasajeros que hacían el trayecto Barcelona-Puigcerdà denunciaron en las redes sociales que el maquinista pretendía dejarlos en Ribes de Freser porque había acabado su jornada laboral. La línea se vio afectada por una avería, y el viaje, que en parte tuvo que efectuarse en autobús, tardó hasta seis horas en hacerse. La situación provocó la rebelión de los pasajeros, que finalmente consiguió que el maquinista siguiera hasta Puigcerdà.

Fuentes del gestor de infraestructuras ferroviarias califican de “prioritaria” la duplicación de vías “para mejorar la calidad del servicio y aumentar los tráficos” y añaden que tienen en ejecución diez proyectos en la R3 por un importe de 97,7 millones de euros. El grueso de esta cifra se lo lleva el tramo de 17 kilómetros entre Parets y La Garriga, cuyas obras se licitaron en verano del 2021 por 66 millones de euros. Adif recuerda las obras recientes de mejora del túnel de Toses, que une el Ripollès y la Cerdanya y subraya que el plan del Ministerio de Transportes para la mejora de la R3 incluye también actuaciones en el sistema de electrificación entre Parets y Taradell o la redacción de la duplicación del tramo Vic-Centelles. Son obras en el tramo sur y medio de la línea que redundarían en todo su recorrido, ya que permitirían aumentar los tráficos y reducir el tiempo de viaje también para los usuarios de las comarcas pirenaicas, para quienes desplazarse en tren se convierte en muchas ocasiones en una odisea.

Los que lo usan a diario para ir a trabajar, como Elena Solà, sufren sus inconvenientes: retrasos, lentitud, exceso de paradas y escasa confortabilidad.

“Los convoyes de asientos duros y sin mesas para el ordenador no están pensados para los que vamos a trabajar”, afirma esta vecina de Sant Joan de les Abadesses que hace 11 años que realiza el trayecto entre Ripoll y plaza Catalunya. “Cuando regreso, si no voy a Sants, ya no me puedo sentar”, afirma. Las obras en la Sagrera han supuesto además la supresión del *tren bala*, entre Barcelona y Puigcerdà que paraba solo en Granollers, Vic y Ripoll y tardaba unas 2 horas y 30 minutos. Ahora el viaje se alarga media hora más. “El tiempo de viaje es un handicap que enfría el uso de esta línea”, explica Frederic Abelló, presidente de la Associació Ceretània.

La plataforma Perquè no ens Fotin el Tren, nacida en Osona hace una década, reclama el desdoblamiento completo hasta Vic “y alargarlo hasta Torelló”, más oferta de trenes y que los horarios de los regionales franceses que salen de La Tor de Querol (donde llegan cuatro trenes diarios de la R3) en dirección a París estén coordinados con los de Renfe. “Es el único tren nocturno hasta París”, recuerda Marc Janeras, portavoz de la entidad, que lamenta los “años de dejadez” en una línea que, asegura, se ha visto perjudicada por “la fiebre del AVE”.