

Tres horas de quejas en el tren de Barcelona a los Pirineos: “No sabes cuándo sales ni cuándo llegas”

Viajeros de la R3 de Renfe lamentan los retrasos continuos en la línea centenaria, a pesar de las grandes inversiones anunciadas en la infraestructura ferroviaria

Los viernes por la tarde es sinónimo de problemas para muchos pasajeros que salen desde Barcelona hacia los Pirineos en tren. Estudiantes, trabajadores y turistas se aprietan en el vagón para bajar en alguna de las 35 paradas de la línea R3 de Rodalies de Renfe, que conecta L’Hospitalet de Llobregat con La Tor de Querol. El pasado 4 de noviembre, los viajeros del tren de las 16.30 tuvieron que realizar un tramo de la ruta en autobús debido a una avería en el sistema eléctrico; también estuvieron retenidos en la parada de Ribes de Freser porque el maquinista había cumplido sus horas de conducción diarias. Después de reemprender la marcha, llegaron a Puigcerdà a las 22.30, con tres horas de retraso. Tardaron el doble de lo normal.

Este episodio se suma al largo historial de incidencias que pesa sobre el servicio de Renfe en Cataluña, acechado por el mal estado de la infraestructura, los tramos con velocidad limitada o las averías en las catenarias. Las incidencias son casi diarias. Y se complican más cuando hay tormentas, a veces con desprendimientos de rocas. Esta compleja red es gestionada entre la Generalitat, que fija horarios, y el Ministerio de Transportes a través de Renfe y Adif, que administran los trenes y las infraestructuras, respectivamente.

Entre las denuncias de abandono de los usuarios y los cruces de acusaciones entre administraciones, este año se han puesto 3.000 millones de euros sobre el paisaje ferroviario catalán, entre presupuesto estatal y autonómico, que comienzan a materializarse tras años sin ejecuciones en Rodalies, Metro de Barcelona y Ferrocarriles de la Generalitat. Mientras los pasajeros tardan en notar en su día a día estos grandes proyectos, fuentes de Adif defienden que “en el corto y medio plazo” se notarán las obras iniciadas en varios puntos de la red de Rodalies para aumentar la capacidad de tráfico de las vías y reducir los tiempos de viaje.

La escena del 4 de noviembre, viernes, le resulta muy familiar a Alejandra Calzadilla. Este año tuvo que ir desde Puigcerdà hasta la misma parada de

Ribes a buscar a su madre en coche: se había quedado tirada con otros pasajeros de la R3 tras una avería. Esta trabajadora de un comercio local cambió al autobús desde que se mudó al pueblo pirenaico: “A la mínima que se retrasa dos minutos el conductor, te llama y te avisa. Eso en el tren es impensable”, comenta la vecina. Ahora solo usa el tren para viajar por Francia. Para ella, es otro mundo: “Los asientos no son duros, las pantallas funcionan y hasta hay cargador para el móvil”.

Adif indica que la mejora “prioritaria” de la R3 es el desdoblamiento de vías entre las estaciones de Parets del Vallès y La Garriga, un tramo de 17 kilómetros entre Barcelona y Vic, las estaciones más frecuentadas. La obra absorbe más de la mitad de los 98 millones de euros que la empresa ejecuta actualmente en proyectos de esta línea (también incluye cambios en la red eléctrica y en el acceso de las estaciones). Transportes estudia prolongar la duplicación hasta Vic, pero Adif no concreta el calendario más allá del plan Rodalies 2020-2030.

Lo que más afecta es lo que sucede más cerca. Para no perderte nada,

La otra asignatura pendiente es la modernización de los puntos de velocidad limitada donde los trenes circulan más lentamente por seguridad. Adif no concreta cuántos de estos tramos necesitados de obras hay en la R3 actualmente, pero defiende que se han hecho reformas recientes, como la del túnel de Toses, en 2020, que ha permitido que el tren pase de circular a 30 a hacerlo a 100 kilómetros por hora.

El número y el estado de los trenes son el otro pilar para la mejora del servicio. Renfe asegura que en tres años realizarán una gran renovación en su flota con una inversión de casi 1.000 millones de euros. Se sustituirán 56 trenes de Rodalies defectuosos (el 20% de los 270 actuales) e incorporarán 45 (un 16% más).

Nuria Hernando es una de las 24.000 usuarias de la R3. Lo es desde hace 2 meses, cuando empezó la carrera de Medicina en la Universidad de Vic. La estudiante, de 18 años, asegura que cae rendida en la cama a las 10 de la noche. Para comenzar sus clases a las 8.30 tiene que levantarse a las 5.50, para coger el tren de las 6.20 desde el barrio barcelonés de Torre Baró. Podría esperar el tren de las 7.20, pero este “nunca llega a la hora”, explica. “Para no ir agobiada, porque nos bajan la nota si llegamos tarde, tengo que coger el de las 6.20”. Y añade: “Con un tren más entre las siete y las ocho sería feliz. No me importa hacer una hora de trayecto, pero hay pocos trenes y al final es inhumano”.

En la misma franja de las 7.00, Núria Gil realiza el recorrido inverso. En los seis años que lleva desplazándose a su trabajo como educadora social, afirma que debe cargarse de paciencia en sus retrasos diarios de media hora, sumando ida y vuelta: “Lo raro es que el tren llegue puntual. No sabes cuándo sales ni cuándo llegas”. Renfe se aferra a que sus trenes presentan un índice de puntualidad media del 90% —a partir de los tres minutos se considera que el tren va con retraso, según la compañía—, aunque la percepción de los usuarios y las quejas en las redes sociales distan de este porcentaje.

Aunque Gil no dispone de datos oficiales, tiene una estadística propia. Un programa de radio local la entrevistó durante dos meses para preguntarle cuál había sido su incidencia del día: “Sumamos cinco horas de retrasos en septiembre y octubre”. Antes de la campaña de abonos gratuitos de Rodalies, describe que había meses en los que le salía gratis el abono mensual: “Me devolvían todo el dinero por los retrasos de más de 15 minutos”. Muchos de los amigos de Nuria se han pasado al autobús porque “es más fiable y tiene más frecuencia, aunque no sea gratuito”. Ella lo descarta porque se marea y le resulta “muy incómodo para una hora de trayecto”.

La asociación *Perquè no ens fotin el tren* (Para que no nos quiten el tren) agrupa las luchas de usuarios de la R3 desde hace nueve años. Sus protestas han evitado el cierre de algunas estaciones, como la de Torelló. El portavoz Marc Janeras asegura que en la última década se ha acumulado “la falta de inversión estructural en Rodalies y la apuesta por la alta velocidad”. Para él, el principal reto de este medio de transporte es la “fiabilidad”: el número de usuarios habituales de la R3 este año es un 10% menor que en 2019, según Renfe.

Janeras cuestiona las estadísticas de Renfe. “El dato del 90% de puntualidad es insultante para los pasajeros”, denuncia. No obstante, como elementos positivos, destaca la extensión de la gratuidad del abono y las mejoras en el horario de la R3 en los últimos meses. Con todo, lamenta que los retrasos, la vía única y los tramos obsoletos son obstáculos que seguirán marcando esta década.