

LA SITUACIÓN DE RODALIES

Adif sostiene que el problema sufrido por un tren entre Manlleu y Torelló fue causado por un pantógrafo en mal estado, mientras que Renfe asegura que revisó la unidad el pasado 30 de septiembre.

La R3 sufre su tercer incendio en la catenaria en un año

compremsaiberica#biblioteca@puigcerda.cat

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
Barcelona

Los 60 viajeros de la R3 de Rodalies que circulaban entre Manlleu y Torelló sobre las 8.45 horas de ayer se vieron sorprendidos por un aparato incendio en la catenaria. El incidente provocó que los usuarios saltaran a las vías en un peligroso intento de ponerse a salvo. Dos de ellos resultaron heridos. La circulación de trenes quedó interrumpida prácticamente toda la jornada. Estaba previsto que se retomara el servicio a las 21.00 horas.

Un inquietante espectáculo que no fue tan novedoso para los habituales de la línea, puesto que es la tercera vez en poco más de un año que se produce un incendio en la catenaria en esta misma zona de la comarca de Osona. Sucedió el pasado agosto y en mayo de 2023, y en sendas ocasiones, como en el caso que nos ocupa, se hicieron virales los correspondientes vídeos en los que se ve el sombrero del tren en llamas.

¿Pero por qué se quemó la infraestructura? ¿Se puede evitar? ¿Qué debería hacer realmente el pasajero? Vayamos por partes, pero como avance, sepan los usuarios de Rodalies que, en estas circunstancias, y aunque el sentido común dicte lo contrario, el lugar más seguro es el interior del propio convoy.

Antes de entrar en cuestiones técnicas sobre el origen del problema, veamos el asunto desde el punto de vista del viajero y el maquinista. Para ello, este diario consultó a un conductor de Renfe que conoce bien tanto la línea como las normas en materia de seguridad. Explica que tanto él como sus compañeros ya tienen identificada esta zona de la R3 (L'Hospitalet - Puigcerdà) como un tramo «muy delicado en el que hay que ir suave». «Entre Torelló y Manlleu ya sabemos que tenemos que traccionar con calma para evitar las subidas de tensión. Si además coincidimos con un tren en una de estas estaciones, todavía tienes que ir con más cuidado», añade.

Mejor dentro que fuera

Si se produce un incidente como el de ayer, con llamas encima de un vagón a consecuencia de un problema en la infraestructura o el tren (más adelante iremos a las posibles causas), los viajeros de-

berían permanecer en el interior del vehículo hasta que se haya conseguido cortar la alimentación de electricidad, que no es lo mismo que atajar las llamas. De hecho, una cosa lleva a la otra. El caso es que, explica un experto que conoce bien los entresijos de trenes y vías, «el convoy funciona como una caja de Faraday», es decir, que protege de los campos eléctricos que se generen en su exterior. Lo mismo sucede con un avión, capaz de absorber el impacto de los rayos mientras que en el interior, los viajeros de la clase turista eligen sin sobresaltos entre pollo o pasta.

¿Pero qué le pide el cuerpo al neófito cuando intuye llamas? Lo lógico: huir. El problema es que eso incluye salir del tren. Pero ahí fuera, si todavía hay corriente, uno sí puede verse alcanzado mortal-

En estos casos, lo más seguro es permanecer dentro del tren, dicen los expertos

mente por una descarga, sobre todo si la catenaria cae al suelo. Al no haber interventores en los vagones (o muy pocos) y, en el caso de ayer, al tratarse de un tren de la serie 447 de Renfe que no dispone de megafonía cuando no hay electricidad, los viajeros abren manualmente las puertas y salen al exterior, sin que el maquinista tenga tiempo de advertirles de que eso es lo que no hay que hacer.

En resumen: si hay incendio en la catenaria, lo más seguro es permanecer en el interior del tren y, en cualquier caso, cambiar de vagón si el contacto crítico con la infraestructura queda justo encima de nuestros asientos y hay riesgo, como pasó ayer en la R3, de que el fuego abra un agujero en el techo.

El conductor no tiene tiempo material de avisar en persona an-

tes de que cunda el pánico. «Primero tienes que identificar por qué se ha detenido el tren. Desplegamos los retrovisores y observamos la parte de la catenaria que nos queda por delante. Si se mueve como una serpiente, mala cosa. Pero en este breve tiempo, los viajeros ya han decidido, y es normal, que lo más seguro es salir».

En cuanto a las causas del incendio de ayer, Gemma Aliaga, subdirectora de operaciones de red convencional noreste de Adif, fue muy clara en declaraciones a la prensa en la estación de Sants: «El origen ha sido una derivación del aislador del pantógrafo, que estaba en mal estado». Es decir, la culpa es del tren; de Renfe, operador que preferiría no bajar al fango has-

ta que el convoy pueda ser revisado en los talleres.

Lo que sí indicó Renfe a este diario es que el tren fue revisado el 30 de septiembre, hace una semana. El incidente similar de agosto, admitió Adif, se produjo por culpa de una lona impermeabilizante de un túnel. En el de junio de 2023, en cambio, se dio como razón una tormenta eléctrica. Sea cual sea el origen, las consecuencias son similares, con la línea cortada (es de vía única en todo este tramo) y miles de rutinas vitales afectadas.

El enganchón

El fallo, sea cual sea, bastó para producir lo que se denomina en argot ferroviario un enganchón (el mal encaje entre el pantógrafo y la catenaria), que es lo que derivó en un incendio que, de hecho, no es más que la electricidad desbocada buscando una salida natural, que en este caso es el propio oxígeno, con temperaturas elevadísimas que derrieten lo que encuentran a su paso. Lo que debería suceder en ese momento, sin embargo, según los expertos consultados por este diario, es que en la subestación eléctrica más cercana, la de Manlleu, que es la que alimenta el tramo afectado, debería saltar el diferencial.

Para que nos entendamos, es lo que sucede en casa cuando hay una sobrecarga. Hay un electrodoméstico que hace un mal contacto, con lo que el sistema eléctrico salta y la vivienda se queda a oscuras, sin energía; pero a salvo. Es, al fin y al cabo, una medida de prevención y protección. Hasta que no se da con el origen, el diferencial sigue saltando para evitar males mayores. ■



Imagen del convoy quemado de Renfe ayer por la catenaria entre Manlleu y Torelló.

Zowy Voeten