

TREN ENCARRILADO LAS REIVINDICACIONES PARA EL FERROCARRIL BARCELONA-PUIGCERDÀ

Alcaldes, empresarios, entidades y vecinos del Ripollès y la Cerdanya reclaman que el tren se ponga al día “de una vez por todas”

La línea del olvido

SÍLVIA OLLER / BÀRBARA JULBE
Girona

Ciento sesenta kilómetros es la distancia que existe entre Barcelona y Puigcerdà, y tres horas y tres minutos, en el mejor de los casos, es el tiempo que emplea el pasajero que opta por hacer la ruta en ferrocarril. Reducir el tiempo de recorrido es una de las principales reivindicaciones de un territorio, cuyos ciudadanos creen que su tren “no está a la altura del siglo XXI”. Los sectores empresarial, político y ciudadano del Ripollès y la Cerdanya señalan que esta infraestructura ha sido la “gran olvidada” durante todos estos años y piden a las administraciones

La excesiva duración del viaje es para muchos “una vergüenza y un insulto” que les resta oportunidades

que inviertan “de una vez por todas” en esta línea que llega hasta la estación parisina de Austerlitz. Mejorar la frecuencia, reducir el recorrido e incrementar la comodidad son algunas de las demandas. En definitiva, se trata “poner al día la línea”, explica el presidente del Consell Comarcal del Ripollès, Enric Pérez.

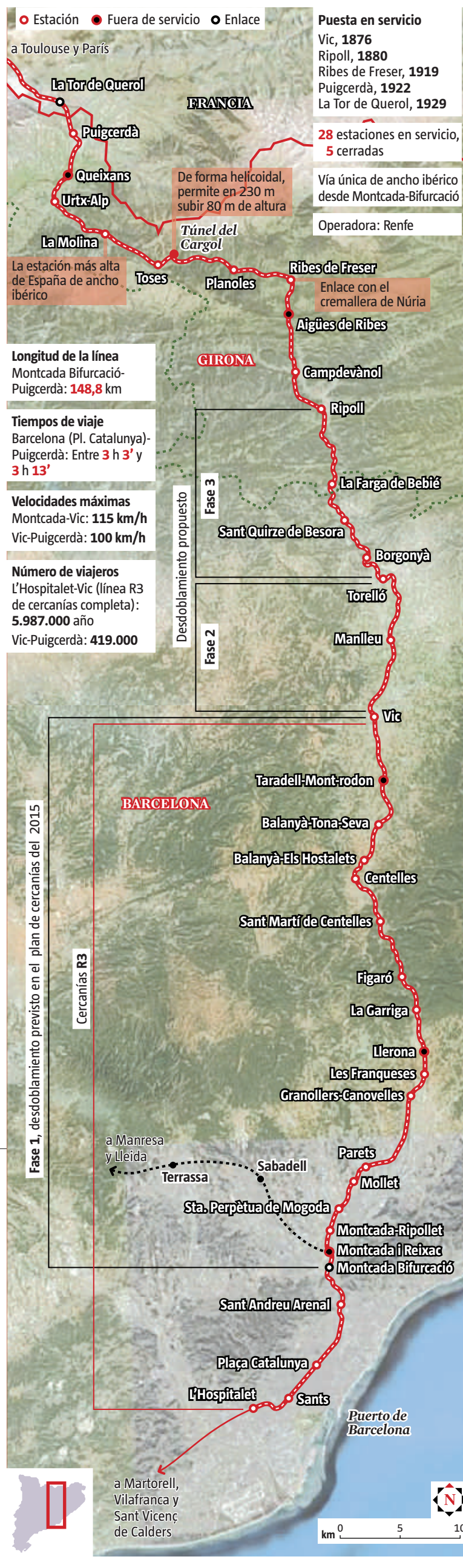
El largo tiempo de viaje está agotando la paciencia de los usuarios. El coordinador de la plataforma ciudadana El Ripollès Exis-

teix!, Pere Jordi Piella, asegura que en algunos tramos, el tren circula a menos velocidad que la locomotora de vapor ideada por Stephenson en el primer tercio del siglo XIX. Por otra parte, los alcaldes de los municipios por donde pasa la línea califican la duración del recorrido de “insulto” y “vergüenza”. Reclaman que el viaje entre Barcelona y Puigcerdà se acorte como máximo a dos horas para que los ciudadanos puedan ir y volver el mismo día con comodidad. El alcalde de la capital de la Cerdanya, Joan Planel·la, lamenta que “la larga duración del trayecto está imposibilitando el crecimiento económico y la prosperidad de la zona”.

Otra de las demandas pasa por desdoblarse la línea, un hecho que permitiría aumentar la frecuencia de paso y el tiempo de recorrido, pero de momento no hay proyecto más allá de Vic. “Es imposible que tengamos más frecuencia de trenes y convoyes más rápidos sin la doble vía”, advierte la alcaldesa de Ripoll, Teresa Jordà. Su homólogo de Ribes de Freser, Marc Prat, añade la necesidad de alargar el desdoblamiento hasta su municipio. “Sería una comodidad para las 300.000 personas que visitan anualmente Vall de Núria y que vienen en tren hasta Ribes”, señala. Las universidades de Vic y Toulouse harán un estudio en el que analizarán el impacto económico y social que tendría el desdoblamiento de la línea en el territorio.

A juicio de los vecinos de las dos comarcas, el desdoblamiento se debería hacer con un ancho de vía internacional, ya que la línea

Vía directa de Barcelona al Pirineo



Aspecto del imponente edificio de la estación

conecta con la red ferroviaria francesa. “En el año 1929, Alfonso XIII hizo un decreto en el que decía que la línea debía adecuarse a ese ancho”, recuerda Joan Vilalta, presidente de la Unió Intersectorial d'Empresaris del Ripollès. Han pasado ochenta años y la línea continúa siendo ibérica. “Es incomprensible que las inversiones efectuadas para mejorar la vía y la catenaria no se hayan hecho con el ancho europeo”, se queja Joan Muntaner, de la asociación Amics de la Cerdanya.

Más crítico se muestra el vicepresidente de la Agrupació Empresarial de la Cerdanya, Jordi Reguant, quien reclama a las administraciones que potencien la estación de Renfe de La Molina, un destino turístico de primer orden. “El tren ha sido el gran olvi-

El Govern plantea alargar a Torelló y a Ripoll la doble vía ya prevista hasta Vic

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

puede conseguir con estas medidas. Lo que es seguro, añade Marc García, el coordinador técnico de la Generalitat para cercanías, es que entre Barcelona y Puigcerdà, el trayecto en tren quedará “bastante por debajo de las tres horas”.

Incrementar las frecuencias de paso de los convoyes es otra de las líneas actuación. “Hasta Vic, con 40 trenes por sentido cada día, son correctas –valora Gar-

cia– y, al estar limitadas por la vía única, sólo se puede reforzar el servicio con composiciones dobles”. Hasta Ripoll, continúa el coordinador, “la oferta es aceptable”, con 15 circulaciones diarias; aunque, precisa, “quizás podrían cadenciarse mejor en el horario”.

La “insuficiencia” del servicio está más arriba, hasta Puigcerdà, con sólo seis convoyes diarios por sentido. “Queremos reforzar esta oferta con, al menos, una circulación descendente por la mañana y otra ascendente a última

hora de la tarde”, apunta García. ¿Cómo? Dando continuidad a dos trenes que ahora tienen Ripoll como origen o destino. Estos nuevos servicios serán semidirectos –que paran en pocas estaciones–, con lo que sería posible bajar de Puigcerdà a Barcelona a primera hora y regresar el mismo día quedando un margen razonable de tiempo en la capital.

El tercer elemento que mejorar, el de la comodidad, es el más sencillo. Los trenes que llegan a la Cerdanya son de las unidades 440 reformadas y las 447, pensadas para viajes dentro del ámbito de cercanías, que no suelen superar una hora. Por ello, tienen asientos duros y carecen de aseos. La intención de la Generalitat es que Renfe pueda poner para ese trayecto unidades más cómodas, homologables a las de media distancia, ya sea modificando