



Índex

Prefaci	9	Trens i estacions 1951-2012	145
Pròleg. Més que un tren, més que un llibre	11	“Platillos”, correus i col·lectors	146
Viatge de Lleida a la Pobla de Segur amb el tren del Pallars	13	Escenes d'estació.....	158
El ferrocarril de Lleida a Saint-Girons. Projectes i primeres gestions	18	Les locomotores 1600	160
Els primers mitjans de transport a la Noguera i al Pallars	64	Comunicacions i senyalització	162
Construcció i inauguracions 1910-1951	69	El transport de fusta i ciment.....	164
De Lleida a Balaguer	70	Les últimes màquines de carbó	166
Inauguració del ferrocarril a Balaguer	81	Els darrers trens de vapor	168
Obres entre 1924 i 1932.....	86	Automotors.....	172
Paralització de les obres	95	Del vapor al dièsel	173
La guerra civil.....	96	Els ferrobuses.....	174
La reconstrucció de la línia	98	Trens militars.....	177
De Balaguer a Cellers	100	Locomotores sèries 308 i 319	178
Inauguració del FFCC a Cellers	112	El final d'una època.....	180
Trens 1949-1950.....	116	Viatges evocadors, 1978-1979.....	186
De Cellers a Tremp.....	122	Unitats sèrie 592.....	192
Inauguració del FFCC a Tremp.....	125	El tren turístic a vapor “Ara Lleida”	194
Trens 1950-1951	128	Reforma de l'estació de la Pobla	196
De Tremp a la Pobla de Segur.....	131	Unitats sèrie 593.....	197
Inauguració del FFCC a la Pobla de Segur. 138		La línia entre 1993 i 2006	198
		Unitats sèries 592.2 i 596	206
		El Tren dels Llacs.....	208
		Ferroviaris.....	210
		L'últim maquinista	216
		Fotografies de record	218
		Els nous trens de FGC	226
		Bibliografia	229
		Agraïments.....	231



Prefaci

Ja fa gairebé dues dècades que Antoni Nebot va publicar un primer treball monogràfic sobre el ferrocarril que cobreix la línia entre Lleida i la Pobla de Segur. Aquest llibre, escrit conjuntament amb Òscar Urgelés i Joan Castro, estava encapçalat per un pròleg dels mateixos autors que començava de manera contundent: el tren de la Pobla és una línia d'escàs futur. Una afirmació categòrica que continuava assenyalant que la seva desaparició suposaria per als pobles de muntanya la pèrdua d'un dels principals mitjans de transport.

Ara, prop de 20 anys després, hem aconseguit evitar que aquest fatídic pronòstic es complís i podem dir que la línia entre Lleida i la Pobla de Segur té futur. Ja em perdonarà el senyor Nebot que comenci amb aquest recordatori, però estic completament segur que ell, persona que coneix i estima el tren de la Pobla, tal com testimonia aquest documentat llibre, estarà content d'haver errat. Però és ben cert que es va equivocar per poc i que el ferrocarril va estar ben a punt de deixar de circular de manera regular a través dels magnífics paisatges de la Noguera i del Pallars Jussà. Només una decisió política el va acabar salvant, fet que cal explicar.

El 2011 es van reestructurar els serveis de transport públic entre Lleida i la Pobla de Segur, mesura en global positiva pel reforç de l'oferta total de transport, sobretot de bus, però que va significar una reducció del nombre de trens que unien Lleida amb la Pobla i viceversa, deixant-los a un d'anada i un de tornada. La baixa demanda i l'elevat cost de manteniment i gestió van estar al darrere de tal mesura, necessària vista la poca competitivitat del tren respecte al transport per carretera. A partir d'aquí es podien haver seguit dos camins: resignar-se i deixar-ho tot com estava, fet que hauria acabat significat la desaparició del ferrocarril, o bé actuar per modernitzar el servei per fer-lo competitiu. La decisió, eminentment política, va ser la segona, continuant així en la línia que va motivar el traspàs de la línia a la Generalitat el 2005.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, com a gestor de la línia, ha adquirit dos nous trens que de ben segur aconseguiran revitalitzar el tren de la Pobla, tot basant-se en un nou model de gestió àgil i flexible, adaptat a les necessitats del territori. Un territori que, com molt bé explica Antoni Nebot, sempre s'ha significat a favor del tren. I el 2011 no va ser una excepció: al crit de "Volem lo tren", la societat civil es va moure a favor del ferrocarril, trobant recepció per part de la Generalitat de Catalunya.

No, el tren de la Pobla d'avui en dia no és el ferrocarril internacional que es va planificar de bon inici, però és un actiu de primer ordre per la connectivitat i vertebració territorial, a la vegada que serveix de dinamitzador turístic de les terres de Lleida. Els més de 5.000 passatgers anuals del "Tren dels Llacs" ho testimonien, xifra que significa gairebé la plena ocupació de les places ofertes entre abril i octubre.

El llibre que teniu a les mans és un excel·lent viatge per l'espai i el temps amb el tren de la Pobla. Història i geografia humana amb la cerca de la modernitat com a rerefons. Un testimoni gràfic del que vam voler ser i del que en realitat vam ser, amb la vista posada al que som i al que volem ser.

SANTI VILA

Conseller de Territori i Sostenibilitat
de la Generalitat de Catalunya



Pròleg. Més que un tren, més que un llibre Tren del Pallars

Antoni Nebot ha tingut dues grans passions a la vida: la música i els trens. Durant vint-i-set anys va tocar la guitarra i més tard la bateria en dues orquestres lleidatanes: *Siglo xx* i *California*. La dèria pels trens va ser encara anterior, pràcticament des del bressol. De petit vivia al costat de l'estació de Lleida, al carrer Sant Ruf, un carrer habitat majoritàriament per famílies de ferroviaris, i els primers sons que va identificar eren els xiulets de les locomotores de vapor, per les quals sent encara una profunda nostàlgia. El primer viatge que recorda va ser precisament en el tren de la Pobla, que tot just havia completat el seu traçat definitiu fins a aquella localitat pallaresa el mateix any en què ell havia nascut, el 1951. Evoca amb emoció, enmig del fum dels records, que en el seu cas és també el fum que sortia de les xemeneies de les negres màquines monstruoses de rodes enormes, les excursions matinals amb el seu pare per anar a pescar en els embassaments de Sant Llorenç de Montgai i Cellers, a bord d'aquells vagons de fusta amb balconets als extrems, tan incòmodes però no obstant això tan enyorats. Eren els mateixos dies llunyans d'una infantesa daurada i influenciable en què passava hores i hores contemplant com donava voltes i més voltes a un senzill oval de vies enganxades sobre les rajoles del terra o una taula un tren de juguina, al qual calia donar corda cada dos per tres. Experiències en una edat tendra que arriben a marcar una biografia. Com quan en 1978 una nòvia que aleshores tenia li va regalar un Ibertrén que li faria recordar sensacions pretèrites i li revifaria una afició que, a partir de 1990, es concretaria en el col·leccionisme de fotografies amb motius ferroviaris. Avui dia, transcorregudes dues dècades de recerca intensa i infatigable per arxius d'arreu del món, l'Antoni disposa d'un fons particular sobre aquesta temàtica que deu ser un dels més importants del país, si no el més important, amb un total de 10.000 imatges catalogades, comptant les obtingudes per ell mateix com les cedides per "caçatrens" nacionals i internacionals. Una petita i escollida mostra d'aquest aplec espectacular va ser emprada en 2010 per confeir el llibre commemoratiu *150 anys del tren a Lleida*, editat per aquesta mateixa casa, en què vaig tenir el privilegi de col·laborar afegint un annex en forma de textos literaris relacionats amb la qüestió.

Ara, Nebot ens ofereix una selecció de 330 fotografies impressionants, dues tercers parts de les quals fins ara inèdites, que surten a la llum per primera vegada, recuperades de l'oblit d'arxius i calaixeres, d'un interès excepcional, testimonis cabdals d'un temps perdut, centrades en el ferrocarril Lleida-la Pobla de Segur, sens dubte la seva línia fèrria preferida, per raons sentimentals més amunt al·ludides però també per causa de la singularitat històrica, tècnica i paisatgística d'aquest trajecte d'uns 90 kilòmetres que uneix la plana lleidatana i el Pirineu, que la fa ser més que un simple trajecte ferroviari. En efecte, si aquest treball que tinc l'honor de presentar als lectors és més que un llibre —entre altres coses, un acte d'amor al tren i una terra, l'expressió condensada de tantes vivències personals—, podríem igualment convenir que la línia de la Pobla és més que un tren. Més enllà d'un simple mitjà de transport, estem parlant d'una eina bàsica d'equilibri territorial, però també d'un somni col·lectiu fet realitat i més tard posat massa vegades en risc de desaparició, d'una veritable epopeia constructiva que va quedar-se a mig camí i convé reclamar fins a l'extenuació que les autoritats

competents no l'acabin deixant perdent. Perquè el seu futur és necessari i possible, no només per nostàlgia i sentiment, sinó perquè pot arribar a tenir un sentit econòmic, com a servei de rodalies de Lleida a Balaguer i com a instrument de desenvolupament turístic de Balaguer cap amunt, aprofitant l'entorn paisatgístic extraordinari de les serres del Mont-roig i el Montsec i les conques del Pallars Jussà, travessat per la via que ressegueix el curs de la Noguera Pallaresa i dels quatre pantans que s'hi arrencaren per brindar algunes estampes de postal. L'experiència exitosa del projecte turístic Tren dels Llacs ha vingut a demostrar aquesta viabilitat.

El recull triat per Nebot abasta des de les primeres fotografies disponibles, datades en 1910, fins a instantànies preses en 2012. Tot un segle en imatges, molt sovint impregnades d'història, de vida i de poesia. S'acompanyen d'uns apunts breus que les situen, expliquen i complementen, escrits pel mateix autor a partir de coneixements propis i d'estudis d'altres investigadors de la història d'aquest ferrocarril, sobretot del prolífic Llorenç Sánchez, que en 1988, fa just 25 anys, va publicar el primer treball important sobre el tema, el llibre *La llarga història del ferrocarril Lleida-la Pobla de Segur (1856-1951)*. Amb el temps, anirien sortint altres volums aprofundint o completant informacions i dades, com els dos elaborats a quatre mans per Lluís Prieto Tur i Joan Carles Enguix Peiró, *El Transpirenaico del Noguera Pallaresa i el ferrocarril Lleida-Teruel-Baeza*, aparegut en 1994, i *Línia Lleida-la Pobla*, editat per la Generalitat en 2008. Tant el volum de 1995 i avui dia introbable, *El tren de la Pobla*, del mateix Antoni Nebot, Òscar Urgelés i Joan Castro, com aquest que ara el lector té entre les mans, amb material nou i notablement ampliat, no pretenen constituir aportacions erudites sinó compendis gràfics, amb tota la capacitat evocadora i emotiva, al voltant d'un tren que, perdonin que hi insisteixi, és més que un tren, i confiem que per molts anys ho continuï sent.

VIDAL VIDAL
Escriptor

