

El tren del Segre

Altres projectes que no van existir es el tren que havia d'unir Balaguer amb La Seu d'Urgell i Puigcerdà, amb correspondència amb el transpirinenc de Latour de Carol.

Al "Plan principal de ferrocarrils secundaris" formulat a la llei del 30 de juliol del 1904 ja figurava aquest tren si bé dividit en dos línies titulades "Balaguer a Ponts" i "Ponts a Puigcerdà".

Aquesta línia partiria de la capital de la Noguera per arribar a Ponts i agafant la vall del Segre arribaria a Puigcerdà creant així un circuit de comunicacions de gran valor per les zones on passés el tren.

En les memòries que es varen redactar es parla tant de interessos miners (carbó, ferro, zinc) però també turístics, tant pels paisatges com els balnearis existents i possibles de la zona.

El projecte contempla un recorregut de 147,105 dividit en tres seccions:

Primer tram Balaguer-Ponts. Trajecte de 37,178 km amb estacions a Camarasa, l'Assentiu, Cubells, Foradada, Artesa de Segre i Tudela de Segre.

A Balaguer aquest tren enllaçaria amb el transfronterer del Noguera Pallaresa i amb el de via estreta de Mollerussa a Menàrguens, anomenat tren del sucre, del qual en parlarem més endavant.

Aquest recorregut seria el més fàcil, i econòmic de realitzar ja que discorre per un terreny pla sense cap obstacle per la qual cosa no hi havia projectat cap túnel.

El segon tram, i més complicat, era el de Ponts a La Seu d'Urgell per la vall del riu Segre amb estacions intermitges de Tiurana, Bassella, Oliana, Peramola, Coll de Nargó, Organyà. Noves de Segre, Pla de Sant Tirs i Adràll.

Aquest tram presenta dificultats a Oliana i més amunt en l'anomenat "Forat dels tres ponts" i que comptaria amb vint-i-un petits túnels.

En aquest tram el tren enllaçaria amb carreteres com la de Solsona des de Bassella i a Coll de Nargó a Tremp per l'ona i Bóixols, en aquella època encara no construïda.

A La Seu d'Urgell enllaçaria amb la carretera d'Andorra donant vida al Principat, que en aquelles èpoques era una zona subdesenvolupada.

De la capital de l'Alt Urgell la via seguiria el curs del riu Segre per la plana de d'Urgellet per enllaçar, per Martinet i Bellver, amb la plana de la Cerdanya fins arribar a Puigcerdà fent enllaç amb la via de Latour de Carol-Barcelona.

Aquest tren hagués tingut encara més importància si s'hagués portat endavant el projecte de tren de Tarragona a Ponts per Valls i Cervera, via que apareix al Decret-llei del 12 de juliol del 1926 dins del conegut "Plan Guadalupe" que prengué el nom del ministre de Foment Rafael Benjumea, conde de Guadalupe que el va impulsar.

Si s'haguessin realitzat aquests trens, junt amb el del Noguera Pallaresa i el de Barcelona-Latour de Carol tindriem realitzat, fa molts anys el corredor mediterrani que no acaba de finalitzar. En tots aquests anys hagués donat riquesa i prosperitat a molts pobles i comarques.

El tren del sucre

Aquest petit tren d'origen industrial va fer servei molts anys pel pla d'Urgell i La Noguera transportant mercaderies i passatgers i que va tenir una vida interessant.

L'any 1898 Espanya va perdre les últimes colònies d'ultramar d'on es proveïa de matèries primeres i entre elles el sucre de Cuba.

Amb la necessitat de proveir d'aquest aliment varen obrir-se diverses fàbriques de sucre. Una d'elles es va crear a Menàrguens el 1899 per l'impuls de l'industrial cotoner Manuel Bertrand i Salsas (1848-1911) doncs es volia aprofitar el regadiu de la zona i també del Pla d'Urgell. Però poder transportar la remolatxa a la factoria es va projectar un tren, de via mètrica, des de Mollerussa, on també enllaçaria amb l'estació MZA per donar sortida al producte.

Es va comprar els terrenys, pagant bon preu per no arribar a l'expropiació, i l'any 1901, i malgrat no tenir tots els permisos, va arribar el primer tren a Menàrguens procedent de Mollerussa.

El tren tenia estacions a

El tren transportà molts viatgers gratuïtament perquè el tren no comptava amb els permisos necessaris. Un dels inconvenients era no comptar amb horaris fixos perquè prevalia el transport de mercaderies. En ser un tren industrial no requeria cap mena de permís especial.

El 1904 es varen fer els tràmits per obtenir la legalització del servei regular, cosa que no es va aconseguir mai i va funcionar amb permisos provisionals fins a l'últim tren el 31 de desembre del 1950.

Aquest tren encara va funcionar de Tèrmens a Menàrguens fins principi del 1960. Una locomotora es pot veure encara, com a monument, junt l'edifici de la sucrera a Menàrguens, avui propietat de la Cooperativa.



El tren que no va ser i altres ferro-enginyers

Resum d'articles sobre el tren a Saint Giron i altres transpirinencs apareguts a la Revista La Borrufa de Sort.

Alfons Dolsa



El tren que no va ser i altres ferro-enginyers. 1.- Una mica d'història

El ferrocarril és un sistema de transport que circula per sobre de carrils. Això ho sabem tots.

Però, rere aquesta definició, hi ha una llarga història que es remunta a més de dos mil anys.

Al rodar per sobre d'una superfície regular i dura es redueix la fricció i, per la qual cosa, és un sistema més eficient, energèticament parlant.

Des del segle XVI es varen fer servir vagonetes que rodaven sobre rails de fusta a les mines angleses. Mes tard es varen canviar per rails de fundació i acer.

Aquests petits trens eren amb tracció animal.

Amb la invenció del motor de vapor al segle XVIII varen començar a sortir projectes amb tracció mecànica.

El 1802 l'anglès Richard Trevithick va crear la primera locomotora a vapor que va ser utilitzada amb poc èxit per la quantitat d'avaries de l'invent.

Però altre anglès, George Stephenson, va millorar el sistema en unes mines i va crear diversos ginyes sobre el tema.

Però George Stephenson va desenvolupar i millorar el sistema per utilitzar-lo com a transport de passatgers.

Si bé l'invent de ferrocarril de tracció mecànica era de Trevithick el primer tren de passatgers el va crear George Stephenson.

El primer tren públic de passatgers va ser obra d'Stephenson i va circular, el 1829, entre Darlington i Darlington a 450 persones a la velocitat de 25 kph. Tot un record. Va ser un invent tant celebrat que en pocs anys les xarxes ferroviàries s'estendrien arreu Europa i el món.

A l'estat espanyol el primer tren va comen-

çar a funcionar el 1837 entre Santiago de Cuba i la Havana, l'anomenat "tren de la caña".

El 1842 ja es redacta la primera normativa sobre la construcció de ferrocarrils a la península. En aquesta normativa està la implantació de l'ample ibèric, més ample que l'europeu. L'autor de aquest error va ser José Subercase, però mai va ser un raonament militar, com s'ha dit moltes vegades. Subercase va llegir un treball d'un enginyer anglès a qui ningú li va fer cas al món, excepte ell.

La xarxa europea s'ampliava vertiginosament i la necessitat de travessar els pirineus es va fer patent.

El 1872 es realitza a França un estudi sobre les possibilitats dels transfronterers pirinencs.

Aquest estudi considera 12 possibilitats, a més de les dues dels extrems, Hendaia i Portbou.

Les tres preferides pels francesos eren tres:

- 1- Mauleon (França) a Pamplona, per la Vall del Roncal
- 2- Toulouse-Saint-Girons (França) a Lleida per la Noguera Pallaresa. Hi havien dues opcions: Pel Port de Salau amb túnel o per la Bonaigua amb túnel i la Vall d'Aran a enllaçar a Luchon (França)
- 3- Toulouse Latour-de-Carol (França) a Puigcerda-Barcelona.

Però a Espanya no hi estaven conformes amb això i volien travessar per Canfranc a Aragó.

Segons documents francesos el rei Alfons XII va inaugurar les obres a Saragossa sense tenir acord amb ells. En un infor-



me francès comenten que els espanyols s'arriscaven a tenir un tren en cul de sac. La raó la va explicar el mateix rei doncs era per premiar a Aragó per haver estat fidels a la guerra carlina.

Malgrat aquests impediments el 1904 es signa a París un acord per construir la línia de Saint-Girons a Lleida pel port de Salau.

Un tren que uniria aquestes dues ciutats i amb una estació internacional a Sort.

Una línia amb trens de passatgers i de mercaderies. Fruita, verdures i altres bens circularien de Lleida cap a França millorant l'economia del país.

Però també un tren turístic, com podem comprovar amb la publicitat que elaborava la "Cie des Chemins de Fer du Midi" que era l'encarregada de gestionar la part francesa.

Fins aquí aquest primer tros de la història. Continuarà.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DUN MIDI. Alfons Dolça - alfons@dolsa.cat

El tren que no va ser i altres ferro-enginyers. 6.- Latour de Carol-Barcelona



El traçat de Latour de Carol fins a Ripoll presentava diverses dificultats i la més gran era el desnivell important entre Planoles i Toses.

Aquest túnel en forma helicoidal permet que en una distància en línia recta de 73 metres, la via superi un desnivell de 49 metres, des dels 1314 m/a fins als 1363 m/a. En línia recta

això suposaria un desnivell del 68% cosa que és impossible per un tren.

La longitud total del túnel és de 1057 més un tram entremig. Fins i tot el desnivell és de més del 3% cosa que, junt amb radis inferiors a 240 m el fa de circulació complicada, sobretot en els primers temps que feien obligat l'ús de doble tracció amb dues locomotores.

Aquest túnel té una història tràgica. L'enginyer nomenat per dirigir les obres va ser l'aragonès Jesús Revuelta. Aquest enginyer va fer tots els càlculs topogràfics de la perforació del túnel.

Però el dia en què esperava que s'arribés a la cota màxima i el túnel quedés obert no va aparèixer el grup de treball per la boca nord. L'enginyer va agafar una depressió que el va fer prendre la decisió de suïcidar-se electrocutant-se ell mateix en un cable de 3000 volts. Però la tragèdia no va acabar aquí perquè el metge que el va socórrer no va tenir cura de fer desconnectar el cable i va morir també ell intentat de socórrer a l'enginyer.

Quatre dies després de l'episodi els treballadors varen sortir pel punt on estava calculat. L'error era que havien avançat menys del que es creien però el traçat era el correcte.

Poc després de posar els primers metres

de totes les opcions originals de travessar els Pirineus aquesta és l'única que, d'una forma constant ha estat realitzada i en funcionament malgrat els grans canvis que s'han fet del projecte original que l'han desvirtuat totalment del seu sentit econòmic.

El primer projecte considerava fer tot aquest trajecte en ample europeu.

Aquest tren havia d'enllaçar a Ripoll amb la línia de Sant Joan de les Abadesses i d'aquí a Barcelona amb un tercer carril per permetre circular trens d'ample europeu i ibèric.

El tren de Sant Joan de les Abadesses comença a funcionar el 1880 principalment per abastir de carbó a la indústria tèxtil de Barcelona des de les mines d'Ogassa, a la vora de Sant Joan de les Abadesses. Fent via fins a Ripoll i d'aquí a enllaçar a Granollers amb la via ja existent, fins a Barcelona. A la direcció del projecte d'aquest tren trobem un nom ben conegut, era l'enginyer l'edificat Cerda.

D'interès principal del projecte era la del transport de mercaderies des de Barcelona, principalment tèxtil, verdures i altres productes.

Els trens de passatgers arribarien a Barcelona a l'estació dels Ferrocarrils Catalans, avui FGC, de la plaça de Catalunya.

de via es va ordenar, per part espanyola, que s'havia de fer en ample ibèric. Aquesta decisió va deixar la via impossible per mercaderies. L'estació francesa de Latour de Carol estava projectada com a estació de mercaderies amb moltes vies de classificació.

El projecte francès donava una gran importància a aquesta línia perquè donava una distància, entre Toulouse i Barcelona de 426 quilòmetres amb l'avantatge de no haver de fer transbord de passatgers ni manipulació de mercaderies en establir l'ample europeu.

Però amb la incomprendible decisió espanyola va deixar obsoletes moltes vies de distribució i magatzems de l'estació de Latour de Carol.

Malgrat tot, deien els francesos l'any 1932, que era evident tenir en compte que l'economia del trajecte podria estar proporcionada per l'interès turístic oferint als viatgers la vista de paisatges pintorescs de les valls altes amb la seva bellesa diferent de l'estiu i a l'hivern. També com accés a les pistes d'esquí.

El 1929 s'inaugura la circulació internacional des de Latour de Carol fins a Puigcerda. Quedava així completa aquesta via internacional transpirinènca. L'única que queda en funcionament.

El 1984 Renfe pretén tancar la línia, cosa que no es va arribar a fer donada la contestació ciutadana. El manteniment és mínim i l'estat de la via ni dels trens que hi circulen no són equiparables als que haurien de ser el segle XXI.

Realment és una línia infrautilitzada principalment pel mal servei donat. Incompliments d'horaris freqüents, unitats antigues i en mal estat.

Foto: Postal de l'estació d'Aix-les-Thermes on es pot veure les vies de classificació, que varen quedar obsoletes.



COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DUN MIDI. Alfons Dolsa - alfons@dolsa.cat

El tren que no va ser i altres ferro-engins.

5.- De Lleida a França pel Noguera Ribagorçana.

Una altra opció entre els transfronterers va ser el que seguia el Riu Noguera Ribagorçana fins a la Vall d'Aran i França.

Fer passar el tren per la Val d'Aran ja va ser considerat en els primers avantprojectes del tren de la Noguera Pallaresa. En aquells moments la Val d'Aran tenia molt males comunicacions cap al sud, ja que el túnel per carretera no es va inaugurar fins al 1948. És evident que una línia ferroviària hagués estat un motor de desenvolupament de la zona. Avui seria també de gran valor turístic. A favor d'aquesta opció era l'estalvi de kilòmetres entre Barcelona i Toulouse amb un estalvi de 66 km.

Aquesta línia sortiria de Lleida direcció a Torrefarrera-Rosselló-Alguaire-Almenar i Alfarràs fins a Pinyana i d'aquí, entrant a la vall del Noguera-Ribagorçana cap a Pont de Muntanyana i Pont de Suert per arribar a travessar el Pirineu per l'Hospital de Vielha per Vilaller i Senet.

Aquest últim tram tenia altra opció per Barruera, segons es pot llegir a la Memòria publicada el 1881. A partir d'aquest punt, a 1650 m/a, es construïa un túnel de 5000 m per sortir a 1530 m/a pel Riu Nere fins a Vielha.

De Vielha la via estava projectada pel marge esquerre fins a Bossost on es preveïen dues opcions. La primera opció per sota el Portilló fins a l'estació de Luchon i la segona seria seguint la Garona fins a Pont de Rei i enllaçar amb la via francesa provinent de Luchon, a Sain-Beat. Aquesta segona opció d'enllaçar amb la via francesa tenia altra opció a partir de la sortida del túnel que travessaria els Pirineus dirigint la via cap a Arties i, per



la vora dreta de la Garona, cap a Bèren, Vielha, Bossost, Les, Canejan i, ja a França, Fos, Saint-Beat fins a l'estació de Saint-Beat Lagerie, més tard batejada estació de Marignac. Aquesta última opció presentava l'avantatge de menor recorregut. L'estat francès veia un estalvi de recorregut per enllaçar amb Cartagena i les seves possessions colonials del nord d'Àfrica.

De París a Cartagena per Irun eren 1.977 km. Per Port-Bou 2.207 km i per la via del Noguera Pallaresa 1.779 km amb un estalvi de quasi 200 km.

A la memòria esmentada hi ha les diferències entre París i alguns punts i a favor d'aquesta opció. Barcelona 47 km. Cartagena 198 km. València 262 km. Castelló 210 km. Alacant 262 km. Múrcia 180 km.

És curiós conèixer els temps de trajectes d'aquelles èpoques, estem parlant del 1881:

S'esmentava el temps de París a Algèria per Marsella, i d'aquí en vaixell, era de tres dies en el millor dels casos. De París a Marsella comptaven 24 hores, trajecte que avui dia es fa en 3 h 5' en TGV. Aquest projecte no sembla que trobes gaire suport i el seu futur, el del 1881, no va passar d'un projecte.

A la memòria del 1881, d'on hem recollit la majoria d'aquesta informació, hi ha molta informació exagerada, errònia o simplement falsa.

Les seves explicacions i raonaments es fan en contra de les opcions del tren del Noguera Pallaresa. Assegura que, en aquest cas s'havia d'enderrocar el poble de Puigcerdàs, cosa que es demostrà que no era necessari de cap de les maneres. El terreny de la zona, suficient pla, no

obliga a afectar cap nucli de població. Malgrat que a França hi havia pressió per optar per aquesta via l'opció del Noguera Pallaresa enllaçava amb una via de molta més envergadura com la línia Bousens-Foix-Toulouse i a Foix amb altre transfronterer cap a Latour de Carol. Aquesta podria ser la raó que quedés descartada aquesta línia del Noguera Ribagorçana.

Llegit el projecte d'aquest ferrocarril es fa pales l'interès del mateix per part de França per tenir una via de transport cap a Algèria. La mateixa memòria parla del tràfic de mercaderia de Marsella a Algèria en quantitat d'1.200.000 tones de mercaderies. També el tràfic de viatgers era important per aquesta ruta marítima, ja que es xifrava en 1.300 passatges mensuals. Un projecte que es va quedar en projecte en detriment del projecte del Noguera Pallaresa que va estar a punt de realitzar-se. La qual cosa hagués estat un èxit, també avui dia per la seva importància turística de la zona.

Foto - Scanné par Claude_Villetaneuse Collection personnelle, Domaine public, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=25253036>

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DUN MIDI. Alfons Dolsa

El tren que no va ser i altres ferro-engins.

2.- Els dotze transfronterers. Les raons d'un Rei.

El 1865 es crea a Toulouse un servei d'estudis de les possibles travesses dels Pirineus. Aquest servei és dirigit per l'enginyer Mr. Eugene Decomble.

Aquest servei volia complementar les comunicacions França-Espanya pels Pirineus sumant-les a les dels extrems de la cadena; Hendaia i Portbou. Hendaia es va posar en funcionament el 1864 i en 1878 ho va fer la de Portbou. Aquest estudi estableix un mínim de dotze possibles travesses ferroviàries:

- 1- De Saint-Etienne-de Bigorre a Pamplona per les Aludes
- 2- De Mauleon a Pamplona per la vall del Roncal sota el col de Larrañ
- 3- El mateix però per sota del col d'Urdaitze.
- 4- De Bedous a Jaca per les valls d'Aspe i Alagon, per sota del port de Somport. És el conegut de Canfranc i avui tallat al transit.
- 5- De Luz a Fiscal, pel pas de Roland.
- 6- D'Arreau a Salinas sota el col de Salcoot
- 7- El mateix però per sota del col de Lapaz.
- 8- De Luchon a Benasc sota el col de Cabrioules.
- 9- De Pont de Rei a Estèrri d'Àneu i a Lleida sota el col de La Bonaigua.
- 10- Saint Giron a Estèrri d'Àneu i a Lleida per Oust per sota el port de Salau.
- 11- Des d'Aix-les-Thermes a Ripoll per Puigcerdà per sota del port de Puymorens i del de Tosses.
- 12- De Prades a Puigcerdà pel coll de la Perche. En realitat era una solució "local" i que està en funcionament en via estreta fins a Aix-les-Thermes conegut com el Tren Groc.



Més tard es va incorporar la possibilitat del tren del Noguera Ribagorçana. De fet es va redactar un primer estudi. Però d'aquest projecte parlarem més endavant. De totes aquestes possibilitats els francesos es varen inclinar per l'opció 2, de Mauleon a Pamplona per la vall del Roncal sota el col de Larrañ, i la del Ribera Pallaresa sense decidir, en un primer moment si seria per la Val d'Aran o pel túnel de Salau.

Però sorprenentment i des del vessant espanyol inauguren les obres per un transpirinec sense consultar amb els francesos.

Segons un document publicat a França (*) "el primer acte de realització dels transpirinecs va estar fet per Espanya. Sense acord previ amb França, el Govern espanyol comença el transpirinec de Somport i el rei Alfons XII inaugura oficialment, en octubre del 1882, el començament dels treballs del transpirinec. El Govern espanyol, esperava, en efecte, recompensar a Aragó per la seva fidelitat durant la guerra carlista. Però l'Espanya s'arriscava, a falta d'un acord amb França, de construir una línia que quedaria en cul de sac".

I aquí el text original en francès: *Le premier acte de réalisation des transpyrénéens a été accomplir l'Espagne.*

Sans accord préalable avec la France, le Gouvernement espagnol amorce le transpyrénéen du Somport et le roi Alphonse XII inaugure officiellement, en octobre 1882, le début des travaux de ce transpyrénéen. Le Gouvernement espagnol tenait, en effet, à récompenser l'Aragon de sa fidélité pendant la guerre carliste. Mais l'Espagne risquait, faute d'accord avec la France, de construire une ligne qui resterait en cul-de-sac.

Vet aquí el principi econòmic i social d'una línia que al final es va crear, a despit dels francesos que comenten que el mateix rei Alfons XII va convèncer als francesos de fer aquesta connexió en un viatge que va fer a Estrasburg per rebre el títol de coronel d'un regiment alemany de mans del Kaiser, i accepten a canviar el tren que havia de passar per Pamplona pel de Somport, des d'Oloron fins a Jaca i amb final a Saragossa.

Mentre que a la banda espanyola construeixen un tren de característiques internacionals amb una macro estació a Canfranc, pels francesos mai va ser altra cosa que un tren regional. Fa uns anys el Prefecte francès em va expressar els seus dubtes de què aquest tren tornés a circular, el cost de la reparació d'un pont, que talla la línia, no es compensaria per l'ús que es preveu. De moment només arriba a Canfranc. *Continuarà*

(*) Garau M. *Les transpyrénéens. La pénétration de la voie d'écartement européen en Espagne. In: Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest. Tome 4, fascicule 4, 1933. pp. 449-471.*

Fotografia cedida per l'Arxiu de Sort. Tren de ferrocarril pel pont de Sola. Any 1954. Autor Lluís Garcia Garrabella.



El tren que no va ser i altres ferro-enginyers.

3.- Baeza Saint-Girons pel Noguera Pallaresa

Aquesta línia és l'única que es va començar i es va quedar a meitat. En principi va ser pensada per unir Saint Giron, a França, i Lleida però més tard es va ampliar fins a Baeza per Alcañiz. L'acord signat a París, el 1904, però, era únicament fins a Lleida.

Però l'any 1926 es va posar en marxa el "Plan Préférént de Ferrocarrils de Urgente Construcción", conegut per Plan Guadalorce doncs va ser impulsat pel llavors Ministre de Foment Conde de Guadalorce.

El recorregut, inicialment fins a Lleida, es va ajuntar amb el de Baeza-Utiel al sur de la península, va ser encarregat a l'enginyer Mauro Serret i hagués arribat als 850km. Aquest enginyer va ser nomenat cap de la Comissió d'Obres públiques i comunicacions del primer govern de Franco.

De tota aquesta mega-estructura es van construir 108 kilòmetres entre Baeza i Albacete dels 250 del projecte, qual mai van entrar en funcionament, i el tram de Lleida a La Pobla de Segur (89km), avui en funcionament per part de FGC i amb plans d'ampliació i millora del servei.

Realment era un projecte molt ambiciós que va quedar relegat principalment per la lentitud de la seva realització.

El tram Lleida- La Pobla de Segur havia de continuar a Sort, on estava prevista l'estació internacional.

A partir d'aquest punt el tram seria construït entre França i Espanya.

El 18 d'agost del 1904 es signa a París un document entre França i Espanya i en l'article 2on diu:

"Cada uno de los Gobiernos se comprometen a construir cada una de las tres líneas citadas lo mas rapidamente posible, y en todo caso, en un plazo máximo de 10 años".

Les tres línies citades eren:

1a) Aix-les-Thermes (Ariege) travessant pel túnel sota el Port de Puymorens fins a Puigcerdà.



2a) Oloron(França) i per sota el port de Somport, pel túnel del mateix nom, arribaria a Zuera enllaç amb la línia Saragossa - Barcelona, per les valls del riu Aragon i del Gallego.

3a) Sain-Girons (Ariege), vall del riu Salat, túnel del Port de Salat i, pel la vall del Noguera Pallaresa fins a Sort per enllaçar amb la línia de Lleida - La Pobla de Segur.

El Túnel de Salat es va començar per la banda francesa i havia de sortir a la vora d'Isil i tindria via d'ample europeu fins a Sort, on hi hauria l'estació internacional.

No cal dir com hagués canviat aquesta comarca vers al futur. Segons tinc entès que alguns "espavilats" varen començar a comprar terrenys a baix preu pels voltants de Sort. Això seria de fàcil comprovació revisant els registres de propietat i els canvis de nom d'algunes finques, la qual

cosa no he comprovat personalment. Però no seria d'estranyar.

Igual podria haver passat en les poblacions per les qual està previst passar i fer estacions o baixadors i mai es varen construir: Gerri de la Sal, Estac, Sort, Rialp, Llavorsí, Escaló, La Guingueta i Esterni d'Aneu.

Malgrat aquests bons propòsits i compromisos l'Estat Espanyol insta al francès, el 1908, a fer canvis entre els que destaquen la construcció de l'estació internacional de Sort a territori francès i la via fins allà, pel túnel de Salat seria d'ample ibèric.

En la memòria de la línia fèrria destaquen d'especial interès les activitats agràries, ramaderes i mineres de la zona. També destaca la importància de la producció hidroelèctrica i el seu us en la tracció ferroviària, on les locomotores elèctriques tenen un gran avantatge en traçats de muntanya que permeten corbes de radis mes petits.

Però també destaquen les possibilitats turístiques de la zona.

Coneguts son els recorreguts en tren pels Alps, principalment Suïssa. El tren de Tirano (Italia) a Saint-Mortiz esta declarat com patrimoni mundial de la UNESCO. Tenim els paisatge, tenim infraestructura turística, però ens falta un tren.

Avui el "Tren dels llacs" és una atracció turística de primer ordre. Els paratges son idíl·lics. Però podem imaginar un tren per Collegats i per les valls de Sort i les t'Aneu?. Res a envejar a altres trens similars a Europa.

En època d'Internet ens es mes fàcil conèixer i visitar llocs del món i també recorreguts en tren turístic, dels que destaquem dos europeus:

Tren de Flam (Noruega) <https://www.youtube.com/watch?v=XK15pQzPII>

Tren Tirano-Saint Moritz <https://www.youtube.com/watch?v=P0LletCbw1Q>

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DUN MIDI.

Alfons Dolsa - alfons@dolsa.cat

El tren que no va ser i altres ferro-enginyers.

3.- Baeza Saint-Girons pel Noguera Pallaresa - 2a

(Foto Christian NOËL)

En l'anterior capítol varem parlar de la part sud del tren Lleida Saint Giron. Ara presentarem la part nord, que és també molt interessant.

La part francesa estava adjudicada a pla "Compagnie des chemins de fer du Midi" que la va incloure en un ambiciós projecte entre Foix-Saint Giron-Boussens on a Foix enllaçava amb

la línia de Toulouse-Aix-les-Thermes-Puigcerda i per Boussens amb la línia Toulouse-Hendaye. Això hauria estat un gran nus transpirinenc amb multitud de possibilitats de comunicació. La mateixa companyia ja incloïa, en la seva publicitat, les connexions amb Lleida i de les possibilitats turístiques del tren.

Tant és així que el 1910 ja tenien fetes les explanacions de les obres fins a l'entrada mateixa del túnel del Port de Salat. L'estació de Saint Giron, en aquell moment només un petit edifici de fusta, va ser edificat de nou i sobre les vies varen construir una marquesina obra d'en Gustave Eiffel. Avui aquesta estació és la "Maison du Chemin de la liberté" i altres serveis municipals.

Realment els francesos varen apostar fort per aquest projecte. En el primer document l'estació internacional estaria a Sort, amb via d'ample europeu



(1435 mm) des de França. Hi hauria una estació d'intercanvi per continuar, direcció Lleida amb ample ibèric (1668 mm). Però l'estat espanyol va rectificar i va demanar que l'estació d'intercanvi fos a França. És una decisió incomprensible doncs una estació d'aquestes característiques és un pol econòmic de primer ordre.

El Pallars va perdre una oportunitat de desenvolupament en una decisió presa a Madrid signada a París el 15 d'abril del 1908.

Malgrat tot hi van haver veus per fer tot el traçat en ample europeu, amb raonaments econòmics com els costos de transvasament de mercaderies, principalment fruita, oli, verdures, llegums, etc. Això eren moments en què es volia implantar a la península l'ample internacional. Fins i tot, i per R.D. de 18 de juliol del 1925 s'autoritzava la construcció del ferrocarril Barcelona-Puigcerdà-Latour de Carol en ample europeu, cosa que es va anul·lar posteriorment. D'aquest ferrocarril en parlarem en altre capítol.

La intenció de l'estat per construir l'esmenta't tren era: entre nul·la i cap. I ho demostren les inversions que es feien en aquells moments.

Per Lei de 25 de desembre de 1912 es varen incloure sis ferrocarrils com a

prioritaris. El de la Noguera Pallaresa estava en sisè lloc. Però això és l'únic greuge sobre aquesta obra. Les partides pressupostàries ho deixen ben clar:

Zamora-Orense-La Coruña:

390.092.061,49 Pts

Madrid-Burgos: 188.412.003,01 Pts

Medina del Campo-Benavente:

188.412.003,01 Pts

Cuenca-Utiel: 63.624.069,66 Pts

Soria-Castellon: 32.282.656,75 Pts

Lleida- Frontera Francesa: 0,00 Pts

La importància turística del recorregut també era una raó de pes. El paisatge per on recorreria no te res a envejar a molts trens turístics que trobem a Europa. A Internet hi ha multitud de vídeos d'aquests recorreguts, a Suïssa el tren Tirana-Saint Moritz o el de Noruega com el tren de Flam. Aquest recorregut estaria entre els millors donant un gran impuls econòmic turístic a la zona.

En el projecte inicial, i entre el material mòbil, estaven pressupostades 20 locomotores per aquest ferrocarril. Aquest material seria sufragat a parts iguals entre França i Espanya.

Després de la inauguració del tram espanyol fins a La Pobla de Segur es va dir que el problema de la no continuació era que França s'havia retirat del projecte. Des de la signatura del conveni i el 1952 varen passar cinquanta anys i a França dues grans guerres. No és agosarat pensar que la culpa de la no finalització estava a aquesta banda de la frontera.

INFORMACIÓ LOCAL · COMERCIAL I TURÍSTICA · DIVULGACIÓ CULTURAL · ENTRETENIMENTS · CINEMES · GASTRONOMIA.

La borrufa

Pallars Sobirà - Alta Ribagorça
Alt Urgell - Val d'Aran - Pallars Jussà

Agost 2020 Núm. 269 / any XXII

Premi a la millor publicació de premsa gratuïta 2015

INFORMACIÓ LOCAL · COMERCIAL I TURÍSTICA · DIVULGACIÓ CULTURAL · ENTRETENIMENTS · CINEMES · GASTRONOMIA.

La borrufa

Pallars Sobirà - Alta Ribagorça
Alt Urgell - Val d'Aran - Pallars Jussà

Setembre 2020 Núm. 270 / any XXII

Premi a la millor publicació de premsa gratuïta 2015