

Carles Gorini Santo

100 ANYS D'UNA CRUÏLLA D'ESPERANCES
I D'UN CAMÍ PER AL FUTUR

La línia de Lleida a Balaguer

Núm.:

19



La línia de Lleida a Balaguer

100 anys d'una cruïlla d'esperances
i d'un camí per al futur

ÍNDEX

PRÒLEGS	4
EL FERROCARRIL QUE HAVIA DE TRAVESSAR EL PIRINEU	6
BALAGUER, CRUÏLLA DE CAMINS I D'ESPERANCES DE PROGRÉS	8
EL NOGUERA PALLARESA ARRIBA A BALAGUER. L'ALEGRIA QUE PASSA DE LLARG	10
URBANISME I DESENVOLUPAMENT AL VOLTANT DE L'ESTACIÓ	13
EL DECLIVI DEL FERROCARRIL, L'AMENAÇA DE TANCAMENT I LA REACCIÓ DEL TERRITORI	16
EL TRASPÀS A LA GENERALITAT. VERS UN SERVEI DE RODALIA	19
BIBLIOGRAFIA	22

Lleida
Alcoletge
Vilanova de la Barca
Térmens
Vallfogona de Balaguer
Balaguer

Lleida 1924·2024 Balaguer

CRÈDITS

Primera edició (2024)
© de l'edició: Ferrocarrils de la
Generalitat de Catalunya (2024)

Text:

Carles Gorini Santo
*Institut Català de Recerca en
Patrimoni Cultural (ICRPC-CERCA)*

Fotografies:

Arxiu fotogràfic històric d'FGC,
Arxiu Comarcal de la Noguera, Arxiu
Nacional de Catalunya, Arxiu Antoni
Nebot Biosca, Archivo Histórico
Ferroviario del Museo del Ferrocarril
de Madrid – Fundación de los
Ferrocarriles Españoles, Fundación
Endesa, Oscar Urgelés Mínguez i
Ramon Lladós Sanfeliu.

Coordinació:

Núria Codina

Disseny col·lecció:

ESSA Estructura de Comunicació, SL

Maquetació:

ESSA Estructura de Comunicació, SL

Imprès:

Impremta Pagès

Reservats tots els drets. Aquesta pu-
blicació no pot ser reproduïda, ni en
part, ni en tot, ni enregistrada en, o
tramesa per, un sistema de recupera-
ció d'informació, per cap mitjà ni per
cap forma, sigui mecànic, electrònic,
fotoquímic, electroòptic, magnètic,
per fotocòpia, o qualsevol altre, sense
el permís previ i per escrit de l'editor.

La història del ferrocarril a Balaguer ens permet explicar el passat, present i futur de la Noguera. Cent anys d'història en què podem reconèixer grans semblances amb les dinàmiques de les comarques lleidatanes, des de la plana fins al Pirineu, i amb dinàmiques del país sencer.

A través d'aquesta publicació reconeixem la voluntat col·lectiva de desenvolupament d'aquest territori. Des de l'impuls per part de la iniciativa privada, la desesperança posterior pel seu abandonament, fins a l'enfortiment de la iniciativa pública com a motor del seu creixement i transformació. I enmig d'aquest context, també, el relat de l'evolució del rol de l'administració de l'Estat i l'increment de l'autogovern de la Generalitat de Catalunya, que ens ha portat a la gestió per part de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

L'expectativa econòmica per al Pirineu es va veure truncada pel declivi del ferrocarril a favor del vehicle privat. Només l'aposta ferma en clau de sostenibilitat i de garantia de l'accessibilitat per no deixar ningú enrere ha pogut portar a la seva posterior recuperació incorporant alhora el seu rol en clau de turisme cultural i de lleure. El

ferrocarril és avui un projecte modern que té arrels antigues arreu de Catalunya.

Però el ferrocarril és molt més que una infraestructura de transport públic o d'impuls de l'activitat econòmica. La seva potència el converteix en un eix vertebral capaç de condicionar un projecte territorial de futur. Un projecte en consonància amb els objectius de país per un major equilibri territorial del qual les polaritats comarcals surtin reforçades.

El ferrocarril significa un compromís amb el territori i amb la seva prosperitat, perquè garantir bones infraestructures i bons serveis de transport és una forma de garantir drets. Un país de futur com el nostre requereix una xarxa ferroviària extensa, fiable i ben connectada amb els principals pols del país, gestionada amb eficiència i des de la proximitat, com FGC fa diàriament.

Ester Capella i Farré
Consellera de Territori

Barcelona, febrer del 2024

Una commemoració és una experiència col·lectiva. Commemorem fets importants que, d'una manera o altra, van canviar les nostres vides, molts cops de manera disruptiva, propiciatòria de petites o grans revolucions. I aquesta commemoració n'és un molt bon exemple.

El ferrocarril de via ampla va arribar a Balaguer el 3 de febrer del 1924, ara fa cent anys. Certament, no era el primer tren que coneixia la ciutat, que ja convivía amb un altre que la connectava amb Mollerussa, d'amplada mètrica i desaparegut fa molts anys. El que avui celebrem es va presentar amb l'aval de l'Estat i va ser impulsor i motor d'importants transformacions en l'economia agrícola, el fonament tradicional de les Terres de Ponent, i l'activitat productora lligada al riu Segre i al seu aprofitament hidroelèctric. Balaguer va respondre als canvis amb un creixement econòmic i geogràfic que l'ha portat al que és avui en dia des d'un punt de vista demogràfic i industrial, i amb l'ocupació urbana del marge esquerre del riu fins a assolir el límit que marcava la línia del ferrocarril.

Per tant, no podem considerar que avui recordem una relíquia o un fet puntual. El

que celebrem és que el passat ens hagi regalat una eina per construir el futur.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) demostra cada dia que el ferrocarril és una eina transformadora i que és l'instrument més adequat per a un transport econòmicament sostenible i socialment igualitari. En conseqüència, des que en va agafar les regnes i a través d'una interlocució constant amb el territori i de les inversions, els darrers anys, la línia de Lleida a la Pobla de Segur ha fet créixer la confiança dels balaguerins, dels lleidatans i de tot Catalunya en un transport que sap adaptar-se a les necessitats del territori i de les persones que l'habiten.

La línia de la Pobla guanya en qualitat cada dia que passa, un fet que parla amb claredat del que vol FGC: millorar la vida de les persones reteixint el fil dels ferrocarrils catalans.

Toni Segarra i Barreto

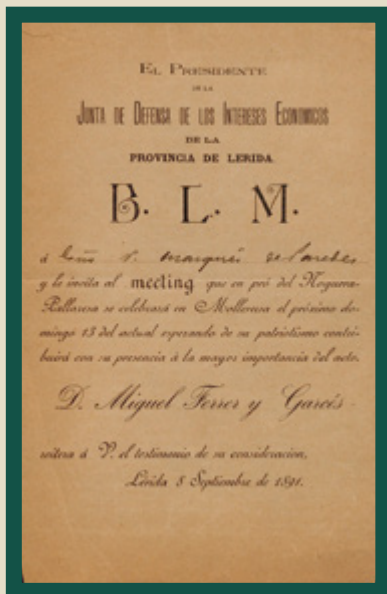
President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Barcelona, febrer del 2024

EL FERROCARRIL QUE HAVIA DE TRAVESSAR EL PIRINEU

L'any 1854, els trens superaven el desafiament de les muntanyes del Semmering, als Alps austríacs. La proesa de l'enginyeria va esdevenir un èxit per al ferrocarril i va inspirar els altres països europeus, incloent-hi Espanya i França, que van preveure les seves pròpies connexions ferroviàries a través de les muntanyes. El 1865, ambdós estats van presentar diverses opcions, una de les quals demostrava la possibilitat d'un ferrocarril d'Esterrí a Sent Gironç pel coll de Salau: el ferrocarril de la Noguera Pallaresa.

Entre el 1880 i el 1904 es van establir fins a tres convenis internacionals francoespanyols per determinar les condicions en la construcció de les línies ferroviàries transpirenques. Les opcions triades van ser el ferrocarril de Canfranc a Auloron, el de Ripoll a la Tor de Carol i el de la Noguera Pallaresa. La premsa lleidatana, especialment la progressista, va informar-ne a bastament assenyalant-ne les indecisions administratives i els retards. Les demores les atribuïa a la manca d'interès dels polítics electes, a la competència dels altres projectes i a la inconsistència de les subvencions estatals.



Junta de defensa dels interessos econòmics de la província de Lleida. Carta rebuda. Foto: Arxiu Nacional de Catalunya (1891)



Manifestació a favor del Noguera Pallaresa, l'any 1904. Foto: Arxiu Antoni Nebot

Postal de la reunió del Noguera Pallaresa, cara i dors. Foto: AHF (Desconegut) (1880)

Fotografia del Ramillete ofrecido al Sr. Maluquer, Senador del Reino por esta provincia, el año 1880, en que se celebró el primer lanzamiento en favor de nuestro ferrocarril Noguera Pallaresa.



Val a dir que, en aquella època, el sistema ferroviari espanyol es basava en concessions administratives de l'Estat, que eren construïdes i explotades per la iniciativa privada. A Catalunya, molts ferrocarrils havien estat finançats amb recursos econòmics locals, però el projecte del Noguera Pallaresa va ser presentat en uns anys en què era difícil trobar els diners necessaris a les butxaques dels accionistes privats. Un seguit de crisis econòmiques van conduir les companyies ferroviàries catalanes per una situació financera precària. De resultes, el projecte del Noguera Pallaresa requeriria la intervenció de l'Estat espanyol per fer-se realitat, un factor que remarcava el diari *El Pallaresa*, el 1882, quan titllava el projecte de desafortunat, suggerint que la província se'n podia oblidar si l'Estat era qui l'havia de fer, perquè no era capaç de completar les obres de la carretera de Tremp a Salàs, després de sis anys de treballs.

Huida.
Romá Sol, Diputat.
Prego. li que m representi en el miting del proper diumenge per a reclamar Poder publico acabament obres carril transpirenaic Noguera-Pallaresa.
President Mancomunitat.
Puig Cadafalch.
Deposita el dia 30 de Noviembre en 1918.

Carta del president de la Junta de Defensa per la Construcció del Ferrocarril Noguera Pallaresa, Marcel·lí de Jordana, al president Puig Cadafalch convidant-lo a un miting per reclamar als poders públics l'acabament d'aquesta línia. Foto: Arxiu Nacional de Catalunya (1918)

BALAGUER, CRUÏLLA DE CAMINS I D'ESPERANCES DE PROGRÉS

Balaguer, plaça del Mercat.
Foto: Arxiu Comarcal de la Noguera
(Àngel Toldrà Viazo (A.T.V)) (c1910)



Balaguer és una ciutat amb una llarga i rica tradició, i molts edificis mostren aquesta història viva. Segons Josep Vallverdú, és com si en arribar a la ciutat els visitants rebessin una benvinguda del passat. La plaça del Mercadal i uns altres carrers antics tenen arrels medievals i es comprenen en el perímetre de l'antiga muralla comtal. L'església de Santa Maria, reconstruïda el 1881, i altres monuments, com l'església de Sant Salvador o el convent de Sant Domènec, completen el joiell monumental.



Durant els primers anys del segle xx, Balaguer experimentava transformacions significatives: un desenvolupament de l'agricultura, que va ser conseqüència dels regadius que proporcionaven els canals d'Urgell i d'Aragó i Catalunya, i l'arribada de La Canadenca, que va representar un doll de noves oportunitats de negoci, com la construcció de canals i pantans al riu. Aquests canvis van tenir un impacte profund en la vida social i econòmica de la ciutat.

Convent de Sant Domènec i pont a Balaguer.
Foto: Arxiu Comarcal de la Noguera
(Desconegut) (c1910)

*Cotxe de cavalls.
Foto: Arxiu Comarcal de la
Noguera (Desconegut) (c1920)*



Balaguer va donar suport de bon començament al projecte del ferrocarril Noguera Pallaresa, però amb el temps l'entusiasme va minvar. Hi havia diferents factors que propiciaven que els balaguerins mostressin una prudent ambigüitat per un projecte que no aconseguia sortir dels plànols per fer-se realitat. En primer lloc, el llarg procés administratiu de la seva concessió, però també la constatació que, tot i que les obres de construcció de la infraestructura es van completar el 1913, les vies no s'hi van instal·lar immediatament. Els conflictes d'interessos en joc al territori, especialment amb l'empresa La Canadenca, i altres factors polítics alenien l'execució de la nova línia. A més, la ciutat disposava d'una connexió ferroviària amb Mollerussa des del 1903, que facilitava un accés ràpid i econòmic a la línia general de Barcelona a Saragossa.

Tot i els obstacles, el primer tren del ferrocarril Noguera Pallaresa va arribar a Balaguer el 3 de febrer del 1924.



*Construcció del magatzem i moll de l'estació
de Renfe de Balaguer. Fotos: Arxiu Nacional de
Catalunya (Fons Fundació FECSA) (1950)*



EL NOGUERA PALLARESA ARRIBA A BALAGUER. L'ALEGRIA QUE PASSA DE LLARG

Estació de Balaguer.
Foto: Arxiu FGC



La revista catòlica de Balaguer, *La Falç*, va explicar que hi havia poca gent a l'estació el dia que el tren de Lleida va arribar per primera vegada a la ciutat. Uns mesos abans, el 13 de setembre del 1923, el cop d'estat encapçalat pel general Miguel Primo de Rivera havia liquidat la vella política dinàstica de torns, però també havia foragitat del poder a Catalunya els líders del catalanisme conservador. Amb un

context semblant, la inauguració va tenir lloc amb la presència del capità general de Catalunya, Emilio Barrera Luyando. No hi va ser present el bisbe d'Urgell, Justí Guitart Viladerbó, mal vist per les noves autoritats dictatorials. El seu lloc va ocupar-lo el de Lleida, que va beneir l'estació. Per donar a la inauguració el relleu adequat que volien les noves autoritats, en el primer tren hi viatjava Torcuato Luca de Tena y Álvarez-Ossorio, director del diari madrileny *ABC*. En un arc de triomf fet de fusta i cartró, situat a l'entrada de la ciutat, s'hi

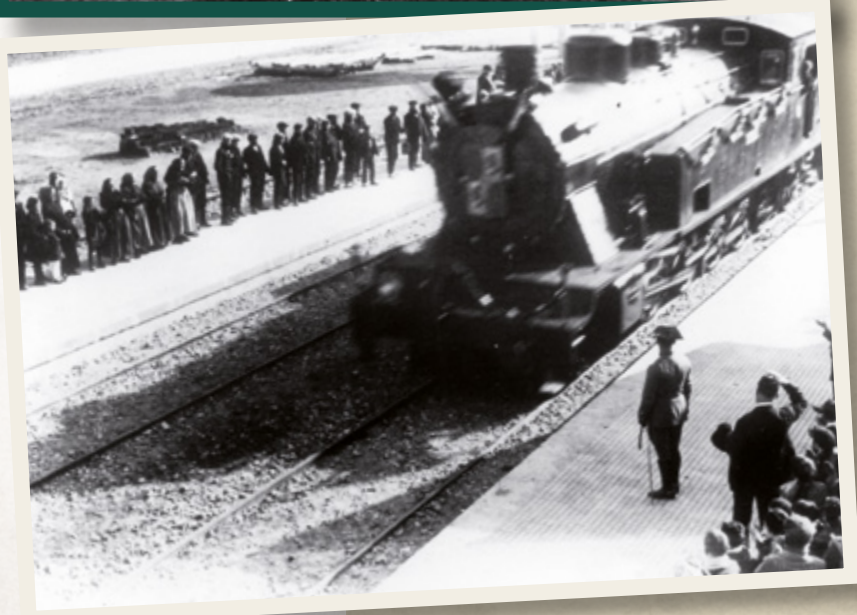


Inauguració del tren a Balaguer,
3 de febrer de 1924.
Foto: Óscar Urgelés (Desconegut) (1924)

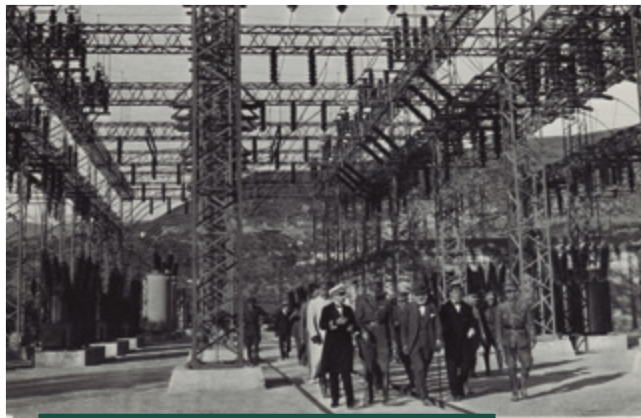
*Inauguració del tren a
Balaguer, 3 de febrer de 1924.
Fotos: Arxiu Antoni Nebot*

podia llegir: «Balaguer agradecido por la construcción del Noguera Pallaresa». La comitiva oficial va passar-hi rabent per anar a la plaça del Mercadal i, havent dinat, va inaugurar la central telefònica que hi havia instal·lat la Mancomunitat, la primera automàtica a Espanya.

La felicitat de Balaguer pel nou ferrocarril va ser efímera, perquè el 17 de març, Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE), l'organisme responsable de la línia, va modificar els horaris i va suprimir alguns serveis. La premsa local va expressar la seva preocupació per aquest canvi i va suggerir que es busqués una combinació més favorable per als interessos de la companyia i dels pobles afectats. Els horaris inadequats i la falta de continuïtat de la línia van fer que les estadístiques oficials mostressin que el ferrocarril Lleida-Balaguer era el més deficitari de tots els administrats per EFE.

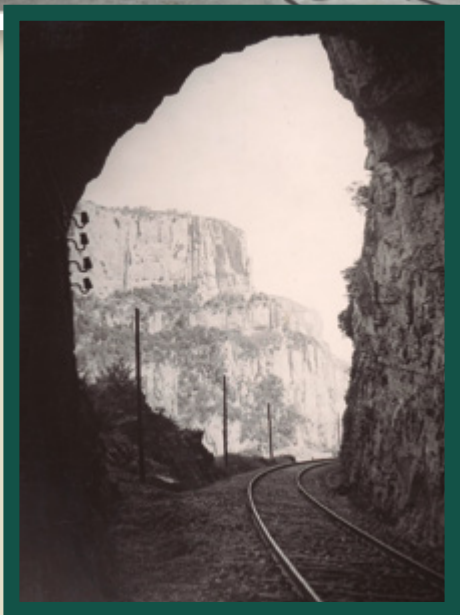


Subestació elèctrica de la Pobla de Segur. Foto: AHF (Desconegut) (1924)



L'enginyer Esteve Terrades Illa, que en nom de la Mancomunitat havia defensat el 1919 un ferrocarril d'Igualada a Tamarit que passés per Balaguer, va reaparèixer a la ciutat en diferents ocasions, entre el 1926 i el 1929, per afirmar que un grup de banquers de Barcelona volia impulsar de nou la construcció d'aquella línia de via estreta. També van ser presentats uns altres projectes ferroviaris, com el de la Noguera Ribagorçana i fins i tot un que connectaria Barcelona i Bilbao, electrificat i amb doble via, que tindria una estació important a Balaguer.

Mentrestant, les obres del Noguera Pallaresa prosseguien. Durant l'estiu del 1928 es va completar la perforació del túnel 3, el més llarg de la línia. Alguns joves excursionistes balaguerins van visitar-lo i van expressar la seva admiració pel fet que aviat els francesos podrien venir a conèixer el país pagant pocs francs per un bitllet, sense que les angoixes locals per la realització de la línia els significuessin res.



Sortida del túnel núm. 13 al km 49 de la línia de Lleida a la Pobla de Segur. Foto: AHF (Desconegut) (1951)

*Pont de la línia Lleida-Balaguer.
Foto: AHF (F. García-Terán) (1943)*



*Estació de Tèrmens de la línia
de Lleida a la Pobla de Segur.
Foto: AHF (Francisco Ribera Colomer)*

URBANISME I DESENVOLUPAMENT AL VOLTANT DE L'ESTACIÓ

L'estació del Noguera Pallaresa es va construir a tocar de l'estació del Mollerussa-Balaguer, en unes hortes al marge esquerre del riu Segre. Les dues línies de tren anaven gairebé juntes els últims centenars de metres. El procés d'expropiació de terrenys mostra el valor econòmic de les hortes i també evidencia que hi havia propietaris que ja les consideraven sòl urbà. Algunes ambicions personals van dificultar l'adquisició de terrenys per al ferrocarril.

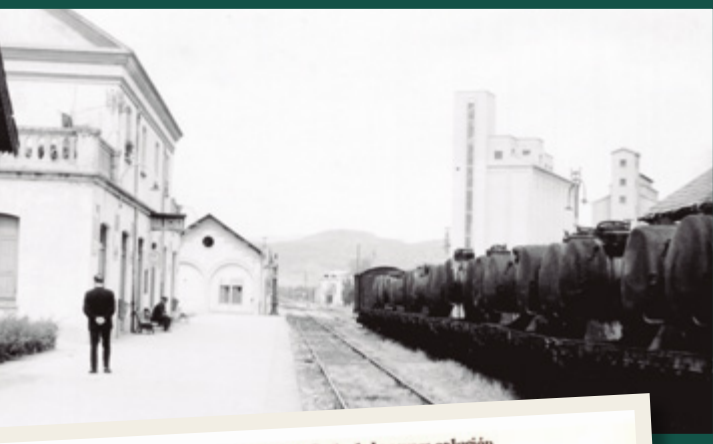
L'estació, que va ser inaugurada el 1924, provenia d'un projecte general de la línia, del 1885, que havia estat modificat diverses vegades per adaptar-se als acords bilaterals. Les dilacions van afectar l'aparença final dels



*Platja de vies de l'estació de Vilanova de la Barca de
la línia de Lleida a la Pobla de Segur.
Fotos: AHF (Francisco Ribera Colomer) (1946)*



Estació de Balaguer.
Foto: Óscar Urgelés (Desconegut)



edificis de viatgers de les estacions, incloent-hi el de Balaguer, que de ben nou presentaven un aspecte antic. No calia anar gaire lluny per adonar-se que hi havia un estil arquitectònic més acordat als temps —el regionalisme— que podia haver estat aplicat amb facilitat.

L'Ajuntament l'havia triat el 1919 per al nou grup escolar; La Canadenca, per als edificis annexos al canal de Seròs. El regionalisme arquitectònic prendria un cert protagonisme al voltant de l'estació de Balaguer, quan es planificaria la urbanització del sector passada la Guerra Civil.

Com en tants altres llocs, a Balaguer el ferrocarril es trobava desvinculat de la trama urbana tradicional i hi passava de forma perimetral. Estava situat a una considerable distància del nucli antic. Els paquets dels comerços i els baguls dels viatgers hi eren

conduïts amb ase i carro per un *recader*. Una ubicació semblant va fer que jugués un paper determinant en la futura planificació urbana de la ciutat. Durant la dècada dels trenta del segle xx, l'Ajuntament va voler urbanitzar el marge esquerre del riu. El 1939, amb una subvenció de l'Estat, es va construir un segon pont que connectava directament la plaça del Mercadal amb l'estació de tren i facilitava la transformació de l'espai.



Vista de la plaça de la Porta del Príncep i de la façana de l'edifici de viatgers de la nova estació de Lleida.
Foto: AHF (G.H Alsina) (c1940)



*Locomotora de vapor 040 (sèrie Renfe 040-2091 a 2127) (ex sèrie Norte 501 a 537 y 2501 a 2537).
Foto: AHF (Carlos Diego Marquand Wyrsh-Cüyer) (1959)*

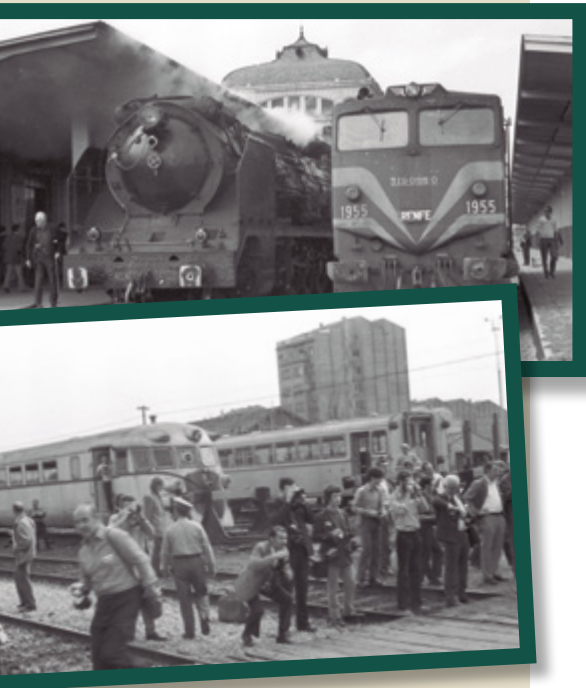
El projecte d'urbanització va dur-lo a terme l'arquitecte Francesc Folguera Grassi. L'arquitecte s'acollia al cànon regionalista, perquè li permetia reflectir satisfactòriament les ambicions d'una doctrina ruralista que el franquisme proposava com un model ideal de vida. Tot i que Folguera va lliurar el projecte a l'Ajuntament, va ser un altre arquitecte, Ignasi de Vilallonga Casañas, qui el va continuar entre els anys 1945 i 1962. Vilallonga va introduir unes noves orientacions urbanístiques per acomodar-hi, a més dels habitatges unifamiliars previstos, edificacions en blocs de pisos. Complementàriament, el 1956 s'aprovaria la reforma que faria possible l'establiment de la paperera INPACSA a tocar de les vies. Durant aquest temps, Balaguer va experimentar un creixement demogràfic notable.



*Estació de Lleida de la línia de Lleida a la Pobla de Segur.
Foto: AHF (Juan Baustista Cabrera Pérez-Caballero) (1957)*

EL DECLIVI DEL FERROCARRIL, L'AMENANÇA DE TANCAMENT I LA REACCIÓ DEL TERRITORI

*Tren especial del XIX Congreso del MOROP
1972 de la Federación Española de Amigos del
Ferrocarril a l'estació de Lleida. Fotos: AHF (Juan
Baustista Cabrera Pérez-Caballero) (1972)*



Balaguer havia sentit promeses sobre grans projectes ferroviaris durant molts anys, però res no s'havia concretat. El ferrocarril de la Noguera Pallaresa va quedar aturat a la Pobla de Segur el 1951, mentre s'esperava que en el futur es decidís de dur-lo més enllà. Però durant la segona meitat del segle xx, el desenvolupament econòmic espanyol va deixar de banda el ferrocarril i es va centrar en el creixement de les carreteres.

Consegüentment, el 1976, el Ministeri d'Obres Públiques (MOPU) va reprendre la proposta d'un eix transversal que havia fet la Generalitat al Pla general d'obres públiques, el 1935, i triava Balaguer com a punt de partida. Tanmateix, les esperances van fer-se fum quan es va canviar l'origen de la gran artèria automobilística a Cervera, el 1983. També es projectava una nova carretera d'accés al Pirineu, que passaria lluny del centre urbà. En paral·lel, s'escampaven rumors que l'Estat clausuraria el ferrocarril. Aleshores, a la ciutat s'encendria el fanal vermell. El teixit empresarial no era prou fort per atraure les noves infraestructures de comunicació. Balaguer semblava abocar-se a l'estancament econòmic i a la pèrdua de població.

*Manifestació pel salvament
de "lo tren" l'any 1983.
Foto: Arxiu Antoni Nebot*



La notícia del tancament de la línia va alertar les institucions lleidatanes. L'Ajuntament de Balaguer va reaccionar i va aprovar una moció en què es comprometia amb el futur del ferrocarril. El gener del 1984 van intentar convèncer Renfe de mantenir la línia en servei, fins i tot relacionant-la amb el futur de les estacions d'esquí de Llessui i Super Espot. La paperera INPACSA va expressar preocupació per l'anunciada clausura, perquè una part important de la fusta que feien servir els arribava per ferrocarril. Però, tot i les propostes, l'Estat va mantenir la decisió del tancament per manca de rendibilitat. El ministre de Transports va suggerir que la Generalitat assumís el dèficit, però aquesta va rebutjar la proposta perquè no disposava dels recursos econòmics necessaris. Llavors, es va formar una comissió mixta amb la delegació del Govern central a Catalunya, la Generalitat i la Diputació de Lleida per abordar la situació. El Carnaval del 1984, les entitats balaguerines van mostrar el seu suport al tren pujant-hi en Poca Solta.

*Unitats de tren elèctriques de la sèrie 440 de
Renfe a l'estació de Lleida.
Foto: AHF (Jordi Valero Escoté) (1995)*





*Automotors dièsel de la sèrie 593, de Renfe, coneguts com a Camells, als afores de Balaguer.
Foto: AHF (Antonio Sánchez) (1997)*



*Automotors dièsel de la sèrie 593 de Renfe, coneguts com a Camells.
Foto: AHF (Antonio Sánchez) (2001)*

El Departament de Política Territorial va encarregar un estudi a la Direcció General de Transports (DGT) per tenir dades alternatives a les que presentava Renfe. També es va buscar suport a França, però les negociacions van fracassar. Finalment, l'estudi de la DGT va concloure que la línia era econòmicament viable. Després d'una sèrie d'esforços i manifestacions promogudes pel teixit social del territori, el 21 de gener del 1985, Renfe va signar un conveni amb la Diputació de Lleida i la Generalitat per assumir el dèficit de la línia. Així, el ferrocarril va continuar amb la seva funció social fins al 2005, quan va ser transferit a la Generalitat de Catalunya. En endavant el gestionaria FGC.



*Locomotores dièsel de la sèrie 319 (ex 1900) de Renfe.
Foto: AHF (Antonio Sánchez) (2001)*

EL TRASPÀS A LA GENERALITAT. VERS UN SERVEI DE RODALIA

El primer de gener del 2005, el Govern va passar la responsabilitat de la línia de Lleida a la Pobla de Segur a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). A mitjan juliol van començar les obres per millorar la via, que van acabar pels volts del juny del 2006. Durant aquest temps es van habilitar autobusos per transportar els passatgers. Després de les obres, el trajecte de Balaguer a la Pobla es va reduir en quinze minuts. Els nous horaris de trens proposats per FGC van permetre transportar un 14 % més de passatgers.

Tanmateix, la crisi posterior a l'any 2008 va afectar les expectatives de millora. El model d'exploració de la línia, que es contractava a Renfe per a la conducció, neteja, manteniment i lloguer de trens, es va tornar massa car i ineficient. A més, les taxes d'ocupació dels trens entre Lleida i Balaguer van baixar al 8,3 % i van fer inevitables les retallades en el servei. La reducció va generar un centenar llarg de queixes de clients.



*Automotors dièsel de la sèrie 593 de Renfe, coneguts com a Camells.
Foto: AHF (Antonio Sánchez) (2006)*



*Automotors dièsel de la sèrie 596 de Renfe, coneguts com a Tamagochi.
Foto: AHF (Antonio Sánchez) (2006)*

*Automotors dièsel de la sèrie 596 de Renfe, coneguts com a Tamagochi.
Foto: AHF (Antonio Sánchez) (2009).*



Quan la pitjor part de la crisi econòmica va quedar enrere, FGC va reprendre les inversions per millorar la línia, especialment, la seguretat de túnels i ponts. A més, el contracte que vinculava la Generalitat amb els operadors ferroviaris espanyols va finalitzar el 31 de desembre del 2015. Prèviament, FGC havia acordat amb la companyia suïssa Stadler l'adquisició de dos trens nous, que van iniciar el servei comercial el 25 de juliol del 2016.

Els nous trens resultaven ser l'aparador eficaç d'un model de servei de proximitat, que incorporava uns equips humans arrelats al territori. L'esforç de renovació va comprendre la millora de les estacions i l'adaptació per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), així com l'augment de la freqüència de pas, amb més serveis en hora punta que facilitaven les interconnexions amb l'alta velocitat i la xarxa de transports per carretera. El model d'FGC incorporava altres serveis de valor, potenciant l'atenció i informació al client, innovant amb sistemes de venda a bord i en línia i proporcionant informació del servei en temps real.

Els resultats no es van fer esperar. L'any 2016, la línia havia transportat 111.241 passatgers i va assolir índexs de satisfacció rècord. L'any següent es va superar la xifra de 200.000 passatgers. El 2022 va entrar en servei una tercera unitat de tren, per consolidar el creixement de la demanda de transport, i el 2023 es tancava amb 372.229 viatgers transportats. Aquesta evolució ha significat per a Balaguer l'especialització d'aquest ferrocarril en un transport de rodalia.

En paral·lel, es va desenvolupar l'oferta turística del Tren dels Llacs sobre el fonament que havia establert la iniciativa dels Amics del Ferrocarril de Lleida, amb el suport de la Diputació Provincial, el 1997. FGC assumia el 2006 la gestió d'un tren turístic de Lleida a la Pobla de Segur que transportava més de quatre mil viatgers per temporada, amb una cobertura superior al 94 % de les places ofertes. Amb el Tren dels Llacs, FGC ofereix un servei al territori que contribueix a la dinamització turística de la Noguera i el Pallars.



Vista des de l'interior d'un vagó del Tren dels Llacs

Bibliografia

- Àlvarez Palau, Eduard J.; Hernández Asensi, Mireia; Tort Aymerich, Anna (2016). Modelo morfológico de crecimiento urbano inducido por la infraestructura ferroviaria. Estudio de caso en 25 ciudades catalanas. A: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2016, vol. XX, núm. 527. [en línia]
- Badia Batalla, Francesc. *El copríncep Mn. Justí Guitart i el seu temps (1920-1940)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2007.
- FGC. *Memòria*. Diverses edicions, entre 2005 i 2019.
- Font i Garolera, Jaume. Consideracions sobre un projecte viari present: l'Eix Transversal de Catalunya. A: *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*. Barcelona: Societat Catalana de Geografia, 1989, núm. 18.
- Cutiérrez Palomero, Aaron. Planificación urbana y vivienda obrera en Balaguer (1939-1962). Ocupación del margen izquierdo. A: *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2003, vol. II, núm. 146. [en línia]
- Martí-Henneberg, Jordi; Barrufet Rosinach, Albert. El proyecto de una red integrada de ferrocarriles secundarios en Cataluña (1885-1931). A: *Col·loqui Internacional Barcelona-Montréal. El desarrollo urbano de Montréal y Barcelona en la época contemporánea: estudio comparativo*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1997.
- Pascual i Domènech, Pere. *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935) Una història de la seva explotació*. Vic: Eumo, 2016.
- Prieto Tur, Lluís; Enguix Peiró, Salvador. *El transpirenaico del Noguera Pallaresa y el ferrocarril Lleida-Utiel-Baeza*. Barcelona: Lluís Prieto Editor, 1994.
- Vallverdú Aixalà, Josep. *Encisos de Balaguer*. Lleida: Universitat de Lleida, 2000.
- Vigato, Jean C. *L'architecture régionaliste: France, 1890-1950*. París: Institut Français d'Architecture, Norma, 1994.



Foto lliurada per Ramon Lladós Sanfeliu, maquinista, pel desig del seu pare, Ramon Lladós Rovira, J.E elèctric, com a record de l'avi, Ramon Lladós Pons, guardaagulles i Ir per l'esquerra a la imatge. Tots ells foren treballadors a la línia de Lleida a la Poble de Segur. Data: inicis de la dècada de 1940.

