

70 anys de l'arribada del tren a la Pobla de Segur

Article d'opinió de Pau Noy, enginyer i membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic



Arribada del tren a la Pobla de Segur l'any 1951 | Ramon Guimó

[despiece]Senyor director,

El 13 de novembre d'aquest any es compliran 70 anys de l'arribada del tren a la Pobla. Els meus pares no tenien cotxe de manera que de petit la forma normal de moure's de la família era en tren. Vivia al costat de l'Estació de Sants, que estava descoberta i sempre demanava als meus pares que em portessin a veure els trens. Com a tota la canalla, els que més m'agradaven eren els de fum. Mai no em van explicar que eren de vapor. Per Reis sempre demanava ampliacions del tren elèctric. De gran em vaig fer un defensor del ferrocarril però ja amb molt més coneixement de causa.

Recordo que quan el Ministeri de Transports, aleshores MOPU, volia tancar la línia, argumentant una baixa rendibilitat econòmica, que no social, vaig tenir l'honor de participar en un grup d'enginyers de la Generalitat que va emetre un voluminós contrainforme al tancament de la línia, en el que es demostrava la seva rendibilitat econòmico-social. Vaig demanar a ma mare, María Dolores Serrano, que escrivia regularment a *La Vanguardia*, una petita contribució a la lluita per la permanència del tren i, encara que no em va fer gaire cas en el meu argumentari tècnic, va escriure un article ple de poesia ferroviària pallaresa. El podeu trobar en aquest enllaç.

Aquells van ser els inicis de la lluita per la millora de la línia i contra el tancament del servei. El

tren tan millorat que tenim ara és fill de les lluites d'aquells anys.

Sempre he cregut que l'existència de la línia de la Pobla és producte d'un miracle. Un miracle va ser que a inicis del segle XX el Consell de Ministres aprovés la construcció de la línia Baeza-Utiel-Terol-Lleida-la Pobla de Segur-Saint Giron, aquest darrer a França. Em resulta inconcebible que algú volgués construir una línia de 900 quilòmetres de longitud per un terreny despoblat i ple de dificultats orogràfiques. Però ja se sap que a Espanya el negoci ha estat construir infraestructures, no utilitzar-les. Però encara em resulta més sorprenent que es donés la casualitat que l'únic tram que s'acabés obrint al servei fos el de Lleida-la Pobla. I encara quasi impossible de creure que, malgrat que la majoria de les línies rurals s'acabessin clausurant, la de la Pobla és ben viva després d'haver rebut una formidable inversió, uns 80 milions d'euros entre rehabilitació de via i compres de trens.

Ara falta que el territori que tan va defensar el tren -una manifestació a Lleida, va arribar a arreplegar 1.000 persones- l'agafi més sovint. Abans de la pandèmia aproximadament uns 100 pallaresos l'agafaven cada dia, i uns altres 750 ho feien entre Balaguer i Lleida. Són pocs. Cal promoure'l més. Segons els meus càlculs, ben promogut, el tren podria doblar la demanda.

Les prestacions del tren de la Pobla són molt bones. Temps de viatge Tremp-Lleida, 1h 20 minuts. Temps de viatge Tremp-Barcelona, amb connexió a Lleida amb l'alta velocitat, 2h 50 minuts fins a Sants. Són temps totalment competitiu amb el cotxe, molt més econòmic i d'una manera sostenible, confortable i segura. Cada dia milers de persones es desplacen de la província de Lleida a Barcelona a fer gestions. Només captant una raonable fracció d'aquests viatges, les xifres de viatgers es multiplicarien varies vegades. El tren de la Pobla té un gran present i li espera un gran futur.

[nointext]

Pau Noy

Enginyer i membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic[/despiece]

[noticiadiari]68/12444[/noticiadiari]