

UN CONVENIO ASEGURA SU EXPLOTACION POR RENFE DURANTE TRES AÑOS

## Traspasada la línea de La Pobla de Segur a la Generalitat de Cataluña



Puente de 1949 en Castell de Mur.

La Generalitat de Cataluña, a través de su Consejería de Política Territorial y Obras Públicas ha asumido desde el pasado 1 de enero la propiedad y la gestión de la línea Lérida-La Pobla de Segur, cedida por el Ministerio de Fomento. La explotación que en el futuro asumirá Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, FGC, se mantendrá durante tres años a cargo de Renfe.

La línea tiene una longitud de 88,2 kilómetros con 17 estaciones, 41 túneles y 31 puentes y viaductos. El tramo entre Lérida y Balaguer, el de mayor afluencia de viajeros fue renovado y cuenta con traviesas de hormigón y carril de 54 kg/m, mientras que entre Balaguer y La Pobla, se mantienen las traviesas de madera y el carril de 45 kilos.

Actualmente, el tiempo de

viaje se sitúa en las dos horas y cinco minutos y Renfe presta tres servicios diarios en cada sentido, con salidas de Lérida a las 8,55, 13,45 y 20,54 y de La Pobla de Segur a las 6,20, 12,42 y 18,00. A ellos se suman algunos servicios turísticos, incluso ocasionalmente con tracción vapor.

En los últimos años la demanda se ha recuperado levemente, pasando de los 90.017 viajeros de 2000 a 91.708 en

2001, 105.233 en 2002 y 117.000 en 2003, todavía por debajo de los más de 121.000 de 1998. Sin embargo, la ocupación media de los trenes sigue siendo muy reducida, con 76 viajeros entre Lérida y Balaguer, 50 entre Balaguer y Tremp y sólo 24 entre Tremp y La Pobla.

Los picos de demanda se producen los lunes por la mañana en sentido Lérida, con hasta 150 viajeros por tren entre Balaguer y Lérida, el viernes por la tarde en sentido contrario y los domingos por la tarde en sentido Lérida. Los picos máximos alcanzan en determinados días del año los



300 viajeros por tren. En relación con el perfil de viajero, la mayor parte de los desplazamientos son por trabajo o estudios, en torno a un 41 por ciento del total, otro 15,5 por cuestiones sanitarias o de gestiones y el resto por turismo, visitas u otras razones no obligadas.

La línea cuya titularidad asume ahora la Generalitat, funcionaba desde 1984 gracias a un convenio entre Renfe y la



Puente sobre el lago de San Antonio en el municipio de Salas de Pallars.

diputación provincial leridana que, junto al gobierno autonómico, soportaba el coste del mantenimiento del servicio.

Para el futuro, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas del Gobierno catalán plantea una inversión de entre 20 y 30 millones de euros para poner al día la infraestructura y garantizar las condiciones de seguridad y comodidad de los usuarios.

Asimismo, la Diputación de Lérida trabaja en un proyecto de prolongación de la vía hasta Esteri d'Aneu, lo que la convertiría en un eje de comunicación hacia el Pirineo, y se prevé que una vez la explotación sea asumida por FGC, la línea se divida, a efectos del servicio en dos tramos, el Lérida-Balaguer, con un planteamiento de cercanías y el Balaguer-La Pobla de Segur, con un esquema de tipo regional.

En cualquier caso, los planes de la Consejería pasan por el incremento de la oferta, la reducción de los tiempos de viaje y la adaptación de los horarios a las necesidades de la demanda obligada, especialmente en el tramo Lérida-Balaguer. En el tramo Balaguer-La Pobla de Segur se prevé, además, compatibilizar el servicio de trenes regulares con una ampliación de los

## Características de la línea Lérida-La Pobla de Segur

Longitud	88,2 km.
Estaciones	17
Túneles	41
Puentes y viaductos	31
Tiempo de viaje	125 minutos
Trenes diarios	tres por sentido
Horarios Lérida-La Pobla	8,55; 13,45 y 20,45 horas
Horarios La Pobla-Lérida	6,20; 12,42 y 18,00 horas

servicios turísticos que ya existen, con la creación de la marca "El tren de los lagos". Existe la posibilidad de que se cedan estaciones para usos turísticos.

Ya desde el traspaso de la línea la Generalitat ha comenzado a trabajar en un plan dividido en tres fases, de las

que la primera contempla el establecimiento de los convenios con Renfe que aseguren el mantenimiento del servicio hasta que FGC disponga del material adecuado a la línea - no están previstos ni la electrificación ni el cambio de ancho-, la estimación de los primeros gastos, actuaciones en

señalización en las estaciones y el nombramiento de un ingeniero responsable de la línea.

En la segunda fase, a partir de este primer trimestre de 2005, se realizará la evaluación del estado de la línea, se elaborará el pliego de condiciones de los nuevos trenes y se definirá el nuevo modelo de explotación, la imagen de las estaciones y el material y se actuará en determinadas mejoras concretas. La última fase servirá para programar las actuaciones en materia de seguridad. **A.R. Fotografías del libro "Inventario de Puentes Ferroviarios de España"** □

## Trazado espectacular

La línea que une Lérida con La Pobla de Segur se construyó para formar parte de una gran línea que recorrería toda España, desde la frontera francesa en Saint Gironès hasta la jienense ciudad de Linares, pasando por Lérida, Teruel y Albacete, aunque finalmente aquel fue el único tramo ejecutado del frustrado proyecto, sección en la cual hubo que atravesar la cerrada barrera de montañosa que se opone al paso del río Noguera Pallaresa. Es una de las líneas más abruptas de nuestra geografía de lo que da fe los casi 15 kilómetros de túneles entre Balaguer y la Pobla, que suponen un 16 por ciento del total del trazado. La línea discurre desde Balaguer siempre por la orilla derecha del río Noguera, pero su trazado cruza todos sus afluentes por esta diestra, construyéndose para ellos algunos espectaculares viaductos, entre los que destaca el de Santa Ligna.

El espectacular trazado de esta línea y la belleza de los paisajes que recorre, han hecho que sea elegida también para poner en servicio un tren turístico de vapor que remolcado por la locomotora "La Garrafeta", una locomotora articulada tipo Garrat de 1960, realiza viajes charter que mantiene la ARMF, Asociación para la Reconstrucción de Material Ferroviario Histórico. □