

Regió7

DIRECTOR: MARC MARCÈ I CASAPONSA.
EMPRESA EDITORA: EDICIONS INTERCOMARCALS SA.

Revista

Basar
Bosses versàtils
i elegants
9



Entrevista

Silvia Congost. «La solitud és sana,
el que és tòxic és l'aïllament social» **6**



A taula
Papaia.
Sabor tropical **8**

Benestar

**Soc una mala mare i La depredació
que amenaça el planeta** **10**

Estació de Seguers-Sant Pere Sallavinera,
inaugurada el 30 de maig del 1860



Un tren per badar

LA LÍNIA DE LLEIDA ÉS INÚTIL COM A MITJÀ DE
TRANSPORT, PERÒ OBRE ELS ULLS AL PAISATGE

REVISTA ▶ EL TEMA



RAJADELL



AGUILAR DE SEGARRA



SANT PERE SALLAVINERA

R12

← L'Hospitalet de Llobregat

La de Manresa a Lleida és una línia de tren històrica, que va ser porta ferroviària cap a l'Aragó i el nord d'Espanya, però que en les últimes quatre dècades ha anat esllanguint-se progressivament. Ara, la Generalitat n'ha anunciat un pla d'impuls a càrrec de Ferrocarrils. **Text: David Bricollé / Fotos: Mireia Arso**

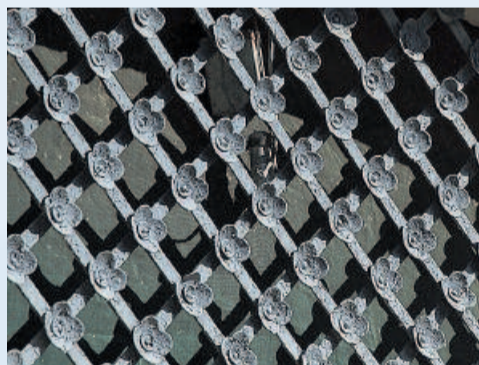
El tren de Calaf

LA VIA DEL SILENCI

A Ramir Albesa, la precarietat de la línia Manresa-Lleida de Renfe, traduïda en lentitud i en un nombre de serveis insignificant (tres trens al dia en cada sentit), no l'afecta. O això sembla. Són trets que gairebé aprecia com una virtut, per la qual cosa no podríem dir que sigui un testimoni que reflecteixi amb fidelitat el sentiment que, segurament, aquest servei ferroviari desperta entre els usuaris habituals. Però el seu esperit de viatger relaxat el fa, alhora, prou escaient per descriure el que és aquesta línia de tercera regional.

Albesa era una dels pocs (molt pocs) viatgers que dimarts pujaven al tren a Manresa per recórrer aproximadament la meitat del trajecte fins a Lleida (l'R12). La seva destinació era l'estació de Bellpuig. «Ho faig cada dimarts, des de fa prop de tres anys i mig, amb el parèntesi del confinament, que se'm va fer etern».

Aquests tres anys i mig aproximats és el temps que fa que aquest manresà que s'ha passat més de mitja vida en el sector del metall, després d'una dècada al tèxtil, es va jubilar, «i des de llavors cada dimarts segueixo la mateixa rutina: a quarts de 10 agafó el tren a Manresa, baixo a Bellpuig, on arribo poc abans de



Reixat dels finestrals dels antics urinaris

les 11, i vaig a casa de la meua filla, que hi viu des de fa set anys, per dinar amb ella i el meu gendre, i amb la meua neta quan surt d'escola al migdia».

Poc li importa que el primer tren de tornada que li ofereix la línia sigui a 3/4 de 5 de la tarda (i el tercer i últim a 2/4 de 9 del vespre). «Fa cinc anys que soc vidu, i la de dimarts és una jornada que espero amb moltes ganes. Gràcies a aquest servei tan esplèndid tinc excusa per passar unes quantes hores amb la família», explica amb un somriure, tot just quan estem començant a deixar enrere Manresa pels plans

del Suanya, mentre albirem pels finestrals la torre Lluvià i el viaducte del traçat inicial de l'eix Diagonal.

«No és un tren per anar-hi amb presses, aquest», m'avisava Ramir Albesa. «Però com que jo tinc tot el dia, ja em va bé. Ara, aquesta noia no sé si deu pensar el mateix». La noia a qui fa referència seu als seients situats a l'altre costat del passadís, des d'on interromp el visionat del mòbil i ens mira en sentir-se interpellada. Es diu Laia Gómez, és de Sant Joan de Vilatorrada i porta una maleta de viatge. I, després de somriure amb complicitat en sentir les paraules del meu interlocutor, confirma el seu pronòstic: «Sí, a mi se'm fa molt pesat aquest trajecte fins a Lleida, però com que l'utilitzo molt de tant en tant, m'ho prenc amb filosofia». I és que parlem de pràcticament dues hores de trajecte entre la capital del Bages i la del Segrià, amb una quinzena de parades entremig. «L'utilitzo un cop cada trimestre, més o menys, perquè per qüestions de feina cada tres mesos he d'anar a Madrid un parell de dies. Tot i que és lent, m'és còmode per anar a buscar l'AVE a Lleida, i a mitja tarda em planto a Madrid.

Entre Manresa i Lleida, l'oferta diària de la línia de Renfe és de només tres trens al dia en cada sentit, i el trajecte sencer dura pràcticament dues hores

Com que habitualment no torno fins l'endemà o al cap de dos dies, també m'ho prenc amb filosofia», concreta Gómez, que s'acomoda per a l'hora i tres quarts que encara li queda de recorregut.

Descobridor de paisatges

«Si vas fins a Lleida, te l'has d'agafar com una excursió i gaudir de les vistes, sobretot fins a Cervera, perquè vas veient tot un canvi en el paisatge», m'aconsella el meu company de viatge, mentre ens apropem a Rajadell, la primera de les estacions. Certament, és una línia que, per ritme, prestacions i paisatge, podria agafar potencial com a tren turístic.

La Generalitat anunciava fa dues setmanes que el 2024 serà Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya qui n'agafarà les regnes de la gestió i explotació (dels trens, no pas de les vies) i que aquest canvi anirà directament acompanyat d'un increment del nombre de serveis. Es volen duplicar freqüències de trens de Lleida a Cervera i passar de les 6 actuals a 12. Fins a Manresa es passarà de 3 a 5 freqüències. Per això es compraran quatre trens i també es construirà una central operativa on se'n farà la gestió i el manteniment. Mentrestant, però, és una línia de solitud i silenci, malgrat que té darrere seu un passat d'època d'esplendor, en què va ser un connector de Catalunya cap al centre d'Espanya (vegeu l'apunt històric).

Avui, el tren surt de Manresa amb tot just una quinzena de persones, i fins a arribar a Calaf (on jo acabo el meu trajecte) només se n'hi afegeix una. Faig cas a Ramir Albesa i contem-

El perfil de Calaf es fa ben visible per sobre de la plana segarranca mentre el tren provinent de Manresa s'hi apropa





CALAF

SANT MARTÍ SESGUEIOLES

R12

Lleida-Pirineus →

L'APUNT

Un 'tren de l'aigua' per apagar la set de les màquines

► A causa de l'elevat pendent del traçat entre Aguilar i Seguers-Sant Pere Sallavinera, les màquines patien molt per arribar a aquesta estació i gastaven molt vapor. Per això va ser necessari construir un dipòsit d'aigua uns 500 metres més amunt de l'estació, fins on cada dia arribava un tren carregat amb aigua des de Manresa per omplir-lo. Era conegut com el tren de l'aigua. Des del dipòsit, l'aigua baixava rodada fins a l'estació, on hi havia una mànega giratòria.



DAVID BRICOLLÉ



DAVID BRICOLLÉ

EL DETALL

Una comparativa curiosa ► Les vies mortes (vies finalistes) són un element icònic de moltes estacions ferroviàries. A Calaf s'hi pot veure encara la de l'esquerra, una d'aquests testimonis muts de temps millors, ara inutilitzats. A Rajadell, una d'aquestes antigues vies mortes ja no és tal, però encara s'hi pot veure el topall de formigó. I l'espai que ocupaven les vies és ara un petit parc infantil.

PASSA A LA PÀGINA 4 ►





1



2



3



5



6



7

▶ VE DE LA PÀGINA 3

fer en aquest tram de la línia fa una dècada (se'n van canviar completament les travesses i la via). Va guanyar en velocitat, que no vol dir que sigui molt alta, sinó que abans era exageradament lenta. I també en agilitat i comoditat. Els sotrats constants que castigaven el soferat viatger s'han mitigat, certament.

Passada la tercera de les estacions del meu trajecte, la de Sant Pere Sallavinera, i anant cap a l'última del meu recorregut és quan el paisatge fa un canvi més accentuat. Del relleu de muntanyes baixes atapeïdes de pi blanc passem, gairebé de cop, a l'altiplà segarrenc d'horitzons oberts i gairebé inabastables, extensos camps llaurats i moderns molins de vent (aerogeneradors) que ho rematen de fons. Fins a albirar l'*skyline* inconfusible de Calaf, coronat pel seu altiu campanar (56,60 metres d'alçada), que el traçat amb ampli revolt final del trajecte permet contemplar llargament.

Quan hi baixo, Ramir Albesa m'acomia convidant-me que un altre dia l'acompanyi fins a Bellpuig. «Avui ja seguiré jo gaudint del trajecte i del paisatge», em diu, i m'agraeix «que avui he tingut un viatge diferent».

La de Calaf és un compendi al'engròs de les estacions d'aquest traçat. Una aturada en el temps. Edificis on s'ha intervingut per revertir-ne un més que previsible deteriorament i mantenir-los segurs guardant-ne la imatge antiga, mig modernitzats pel que fa a la cartelleria, però la majoria tancats i barrats als viatgers i passavolants. No són funcionals. Senzillament, són testimonis del passat. La més inte-

DADES A DESTACAR

1860

Any de posada en servei del tram Manresa-Lleida

39

TOTAL D'ESTACIONS de l'Hospitalet a Lleida

3

EN CADA SENTIT Són els trens diaris Manresa-Cervera

190

KM TOTALS des de l'Hospitalet de Llobregat fins a Lleida

16

ESTACIONS Són les que hi ha en el tram Manresa-Lleida

6

EN CADA SENTIT Trens diaris Cervera-Lleida

grada és la de Rajadell. Tot i que com a estació també està tancada, l'edifici està ben restaurat i la seva centralitat ha permès convertir una petita part de les dependències en punt d'informació i oficina de serveis de Correus. L'entorn s'ha fusionat amb el nucli, convertit en un espai públic i de lleure.

La d'Aguilar es limita a una presència muda de l'edifici, més enllà d'alguns voladís exterior que serveix justet per aixoplugar el viatger, plantada davant les cases que formen, precisament, el barri de l'Estació. D'aquest punt d'aturada de l'R12 crida l'atenció que, entre andana i andana, hi ha l'espai per a la via per on circulen els trens, però també un segon pas per on abans transcorria una segona via. Un espai, ara pres per l'herbassar, que deixa un humil i silenciós testimoni dels temps millors d'aquesta línia.

Més humilitat encara traspua la de Seguers-Sant Pere Sallavinera, la més allunyada de tot del nucli urbà. Un humil edifici confrontat

amb l'andana, que sembla que té una utilitat temporal com a habitatge (i que podria passar per una antiga escola rural) dona un to romàntic a l'indret. Una estació que s'ha embellit amb un parc públic i del qual es guarda la memòria de la història i l'empremta ferroviària amb un panell explicatiu il·lustrat amb imatges antigues. I un parell de trets comuns al conjunt d'aquests baixadors. En totes s'hi pot veure encara el rètol de rajola a la façana que n'anuncia el poble, amb fons blanc i lletres blaves. I en totes s'hi ha preservat, a banda de l'edifici principal, el dels urinaris. Això sí, tancats i barrats (la majoria tapiats) i amb unes reixes forjades d'identificat perfil que en reclouen els finestrals. Símbols d'un temps cada cop més llunyà en què el pas de viatgers i operaris de la línia podia arribar a assolir el nivell de brogit en unes estacions que, en canvi, ara resten majoritàriament sumides en un silenci que només trenquen sis trens al dia, en espera dels temps millors que s'han pregonat.



ARXIU/E. B.

L'APUNT

Un plat nascut a peu de línia aprofitant elements ferroviaris

▶ Per mantenir la via en condicions, a Seguers-Sant Pere Sallavinera hi havia habitualment un equip format per una quinzena de peons que s'aixoplugaven en una caseta ja desapareguda. Un dels capatassos d'aquesta brigada de manteniment de l'època, Isidre Camps, que vivia al poble de Sant Pere, va ser el que va crear *la pala*, un plat fet amb tot de condiments i que es coïa en una pala de fogoner posada dins del carbó. Un exemple del que ara en diríem cuina d'aprofitament. Actualment se'n pot gaudir al restaurant La Pala de Sant Pere. I a Sant Vicenç se'n va fer una demostració i degustació el 2015, en el marc de la Fira del Vapor (a la foto), a càrrec de l'entitat Ceps i Manduca.



UNA LÍNIA QUE VA SER HISTÒRICA



4

n La història de la línia entre Barcelona i Lleida per Manresa (R12) s'estén al llarg de tres segles, ja que va ser una de les primeres línies de llarg recorregut de l'Estat espanyol. Els seus orígens es remunten a mitjan segle XIX, quan la necessitat de connectar Catalunya amb la vall de l'Ebre i el País Basc va determinar la creació del ferrocarril de Barcelona a Saragossa.

La primera secció de la nova línia fou inaugurada el 1855 i enllaçava Montcada i Sabadell, ja que l'arribada a Barcelona es feia aprofitant la línia de Barcelona a Granollers. Molt aviat la línia va ser prolongada fins a Terrassa (1856), però les dificultats orogràfiques del pas sota Montserrat en van endarrerir l'arribada a Manresa fins al 1859.

A partir de llavors els treballs van pro-

gressar amb rapidesa i els primers trens van fer cap a Lleida el 1860 i a Saragossa el 1861, on ja enllaçaria amb la línia de Pamplona.

La construcció de la línia va impulsar la industrialització de l'interior de Catalunya, sobretot les indústries tèxtils del Vallès i de la vall del Llobregat. El 1862 es va construir una connexió directa entre Montcada i Barcelona, on finalitzava a la coneguda Estació del Nord (que funcionà fins al 1972).

El nou ferrocarril va facilitar, així mateix, la construcció de ramals de via estreta, com el ferrocarril de Manresa a Berga (1885), el cremallera de Monistrol a Montserrat (1892) i el ferrocarril de Mollerussa a Balaguer (1905).

Durant les primeres dècades del segle

XX el progressiu creixement del trànsit va fer que l'empresa explotadora, els Camins de Ferro del Nord d'Espanya, iniciés un ampli programa de modernització, que va incloure tant l'electrificació de la línia entre Barcelona i Manresa (1928) com la construcció d'un ramal subterrani fins a la plaça de Catalunya de Barcelona (1932).

Després de la guerra civil el traçat fou integrat dins la nova companyia estatal Renfe (1941), i durant molts anys fou la línia principal d'enllaç de Catalunya amb el centre i el nord de la península Ibèrica. De tota manera, la persistent manca d'inversions -el tram de Manresa a Lleida no va ser electrificat fins al 1981- va anar relegant el seu paper dins la xarxa ferroviària catalana.



8

► **Imatges per al record.** 1 Un tren arribant a l'estació de Sant Martí Segueioles, a la dècada dels 50. 2 Treballadors a l'estació de Seguers-Sant Pere Sallavinera, inaugurada el 30 de maig del 1860. 3 Màquina de vapor d'un comboi sortint de l'estació de Manresa en direcció a Lleida. 4 Màquina de vapor aturada a l'estació de Calaf, a principi de la dècada dels 60. 5 Viatges pujant al tren de Lleida a l'estació de Sant Martí Segueioles, en una imatge dels anys quaranta. 6 Operaris ferroviaris al tram entre Aguilar i Seguers-Sant Pere Sallavinera, el de més pendent. 7 Una de les unitats dièsel que feien el trajecte entre Manresa i Lleida, quan encara no estava electrificat. 8 Commemoració, el 1981, del pas del primer tren per Sant Martí Segueioles (foto de Ramon Manau).

DAVID BRICOLLÉ



Després de l'estació d'Aguilar, la via 'cavalca' per damunt i en paral·lel a l'eix Transversal

Camps i boscos de pinassa s'ofereixen a la vista del viatger del tren de Lleida entre Rajadell i Aguilar

ARXIU/S. REDÓ



QUÈ CAL SABER

Una reforma integral de la via que ha fet que guanyi en suavitat

► Entre els anys 2009 i 2013, Adif, empresa pública responsable de les infraestructures ferroviàries, va dur a terme una intervenció que va suposar una profunda remodelació de les instal·lacions que permeten la circulació dels trens entre Manresa i Calaf. D'aquest tram se'n va retirar totalment la via (els rails i les velles travesses de fusta), fins al punt que durant mesos semblava un camí forestal ben condicionat. Es va instal·lar tot de nou (ara amb travesses de formigó), el que sobretot n'ha mitigat els sotrats.