

## Sumari

Nostàlgia dibuixada	9
Abans de començar...	11
Introducció	13

<b>Línia Barcelona-Manresa-Lleida-Saragossa</b>	<b>16</b>
Sant Guim	20
Cervera	22
Tàrraga	24
Anglesola	26
Bellpuig	28
Castellnou de Seana	30
Golmés	32
Mollerussa	34
Bell-lloc d'Urgell	36
Lleida. Estació antiga	38
Montagut-Alcarràs	40
Raimat	42
Almacelles	44

<b>Línia Lleida-Tarragona / Lleida-Valls-Barcelona</b>	<b>46</b>
Vinaixa	50
La Floresta	52
Les Borges Blanques	54
Juneda	56
Puigverd-Artesa	58
Lleida	60

<b>Línia Lleida - la Pobla de Segur</b>	62	<b>Ferrocarril de Mollerussa a Balaguer</b>	100
Lleida-Pirineus	66	<b>El Tren de la Sucrea</b>	
Alcoletge	68	Mollerussa	104
Vilanova de la Barca	70	El Palau d'Anglesola	106
Térmens	72	El Poal	108
Vallfogona de Balaguer	74	Bellví	110
Balaguer	76	Térmens Enllaç	112
Gerb	78	Térmens	114
Sant Llorenç de Montgai	80	Vallfogona de Balaguer	116
Vilanova de la Sal	82	Balaguer	118
Santa Linya	84	Menàrguens	120
Àger	86	<b>Línia de l'Alta Velocitat</b>	122
Cellers-Llimiana	88	Lleida-Pirineus	126
Guàrdia de Tremp	90	<b>Altres estacions</b>	128
Palau de Noguera	92	Pla de Vilanoveta	132
Tremp	94	Pla de Vilanoveta	134
Salàs de Pallars	96	El Recorrido	136
La Pobla de Segur	98		
		Bibliografia	138
		Agraïments	140
		Biografia	141



## Nostàlgia dibuixada

Nostàlgia del fum i de l'olor de fum. Nostàlgia de la carbonissa. Nostàlgia dels xiulets que fendien el cel blau d'estiu o la boira hivernal. Nostàlgia del balast mascarar i de les travesses de fusta. Nostàlgia de les andanes antany concorregudes i ara solitàries. Nostàlgia dels passos a nivell amb cadena, de les casetes dels guardaagulles, dels hangars plens de material per transportar i d'activitat humana, dels fanals crepusculars, de les velles aiguades que s'han anat rovellant com monuments isolats a un temps perdut i que gràcies a llibres com aquest podem retrobar, ni que sigui només per una estona. Nostàlgia de les locomotores de vapor i dels rústics vagons de passatgers amb balconet a cada punta. Nostàlgia dels lents i sorollosos combois de càrrega. Nostàlgia dels expressos nocturns, que ressonaven enmig del negre silenci dels camps incitant la nostra imaginació respecte dels seus allunyats destins i sovint evocuem com somnis borrosos. Nostàlgia del món d'ahir, irremissiblement condemnat a l'oblit, quan tots aquells que el vam conèixer ja haguem passat avall.

Assolida una determinada edat, el sentiment dominant en moltes persones és justament la nostàlgia. I el ferrocarril constitueix un dels àmbits on aquest estat d'ànim tan dolç i segons com reconfortant, però per això mateix perillósíssim, troba un terreny més fèrtil i adobat per créixer. No sorprèn, en conseqüència, que siguem molts aquells que en un moment o altre, o potser al llarg de tota la vida, sucumbim a la fascinació dels rails paral·lels i els vehicles que s'hi desplacen, lliscant sobre rodes metàl·liques. La màgia i, per què no dir-ho, també la poesia, del cavall de ferro, com l'anomenaven els astorats indígenes americans, i tot el que l'envolta. La condensació íntima i la projecció en el temps dels records infantils d'aquells trens i dels edificis que els acollien, en una època en què no s'havia acabat im-

posant encara la uniformitat estètica actual, d'uns combois moderns tots iguals o semblants entre ells, afuats, aerodinàmics i gairebé monocolors, que fan pensar en avions sense ales o fins i tot en algun cas en supositoris. Ai, aquelles màquines d'abans, cadascuna amb el seu nom propi i una distingible identitat diferencial, els seus misteris i secrets, els seus trucs per ser posades en marxa i mantingudes en funcionament, tractades pels maquinistes gairebé com si fossin de la família. Ai, aquells combois desaparellats, no pas homogenis com avui dia sinó integrats per distintes peces que en reforçaven la personalitat: el furgó d'equipatges, el furgó postal, cotxes de primera i de segona, vagons-llits dels expressos nacionals o internacionals, els salons i restaurants de luxe, l'inevitable vagó de cua...

Entenc que Marçal Abella va ser víctima en un moment o altre d'aquesta fiblada nostàlgica. Ja des de petit li agradava veure passar els trens. En realitat, tot allò que es movia: trens, avions, vaixells... No tant automòbils, més interessat per les vies que no pas per les carreteres. I així va ser que, aficionat a dibuixar, un bon dia es plantava davant de l'estació d'Almacelles, la més pròxima a la vila d'Alpicat on resideix, amb el seu quadern de làmines. Aquells primers traços sobre el paper el retreien a la memòria feliç d'uns escenaris de la seva infantesa a hores d'ara caiguts en una decadència lamentable, alhora que inexorable, sense remissió ni remei. Tot un conjunt de reminiscències condemnades a una extinció més o menys propera, contra la qual ell es rebel·lava, empunyant llapis i goma, erigint-se en testimoni voluntariós i eficaç, aixecant acta per tal que la desaparició no sigui definitiva ni completa.

Després d'Almacelles vindrien quatre o cinc estacions més. Aleshores tenia coneixement de l'existència d'un historiadore passonat del



ferrocarril, el lleidatà Antoni Nebot, autor de diversos volums sobre el tema, el qual li obria generosament les portes del seu riquíssim arxiu documental i fotogràfic, un dels més importants no només de Catalunya, sinó possiblement d'Europa.

A partir d'aquí, la tasca del nostre home es va tornar més regular, continuada i exhaustiva. Acabava de nàixer l'ambiciós projecte que fructificaria en el llibre que el lector té a les mans. Dibuixaria totes les estacions de tren de la demarcació —abans en dèiem província— de Lleida, passades i actuals, de les diverses línies que la travessen. A més a més, plasmaria a través d'una foto tal com són ara mateix i afegiria al cantó una breu explicació històrica, arquitectònica i tècnica per contextualitzar les imatges. De Sant Guim de Freixenet a Lleida a la línia de Barcelona per l'interior, amb el complement de l'esmentada d'Almacelles en direcció a Monsó i Osca. De la mateixa capital del Segrià fins a Vinaixa a la línia de Tarragona, que també fa cap a la Ciutat Comtal però per la costa. Igual fins a la Poble de Segur. Amb l'obsequi suplementari —nostàlgia obliga, en aquest cas no tant viscuda o coneguda com recreada— de les majoritàriament debolides petites estacions del carrilet de Mollerussa a Balaguer, amb el ramal a la Sucreta de Menàrguens. Com és lògic, l'actualment anomenada Lleida-Pirineus és la més present en les pàgines que segueixen, en quatre ocasions, i la veritat és que una construcció com aquella prou que s'ho mereix, per l'harmonia de volums i la

distinció de les línies, una de les més elegants de la xarxa espanyola i sens dubte la millor porta d'entrada a la ciutat.

Abella distingiria entre les edificacions encara dempeus, si bé algunes en una situació crítica, amenaçant ruïna, presentades en color, i aquelles ja desaparegudes, en blanc i negre, que per poder reproduir-les li caldria recórrer a fotos antigues. I hi sumaria la ja també inexistent de classificació al barri lleidatà de Pardinyes i les dues, de mercaderies i la principal, bastides com a terme de la línia de la Poble de Segur quan estava planejat que arribés a França, al Pla de Vilanoveta, malauradament i inexplicablement enderrocades no fa gaire (jo havia vist, anys enrere, un projecte arquitectònic per fer en aquell edifici monumental de principis del segle xx un museu del ferrocarril que ja no s'hi farà mai).

L'obra certament impressionant d'aquest artista que denota un sentit de l'observació tan fina i una traça enorme amb el llapis, ens obligaria a llevar-nos el barret, en cas que en portéssim. De tota manera, l'aplaudiment és obligat, igual que la felicitació més sincera. I, sobretot, l'agraïment per tantes hores de feina que ens hauran permès recuperar records, sensacions i vivències que no tenen preu. Aquest llibre no hauria de passar desapercebut. Tot al contrari, el normal seria que els seus molts mèrits li valgessin una bona difusió i un gran èxit de vendes, de crítica i de lectures atentes que li facin justícia.

VIDAL VIDAL



## Abans de començar...

Històricament, el ferrocarril ha estat des dels seus inicis al segle XIX font d'inspiració per ser dibuixat o pintat. Especialment les estacions van ser plasmades, entre d'altres artistes, per l'anglès William Powell Frith a *L'estació de ferrocarril* l'any 1862. També especialment coneguda és l'obra de Claude Monet *L'estació de Saint-Lazare* del 1877, una sèrie de dotze pintures amb els canvis que experimentava l'estació amb el vapor dels trens en diferents hores del dia. El nord-americà Colin Campbell Cooper va pintar, el 1906, uns trens entrant i sortint de l'estació de Nova York a la seva obra *Antiga estació Gran Central*. També l'alemany Hans Baluschek va pintar estacions com el seu quadre del 1904 *Gran estació de tren de la ciutat*, o el de 1907 *L'estació*, o el de 1929 *Estació de tren*. També l'artista polonès Maz Radles pinta *L'estació* l'any 1933. I molts altres artistes com Edward Hopper, Kenton Nelson, Juan Torres García, Alex Colville, Norman Rockwell, etc. van plasmar escenes on les estacions tenen protagonisme. Per no parlar també de la multitud de pintures de molts autors en què la locomotora i els trens són el motiu principal.

Més enllà de la història i sense voler comparar-me ni de bon tros amb aquests grans artistes, a mi el món del ferrocarril sempre m'ha atret; alguna vegada ja havia dibuixat o pintat motius relacionats amb els trens.

Quan vaig anar a Almacelles per dibuixar la seva estació poc m'imaginava que seria la primera d'una col·lecció de dibuixos ferroviaris, ni que acabaria fent un llibre amb totes les estacions de la demarcació de Lleida i encara menys que aquest llibre no seria només de dibuixos, sinó que també hi hauria fotografies, la història, curiositats i anècdotes de cadascuna de les estacions.

Fins que no vaig tenir unes quantes estacions dibuixades no va sorgir la idea de fer un llibre. Va ser durant una edició de la Fira ExpoTren de Lleida, que vaig conèixer l'Antoni Nebot qui, amb el seu entusiasme encomanadís que té per tot allò relacionat amb els trens, me'n va fer sortir amb la idea de fer un treball molt interessant amb els meus dibuixos i fotografies antigues, ja que podia disposar de tot el seu extens arxiu fotogràfic i de tot el seu coneixement adquirit durant molts anys d'afició.

He anat a totes les andanes, la gran majoria solitàries, amb la meua cadira plegable i el material per pintar-les. He dibuixat totes les estacions en l'estat en què me les vaig trobar, sigui un edifici o una simple marquesina, i les estacions que han estat enderrocades per un motiu o un altre les he dibuixat a partir de fotos i les he pintat en blanc i negre, per diferenciar-les a primer cop d'ull de les que feia *in situ*. En total setanta-tres dibuixos que podeu veure en aquestes pàgines.

Més enllà de les hores que he passat fent els dibuixos també he gaudit fent recerca. Les fotos antigues cal datar-les, s'han de demanar els permisos pertinents i cal posar-les en context, cercar dades i indagar la història de cadascuna de les estacions. Han estat també moltes hores de recerca en biblioteques i arxius digitals que faciliten la tasca, especialment complicada durant el confinament i a causa de les restriccions que es van decretar per la covid-19.

He arribat fins aquí després de moltes xerrades amb l'Antoni Nebot, que sempre ha estat generós, disposat i diligent a ajudar-me. He comptat també amb la col·laboració d'ajuntaments, arxius, experts ferroviaris, "caçadors fotogràfics de trens", etc.

Algunes de les estacions dibuixades ja han sofert algun canvi, especialment i tristament, esmentaria les dues estacions del Pla de Vilanoveta, enderrocades la primavera del 2022. Els dibuixos de les pàgines dedicades a aquesta estació els veureu en color, a diferència de totes les altres estacions desaparegudes que estan en blanc i negre, ja que quan les vaig dibuixar encara estaven dempeus. També és visible el canvi en la de Tremp, que ha estat pintada en blanc, radicalment diferent al color que tenia quan jo la vaig dibuixar. O la de Salàs de Pallars, que li han rentat la cara, desbrossant els arbres i les herbes i eliminant la teulada antiga, segurament amb el propòsit de restaurar-la per donar-li un altre ús. O la vella estació de Tèrmens Enllaç, que any rere any es degrada més i que acabarà desapareixent a aquest pas, i potser també alguna altra que no tinc controlada. Però

tot i aquests canvis, he volgut mantenir el dibuix que vaig fer al seu moment ja que també és història ferroviària l'aspecte que tenien recentment. Al peu del dibuix hi consta la data que la vaig pintar.

Amb aquest projecte he pogut veure *in situ* l'estat d'abandonament que té tot el nostre patrimoni ferroviari, sense les inversions necessàries està condemnat a l'ostracisme en benefici d'una alta velocitat poc cohesionadora del nostre territori. Qui sap si algun dia el ferrocarril tornarà a ressorgir de les seves cendres i s'adaptarà el servei perquè sigui atractiu i funcional per als usuaris.

Espero que gaudiu amb aquestes pàgines, i els experts del món del ferrocarril sigueu benevolents si se m'ha passat alguna dada errònia en alguna de les pàgines.

MARÇAL ABELLA



## Introducció

L'any 1860 el ferrocarril arriba a Lleida. Des de llavors s'han construït cinc línies a la província, una ja desapareguda, i hi van haver també uns quants projectes que van acabar fracassant.

La primera línia que es va construir a Lleida va ser la que enllaçava Barcelona amb Saragossa entrant a Lleida per Sant Guim de Freixenet i sortint per Almacelles. Inaugurada l'any 1860 per la reina Isabel II.

La línia provinent de Tarragona i Reus va arribar a Lleida l'any 1879 després d'haver entrat a la província per Vinaixa l'any 1872. Durant aquests anys es van anar posant en servei diferents trams fins arribar a la capital de ponent.

El Ferrocarril de Mollerussa a Balaguer, conegut com el Tren de la Sucreta va iniciar els viatges a la primeria del segle xx, però l'any 1950, la companyia va clausurar el tren i es van desmantellar moltes de les instal·lacions.

L'any 1924 circulava el primer tren fins a Balaguer de la que havia de ser la línia internacional des de Lleida fins a Saint-Girons travessant el Port de Salau. L'any 1951 la línia arribà a la Pobla de Segur però el ferrocarril mai no va passar d'aquesta localitat.

La cinquena i última de les línies construïdes és la d'Alta Velocitat, que provinent de Barcelona i Tarragona travessant les Garrigues i el Segrià marxa cap a la resta d'Espanya.

D'aquestes cinc línies i totes les seves estacions, les actuals i les ja desaparegudes, es parla en aquest llibre.

A les cinc línies s'hi van projectar tot un seguit d'estacions. Més endavant altres pobles per on passava la via van demanar tenir-ne

també una, algunes vegades es van acabar construint i en altres ocasions les demandes no van prosperar.

A part dels viatgers era molt important el transport de mercaderies des dels molls de les estacions, en un temps en què el transport per carretera era deficitari, tenir una estació significava molta prosperitat per al municipi ja que podia fer arribar els seus productes arreu.

El ferrocarril va ser molt popular, era un mitjà de transport ràpid entre pobles i ciutats, i la gent anomenaven els trens amb noms curiosos: el de bon matí cap a Barcelona era el Ligerero, el de Lleida a Cervera i viceversa li deien el Cerverí, d'Aragó venia el Tiro-liro, un mercaderies amb alguns cotxes de tercera que parava a tot arreu, de Saragossa, més còmodament es venia amb el Rapidillo, cap a la Pobla hi anava i tornava el Platillo, el Correu de les dues i l'Exprés de Galícia era conegut com el Shangai.

Però amb la millora de les comunicacions viàries el ferrocarril es va anar abandonant fins a la situació actual.

Avui moltes estacions són esquelets del que algun dia van arribar a ser, amb portes i finestres tapiades i sostres que es van esfondrant, on els trens no s'hi aturen perquè no hi ha viatgers, altres han estat enderrocades i només s'hi pot veure l'andana i poca cosa més, i d'unes altres ja no en queda ni rastre. Només unes poques estacions estan operatives sense l'esplendor que van tenir ja fa molts anys i altres s'han destinat a altres usos que poc tenen a veure amb el ferrocarril.

El transport per carretera i ara els trens d'Alta Velocitat s'han acabat imposant deixant moltes poblacions sense estació i ni tan sols trens que hi facin parada.





Dibuix de l'estació de Mollerussa, a partir d'una fotografia feta per Bernat Borràs l'any 2013.





## Línia Barcelona-Manresa-Lleida-Saragossa

El primer tram entre Montcada i Sabadell es va inaugurar l'any 1855. Un any després el primer tren arribaria a Terrassa i el 1859 a Manresa. El 1860 el ferrocarril ja anava fins a Lleida i el 1861 fins a Saragossa. Entre Montcada i Barcelona, els trens havien d'utilitzar les vies i estacions de la línia de Granollers fins que l'any 1862 la companyia ferroviària acabà construint el traçat propi pendent. A partir de l'any 1878, la línia formarà part de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. El 1911 s'inicien les obres de l'establiment del doble de via entre Terrassa i Manresa i el 1928 s'electrifica el recorregut fins a la capital del Bages. El 1941 la línia passa a dependre de Renfe. El 1973 es canvia el sentit de circulació dels trens, ja que fins aquest any encara s'aplicava la normativa de la Companyia del Nord segons la qual els trens havien d'anar per l'esquerra en els trams de doble via. El 1976 s'electrificava el trajecte de Lleida a Saragossa i el 1981 el de Manresa a Lleida.

Viatjar de Lleida a Barcelona per la via de Manresa encara avui dura més de tres hores i ha estat des de sempre una reivindicació escurçar el temps que dura el recorregut. Sobre aquest tema, Néstor Luján va escriure el 10 de gener de 1948 a la revista *Destino* l'article "Viaje a Lérida": "Hace un par de semanas debí acudir a Lérida, reclamado por particulares asuntos. Contaré el viaje: Salí de Barcelona una tarde a las cinco en el «ligero» de Lérida. Este calificativo de «ligero», como sabrá el lector, en ferrocarriles no tiene nada que ver con la velocidad —no hay nada en ferrocarriles que tenga que ver con la velocidad, nos atreveríamos a decir—. Se llama «ligero» con la misma propiedad que se podría llamar «cómodo»; es decir, por reducción al absurdo. Sea como fuere, este «ligero», en la ya nocturna subida de San Guim, llega a caminar a menos de tres kilómetros por hora, apagándose totalmente las luces. Tardó en esta ocasión, por felicidad nuestra, según los habituales, solamente seis horas y media en recorrer los ciento cincuenta kilómetros que gracias a este tren hacen de Lérida ciudad tan remota como lo pueda ser Samarcanda o Djibouti".

També al *Diario de Lérida* del 23 de juny de 1966 es reclamaven trens més ràpids amb Barcelona i mostrava un greuge comparatiu amb la relació quilòmetres i temps respecte als tres que des de Tarragona i Girona anaven cap a Barcelona. L'article es titulava així: "Lérida necesita trenes más rápidos con Barcelona". Amb el subtítol: "Siendo los leridanos, los catalanes que más madrugan para ir a Barcelona, resulta que llegan allí los últimos". I és que aquells anys, el viatge durava cinc hores.

Sant Guim  
Cervera  
Tàrrrega  
Anglesola  
Bellpuig  
Castellnou de Seana  
Golmés  
Mollerussa  
Bell-lloc  
Lleida-Pirineus  
Montagut-Alcarràs  
Raimat  
Almacelles

Dibuix de la locomotora 241F-2216 al capdavant de l'Exprés Vigo-La Corunya, el popular Shangai, sortint de l'estació de Lleida en direcció a Barcelona, segons una fotografia de Jordi Ibáñez, feta el 26 de juliol de 1969.







# Sant Guim

## Línia Barcelona-Manresa-Lleida-Saragossa



Arribada del tren correu Barcelona-Saragossa a l'estació l'any 1965.

Foto: Arxiu Antoni Nebot.



Unitat 440-074 a Sant Guim l'octubre de 1997. Avui, l'edifici de viatgers s'ha reconvertit en el consultori mèdic de la població i el magatzem de mercaderies, on hi ha una exposició permanent sobre l'estació de Sant Guim, acull també una agrobotiga i un punt d'informació de la Segarra. Actualment també s'ha eliminat la via del costat del consultori i els trens circulen per via única amb parada a l'andana contrària. Foto: Xavier Español.



L'escut de la vila és l'únic d'Espanya on hi figura una via de tren recordant el seu origen ferroviari.

Quan a la segona meitat del segle XIX es va fer la línia de ferrocarril, que enllaça Barcelona amb Lleida, es va construir una estació de tren prop de la població de Sant Guim de la Rabassa. Aquella estació, nascuda enmig dels camps i inaugurada el 1860, es va convertir en un centre clau de transports per a la zona. El fet que fos el lloc on es feien un munt d'operacions ferroviàries, atès que era el punt més elevat del trajecte després de la forta pujada des de Manresa, va donar molta vitalitat a la zona. També hi feien cap les càrregues de gra i de palla de poblacions com ara Santa Coloma de Queralt o Igualada i hi van arribar a treballar quaranta persones. Com era d'esperar, una de les primeres cases que hi va haver va ser un hostal i, de mica en mica, s'hi va començar a instal·lar gent dels poblets del voltant amb la construcció de cases i magatzems formant un nou nucli habitat conegut com el Barri de l'Estació i, més tard, Sant Guim de l'Estació, que originà l'actual població de Sant Guim de Freixenet, que ha acabat sent la més important de la zona.

El fet d'estar en un lloc elevat provocava que el Barri de l'Estació patís la manca d'aigua pel ràpid creixement de les necessitats públiques, fins i tot les autoritats van demanar, l'any 1923, que l'empresa del ferrocarril transportés a Sant Guim cisternes d'aigua potable per cobrir-les.



La gran nevada de febrer de 1944 va deixar impracticables les vies. Diverses locomotores de la reserva de Cervera van haver de treballar per restablir la circulació de trens. Foto: Arxiu Antoni Nebot.





Dibuix de l'estació de Sant Guim. Juliol de 2019.



# Cervera

## Línia Barcelona-Manresa-Lleida-Saragossa



Foto: Arxiu Antoni Nebot. 1913.



Anys 1967. Reserva de màquines de l'estació de Cervera un any abans de ser clausurada. L'estat de degradació de l'edifici és ben evident. Disposava d'una rotonda de nou vies, cinc de les quals cobertes i la dotació de locomotores depenia del dipòsit de Lleida. Les màquines reforçaven la tracció dels trens que necessitaven aquest reforç per circular per la rampa de 32 km des d'Anglesola fins a Sant Guim. Foto: Peter Gray. Arxiu Antoni Nebot.



1986. Parada comercial a Cervera del TER Barcelona-Salamanca. Foto: Jordi Corbella.

L'any 1857, tres anys abans de la inauguració de la línia, ja se sabia que l'estació es construiria a la part nord de la ciutat, prop del convent dels Caputxins. L'any 1859 les obres del ferrocarril estaven molt avançades, tot i haver d'esplanar una gran extensió de terreny. El 30 de maig de 1860 s'inaugura l'estació.

Josep Maria Llobet, al llibre *Cent episodis de la història de Cervera*, explica que aquell dia l'alcalde de la població era a Tàrrrega i des d'aquesta estació va enviar una comunicació telegràfica, pel telègraf de l'estació, al tinent d'alcalde indicant que quan el tren inaugural passés per Cervera hi hagués un grup musical que toqués i que, en aquell moment, fos anunciat al públic que la línia restaria oberta a partir de l'endemà, dia 31.

El ferrocarril va ocasionar millores urbanes a la zona, es va construir el Passeig de l'Estació al costat de les vies amb arbres a dues bandes i s'edificaren les "torretes" que li van donar un aire propi, diferent a la resta de la ciutat. Els cerverins anaven a passejar per la zona de l'estació per veure els combois i qui pujava o baixava del tren. L'any 1863, encara no s'havia construït l'escala per facilitar l'accés des del raval de les Verges a l'estació i al passeig.

La petita burgesia segarrenca va veure possible ampliar els negocis invertint en la construcció d'una xarxa ferroviària de 53 km per unir Cervera amb Ponts, passant per Guissona i Agramunt, per fer viable l'intercanvi de mercaderies del Pirineu amb l'eix Barcelona-Saragossa. L'any 1885, el rei Alfons XII signava la concessió a la Compañía del Ferrocarril Económico Cervera-Pons i es van arribar a fer algunes obres que quedaren abandonades com algunes esplanacions del terreny i alguns contraforts. Després de moltes vicissituds econòmiques, amb les consegüents aturades a les obres, el projecte va acabar fracassant i l'any 1891 es van paraitzar definitivament. El seu principal impulsor, el marquès de Montoliu, es va arruïnar i va haver de vendre les seves possessions per fer front als creditors. L'any 1919 la Mancomunitat de Catalunya accepta el projecte Tarragona-Cervera-Guissona-Ponts però també va fracassar.





Dibuix de l'estació de Cervera. Juliol de 2018.



- © dels textos i les il·lustracions: Marçal Abella i Brescó, 2022  
© del pròleg: Vidal Vidal Culleré, 2022  
© de les fotografies: els autors i arxius respectius, 2022  
© d'aquesta edició: Pagès Editors, S L, 2022  
Sant Salvador, 8 – 25005 Lleida  
[www.pageseditors.cat](http://www.pageseditors.cat)  
[editorial@pageseditors.cat](mailto:editorial@pageseditors.cat)

Primera edició: novembre de 2022  
ISBN: 978-84-1303-414-0  
DL L 736-2022

Imprès a Arts Gràfiques Bobalà, S L  
[www.bobala.cat](http://www.bobala.cat)

✚ **imprès a Lleida** ▶

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només es pot fer amb l'autorització dels seus titulars, llevat de l'excepció prevista per la llei. Adreceu-vos a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals de fragments d'aquesta obra.