



Ferrocarriles
De Cataluña

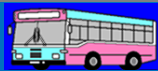
Ferrocarril Mollerusa-Balaguer

Empresa:
Extinguida

Tren de Mollerusa a Balaguer

Ubicación:

Termens
Lleida



Versión 03-2020



Historia



Lineas



Bibliografía



Empresas



Historia

HISTORIAL

Nace este ferrocarril de vía estrecha como un ramal industrial exclusivamente dependiente de una industria azucarera.

Con la pérdida de las Colonias Españolas, se estableció la remolacha como alternativa para fabricar azúcar y se estudió el lugar para instalar una fábrica en función de en donde podría cultivarse y que además dispusiera de caudal de agua abundante, el del Segre. Fue prácticamente la única de Cataluña. Impulsada por el político Manuel Bertrand Salsas se instaló en Menarguens. En 1899 se inició la construcción del ferrocarril, comprando directamente los terrenos a sus dueños).



El 17-09-1899 se constituye la sociedad **M.Bertrand y Cia. Sdad. en Comandita**, poco después se inicia la construcción de la fábrica y la del ferrocarril de vía estrecha (de ancho métrico) que cubriría el tramo **Mollerusa-Menarguens**.

M.Bertrand y Cia.
Sdad. en Comandita

A finales del 1900 se inicia el servicio de tren. Ya desde sus inicios se proyecta continuar la línea hacia Balaguer.

El 07-06-1902 la sociedad cambia su nombre por el de **La Azucarera del Segre Cia. Anónima**.

La Azucarera del Segre
Cia. Anónima

El 01-07-1903 se crea la **Sociedad General Azucarera de España (SGAE)** en la que también participa destacadamente el Sr. M.Bertrand y ese mismo día adquiere la propiedad de la planta de **La Azucarera del Segre**, aunque no la del **Ferrocarril**.

Sociedad General
Azucarera de España

El Ferrocarril sigue dependiendo de **La Azucarera del Segre** pero será explotado por la **SGAE** bajo contrato de arrendamiento.

El 24-09-1903 el tren llega hasta **Balaguer**. (En **Menarguens** la línea no llegaba hasta el centro del pueblo y en **Termens** se hizo una variante con una estación complementaria para los enlaces entre el primer ramal y el nuevo hacia **Balaguer**).

En febrero 1904 se comunica la finalización del ferrocarril a efectos de poderlo usar para pasaje, pero el Ministerio lo desestima y anula toda la tramitación a causa de que se había construido sin concesión (ya que debía ser solo industrial).

El 01-10-1905, tras numerosas gestiones, recibe autorización provisional para transportar viajeros entre **Mollerusa** y **Balaguer**.

El 26-11-1905 se celebra la inauguración oficial. (El ramal **Termens-Menarguens** inicialmente quedó pendiente de autorización).

El 03-02-1924 se inaugura el tramo **Lleida-Balaguer** (de vía ancha) del futuro ferrocarril transpirenaico Lleida-St.Girons. El tramo entre **Balaguer** y **Termens** circula prácticamente paralelo y eso hace que pierda la mayor parte del pasaje.

Tren Lleida-Balaguer
(futuro ferrocarril transpirenaico)

Hasta 1932 existieron varios proyectos para fomentar y prolongar la línea pero ninguno se materializó. Ese año se alcanzan mínimos en la línea.

Al estallar la Guerra Civil, se hizo cargo de la explotación un **Comité de Obreros**.

En abril 1938 las tropas franquistas llegan hasta el Segre y el tren deja de funcionar. Se envían varias locomotoras y vagones al **FC Olot-Girona** para salvaguardarlos. Al poco se reinicia el servicio entre **Termens y Mollerusa**, pero el resto del recorrido está destrozado.

A finales de 1938 las tropas toman **Mollerusa** y el tren se paraliza totalmente.

Comité
de
Obreros

En septiembre 1939 se inicia la reconstrucción y el primer tramo en funcionar es el de **Mollerusa-Termens**.

En febrero 1939 vuelve a llegar hasta **Vallfogona** y en marzo hasta **Balaguer**.

La Azucarera del Segre sigue siendo la dueña y la **SGAE** la explota

El 07-06-1940 **La Azucarera del Segre** cambia su denominación por **Industrias y Transportes Segre CA (ITS)**.

Industrias y Transportes
Segre CA

El 28-11-1944 mediante Orden Ministerial se dan los primeros pasos para solucionar la precariedad de la concesión impuesta en 1905 y su próximo hipotético cambio de titularidad. Desde 1942 ya se producían pérdidas y se seguirán produciendo.

El 19-05-1947 la Compañía decide suspender el servicio a partir del 01-07-1947.

El 28-07-1947 la División de Ferrocarriles ordena la reapertura del servicio en tanto no se promulgue la correspondiente Orden Ministerial.

El 21-07-1949 se inaugura el tramo **Balaguer-Cellers** del **FC. Transpirenaico** y con ello se vuelve a perder más pasaje en éste.

Tren Cellers-Balaguer
(ferrocarril transpirenaico)

El 13-07-1950 se dicta la Ley de Concesión definitiva de la línea a favor de **Industrias y Transportes Segre CA (ITS)**, con efectos de octubre de 1905 (45 años de precariedad en la concesión).

Industrias y Transportes
Segre CA

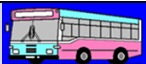
El 08-11-1950 la Compañía presenta escrito de renuncia a la concesión y propone clausurar el servicio, cosa que se llevaría a efecto a partir del 01-01-1951.

El 31-12-1950 circula por última vez un tren de pasajeros entre **Mollerusa y Balaguer**.

El 04-01-1951 se autoriza el levantamiento de las vías y desmantelamiento de las instalaciones que comienza enseguida.

El tramo **Termens-Menarguens** no se clausuró ni se levantó y siguió funcionando como ramal industrial 3 años más.

Se han conservado algunas locomotoras, como por ejemplo la que está situada como pedestal en una plaza cerca de la estación de Mollerusa y otras dos que fueron adquiridas por dos empresas distintas de reciclajes de hierros de Zaragoza ([ver fotos](#)). (No se conocen más preservaciones, ni se puede asegurar a día de hoy que las dos últimas subsistan).



Esta ficha se actualizó en profundidad el 04-2009 y en la última versión de 03-2018 únicamente se modificaron los estilos del índice y se incorporó alguna referencia. En las siguientes se aportan datos poco trascendentes.



Información / Bibliografía / Enlaces

Libro "El Tren de Mollerusa (Historia del ferrocarril Mollerusa-Balaguer)" (Colección Els Trens de Catalunya) de Carles Salmerón Bosch publicado en 1988.

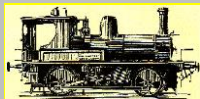
Ferrocarril referenciado en el libro "Trens de Catalunya (I)" de Jaume Gras Bartrolí publicado en noviembre de 2005.

Resumen historia: https://ca.wikipedia.org/wiki/Linia_Mollerussa-Balaguer

Reseña de historia: http://eduwiki.cat/index.php?title=Tren_de_Mollerussa_a_Balaguer

Artículo sobre la línea: <http://www.spanishrailway.com/2012/04/26/ferrocarril-de-mollerusa-a-balaguer-sociedad-azucarera-del-segre/>

Reseña y fotos en: <http://trenscat.forosactivos.net/t1392-el-tren-de-mollerussa-a-balaguer>



Lineas

Empresa:
Extinguida

Tren de Mollerusa a Balaguer

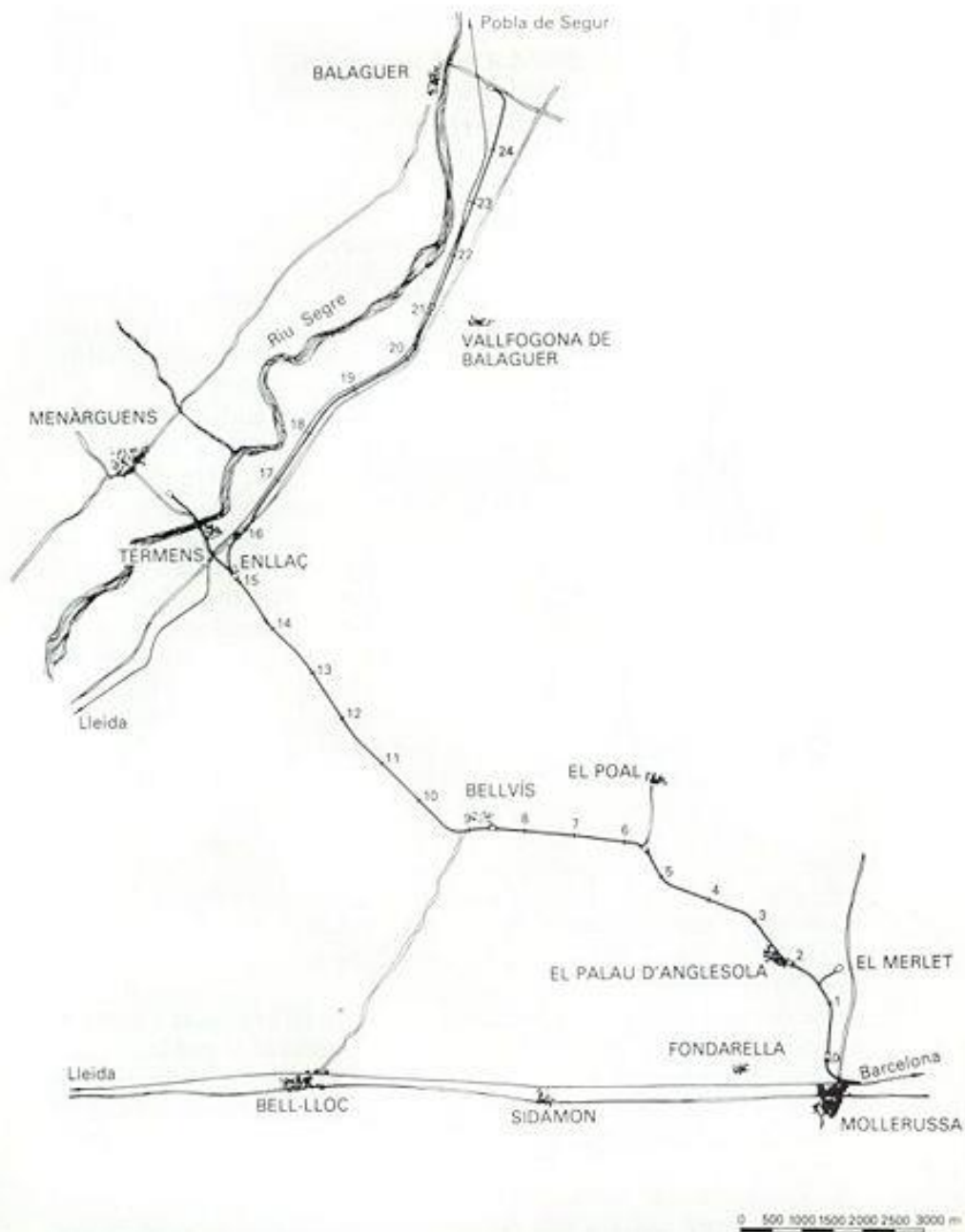
Ubicación:

Termens
Leida

Mapas de situación, donde pueden verse los lugares citados y su localización con respecto a las restantes líneas del conjunto de explotaciones en Cataluña:



(Clicando en el mapa se accede al enlace) →



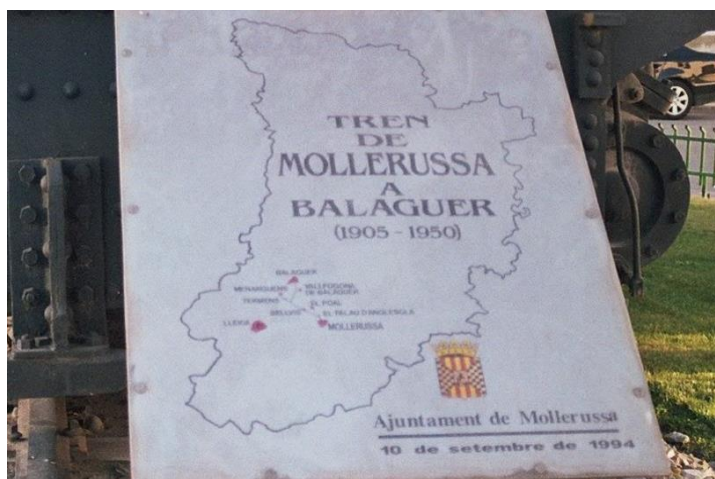
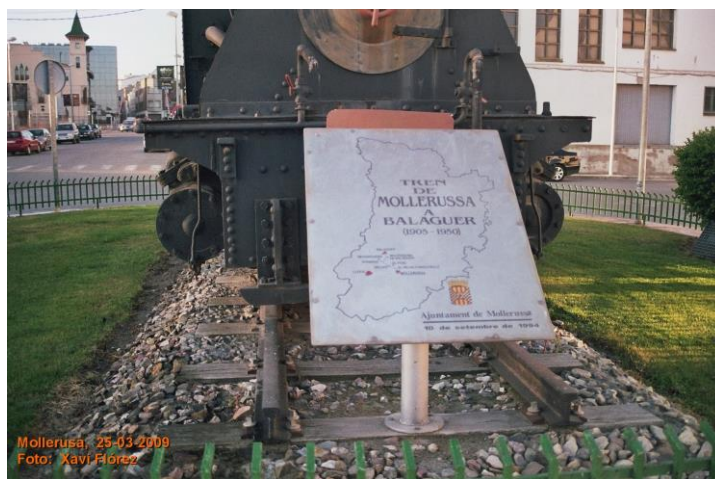
Història

Funcionant el tram inicial, les obres cap a Balaguer anaven lentíssimes ja que a l'hivern, els treballadors col·laboraven a la campanya de la sucrera. Fins al setembre de 1903, no va arribar la primera locomotora a Balaguer, iniciant-se el servei regular de mercaderies. Mentrestant s'havia d'anar acabant les obres complementaries; estacions, andanes, bàscules, dipòsits, magatzems, molls de mercaderies, cotxeres, ... que no van estar del tot enllestides fins a finals de 1904. El servei ja feia dies que funcionava. Es tractava d'un tren industrial i no necessitava cap concessió de l'estat, a canvi, però, no podia dur viatgers. Al cap de poc temps, degut a la gran demanda que hi havia per què el trenet prestés aquest servei, es va sol·licitar la corresponent autorització que no va arribar fins al final de la seva existència. Sempre va funcionar amb permisos provisionals. Quan el trenet va prestar servei públic, es va haver d'adaptar a les normes establertes que fins llavors s'havien defugit com era la implantació d'un horari fix, cosa que costava de respectar i que era la contínua protesta de molts viatgers. Aquell mateix any, es va informar a les autoritats de la finalització de l'obra d'un ferrocarril de via estreta, però aquelles no van poder donar cap tipus d'autorització per manca de requisits legals, però de fet, el trenet o tren petit, va funcionar sense permisos de forma ininterrompuda, permetent als passatgers viatjar en els vagons buits de forma gratuïta.



Azucarera de Espanya (una societat de sucreres de l'estat) es va fer càrrec de l'explotació de la línia encara que la propietat era de la sucrera. Això, a la llarga causaria conflictes. Però les contínues peticions, a nivell polític i social que es feien de tot arreu, de què el tren esdevingués un servei públic, a l'octubre de 1905, s'autoritzava, amb caràcter provisional, l'obertura del mateix, després de passar les inspeccions prèvies i el 26 de novembre, es va inaugurar oficialment la línia Mollerussa – Balaguer, prestant un servei a totes les comarques de ponent ja que era la via d'on sortien les mercaderies pirinenques. Aquell dia, totes les estacions estaven engalanades i les locomotores amb flors estiraven 13 cotxes de viatgers tots plens d'autoritats i convidats. Balaguer va fer festa gran amb banquet i tot. Però el tram Tèrmens – Menàrguens no s'inauguraria per manca d'alguns requisits i detalls de construcció que serien salvats l'any següent oficialitzant-se, al setembre de 1906, el començament de l'explotació. L'activitat era intensa i van ser, en la seves primeries, els anys més esplendorosos traginant passatgers, carbó i remolatxa cap a la sucrera, sucre cap a Mollerussa. També portava materials i maquinària amb destí a Camarasa per a la construcció de la presa. Al passar del temps, el trenet va funcionar sense interrupció. Els feliços anys 20, van representar una ganivetada de mort pel nostre tren petit, doncs el 3 de febrer de 1924 s'inaugurava el tram Lleida – Balaguer del tren de via ampla, que havia d'arribar a Sant Giron. Molta gent van optar per utilitzar el servei d'aquest tren més modern i el tràfic Balaguer - Tèrmens es va reduir considerablement ja que les dues línies anaven paral·leles. En aquells mateixos moments, la Societat General Azucarera de Espanya, anava renegociant els tractes amb la Sucreta de Menàrguens, i de tot plegat es demanava autorització definitiva al govern per a legalitzar la situació d'acord amb els estatuts ferroviaris d'aquell moment. L'estira i arronsa entre govern i el ferrocarril no es desencallava. La companyia volia una concessió ferroviària a perpetuïtat ja que ella era la propietària de la via, i el govern, com que les concessions es donaven fins a 99 anys, volia que passat aquest període, la línia revertís en ell mateix. En aquests períodes es pensà perllongar la via fins a Igualada, cosa que permetria el contacte més directe amb Barcelona. El cost de les obres era quantios i es va abandonar el projecte així com els projectes de continuar la línia cap Albesa o unir Juneda amb Mollerussa. Les fortes inversions no van trobar el suport necessari i és que estàvem ja en la coneguda crisi de l'any 29. El crack de la Borsa de Nova York provocà nefastes conseqüències al seu país el qual les exportà a tot el món. Entre crisi mundial, la carretera de Lleida a Puigcerdà, el tren de Lleida - Pobla de Segur – Sant Giron, afegit el fet que la remolatxa al ser cultivada en els mateixos llocs no contenia tanta sacarosa, no és estrany que el tren petit anés ofegant-se poc a poc, perquè a continuació va esclatar la Guerra Civil Espanyola. Aquella guerra, que va ser ruïnosa per a tots, també ho va ser pel trenet que no se'n va escapar. El riu Segre va ser línia de front actiu i la proximitat de la via va rebre'n les conseqüències i va quedar tan malmesa, que ja mai més es recuperaria. El tram Tèrmens - Balaguer va ser molt castigat pels bombardejos aeris, en canvi, el tram Tèrmens - Mollerussa va quedar intacte i el servei no es va pas aturar, això sí, els trens viatjaven de nit i en ell, viatjaven persones en busca d'aliment com a conseqüència d'aquella situació bèl·lica. El pont de Tèrmens va ser volat per motius estratègics de guerra i no facilitar el pas a banda de riu a les tropes franquistes. Acabada la Guerra es va reconstruir, però la Societat General Azucarera de Espanya va deixar l'explotació del ferrocarril degut al seu mal estat, i va haver de fer-se'n càrrec la sucrera. Poc a poc es va reconstruir el pont i la circulació cap a Balaguer. Mentrestant les discrepàncies entre les dues societats, sucrera (La Azucarera del Segre) i la S.G.A.E., anaven creixen, l'any 1940, la sucrera va haver de canviar de nom i va passar a denominar-se Industrias y Transportes Segre. Però no hi va haver manera de què aquella fessió del ferrocarril, pas previ per a la legalitat. Els anys de la postguerra van ser el remat final. Gradualment, s'anava envellint el material i les instal·lacions, els conflictes entre la sucrera i la companyia ferroviària, la baixada de producció de la remolatxa (aquesta, cada collita portava menys sucre), el dèficit de l'empresa sucrera, el transport que es feia per carretera i pel tren de via ampla, tot plegat van accentuar el seu declivi i en un primer intent, a mitjans de 1947, es va poder salvar la seva situació, en part, perquè es va tancar el tràfic Balaguer-Tèrmens. Però la decadència era irreversible. Una nova autorització provisional per part del govern donava oxigen a aquella situació. No es va clausurar al 1947, però sí que ho va fer l'any 1950. El dia 31 de desembre d'aquell any, l'últim tren petit circulava entre Balaguer i Mollerussa salvant requisits legals com era l'obtenció de la línia de Lleida a la Pobla de Segur proveïa de materials i matèries a la sucrera, això sí, fent, a l'estació del tren petit de Tèrmens, un enllaç a l'concessió que va arribar just a les vigílies de la seva clausura. No es podia clausurar una línia que legalment no existia. Vet aquí la paradoxa del peix que es mossegava la cua. No obstant, el tram de Tèrmens fins a Menàrguens va continuar actiu fins a mitjans dels anys 50 ja que la línia estava de RENFE. Sempre queda el dubte de què hagués passat si no s'hagués desestimat la proposta de d'instal·lar una via d'ample normal entre Tèrmens i Mollerussa.

Font consultada

SALMERON BOSCH Carles. El tren de Mollerussa. Historia del ferrocarril Mollerussa-Balaguer. Ed. C. Salmeron



En el sitio: <http://www.locomotoravapor.com/aragon.htm> se puede observar un detalle cuyo extracto es este:

ANCHO	TIPO	NOMBRE	CONS.	N.CONS	AÑO	POSEEDOR	FFCC ANTERIORES	LOCALIZACIÓN	
1000 mm	030T	MOLLERUSA BALAGUER 2	OK	676	1900	Mecanización SA	M.B. 2 > 1952> S.G.A.E. Azucarera de Menarguens 2- 676> 1970> PRESERVADA.	ZARAGOZA (Instalaciones MECANIZACION S.A. Poligono Industrial Cogullada).	
1000 mm	030WT	MOLLERUSA BALAGUER 6	OK	680	1900	Industrias López Soriano	M.B. 6 > 1952> S.G.A.E. (Menargueno) 6-680> 1970> PRESERVADA.	ZARAGOZA (c/Miguel Servet).	



El segundo enlace (locomotora 6) está equivocado ya que la imagen corresponde a una locomotora del Guardiola-Castellar de N'Hug, la imagen grande (en la parte de abajo) es la correcta. El enlace correcto es: <http://www.locomotoravapor.com/fotosupload/aragon/Mollerusa%206.jpg>

Esta imagen figura en el Grupo de Facebook "Fotos antiguas de Balaguer y Provincia de Lleida" y fue incluida por Ramon Regué Dalmau.

Se trata de una reproducción pero no se comenta ni se conoce su procedencia.



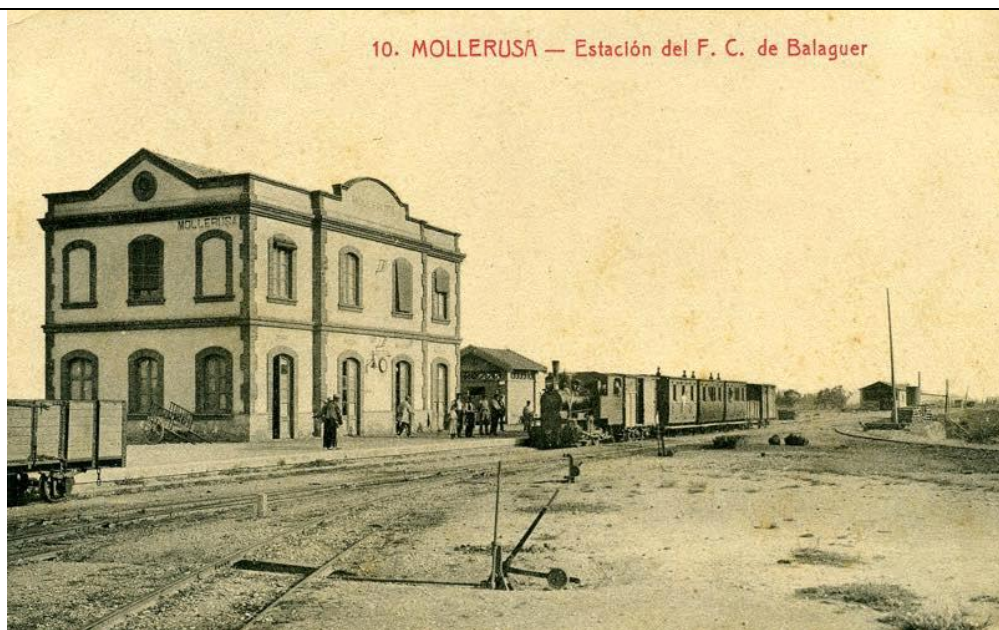
Datos en:

Camil Piera Aliaga
Sobre railes y asfalto antes de los 90

27-03-27

Ferrocarril Mollerussa-Balaguer, el mas desconocido de los carrilets catalanes, ya que fue el primer carrilet que se cerro en Cataluña. Su recorrido era por las comarcas de l'Urgell y La Noguera, tierras eminentemente agricolas, dedicadas al cultivo de la remolacha azucarera, el ferrocarril comenzo a funcionar en el año 1900, desde Mollerussa hasta Menargens, no se innauguro todo el trazado hasta Balaguer ne fecha 24 septiembre de 1903, sin servicio de viajeros, no se logro dicho servicio hasta octubre de 1905, el ferrocarril subsistio de forma muy placida, hasta que debido al agotamiento de las tierras dedicadas a la remolacha y a la falta de inversiones y por otro lado Renfe comunicaba Mollerussa con Balaguer, llevaron al cierre de la línea, que se hizo efectivo el 1 de enero de 1951.

Recomiendo la lectura del libro "El tren de Mollerussa" del llorado Carles Salmerón i Bosch, de la colección "Els trens de Catalunya", volumen 10



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1331490477043492&set=g.548998545470868&type=1&theater&ifg=1>



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1331490350376838&set=g.548998545470868&type=1&theater&ifg=1>