

## El Ferrocarril del Noguera Pallaresa

**M**ERCED a las activas gestiones efectuadas por la Cámara de Comercio especialmente cerca de nuestro compatriota el Ministro de Hacienda Sr. Carner, la Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, del Ministerio de Obras públicas, estudia con interés cuanto afecta al Noguera-Pallaresa habiendo solicitado de la Cámara que se le facilitase antecedentes relativos a la importancia económica del ferrocarril de Lérida a Saint-Girons, lo que se ha apresurado a efectuar, remitiendo al efecto una extensa nota documentada justificativa de las consideraciones de índole económica que imponen se prosigan las obras de construcción del Pallaresa hasta Poble de Segur, imprimiéndolas la máxima rapidez, a fin de que cuanto antes pueda ponerse en explotación la vía férrea, desde Lérida hasta la mencionada villa de Poble. Se trata de cuestión que afecta de un modo vital a nuestra provincia por lo que a todos interesa que las gestiones que viene realizando nuestra Cámara de Comercio, al objeto de evitar que se suspendan los trabajos del Pallaresa, obtengan el máximo apoyo y se vean coronados por el éxito.

En la referida nota enviada por la Cámara se consignan las siguientes consideraciones.

*Consideraciones de índole económica que imponen se prosigan las obras de construcción del ferrocarril del Noguera-Pallaresa hasta Poble de Segur, imprimiéndolas la máxima rapidez, a fin de que cuanto antes, pueda ponerse en explotación la vía férrea desde Lérida hasta la mencionada población de Poble.*

«Sabido es que en la actualidad se halla en explotación tan solo el tramo de Lérida a Balaguer y de que se encuentran casi terminadas las obras desde Balaguer a Tremp y muy adelantados los trabajos desde Tremp a Poble.

Nada ha de consignarse acerca del tráfico que circula por la Sección en servicio, de reducida extensión de Lérida a Balaguer, por cuanto se trata de una línea de propiedad del Estado, que lleva ya algún tiempo en explotación.

Ahora bien, de prolongarse la línea, poniéndola en explotación hasta Poble de Segur, se incrementaría extraordinariamente el tráfico, con

positivos beneficios, no ya para la economía provincial y nacional, sino incluso para el propio Tesoro Público, dado que entonces podrían ser valoradas y puestas en circulación, las enormes riquezas que atesoran las comarcas que el Noguera-Pallaresa ha de atravesar y que a continuación, brevemente se consignan, en demostración de la viabilidad económica de la línea férrea desde Lérida a Poble de Segur.

### Riqueza forestal

No es preciso detallar los miles de hectáreas de montes poblados de pinos y de abetos que existen desde Collegats hasta Alós de Isil, en la cuenca del Pallaresa y comarcas vecinas, algunos de los cuales son todavía vírgenes. En la actualidad la escasa madera que se transporta se hace mediante camiones o aprovechando la abundancia de agua por medio de almadias y piezas sueltas pudiendo asegurar que buen número de camiones diarios se dedican solo y exclusivamente al transporte de madera y teniendo en cuenta que cada camión lleva como mínimum cuatro toneladas, podemos concluir afirmando que podrían emplearse más de ocho vagones que se duplicarían, ya que entonces se emplearía la madera pequeña que hoy por la carestía del transporte queda abandonada en los montes.

### Riqueza minera

Según estudios realizados por varios Señores Ingenieros de minas en las comarcas del Pallars y Vallferrera es grandiosa la riqueza minera existente y prueba evidente es que en varias ocasiones, ante la perspectiva de la construcción del ferrocarril, por algunas Compañías de Bilbao, Cartagena y otras francesas se solicitó la concesión de centenares de pertenencias que paulatinamente iban abandonando, al ver que tenían que pagar cantidades fabulosas al Estado sin probabilidades de poderlas explotar por falta de vías de transporte.

Existen aún restos de antiguas fargas catalanas en Romadriu, Llavorsí, Aynet de Besán, Alins y Areo, los cuales extraían el mineral de hierro de los grandes yacimientos de Aynet de Besán y Farrera surtiendo todo el mercado de Cataluña y

de algunos pueblos de Ariege, haciendo el transporte mediante caballerías. Estas explotaciones fueron abandonadas al no poder competir con las fundiciones de Bilbao.

En la actualidad solo hay en explotación una mina de plomo en Monrós y otra de cobre en San Romá de Tabernoles, cuyos propietarios, a pesar de explotarlo con gran cuidado, dada la carestía del transporte a la estación más próxima del ferrocarril de Balaguer, obtienen escasísimos beneficios.

La explotación del ferrocarril de Lérida a Poble de Segur proporcionaría una ventajosa salida de los minerales que encierra la línea del Noguera-Pallaresa y harían hacer una floriente e importante industria metalúrgica de grandes beneficios.

Existen grandes yacimientos que podrían ponerse en explotación, de cobre en Sort, Baró, Soriguera y Caregue, además de los de Alós de Isil y Collado de Bonaigua, que son argentíferos y auríferos. Carbones inagotables en Isona, Sosis y Estach, que son de excelente calidad, comprobada por minuciosos análisis practicados por conocidos Ingenieros de minas nacionales y extranjeros.

Estos yacimientos de facilísima explotación contienen centenares de millones de toneladas de combustible suficientes para alimentar durante varios siglos grandes mercados nacionales.

Además de éstos minerales existen plomos y amiantos en Llesuy y Llavorsí, sal y yesos inagotables en Sort-Enviny, pizarras de excelente calidad en Llavorsí, blendas en Isil, Escaló, Alós y Espot; todos ellos abundantísimos y de calidad insuperable. Se comprenderá la riqueza minera del Valle Noguera-Pallaresa con decir que existen cerca de mil pertenencias que pagan el canon al Estado, habiendo muchas más no denunciadas. Podrían también transportarse unas cincuenta mil toneladas de sal de Gerri, cuyo transporte se hace actualmente en camiones desde este pueblo hasta Lérida teniendo vendida toda su producción que podría duplicarse si el transporte no fuese tan costoso.

#### **Riqueza hidráulica**

Esta es inmensa, quizá la más importante dada la naturaleza del país que parece apropiada expresamente para esta explotación, explotación que no puede llevarse a la práctica por la carestía del transporte y las dificultades que el mismo ocasionaría.

En la actualidad hay construídos por Riegos y Fuerza del Ebro, los Saltos de Camarasa, San Antonio y Poble de Segur. La Productora de Fuerzas Motrices, los de Poble de Segur y Congost. Por la Energía Eléctrica de Cataluña los de Molinos y Capdella, quedando todavía por construir los de la Sociedad aplicaciones industriales, los de la Catalana de Gas y Electricidad en los ríos Noguera-Pallaresa, río de Espot y Bonaigua; los de D. Isidro Sert en el Noguera-Pallaresa; de don Alfonso Benavent en el mismo río y en el de la Moleta de Roni; de la Sociedad Productora de Fuerzas Motrices en el Noguera-Pallaresa entre el río de Espot y Llavorsí y de la misma Sociedad en el río Flamisell; de Energía Eléctrica de Cataluña en los ríos Noguera-Pallaresa, Noguera de Cardós, Valfarrera y Flamisell, además de los que tiene en los ríos Tort y Noris. Hay alguno más del Sr. Riu y Periquet.

Mucho mayor sería esta explotación, ya que entonces todos los pueblos aprovecharían la riqueza hidráulica que hoy por hoy se halla improductiva.

#### **Riqueza pecuaria**

Sus producciones de todas las especies gozan de fama nacional, siendo llevadas a nutrir los grandes centros de consumo.

La especie vacuna es de calidad insuperable, debido a la calidad del pasto, a la naturaleza del país y en parte también al empeño de muchos propietarios de verificar cruzamientos con las mejores razas extranjeras.

El ganado lanar produce quizá los máximos beneficios, tanto en carne como en lana producción que se aumentaría notablemente con la facilidad de vías de comunicación.

El mular es explotado en gran escala y así vemos a los tratantes de estos valles que en vez de buscar el centro de sus negocios en suelo patrio se ven obligados por deficiencia del transporte a dirigir todas sus actividades en la vecina nación, pudiendo asegurar sin temor a equívoco que se podrían utilizar cuatro vagones diarios al transporte exclusivo de ganado.

#### **Turismo**

Es quizá esta comarca la más agreste, la más sana y hermosa del Pirineo central. Sus aguas minerales de hierro, sulfurosas, magnésica y litínicas pueden competir ventajosamente con la de

los grandes balnearios franceses. Numerosas son las excursiones que durante el verano e incluso el invierno se verifican a los hermosos parajes de San Mauricio (Espot) que pueden ser denominados con el nombre de Suiza catalana, así como también los realizados al Sanatorio de San Juan de l'Erm reputado de situación excelente para el tratamiento de ciertas enfermedades. Todas estas excursiones aumentarían rápidamente con la facilidad de vías de locomoción, ya que son innumerables las bellezas que el país encierra.

En pocos viajes por tren se podrá gozar de los magníficos panoramas que se ofrecerán al turista durante el recorrido de la línea. La amenidad será la principal característica que dominará en el viaje. Tan pronto aparecerán ante los ojos del turista, altas y riscosas montañas, con sus torrentes y cascadas como, de improviso, se hallará frente a magníficos lagos artificiales creados por el hombre, tan pronto quedará el turista sobrecogido al paso de los Congostos de los Terradets y Collegats, llenos de caprichos naturales, como de repente verá valles abiertos, muy abiertos, como el de Ager, de serena belleza.

#### Transporte en general

Y en cuanto al transporte en general y movimiento de viajeros, este quedaría absolutamente asegurado, ya que en la actualidad existen con vida próspera cinco Compañías de automóviles e infinidad de autos-taxis que se dedican solo y exclusivamente al servicio de viajeros.

En este apartado incluimos también el transporte de los productos agrícolas que la montaña pueda exportar y que podemos sintetizar en la explotación de sus esplendidos forrajes, de sus afamadas patatas y de algunas frutas de excelente calidad.

Además hay que señalar que con la construcción del ferrocarril hasta Poble se convertiría esta ya importante población en un gran centro comercial; por afluir a la misma carreteras que la ponen en circulación con el Valle del Noguera-Ribagorçana por un lado y por el río Segre por el otro, amén de la carretera hasta la frontera que aseguraría todo el tráfico comercial español por el Valle de Arán, dependiente en la actualidad, en su vida comercial, de la República francesa, en buena parte.

Por último hay que tener muy presente que las dificultades que aquel país montañoso presenta

para el tráfico y circulación de camiones automóviles, hacen imposible al ferrocarril toda competencia por parte de los vehículos de tracción mecánica, hoy tan sensible para otras líneas férreas en terreno llano.

En resumen pueden estimarse como mínimo:

Madera transportable . . .	16	vagones	diarios.
Riqueza minera . . . . .	24	»	»
Riqueza pecuaria . . . . .	8	»	»
Turismo y viajeros . . . . .	6	»	»
Transporte general . . . . .	16	»	»
Total de vagones . . . . .	70	»	»

Es visto en consecuencia que se impone por razones exclusivamente de orden económico en bien del Estado que se terminen rápidamente las obras del Noguera-Pallaresa hasta Poble de Segur, en cuanto añadiendo al tráfico del trozo en explotación hasta Balaguer, el movimiento indicado de viajeros y mercancías, vendría a resolverse favorablemente en provecho del Tesoro, la explotación del citado ferrocarril, obteniendo un positivo rendimiento al capital hasta hoy invertido y que en caso contrario quedará improductivo por no decir perdido, todo ello prescindiendo de los incalculables beneficios que a las comarcas interesadas produciría el contar con medios de comunicación ferroviaria, en cuanto se trata no de un país pobre, sino de enorme riqueza que no puede ser aprovechada por carecer de facilidades para el transporte. A más de las aludidas consideraciones abonan la continuación del Noguera-Pallaresa, de un lado motivos de carácter regional, cuales son los de facilitar rápidos medios de comunicación a los productos catalanes al mediodía de Francia y en especial su Capital Toulouse y la de conseguir por otra parte, que las riquezas que encierran los Pirineos centrales, tengan rápida salida al mar mediante el puerto de Tarragona, al que han de dar vida positiva, los minerales y maderas que en los macizos pirenaicos se encuentran hoy en estado de imposible explotación.

Por otro lado el Noguera-Pallaresa, forma parte hoy de la gran línea férrea que partiendo de Baeza Teruel Caspe Fraga Lérida va hasta Saint-Girons (Francia) a enlazar con las grandes redes de la nación vecina por lo que asimismo desde un punto de vista nacional se justifica plenamente su terminación, en cuanto vendría a constituir una excelente vía de comunicación desde Andalucía hasta los mercados franceses.»