

VIES DE COMUNICACIÓ

LES COMUNICACIONS A LLEIDA

Un dels més grans problemes que té a resoldre Lleida és el de les vies de comunicació que la posin en contacte amb les zones tan riques i inexplorades com són les de la part alta de la nostra «provincia».

Lleida està vivint la tragèdia d'un endarreriment que l'empobreix i no li permet el desenrotll comercial que en altres ordes li ha estat fàcil d'obtenir.

L'isolament amb que resta la nostra urbs és un perill gravíssim que pot repercutir fonament i produir greus trastorns en la seva economia i fins i tot perjudicar la seva posició de gran centre geogràfic amb que la naturalesa del terreny l'ha dotat.

Efectivament, només que donant una petita ullada a les vies ferrades i carreteres que hi ha en explotació comptant les que es projecten, veurem com minva en forma alarmanant la nostra influència comercial i com la riquesa de les nostres comarques, en lloc d'anar al seu centre natural, que és Lleida, va a altres punts per la major facilitat que troba en el transport, ço que equival a dir que altres ciutats, no tan ben situades com la nostra, s'han captingut oportunament de la importància de comunicar-se amb les zones que ens referim, i han cuitat a establir-hi contacte i cada dia nous projectes tendeixen a allunyar la capital de les comarques que la poden enriquir i la poden fer gran.

La nostra ciutat ha tingut lamentables equivocacions, de les que n'ha pervingut un endarreriment en el caire urbà i mostren la misèria d'uns esperits egoistes. Mireu les romanalles del Segre, d'aquest riu un dia abundós i generós, i avui miserable per obra i gràcia d'uns equivocs si més no imperdonables. Sovint l'interès particular ha pesat molt més que l'interès col·lectiu i sempre i en totes les coses, sols a base d'una passió o d'un egoisme hom pot trobar la raó del per què succeeixen o han succeït. Lleida viu la fallera dels projectes, però té la desgràcia d'ésser una fallera i d'adormir-se amb ella i quan sent la necessitat de fer-los viables, es troba amb inconvenients que al seu temps haurien estat vençuts fàcilment però que a deshora són de difícil resoldre o no tenen solució. Ha de sortir l'home abnegat, oportú i desinteressat, que tingui condicions de ben menar l'administració ciutadana amb un ample punt de vista. Quan surti aquest home serà quan Lleida esdevindrà gran esmerçant assenyadament les seves activitats i buscant el rendiment adequat a la riquesa que vessa en aquest bell terrer nostrat.

Encara que el passat de Lleida ens pesi tant, som optimistes en el seu avenir. I ho som perquè a despit de tots els desencerts passats ens captenim que la importància de les qualitats que han de

ferde Lleida una gran capital, no pot ésser minvada malgrat l'obra gairebé sempre equivocada dels homes. La natura ha afavorit el nostre país amb un terrer generós, amb bells monuments i paisatges imponderables, i això tard o d'hora s'ha de traduir en prosperitat econòmica, en riquesa de tots, per poc que ens esforcem.

Com a corolari a lo esmentat fins aquí, i per a justificar degudament les

nostres paraules, donarem les dades més aproximades que hem pogut inquirir respecte a comunicacions

El conjunt de les comarques que integren la «província» de Lleida comprén, segons dades oficials, 12.150,79 quilòmetres quadrats. Una extensió aproximada a dos quints de la superfície total de Catalunya. D'aquests 12.000 quilòmetres i escaig que té, sols se'n poden recórrer 469 en carreteres distin-



L'ESCALETA

(Vall d'Arties)

tes (1) no massa ben conservades, tanmateix. Apart d'aquest reduït quilometratge de carreteres, tenim el greu inconvenient que suposa la manca d'una carretera que s'estengui al llarg del Pirineu, seguint la seva falda, i posant-la en comunicació amb la carretera de Lleida a Seu d'Urgell, (uns 180 quilòmetres) i amb la que, arrencant de la capital, va fins més amunt de Sort d'una extensió aproximada a 140 quilòmetres. La importància d'aquesta nova via és fàcil vesllumar-la. Facilitaria la coneixença de tot el Pirineu en un espai de temps curtíssim, ço que des del punt de vista turístic ha d'interessar profundament, i afavoriria ensems l'establiment d'empreses dedicades a l'explotació de les riqueses forestals, mineres, agrícoles, etc., de l'alta muntanya lleidatana.

Amb l'esforç que comportaria la construcció d'aquesta carretera pirinenca podrien multiplicar-se les activitats de tot orde a la «província». D'una banda la nostra economia obtindria un guany importantíssim. D'altra banda s'acompliria una obra humanitària fent penetrar en aquestes enclavades, incomunicades durant mesos i mesos, els avantatges d'una civilització oberta a les manifestacions progressives del món.

En ço que afecta a ferrocarrils, la situació de les contrades lleidatanes no és pas millor.

Hi ha un ferrocarril en construcció que ha de comunicar-nos directament amb França, i la lentitud amb que es van efectuant les seves obres reclamen una enèrgica campanya per part

de tots a l'efecte d'aconseguir dels poders públics activin ràpidament els treballs que falten per arribar a la frontera.

D'aquest ferrocarril hi ha en explotació, des de fa uns anys, el tros de Lleida a Balaguer, amb estacions a Vilanova, Vilanova de la Barca, Termens, Vallfogona de Balaguer i Balaguer. El tros de Balaguer a Tremp, és ja força avançat i comprés en aquest hi ha un magnífic pont sobre el Segre, prop de Camarasa, així com bon nombre de foradades, entre elles la que és molt important per la seva extensió, que travessa la muntanya que separa Camarasa de Sant Llorenç. També hi ha quelcom de fet de Tremp fins a Pobla de Segur, però ací sembla que no es vol tirar endavant, al menys de moment.

La Companyia del Nord té en explotació a Lleida ferrocarrils en una extensió total d'uns 157 quilòmetres en diferents línies: Línia de Lleida a Saragossa, uns 30 quilòmetres fins al límit de la nostra «província»; de Lleida a Barcelona, 77 quilòmetres, fins al terme de la «província», i de Lleida a Tarragona, 50 quilòmetres, compresos fins a trobar terra de la veïna «província».

Hi ha a més, en explotació, un ferrocarril de via estreta, propietat de la Companyia Sucrera del Segre, que uneix la vila de Mollerussa amb la ciutat de Balaguer, travessant el cor de l'Urgell, en una extensió d'una vintena de quilòmetres.

Tenim, doncs, que amb les línies de la Companyia del Nord, el tros en servei del transpirinenc de Lleida a Saint-Girons i el pertanyent a la Sucrera del Segre, fan una totalitat d'una mica més de 200 quilòmetres de via fèrrea que hi ha en explotació normal a

(1) No són compreses en aquesta xifra les carreteres d'ordre secundari i menys els camins veïnals i particulars, naturalment.



Un recó de l'engorjat de Trespunts, amb les romanalles dels antics ponts
que li donaren nom.

lo nostra «província», els quals no són ni de molt suficients a les necessitats de les comarques lleidatanes.

Molts projectes de construcció de ferrocarrils existeixen. Entre aquests, cal fer esment del que, partint de Lleida i seguint la conca del Noguera-Ribagorçana, amb una lleugera desviació per tal de tocar Benabarre, posaria en comunicació directa la capital amb la Vall d'Aran i Ribagorça.

Aprovat oficialment és el projecte d'un ferrocarril de Lleida a Terol, per Fraga, Casp i Alcanyis, algun tros del qual tenim entès que s'ha posat ja a subhasta.

També hi ha concebut un projecte

de ferrocarril de Lleida, Igualada, Barcelona, d'una llògica aplanadora.

Aquest lleugeríssim esboç de l'estat de les comunicacions a les comarques lleidatanes, dóna idea de l'endarreriment material de la nostra «província» que al·ludíem en començar aquest treball.

De la construcció immediata de noves carreteres i de l'acabament dels ferrocarrils en construcció depén el que Lleida esdevingui, més o menys de jorn, la gran ciutat que per dret i per la seva situació privilegiada és predestinada a ésser, amb lo qual no farà sinó seguir la tradició de la seva grandesa.

P.

COMENTARI SOBRE FERROCARRILS

per FRANCISCO MIR I GARRIGA

PROSSEGUIXEN activament els treballs de construcció del ferrocarril transpirinenc del Noguera-Pallaresa entre Balaguer i Tremp, on pot arribar la locomotora abans d'un any.

Estan molt avançats els treballs de la nova estació de Lleida, unificadora de les diferents línies ferroviàries que afluïxen a la capital del Segre, i s'amplifica en grans proporcions el pont anexe sobre'l riu.

Hom diu que ja s'han començat les obres del ferrocarril de Lleida a Fraga.

Es fresc encara el record de la intensa campanya de propaganda a favor del ferrocarril de la Vall d'Aran, per la conca del Noguera Ribagorçana.

Tot això és digne tribut i proclama ben alta la exuberant vitalitat d'aquesta capital reconeguda com la segona de Catalunya.

Al seu costat hi ha aquesta comarca d'Urgell, de creixença comparable a la il·lenderia ciutat veïna. Els braços que febrament conreen aquesta fertillíssima terra han estat més que doblats en l'espai de mitja centúria. Com són insuficients encara, molts d'aquests braços s'auxilien de tota mena de maquinària i enganxen poderosos tractors a les arades que deixen la terra sense repòs. Per més que ha anat creixent el doll d'aigua del canal, es insuficient per a irrigar tan variada i abundosa collita.

Es treballa ja intensament a les obres del canal auxiliar o subcanal i els regants demanen al terminar-les es comencin les del barratge del riu Segre a l'estret de Clua, perquè si bé amb el subcanal quedarà assegurat el rec del conreu actual, per a intensificar-lo a la mida de llurs forces, estimen necessari encara un doll més abundant.

Hi ha un xic més amunt d'Urgell la dilatada comarca de la Segarra, de gent tradicionalment estalviadora, activa i intel·ligent; amb unes possibilitats de producció insospitades, amb tot i ésser ja avui la comarca capdavantera en la producció cerealista de Catalunya.

Aquestes dues comarques, que pels efectes del tràfec, hom podria considerar inexis-

tents al construir-se la via de Saragossa a Barcelona, necessiten també més ferrocarrils. Els projectes abans enumerats no les afavoreixen més que d'una manera molt indirecta.

Santa Coloma de Queralt per una banda i Mollerusa per un altra, clamen a viva veu que es construeixi llur ferrocarril cap a Igualada.

No ens expliquem perquè abans la Mancomunitat de Catalunya i ara l'Estat espanyol negligeixen aquest projecte.

Oh. Es que la Mancomunitat, deien, sols volia fer carril de via ampla. Veus aquí una cosa que podria ésser una equivocació i fàcilment ens pensem provar-ho. A tots els països del món hi ha carrils de via ampla i de via estreta. La galga d'aquests és d'un metre a tot arreu mentre que la galga de la via ampla de la nostra península no s'avé amb la dels carrils de la resta d'Europa. A la curta o a la llarga hom haurà de posar-la, doncs, a la mida de 1,44 metres, general al nostre continent.

Encara que la nostra via ampla fos igual que la francesa, creuríem equivocac no voler construir, en absolut, carrils de via estreta, perquè són indicadíssims en un país tan accidentat com és Catalunya i perquè, en moltes ocasions en què seria ruïnosa la explotació d'una via ampla, seria beneficiosa si la via a explotar fos estreta.

Molt conforme en què siguin amples les vies principals, aquelles que constitueixen la gran estructura ferroviària, aquelles que relliguen els diferents territoris nacionals; però també deu haver-n'hi d'estretes, així com al sistema circulatori de la sang ni totes les venes i artèries tenen igual secció sinó que també hi ha vasos capilars, ni les rames d'un arbre han d'ésser tan gruixudes com el tronc ni les branques tampoc tan com les rames.

Trobàvem indicat que si la Mancomunitat volia construir un ferrocarril de Balaguer a Tàrrrega, el projectés de via normal, perquè pels seus caps enllaçava amb altres vies iguals; però això no impedeix que un ferro-

carril de metre, entre Mollerusa i Igualada, on ja hi terminen altres vies iguals, no contribueixi tan com aquell altre a fomentar la riquesa general. I, per això ens resistim a creure que l'il·lustre enginyer en cap dels camins de ferro de la dissolta Mancomunitat tingués el criteri tancat de no construir ferrocarrils de via estreta.

No som gaire partidaris de la estatificació ni de la municipalització dels serveis públics per raons que no cal exposar, així com també sabem que la iniciativa privada acostuma a executar més ràpidament els seus projectes que no pas les corporacions públiques, però, tenint en compte una unió de circumstàncies, brindem a la Diputació provincial la idea de prendre la iniciativa d'entrar en relació amb les seves germanes de Tarragona i Barcelona per a estudiar la manera de demanar la concessió del ferrocarril Mollerusa-Santa Coloma-

Igualada, amb la garantia d'interès per l'Estat, segons la Llei de Ferrocarrils secundaris de 23 de febrer de 1912.

No seria la de Lleida la primera Diputació concessionària de ferrocarrils: la de Viscaia ja fa temps que té en explotació, amb molt d'èxit, el ferrocarril de Triano.

No volem creure que sigui un obstacle a l'acceptació d'aquesta idea el fet de tractar-se d'una línia que no toca a la capital de la «província». Del contrari, hom incorreria en el defecte d'un excés de centralisme lleidatà així com els enemics de la Mancomunitat li imputaven un excessiu centralisme barceloní.

Estem segurs que l'estudi i execució d'aquesta idea, a la Diputació provincial li reportaria prestigi, simpaties i, a fi de comptes, un bon negoci.

FRANCISCO MIR I GARRIGA.

LA CARRETERA DE LLEIDA A GRANJA D'ESCARP

per PERE BORRAS I TORRES

Fa alguns anys, juntament amb el difunt Francesc Teixidó i Miarnau, dirigírem una instància a l'extingida Mancomunitat de Catalunya per tal que estudiés la manera de no restar aïllat el poble de Granja d'Escarp amb Lleida, perquè la major part de les hores del dia i nit minva el caudal del Segre i els carros no poden circular cap als camins d'Escarp o Massalcoreig perquè la barca no pot atravesar el riu. Assenyalàvem la conveniència d'allargar la carretera particular de la Canadenca que va de la casa de màquines d'Aitona fins a Granja, seguint el curs del Segre o el caminet de ferradura que hi condueix. Feta la inspecció ocular pel personal tècnic allí enviat, convingué en què era la millor solució per acabar d'una vegada amb els històrics desitjos del poble. Es consultà en sessió pública, rebutjant rodonament la solució. Volien l'allargament de la carretera des d'Avinganya a Escarp i un pont pel Segre. Coneguda la ideologia dels pobles la Mancomunitat se'n rentà les mans i ho deixà com està encara.

No fa molt l'actual Diputació de Lleida volgué donar fi a la carretera d'Avinganya a Escarp i crec que per no estar al corrent del contingent provincial, manà parar les obres començades amb delit. Aital decepció ha fet reaccionar a part del poble en vistes al projecte de la Mancomunitat, esmentat abans, fent molts adeptes ademés el començament

de les obres del pont de Seròs en el Segre corresponent a la carretera de Maials, Seròs, Fraga, perquè si es fes aquella via de comunicació, l'extracció dels fruits de l'horta i del carbó de les mines el farien sense el destorb del pas de la barca i l'import del pas.

Hom es condol de l'actitud contrària d'aleshores i de l'erro comés no acceptant els oferiments de la Mancomunitat. Ara s'adonen que els pobles de les Garrigues mancats de fruits tendres podrien ésser consumidors dels de l'horta de la Granja si es construí aquell camí veïnal o carretera de la casa de màquines fins al poble perquè atravesarà la carretera en construcció i passaria pel davant del que serà aviat pont de Seròs. Farien aviat tot el tràfec per aquella via i a totes hores del dia i nit. El tonatge del carbó de la Granja a Lleida, molt car ara, aleshores s'abarataria forçosament, beneficiant-se els consumidors i augmentant a l'enxams el consum per llur baratura.

A la Diputació fem novament el prec i li brindem nostra antiga idea per si té més mitjans de dur-la a terme instigant a la vegada als pobles de Seròs i Aitona que intervinguin en aital qüestió perquè hauria d'atraspassar aquesta via en projecte, els secans o plans d'aquella banda de terme municipal.

PERE BORRÀS I TORRES.



L'edifici de la nova estació de ferrocarril, se'n presenta aquí ja quasi acabada

Foto. VIDA LLEIDATANA

Lleida en plena febre de reformes, ha enderrocat tota una mançana de cases per tal de donar major vistositat a l'edifici de la nova estació del ferrocarril.

La plaça que ara es dibuixa, afegeix a l'equivoc de l'emplaçament de l'Estació altres defectes. No ens planyem de lo petit ja que hem tolerat lo gros fent que Lleida quedi obturada al cap d'avall d'una de ses vies més importants. Però, si l'esbiaixament que mostra respecte l'eix del passeig, i la diferència de nivell, i el caràcter de l'edifici ens desplauen enormement, és molt més desplaent encara que els viatgers es vegin obligats a passar per sota el pont o per entre els rails, accidentalitat que sembla va prenent caràcters definitius amb les conseqüents pèrdues de temps de molta importància per lo que al tràfec fa referència, i els perills que suposa l'haver de passar i repassar constantment per entre les vies.

La plaça del Príncep esdevindrà tota una lligó per a una ciutat; cal pensar que els qui tinguin la responsabilitat del seu guiatge la tindran present tothora.



Estat de les obres de la nova plaça del Príncep, que esdevindrà una bella entrada a la nova estació.

Foto. VIDA LLEIDATANA