



Un paradís a l'encant

Viatjar en tren des de Lleida fins a la Pobla de Segur encara suposa tota una incitació al desvetllament dels sentits. El periodista Ramon Barnils ens embarca amb aquest text en un recorregut evocador per terres de frontera.

150 ANYS

“Suposem que arribeu a Lleida amb tren, que tampoc no és cap suposició desgavellada”. Així comença *La ciutat de l'oblit*, història i guia de la ciutat de Lleida que ha escrit Vidal Vidal i que ja voldrien tenir-ne una d'equivalent, posem per cas, els barcelonins, badant encantats encara per les barcelones de plastilina descrites a sou de polítics i jocs conjunturals.

Anem doncs a l'estació del tren de Lleida, al capdamunt del passeig i enllà de l'edifici del govern civil, fet de granit de color rosa, que presideix la plaça on abans, i alguns sembla que encara ara, feien cap els cotxes de totes les línies amb cap a Lleida. Allà, en una

via apartada de totes les altres, s'espera fa hores el tren de la Pobla. L'encàrrec és d'agafar el tren de Lleida fins a la Pobla de Segur i tornar, i explicar què s'hi veu.

La línia de ferrocarril de Lleida cap amunt, cap al Pirineu, i més enllà, a l'altra banda, per transportar mercaderies i persones entre aquí i el centre d'Europa passant pels Pirineus va quedar interrompuda a la Pobla de Segur, que vol dir potser ni a la meitat del recorregut imaginable. A ponent en canvi, a l'Aragó, un tren amb les mateixes intencions va arribar allà on els plànols de Madrid havien dictaminat: de Saragossa a Europa per Osca, Jaca i Canfranc. El previsible fracàs de la quantitat de persones i mercaderies susceptibles d'anar a Europa per Saragossa i Can-

franc no va pas preocupar els dissenyadors de les línies: valen més dos fracassos, el de Lleida a la Pobla i al nord per les Valls d'Àneu i Salau, indemonstrat per inexistència de la línia, i el de Saragossa per Canfranc per inexistència de béns i persones, que no pas un sol triomf si aquest triomf és nostre. Qui ho diu que no ens coneixen, a Madrid, i que no saben què es fan —què ens fan—. D'uns anys ençà, la gent de les Valls d'Àneu organitzen un aplec a l'estiu, al pas de Salau, amb gent de l'altra vessant del coll per exigir una via de comunicació. Un grapat de quilòmetres de no res.

Mentrestant, turisme. Els antecedents del cas ja ens indiquen quina és la previsió de les persones

“La línia de ferrocarril de Lleida cap amunt, cap al Pirineu, i més enllà, a l'altra banda, per transportar mercaderies i persones entre aquí i el centre d'Europa passant pels Pirineus va quedar interrompuda a la Pobla de Segur, que vol dir potser ni a la meitat del recorregut imaginable.”



"L'horta, les granges, les esparses fàbriques més velles que noves. Les ciutats i pobles enfilats en turons, encara amb aires de frontera..."

interessades que les coses rutlin: evitar de totes passades que Madrid tanqui la "inútil" línia de tren Lleida-la Pobla de Segur i, mentre tant, convertir-la en una línia turística.

El viatge amb tren Lleida-La Pobla-Lleida, anada i tornada, val mil cent quaranta pessetes. Surten tres combois cada dia: de Lleida a dos quarts de nou del matí els dies de cada dia i a dos quarts i sis de deu els diumenges; a un quart de dues; i a tres quarts de nou del vespre. De la Pobla, a un quart de set del matí; a un quart i mig d'una i a les sis de la tarda. Tot plegat setze parades, algunes de les quals són facultatives, és a dir, si el passatger la demana. Les obligatòries són Llei-



JORDI PLAY

una mala cosa, de poder saltar directament de tren al tros sense haver de passar per andanes, zeladors i d'altre material de complement. Només cal avisar al mossega del tren, de viva veu i un moment abans, i el tren s'atura a poc a poc, tan a poc a poc que si el viatger que en baixa és jove, salta sense perill abans el tren no s'ha aturat del tot de manera que ja no cal que s'aturi. Ei, si és que a la presumida andana no hi ha un ciutadà o altre que alça el braç indicant que vol pujar. Bé doncs, s'alça el braç, el motorista que el veu atura el tren, i el ciutadà puja directament del tros al tren, i tornem-hi que encara és fosc.

Com a casa i millor. De fet la quotidianitat, la naturalitat, ja pot començar abans de sortir de la ciutat de Lleida: al vagó ja hi havia un matrimoni gran assegut mitja hora abans de la sortida. Amb aquestes que pugem un pare jove i un fill de deu o dotze anys, i el pare, amb el to i la veu de qui entra al cafè de sota casa, pregunta qui va a la Pobla i si pot estar pel xiquet, que viatjarà sol però que a la Pobla l'esperen els padrins. No hi pateixi, que estarem al cas. Ni això va caldre perquè el xiquet va fer el viatge en el silenci i la seriositat de qui fa els deures de gust, i a la Pobla efectivament l'esperaven els padrins i mitja dotzena més de persones, com si esperessin algú que arribava de les Amèriques. Van fer més soroll ells, tan grans, en un minut, que no pas el xiquet en les dues hores que dura el viatge —a una mitjana de cinquanta quilòmetres l'hora, doncs—.

A les generals quotidianitat i familiaritat, només s'afegeix un cert aire de tristesa per la temuda supressió de la línia per ordre i comandament de les mesetàries instàncies, un toc de desesperació només s'afegeix en el cas dels funcionaris de la línia. Desesperació que no els priva, insòlitàment, de mostrar-se quotidians, familiars i estranyament educats, tractant-se d'un servei públic d'ideologia mesetària, decimonònica. A les tres o quatre parades del trajecte, el revisor, com aquell que parla amb els companys, ens insinua que si vo-

da, Alcoletge, Vilanova de la Barca, Tèrmens, Balaguer, Sant Llorenç de Motgai, Àger, Cellers-Llimiana, Tremp i la Pobla; les facultatives, Vallfogona de Balaguer, Gerb, Vilanova de la Sal, Santa Linya, Guàrdia de Tremp i Salas de Pallars. Es veu bé que la distribució de parades segons el moviment és feta amb criteri no pas modern, ja que algunes de les considerades negligibles són de les que ofereixen més atractiu turístic. De fet, totes les estacions de parada no obligatòria tret d'una, que sembla "okupada" en el bon sentit, són abandonades, amb els rètols arrencats i la vegetació natural o plantada, recuperant tranquil·lament el seu espai ancestral. No és

JORDI PLAY



lem, i només si ho volem, ens podem canviar de vagó perquè en aquell la refrigeració no funciona. Ens quedem una mica parats perquè ens pensàvem que la temperatura era la pròpia del servei, de manera que més contents que un grapat de gínjols ens canviem al vagó del costat on, efectivament, hi feia fresca.

Horta, llar, electricitat, pedra.

El paisatge que es contempla en el centenari de quilòmetres que compten de Lleida a la Pobla de Segur és sensacional. El reduïrem a quatre menes, a contracor perquè igualment sensacional és la contínua barreja i varietat en tan pocs quilòmetres. L'horta, les granges i les esparses fàbriques més velles que noves. Les ciutats i pobles enfilats en turons, encara amb aires de frontera com la mateixa Lleida, que del tren estant es constata com d'enlloc, i Balaguer, i Talarn, més les respectives urbanitzacions, exemples i construccions d'estiueig. Els rius amb les preses, centrals hidroelèctriques, canals, pantans i embassaments de Sant Llorenç tocant a Balaguer, Camarasa, Terradets i Sant Antoni o de Tremp. I els roquissars, les muntanyes, els passos entre muntanyes i els túnels i foradades de la línia del tren.

L'horta del Pla de Lleida enfilant-se fins al Montsec, quilòmetres i quilòmetres de llargària i d'amplària: quan un la veu i la travessa i s'hi submergeix a pas de tren, i quan un llegeix als diaris que hi ha problemes per als nostres productes agrícoles a l'Europa del nord, arriba a la conclusió que una de dues, o els europeus del nord no saben què és menjar verd de debò, o ens falten polítics –i viatjants!– que els ho facin saber.

Les ciutats velles i noves, els castells i esglésies, els camps de futbol –i de bàsquet: a tocar de la mà per la finestreta del tren, en un tancat, dotzenes de taulers i cistelles de bàsquet–. Quina meravella de matèria primera a partir de la qual confegir ciutats habitables enamorades del nou i encantades amb el vell, on poder viure i treballar amb la mateixa plenitud, amb la mateixa profunda, vella novíssima cul-



JORDI PLAY



tura, si cultura vol tornar a dir, com s'ha dit en les més humanes de les èpoques, la capacitat de conrear amb els millors resultats el material que es té a mà.

Els rius, les preses, els canals, les centrals hidroelèctriques: aigua per al pagès, per a l'horta ara de qualitat i quantitat internacionals, i per a l'electricitat, que ens va estalviar d'importar carbó i així fer més rendibles les nostres indústries, i per aquest camí tenir sindicats, grans sindicats, i burgesos, grans burgesos. I dretes i esquerres elèctriques: modernes com hi havia món.

Els roquissars, les serres altes, els congosts, els passos, les foradades, les interrupcions, els parèntesis a tant de paisatge tan humà, antic i modern, com sòlids i permanents avisos a tant de moviment real.

No sabem, naturalment, si el nostre govern hi pot fer res, o no, en això de mantenir la línia de tren Lleida-la Pobla. No sabem ni si hi té competències, ni si aquestes són plenes, exclusives o només parcials –sempre són parcials, quan s'han d'enfrontar el senzill Parlament del Parc de la Ciutadella i el Congrés de Madrid–. Diuen que Brussel·les hi podria fer alguna cosa; si no abraçar-nos a través del Salau i les Valls d'Aneu almenys no perdre'ns, mitjançant la turistització de la línia. Sempre que abans nosaltres, és a dir, el senzill Parlament del Parc, alcéssim el crit.

En arribar a la Pobla l'estació, que serveix unes quantes vies i les corresponents andanes, una estació gran, és tancada. Hi ha un paper escrit a mà i mal enganxat a la porta que diu que l'estació és tancada tres setmanes, que després s'obrirà i que mentrestant el viatger s'ho faci sol: que pugui al tren i que s'entengui amb el revisor.

Hi estaríem totalment d'acord si fos una provisionalitat permanent. Perquè un viatge en aquestes condicions, ni abans quan la línia funcionava ni en un futur quan funcionarà més o no funcionarà gens, és impossible. Mentrestant, és real.

Ramon Barnils

*La setmana vinent: València,
Xàtiva, Alcoi*

"Totes les estacions de parada no obligatòria tret d'una, que sembla 'okupada' en el bon sentit, són abandonades, amb els rètols arrencats i la vegetació natural o plantada, recuperant tranquil·lament el seu espai ancestral."