

Figura | 1 Els canals, les vies de l'aigua, emblema més destacat de la comarca



EL PLA D'URGELL

IGNASI ALDOMÀ, *professional liberal en projectes de desenvolupament agrari i ordenació del territori i professor del Departament de Geografia i Sociologia de la Universitat de Lleida*; MONTSERRAT GUERRERO, *especialista en sistemes d'informació geogràfica, col·laboradora del Departament de Geografia i Sociologia de la Universitat de Lleida*. A/e: aldoma@geosoc.udl.es; Montse@geosoc.udl.es.

INTRODUCCIÓ

Segurament per parlar del Pla d'Urgell i el seu futur caldria analitzar l'evolució dels mercats mundials dels productes agraris i de la Política Agrícola Comunitària, que tan influeixen i han d'influir en la pagesia, les centrals hortofructícoles o els escorxadors, que encara representen l'activitat bàsica de la comarca. Segurament, s'hauria d'analitzar també l'evolució general del sector turístic i les activitats afins de la construcció, que tanta incidència tenen en l'evolució econòmica i social del país i en les butxaques dels paletes, en les bòbiles, els fabricants de bigues, els fusters, els ferrers i tants altres col·lectius de la comarca que en depenen. Sens dubte, cal pensar també en les transformacions econòmiques i culturals d'una immigració que ja es fa notar al carrer i que cal preveure que augmentarà de manera espectacular en els pròxims anys. Tampoc es poden passar per alt els canvis provocats per les noves comunicacions i la reorganització de les formes de produir...

Els 304,5 km², una de les comarques més petites de Catalunya, i els 30.449 habitants (2001) del Pla d'Urgell no són, en definitiva, sinó una finestra oberta al món. Entendre el seu territori i la seva gent implica, doncs, depèn de l'observació de l'economia i la societat actuals en els àmbits més amplis i més diversos que es pugui. També depèn, en qualsevol cas, d'entendre què té de propi i particular la comarca, què pot aportar i com pot encaixar en la gran finestra "món".

EN EL PALMELL DE LA GRAN PLANA ÀRIDA I CONTINENTAL PONENTINA

La primera condició de la comarca del Pla d'Urgell, creada de nou el 1988, és la que encapçala el seu nom, la de plana, una plana física, oberta i lleugerament inclinada cap a ponent, cap al riu Segre. A diferència de l'Urgell, les Garrigues, el Segrià o la Noguera veïns, al Pla d'Urgell

tot és pla. La plana s'hi prolonga, però, sense solució de continuïtat en totes direccions cap a les comarques veïnes, de manera que les condicions naturals i l'activitat i la població de la comarca del Pla d'Urgell són pràcticament indissociables de la resta de les comarques de ponentines.

Si a la plana s'afegeix la manca de precipitacions importants i de cursos fluvials dignes d'aquest nom, es comprendrà que l'erosió no ha provocat grans diferències dins la plana i han proliferat les situacions d'endorreisme. Les exigències del regadiu han fet que desapareguessin les manifestacions naturals d'aquest fenomen singular: els rius segarrencs desapareguts en arribar a la plana, l'estany d'Ivars i altres petits estanys secs durant l'estiu, els saladars de les partides mal drenades.

Les condicions de la plana predisposen a la línia recta i a la distància més curta, que impera en el territori antropitzat: la reproducció interminable de les parcel·les rectangulars allargassades, les infraestructures que s'adapten a aquesta parcel·lació, les modernes infraestructures (carreteres principals i locals, tren, gas) fetes amb tiralínies. Moltes de les implicacions que la plana comporta en l'àmbit del territori són tan òbvies que passen com a desapercebudes i originen notables pífies. Quan dues infraestructures s'entrecreuen a un mateix nivell, per exemple, tot és fàcil; però quan s'han de fer a escales diferents tot són problemes, sovint mal solucionats; el tren és i ha estat una barrera, l'autovia N-II és una muralla de la qual el país n'ha patit les conseqüències i en té ben poca consciència.

La contundència de la plana ha fet, per altra part, que sovint es perdin de vista els seus detalls. Tot i que la plana imposa l'horitzó, les formes del microrelleu han

tingut una forta incidència històrica i expliquen múltiples referents territorials. L'hàbitat i les infraestructures actuals no els passen pas per alt:

- Els assentaments humans no han deixat de buscar els punts més enlairats del territori i alhora el veïnatge de cursos d'aigua o mantells freàtics.
- Els camins històrics, carrerades i camins de carro o de bast transformats en els camins actuals, els quals segueixen les conformacions de la topografia.
- La presència de les formes del relleu en el grans polígons que organitzen el plànol parcel·lari.

Per altra part, el microrelleu s'ha entenedre i sintetitzar en les seves formes i la seva orientació dominants. Les plataformes estructurals garriguenques disseccades per un horitzó de graves compactades, que envaeixen el sud de la comarca, són les formes més

destacades (entre 30 i 60 metres per damunt dels fons de plana immediat) i mantenen una direcció SE-NW. Els plans enlairats i "fondos" que se succeeixen a la part central de la plana i s'allargassen seguint la direcció E-W de les aigües; els desnivells entre uns i altres rarament superen els 20 metres, i, tret d'alguns mantells gravencs a la part oriental, presenten uns substrats argilencs molt similars.

Com a resultat dels mateixos episodis conformadors del microrelleu, els materials geològics donen peu a sòls de qualitats diferents, per bé que les labors agràries aconseguixin fer-los aptes per a l'agricultura. Sembla que la societat actual hauria d'apreciar les diferències de potencial i aptituds agronòmiques, la capacitat de filtració o la presència d'aigües subvàlvies que en molts casos tingueren en compte els avantpassats.

Taula 1 Dades bàsiques dels municipis del Pla d'Urgell.

	POBLACIÓ CENS 2001	SUPERFÍCIE DEL MUNICIPI (ha)	DENSITAT (HABITANTS/km²) 2001	CREIXEMENT DEMOGRÀFIC 1975-1996 (1975=100)	% OCUPACIÓ AGRÀRIA 1996
Barbens	808	730	110,7	104,4	51,0
Bell-lloc d'Urgel	2.071	3.512	59,0	94,2	29,2
Bellví	2.101	4.620	45,5	82,4	28,3
Castellnou de Seana	693	1.633	42,4	85,1	52,3
Fondarella	678	541	125,3	123,3	7,9
Golmés	1.374	1.658	82,9	110,2	22,0
Ivars d'Urgell	1.711	2.434	70,3	89,1	41,8
Linyola	2.374	2.876	82,5	102,4	34,3
Miralcamp	1.215	1.462	83,1	98,1	22,6
Mollerussa	10.004	705	1.419,0	133,2	5,3
Palau d'Anglesola, el	1.685	1.231	136,9	100,2	35,2
Poal, el	632	887	71,3	84,2	47,4
Sidamon	586	806	72,7	125,2	24,3
Torregrossa	2.161	4.048	53,4	90,9	48,9
Vilanova de Bellpuig	1.090	1.375	79,3	83,6	44,4
Vila-sana	540	1.931	28,0	98,9	44,4
	29.723	30.449	97,6	105,2	22,5

EL PAÍS DELS CANALS D'URGELL

Els 400 mm anuals de precipitació han estat el fre històric del desenvolupament comarcal que s'havia de superar amb el canal d'Urgell, inaugurat l'any 1862. La tensió o lluita per l'aigua dura, però, fins avui mateix i només les reserves del pantà de Rialb semblen en condicions d'assegurar els 33 m³/segon que han de permetre oblidar les dificultats estiuenques habituals de la comarca.

Sigui com sigui, els regadius de l'Urgell han estat històricament terra de promissió per als habitants de la muntanya i de les terres de secà veïns i avui viuen encara de la fama; ...fama i poca cosa més, perquè els problemes d'adaptació dels regadius urgellencs són importants.

- La pagesia urgellenca no escapa a la davallada demogràfica d'altres indrets, pràcticament des de la meitat del segle XX. Tot i l'expansió de la fruita i de les granges de porcs i pollastres, el pagès urgellenc es troba desconcertat sense alternatives de producció clares i amb la competència de noves zones productores que compten amb grans finques i regadius localitzats moderns. Com modernitzar el mateix regadiu que l'havia enriquit?
- La infraestructura del canal ha estat muntada per a l'abastament dels conreus fins al punt que la Comunitat de Regants dels canals d'Urgell comptabilitza la resta d'aprofitaments i els tradueix impositivament en hectàrees. L'aigua ha tingut i té, però, moltes altres funcions i el potencial d'una zona ben abastida com l'Urgell rau avui, precisament, en els usos no agraris: les granges, els usos industrials, de serveis i els urbans en general. Qui se n'ocupa?
- Sovint s'oblida també que amb el canal d'Urgell no solament s'han superat les limitacions de la secada, sinó que s'ha produït la transformació del territori amb la dessecació dels antics estanys, el replanament de tossals i l'eliminació de qualsevol erm en profit del conreu; aquests elements i els nous canals, sèquies i desguassos han acabat donant al territori urgellenc una cara completament nova, la d'un gran ecosistema de ribera o la d'un agroecosistema regat. Qui reconeix que els valors d'aquest medi no són, ni han estat únicament productius, sinó lúdics (bany, pesca, caça...), ecològics i culturals en general?

El regadiu no elimina, ni ha de fer oblidar, en tot cas, altres condicionants anteriors a l'arribada de l'aigua. El risc de gelades fa que el Pla d'Urgell s'hagi de conformar amb les produccions dels països temperats, amb la poma i, com a molt, la pera com a opcions de màxima intensitat, i no pugui aspirar a la rica hortofructicultura mediterrània.

Tampoc s'ha d'oblidar que l'organització social i el parcel·lari són anteriors al canal; des d'un punt de vista d'infraestructures, el regadiu es limita a afegir les de l'aigua (s'aprofitarà també la traça dels desguassos i les antigues sèquies) i les transformacions de la xarxa de camins s'han de posar més aviat en el compte del procés d'intensificació del conreu (desaparició de traces velles, reforçament d'altres).

LA COLONITZACIÓ HISTÒRICA EN PETITS ASSENTAMENTS URBANS

La història de l'Urgell no comença amb la construcció del canal, ni amb la família Girona, ni amb l'enginyer Domènec Cardenal, ni de bon tros. Les troballes arqueològiques donen compte de la presència d'assentaments històrics i prehistòrics a la plana. La colonització del territori que avui es descobreix té molt a veure amb la implantació de la societat feudal i les transformacions agràries del segle XVIII i primera meitat del XIX; petits assentaments humans que organitzen i exploten el territori del seu entorn en un context marcadament comunitari.

- Els nuclis actuals es configuren a l'entorn de la vila closa fortificada medieval, amb l'excepció d'alguns nuclis més recents com Bell-lloc o el Poal. Totes aquestes "viles closes" són molt petites i es troben avui molt desfigurades; només la comunitat lliure de Linyola s'apropava a les condicions de vila-mercat, i és l'única que presenta o presentava (si es tenen en compte les intervencions poc afortunades) un nucli històric rellevant.
- El veritable creixement urbà es produeix a partir de la segona meitat del XVIII, amb la típica casa entre mitgeres que va formant carrers sobre la xarxa radial de camins que surt del nucli. Aquest tipus de creixement dóna encara avui problemes de comunicació i organització a causa d'una xarxa radial que només es connecta pel centre. El creixement lineal (Vilanova de

Figura | 2 Piràmide d'edats comarcal 1996 i previsió per a 2021 (amb saldos migratoris nuls i manteniment de les pautes demogràfiques actuals)

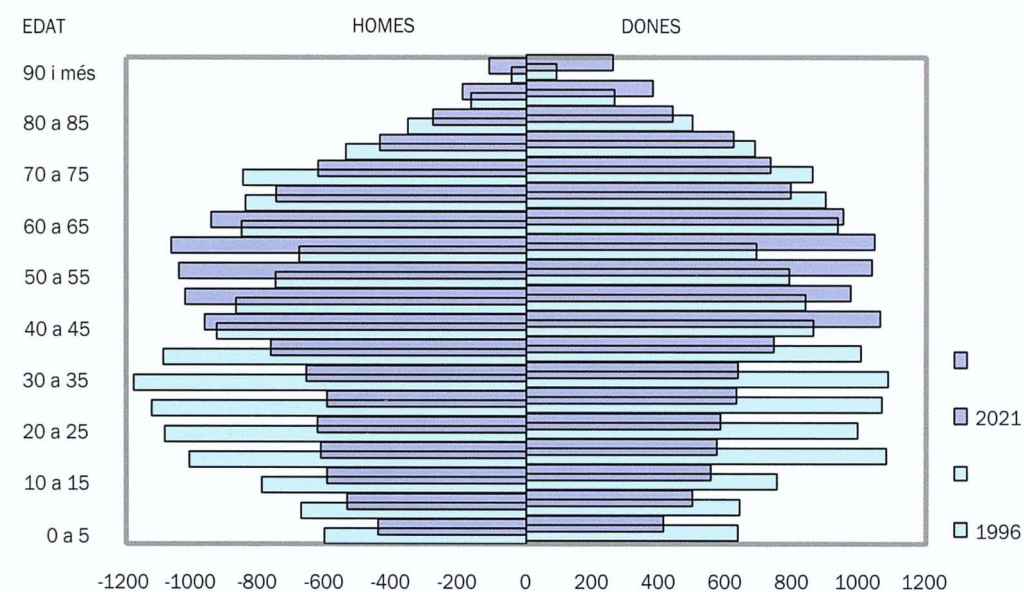
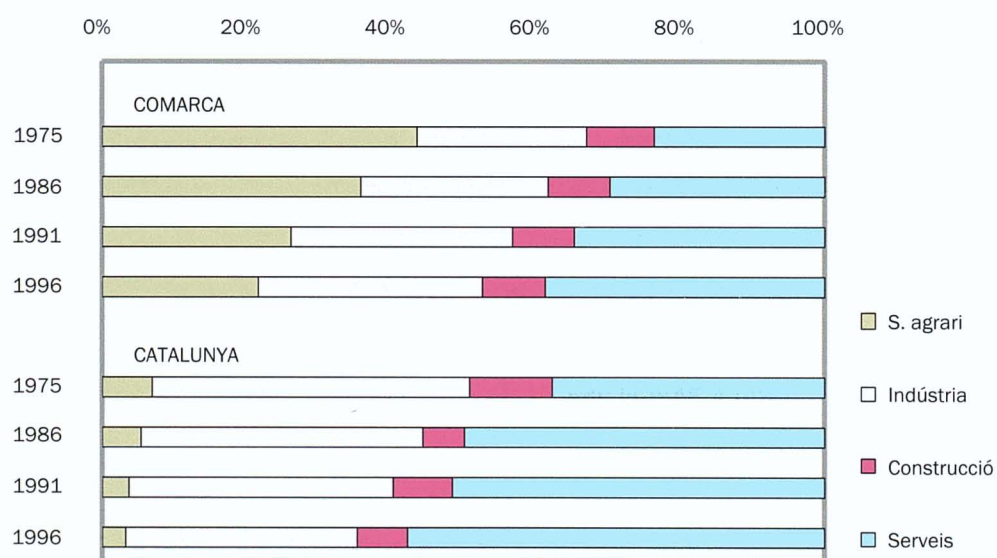


Figura | 3 Evolució de l'ocupació per grans sectors d'activitat; comarca i Catalunya



Bellpuig, el Poal), la configuració més aturonada (Golmés, Fondarella, Arcs) o els plans d'eixample de primeries del segle XX (Torregrossa, Bell-lloc) introdueixen algunes modificacions sobre aquest model.

- Com a continuació del nucli habitat, la xarxa actual de camins i carreteres és encara absolutament marcada per l'organització radial a través de la qual els pobles han explotat el seu territori, a més de servir com a comunicació amb els nuclis veïns. Les carreteres noves construïdes a partir del XIX per l'Estat o la Diputació se serveixen d'aquestes vies radials o, com a molt, creen nous traçats rectilinis que mantenen una configuració radial en respectar el pas i la comunicació entre nuclis veïns.
- Pràcticament, l'estructura radial només ha estat trencada històricament per les carrerades que servien al pas del bestiar i, més recentment, pels canals amb les seves banquetes aptes per al trànsit rodat. Les primeres s'adaptaven extraordinàriament a la topografia i tenen en compte altres constreyniments derivats de la propietat històrica; mentre els canals responen a la funcionalitat del reg. La decadència de la transhumància i la pressió de l'agricultura provoca la desaparició de bona part de la traça de les carrerades, just quan les necessitats de comunicació interterritorial actuals tornen a portar un interès pels seus traçats.

Comprèn el planejament urbanístic municipal aquest substrat?. Com l'integra a les noves necessitats socials, tant en l'àmbit del model residencial, com d'usos? Les entitats locals es troben en situació d'entendre i orientar les millores urbanes i els equipaments col·lectius sobre aquestes bases col·lectives i la seva expressió formal?... Un manera d'eludir una resposta massa fàcil seria preguntar els habitants del Pla si estan satisfets dels seus pobles.

EN EL CAMÍ DE MADRID A BARCELONA

La comarca apareix en la història moderna i contemporània d'una manera modesta, a través de les comitives reials o nobiliàries i els viatgers de pas pel camí Ral de Madrid a França que, algunes vegades, feien parada i fonda a Mollerussa. Vista des de Barcelona, Madrid o Brusel·les, la comarca representa avui, encara, la condició fonamental d'un lloc de pas, sense gaires atractius per aturar-s'hi i sense un lloc en la

memòria col·lectiva dels capitalins. Amb tot, la ubicació en el corredor Madrid-Barcelona representa encara l'oportunitat més gran de la comarca per relacionar-se i projectar-se amb l'exterior.

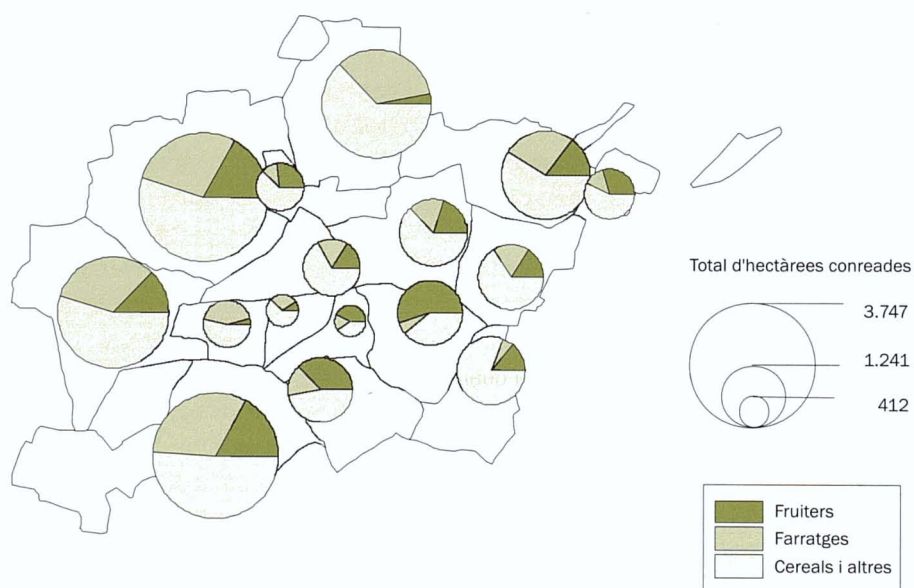
- El tren, l'antiga N-II i la nova autovia constitueixen el corredor d'aquestes relacions Madrid-Barcelona, interior-Mediterrani o península-Europa (totes les lectures són possibles). Altres infraestructures invisibles, el gasoducte i el cable de fibra òptica, acaben de donar-li tot el seu valor d'ubicació. La interconnexió d'aquestes infraestructures, que es mouen en una franja d'entre 600 i 1.500 metres d'amplària de llevant a ponent, representa una carta important per al futur comarcal.
- El corredor Madrid-Barcelona que creua la comarca no és, solament, un eix de comunicacions, és un eix de desenvolupament regional, almenys entre Cervera i Fraga. En aquest eix es troba la major part de la població i de l'activitat de les planes de Ponent i de la mateixa comarca. La connexió i complementació entre infraestructures, activitats i residències resulta decisiva per a la seva promoció o, simplement, per al seu correcte funcionament.
- L'autovia N-II constitueix actualment el braç més efectiu d'aquest corredor Madrid-Barcelona. Ve a ser l'espina dorsal de la comarca, on connecten la major part dels fluxos de la resta de la xarxa viària. L'acabament de l'autovia amb el tram Santa Maria del Camí-Cervera millora especialment la relació amb Barcelona, que se situarà a una hora de Mollerussa, i les conseqüències d'aquesta aproximació poden comportar el fet que, finalment, arribi l'efecte de la descentralització industrial de Barcelona tan pregonat. No és cap quimera, si es té en compte que actualment se'n beneficia ja la Segarra, la qual es troba de Barcelona a una distància temporal molt similar a la que es trobarà el Pla d'Urgell.
- L'altre instrument de les relacions Madrid-Barcelona ha estat el tren; la via Lleida-Barcelona per Manresa. No obstant això, aquesta línia ha quedat relegada en els darrers trenta anys als desplaçaments locals, enfront de la línia de la Plana-Picamoixons que recull tot el trànsit de llarg recorregut. La nova línia de tren de gran velocitat confirma aquest aïllament i fa difícil veure a mig termini una revitalització de la línia, amb la poca atracció actual de viatgers pel que fa al tren.

Figura | 4 Planejament urbanístic municipal



A l'entorn de Mollerussa es desenvolupa la ciutat centre comarcal que, a hores d'ara, supera físicament els límits municipals de Mollerussa i s'endinsa pels límits de Golmés i Fondarella i deixa sentir la seva influència en els de Miralcamp, el Palau d'Anglesola i Vila-sana.

Figura | 5 Conreus principals per municipis



Tant important resulta l'autovia per a la comarca, que els polígons industrials l'han pres com a referència obligada; el Parc Agroalimentari de l'Incasol (Vila-sana), polígons industrials en tràmit de Castellnou de Seana i Fondarella, projectes de polígons del Palau d'Anglesola, Bell-lloc d'Urgell i Mollerussa (continuació Nufri). És necessari abonar aquesta dinàmica?; els enllaços de l'autovia no permeten aproximar-se ràpidament a d'altres punts del territori?

Els gairebé tres quilòmetres de vies laterals de l'autovia N-II a l'altura de Mollerussa representen, naturalment, la ubicació més atractiva, sobre la qual la iniciativa privada d'activitats i serveis avança a causa de la manca de previsió pública. D'entrada ha estat l'àrea de servei del Merlets, en el terme de Vila-sana, la que ha superat les traves legals i s'ha avançat a la manca de previsió d'àrees de servei en tot el traçat de l'autovia, i nous projectes reforcen la ubicació iniciada pel polígon de l'Incasol. S'acabarà derivant en un embull d'interseccions i activitats que acabi col·lapsant els laterals de l'autovia?

ELS VINCLES REGIONALS I LA CENTRALITAT DE MOLLERUSSA.

Si l'N-II, el tren i altres infraestructures no són només una via de pas de comunicacions, sinó que representen al seu pas pel Pla d'Urgell, un corredor d'activitat, és perquè es produeixen unes dinàmiques socials i econòmiques regionals que aporten tot un seguit de fluxos i perquè hi ha unes ciutats que s'interrelacionen fortament a través d'aquestes infraestructures. Tot plegat afavoreix els centres de Ponent instal·lats en el corredor de l'N-II, com Cervera, Tàrraga, Mollerussa, la capital Lleida i Fraga, que mostren una major dinàmica respecte dels centres allunyats com les Borges Blanques, Agramunt o el mateix Balaguer. Sigui com sigui, tant el cas de Balaguer, on l'estancament no és tan flagrant, com, sobretot, el de Bellpuig d'Urgell, el qual tot i situar-se en l'eix, es troba força estancat, indiquen que no tot depèn de la posició territorial i que les dinàmiques locals tenen un paper important, fet que resulta determinant per entendre el cas de Mollerussa i la seva possible evolució.

- La tradició de fonda i la ubicació de l'estació de tren són petits detalls inicials que han permès a Mollerussa aprofitar la condició de lloc de pas de l'N-II, una mena

d'oasi enmig de l'antic desert de l'Urgell. A partir d'aquí, ha estat la seva ubicació enmig de la gran àrea regada pel canal, escenificada a través de la implantació casual o lògica de la Societat Canal d'Urgell i el Sindicat de Regants, allò que justifica el salt de Mollerussa a principis del segle XX; aquestes circumstàncies han afavorit que Mollerussa desenvolupés funcions de centre comercial i de serveis, tot aprofitant els capitals de la plana que s'enriquien amb el regadiu. Avui dia la dinàmica de l'agricultura de regadiu pot considerar-se estancada; però Mollerussa encara depèn molt dels pobles que fan pinya al seu voltant.

- El creixement de Mollerussa, espectacular si es té en compte el petit poble de partida, respon sobretot a les implantacions industrials, particularment les dels anys 1960, en les quals la iniciativa local ha estat decisiva. Sense una tradició menestral, ni vilatana al darrere, com és el cas de Tàrraga o Balaguer, la ciutat ha donat oportunitats als cabalers de pagès ansiosos de millor vida, i alguns d'ells, per bé que pocs, hi han fet fortuna i han fet de Mollerussa un lloc amb una dinàmica autòctona exemplar.

- Mollerussa, finalment, ja no és Mollerussa, sinó una ciutat que, per l'esquifidesa del seu terme, creix dins els termes veïns (Golmés, Fondarella) i estableix fortes relacions urbanes amb els pobles immediats (Fondarella, Sidamon, el Palau, Miralcamp, Golmés). Com passa a les ciutats mitjanes, els habitants d'aquests pobles veïns treballen, fan les seves compres bàsiques i menen part de la seva vida quotidiana a Mollerussa, mentre alguns mollerussencs s'estableixen en els xalets o cases entre mitgeres dels pobles anteriors; el fenomen tot just acaba de començar però apareix amb una força imparable. Arribaran Mollerussa i els municipis de l'encontorn a superar l'esquifidesa de mires local, a dissenyar físicament i dotar d'equipaments la ciutat supramunicipal que es troba ja en funcionament?

- Altrament, un altre dels grans reptes consisteix, ara per ara, a estendre les sinergies d'aglomeració urbana als nuclis de la comarca més allunyats de Mollerussa, que es troben en un procés de recessió demogràfica i, fins i tot, econòmica. A Bellví, el Poal, Castellnou de Seana, Ivars d'Urgell o Barbens els joves continuen sucumbint als cants de sirena de Mollerussa o Lleida, la dinàmica de creació d'ocupació local és molt feble i les perspectives de manteniment dels comerços i

altres serveis força negatives. Si es té en compte que cap d'aquestes poblacions es troba a més de 20 minuts de Mollerussa, hi hauria d'haver la manera de fer més atractius aquests pobles i donar suport a les seves dinàmiques residencials i als esforços de creació d'ocupació. El Pla d'Urgell podria ser l'àmbit de tota una ciutat sense població amb desavantatges?

Ni Mollerussa, ni el Pla d'Urgell s'entenen, finalment, sense la referència al centre regional immediat, Lleida. En definitiva, Lleida és l'origen i la destinació preferent de la mobilitat obligada i de les migracions interiors (altes i baixes dels padrons) amb Mollerussa. I Lleida és també lloc preferent de relació, després o abans de Mollerussa, amb la resta de nuclis de la comarca. En el cas de Bell-lloc, "carrer" històric de la ciutat de Lleida, es conserven lligams preferents amb la capital i també hi tenen vincles importants Bellvís i Torregrossa; mentre cap a ponent, Barbens, Castellnou de Seana i Ivars d'Urgell comencen a tenir vincles amb Bellpuig o, fins i tot, amb Tàrraga.

Mollerussa i el seu entorn representen el referent urgellenc per excel·lència de la ciutat Lleida, la qual hi estèn el seu poder d'atracció. Bellpuig, Tàrraga i Cervera

comencen a tenir un paper més autònom respecte a la capital i la major proximitat futura amb Barcelona sembla destinada a afavorir l'autonomia i el poder d'atracció del binomi Tàrraga-Cervera. En el cas de Mollerussa, en canvi, els vint minuts de Lleida i la mateixa magnitud econòmica i demogràfica de Lleida ciutat semblen destinats a continuar mantenint la influència lleidatana, que s'ha de veure reforçada amb la decisió de construir l'estació del tren de gran velocitat a la ciutat.

L'altra qüestió és que les relacions de Mollerussa i la comarca amb Lleida no són només en un sol sentit. Mollerussa i el Pla d'Urgell envien cada dia un bon grapat de persones a treballar a les oficines i els serveis públics i privats de Lleida ciutat; però, al mateix temps, de Lleida surt un nombre pràcticament equivalent de persones que treballen a les indústries de Mollerussa i el seu entorn. A partir d'aquestes i altres relacions, s'endevinen els trets de la nova ciutat territorial o metròpoli de Ponent, en la qual els encerts i les mancances de cadascú hauran d'incidir en la dinàmica del conjunt i d'una de les seves parts, com és el Pla d'Urgell.