

El ferrocarril Cervera-Ponts (1882-1926)

Teresa Salat Noguera

Historiadora

Presentació

El projecte de construcció del ferrocarril Cervera-Ponts ha estat un motiu d'atenció per a diferents estudiosos del camp de la història local. Des de l'Eduard Camps i en Joan Santeulària, que li dedicaren un capítol en el seu llibre *Guissona*, o Tomàs M. Ubach que fa el mateix en *El ferrocarril. La xarxa catalana*, fins a la revista *La Veu* de Torreflor, que també tracta el tema en el núm. 27.

El meu estudi, però, es basa, fonamentalment, en la documentació que vaig extreure de l'Arxiu Històric Comarcal de Cervera conjuntament amb la Blanca Cufiè, el curs 1992-1993, des del Servei Educatiu de l'AHCC¹. El maig de 1993 vam fer, conjuntament, una exposició que amb el nom de *Els serveis d'infraestructura* agrupava tots aquells projectes que van suposar una modernització per a la Segarra i un dels seus àmbits era dedicat especialment a la qüestió que ens ocupa.

Per altra part, el mateix any 1993, les alumnes de 2n de BUP, Cecília Macià i Susana Balagué, van presentar com a treball de fi de curs de l'EATP² *Tècniques d'investigació història. El treball en l'arxiu*, un estudi amb el mateix títol, que podia ser consultat en el corresponent apartat de la dita exposició.

Per tant, el que jo faré serà utilitzar tota aquesta documentació que altres i

1. "El Servei Educatiu de l'Arxiu Històric Comarcal de Cervera (AHCC)" va ser creat el curs 1989-1990, per les dues professores de l'IB "Antoni Torroja" de Cervera, Blanca Cufiè i M. Teresa Salat, en col·laboració amb l'AHCC, amb l'objectiu d'apropar d'una manera viva la història local a tots els estudiants de la Segarra. Per aconseguir aquest fi s'havia de determinar un tema d'estudi conjuntament amb tots els professors de Ciències Socials de la comarca, investigar en els documents de l'arxiu dit tema, extreure'n els textos que estaven més a l'abast dels alumnes (tant pel seu contingut com per l'expressió gramatical), fer-ne un dossier didàctic i, com a cloenda, una exposició. Vam continuar l'experiència fins a 1996.

2. EATP són les sigles d'"Ensenyaments i Activitats Tècnics Professionals". Eren assignatures optatives de 2 hores setmanals a 2n. i 3r. curs de BUP. "Introducció a la investigació històrica. Tècniques de treball en l'arxiu" va ser creada el curs 1985-1986 per Blanca Cufiè, jo mateixa i la llavors directora de l'arxiu Montserrat Canela. Els alumnes treballaven amb documentació original a fi de conèixer les diferents possibilitats dels fons i poder realitzar un petit treball d'investigació.

jo mateixa hem treballat anteriorment pel que fa al pla de l'any 1885, afegint-hi l'estudi dels altres intents realitzats durant el primer quart del segle XX i cenyint-me a la importància que tots aquests propòsits van tenir per a la Segarra, per tal d'analitzar una de les empreses que més van il·lusionar la gent de la nostra comarca a final del segle passat³.

Introducció

El 1825 s'inaugurava la línia ferroviària Stockton-Darlington a Anglaterra, esdeveniment transcendent que serà el punt de partida del fet que es denomina com la "segona revolució industrial". No és fins al 1848, però, que començarà a funcionar el tram Barcelona-Mataró, el primer de la península Ibèrica; i més tard, el 1855, s'aprovarà la *Ley de ferrocarriles*, que regularà la posada en marxa de la xarxa ferroviària estatal, optant per la radialitat a partir d'un centre clar: Madrid. Arran d'aquesta legislació, naixerà la Compañía Ferro-Viaria de Barcelona a Zaragoza que preveu per a Cervera una estació clau de serveis, entre els quals es troba el de l'aprovisionament d'aigua⁴.

Aquesta és l'època en la qual comencen a prendre cos els ideals del liberalisme i el ferrocarril és una eina vital, perquè suposa, al mateix temps, causa i efecte de la transformació econòmica de les nacions. A un nivell molt més reduït, a la capital de la Segarra la transcendència que hauria de tenir era també tangible. En un principi, l'exigència de la canalització de l'aigua per assegurar el seu proveïment regular fa que les autoritats cerverines decideixin, finalment⁵, la conducció des dels deus de Vergós fins a la ciutat; però també va possibilitar que el ritme d'intercanvi de les mercaderies fos molt més àgil podent

3. Com que la major part de la documentació consultada pertany a l'Arxiu Històric Comarcal de Cervera, Fons Dalmases, caixa 23, Obres Públiques, Ferrocarril Cervera-Ponts, cada vegada que utilitzi la documentació procedent d'aquest fons, posaré solament les sigles FD. També utilitzaré S/A pels documents que no tenen autor, S/D pels que no estan datats i OP per obres públiques.

4. Segons FAUST de DALMASES *De la Cervera vuitcentista. Records de noi Cervera* 1934, pàg. 79 a 83, aquesta via hauria d'haver passat per Igualada i des d'allí a Lleida deixant de banda Cervera, però les gestions que es van fer a Madrid sobre tot per part de Manuel de Pedrolo, van possibilitar que el general Concha, mapa en mà, tracés la línia ferroviària passant per Cervera. En principi el servei només funcionava amb un tren d'anada i un altre de tornada a Barcelona, amb una màquina, el furgó, un vagó de 1a, un de 2a i dues o tres tercers; amb uns vagons sense passadís, ni lavabo, i un servei de calefacció només per a la primera classe que s'alimentava per mitjà d'uns recipients d'aigua calenta posats a Lleida o Barcelona i canviats a Manresa, la qual cosa no donava cap garantia; per això s'havia de viatjar sempre amb mantes.

5. El 1786, s'havien realitzat una sèrie d'estudis per poder canalitzar l'aigua, però no es va poder dur a terme perquè es van tenir que utilitzar els diners que l'ajuntament havia reservat per aquesta finalitat, per fer front tant a les despeses de la guerra amb França del 1793, com a les de la guerra del Francès, del 1808. M.T. SALAT "El problema de l'aigua a Cervera" *Guia històrica de Cervera. Dels orígens als nostres dies*. Cervera, 1993, 95.

optar per una relativa especialització dels productes, donat que tenien garantit el subministrament de les matèries bàsiques. Per tant, els pagesos van poder estendre amb més llibertat la superfície dedicada a la vinya, que, llavors, era la collita més rendible.

També va modificar els hàbits socials de la ciutat. Anar a passejar per la part nord per poder veure com arribaven els combois i comentar qui pujava o qui baixava del tren es va convertir en un dels entreteniments més habituals. A aquest fet hi va contribuir la immediata urbanització de la zona, construint-se el “passeig de l'estació”, que en principi era una obra necessària per connectar els serveis ferroviaris amb el camí d'Agramunt, però que a l'estructurar-lo i plantar-hi arbres a les dues bandes, va propiciar que s'edifiquessin les “torretes” que li donaren un aire propi, diferenciat del de la resta de la ciutat. Ara bé, l'efecte modernització va anar més enllà, de manera que la petita burgesia segarrenca, a to amb el que feia aquesta mateixa classe social a la resta del país, va veure la possibilitat d'ampliar els seus negocis invertint en la construcció d'un nou tram de xarxa ferroviària, aquell que hauria d'unir Cervera amb Ponts; és a dir, el que hauria de fer viable l'intercanvi de mercaderies provinents de la zona pirinenca vers l'eix Barcelona -Saragossa.

Variants que haurien de possibilitar la construcció del Cervera-Ponts

Quan s'analitza una construcció viària que ha d'estar al servei d'una determinada zona, allò que primer s'ha de tenir en compte és si els diferents factors econòmics del lloc podem fer rendible la inversió necessària. Si comencem estudiant la població, ens trobem que en la primera meitat del segle XIX Catalunya havia experimentat un fort creixement demogràfic, doblant el nombre d'habitants⁶; després aquest increment va continuar però de manera més moderada, arribant el 1900 a un total de 1.966.400 residents, la qual cosa no era més que la conseqüència de l'alt manteniment de la natalitat, mentre que la mortalitat disminuïa de manera eficient, produint-se un ritme semblant a l'augment que experimentava tota l'Europa occidental. A part, però, d'aquest fenomen vegetatiu, es dona un moviment migratori fruit de l'atracció que exercien els nuclis fabrils catalans sobre altres regions, especialment l'Aragó i

6. Mentre que el 1797, la població de Catalunya era de 875.400 habitants, el 1857 sumava la xifra de 1.652.300 habitants. J. IGLÉSIES, *El movimiento demográfico en Catalunya durante los últimos cien años*, Barcelona, 1961.

el País Valencià.

A la Segarra, però, a l'igual que en moltes comarques de l'interior i de les zones muntanyoses, es patia un fort despoblament degut especialment a l'èxode rural, de manera que Cervera, la capital, no tan sols no va augmentar la seva població sinó que va passar de tenir 4.499 habitants el 1857 a tenir-ne 4.350 el 1900, i el mateix succeïa amb la resta de nuclis per on havia d'anar el possible traçat viari.

Un 2n punt que s'hauria d'estudiar és el de la vitalitat econòmica de la zona. Aquest espai geogràfic, encara que tenia alguna conca minera, fonamentava la seva producció en una agricultura típica de secà, que s'havia desestabilitzat lleugerament en pro de la vinya, degut a la demanda d'aquest producte per part dels fabricants d'alcohols i vins francesos⁷, des de final dels anys seixanta fins al 1894, any en què les vinyes de la Segarra van patir la fil.loxera.

Si, finalment, analitzem la xarxa de transport terrestre existent, trobem com a medi més comú les tartanes, que podien moure's per la carretera nacional, però pel que fa als habitants de la capital de la Segarra, només eren utilitzades per mitja dotzena de famílies, que les empraven solament fins als Condals, la Curullada o Corbella, perquè, si s'havia de viatjar fins a Sant Ramon, Tarroja, Agramunt, Santa Coloma... es feia en carros tirats per mules i guarnits amb seients encoixinats i amb estores als costats, perquè els camins eren realment dolents, costeruts i plens de pedres i de roderes⁸. Per tant, queda evident el gran avantatge que quant a comunicacions representaven per aquesta zona les estacions de tren de Cervera i de Sant Guim⁹. És en aquest context que el projecte de ferrocarril de Cervera a Ponts es presenta com la millor manera de poder enllaçar la comarca amb el Pirineu, augmentant d'aquesta forma l'efectivitat de la situació estratègica ceriverina i, al mateix temps, de les noves infraestructures que es crearien al ressò d'ella, ja que podrien produir més riquesa a tota la zona afectada.

Concluint, objectivament parlant, l'únic motiu de pes per a la realització

7. El 1865 la fil.loxera es va estendre per les vinyes franceses i encara que el Penedès, el Priorat i el Vallès exportessin la major part del vi al país veí, a la Segarra es va potenciar el seu cultiu perquè l'estació de Cervera facilitava també aquest comerç exterior. M. CARBONELL "L'aventura del vi a Cervera" *Guia històrica de Cervera...*, 92.

8. F. DE DALMASES *De la Cervera...* 83.

9. El pas del tren va ser determinant per al desenvolupament del lloc, de manera que al voltant d'aquesta petita estació es va anar bastint un conjunt de magatzems, entre els quals destaca el construït per Cèsar Martinell el 1920, i de serveis subsidiaris; per tal motiu, sovint, el poble era nomenat com "Sant Guim de l'estació".

d'aquesta empresa era la manca de comunicacions en l'espai que havia de travessar la via.

Els estudis de rendibilitat del projecte

La investigació sobre la rendibilitat de l'empresa probablement la van dur a terme els germans Francesc i Lluís Sallés¹⁰, ajustant-se molt a les fórmules teòriques d'un futilletó que sobre els ferrocarrils econòmics havia escrit el francès Michelet. Els resultats es veien fàcils, perquè sobre unes despeses anuals de 264.606,03 pta. es produïrien uns ingressos de 539.668,67 pta., desglossats uns i altres en un estudi pressupostari¹¹, de la següent manera:

Capítols pressupostaris: 1

1- Expropiacions. S'expropiaven 56,407 ha per un valor total de 92.365,13 pta.

1- Explanacions. Tenien un cost de 697.390,28 pta.

2- Obres de fàbrica: Incloïen escairats, clavegueres, pontons i passos superiors, per 136.386,63 pta.

3- Ponts. Especificant que només n'hi haurien dos de metàl·lics, un de 12m de llum sobre el Llobregós i un altre de 10 m sobre el Sió; però, a més, s'hauria de construir un de 6 m amb volta circular rebaixada per salvar el torrent de Torrauba o riera de Bellveí. Tot plegat, per un valor de 62.085,72 pta.

4- Estacions. Es consideraven només com de primera classe les de Cervera i Pons; com de segona Guissona i Agramunt i, com a baixadors, Tarroja, Sant Guim de la Plana, Pallargues, Puigverd, Meravella i Oliola. La suma de costos era de 162.771,97 pta.

5- Casetes per al guarda. Se'n construïen 13, amb un pressupost total de 33.464,08 pta.

6- Material fix. Fa referència al sistema Wignole, que comporta la col·locació de rails d'acer Bessemer de 20 kg per metre lineal, donant un total de 1.331.159,22 pta. (el capital més elevat del pressupost).

10. Lluís Sallés acostumava a viure a Madrid per poder connectar amb alts càrrecs de l'administració, a fi d'aconseguir tenir influència directa en les Corts o el Senat per obtenir l'aprovació dels diferents projectes en els quals estaven interessats. Havien rebut també la concessió del "Ferrocarril econòmic de Farnés a Sils" FD, s/d.

11. FD S/A *Presupuestos*, s/d.

7- Material mòbil. En aquest apartat es considerava un material actiu i un altre de reserva i constava de 8 locomotores, 8 cotxes de 1a classe, 25 de 3a, 40 vagons coberts per mercaderies i equipatges, 10 "freno" per al mateix servei i 10 traks per a la càrrega que, conjuntament amb els conceptes d'embalatge, comissió, nòlits, assegurances, embarcament, descàrrega i muntatge, sumaven 842.625 pta.

8- Accessoris. Eren contemplats com a tals: grues "locomòbils", per al servei de mercaderies, màquines per encorbar o redreçar carrils, aparells per fer donar les senyals des de les diferents estacions, pals quilomètrics, pals de pendents i també de divisòria de propietats, casetes per a les eines, làmpades per senyalitzar tanques o barrats per a les estacions, i maquinària i útils necessaris per a la reparació i conservació dels diferents aparells. Pujava 55.872,50 pta.

9- Telègraf elèctric. S'adaptaria el sistema Breguet i es reservaria 44.718,44 pta. per als costos de suspensió d'una línia de dos conductors, postes de pi pintat i carbonitzat, aïllants de porcellana i fil galvanitzat de 4 mm de diàmetre, conjuntament amb la corresponent instal.lació en les 10 estacions.

Per tant, els costos totals per l'emplaçament del ferrocarril pujarien 3.719.077,36 pta.

Per calcular els beneficis, es va aplicar una tarifa de 0,050 pta. per viatger i quilòmetre per als passatgers de 3a classe, donant una recaptació anual de 128.609,940 pta. en direcció Ponts-Cervera, i 130.134,180, en el sentit contrari. A la suma total dels dos conceptes s'aplicava un 5% per calcular el passatge que viatjaria en 1a classe, resultant un total de 271.681,02 pta., del qual s'havia de descomptar l'impost de luxe que es cobrava el Tresor Públic i que era d'un 15%, quedant llavors en 230.929,10 pta. En aquest capítol es feia incidència en la solidesa dels seus números, fent notar que les taules de Michelet suposaven un trànsit de 8 viatgers a l'any per cada habitant, mentre que ells només n'havien calculat 3,88.

Quant a les mercaderies, consideraven que la màxima producció d'aquestes terres era el vi i en segon terme els diferents tipus de cereals, els olis, les fruites i les fustes, i que en un futur es podria encabir en aquest concepte produccions industrials i/o de la mineria. Per comprovar els beneficis que se'n podrien treure, es considerava que en un primer tram (d'1 a 16 Km) s'hauria de pagar pel vi 0,25 pta. i per la resta 0,33 pta. per tona; en el segon tram (de 17 a 36 Km), el preu fóra de 0,22 pel vi i 0,30 pta. per les altres, i per l'últim (de 37 a 53 Km), es pagaria 0,20 pta. pel vi i 0,28 pta. pels altres productes. Aquests pressupòsits donen un resultat de 151.742,06 pta. totals pel vi i de 62.882,85 per la resta, quan la direcció és Ponts-Cervera, i de 94.114,63 pta. en sentit contrari,

remarcant que la diferència és deguda a què hi ha molt més excedent i les ofertes de productes són més variats en els terrenys cultivables i millor comunicats de les planes que no pas en els més difícils i esquerps de la zona nord, i és en aquest concepte que variarà el corresponent tonatge¹².

A més, es van comptar les despeses anuals que podria suposar la conservació de la via i la del material mòbil, el funcionament de les locomotores i el subministrament de materials per a l'oficina, conjuntament amb els sous dels professionals que haurien de portar la gerència, el servei del tren, dels guardavies i "guardeses"¹³, afegint-hi un 3% d'imprevistos, que sumarien 221.804,90 pta.

Amb aquestes xifres totals, quedava un benefici líquid anual de 275.062,64 pta. que s'haurien de destinar al pagament d'interessos del capital invertit, amb un interès anual de 7,395%.

El capital inicial

Segons aquest estudi, s'hauria de fer una primera despesa de 3.719.077,36 pta. Per tal d'afrontar-la tranquil·lament, es comptaria amb un capital de 4.000.000 pta., que s'aconseguiria amb l'emissió de 4.000 accions de 500 pta. cadascuna, tenint, inicialment, 2.000.000 pta. Més tard, se'n podrien posar al mercat 4.000 més, per poder completar la inversió necessària.

Aquestes accions donarien dret a obtenir una part proporcional del patrimoni i del repartiment dels beneficis. Serien emeses pel consell d'administració i no es podrien dividir entre altres propietaris perquè la companyia només en reconeixeria un; es podrien pagar en diferents terminis i en cas de pèrdua o destrucció, el posseïdor en rebria un duplicat¹⁴.

Una vegada presentat aquest estat de comptes tan clar, no havia d'haver-hi cap mena de dubte sobre la rendibilitat del negoci i sobre la possibilitat de la seva posta en funcionament en qualsevol moment. Amb tot, però, a qui

12. El que diu exactament és: *El producto de la carga descendente es mayor que el de la ascendente, pues como se importarán solamente artículos que no produzca el país, y como éste produce un excedente de los que consume, por necesidad tiene que exportarlo tal como viene efectuando en la actualidad.* Ibidem.

13. El sou de les dones era exactament la meitat del dels homes. Mentre que aquests havien de cobrar 8.000 pta. anuals, elles només n'haurien de rebre 4.000 pta.

14. L'arxiu del Sr. Dalmases conserva el resguard (amb el núm. 751) de la compra de 50 d'aquestes accions, signat per el president del consell d'administració, Sr. Valls, i pel director gerent, Sr. Sallés. En el revers s'assenyalava que es podria comprar a quatre terminis, amb un valor del 25% cadascun d'ells, assenyalant que el primer es pagaria al rebre el resguard provisional, el segon a l'acabar l'explanació des de Cervera a Guissona, el tercer a l'acabar la de Guissona a Agramunt i el quart dos mesos després d'haver fet efectiu l'anterior pagament.

interessava aquest projecte?

Els orígens de la societat “Compañía de ferrocarril económica Cervera-Pons”

La major part dels detalls de les diferents vicissituds que va patir aquesta companyia els coneixem perquè a l'Arxiu de Cervera es conserva la documentació que tenia guardada l'advocat cerverí Joaquim de Dalmases, que va ser, des de la seva fundació, el vicepresident. L'associació va ser creada el 5 d'abril de 1885, però els contactes entre els diferents socis van començar bastant abans, de manera que el gener de 1882 es reuniren davant de notari Joaquim Dalmases, el seu nebot Joan Civit d'Albareda, Pau Llorach i els germans Francesc i Lluís Sallés, per tal de constituir una societat que posaria en funcionament un *“tranvia de vapor de Cervera a Agramunt y Pons”*. Per aquest fi van deixar en dipòsit 2.500 pta. (en concepte de 50 pta. per cada km), en el moment de signar l'escriptura, comproment-se a dipositar-ne 5000 pta. més quan tinguessin el permís, i 7.500 pta. finals, en concepte de tràmits a realitzar per tal d'obtenir la concessió de l'obra per part del Ministeri de Foment¹⁵.

Poc després, el nebot del senyor Dalmases, Joan Civit, li escriu una carta on a més de remarcar-li el gran negoci que tenien entre mans, li fa una relació dels pobles que hi podrien estar interessats, proposant-li la convocatòria d'una reunió on hi assistissin els personatges més importants de cadascun d'ells¹⁶.

El mes de març d'aquell any¹⁷, el mateix Civit d'Albareda informa el seu oncle de les reunions que s'estan duent a terme, concretament d'una que va tenir lloc a Agramunt amb els representants de 25 pobles, i també dels projectes dels germans Sallés, que d'entrada haurien de fer-se càrrec de l'obra, i que proposaven una línia que unís Cervera i Balaguer, que en principi, mentre es decidís el traçat definitiu, només es concretaria fins a Agramunt. Després fóra qüestió de continuar-la bé pel Pallaresa o bé pel Ribagorzana.

L'any 1885, ja clarament acceptat el projecte de continuar-lo fins a Ponts, es van fer les gestions necessàries per obtenir del Ministeri de Foment

15. FD, 1882 gener.

16. Ibídem 1882, febrer, 25. Els pobles relacionats són: Agramunt, Puigvert, Montfalcó, Castellnou, Ossó, Bellvé, Montroig, Pallargas, Concabella, Hostafrancs, Ribé, Sedó, Tarroja i Cervera. Castellnou d'Olujes, Prenyanosa, Bellvehí, Torrefeta i Guissona. D'Agramunt a Ponts: Coscó, Malavella, Oliola i Ponts. De Ponts a Oliana: Tiurcula, Basella, Castellnou de Basella i Oliana. A més feia notar que prop de la línia d'Agramunt a Cervera hi havia alguns pobles més: Pelagalls, Gra, la Morana, Sant Martí, Cisteró i Florajacs.

17. Ibídem, 1882, març, 31.

l'exploració de la línia¹⁸, comptant a Madrid amb un personatge¹⁹ que en contacte directe amb gent influent d'aquest ministeri, podia fer pressió per poder-la aconseguir, de manera que el permís es va donar el 17 de juliol d'aquell any. En el decret s'especificava que la dita concessió fóra per 99 anys i no tindria subvenció de l'Estat, que seria de via estreta, probablement d'un metre d'amplària, com era usual per als ferrocarrils econòmics²⁰, i que era declarada d'utilitat pública, per la qual cosa es podria dur a terme la necessària expropiació forçosa dels terrenys. El mes d'agost l'ajuntament de Cervera es feia ressò de la indispensable confiscació de moltes propietats²¹ per tal de poder començar les obres.

El 19 de febrer de 1886 es va constituir, definitivament, la companyia amb un capital teòric de 4.000.000 pta., i unes despeses inicials de 150.000 pta. L'ajuntament de Guissona regentat per Josep Morros Mouné es va comprometre a regalar els terrenys necessaris. Per fer front als dispendis d'expropiació va demanar una aportació voluntària equivalent a l'import d'un any de contribució territorial i industrial pagat en quatre terminis²².

L'any següent s'edità un petit fulletó que explicava exactament tots els detalls de la construcció, dient que la línia tindria una extensió de 53 km i que aniria des de Cervera fins a Ponts, on fóra possible l'enllaç amb les carreteres que comuniquen amb Artesa de Segre, Agramunt, Balaguer i Lleida. El seu recorregut definitiu cobriria tota la zona, des de Tarroja a la vall del Llor, creuant per la vall de Bellveí i apropant-se el màxim possible a Sant Guim de la Plana i als camins de Sant Ramon, Fa, Torà Bellveí i Torrefeta, des d'on es dirigiria a Guissona, que seria el punt central per a Sant Martí, la Morana, Sanaüja, Biosca, Massoteres, Selvanera, etc...; llavors continuaria per Agramunt, passant per sota Gra i per Mont-roig, Sisteró, Ratera, Concabella, Florejacs, Bellver, Pelagalls, Ossó, Peralta, Castellnou i Puigverd.

No s'explica en cap moment perquè s'utilitza la via estreta, però en una petita publicació que anys més tard s'editaria a Tarragona²³, s'analitzaven els

18. *Ibidem*, carta de Francisco Sallés al Sr. Dalmases 1885, juny, 2.

19. No s'especifica en cap lloc de qui es tracta. *Ibidem*, 1885, juliol, 17.

20. Hi havia quatre amplex de via: 1,67 m., com la del Nord o el Barcelona-Saragossa

1,435 m. que és la internacional

1 m. que és la mida normal per als ferrocarrils econòmics

0,60 m. per als ferrocarrils agrícoles

AHCC, Sla. *El ferrocarril de Pons a Tarragona, per Cervera, Sta. Coloma i Valls*. Tarragona, agost 1919, pàg. 18.

21. AHCC Fons Municipal, Consells 1885, fol. 66 r. Agost, 12.

22. E. CAMPS i J. SANTAEL·LÀRIA *Guissona*. Barcelona 1982, 581.

23. S/A *El ferrocarril...* 19.

pros i contres de cada amplària de via i quan es fa referència a la d'un metre de travessera, es diu que el cost és més reduït que la de Barcelona - Saragossa (que té un ample de 1,67) per exemple, que, conseqüentment, també disminuiran les despeses d'exploració i que podrà enllaçar amb el Central Català a Igualada i, possiblement, a Sùria. Ara bé, el seu inconvenient més notable era el traspasament de mercaderies des dels combois d'ample normal (de 1,67 m) als d'aquesta línia, encara que apunten l'opció de poder-ho fer en *truks* adequats. En últim terme, es resol que, una volta estudiats tots els elements, el cost fix per endegar el projecte serà de 3.750.000 pta., quantitat que suposava, només, una suportable despesa de 70.000 pta. el km.²⁴

Havent aclarit l'anterior concepte, una de les preocupacions constants que van tenir els socis, va ser buscar gent important per poder aconseguir el finançament necessari. El propi Sallés el juny del 1885 explicava en una carta dirigida al senyor Dalmases que, a Madrid, "*había invitado a varios diputados y amigos*"²⁵ per mirar d'interessar-los en el projecte. Cèsar Nieto, secretari de la companyia, li escrivia també a l'octubre del mateix any: "*Como puede suponer no eran las acciones que pudiera hacer Cervera, las que habían de sacar a flote la compañía... en primer lugar hay que reformar radicalmente el núcleo del consejo y atraer al personal que por su influencia y posición ayude al negocio*"; y a continuació exposava que ell mateix estava determinat a dimitir si el seu lloc podia ser ocupat per un personatge més influent.

Poc després de constituir-se la companyia, hi va haver un desgavell en el si del seu consell d'administració, al produir-se les primeres renúncies, inclosa la del president, el mes de maig²⁶. El mes de juny es va fallar en un judici en contra de la societat. En la sentència del dit judici llegim: "*Fallamos: que debemos absolver y absolvemos a D. Esteban Valls y Pascual y D. Ramon César Nieto y Diaz de los delitos de falsedad por los que se les acusa y condenamos al pago de las costas al acusador particular D. Francisco Sallés y Barangueras por su manifiesta temeridad*"²⁷.

Aquesta sentència rep una apel·lació per part del demandant, senyor Sallés, qui havia reclamat 20.000 duros per deixar en pau l'empresa²⁸. Tenint en compte

24. FD, S/A Liger a reseña sobre la construcción del ferrocarril económico de Cervera a Pons. 1886.

25. *Ibidem*, 1885, octubre, 16.

26. El 6 de maig el marquès de Montoliu renunciava als càrrecs de vocal i president de l'administració, degut a "las múltiples obligaciones", i el dia 7 del mateix mes ho feia Isidro Valls, el seu director gerent, adduint que no l'hi era possible desenvolupar aquest càrrec. El dia 12, un dels vocals deia: "A pesar del sentimiento que me causa separarme de mis dignos compañeros me veo en la precisión de dimitir". FD, maig, 1886.

27. *Ibidem*, 1886, juny, 13.

28. *Ibidem*, 1886, setembre, 11.

que un mes abans n'havia exigit 94.000 per arribar a un acord amigable,²⁹ era una gran rebaixa, encara que després sembla que havia tornat a augmentar el preu i s'avenia a deixar-ho en 30.000 duros; sempre en concepte de pagament del sou de 15 anys de gerent de la societat. Com a conseqüència de la denúncia formal que va fer, es van veure involucrats el senyor Valls,³⁰ que en aquells moments n'era el gerent, i el senyor Nieto,³¹ el secretari. Finalment, tot es va resoldre favorablement, ja que el 16 d'agost de 1889, el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona feia públics els estatuts de la companyia i el llistat dels membres del seu consell d'administració, indicant que el document de constitució de la societat que van signar el 15 d'abril de 1885 els senyors Plàcid Maria de Montoliu i Sarriera, veí de Tarragona, Ramón Nonat de Dalmau i d'Olivart, de les Borges, i Josep Camderà i Parés, enginyer de Barcelona, no havia estat inscrit ni publicat, com tampoc s'havia formalitzat l'acta de constitució de la societat, que ells mateixos van subscriure el 19 de novembre de 1886, i en canvi ara ho feien en concepte de remodelació d'aquesta societat Esteban Valls i Pascual, Isidre Valls i Pallerola, Guillem Martorell i Izquierdo, Cèsar Nieto Diaz, Lluís Nieto i Salazar i els germans Francesc i Lluís Sallés i Barangueras. Cal destacar que en totes les ocasions en serà president el marquès de Montoliu³² i vicepresident D. Faust de Dalmases.

En aquesta última constitució explicitaven que tenien inscrit més de la meitat del capital, renunciant, però, a les 1.500 accions lliures de pagament que els corresponia i que els serien lliurades després d'haver posat en funcionament el tram de Cervera a Guissona. Van reformar també els estatuts, fent constar en l'article primer que la seu de la societat fóra a Barcelona, que el capital inicial seria d'1.000.000 de pta. per al primer tram (art. 4), que aquest fóra representat per 2.000 accions per valor de 500 pta. cadascuna (art. 5) i que es regiria per una junta general, un consell d'administració i un director gerent.

El mes de novembre del mateix any 1889, es va emparaular el contractista d'obres Andreu Perelló per començar el tram primer, de Cervera a Guissona, amb una garantia de 2.500 pta. inicials que avalaven alguns dels socis³³.

29. *Ibidem*, 1886, agost, 3.

30. En una carta es menciona que Mercedes Borrás de Dalmases es casava amb un tal Valls, que vivia a la Rambla de les Flors i era molt ric. *Ibidem*, 1882, gener. Isidre Valls, fill d'Esteban Valls era senador per la província de Lleida l'any 1919. AHCC, manuscrits, F. de Dalmases *Efemérides cervarienses*, III, 326, 1919, agost, 22.

31. Cèsar Nieto era també el gerent de la casa constructora del ferrocarril. *Ibidem*, 1885, octubre, 16.

32. *Ibidem* 1889, agost, 16.

33. El marquès de Montoliu i els senyors Dalmases, Matheu i Farguell. *Ibidem*, 1890, agost, 1. El diari de Barcelona en la fulla 9129 menciona un Farguell ANC, hemeroteca, *Diario de Barcelona*, 1904, agost, 2 en la diputació de la capital catalana, però no tinc cap prova de què es pogués tractar de la mateixa persona.

És deduïble que la denúncia de Sallés, així com les diferents dimissions fossin provocades per problemes econòmics, perquè la falta de liquiditat va ser una constant en la societat, a pesar que tots els membres del consell d'administració fossin persones distingides de la comarca. En efecte, entre ells podem trobar els marquesos de Montoliu³⁴ i d'Olivart³⁵ i els senyors de Dalmases, de Moxó i de Vilarò, Pau Llorach³⁶, però no devien de tenir prou capacitat de maniobra econòmica com per poder fer front a tota la sèrie d'imprevistos que es van anar produint al llarg de la vida d'aquest projecte. El mateix marquès de Montoliu escrivia: "...la precipitación con que se han llevado a cabo las obras (a costa de nuestros bolsillos), ...el valor exagerado de las expropiaciones de Tarroja i Bellveí,el contratista tuvo que satisfacer 50.000 pta... Los municipios a beneficio de los cuales se ha hecho la variación del trazado habían ofrecido al Sr. Condominas la cesión de los terrenos y la suscripción de 100 acciones que con la prisa no ha sido posible³⁷. Allò que no aclareix és perquè hi havia d'haver tanta pressa. En una reunió va proposar que de cada dividend que es cobrés, es donés una quantitat, a compte, a Francisco Sallés³⁸.

D. Manuel de Azcárraga,³⁹ escriu que "*por las ventajas que comprendí para*

34. El marquès de Montoliu (Tarragona, 1828-1899) va ser alcalde de Tarragona, president de la Diputació tarragonina, senador, diputat a les Corts, va influir perquè s'acabessin les obres del port de la seva ciutat, a l'igual que les del pont sobre el Francolí o en la finalització de l'últim tram del ferrocarril de Tarragona a Lleida en el sector que uneix aquesta ciutat amb Vinaixa. JOSÉ YXARTY DE MORAGAS *Estudio biográfico del Marqués de Montoliu*, Tarragona, 1946. El 1919 se'l considerava un dels principals promotors del projecte de ferrocarril de Ponts a Tarragona, passant per Cervera, Sta. Coloma i Vallès. S/A. *El ferrocarril de Pons...* 18. Encara que les quantitats més altes les va pagar Joaquim Dalmases (pàg. 10), els autors comenten que es va arruïnar en el primer projecte, havent de vendre totes les finques que tenia a Guissona. E. CAMPS, J. SANTAELARIA *Guissona*, 582.

35. Ramon de Dalmau d'Olivart, marquès d'Olivart, reconegut professor de Dret Internacional de la Universitat de Barcelona i després de la Universitat Central de Madrid, va néixer a les Borges Blanques el 1861, essent membre de la Reial Acadèmia de Ciències Morals i Polítiques i de la Reial Acadèmia de Jurisprudència i Legislació, a més de membre de diferents prestigioses institucions, entre les quals destaca l'Institut de Dret Internacional, la més alta corporació científica en la matèria en el seu moment. El 1896 va ser diputat a la Diputació Provincial de Lleida i el mateix any va ser diputat a Corts pel districte de les Borges Blanques, fins al 1899. Autor de nombroses obres de Dret Internacional; entre elles: "*La posesión. su noción en el derecho abstracto*", "*Del aspecto intrinsecional de la cuestión romana*" (4 vol.), obra que li va valdre el títol pontifici de marquès. "*Colección oficial de Tratados. Convenios y documentos internacionales de España desde el principio del reinado de doña Isabel II hasta nuestros días*" (14 vol.), etc. Va morir a Madrid el 1928. Segons conversa amb Antoni Blanc, catedràtic de dret de l'UdL.

36. Pau Llorach escriu les seves cartes encapçalades amb un membre de "Instituto Frenopático de Les Corts", FD, 1885, setembre, 23.

37. FD, 1890, agost, 1.

38. *Ibidem*. 1986, agost, 18.

39. Era un dels vocals residents a Madrid, *Estatutos de la compañía del ferrocarril económico Cervera-Pons* Barcelona 1886 FD.

*muchos pueblos de mi distrito de Solsona, al proyecto del Ferrocarril económico de Cervera a Pons, le dí todo mi apoyo y saqué el Proyecto de Ley en las cámaras... pedí a Sallés que no enajenaran la concesión... pero la vendieron”.*⁴⁰

El caos va ser total quan el contractista Sr. Perelló va desaparèixer sense haver pagat els operaris. Segons descriu Francesc Condomines⁴¹, la primera setmana de novembre només havien rebut el sou un petit grup d'ells i els altres recorrien els carrers blasfemant, maleint i amenaçant. Es van presentar al jutge i a l'alcalde, afegint que estaven disposats a espoliar la primera botiga de queviures que trobessin, llançant crits de misèria i fam i s'acomiadava del Sr Dalmases dient textualment: “*escribo bajo la presión del dolor y la vergüenza*”.⁴² Tres dies més tard deia que el Sr. Perelló no havia tornat, que les obres no estaven acabades ni molt menys, que els obrers van determinar no retirar ni els carros, ni els cavalls, ni els mossos, fins que no haguessin cobrat tota la retribució endeutada, el que comportava que es continuessin acumulant deutes pels jornals i en canvi no es treballés. Al final afegia que hi havia coses que preferia no dir-les per carta⁴³. Probablement el Sr. Joaquim Dalmases administraria els diners, bé directament, bé per mitjà del Sr. Condomines, perquè el Sr. Perelló li signa rebuts per valor d'unes 600.000 pta. des del 4 de juliol de 1890 fins al 18 de febrer de 1891.

Part d'aquestes vicissituds són explicades en una carta que el 15 de setembre de 1908 va enviar el Sr. Nieto al Sr. Faust de Dalmases,⁴⁴ fill i hereu de Joaquim de Dalmases, i on podem recavar la màxima informació dels fets que van provocar la fallida total del projecte.

Seguint el discurs d'aquest escrit, ens trobem que l'encapçala amb una afirmació: les obres es van paralitzar definitivament el 1891⁴⁵, havent-hi fins aquesta data els llibres de comptabilitat i el d'actes i és a partir d'aquest moment que va deixar d'existir la companyia com a tal.

40. La carta porta la capçalera del “Ministerio de Ultramar, Director General de Gracia i Justicia”, afegint-hi la paraula particular. *Ibidem*.

41. F. Condomines deuria d'actuar com a comptable de la companyia, perquè Andreu Perelló li signa rebuts, al llarg de 1890, per valor d'unes 573.000 pta. FD diferents documents comptables des del 5 d'abril, fins al desembre de 1890.

42. *Ibidem*, 1890, novembre, 18.

43. S'havien contractat des de Barcelona 27 jornalers, 14 paletes i tots els carros, mossos, cavalls i material que s'havia cregut necessari. *Ibidem*, 1890, novembre, 21.

44. *Ibidem*, 1908, setembre, 15.

45. Amb tot, el juliol d'aquest any, encara s'intentava comprometre els alcaldes: “*se podrá atender a las rehabilitaciones de caminos y pasos de agua, al pago de crédito del contratista existentes en vecinos de las propias poblaciones*”. Es deia en un escrit dirigit a l'alcalde de Guissona. *Ibidem*, 1891, juliol.

Era lògic. La societat tenia pendents tres judicis: una demanda de Francesc Sallés en reclamació d'havers no cobrats, una de Pere García Faria, en concepte d'honoraris pendents i una tercera, de Benjamí Squinabol, reclamant el pagament pel material subministrat.

En cap de les tres causes es va presentar la companyia, que va ser embargada en cadascuna d'elles possibilitant-se, com a conseqüència, la subhasta dels seus béns el 2 de desembre de 1899, tenint prioritat la primera causa a la segona i aquesta a la tercera.

En aquests judicis es va demostrar, a més, que no s'havia fet efectiu l'import de les accions, tal com estaven obligats els accionistes segons els estatuts, amb l'agreujant, en el cas d'Squinabol, que les travesses rebudes i no pagades haurien estat venudes o lliurades per la companyia per eixugar altres crèdits; és a dir, podria entrar en el terreny d'un judici criminal.

Quant al camp de la burocràcia, fa constar que hi ha 13 actes de juntes celebrades pel consell d'administració sense firmar pel president, algunes, i amb manca de la signatura del president i del secretari, les altres. En dues d'elles no es menciona qui les presideix i en cinc de les restants, com que són presidides pel marquès de Montoliu o pel Sr. Dalmases, a l'haver finit els dos, no se'ls pot demanar comptes. Com a exemple del mal funcionament, es menciona l'acta del 22 de novembre de 1890, en la qual l'enginyer en cap informa dient que no és possible l'emissió d'accions per no haver pagat la companyia els drets reials que li haurien possibilitat fer-ho. I que tampoc pot aquesta societat ser concessionària, ja que no ha ampliat el dipòsit fins al 3% del pressupost total, com s'ha de fer per llei;⁴⁶ ni podrà variar l'amplada de la via, tal com fóra necessari per treure'n una bona rendibilitat.

A més, expressa que llegint aquestes actes, hom té la convicció que mai es van poder subscriure les 400 accions que es volien col·locar per poder finançar el projecte, i que el contractista d'obres no tenia cap mena de capacitat financera, havent de demanar constantment crèdits als propis consellers, especialment al Sr. Joaquim Dalmases⁴⁷ (46.740 pta.), al marquès de Montoliu (4.750 pta.), a D. Esteban Valls (147.200 pta.) i a D. Domingo Agulló (650 pta.), segons constava en l'acta del 19 de juny de 1891.

Quan arriba a aquest punt, Cèsar Nieto explica que la situació era tan greu

46. La llei de ferrocarrils de 1904 reflectia el mateix concepte. Art. 18 del capítol 2n. de la llei de ferrocarrils secundaris. ANC Gaceta de Madrid 1904, agost, 2.

47. En el FD es guarden aquests rebuts signats per Rusca, Angueras, Descole, Buqueras i Condominas, des del 15 d'octubre de 1890 fins al 16 de novembre del mateix any.

que a principi de 1904, el Butlletí Oficial de la Província portava la subhasta del crèdit de Sallés contra la companyia, pel qual se li embargava a aquesta tot l'haver social. Per diferents circumstàncies, que no detalla, diu que ara és ell qui posseeix aquell crèdit, substituint Sallés en tots els seus drets i accions en contra de la societat. Ara bé, com que aquesta no té en aquell moment existència real per haver renunciat a la concessió⁴⁸ (i haver obtingut en conseqüència la devolució de la 1a part del dipòsit que era propietat d'Esteban Valls), la pregunta fonamental era: Qui hauria de liquidar? Qui formava en aquells moments la companyia i el seu consell d'administració? A qui es podria demanar responsabilitats per aquell caos financer?

Nieto els donava els dos únics camins possibles vista la situació a la qual s'havia arribat: per una banda, abandonar tota acció defensiva i llavors ell podria actuar quan i com li semblés en la seva contra, o bé, per un altra, intentar la defensa i el salvament dels diners gastats a canvi d'una quantitat suficient que rebria per poder cobrir les despeses que aquesta acció hauria de comportar. Per tant, ell apuntava la probabilitat que una nova societat pogués estar interessada en continuar aquella construcció, la qual cosa suposaria que aquesta hipotètica empresa trobaria el terreny expropiat, explanat, i amb gran nombre d'obres realitzades. Llavors s'hauria de sanejar el capital i posar tot aquest potencial en condicions de poder-se vendre.

Com que aquesta tasca no era gens senzilla, ell s'oferia com la persona més idònia per dur-la a terme, amb el ben entès que cobraria per realitzar-ho de la següent manera:

1- Un tant per cent del valor total dels costos.

2- El dipòsit d'una quantitat predeterminada, que li fóra liquidada per mensualitats.

Per discutir aquest aspecte, que era en realitat la finalitat de la carta, li demana al Sr. Faust Dalmasas que es posi prèviament en contacte amb els senyors Manel Farguell, Just Valls i Marià Fuster,⁴⁹ de manera que qualsevol resolució li sigui comunicada dins el mateix mes, ja que passat aquest temps el Sr. Nieto es considerarà deslliurat de qualsevol compromís i en absoluta llibertat

48. En l'article 43 dels estatuts de la companyia s'especifica que el seu únic objectiu és obtenir la concessió per poder dur a terme la construcció del ferrocarril Cervera-Ponts. Per tant, legalment, com que no es complia aquest requisit, es podia considerar dissolta, FD, *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril Económico de Cervera a Pons Barcelona*, 1886.

49. Dels tres, Manel Farguell constava com a vocal del consell d'administració de la companyia el 1889. Just Valls fóra, probablement, el fill d'Esteban Valls, que formava part del dit consell, i quant a Marià Fuster, era nomenat com a director gerent en els estatuts de la companyia del mateix any. FD *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril Económico de Cervera a Pons Barcelona*. 1889.

d'actuació.

No hi ha documentació que indiqui si el van contestar o no en el termini demandat, però el juny de l'any següent els béns de la companyia detallats per l'enginyer industrial Antoni Ferrer i Dalmau i valorats en 15.683 pta., són definitivament subhastats, acabant d'aquesta manera l'aventura d'aquells prohoms segarrencs.

El projecte de ferrocarril Tarragona-Ponts

A principi de segle, el 30 de juliol de 1904, es va fer pública una llei estatal sobre ferrocarrils secundaris. Ara el Ministeri de Foment donava una sèrie de normes fixes per a tot Espanya. Aquest fet ens demostra que no tan sols els particulars podien veure-hi una bona manera d'invertir els seus capitals, sinó que els polítics creien que podria ser la forma de bastir de xarxes el país sense gaire despesa pública, ja que l'estat només es responsabilitzava de regular convenientment la posada de posar en marxa d'aquest servei. Financerament, tan sols es comprometia a aportar un 4% sobre el capital de 50.000 pta. pressupostat per cada km en la construcció de les línies; sempre i quan, amb el compromís ferm del concessionari, es comencessin alhora totes les que conformaven el mateix grup (article 22).

El 2 d'agost, uns dies després de la publicació de la llei en la *Gaceta de Madrid* i *El diario de Barcelona*, feia una sèrie de comentaris, posant de relleu que era una manera de donar sortida als capitals immobilitzats que hi havia en els nostres bancs, ja que es podria aconseguir un rendiment del 4% garantit per l'estat, remarcant, també, el paper que en la iniciativa de la realització havia de tenir la Diputació de Barcelona i el que havien de jugar com a concessionàries les altres diputacions catalanes, a fi que el material industrial utilitzat fos fabricat a Espanya, amb la qual cosa s'activaria la indústria siderúrgica del país⁵⁰.

Una qüestió interessant va ser la important participació de l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre en el desenvolupament d'aquesta llei, ja que, basant-se en l'anàlisi seriós de les propostes presentades per l'Associació d'Enginyers Industrials, les solucions que l'Institut aportava es contraposaven moltes vegades a les de la comissió oficial que havia fet els estudis sobre les diferents vies. En principi demanaven que dels 5.000 km concedits per a tot l'estat, Catalunya

50. ANC, hemeroteca, *El diario de Barcelona*, 9130-1, 1904, agost, 2.

pogués construir-ne 1.200, publicant en un document⁵¹ enviat al corresponent ministre i als quatre presidents de les diputacions, totes les raons i les necessitats del país. Examinant els quatre grups de vies (un per a cada província) i els subgrups, van tenir en compte que totes elles es poguessin enllaçar entre si i amb les línies generals. Simultàniament, l'enginyer Cels Xaudaró estudiava el seu pla de ferrocarrils carbonífers de Catalunya, amb un traçat que tenia també com a objectiu la connexió amb les altres línies.

De totes les obres presentades pel dit Institut, a Cervera interessava particularment el subgrup de la província de Tarragona que unia aquesta capital amb Ponts, dividit en tres trams: el primer de Tarragona a Valls, el segon de Valls a Cervera i el tercer de Cervera a Ponts (atenent el projecte de la comissió oficial la línia havia d'anar de Tremp a Ponts, Agramunt i Cervera i de Cervera a Valls i Tarragona). Segons la dita associació el principal avantatge que tindria aquest traçat fóra el d'enllaçar Tarragona amb França, ja que des de Ponts es podria connectar amb la Lleida - Puigcerdà. Però a més, com que creuava les comarques essencialment agrícoles de Ponts, Guissona i Cervera i les terres de Santa Coloma de Queralt i, seguint el curs del Gaià, passava per Pont d'Armentera i Valls, aquesta producció agrícola podria tenir una sortida exterior pel port de mar de la capital del Tarragonès.

També el tercer subgrup de la mateixa província, la línia Balaguer - Igualada, que passava per Cervera, hauria pogut atreure els seus ciutadans, a l'igual que el subgrup de Barcelona - Bassella, que aniria per les valls del Cardener i del Llobregat fins a Esparreguera i Martorell, des d'on enllaçaria amb la línia Balaguer- Cervera -Igualada.

Aquest ampli i estudiat ventall de possibles comunicacions, es perfilava com una empresa econòmica ben determinada, en un moment històric propici per il·lusionar les diferents classes socials perquè, després del desastre del 1898, s'havia creat per tot arreu un sentiment a la vegada pessimista i regeneracionista, i el lema de Joaquín Costa "rebost i escola" va quallar entre molts dels polítics d'aquest principi de segle XX. Així doncs, Antoni Maura, que havia substituït Silvela al capdavant del partit conservador, va posar tots els seus esforços per aconseguir la cohesió entre el país legal i el país real, i davant de la publicació d'aquesta nova llei, era lògica la consulta a aquells que controlaven l'economia de la terra. És en aquest sentit que hem de situar el pes que podia tenir l'estudi de l'Institut Agrícola de Sant Isidre.

51. Biblioteca Josep Finestres, s/r, Col. local, *Ferrocarriles secundarios para Cataluña formado por el Excmo. Instituto Agrícola Catalán de San Isidro*. Barcelona, 1904, setembre, 15.

El citat informe constata com a raons de l'opció escollida pel que fa al quilometratge i a la localització de la xarxa catalana, la voluntat de bastir per igual totes les comarques del país i de relacionar-les entre si, assenyalant que la xarxa facilitaria la possibilitat de posar en circulació tot el potencial de les seves fonts hidràuliques, ja que s'hauria de centuplicar la seva energia productora, donat que totes les vies seguirien les conques dels rius. També explicita que el traçat afavoriria l'explotació de les conques mineres, remarcant que, com que Catalunya no té cap mena de productes especials per a l'exportació, ha de buscar en el sector primari i en els baixos preus de la seva mà d'obra l'essència de la competència comercial.

La relació d'avantatges continua perquè en l'espai de cinc anys (suposant que les obres es comencessin d'immediat) podrien donar treball a tots els obrers que en aquells moments estaven en vaga forçosa, per la demanda que hi hauria de diferents productes industrials, facilitant el moviment de capitals que romanien inactius en els bancs, vers l'adquisició d'accions que les companyies emetrien, perquè foren una sortida molt més segura que les inversions industrials dutes a terme en aquella etapa tan crítica. També fóra beneficiós per a l'agricultura perible, perquè els obrers que s'assentarien al llarg dels rius serien el primers consumidors dels comestibles d'horta.

Assenyala, igualment, que l'enorme crisi que està patint Catalunya per la superproducció industrial, especialment tèxtil, deguda a la pèrdua dels seus mercats colonials, necessita una reestructuració completa. Si es renovava la maquinària per fer més competitiu el producte, s'incrementaria l'atur obrer amb les consegüents vagues; doncs bé, aquesta gran massa obrera sense feina seria la mà d'obra ideal per poder dur a terme la construcció de la xarxa de secundaris. Per tant, l'Institut té la seguretat que la construcció d'aquesta obra serà el motor de rellançament de l'economia catalana, donant per cert que, fins i tot, es podrà tenir un superàvit d'una qualitat tan alta, que serà susceptible de ser exportat.

És, doncs, en aquest context que hem de valorar la importància que va tenir a la Segarra la possibilitat de reprendre el projecte d'enllaçar ferroviàriament Cervera amb Ponts, tot i podent comunicar la comarca amb la resta del país. A més, a tots els fets analitzats, s'ha d'afegir no tan sols l'empobriment dels pagesos a causa de la malaltia dels ceps, sinó també tota una sèrie d'anys de males collites degudes a la climatologia d'aquesta zona. El propi Faust de Dalmases i Massot escrivia, després d'haver remarcant la sequera del camp, les pregàries fetes per aconseguir la pluja, i la determinació de l'ajuntament de donar treball als més necessitats, fent-los arranjar els camins del voltant de Cervera: "*convendría mucho... que una compañía emprendiera la construc-*

ción del suspirado ferrocarril de Cervera a Pons, incluido en el plan de los secundarios, aprobado por las Cortes y cuya explanación y obras de fábrica están terminadas hasta Guissona; siendo de allí a Pons de poco arte, sin ningún túnel y sólo un pequeño puente en el Llobregós y con la seguridad de obtener la cesión gratuita de los terrenos”⁵².

El seu desig era segurament el de la corporació municipal que regia llavors l'ajuntament, perquè en diferents actes del llibre de consells es fa menció del projecte. En efecte, la primera notícia la tenim recollida el 31 d'agost de 1904 reflecteix la visita de l'alcalde de Tarragona per assabentar els ciutadans de Cervera de la reunió que va tenir lloc a Barcelona, on els tres presidents de les diputacions afectades van proposar que el tren passés per Cervera, Guissona, Cardona, Berga i Pobla de Lillet, on enllaçaria amb la transpirinenca Ax - Ripoll, encara que va fer constar que ell volia que passés per Valls.

A principis d'octubre, un dels regidors de Cervera informa el consistori que la ciutat de Tàrrrega, descontenta del pla proposat per l'Institut, ha optat per crear una comissió que gestioni la possibilitat de què una variant passi per la capital de l'Urgell. Com que creuen que si la ciutat veïna aconsegueix els seus propòsits Cervera es veurà perjudicada, opten per convocar els ciutadans a un gran míting al qual es pregarà la presència del màxim de personalitats⁵³. Davant de la resposta negativa de molts dels invitats, es creu que serà igualment efectiu fer-los arribar un escrit amb l'adhesió de tots els pobles afectats,⁵⁴ al mateix temps que demanen al col·legi d'advocats de Cervera que redacti una memòria per poder endegar la construcció del ferrocarril. Amb tot, els esforços de l'ajuntament no van donar cap resultat positiu.

Uns anys més tard, el 5 de juliol de 1919, la Mancomunitat catalana⁵⁵ va acceptar, entre altres, el projecte de la línia "Tarragona - Cervera - Guissona - Ponts", de 124 km d'extensió, que variava el recorregut de la del primitiu Cervera - Ponts, perquè des de Guissona aniria directament a aquesta ciutat, passant per Guarda-si-venes, Palou, Guardiola, Vilamajor i Cabanabona. La notícia arriba a Cervera el dia 12 del mateix mes per veu del senyor Agelet,⁵⁶

52. AHCC, manuscrits, FAUST DALMASES *Efemérides cervarienses* Llibre II, 1905, març, 9.

53. Fons municipal. Consells, 1904, octubre, 5.

54. *Ibidem* 1904, octubre, 19.

55. És curiós que l'informe de l'Institut Català de Sant Isidre donés com a única opció possible per la realització de la xarxa de ferrocarrils secundaris que ell proposava, una "mancomunitat" de les quatre diputacions catalanes onze anys abans que aquesta institució fos creada. *Plan general de ferrocarriles...* pàg. 10-12.

56. Probablement es tracti d'un cunyat del senyor Faust de Dalmasas, ja que ell menciona en els seus dietaris la boda de la seva germana Mercedes amb un tal senyor Agelet. AHCC, manuscrits. F. DALMASES. *Efemérides cervarienses I*, setembre 1895 - març, 1904, 123-125.

que diu que ha posat molt interès en la defensa d'aquest recorregut i que es posa a disposició de l'ajuntament per qualsevol qüestió relacionada amb aquest projecte.

Per tal de poder-lo dur a terme, es va crear a Tarragona una comissió gestora composta per 5 membres que presidia l'alcalde, senyor Joan Audet⁵⁷. A la Segarra hi ha constància que hi van estar d'acord l'ajuntament de Torrefeta, governat per Domènec Creu i Esteve i el de Guissona, on el propi alcalde, Ramon Petit Castellà, oferia gratuïtament els terrenys, a més d'una aportació en metàl.lic de 100.000 pta. Per fer-ho possible, aquest últim va demanar una subscripció pública entre els veïns, als quals donava uns títols de crèdit que rendien un interès anual del 4% i eren amortitzables per subhasta o sorteig⁵⁸. A més, cada subscriptor rebria gratuïtament una quantitat d'accions del ferrocarril corresponents a la meitat dels diners subscrits.

Per la seva part, l'alcalde de Cervera, senyor Francesc Xuclà⁵⁹, es va fer portaveu del projecte, i va enviar unes bases a tots els alcaldes implicats per la constitució del la *Junta General* que hauria d'actuar d'enllaç entre la Mancomunitat i la *Junta de Ferrocarriles de Cervera, Valls y Tarragona*,⁶⁰ i assistint sempre a les diferents reunions que es duïen a terme, per tal d'animar els inversors de les poblacions que podien estar interessades⁶¹.

Com uns anys abans, es va fer també un estudi econòmic, on s'analitzaven les causes que van impossibilitar, en temps passats, la construcció de vies fèrries per empreses particulars⁶², dient que, per una part, els capitalistes havien d'aportar més diners dels esperats i, per altra, les obres s'havien encarit notablement degut a la multiplicació d'estacions i terminals, a la millor solidesa

57. AHCC, S/a. *El ferrocarril de Pons...*

58. E. CAMPS, J. SANTAELULÀRIA *Guissona*, 582.

59. La gent directament implicada era: per Cervera Francesc Xuclà, Macari Guitart, prbe., Antoni Xuclà, Ramon Riu, Salvador Montiu, Rafael Domènec prbe, Ramon Llobet, Josep Civit, Joan Marimon, Bonaventura Foix, Pere Ferran, Antoni Herrera, Josep Fàbregues, Joan Ferran, Adolf Esteve, Domingo Puigredon, Miquel Camacho i Francesc Albareda. Per Guissona: Ramon Petit, Josep Camps, Ramon Condomines, Ramon Esteve, Joan Pujol, Jaume Rull, Ramon Ribó i Antoni Mercader. Per S. Coloma de Queralt: Antoni Vives, Gregori Domingo, Antoni Serra prbe., Magí Casajoanes i Magí Domenjó Morera. Per Ponts: Josep Audet, Joan Audet, Francesc Montanyà, Antoni Castellà, Josep Fornell i Josep Graells. AHCC, F. municipal, OP ferrocarril Cervera-Ponts, S/D, 1919?

60. *Ibidem*, 1919, agost, 13. El Sindicat Agrícola de Cervera i sa Comarca va enviar com a representant en el Consell Executiu a en Josep Salvadó de la Prenyanosa. *Ibidem*, 1919, juliol, 23.

61. Els reculls de premsa de "La veu de Catalunya" i "La Publicidad", periòdics de Tarragona, fan menció de la seva presència a les ciutats de Tarragona, Valls, i Ponts, durant els mesos de juliol i agost de 1919. *Ibidem*, 1919.

62. S/a *El ferrocarril de Pons...* 15-16.

de vagons i locomotores, i a l'increment dels costos del material i del treball, de manera que la conclusió que en treien era que havia de ser finançada per fons públics; especialment si es tenia en compte que les vies no havien de ser fetes per realitzar un negoci, sinó que són elements de vida, de relació que toca procurar al govern com a encarregat de vetllar pel progrés públic.

Llavors suggerien una doble aportació: la d'un capital en efectiu, proporcionat per particulars, municipis, Diputació i Mancomunitat, i un altre d'obligacions amb la garantia de l'estat, col·locades entre diferents banquers. Pel tram des de Ponts a Cervera, s'havien calculat unes despeses d'1.000.000 de duros, donant per entès que el ciment l'aportaria Cervera, els terrenys cadascun del ajuntaments implicats⁶³, la fusta dels boscos de Plandogau i Cabanabona, i que altres pobles podrien oferir el transport de la fusta. A més, per subscripció directa, es podran recaptar 70.000 duros, sumant conjuntament 156.000 duros, quedant pendents un total de 850.000 duros que s'haurien d'aconseguir d'un préstec que haurien d'anar pagant els diferents municipis durant 50 anys, amb un import anual de 59.675,62 duros, dels quals a Cervera li corresponia pagar-ne 15.662 i a Guissona 10.180,30, la mateixa quantitat que Ponts.

L'enginyer de la Mancomunitat⁶⁴, Esteve Terrades, era l'encarregat d'explicar la importància del traçat per a tots els pobles que hi estaven implicats. A Cervera puntualitzava que dels 12 milions de duros en què estava pressupostat el total, nou els aportarien els banquers de Barcelona i, si podien, un la Diputació de Lleida, un altre la de Tarragona i, finalment, un la Mancomunitat. Encara que no estava del tot determinat el seu recorregut, s'informava, també, que haurien de tenir estacions Selvanera, Guissona, Tarroja, Prenyanosa, Cervera i Hostalets, indicant que entraria a la província de Tarragona per Montargull, i arribant fins a Sta. Coloma per mitjà d'un túnel, i que encara que no estigués definida aquesta última part, segurament se seguiria per Sarral i Pla de Cabra fins a Valls, i des d'allí per Vallmoll i Constantí, a Tarragona. A més, probablement hi hauria un ramal que des de Bellmunt i passant per Montmaneu i Jorba, arribaria a Igualada.

Malauradament, tampoc en aquesta ocasió es va tirar endavant l'empresa. Pocs anys més tard, quan el general Primo de Rivera posa en marxa el seu pla

63. Una fórmula específica serviria per diferenciar les aportacions d'horta de les de secà i les d'erm; establint-se que l'horta o jardí val per 5, el secà per 2 i l'erm per 0,2. AHCC F. municipal OP. Ferrocarril Cervera-Ponts *Projecte de distribució del cost del ferrocarril a Ponts, per Valls, Sta. Coloma i Cervera, amb derivació a Igualada* Grup tercer S/ 1919?

64. AHCC, manuscrits, F. de DALMASES, *Efemérides...III*, 322.

d'obres públiques, a finals de l'any 1924, es va constituir una Comissió pro Ferrocarril de Balaguer per la Ribera del Sió a Cervera⁶⁵, que hauria de treballar conjuntament amb la Compañía de Ferrocarriles Catalanes de Barcelona, per veure si podia apadrinar la posada en marxa del projecte. Aquesta vegada aniria des de Sta. Coloma per Talavera, St. Antolí i St. Pere dels Arquells a Cervera i des de Balaguer a Igualada, per Agramunt i Cervera, convertint-se la nostra ciutat, altra volta, en centre neuràlgic de l'entramat viari. S'havia de desempolsar aquell primitiu projecte Cervera - Ponts, que tenia com a punt molt positiu en el seu haver, tot el treball realitzat sobre el terreny a finals del segle XIX. El 1926 es va fer el consegüent informe econòmic dels terrenys, però va acabar com els altres.

La realitat és que de tots els esforços i d'aquell ventall extens d'afanys, dissenys i esperances, només ens queda en l'actualitat alguns terrenys aplanats i un parell de ponts que són encara testimoni dels somnis i de les il·lusions d'una petita burgesia ascendent que va apostar per la modernització de la comarca.

Conclusions

El projectat ferrocarril Cervera - Ponts, en tots els seus vessants, no és un fet aïllat d'una gent emprenedora de la nostra comarca, sinó que s'ha d'entendre dins del context de tota la sèrie de components socials, polítics i econòmics en què va sorgir.

L'apartat econòmic és, sens dubte, aquell que té més pes. L'hem de veure tant des del punt de vista del poble, que creia en la possibilitat de trobar una sortida comercial als seus productes i, consegüentment, una millora per al seu sistema de vida, com des de l'espai social ocupat per la petita burgesia terratinent, que podria potenciar una ampliació en els seus negocis, i també des del punt de mira de l'estat, que s'identificava amb més o menys interès amb aquesta via de comunicacions.

En primer lloc, hem de tenir en compte que l'intent dut a terme per comunicar la Segarra amb el Pirineu abraça gairebé quaranta anys de durada. En els vuitanta del s. XIX, la comarca es trobava en plena eufòria degut a la riquesa produïda pel cultiu de la vinya i les seves relacions comercials amb els industrials francesos del vi. El 1894, els nostres ceps van emmalaltir també de fil·loxera i, a més, va coincidir amb uns anys de collites molt dolentes, degut,

65. Fons municipal, OP, Ferrocarril Cervera-Ponts, 1925, febrer, 10.

sobretot, a la sequera. La revifalla de la vinya el 1910, va tornar a obrir nous horitzons d'abundància. El 1918, a l'acabar la Guerra Mundial, els camps francesos estaven devastats i va ser una altra gran oportunitat per a la vinya dels pagesos de la Segarra, fins que la riquesa produïda pel comerç del vi es va acabar definitivament el 1934. El 1922 s'edificava el Sindicat. El primer quart del s. XX va ser, per tant, una època de prosperitat econòmica per a la gent que depenia del camp.

Després d'aquesta breu mirada, el primer que podem deduir és que precisament els moments d'eufòria són els més propicis per arrencar empreses d'una notable incertesa productiva. Els ànims estaven ben disposats, tant el 1885 com el 1919 o el 1925, per endegar el projectat ferrocarril. Solament el 1904 era un any especialment difícil; només l'establiment uns anys abans, el 1901, de la fàbrica de teixits de cotó i fabricació de mocadors de Espinal y Prat, industrials de Santpedor⁶⁶, es pot constatar com l'única acció amb un cert rendiment econòmic; amb tot, el rebuig al projecte s'ha d'emmarcar en el poc temps transcorregut des del fracàs del primer intent. *El trasbals era massa recent com per poder optar novament per la inversió en una empresa de semblants característiques.*

Si, per altra part, estudiem qui són els homes que endeguen aquesta aventura, ens trobem en el projecte de 1885 amb una petita aristocràcia de base terrinent, com ho prova la presència del marquès de Montoliu i del d'Olivart, de Joaquim de Dalmaes o del senyor de Moxó, als quals interessaven aquestes operacions per donar sortida als petits capitals immobilitzats. El mateix passa amb una petita burgesia de la comarca que assenta, també, la seva prosperitat econòmica en el camp, a més dels homes d'empresa que veuen clar el negoci des del primer moment, com els germans Sallés o els Nieto. Amb tot, no es poden menysprear els lligams afectius que hi havia entre ells. El senyor de Dalmaes era cosí germà del marquès d'Olivart, que estava establert a Madrid, on mantindria una certa relació amb el de Montoliu. El possible contacte de Lluís Sallés amb el marquès d'Olivart o amb el de Montoliu, considerant-lo, probablement, el seu personatge important a la capital, podia haver estat un dels gèrmens que iniciés l'operació i posés en marxa tota aquesta maquinària de diferents relacions; és a dir, es tractaria d'un conjunt d'amics que estaven embarcats en una empresa comuna.

66. Els propietaris van fugir de Santpedor per les vagues contínues dels seus operaris, establert-se en l'antiga fàbrica de midó que Santiago Jené tenia al davant de l'església de St. Francesc d'Assís. F. DALMASES *Efemérides..I*, 191.

Però no tan sols movia els promotors l'ànim d'aconseguir uns diners fàcils, perquè si estudiem les seves biografies, els trobem constantment relacionats amb empreses que impliquen un bé general per al seu entorn. Aquest és el cas del marquès de Montoliu, principal promotor de la idea de connectar el Pirineu amb el mar, que exerceix com a polític en l'ajuntament de Tarragona o en les Corts i més tard en el Senat; a més és iniciador de la restauració dels conjunts arquitectònics de Poblet, Ripoll o de l'obra de Fluvià. O bé el de la família Dalmases, que és la impulsora, a principis de segle, de la instal·lació del gas acetilè a la ciutat de Cervera i de la fundació de la fallida societat automobilista entre Tàrraga i Pobla de Segur. I el del marquès d'Olivart, figura clau de la jurisprudència de la segona meitat del s. XIX, que publica amb molta assiduitat. Totes aquestes "afeccions" els van comportar una notable quantitat de despeses econòmiques, sense cap profit crematístic que pugui ser tingut en compte.

Si, finalment analitzem els diferents moments des del punt de vista polític, els projectes abracen diverses etapes. Primerament, el 1885, quan el pla s'aprova per primera vegada, Espanya es trobava en el primer període de la Restauració, en el qual la conjuntura econòmica favorable a Europa va propiciar el lliurecanvisme, que es reflecteix en la compra de material siderúrgic a Anglaterra. A Catalunya s'estaven vivint uns anys d'eufòria coneguts com la febre de l'or. El 1904, just després de la gran davallada de la indústria catalana, com a conseqüència del tancament dels mercats d'ultramar, s'afavoreix un proteccionisme que es pot relacionar amb la intenció de crear riquesa a partir de les indústries de l'interior del país, és a dir, si els mercats internacionals no propiciaven la demanda, el mateix estat es convertiria en el primer consumidor d'uns productes gens competitius. El 1919 va ser la Mancomunitat catalana qui va voler posar en marxa una completa xarxa viària que comunicés amb efectivitat tots els racons del país. En aquells moments l'economia de tot l'estat es podia definir com autàrquica, perquè Espanya havia de fabricar els productes que fins feia uns anys havia importat de les nacions que havien estat en litigi, i per altra banda, havia de continuar exportant els elaborats que les seves destruïdes indústries no els permetien encara produir. Quan els països en guerra van refer-se, Espanya va patir una recessió tan forta que es va admetre la dictadura de Primo de Rivera com l'única solució possible davant el desgavell econòmic i social que estava suportant. En aquesta situació, la represa de la construcció viària, tant de carreteres com de ferrocarrils, conjuntament amb l'extensió de les àrees de regadiu i la política aranzelària, havia de ser el motor que potenciés el renaixement econòmic del país.

Un altre aspecte molt concret en el cas del primer esforç és el de la falta de

liquiditat dels empresaris que havien de tirar endavant els treballs i que va propiciar el desembossament de grans despeses econòmiques per part dels socis, perquè el projecte no quedés aturat. Al mateix temps, es pot constatar que, bé sigui per desconfiança o per rancúnies personals, la gran majoria de la gent no confiava en aquesta aventura, i les accions no es van poder col·locar amb la celeritat necessària. A tot aquest desgavell monetari s'han d'afegir una sèrie de fets puntuals, com són la mala gerència de l'empresa, la fugida de l'encarregat de l'obra, Andreu Perelló, amb els corresponents diners o la venda de les concessions per part dels Sallés. Un punt obscur que no he pogut aclarir ha estat la fugida de Perelló el novembre de 1890. No devia de ser definitiva perquè hi ha constància que el Sr. Dalmases el va continuar pagant fins a 18 de febrer de 1891, i per altra part, tot l'aplanament de terres no s'hauria pogut fer només en dos mesos. Aquests fets em porten a deduir que l'encarregat devia tornar i que, novament, es va intentar tirar endavant l'obra, però no en tinc cap mena de constància documental.

Concloent, es pot dir que el projecte es veia més fàcil quan es va presentar per primera vegada, i el seu fracàs va ser la rèmorra que no va deixar que s'endeguessin els altres, els quals van tenir molt més suport dels polítics que l'anterior, però va fallar una proposta efectiva capaç d'animar els possibles inversors. D. Faust de Dalmases escrivia el 1919 en els seus dietaris: *(El coste es de 60.000.000 ptas. y se pide a esta comarca 5.000.000 ptas. que no creemos que esté en sus hábitos suministrar*⁶⁷; la qual cosa suposava que els ciutadans amb més poder econòmic ja tenien ben clar que no es podien tornar a embarcar en una aventura d'aquestes característiques, perquè recordaven perfectament els problemes que havien tingut els seus pares i, per altra banda, el tarannà dels homes de la Segarra, que com en totes les terres de secà és el de no arriscar els diners en cap empresa que no tingui uns guanys plenament assegurats.

67. *Ibidem*, III, 327.

¡Un ferrocarril secundari a la Ribera del Sió!

El 11 de Gener de 1925 serà el jorn més gloriós per a la nostra Comarca. Es reuniran en Magna Assemblée que presidirà l'Excelentíssim Sr. Governador de la Província comissions de tots els ajuntaments dels pobles del trajecte des de Balaguer fins a Cervera per a recavar del Govern del Directori la concessió d'un ferrocarril secundari que seguint tots els pobles de la Ribera Sionènica enllaci la població d'Igualada amb la Ciutat de Balaguer. Mai, fins ara, havia somniat aquesta Ribera en puguèr-se gaudir d'un comboi que tant dolçament traslladi els seus veïns a les principals ciutats de Catalunya i transporti tan ràpidament els productes de son fèrtil sòl com serà el ferrocarril esmentat.

Veniu a Preixens, i assistiu a l'Assemblée; i a l'ensems que fruireu de la melosa paraula del Governador i de l'eloqüència dels oradors invitats, per poc que compregueu la força dels seus arguments, en pro de la necessitat de millorar les vies de comunicació d'aquesta Comarca, pel trasllat dels seus abundants i nombrosos productes, vos convencereu, que l'esmentada concessió que's sol·licita és ja un fet.

¡Comarcans! Deixeu totes vostres ocupacions i feu via a Preixens el diumenge, 11 de Gener, amb ànim de cridar fort ¡¡Visca el projecte del ferrocarril riberenc!! Unim tots el nostre esforç per a fer més forta nostra presió al Govern, i aixís tindrem segura la consecució de nostre ideal.

EL COMITÉ.

Preixens, 29 Desembre 1924.

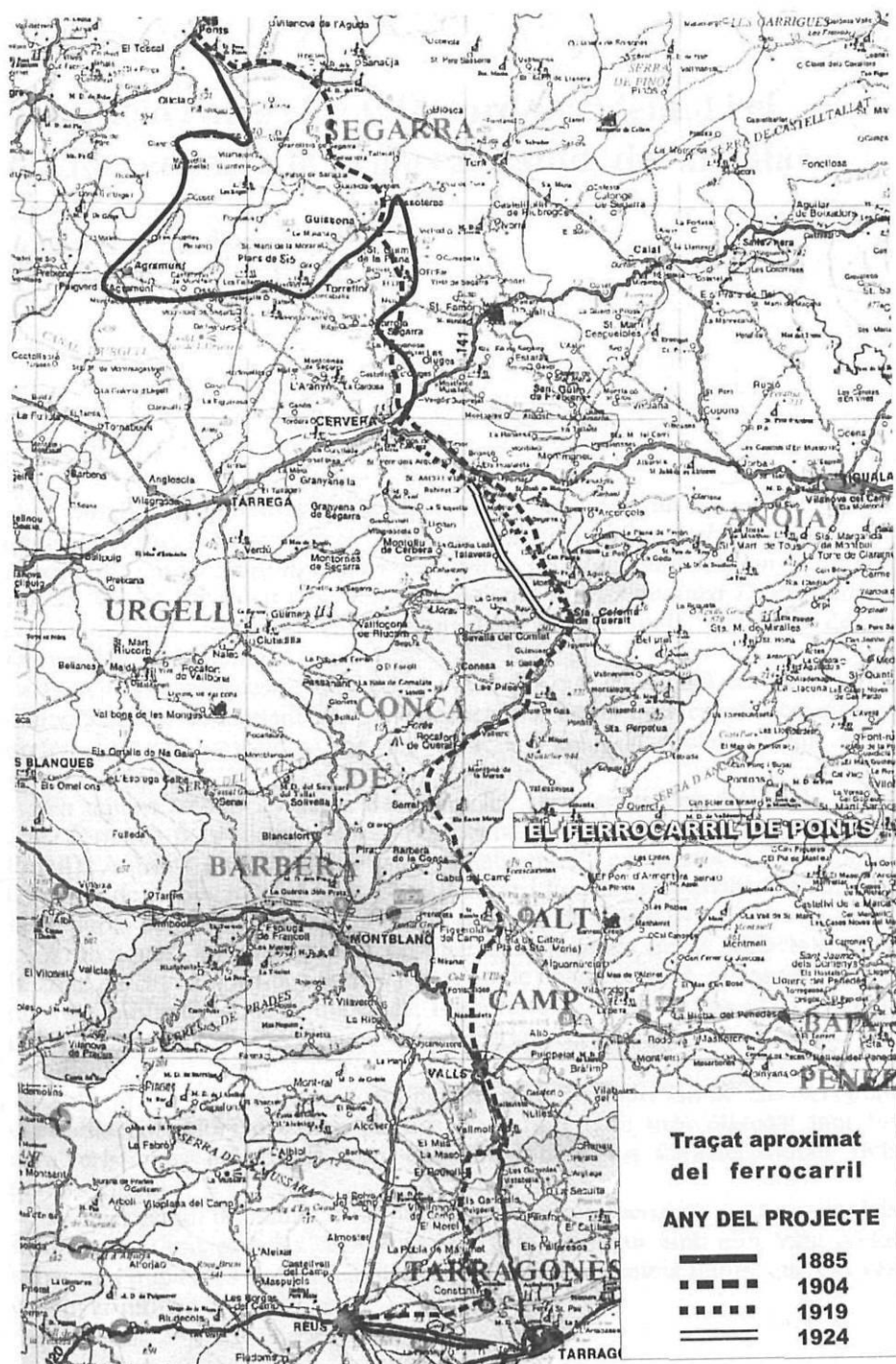
IMP. DE D. VILALTELLA.-BALAGUER

La Comisión pro Ferrocarril de Balaguer por la Ribera del Sió a Cervera e Igualada se complace en hacer público, que honrarán con su presencia la magna Asamblea que ha de celebrarse el próximo día 11 a las once de la mañana en Preixens, el Ilmo. Sr. Gobernador de la Provincia, el Ilmo. Sr. Gobernador Militar y el Ilmo. Sr. Obispo de Lérida así como otras reconocidas personalidades, contribuyendo todos a dar mayor realce y eficacia a tan trascendental acto.

POR LA COMISIÓN,
JOSÉ GARCIA
Acalde de Agramunt

Preixens Enero 1925.

IMP. DE D. VILALTELLA.-BALAGUER



Mapa elaborat pels Serveis Tècnics del Consell Comarcal de la Segarra