

*Universitas Tarraconensis*, X (Tarragona, 1991).

## **El Ferrocarril Tàrrega - Balaguer**

Mercè COSTAFREDA

Aquest estudi pretén ser una aproximació al significat del projecte de línia entre Tàrrega i Balaguer, amb ramal a Linyola, mostra d'un ampli programa impulsat per la Mancomunitat que tenia com a objectiu la comunicació de totes les comarques catalanes mitjançant una xarxa ferroviària secundària.

El seguiment de la gestació del projecte, les característiques de les comarques interessades i el fracàs de la iniciativa són el fil conductor per poder esbrinar les conseqüències d'aquesta proposta malmesa. El material arxivístic, cartes, esbossos i memòries certifiquen l'esforç i la voluntat de nombroses persones, convençudes de la importància d'aquest ferrocarril per millorar l'agricultura, la indústria i el comerç del seu àmbit territorial, i demostra la feixuga tasca de cercar suport i diners, tant de medis oficials com de particulars, per dur a terme el projecte.

A començament del S.XX la xarxa ferroviària espanyola era una realitat molt inferior a les perspectives que en altres països europeus havia desenvolupat aquesta empresa. J. Nadal i G. Tortella coincideixen a assenyalar les deficiències que afectaren el model ferroviari espanyol. El traçat radial que no tenia en compte les conveniències de la circulació interior i el finançament amb recursos majoritàriament exteriors el feien del tot inadequat a les necessitats reals del país. Això, unit a la manca d'un sector industrial mínim, a la construcció accelerada i al fet de no considerar la interacció indústria - agricultura, fonamental per a la industrialització del camp, impedí la possibilitat que el ferrocarril esdevingués

factor d'autèntic desenvolupament econòmic<sup>1</sup>.

Quan diu que Catalunya havia participat, tanmateix, de la “febre” constructora, Vicens Vives es refereix al paper del capital català i la seva contribució financera a la formació de la xarxa carril·laire espanyola<sup>2</sup>. Però la xarxa ferroviària a Catalunya era més lligada a les regions, sobretot bladeres, espanyoles que al propi territori.

Però a la segona dècada del S.XX, quin enfoc s'havia de donar a la realització de noves línies, vistes l'experiència i les llacunes de les construccions del segle passat?. La Mancomunitat de Catalunya intenta endegar un pla de ferrocarrils que pugui donar resposta a les necessitats econòmiques reals del país. Francesc Roca afirma: “ara, aquestes obres públiques que corresponen tòpicament a l'Estat del S.XIX, tenen unes característiques diferenciadores”<sup>3</sup>. S'havia d'unir les comarques de manera que els seus productes arribessin ràpidament i fàcil als centres industrials consumidors i que esti-guessin en bones condicions per rebre allò que el nucli barceloní els oferia, i així “fomentar, augmentant-la considerablement, la riquesa del país, fent que Catalunya es recobri a si mateixa i estigui en condicions d'emprendre el desenvolupament agrari, industrial i comercial que tots desitgem”<sup>4</sup>. Aquesta revisió havia de tenir present “que l'agricultura, la indústria i el comerç són les autèntiques fonts de riquesa al servei de les quals ha d'estar el ferrocarril i no a l'inrevés”<sup>5</sup>.

El 15 de juny de 1919 la Mancomunitat convoca el concurs de Ferrocarrils Secundaris en base als següents plantejaments: “Una de les causes de l'endarreriment, problema vell en altres terres, és la manca de mitjans de comunicació, sols una tercera part de Catalunya té carreteres, i a dotar-la, tota ella, de camins des del pla a la muntanya tendeixen des de fa anys els nostres esforços. Anem a emprendre la nova tasca, ja fa temps realitzada per tota l'Europa, en retard tantíssim entre nosaltres: la construcció dels Ferrocarrils Secundaris Catalans. La necessitat, cada dia més urgent, de passar del transport de carros (que no té l'abast que la producció del país demana) al transport per via fèrria, ha impulsat al Consell de la Mancomunitat a estudiar la manera d'establir una xarxa ferroviària orgànica que cobris el territori de Catalunya.

Aquesta necessitat és major a mesura del progrés i extensió de la indústria, que trobaria una trava impossible de resistir en la manca de transports, i sense

---

1. NADAL, J.: *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona 1982.  
TORTELLA, G.: *Los orígenes del capitalismo en España, Banca industrial y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid 1973.

2. VICENS VIVES, J.: *Industrials i polítics*, Barcelona 1980, p.85.

3. ROCA, F.: *Política econòmica i territori a Catalunya 1901-1939*, p.90.

4. Conferència de J. PUIG i CADAFALCH: *Una tasca de civilització a realitzar per la Mancomunitat de Catalunya* citada per Francesc ROCA: *Política econòmica i territori...*

5. ANGUERA, P.: *Economia i Societat al Baix Camp a mijan s.XX* p.90.



donar-li satisfacció és impossible la implantació de la major part de les indústries que elaboren grans volums de primeres matèries<sup>6</sup>.

La xarxa considerada òptima per a Catalunya tindria aproximadament uns 3.000 km., enfront dels 1.000 km. que existien; però, malgrat que el Pla prioritari de carreteres, camins i ferrocarrils de la Mancomunitat representava el 60% de les despeses pressupostàries previstes, no era possible aconseguir aquelles xifres “en el nostre estat polític i econòmic”<sup>7</sup>, fet que condicionaria la construcció per limitar-la a 230 km. distribuïts de la manera següent:

Reus - Montroig .....	15	Km.
Balaguer - Tàrrrega .....	50	Km. <sup>8</sup>
Tarragona - Ponts .....	125	Km.
Lleida - Fraga .....	40	Km.

En aquest pla de ferrocarrils és perfectament visible la voluntat de reforçar ciutats mitjanes, i de trencar la radialitat que s'estableix a partir de Barcelona<sup>9</sup>.

D'aquest programa de vies fèrries, m'ocuparé en concret de la línia Tàrrrega-Balaguer amb ramal a Linyola.

La protagonista de l'impuls del projecte del ferrocarril és la Cambra de Comerç i Indústria de Tàrrrega<sup>10</sup>. Pels vots de l'any 17, quan seriosament comença a moure's aquest afer<sup>11</sup>, el president era Joan Gómez i Llobera. La Junta de la Cambra, amb el suport dels socis industrials i comerciants, té cura de les gestions inicials i de fer veure la conveniència del projecte a municipis i propietaris vinculats a la iniciativa, amb la certesa que, en cas d'aconseguir-ho, Tàrrega assoliria l'hegemonia econòmica de la zona i solucionaria a curt termini el principal problema que afectava al comerç local.

Aquest problema cabdal era, certament, el dels transports, que no solament tenia Tàrrrega, sinó totes les comarques que hi enviaven les seves mercaderies. Fem-ne una mica d'història. Tàrrrega tenia estació de ferrocarril al bell mig de la línia Saragossa-Barcelona des de l'any 1845, línia que des del 1878 era explotada per la “Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España”. Per carretera es rebien en aquesta estació les mercaderies de les comarques de

---

6. Mancomunitat de Catalunya. Concurs sobre ferrocarrils secundaris.

7. Puig i Cadafalch, conferència citada nota 4.

8. En el pla primigeni de ferrocarrils secundaris no figurava aquesta línia; però, partint d'enquestes tècniques i d'opinió, fou considerada preferent per la Mancomunitat que presentà la proposta, i inclosa en el Pla urgent de ferrocarrils amb garantia i interès de l'Estat el 13 d'octubre del 1921. La *Gaceta* de 16 de novembre del mateix any publicà les condicions.

9. Roca, F. op. cit. ps. 135.

10. Entitat establerta a Tàrrrega per Reial Decret del 29 de juliol del 1905 amb una demarcació de 42 pobles que formen el seu territori jurisdiccional.

11. ACC, hi ha alguna notícia de l'any 1911 que hi fa referència.

mntanya (Alt Urgell, Noguera, Pallars Jussà i Sobirà i la Vall d'Aran) i de la pròpia, per mitjà d'agències de transport local. Aquestes agències emmagatzemaven els productes a Tàrraga que, per ferrocarril, es distribuïen principalment cap a Barcelona i Lleida. El servei deficient de la "Compañia", sobretot per no augmentar el nombre de vagons en direcció a Barcelona, va fer créixer les protestes de comerciants i industrials, que advertien que, per aquesta causa, patien el deteriorament de les mercaderies llargament en estoc, i la pèrdua de mercats pel retard en la distribució.

La Cambra es va fer ressò del malestar provocat per aquesta situació abonant una manifestació de magatzemers, comercials i industrials que tingué lloc a Tàrraga el 6 de novembre de 1918 pels carrers principals, des del Pati fins a l'estació, en protesta per aquella actuació tan negligent de la "Compañia del Norte".

Les carreteres no gaudien de millors condicions. La Cambra de Comerç publica al seu butlletí de l'any 1917 les queixes que els pobles adscrits a la seva demarcació li fan arribar pel mal estat de les carreteres, degut a les gelades i humitat de l'hivern i a la manca de cap tipus de reparació.

### El projecte de ferrocarril. Procés inicial

Una comunicació de la Cambra de Comerç i Indústria de Tàrraga, amb data 8 de juny del 1918, adreçada a la Mancomunitat de Catalunya, revela les gestions que fins l'any esmentat s'havien endegat per tal d'intentar incloure el projecte de ferrocarril Tàrraga-Balaguer en el Pla Urgent de ferrocarrils secundaris amb garantia i interès de l'Estat.

A partir de mitjan 1918 se succeeixen a Tàrraga i també a la Fuliola les reunions per tractar del tema. A més dels 8 alcaldes dels municipis interessats, es convida els terratenients més importants de la zona, tots veïns de Barcelona: J. Folch (*de Folch Hnos. fàbricas de alcoholes, hielo, harinas, etc.*), Joan Girona<sup>12</sup>, Manuel Valls (*de Hijos de Magin Valls, Banqueros*), J. Ferrer i Solervicens (enginyer, al qual oferí presidir la Comissió d'honor que havia d'entendre dels treballs referents al projecte).

Pressuposo que tots foren invitats amb la doble intenció d'atreure'ls com a propietaris i com a capitalistes de cara a la subscripció particular d'accions del ferrocarril.

Al juny de l'any 1919, Esteve Terrades, cap de Comunicacions de la Mancomunitat dóna una conferència<sup>13</sup> al Saló de Sessions de l'Ajuntament de Tàrraga on hi ha els alcaldes i representants de tots els pobles, i també particulars

---

12. Probablement fill o nebot de Manuel Girona i Agrafel, propietaris del Castell del Remei.

13. Veure apèndix documental

interessats. Es tractava d'exposar les disposicions de la Mancomunitat sobre l'assumpte i els trets generals que fan referència a la versemblança del projecte i al seu finançament. El mateix Terrades en una carta adreçada al president de la Cambra, uns quants dies després de la conferència, l'empeny a encoratjar els pobles en la tasca d'obtenir els diners destinats a l'emprèstic per cobrir les accions del ferrocarril: "amb la inestabilitat del mercat de valors i la baixa de la moneda, l'única manera útil d'emprar els estalvis és en obres públiques que millorin la comarca. Altrament hi ha el perill que un dia donat es quedin amb papers sense valor"<sup>14</sup> La riquesa de les comarques i les bones perspectives no li són alienes: "l'excel·lència de la collita ajudarà a l'obra".

Un cop donats aquests primers passos la primigènia Junta, anomenada de Propaganda, fou substituïda per una Comissió Gestora formada pels alcaldes, propietaris o comerciants escollits pels propis municipis, que es responsabilitzarien de totes les tasques per dur el projecte a bona fi. Aquesta Comissió era formada per les persones següents:

TARREGA - Joan Gómez i Llobera, President de la  
Cambra de Comerç  
Ramon Novell i Andreu, alcalde

ANGLESOLA - Josep M<sup>a</sup> Martí i Feliu  
Jaume Ferrer i Cot

TORNABOUS - Josep Companys i Jové, propietari  
Ramon Gatnau i Boladeras, comerciant

FULIOLA - Manuel Farré i Calvet  
Pere Aldomà i Cromí

CASTELLSERA - Josep Utgés i Folguera, propietari  
Ferran Esteve i Torras, propietari i regidor

PENELLES - Valeri Boldú i Puig, propietari i regidor  
Ramon Vilaltella i Casals

LINYOLA - Joan Bta. Formiguera i Creus, propietari  
Anton Batlle i Bresco

BELLCAIRE - Tomàs Nart i Fontova, propietari i metge  
Jaume Matamala i Torres

BALAGUER - Anton Soldevila i Torres  
Andreu Novell  
Gaspar Lluch i Partagàs, propietari

---

14. ACC, 29-VII-1919



Aquesta Comissió Gestora havia de servir d'òrgan de realció entre els Municipis i la Mancomunitat. La primera tasca consistia a recopilar dades locals que, un cop estudiades, poguessin demostrar que la línia era econòmicament viable i rendible. Això volia dir veure quina era la capacitat exportadora, la riquesa i les possibilitats tècniques i financeres dels municipis, tant els que tindrien estació com els de les rodalies amb accés fàcil a la línia, i que aportarien viatgers i mercaderies a l'estació més propera.

Per obtenir aquestes dades es confeccionà un qüestionari<sup>15</sup> que cada municipi havia de respondre amb claredat i fiabilitat. L'anàlisi i valoració d'aquestes respostes donaria unes primeres conclusions que haurien de servir per efectuar el repartiment d'una quantitat a subscriure en forma d'accions per part de cadascun dels municipis, i contribuir així a la formació del capital per a la construcció de ferrocarril. Les aportacions de cada localitat es fixaren en base als criteris següents:

- per la riquesa real i efectiva de cada poble (rústica, urbana, pecuària, industrial i comercial).
- per l'estalvi en el transport.
- per la concurrència de centres de producció diferents del poble o terme on radica cada estació.
- per pertànyer a la línia principal o a un ramal<sup>16</sup>.

La quantitat que els pobles havien d'aportar s'establí, provisionalment, en tres milions de pessetes: mig milió directament, mitjançant aportació de terrenys i diners de particulars<sup>17</sup>, els altres dos milions i mig amb una operació de crèdit avalada per un, o més, bancs. Després de valorar les enquestes els repartiments

---

15. Vegeu apèndix documental

16. La manca de dades de totes les localitats i la divergència de criteri en les valoracions m'impedeixen confeccionar un quadre estadístic mínimament fiable. En tot cas remeto al que figura a la memòria del projecte, en base a aquelles dades, reproduït a l'apèndix. Per donar una idea de la riquesa declarada vegeu una mostra parcial:

Linyola	2.028 hab.	39.777,55 líquid imposable		
Boldú	254 “	2.136,00	“	“
Castellserà	1.488 “	8.710,94	“	“
Balaguer	5.434 “	77.196,00	“	“
Fuliola	1.045 “	8.451,75	“	“

17. Un membre de la comissió insisteix en la conveniència d'aquesta aportació en una carta enviada al president de la Cambra: "... per donar sensació de la riquesa del país i la necessitat del ferrocarril per fer més fàcil l'operació de crèdit"

Tàrraga .....	—375.000 pts.	Penelles .....	—255.000 pts.
Vilagrasa .....	—42.500 “	Bellcaire ....	212.000 “
Anglesola ....	106.250 “	La Ràpita ...	106.250 “
Tornabous ...	85.000 “	Balaguer ....	170.000 “
Tarròs .....	—42.500 “	Linyola .....	—212.000 “
Boldú .....	—42.500 “	Barbens .....	—106.250 “
Fuliola .....	—170.000 “	Ibars .....	—170.000 “
Castellserà...	255.000 “	Verdú .....	—170.000 “

La dificultat de trobar en l'àmbit local un banc que pogués formalitzar els préstecs necessaris per cobrir les accions compromeses se solucionaria acudint a la pròpia Mancomunitat, proposant que fos ella mateixa qui anticipés el diners en unes condicions i garanties que l'associessin als ajuntaments en la construcció del ferrocarril. La Cambra de Comerç redactà un document en aquest sentit, per mitjà del qual els municipis sol·liciten l'avançament de la quantitat de diners compromesa en el repartiment provisional, amb l'obligació per la seva part de posar-se al corrent de pagaments endarrerits amb la Mancomunitat i la Diputació Provincial, condició imprescindible per demanar l'ajut, la qual cosa no diu massa en favor de la solvència dels eraris municipals, la majoria força endeutats.

Una nova contrarietat que la Comissió Gestora havia de resoldre és l'informe desfavorable del “Consejo de Obras Públicas” del ramal a Linyola. Mentre que es donava el vist-i-plau a la línia, diguem-ne principal, es desestimava l'esmentat ramal amb el criteri de poca rendibilitat que no justificava les despeses de la seva construcció.

El ramal a Linyola sortia de la finca anomenada “Casa Folch” fins el mateix poble, que disposaria d'un moll carregador i un baixador. La reacció de la Comissió fou enèrgica en reivindicar la importància d'aquest trajecte, curt en quilòmetres, però important per la pròpia vida de la línia principal. Ja que s'havia abandonat la proposta inicial de presentar una línia circular unida a la principal pels extrems degut a desavinences entre els nobles, ara de cap manera podien renunciar a un ramal que “... supone una exportación de 800.000 quintales de alfalfa, 80.000 de paja, 50.000 cuarteras de trigo, 30.000 de cevada, 30 vagones anuales de ganado y frutas y una importación de más de 80.000 quintales de géneros varios y 80 vagones anuales de sulfatos, representando un promedio de 5 o 6 vagones diarios de transporte, cantidades que suponen una tercera parte del movimiento de la via principal”<sup>18</sup>. Després de diverses gestions de la Mancomu-

18. ACC, vegeu nota 16 quantitat líquid imposable per Linyola.  
 Les equivalències aproximades són:

quartera...  
 55 Kg. de blat  
 38 Kg. civada  
 45 Kg. d'ordi  
 1 vagó: 10.000 Kg.



nitat i de la Comissió, aquest ramal fou aprovat el 14 de maig del 1921.

### **Característiques comarcals.**

Una breu aproximació a les característiques de les comarques de l'Urgell i de la Noguera, i en concret de la zona directament vinculada al ferrocarril, pot donar idea de què hauria suposat aquesta obra, o potser de qui tenia especial interès en la seva construcció. La zona entre Tàrrrega i Balaguer presenta un panorama força uniforme, tant pel que fa al terreny com per l'economia. Les terres són fèrtils i planes, convertides en regadiu des de l'any 1861 en què s'inagurà el Canal d'Urgell. En l'època que ens ocupa les perspectives comarcals eren prou favorables. S'havien superat els inicials problemes d'adaptació al regadiu i, alhora, era prevista una ampliació del Canal, amb nous canals i embassaments, per part de la Confederació hidrogràfica de l'Ebre (iniciativa que esdevé paral·lela a la del projecte del ferrocarril). Aquestes condicions, que permeten intensificar la producció feien de l'Urgell, a l'inici del S.XX, una terra privilegiada<sup>19</sup>.

Els conreus predominants en aquestes terres eren els cereals (blat, ordi i blat de moro), els farratges (l'alfals primordialment), fruiters i hortalisses, l'olivera i la vinya. La zona constituïa un centre productor i exportador que tenia Barcelona com a principal punt d'atracció, no solament pel consum de la ciutat i zones veïnes, sinó per l'exportació a través del port. D'aquí la necessitat del ferrocarril que havia de transportar aquests productes amb rapidesa i eficàcia, única manera de poder millorar les explotacions i la distribució.

La possibilitat d'empalmar aquesta línia fèrria amb la de la "Compañia de Caminos de Hierro del Norte de España" Saragossa a Barcelona, a la mateixa estació de Tàrrrega, i amb la línia de Lleida a Saint Giron, a Balaguer, representava la unió de les comarques de l'alta muntanya amb Barcelona, i també amb Tarragona, ja que el ferrocarril Tàrrrega-Balaguer podria unir-se amb el de Tarragona a Ponts per Cervera, Santa Coloma de Queralt i Valls que, com s'ha dit, formava part del programa ferroviari de la Mancomunitat.

Les conseqüències immediates que previsiblement havia de comportar la construcció del ferrocarril no tenien tan sols una perspectiva agrícola sinó un evident afany industrialitzador que, associat a les disponibilitats agrícoles de la zona, constituïa el complement econòmic del desenvolupament global de les comarques. La deshidratació de l'alfals, la maquinària agrícola, la producció de ciment, paper i la indústria transformadora de la fusta, la instal·lació d'escorxadors rurals per la proximitat de zones de gran producció ramadera, la producció de pinso etc., en definitiva indústries basades en el tractament i manipulació dels

---

19. Vicens Vives, J.: op.cit. p.35



productes de la terra.

Tàrrrega, però, no participa d'aquesta riquesa agrícola. Les seves terres són lluny de l'abast del Canal, la producció agrícola és, majoritàriament, de secà i la seva riquesa principal no rau en l'agricultura. L'interès de Tàrrrega pel ferrocarril no té la mateixa interpretació que s'ha de donar als altres pobles participants de la iniciativa. Tàrrrega era una ciutat comercial i, per tant, la seva conveniència es centrava en la comercialització dels productes que arribaven a l'estació local i en la instal·lació de les indústries transformadores dins el seu terme municipal. Balaguer, contràriament, havia abandonat el projecte ja en els seus inicis<sup>20</sup>.

El nombre de possibles passatgers i tones de mercaderies que el ferrocarril ha de mobilitzar són calculats i estudiats prenent com a punt de referència cada localitat on s'ha d'establir una estació o bé un moll. Pel que fa a les persones usuàries del ferrocarril, calia comptar amb el nombre d'habitants del poble on hi ha l'estació i afegir-hi el dels pobles veïns que hi acudirien. Aleshores preveure la direcció de tots ells cap als centres de més importància, tant pel mercat com pels distints serveis. Si es té en compte que la línia passa per dues comarques, caldrà veure quina de les dues capitals exerceix més atracció. I també s'han de tenir presents aquelles persones que, des de Barcelona o de qualsevol punt de la línia de la "Compañia del Norte" fins a Tàrrrega, usarien el nostre ferrocarril en direcció a la muntanya. I a l'inrevés, des de les comarques d'alta muntanya a Barcelona o punts intermedis.

Per les mercaderies es fa un plantejament similar. El càlcul de la quantitat de productes que hom rep o envia, basat en les preguntes ja referides del qüestionari, i quina direcció prenen majoritàriament. És lògic pensar que no s'efectuï un trànsit important de gèneres entre les estacions intermèdies de la línia, i que es realitzarà preferentment en direcció Tàrrrega-Balaguer, Balaguer-Tàrrrega. Com es pot comprovar en el mapa comarcal, Tàrrrega presenta millors condicions com a nucli de comunicacions intercomarcals, amb els possibles enllaços cap a Barcelona i Lleida concentrats en un mateix punt, i amb el projecte de línia en direcció a Tarragona. Balaguer en aquesta xarxa roman més descentrat.

Vegem, doncs, com s'estableix aquest moviment i quina capital comarcal en resulta afavorida:

Mercaderies totals (en milers de tones) que es calcula que circularien per la línia a l'any .....	121.000
Mercaderies en direcció a Tàrrrega .....	80.000
Mercaderies en direcció a Balaguer .....	41.000

---

20. ACC, un dels components de la Junta de propaganda s'adreça al president de la Cambra en aquets termes: "...ja tenia la impressió que Balaguer no hi contribuiria". 19-VIII-1919.

Nombre de viatgers que es calcula que circularien per la línia a l'any .....	—188.000
Viatgers en direcció a Tàrrega .....	—109.500
Viatgers en direcció a Balaguer .....	—78.500 <sup>21</sup>

En aquest quadre s'observa que en direcció a Tàrrega va el 66,12% de les mercaderies i el 58,24% dels viatgers; cap a Balaguer el 33,88% i el 41,75% respectivament. Aquestes dades, en principi, justificarien el major interès de Tàrrega pel ferrocarril. Però, a més a més, penso que caldria tenir en compte l'àmbit comarcal de cadascuna d'aquestes ciutats i valorar la seva importància i possible vinculació a la línia fèrria. Segons dades del llibre de la Divisió Territorial, editat per la Generalitat de Catalunya l'any 1933, tenen Tàrrega com a mercat comarcal un total de 25 pobles, amb 23.244 habitants, sense comptar Tàrrega. I Balaguer com a mercat comarcal, 18 pobles amb 16.700 habitants aproximadament. Com es pot veure en el mapa<sup>22</sup> la comarca de Balaguer presenta localitats més disperses geogràficament que les corresponents a Tàrrega, fet que podria explicar el menor interès, per causa de les dificultats d'accedir a la línia.

Comptat i debatut, aquestes causes, o potser encara d'altres, com una empena comercial reconeguda, podrien explicar l'interès de Tàrrega i la indiferència de Balaguer.

### Estudi econòmic

El projecte fou aprovat per un Decret Llei de 29 d'abril del 1927, la qual cosa volia dir que ja es podia començar la realització del pla definitiu. El projecte d'enginyeria s'encarregà a J. Paz Maroto de Madrid que, en conèixer la zona afirmaria: "és comparable a la huerta de Valencia por su fertilidad y rendimientos".

La línia començava a Tàrrega, a la mateixa estació, i seguiria paral·lela a la carretera Tàrrega-Balaguer en direcció al lloc anomenat Era del Morlans. La primera estació, a 4 Km. de Tàrrega, seria Anglesola; després, passant el Canal, l'estació de Tornabous a 9 Km., deixant el Tarrós a l'esquerra. En aquest poblet s'instal·laria un moll de càrrega i descàrrega i un baixador. Les pròximes estacions serien Fuliola i Castellserà, aquesta, darrera població de la comarca de l'Urgell. A la Noguera l'estació de Penelles, Casa Folch que serviria d'enllaç amb el ramal a Linyola, i Bellcaire en el Km. 25,560. Entre la Ràpita i el Pedrís hi hauria un nou moll i el punt final a Balaguer en el Km. 34 aproximadament.

---

21. Vegeu quadres n.1 i 2

22. Vegeu mapa comarcal

Les despeses previstes eren de 14.903.755,93 pts. desglossades de la manera següent:

Cost de la infraestructura .....	2.928.210,98	pts.
Expropiació de terrenys	457.240,00	pts.
Remodelació dels terrenys	1.947.970,98	pts.
Obres de fàbrica	523.000,00	pts.
Cost de la superestructura .....	5.105.853,89	pts.
Via	4.069.353,89	pts.
Estacions	1.036.500,00	pts.
Edificis	1.324.785,00	pts.
P.Nivell/desviacions camins	472.100,00	pts.
Accesoris generals	127.095,00	pts.
Telèfon	36.185,00	pts.
Material mòbil	2.498.000,00	pts.
Impostos/Despeses administració	688.645,53	pts.
Interessos capital al 9% que aporta el concessionari	641.788,53	pts.
El 50% de les estacions comuns	1.081.091,00	pts.

El pressupost s'elevava per la quantitat d'estacions que s'havien de construir en un tram de línia ferroviària relativament curt. Però això s'explicava donades les circumstàncies de l'interès local pel ferrocarril, la qual cosa era convenient per al servei de mercaderies i persones a les quals havia de servir. A més a més era imprescindible l'ampliació de l'estació de Tàrraga a causa de l'important volum de mercaderies que, a partir del funcionament del ferrocarril, s'hi aplegarien. Altrament, i donada la planúria del terreny, el traçat oferia molt poques dificultats tècniques de construcció, que podien compensar la important despesa de l'elevat nombre d'estacions.

L'estudi comercial es fonamenta en el tràfic probable, tant de mercaderies com de passatgers, comparant la línia amb d'altres en funcionament. Calia tenir en compte la població de les localitats amb estació i zones veïnes que hi acudien, i l'enllaç entre Barcelona i l'alta muntanya. Les tarifes haurien de cobrir les despeses d'explotació, l'anualitat a pagar a l'Estat per la subvenció concedida del 50% i el rendiment del capital invertit.

A més a més, el càlcul sempre tendria a l'alça, establint d'entrada tarifes superiors amb la intenció de preveure futurs problemes. El punt de referència per a aquest càlcul són les estacions en servei de la "Compañía del Norte" de



característiques similars. El resultat s'expressava en un coeficient: cèntim per viatger/Km. i tona/Km.

Els ingressos totals previstos anualment eren:

Per viatgers	343.357,00 pts.
Per gran velocitat	57.226,00 pts.
Per petita velocitat	960.862,50 pts.
Trens especials/ Ingressos varis	15.254,50 pts.
	<hr/>
	1.376.700,00 pts.

Quantitat que, dividida pel número de Km. de la línia, dóna un ingrés per Km. de 41.500 pts.

El material considerat òptim era format per:

- 4 locomotores
- 4 cotxes mixtes de 1a. i 2a. classe
- 6 cotxes de 3a. classe
- 10 vagons coberts
- 16 plataformes de vora alta
- 10 plataformes de vora baixa
- 4 vagons de bestiar

L'estudi econòmic de Paz Maroto inclou els salaris que pagaria el ferrocarril, la qual cosa permet, comparant els salaris vigents, copsar la diferència i afirmar que, per aquesta causa, sectors obrers i jornalers haurien participat en l'entusiasme general pel ferrocarril que, malgrat la temporalitat de l'obra, suposava la possibilitat d'uns ingressos addicionals.

#### *Jornals dels carrilaires*

Capatàs de túnels	17,5	pts.
Capatàs col.locació rails/pedrer	15,-	pts.
Paleta	12,-	pts.
Fuster	12,-	pts.
Treballador de la Pedrera	11,-	pts.
Pintor	11,-	pts.
Peó paleta	7,-	pts.
Peó de túnel i de pedrera	6,-	pts.
Dona (!)	3,-	pts.

Capatàs de pedrera	8,5	pts.
Paleta i obrer metal.lúrgic	8,5	pts.
Fuster	6,-	pts.
Pintor	6,-	pts.
Jornal agrícola, mitja anual	6,-	pts.

De la mateixa manera cal considerar el que fa referència al preu de les expropiacions de terreny. El preu jornal<sup>23</sup> establert pels mateixos propietaris i la comissió gestora era molt inferior a les previsions per l'expropiació que havia d'efectuar el ferrocarril. Vegem-ho

	Valor mitjà dades recollides	Valor pel ferrocarril
Regadiu 1a. classe	2.000	4.300
Regadiu 2a. classe	1.500	3.800
Regadiu 3a. classe	1.200	2.150
Secà 1a. classe	1.400	2.580
Secà 2a. classe	1.000	2.150
Secà 3a. classe	800	1.730

Cal considerar aquests valors d'una manera aproximada, car el ferrocarril calcula els preus per Ha. i distingeix, només, les qualitats de la terra incloses en el quadre. Els pobles, en llur valoració, utilitzen el jornal i especifiquen fins al detall la qualitat de la terra.

Com es pot comprovar, les diferències, malgrat tot, són importants. Cal pensar que l'explicació té dos aspectes. L'un és que el ferrocarril pagava realment preus molt superiors als del mercat; l'altre pot ser que les valoracions locals tendrien a la baixa conforme a la inscripció en el registre, per tal de poder estalviar-se uns diners en la contribució, però que el seu preu al mercat seria, certament, superior. Pel que fa al primer aspecte considerat, un articulista d'un diari de l'època acusa els propietaris de terrenys afectats pel traçat dels ferrocarrils de defensar-los, no pel seu valor social o econòmic, sinò pel benefici capitalista i els guanys injustos que obtenen en cobrar les expropiacions a un preu molt per damunt del valor de les terres<sup>24</sup>.

La conjuntura política determinaria l'anorreament de les propostes que la Mancomunitat pretenia dur a terme. Amb la Dictadura s'haurien d'iniciar novament gestions per tal que el projecte no quedés definitivament aturat. La Cambra i la comissió gestora del ferrocarril insistiren davant el president del

---

23. Un jornal equival aproximadament a 4.356 m<sup>2</sup>

24. *EL IDEAL*, Lleida, 8-IX-1918

“Consejo Superior Ferroviario” en demanar el tràmit urgent del projecte al qual només li mancava el vist-i-plau del “Ministerio de Fomento”. Hom s’esforça a posar en relleu aquells aspectes de l’anhelat ferrocarril que semblava havien de tenir més importància i pels quals valia la pena fer pressió. Per exemple, el terreny fèrtil i pla amb possibilitats econòmiques i facilitat en la construcció de la línia; l’establiment d’indústries -algunes amb capital estranger- etc.

L’abandó d’alguns pobles del projecte féu que s’haguessin de reestructurar les quantitats que els municipis s’havien compromés a subscriure en un principi. El capital de dos milions i mig que hom volia aconseguir ara quedava reduït a uns dos milions. Ara, i amb la intenció d’acollir-se a la nova normativa del “Consejo Superior Ferroviario”<sup>25</sup> es feia saber a Madrid, en la sol·licitud enviada, el nou repartiment en el qual només figuren les poblacions amb estació que es fan càrrec de la quantitat total a subscriure en accions, de la manera següent:

Tàrrega	400.000
Tornabous	200.000
Fuliola	170.000
Castellserà	260.000
Penelles	260.000
Bellcaire	210.000
Linyola	210.000

L’absència més significativa és la de Balaguer, les causes de la qual ja han estat comentades anteriorment. Dos aspectes concrets d’aquesta comunicació penso que són especialment reveladors. Un primer toc d’atenció al secular problema del favoritisme: “deberia ponerse sumo cuidado en la ejecución de obras que no respondan más que a la influencia y presión de elementos que se hallan cerca o en el seno del gobierno”. I en segon lloc, el recurs a un element de persuasió que ni s’havia esmentat fins ara: la importància, des del punt de vista estratègic i militar, com a línia defensiva paral·lela al Pirineu, adduint raons “d’índole patriótica”<sup>26</sup>.

Durant la Dictadura el projecte no quedà aturat ja que l’informe tècnic definitiu data de l’any 1930. La prova que no s’havia abandonat en cap moment és la referència del setmanari local que es fa ressò de les paraules de Lluís Companys adreçades als targarins abonant la construcció del ferrocarril: “El ferrocarril no sols obre horitzons de riquesa a la comarca de l’Urgell, sinó que proporciona a Catalunya un ferrocarril internacional que, partint de la Plaça de Catalunya a Barcelona, entrarà a França pel Noguera Pallaresa. Amb el projecte

---

25. Creat el gener del 1924

26. ACC, comunicació adreçada per la comissió gestora del ferrocarril a l’esmentat organisme CSF, que ha d’entendre d’aquests projectes.



i el pressupost només s'espera que la Generalitat de Catalunya estableixi les seves disposicions i promulgui la legislació perquè la comissió visiti el Conseller de Foment i li exposi els anhels de la comarca"<sup>27</sup>.

Però res d'això no succeí i el punt i final de la iniciativa fou cap a l'any 1934. És ara quan hom pren consciència de la definitiva inviabilitat del projecte que havia representat tants afanys: "... el tráfico por carretera por medio de camiones ha venido a suplir en gran parte la necesidad primaria del ferrocarril..." deia el president de la Cambra Sr. Joan Gómez a l'enginyer Paz Maroto, autor del projecte tècnic; la qual cosa confirma les tesis de Martínez Cuadrado: "La competencia de la carretera con el ferrocarril se acentuaba a partir de 1920 y aquella saldrá cada año más beneficiada de esta lucha"<sup>28</sup>.

## Conclusions

La construcció d'una xarxa ferroviària complementària homogènia hauria representat una font de riquesa per a totes les comarques catalanes. Concretament, la línia Tàrrrega-Balaguer amb ramal a Linyola sens dubte era profitosa per a les comarques de l'Urgell i la Noguera. En primer lloc per la millora i ampliació dels transports que havia d'influir directament en l'augment de la producció i en la diversificació de les explotacions; i en segon lloc, per la possibilitat d'implantació d'una indústria adequada a les característiques agràries pròpies de la zona.

Caldria aprofundir en l'estudi de l'estructura social i agrària d'aquestes comarques, però una succinta aproximació demostra que la terra és a mans de propietaris mitjans i grans (amb finques de 45 jornals en amunt). I aquestes propietats són capaces, per quantitat i fertilitat, de donar rendiments elevats i, per tant, de generar capital suficient que permeti endegar obres importants, altrament seria difícil que es poguessin estimular projectes, com és ara el ferrocarril per part d'empreses agrícoles que amb llur producció no fossin capaces d'ultrapassar l'àmbit comarcal.

Aconseguir millor productivitat, una més elevada rendibilitat de la terra, només seria possible amb una ampliació important dels mercats, amb la conseqüència probable d'un augment de capital que permetés reinvertir en indústries transformadores adequades a les pròpies necessitats i, *ahora*, capaces d'abastir mercats més amplis. Aquesta podia haver estat la conclusió d'un plantejament racional de la xarxa ferroviària, i concretament del projecte en qüestió.

A la vista del material objecte d'anàlisi, penso que es poden copsar els estímuls que van moure a endegar el projecte a dos sectors molt concrets. D'una

---

27. AMT, "Crònica Targarina", 22-VIII-1931

28. MARTINEZ CUADRADO, M.: *La burguesía conservadora*, p.169

banda, Tàrraga i els capdavanters del comerç, aplegats a l'entorn de la Cambra de Comerç; i, de l'altra, els grans propietaris de l'Urgell.

L'objectiu de Tàrraga sembla clar: conquerir l'hegemonia comarcal potenciant el comerç, tant dels productes que arribarien dels pobles, com del comerç generat per l'afluència de compradors que es podrien abastir del mercat local; i a més, aconseguir la implantació d'indústries dins el seu terme municipal, més pobre agrícolament parlant, i així desenvolupar globalment totes les seves possibilitats econòmiques.

Pels propietaris, l'interès estava en el millorament de la sortida dels seus productes, la qual cosa influïa directament en la producció i en la capacitat d'augmentar-la en rendiments i qualitat. I també en el guany que suposa l'expropiació de les seves terres.

I en el cas dels propietaris menors, els diners de l'expropiació una cotització més alta de les terres millor comunicades.

A banda del problema polític que suposà perdre la Mancomunitat i, amb ella, la possibilitat de resoldre les dificultats amb una visió més qualificada sobre la situació de les terres catalanes, considero que altres obstacles impediren la realització del projecte<sup>29</sup>.

L'obra arribava amb un gran retard, ja que línies de similar traçat i moviment circulaven des de mitjan S.XIX, i ara les necessitats ja no eren les mateixes. La millora del transport per carretera feia que s'imposés progressivament al ferrocarril, sobretot perquè ell necessitava una infraestructura molt més cara i complexa, i per tant era menys competitiu davant el sistema que intentava subsistir.

A més a més, no podem oblidar la lentitud en la tramitació del projecte, que havia durat aproximadament des del 1917 al 1930. Mentre hi havia pobles entusiastes, d'altres retardaven llurs decisions i diligències fins exasperar els promotors, i d'altres anaren abandonant. Tot plegat, entre les dificultats de caire polític i la pròpia dinàmica en la resolució dels tràmits del projecte féu que aquest anés morint entre el desencís per causes polítiques i burocràtiques i el refredament generalitzat.

---

29. Em refereixo a la secular incongruència dels projectes centralistes de cara a Catalunya. Jaume Alzina, des d'una òptica coetània a l'afer objecte d'estudi diu: "...precisament, si Catalunya presenta tantes llacunes és a causa d'haver-se vist durant tant temps organitzada, si us plau per força, segons un pla provincià... era impossible que tinguessin res a veure, Barcelona i les seves comarques amb les gironines, lleidetanen o tarraconines, ni administrativament, ni econòmicament ni política." *L'economia de la Catalunya autònoma*, Barcelona 1933.

## Apèndix

Conferència.

*Donada el dia 19 de juny de 1919 per D.E. TERRADAS a la Casa de la Vila de TARREGA, sobre la construcció d'un ferrocarril econòmic*

### PRIMERA PART

*Ferrocarrils del pla general de secundaris que interessin l'Urgell i especialment Tàrraga. Lleis dels ferrocarrils secundaris. El ferrocarril de Balaguer a Tàrraga i la seva perllongació. Xarxa de ferrocarril creuant el Baix Urgell.*

En el pla general vigent de Ferrocarrils secundaris figuren les següents línies d'interès per a l'Urgell:

De Tarragona a Valls, Sta. Coloma de Queralt i Cervera.

Cervera - Ponts i la Seu d'Urgell  
Sta. Coloma - Igualada  
Balaguer - Artesa - Ponts  
Tamarit - Balaguer

Aquestes línies, cas de construir-se, gaudeixen de la garantia d'interès del 5% sobre el capital de primera fàbrica. Això significa:

Suposem que el cost del ferrocarril sigui 100  
Que els productes bruts siguin 8  
Que les despeses d'explotació siguin 4,5  
La diferència de  $8 - 4,5 = 3,5$  no paga l'interès 5  
L'Estat abona  $5 - 3,5 = 1,5$

L'Urgell poseeix el ferrocarril de Mollerusa a Balaguer.

També tindrà el Noguera Pallaresa.

Però com que les activitats agrícoles de la comarca creixen contínuament, necessita un mecanisme nou que li permeti intensificar el transport.

Per altra part, Tàrraga és potser la porta de sortida més gran dels fruits de l'Urgell. Plena de vida, té desigs de conservar els avantatges que la seva situació, i més especialment el treball dels seus fills, li han proporcionat.

La idea d'un ferrocarril secundari d'interès agrícola ha estat iniciativa d'uns i altres, dels urgellesos i dels fills de Tàrraga.

Aquest ferrocarril construït econòmicament, recolliria els fruits al llarg de les poblacions de Balaguer, Belcaire, Castellserà, Puliola, Tornabous, Boldú etc.



Molls i magatzems a les estacions regularien el transport directe a Tàrrrega.

Els grans propietaris i les poblacions veïnes d'Ibars, Barbens i Linyola podrien carregar dins de casa seva mateix i fer arribar els vagons a la via general, per vies d'accés.

Un cop els fruits a Tàrrrega tindrien accés a la via del Nord.

Però Tàrrrega, previsor, ha comprès les dificultats inherents al trànsit de la via i estima que tan sols pot resoldre-les adequadament la continuació del ferrocarril per Verdú, Ciutadilla, Guimerà, Vallfogona, i escalant les fonts del Corp a l'alçada de Raurich, arribar a Santa Coloma de Queralt, que és el nus de la comunicació amb el port de Tarragona i l'enllaç amb el ferrocarril d'Igualada que li obre l'accés a la capital de Catalunya.

Així el ferrocarril en projecte tindria dues parts de llargada semblant, 34 quilòmetres, al bell mig dels quals es trobaria Tàrrrega.

Un cop construïda la línia de sortida per Tàrrrega, la perllongació del ferrocarril de Balaguer a Mollerusa aniria probablement a buscar la sortida per Santa Coloma de Queralt, no gaire lluny de Tàrrrega. I aquesta perllongació clouria el circuit de circumval·lació de la xarxa fèrria de l'Urgell, xarxa que cobriria l'àrea de regadiu a la manera com avui la creuen els canals i recs.

I en aquest futur que no s'albira llunyà, cobert l'Urgell de via electrificada per on circulin tramvies i trens de càrrega, multiplicant el transport i la vida de relació, ¿com no ha d'arribar a ser la joia millor i l'orgull més legítim de la terra catalana, l'exemple que retreuran les terres forasteres? Exuberant de fruits i d'activitat, plena d'indústries de transformació, amb el valor de les pedreres i les mines, exportant cada any més i més fruit... quina satisfacció de veure-la així, créixer en abundor i riquesa, penyora de l'esforç de la previsió i de la intel·ligència! I amb quanta glòria la generació actual mostrarà a la futura l'abast del sacrifici que haurà realitzat per el seu bé!

## SEGONA PART

*De la garantia d'interès en ferrocarrils que no estan inclosos en pla de ferrocarrils secundaris. De l'obtenció del capital en empreses carrilaires. Fiances. Dificultats.*

Encara que el ferrocarril de Balaguer a Santa Coloma per Tàrrrega no està inclòs en el pla assenyalat en la Llei de 26 de març de 1908 reformada per la de febrer de 1912, pot no obstant quedar-hi, en virtut de l'article 16 que diu:

“A instancias de las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados y previa audiencia del Consejo de Obras Públicas, podrá el Gobierno adicionar al plan de ferrocarriles secundarios aquellas líneas de interés regional o local que pueden establecerse sin perjuicio de los ya incluidos en el plan citado o de los reversibles al Estado que estuvieran en explotación, siempre que la

corporación que solicite la inclusión se comprometa a sufragar la tercera parte por lo menos del importe de la garantía de interés que por virtud de esta ley se concede, entendiéndose que el Estado sólo quedará obligado en estos casos al pago de las dos terceras partes de la citada garantía”.

El mecanisme per al finançament del ferrocarril és el següent.

El valor del ferrocarril estimat en un pressupost d'estudis i acceptat per l'Estat sigui, per exemple, 100.

El valor real, un cop fet, pot no ser igual. Si és més petit, per exemple 80, l'Estat no dona garantia més que de 80. Si és més gran de 100 l'Estat no en vol saber res.

Això representa un risc.

Els constructors per eludir-lo procuren: primer, que l'Estat les accepti una xifra elevada com a capital de primera fàbrica; i segon, amagar-li els comptes, amb la qual cosa guanyen la diferència entre el cost nominal i real i que l'Estat ofereixi garantia d'aquesta diferència que no ha estat desemborsada.

La segona dificultat i el risc que n'és la conseqüència es raonen així:

L'exploració té unes despeses determinades: carbó, oli, reparacions, personal, material inútil, etc. L'Estat admet que això es pot calcular segons una fórmula i que qualssevol que siguin les circumstàncies (encara que, per exemple, el carbó pugi de preu) l'exploració no passa de gastar el que diu la fórmula. Com que la realitat pot no avenir-s'hi, si hi ha diferència en dèficit per l'explorant, ell sol n'és responsable. És a dir, si l'Estat admet que hi ha una despesa de 4,5 i, en realitat, és de 6, la diferència (1,5) és una pèrdua del que té cura de l'exploració. L'explorant té així més interès a fer ben feta la construcció, per reduir despeses de material.

La tercera dificultat és la d'obtenir diners. Les empreses de ferrocarrils necessiten molts diners. I els diners es fan pagar. És a dir, en empreses que tenen un cert risc com els que hem acabat de veure, demanen un interès elevat.

L'interès del 5% no és prou per cridar el capital.

Tot això fa evident la conclusió que segueix.

Es precis que els ferrocarrils secundaris siguin construïts a base de:

1. Un capital en accions subscrits en efectiu pels particulars, Municipis, Diputacions i Mancomunitat, els quals estaran a les resultes de l'exploració tota vegada que estan a recollir-ne els beneficis que el nou medi de transport proporciona com a tal, sigui per baixar el preu de tonelada quilòmetre, sigui per donar abast, sigui, en fi, per augment general de riquesa.

2. Un capital en obligacions a garantir amb la part construïda amb l'altre capital, obligacions que poden col·locar-se entre els banquers locals o de les grans urbs, comptant que aquests les repartiran entre els seus clients amb el descompte corresponent a l'operació.



A Catalunya és convenient, en un primer estudi, comptar amb un interès del 7% per imposar aquesta classe de paper.

Els accionistes tenen interès a promoure la propietat del ferrocarril, a utilitzar-lo i fiscalitzar-lo, i aquest interès és la major garantia que les accions tindrien un rendiment cada cop més elevat.

En una explotació ben conduïda les accions permeten distribuir dividendes i els guanys poden tenir aleshores una doble font. La directa de la facilitat, barator i rapidesa del transport, la indirecta de l'interès líquid, un cop pagades les despeses d'explotació, la hipoteca dels obligacionistes i ja constituït el fons de reserva.

Quant ha de pujar la part en accions i quant la part d'obligacions? La seguretat més elemental exigeix passar del terç en la primera. D'acord amb el que s'ha fet en altres països pot fixar-se en un 40% la part d'accions i en un 60% la resta, descomptant el valor de l'expropiació.

### TERCERA PART

*Cost aproximat dels ferrocarrils de Balaguer a Tàrrega i de Tàrrega a Santa Coloma. Id. dels ramals.*

Avui no és pot tenir la pretensió de donar amb exactitud el preu del cost del ferrocarril. Els números que es donen més avall com a base dels càlculs són obtinguts a partir d'una ràpida inspecció ocular del terreny, tenin en compte les obres de fàbrica, el moviment de terres i el cost de ferrocarrils similars fets abans de la guerra.

Pel ferrocarril de Balaguer a Tàrrega, sense comptar l'expropiació, el quilòmetre costaria probablement de 20.000 a 25.000 duros.

Els 34 quilòmetres, de 680.000 a 850.000 duros.

Se suposa reduïda l'explanació al mínim, carrils de 20 quilograms (els trens carregaran principalment alfals), 40 centímetres de gruix de balast, travesses de 1,70 cada 0,80 metres i les estacions reduïdes al moll i al cobert de dipòsit.

Pels 12 quilòmetres de via suplementària per a ús de Linyola, Granja San Vicenç, Castell del Remei, Ibars i Barbens, de 240.000 a 300.000 duros.

Si el ferrocarril, arribant a Tàrrega, seguís cap a Cervera, els 12 quilòmetres vorejant pel riu poden estimar-se en 300.000 duros sempre sense contar-hi l'expropiació.

Finalment el ferrocarril de Tàrrega a Santa Coloma deu comptar-se com a mínim a raó de 50.000 duros per quilòmetre, la qual cosa fa 1.700.000 duros

L'Estat no ofereix garantia per l'excedent sobre 50.000 duros per quilòmetre, la qual cosa constitueix un quart risc que s'ha d'afegir als tres assenyalats abans. Aquest risc és important perquè pot dificultar una construcció a consciència que



facilités l'exploració, i fa gairebé impossible pensar en l'electrificació que augmenta tant la capacitat de transport i fa possible el tranvia interurbà que pren i deixa el passatger a l'interior de les poblacions per on passa.

Això no obstant, el tros més difícil d'aquest ferrocarril té, per a la part de l'Urgell situada a la esquerra de la via del Nord, tant d'interès com per a l'altre, i és d'esperar que les poblacions situades en aquella contribueixin amb el seu esforç a l'execució de l'obra necessària a tots per igual.

## QUARTA PART

### *De l'emprèstit a fer. De la distribució de la part contributiva.*

Per obtenir la quantitat necessària per construir un tros determinat de ferrocarril, per exemple de Balaguer a Tàrrega, es necessària, d'acord amb el que ha estat exposat més amunt, la constitució d'un capital en accions o cèdules per valor del 40% del capital de primera fàbrica, sense comptar les expropiacions.

Aquest capital que és numerari i hauria d'estar disponible al moment de començar la construcció és de 272.000 a 340.000 duros.

Aquest capital efectiu té els avantatges següents:

1. Fa possible la construcció del ferrocarril.
2. Pot donar interessos elevats, de més del 5% si, com és d'esperar, resolt el sacrifici del primer moment, la comarca prem l'interès que mereix en el ferrocarril.
3. Permet abaratir les tarifes de transport i facilitar la sortida dels fruits.

A més del numerari, en la constitució del capital de primera fàbrica entrarà una part en aportació, pagable en accions o cèdules pel seu valor degudament estimat. Així per exemple el propietari que veu alienada una petita part de la finca pel trànsit del ferrocarril rep en compensació accions que li donaran dret a la participació en els beneficis, sense comptar amb l'avantatge que amb una petita despesa podria disposar l'explanació de manera que fos àdhuc possible carregar en ella mateixa els fruits que destini a l'exportació.

El capital accions té, doncs, dues parts. Una en efectiu que ha de ésser bestreta en moneda. I una altra en aportació que representarà el valor de les propietats i en la qual es pot incloure també tota mena de treball que faciliti la construcció, o material adequat tal com grava, ciment, sorra, maons, pedra, jornals de treball, terra per a terraplens, transports dins al terme municipal, etc.

El capital reconegut com de primera fàbrica és així la suma del capital numerari en accions, del capital o aportació en accions i del capital en obliga-

cions.

Qualsevol aportació en material permet reduir el capital en accions numerari pel valor de l'aportació o millor el d'obligacions i n'amortiza el nombre possible o en redueix l'emissió.

El capital en obligacions valdria de 400.000 a 500.000 duros

La Mancomunitat, d'acord amb els banquers locals i de Barcelona, s'ocuparia de l'emprèstic pel qual possiblement, en el cas més desfavorable no caldria, passar del 7% de interès, tot comptat: agi i amortització.

## CINQUENA PART

*Del mecanisme de l'explotació. (Part de finances).*

Sigui P el producte brut que dona l'explotació del tren. Ademetem que les despeses totals d'explotació incloent-hi el pagament dels interessos i l'amortització als obligacionistes valgui

0,75 P

La resta, o sigui

0,25 P

s'ha de repartir entre

1. La formació d'un fons de reserva.
2. Repartiment dels dividendes.

Per fer un càlcul superficial del valor dels dividendes possibles, admetren un trànsit de 300 tones diàries, que per 15 quilòmetres com a terme del recorregut fan

4,500 tones per quilòmetre diàries

Al preu de 0,25 la tona per quilòmetre fan

1.100 pessetes

En 300 dies

330.000 pessetes l'any

Ademetem un passatge de 70 viatgers diaris entre un i altre sentit, a 0,08 pessetes pels 15 quilòmetres de recorregut mig, fa diàriament 84 pessetes. A l'any són

30.240 pessetes

Total 360.000 “

Que és el valor que abans s'ha anomenat P.

Amb una despesa de 3/4 queden líquides

90.000 pessetes

Aquests 18.000 duros representen el 5% d'interès d'un capital de 360.000 duros

Destinant-ne 20.000 a fons de reserva, queden 340.000 duros assegurats al 5%, que és l'import màxim assenyalat abans per la part d'accions.

Això suposa condicions d'explotació que no serien probablement assolides sinó al cap d'uns quants anys. A més, el càlcul fa referència al troç de ferrocarril de Balaguer a Tàrraga solament. Però hi ha, com a contrapartida favorable, l'assegurança del 2/3 de l'interès que l'Estat garantitza i del 1/3 remanent del qual podria respondre la Mancomunitat en les condicions que s'indicaran més endavant.

## SISENA PART

### *Del mode d'aplegar el capital numerari en accions.*

Pot repeti-se el que s'ha emprat amb èxit en altres països. Es procedeix al nomenament d'una ponència integrada pels elements més prestigiosos de la comarca i de més entusiasme pel ferrocarril, entrant-hi també un o dos representants de cada municipi. Aquesta ponència, en contacte íntim amb els enginyers de la secció de ferrocarrils de la Mancomunitat, estudia el repartiment possible entre interessats i municipis, i examina els oferiments i aportacions.

Els municipis que tenen les majors dificultats per obtenir capital, poden fer una operació de crèdit a base d'un emprèstit amb una banca local. Aquest emprèstit pot tenir per garantia les contribucions a imposar per a augment de riquesa i que la llei actual permet, així com també el cobrament d'una determinada taxa durant uns anys per la càrrega i descàrrega o emmagatzematge. Com aquest emprèstit seria amortitzat un cop transcorreguts uns quants anys, al capdevall el municipi fora propietari sense gravamen de les accions adquirides, i això constituïria les primícies d'una hisenda municipal susceptible de proporcionar ingressos propis als Ajuntaments.

## SETENA PART

### *De l'ajuda de la Mancomunitat.*

Essent-ne tan sols un modestíssim funcionari i no parlant per delegació del Consell, avançaré solament el que, en el meu criteri, podria sol·licitar-se d'acord amb les bases del concurs obert per a l'execució del pla de ferrocarrils.

La Mancomunitat faria els estudis del ferrocarril.

Aportaria la fiança de subhasta.

S'ocuparia de la construcció.

S'ocuparia de l'explotació.



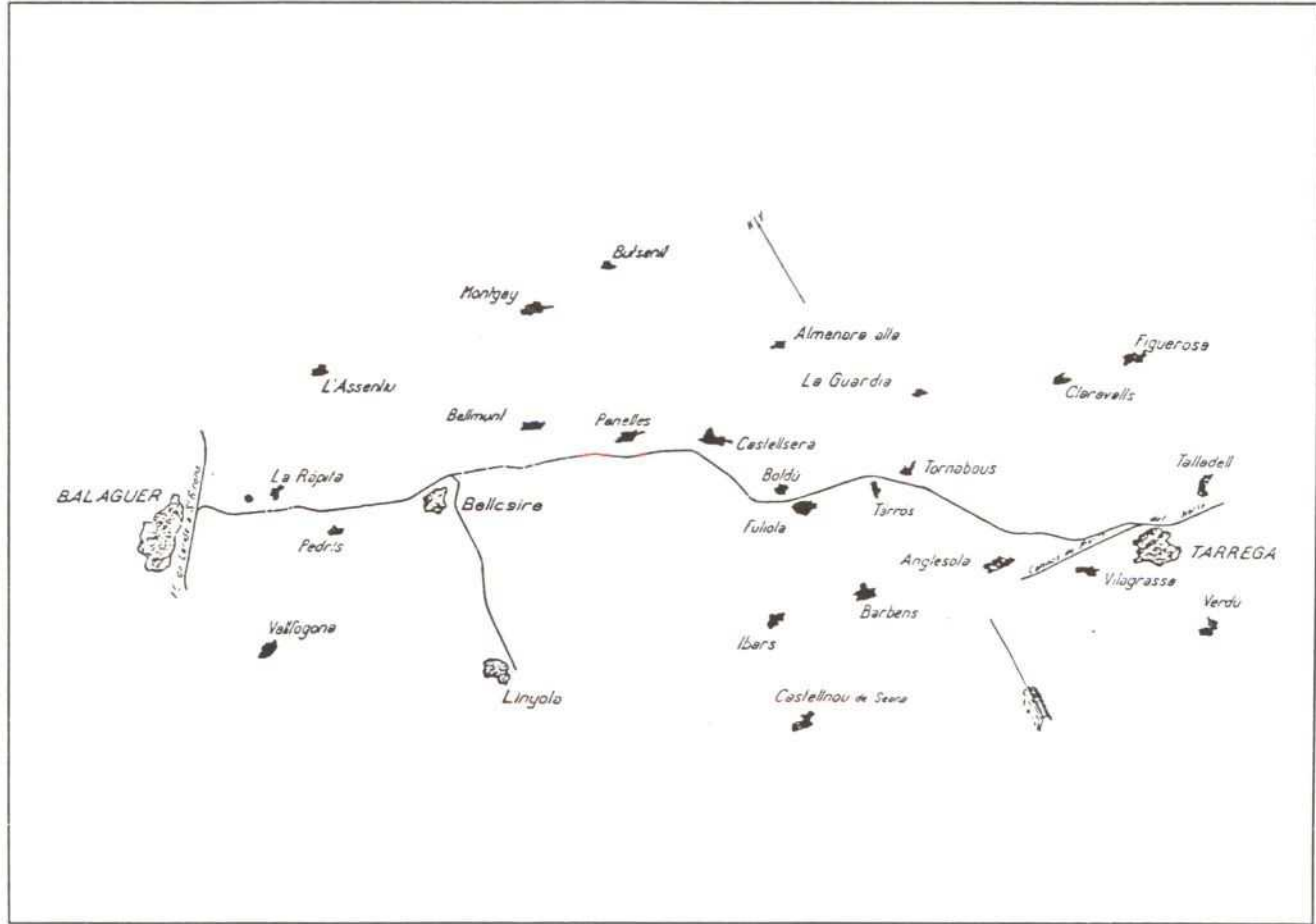
Respondria del 1/3 de garantia d'interès que l'Estat exigeix amb la garantia que, si el marge d'ingrés que representa els 2/3 que l'Estat assegura permet repartir als accionistes dividends del 2% o més, les subvencions de la Mancomunitat es considerarien capitalitzades al mateix interès general i gaudirien dels avantatges la resta dels accionistes.

La Mancomunitat tractaria probablement amb la Diputació de Lleida de l'ajuda que hauria de prestar-li per contribuir a les garanties assenyalades.

En cas de construir-se el ferrocarril de Tàrraga a Santa Coloma, interessaria la part proporcional a la Diputació de Tarragona.

QUADRE I

NOM DE L'ESTACIO	POBLES A QUE SERVEIX	POB. TOTAL SERVIDA	NOMBRE PROBABLE DE VIATGERS	TONES ANYALS A	
				TARREGA	BALAGUER
TARREGA	La comarca de les Garigues. La de Sta. Coloma i de Barcelona en direcció a Balaguer i l'alta muntanya.	10.000	30.000		20.000
ANGLESOLA	Anglesola i Vilagrasa	2.000	7.000		5.000
TORNABOUS	Tornabous, Barbens, Claravalls i masies.	2.500	15.000	7.500	2.000
TARROS	Tarròs i masies.	600	5.000	3.000	1.000
FULIOLA	Fuliola, Boldú, La Guardia i Ibars.	3.000	20.000	9.500	2.500
CASTELLSERA	Castellserà, Agramunt, la serra d'Almenara i masies.	4.000	28.000	6.500	1.500
PENELLES	Penelles i Bellmunt.	2.500	8.000	6.000	2.000
CASA FOLCH	Masies i nombroses grans finques agrícoles i Linyola (ramal).	4.500	18.000		
BELLCALIRE	Belcalire i masies.	2.000	12.000	6.000	3.000
EL PEDRIS- LA RAPITA	El Pedris, La Ràpita i masies.	1.500	5.000	3.000	2.000
BALAGUER	Balaguer, la Conca del Segre i l'alta muntanya de Lleida.	12.000	40.000	30.000	



Ferrocarril Tàrrrega-Balaguer amb Ramal a Linyola