

URTX

E L FERROCARRIL A GUIMERÀ: L'OPORTUNITAT PERDUDA

Miquel Àngel Farré i Targa

EL FERROCARRIL A GUIMERÀ: L'OPORTUNITAT PERDUDA

**Miquel Àngel
Farré i Targa**
Tècnic arxiver

Quantes vegades hem sentit els guimeranencs que per Guimerà havia de passar el tren? Que hi havia de fantasia o realitat en aquelles paraules dels nostres padrins quan deien que pel poble passaria una via fèrria i, fins i tot, tindria una estació? Hi havia un projecte viable? Quin va ser el paper de l'ajuntament? I per què no es va dur a terme?

El present article intenta donar respostes a aquestes preguntes i, alhora, fer palesa la preocupació del poble de Guimerà, des de la segona meitat del segle XIX, per l'estat i la millora de les comunicacions. El disposar d'adequades vies de comunicació era fonamental per a assolir el desitjat progrés econòmic. L'ajuntament, sabedor del seu paper i vetllant per l'interès comú, exercí de promotor i canalitzador dels projectes d'infraestructura necessaris que asseguressin un camí més planer cap al futur.

Guimerà en els segles XVII i XVIII

La societat de la època moderna no era suficientment madura per fer un salt endavant cap un nou sistema socio-econòmic que possibilités el progrés dels pobles. Es mantenien els vells usos i costums i les servituds, els delmes escuraven les migrades economies dels pagesos i les males collites i epidèmies sovint feien estralls en el conjunt de la població. També tot un seguit de conflictes, com ara la guerra dels Segadors o la de Successió, sembraren la inestabilitat en molts moments. Davant aquest panorama era invivable un canvi profund en les estructures econòmiques i socials que posés les bases per a una societat millor. Només es produïen revifades econòmiques i demogràfiques en moments de bonança política i social, si bé sols eren producte de la conjuntura del moment.

Ben entrat el segle XVIII, arreu del Principat, s'inicia un llarg període d'estabilitat que possibilita un fort creixement econòmic i social lligat a un substancial increment de població xifrat globalment en un 115%.

La població de Guimerà augmentà espectacularment entre l'any 1716 i el 1787, passant de 444 a 1.246 habitants, el que suposa un increment del 180%. Aquesta explosió demogràfica va endegar transformacions en la agricultura, en el creixement urbà i, també, en el cor de la societat. L'augment de població comportà, a més, una major demanda de productes bàsics i el creixement dels mercats i, alhora, una abundància de mà d'obra que afavorí el desermar moltes terres i la plantació d'olivers i vinyes. D'aquesta manera augmentà la producció i la circulació de productes. El poble també s'engrandí en aquesta centúria. Es construïen cases fora muralles, cap el Raval, el carrer Sant Jordi i en direcció al riu, alhora que s'amplien i transformen els temples amb una important participació de l'ajuntament.

Amb aquesta perspectiva Guimerà encarava el final de segle XVIII sense albirar el que li preparava el futur.

Els segles XIX i XX: Les comunicacions com a via de progrés

La guerra del Francès obre un nou parèntesi d'inestabilitat que tindrà continuïtat amb les guerres carlines. Les idees lliberals fructifiquen als anys trenta amb la creació de les províncies, els municipis i l'endegament dels processos desamortitzadors sobre els béns de l'església i les senyories. A partir d'aquest moment, l'ajuntament, hereu de las Universitats medieval i moderna, tindrà àmplies funcions en la vida de la comunitat i haurà, en definitiva, de recollir les inquietuds de la població i resoldre els seus problemes.

Passats aquests temps, a Catalunya i arreu arriben nous temps de prosperitat. El poble de Guimerà progressa en tots els sentits. En el decurs del segle XIX la població oscil·là entre els mil i mil sis-cents habitants, aconseguint el punt més àlgid de la història l'any 1857, amb una xifra de 1.606. En aquell moment Guimerà ocupava, en nombre d'habitants, el quart lloc en la comarca darrera Tàrrrega (3.719), Verdú (2.007) i Bellpuig (1.635).

El poble havia crescut i l'ajuntament havia d'aportar solucions a les necessitats dels seus habitants i fer front amb èxit als nous reptes que se li poguessin presentar. S'incrementà notablement el nombre d'hectàrees de conreu gràcies a l'expansió de la vinya, les plantacions d'oliveres, ametllers i la generalització del sistema de bancals. El nombre d'artesans augmentà davant aquestes necessitats agrícoles i demogràfiques. La creixent producció agrària, diversificada en els productes tradicionals mediterranis, el cereal, el vi i l'oli, va determinar la necessitat de buscar noves vies per poder treure els excedents a altres contrades.

Per a assolir aquest objectiu el principal problema a resoldre era dotar al municipi d'una bona xarxa de comunicacions. Els camins veïnals eren del tot insuficients i no podien cobrir les necessitats dels vilatans. Guimerà vivia molt aïllada i allunyada de la activitat comercial dels centres de mercat més forts. La necessitat de buscar una sortida als excedents obligà a l'ajuntament a treballar en aquest sentit.

Cap a finals de segle, aquesta preocupació es manifesta i reverteix en l'endegament i materialització d'un seguit de projectes que donen una nova perspectiva al futur de Guimerà.

El pla de carreteres provincial dissenyat pel Ministeri de Foment l'any 1865 ja contemplava una carretera que partint de Vinaixa, punt d'enllaç amb la via fèrria, passés per Rocafort de Vallbona, Guimerà, Granyena i arribés a Cervera. Però, per a Guimerà era prioritari el tram fins a Ciutadilla per a poder connectar amb la carretera de Montblanc-Artesa de Segre. El setembre de 1874, la rovina de Santa Tecla va comportar greus conseqüències econòmiques i morals i els ànims dels guimeranencs es refredaren. Malgrat tot, l'entusiasme del poble en aquest projecte rebrotà i fou recollit pel consistori i tractat en sessió extraordinària el 2 de desembre de 1883. El poble decidí sol·licitar a la Diputació la construcció del tram de Guimerà fins a la carretera de Montblanc-Artesa de Segre, contribuint econòmicament i personalment. El 22 de gener de 1891, l'alcalde Francesc d'Asís Rosich Sol-

devila, acompanyat de la resta d'autoritats locals, posà la primera pedra enmig d'una gran multitud.¹ El març de 1894 es donà per acabat aquest tram.

Però, el projecte més il·lusionant i ambiciós que afrontava el poble de Guimerà a finals de segle XIX era, sens dubte, l'arribada del ferrocarril. La seva fructificació obriria les portes al nou segle amb les millors perspectives possibles. La proliferació arreu de projectes de línies de ferrocarrils secundàries alimentà la idea d'una línia de Balaguer a Igualada que passant per Tàrrrega travessaria els pobles de la vall del Corb. Les expectatives econòmiques i socials que ofería el projecte eren immillorables i, sens dubte, els beneficis havien de revertir en el progrés de la comarca en molts aspectes.²

Els estudis de la Societat del Ferrocarril projectaven el pas del tren pel terme de Guimerà pel barranc del Comartal i les partides de les Rabasoles, Comes, Vidielles i Mensa. L'ajuntament de Guimerà, il·lusionat amb l'oportunitat que se li presentava, demanà el 23 de juliol de 1882 a l'empresa ferroviària l'estudi de nous traçats que possibilitessin l'apropament de l'estació al nucli de la població. Les propostes municipals pretenien que el traçat anés per darrera la torre i el campanar, la part baixa de la població o fins i tot pel marge esquerra del Corb.³ Però, el projecte no tirà endavant.

A començaments de segle XX, la preocupació per les comunicacions continuava present en el consistori. Construïda la carretera de Guimerà a Ciutadilla era necessari fer-la arribar fins a Santa Coloma de Queralt. L'any 1906 es projecta aquesta carretera encara que tardà uns anys la seva construcció.

El tema del ferrocarril, però, continuava sent prioritari. Després d'uns anys en que el projecte de ferrocarril Balaguer-Igualada quedà guardat en un calaix, l'any 1908 es posà de nou sobre la taula i es reprèn el plantejament inicial.

L'any 1919, un possible canvi de traçat fa trontollar el pas del ferrocarril per Guimerà. Es comença a redactar el projecte Balaguer-Tàrrrega i la continuació per Claravalls i Cervera fins enllaçar amb els ferrocarrils catalans d'Igualada.

Els anys vint comporten noves propostes i alternatives en el traçat del ferrocarril i, també, aires d'incertesa en la resolució del projecte.

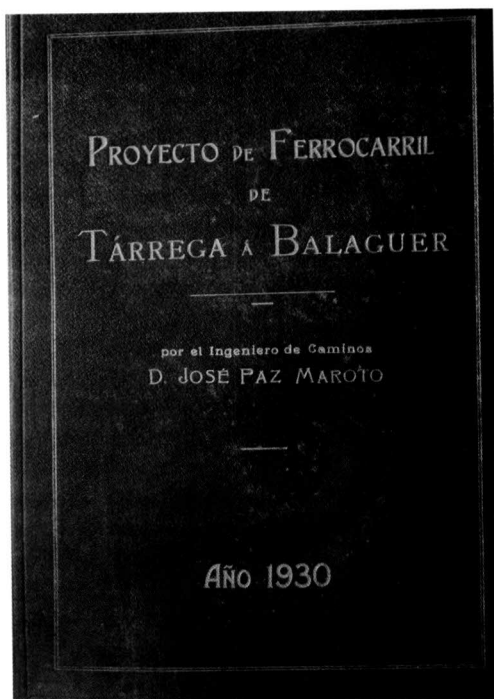
El tram de Balaguer a Tàrrrega semblava prou consolidat. El 25 de juny de 1920, el president de la Mancomunitat de Catalunya i els ajunta-

**Fig. 2.-
Pla de ferrocarrils
proposat per la
Cambra de Comerç
i Indústria de Lleida
l'any 1926**
(Foto: Miquel A. Farré)

ments d'Anglesola, Bellcaire, Castellserà, la Fuliola, Linyola, les Penelles, Tàrrega i Tornabous van presentar una instància demanant la inclusió de la línia de Tàrrega a Balaguer al pla de ferrocarrils secundaris. Més d'un any després, en la sessió del 24 de novembre de 1921, l'ajuntament de Tàrrega fa públic que el Director General d'Obres Públiques havia estudiat el projecte, l'havia acceptat, l'havia presentat al rei i aquest l'havia aprovat.⁴ El projecte definitiu, però, no va arribar fins l'any 1930 de mans de l'enginyer de camins D. José Paz Maroto (fig. 1).⁵

Malgrat que la prolongació de la línia fins a Igualada per Cervera semblava ja decidida, l'entusiasme del poble de Guimerà no va decaure. L'any 1924 es treballa en la possibilitat d'unir Mollerussa i Igualada per la vall del Corb com a prolongació del tram Balaguer-Mollerussa. L'ajuntament veia factible el pas del tren i l'aixecament d'una estació, que permetria a la població i pobles de la rodalia exportar cereals, vins, olives, palles, fustes i carbons, importar adobs materials per a la construcció i articles industrials, i facilitar el trànsit de viatgers que es calculava serien més de dotze mil anuals.⁶ Els grans propietaris ja es fregaven les mans.

La Cambra de Comerç de Lleida, l'any 1926, recolzava també la desitjada línia Balaguer-Tàrrega i plantejava, a més, una segona que uniria Lleida amb Igualada per Torregrossa, Puiggròs, Arbeca i Belianes, punt de enllaç amb la via que vindria de Balaguer, remuntant el curs del Corb pels termes de Maldà, Rocafort, Nalec, Guimerà i Llorac, fins arribar a Aguiló i, posteriorment, a Igualada (fig. 2).⁷



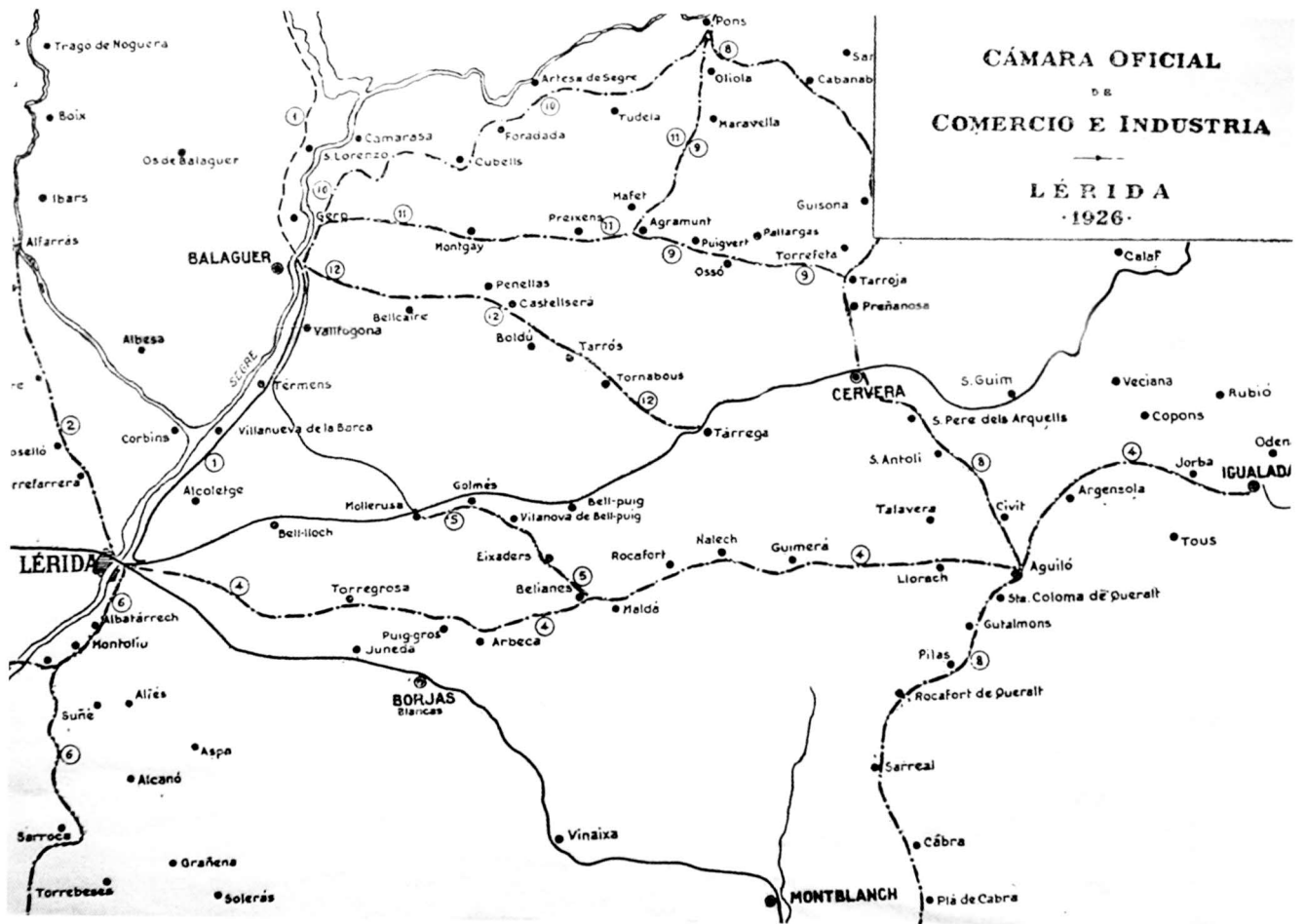
**Fig. 1.- Projecte
de ferrocarril
Tàrrega-Balaguer
de l'any 1930**
(Foto: Miquel A. Farré)

Els anys 1929 i 1930 foren determinants en les negociacions. El 2 d'agost de 1929 es presentà la sol·licitud de concessió del projecte de *Ferrocarril directe Barcelona a Bilbao ancho normal via doble a tracció electrica* al ministeri de Foment. L'1 d'octubre la Comissió Gestora del projecte de ferrocarril de Barcelona a Bilbao, davant la petició de l'ajuntament de Santa Coloma de Queralt, va visitar el terreny per a estudiar el traçat per Santa Coloma, Guimerà, Verdú i Tàrrega, enlloc del de Cervera. La consciència dels beneficis que comportaria la consolidació del projecte mobilitzà els ajuntaments dels pobles afectats pel traçat. Es convoquen reunions a Tàrrega, Vallfogona de riu Corb i Santa Coloma de Queralt per a reconduir el tema.

El 5 de gener de 1930, D. Juan Baldomà, apoderat de la Comissió Gestora, va exposar el projecte en una conferència al teatre Goya de Barcelona, el seu cost i la manera de finançar-ho. A l'acte hi assistí un regidor de l'ajuntament de Guimerà, en Ramon Roig, el qual, a la seva tornada, es mostrà molt optimista respecte a l'execució del projecte, donada la nodrida representació de distingits membres de la banca de Barcelona. El 22 de març de 1930, el consistori, disposat a fer els esforços necessaris, redactà un acta de bones intencions i la traslladà a la Comissió Gestora del Ferrocarril.⁸ L'ajuntament, conscient que es tractava d'una obra d'interès públic, s'obligà a promoure la seva construcció i a col·laborar en les actes de cessió i expropiació dels terrenys afectats pel pas de la línia. En contrapartida i per l'interès comú es demanava que la línia fèrria travessés la població per la vessant esquerra del riu Corb, o sigui per la part de migdia davant del poble, i s'aixequés l'estació el més prop possible del nucli de població.

Semblava que donat l'interès general s'arribaria a un acord definitiu, però finalment el projecte es desestimà. El desgast polític del règim fou un factor determinant, juntament a una manca d'interès dels sectors dirigents i de diners a les arques de l'estat. Hi hagué també pressions i interessos que es van moure per l'ombra i que van acompanyar a una lenta tramitació del projecte.⁹

Els pobles de la vall del Corb havien perdut el tren del progrés i Guimerà la seva gran oportunitat històrica. Quin Guimerà hauríem heretat si hagués fructificat aquest projecte?



PLAN DE FERROCARRILES DE LA PROVINCIA DE LÉRIDA

Signos convencionales

- Ferrocarriles en explotación. *Via ancha.*
- " " " *Via estrecha.*
- - - - - Ferrocarriles que se solicitan.

- ① Llerida a Saint-Girons. (*en construcción*)
- ② Llerida a Les (Valle de Arán) por el Ribagorzana. *Via estrecha.*
- ③ Ramal del anterior, de Luzás a Campo (Valle de Benasque). *Via estrecha.*
- ④ Llerida a Igualada (continuación del de Igualada a Barcelona.) *Via estrecha.*
- ⑤ Ramal del anterior, de Belianes a Mollerusa (enlace con el de Mollerusa a Balaguer.) *Via estrecha.*
- ⑥ Llerida al Mediterráneo, por Gandesa y Tortosa.
- ⑦ Llerida a Teruel, por Fraga, Caspe y Alcañiz.
- ⑧ Tarragona a Pons, por Cervera.
- ⑨ Variante del anterior.
- ⑩ Balaguer a Puigcerdá, por Pons y Seo de Urgel. (enlace con la via Ax a Ripoll)
- ⑪ Variante del anterior.
- ⑫ Tárrega a Balaguer.
- ⑬ Basella a La Baells, por Solsona y Berga. (enlace con la via Manresa a Guardiola)
- ⑭ Manresa a Solsona, por Suria y Cardona. *Via estrecha.*
- ⑮ Ainsa (Boltaña) a Barbastro
- ⑯ Selva a Fraga

Annex 1

Guimerà. 1891, 22 de gener.

Sessió extraordinària de l'ajuntament referent a la col·locació de la primera pedra de la carretera que sortint de Guimerà enllaçarà amb la de Montblanc a Artesa de Segre.

En la villa de Guimerà a veintidos de enero de mil ochocientos noventiuno reunidos a las cuatro de la tarde el ayuntamiento en la casa consistorial compuesta de los señores concejales que al margen se expresan, en sesión pública y extraordinaria bajo la presidencia del señor alcalde D. Francisco de Asis Rosich Soldevila, con asistencia de las autoridades eclesiásticas y judicial de este término cuyos nombres también se relacionan al margen y un numeroso concurso de vecinos, el señor presidente expuso que había llegado el momento de que esta villa solemnizase de una manera ostensible la inauguración del camino vecinal en proyecto desde esta villa hasta la carretera de Montblanch a Artesa, cuyo expediente había sido resuelto favorablemente por la Excelentísima Diputación provincial proponiendo se colocase una piedra con la fecha de hoy en el punto donde deben empezarse los trabajos o sea en la parte acá de la arista izquierda del puente que atraviesa el río Corp, para perpetuar la memoria de día tan señalado. Aprobese por unanimidad la proposición del señor alcalde y acto seguido en comitiva se dirigieron al lugar indicado todos los señores presentes, precedidos del cuerpo de somaten de esta villa bajo el mando de su cabo D. Francisco de Asis Rosich Bori, de la Sociedad de San Antonio cuyos socios montados en enfargados mulos, llevaban enhiesto un hermoso pendon custodiando la piedra labrada que debe fijarse en el punto indicado siguiendo la acreditada orquesta que dirige D. Pablo Moné de Verdú y detrás de las autoridades un numeroso concurso de vecinos y forasteros. Llegados al punto señalado el señor alcalde dispuso que por el infraescrito secretario se diese lectura del oficio del Il. Sor. Gobernador Civil trasladando el acuerdo de la Excelentísima Diputación de la provincia de fecha siete del actual concediendo la subvención del 40 % de la obra y además el acuerdo de este ayuntamiento y mayores contribuyentes solicitando la obra. Luego en una botella de cristal se cerró una acta cuyo tenor literal es como sigue:

En lo día vint y dos de janer de mil vuitcents noranta hu, reunits en lo lloch vulgarment nomenat Portal del Hortalé, lo Sor. Alcalde de la vila en Francesch Rosich Soldevila, ab

l'Ajuntament en Corporació quals noms van relacionats al marge, lo Sor. Rector de la Parroquia En Ramon Capdevila, lo suplent del jutge en Joseph Boleda, lo fiscal municipal en Joan Llorc y lo suplent en Gregori Farré, fixaren en aquest lloch per a perpetua memoria, una pedra quadrangular de nou palms d'alsada y set quarts d'ample, ab la inscripció: 22 de janer 1891 . Per commemorar la inauguració de la obra de la carretera que partint d'aquest lloch termina a la general de Montblanch a Artesa qual sexanta per cent de son cost deu esser pagada per los vehins y lo quaranta per cent restant lo subvenciona la Exma. Diputació de Lleyda.

Asisti al acte lo Sometent de la vila comandat per son cabo En Francesch Rosich Bori, la Societat de traginers de Sant Antoni, que de temps immemorial ve celebrant en aquesta diada ab inusitada pompa la festa a son Patró y un nombrós consens de vehins que ab ver entusiasme esperan veure realisada tan important via de comunicació. Presenciaren també aquesta solemnitat molts forasters de les poblacions comarcanes, vinguts ab motiu de la festa major que anyalment celebra la vila a San Sebastiá, los días 20 y 21 del present mes, donant major lluhiment al acte la musica de Verdú dirigida per l'entes profesor lo Pau Monné d'Anglesola.

Vulga Deu que la realisació de la obra projectada serveixi per la major prosperitat dels interesos morals y materials dels presents y veniders habitants de aquesta vila de Guimerà.

Redactada y llegida aquesta acta en alta veu per lo secretari del Ajuntament fou firmada y sellada amb llurs acostumats sellos per las esmentadas autoritats com també per molts concurrents que foren invitats, se posá dins una ampolla de cristall que despres de lacrada se colocá baix la pedra commemorativa als sempre agradables acords de la tradicional marcha real, de una nutrida salva de disparos del somatent y del indescriptible entusiasme dels concurrents.

Acto seguido el Ayuntamiento regreso a la Casa Consistorial seguido de una numerosa concurrencia. Llegados al salon de sesiones el Sor. Alcalde tomó la palabra y después de dar las gracias a los concurrentes propuso que las obras del camino vecinal en proyecto se hiciesen por administracion, de conformidad a los acuerdos tomados en sesión de primero noviembre proximo pasado y en especial los señalados con los numeros 7º y 12º por la junta municipal y gran mayoría de

contribuyentes , cuya proposición fue aceptada por unanimidad acordándose dar desde luego principio á los trabajos nombrándose una comisión compuesta de los Sres que forman la de rectificación de caminos de este termino, para que esten al frente de ellos y al propio tiempo a la Diputación el replanteo de las obras.

Y en este estado le dio por terminada la sesion firmando los Sres concejales y que certifico.

Annex 2

Guimerà. 1882, 23 de juliol.
Sessió extraordinària de l'ajuntament per a estudiar el traçat de la línia fèrria pel terme de Guimerà projectat per la Societat del Ferrocarril i buscar altres alternatives en benefici del poble.

En la villa de Guimerá a los veinte y tres julio de mil ochocientos ochenta y dos: Reunidos el ayuntamiento de la misma y un crecido numero de mayores contribuyentes en sesion extraordinaria bajo la presidencia del señor alcalde Don Francisco de Asis Rosich este señor manifestó que el objeto de la reunion era tratar sobre la cuestión del ferrocarril que se está estudiando por este termino. Espuso a la consideracion de los reunidos lo perjudicial que ha de ser para los intereses de esta poblacion el trazado por el barranco de la Comartal, Rabasoles, Comes, Vidielles y Mensa por lo muy distante que queda el casco de la poblacion que de seguro no baja de tres kilometros además de las dificultades con que se tropezara para el emplazamiento de la Estación; añadió además que esto era cuestion de vida o muerte para esta poblacion y por lo mismo no debía perdonarse medios hasta lograr la aproximación de la linea. Se promovió un entusiasta y animado debate en el que tomaron parte la mayor parte de los concurrentes y por fin despues de larga discusion se vinieron a formular las siguientes conclusiones y acuerdos:

1º Suplican a la Sociedad Ferrocarril de Igualada a Balaguer el estudio de un nuevo trazado que pase por detrás de la torre ó campanar de esta poblacion.

2º Que para el inesperado caso de no ser posible que se estudie otro por la misma margen del rio Corp atravesando la poblacion en su parte inferior o sea Mediodia.

3º Que si tampoco es factible este segundo que se estudie otro por la ladera izquierda del mismo rio Corp atravesando la Estación en frente del puente.

4º Que como agradecimiento a esto y tiempo que se construya cualquiera de dichos tres trazados o se traiga la Estación a menor distancia de un kilometro de la villa se compromete este distrito y en su nombre los abajo firmados a suscribirse por de pronto a la obra por veinte acciones o sea dos mil duros, cediendo ademas gratis los terrenos necesarios y sin perjuicio de imponerse mayores sacrificios para ponerse al nivel de los demás pueblos en caso necesario.

5º Y por fin se nombró por unanimidad una comision para todo lo concerniente a este negocio compuesta del señor alcalde presidente, concejales D. Bautista Rauet, D. José Bergada y mayores contribuyentes D. Agustin Minguella, D. Francisco Pedró y D. José Antonio Mota.

Se dio por terminada la sesion que levantó la presente acta que leida la firman todos los asistentes que saben y por los que nó otros á su ruego.

Annex 3

Guimerà. 1930, 22 de març.
L'ajuntament acorda en sessió extraordinària un seguit de mesures per a afavorir l'arribada del ferrocarril.

Srs. Concurrentes: Alcalde-presidente: Jose Marti Salvado; Concejales: Jose Civit Minguella, Felip Pont Pijuan; Antonio Florensa Piqué, Rafael Castañé Minguell, Francisco Llorca Solanes, Marcos Mota Rauet; Secretario: Luis Cendrós Figuerola.

En la villa de Guimerá a veintidos de marzo de mil novecientos treinta. Previa convocatoria al efecto, se reunió en la Sala Capitular para celebrar sesión extraordinaria el Ayuntamiento Pleno con asistencia de los señores Concejales que se expresan al margen, bajo la presidencia del sr. Alcalde D. Jose Marti Salvadó y siendo las diez y nueve, hora señalada en la convocatoria declaró abierta la sesión.

Acto seguido se dió cuenta del proyecto de "FERROCARRIL DIRECTO BARCELONA A BILBAO ANCHO NORMAL VIA DOBLE A TRACCIÓN ELECTRICA", con solicitud de concesión presentada al Ministerio de Fomento en 2 de Agosto de 1929, cuyo trazado afecta a este termino municipal, en el cual se proyecta construir una estación, el Ayuntamiento en pleno despues de examinado minuciosamente el mencionado proyecto, considerando los beneficios economicos que de su construcción se han de derivar para el municipio y cuantas personas tienen

intereses en el distrito municipal, por la facilidad de comunicaciones que se lograría con Barcelona y Bilbao, que redundaría en una mayor facilidad de colocación de los productos agrícolas e industriales de este pueblo y facilitaría la expansión del mismo, por su directa comunicación con el mar; el mayor valor que obtendrían los precios rústicos y urbanos todos del término, con la mejora representada por la apertura de tan importante vía de comunicación y transporte comercial, y en general teniendo en cuenta que con ella se concretaría aspiraciones unanimemente sentidas en la comarca, celosa de su progreso, cultural, económico y mercantil, lo que obliga a los pueblos beneficiados a prestar de un modo efectivo su cooperación de modo que tienda a facilitar la realización de la obra, contribuyendo a la misma en forma adecuada a la pauta seguida por otros Ayuntamientos afectados, ha acordado por unanimidad tomar los siguientes acuerdos.

Primero: Declarar que constituye una obra de interés público para este término municipal, la construcción del ferrocarril directo Barcelona a Bilbao, vía doble a tracción eléctrica ancho normal cuya solicitud de concesión fue presentada al Ministerio de Fomento en 8 de agosto de 1929.

Segundo: Recabar de los propietarios afectados, la cesión gratuita de los terrenos por donde deba pasar la doble vía, y ofrecer los que sean propiedad del Ayuntamiento que se encuentran en este caso, a la Comisión

gestora del ferrocarril que tiene su domicilio en Barcelona calle de París, 158 pral. 2ª o a quien esta designe.

Tercero: Indemnizar a los propietarios que tal vez no accedan a la cesión gratuita de los terrenos necesarios para el emplazamiento de la doble vía, estación e instalaciones auxiliares y complementarias, del justo valor del terreno que cedan, ya voluntariamente, ya en méritos del correspondiente expediente de expropiación forzosa.

Cuarto: Dado el interés público evidente que existe a favor de la construcción del ferrocarril mencionado, el Ayuntamiento si la Comisión gestora a la Compañía que se constituye lo juzga necesario, se adherirá a la petición que se eleve al Gobierno o a quien corresponda, solicitando la exención del impuesto de derechos reales por las transmisiones de bienes que se hagan con motivo de la construcción del ferrocarril, y demás exenciones fiscales que solicite la Compañía.

Quinto: De un modo general, auxiliar, proteger y alentar en cuanto sea de la competencia municipal y afecte directa o indirectamente a este pueblo el desarrollo del proyectado ferrocarril y tiende a hacer fácil y rápida su construcción.

Sexto: Comunicar los anteriores acuerdos a la Comisión gestora, para que pueda trasladar al Ayuntamiento con la anticipación conveniente, la fecha en que convendrá obtener la efectividad de los mismos, con objeto de darles eficacia legal.

Notes

¹Arxiu Històric Comarcal de Tàrrrega, Fons municipal de Guimerà, Actes municipals, 1891, s.f. . El document és una extraordinària crònica de la celebració de l'acte de col·locació de la primera pedra del tram de la carretera de Guimerà a Ciutadilla. Vegeu el document transcrit a l'annex 1.

²És difícil fer una valoració dels efectes que hagués comportat l'arribada del ferrocarril a Guimerà, però ho podem intuir a partir de l'estudi de les conseqüències de projectes similars en altres indrets. A tall d'exemple vegeu l'interessant article de Ponce Vivet, Santi: *Ferrocarril, agricultura i mercat. Els efectes del transport ferroviari a l'economia d'Osona (1875-1924)*, a *Estudis d'Història Agrària*, 9, pp. 127-153, Barcelona, 1992.

³AHCT, Fons municipal de Guimerà, Actes municipals, 1882, s.f. . Vegeu el document transcrit a l'annex 2.

⁴AHCT, Fons municipal de Tàrrrega, Llibre d'actes de l'ajuntament, 1921, folis 90 v-91.

⁵El projecte en qüestió es conserva a l'Arxiu Històric Comarcal de Tàrrrega.

⁶AHCT, Fons municipal de Guimerà, Acta del ple de l'ajuntament de 23 de novembre de 1924, s.f. .

⁷Mapa inclòs al projecte de ferrocarril Tàrrrega-Balaguer conservat a l'Arxiu Històric Comarcal de Tàrrrega.

⁸AHCT, Fons municipal de Guimerà, Actes municipals, 1930, s.f. . Vegeu el document transcrit a l'annex 3.

⁹ESPINAGOSA, J. i PLANES, J.M.: *Tàrrrega. Aproximació a la Història dels seus Ajuntaments entre 1884-1939*, Diputació de Lleida, Viles i Ciutats, 2, Lleida, 1988, pàg. 141.