

URTX

DOLORS SANGRÀ I BONET (1855–1927).
UNA EMPRESÀRIA TARGARINA AMB DETERMINACIÓ
I CORATGE EN UN CONTEXT HISTÒRIC SINGULAR

Maria Àngels Lladó Roca

DOLORS SANGRÀ I BONET (1855–1927).

UNA EMPRESÀRIA TARGARINA AMB DETERMINACIÓ I CORATGE EN UN CONTEXT HISTÒRIC SINGULAR

Abstract

Dolors Sangrà Bonet fue una destacada mujer de negocios de la ciudad de Tàrrega durante los últimos años del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX. Se dedicó sobre todo a los transportes y a la compra-venta de productos agrarios (cereales, paja, alfalfa, etc.). Fue la madre de Magí Roca Sangrà, importante empresario del sector del transporte en Cataluña durante la primera mitad del siglo XX.

Dolors Sangrà Bonet was prominent businesswoman in Tàrrega during the final years of the 19th century and early decades of the 20th. She was especially involved in transport and the buying and selling of agricultural products (cereals, straw, alfalfa, etc.). She was the mother of Magí Roca Sangrà, an important businessman in the transport sector in Catalonia during the first half of the 20th century.

Paraules clau

Contribució, transports, fonda, comerç, compravenda, negocis, ferrocarril.

1. Emmarcament de l'origen de les activitats empresarials de Dolors Sangrà i Bonet (fins a l'any 1893)

Dolors Sangrà i Bonet va néixer a Tàrrrega l'any 1855 i va morir a la mateixa ciutat l'any 1927. Entre ambdues dates transcorregué una vida marcada per la lluita i l'esforç i que va donar testimoni del seu caràcter emprenedor i coratjós.

Va contraure matrimoni a Tàrrrega amb Magí Roca i Llobet, targarí nascut l'any 1856 i hereu de la família dels Roca transportistes.

La casa familiar era situada al número 39 del carrer de Sant Pelegrí i era coneguda com Cal Maginet.

Del seu matrimoni van néixer quatre fills: Magí (1880-1947), Carme (1882-1911), Matilde (1884-1966) i Mercè (1888-1981).

Sobtadament i prematura, Magí Roca i Llobet morí l'any 1893 als 37 anys, víctima de la tuberculosi. Així, doncs, Dolors Sangrà i Bonet va quedar vídua als 38 anys amb quatre fills. Ella, que era una dona d'empenta, va emprendre la lluita per tirar els fills endavant i seguir amb les activitats de la família.

Cal fer ací un breu resum de les activitats de Magí Roca i Llobet i dels seus avantpassats, perquè es a partir d'aquesta base que Dolors Sangrà i Bonet inicià les seves pròpies activitats.

Des del segle XVII ja hi ha constància històrica de la família Roca i les seves activitats.

Les notícies més llunyanes en el temps, quant als transports a Tàrrrega, ens conduï-

xen invariablement a la família Roca. Eren els Roca els qui feien els transports de persones i mercaderies. El desenvolupament del transport convertí Tàrrrega en una cruïlla de camins i aquí els Roca van tenir un paper essencial, ja que van contribuir a obrir Tàrrrega a la modernitat.

Com a element a destacar, s'ha de dir que l'ofici de traginers o carreters va anar passant d'una generació a una altra des de molt antic i per línia recta dels primogènits, la qual cosa denota un caràcter emprenedor i valent, perquè aquestes condicions eren indispensables per ficar-se en aquells temps per camins de carro que res no tenen a veure amb les actuals carreteres i on es podien trobar amb tot tipus de perills.

En aquells temps reculats, moltes vegades el treball als camps no omplia tot l'any i alguns pagesos podien desenvolupar l'ofici de traginers o carreters com a activitat complementària.

Com que fins a l'any 1818 no existeix constància escrita de quin era el treball que realitzaven els qui pagaven contribució industrial, no podem saber amb anterioritat a aquest any a partir de quan es van dedicar per primera vegada els Roca a fer de traginers. Possiblement ho van fer de manera complementària al seu ofici de pagès en un principi i totalment després.

Val la pena transcriure part de l'article "Una antiga casa de transports", publicat al diari *La Publicitat* del dia 25 de març de 1930, que ens diu el següent:

"Així tenim com, per exemple, els besavis dels actuals Roca eren d'aquells ardits tragi-

**Magí Roca i Llobet
(1856-1893).**

Procedència: col·lecció particular de Maria Àngels Lladó i Roca.



ners o carreters que amb les galeres de quatre rodes traslladaven, d'ençà dels començaments del segle passat fins a la construcció de les primeres línies fèrries, les manufactures catalanes cap a les terres de Castella, i d'aquí tornaven carregats de farina i cereals, car si bé és cert que de llargs temps les fàbriques de Catalunya proveeixen el mercat hispànic, no ho és pas menys que les llanes, les pells, els cereals i tants productes de la terra i dels ramats que dona Catalunya. [...] Eren viatges, els dels besavis Roca, que duraven a voltes més d'una mesada i no estaven exempts de perills de totes menes en aquelles èpoques de bandolerisme, de guerrear, de revoltes i de manca absoluta de seguretat en els camins”.

Pensant en tot això, i atesa la manca de fotografies d'aquella època llunyana, a la imaginació ens ve la imatge d'aquells pioners de les pel·lícules nord-americanes viatjant cap a l'oest amb carros i diligències i afrontant tot tipus de perills.

Possiblement foren els Roca els qui van inaugurar el primer servei de transport regular de passatgers entre Barcelona i Tàrrrega amb diligències al segle XIX. A partir d'aquest segle, les noves generacions de la família Roca van anar deixant enrere la feina de pagès per centrar-se totalment en els transports de mercaderies i el comerç. Ja al final del mateix segle, el cognom Roca estarà associat a l'establiment dels primers serveis regulars de passatgers de tracció

animal. Per tant, s'aprecia com els seus oficis evolucionaren en la mesura que ho va fer la vila de Tàrrrega.

La informació obtinguda ens mostra que el personatge més destacat fou Magí Roca i Colomines, batejat a Tàrrrega el 14 de gener de 1787 i que va viure molts anys, ja que el seu cognom consta fins al final del segle XIX, tot i que és molt probable que en els darrers anys de la seva vida els negocis els portessin només els seus fills i ell tan sols es dedicés a la supervisió i a alguns aspectes burocràtics. Un dels fills, Ramon Roca i Pont, batejat a Tàrrrega el 20 d'agost de 1815, consta a partir de l'any 1861.

Entre els anys 1866 i 1870, consta que Magí Roca i Colomines es dedicà a l'especulació de gra i a parador de carruatges. A més, disposava d'un carruatge amb quatre cavalleries majors. A partir del 1871 i fins a l'any 1877, consta que es dedicà a parador de carruatges, possiblement a la Fonda Universo, per la qual cosa pagava una contribució de 114 rals, i també al transport amb cavalleries. L'any 1872, disposava d'una tartana amb una cavalleria major, per la qual pagava 92 rals, i l'any següent incorporà un cotxe més de reserva, pel qual pagava 24 rals. A partir del 1875 i fins al 1877, constava a nom seu un carruatge de quatre rodes i cinc cavalleries per a passatgers, que recorria catorze quilòmetres entre Tàrrrega i Agramunt, pel qual pagava 114 rals. És la primera vegada que es fa referència a una línia regular de transport de persones i no només de mercaderies, tot i que no s'hauria de descartar que anys enrere aquest servei ja existís.

Del 1870 al 1872, consta que Ramon Roca i Pont pagava una contribució de 117 rals per un carro de transport amb tres cavalleries majors, però, entre els anys 1873 i 1877, només pagaria 60 rals pel mateix concepte, possiblement perquè les cavalleries van passar a ser menors. Entre els anys 1878 i 1880, pagava 80 rals per la incorporació d'un cavall.

A partir del 1877, constarà el nom de Magí Roca i Llobet, espòs de Dolores Sangrà i Bonet.

Malauradament, la informació relativa a serveis de passatgers amb diligències és molt escassa i dispersa. Pels volts del 1850, es va establir un servei regular de passatgers amb diligències entre Barcelona, Cervera i Tàrrrega. Es deconeix qui era el titular de la línia, però no s'hauria de descartar la possibilitat que la família Roca en fos la responsable, perquè ja tenien experiència de transports de llarg recorregut —a terres de

Castella, per exemple—. Més endavant, es fa referència a una diligència entre Barcelona i Tàrraga que sortia tots els dijous de cada setmana a primera hora del matí, feia una aturada per dinar a la Fonda del Sol d'Igualada i arribava a Tàrraga al vespre.

L'any 1874, consta que Magí Roca i Colomines establí un servei regular de passatgers entre Tàrraga i Agramunt i, a partir del 1878, es parla d'una empresa anomenada Magí Roca i Companyia. La titularitat passaria posteriorment, amb molta probabilitat, a Magí Roca i Llobet, que disposava d'una diligència que recorria una distància de trenta quilòmetres, sense especificar quina era la seva destinació.

Possiblement els primers recorreguts de passatgers van néixer a partir dels itineraris regulars dels serveis de mercaderies, ja que, en millorar les relacions comercials, augmentaria proporcionalment el nombre de persones que es desplaçarien entre un municipi i un altre, fins a convertir-ho en una mobilitat gairebé regular. Distàncies entre quinze i trenta quilòmetres de radi des de Tàrraga probablement es farien vers els municipis de més grandària, com Bellcaire d'Urgell, Castellserà, la Fuliola, Tornabous, Barbens, Ivars d'Urgell, Linyola, Mollerussa, Golmés, Castellnou de Seana, Bellpuig, Anglesola, Cervera, Arbeca, les Borges Blanques, Maldà, Santa Coloma de Queralt i Igualada.

Totes les línies regulars de transports i els seus corresponents serveis discrecionals, com tartanes, diligències, animals de cadira i cotxes, estaven vinculats directament als establiments hotelers de la Fonda Universo, la Fonda de l'Estació, la Posada i Fonda Aleix i la Fonda Espanya, perquè els hostals aleshores eren importants en relació a l'àmbit del transport, ja que passatgers, traginers, pagesos i comerciants s'hi allotjaven per menjar i descansar durant la nit i per fer reposar els cavalls.

Ben aviat, del 1910 en endavant, els serveis de tracció animal canviarien a la tracció motora, amb els primers autobusos, aleshores denominats òmnibus automòbils, i ampliarien el nombre de línies.

La família Roca, malgrat que tenia per tradició la utilització de transports de tracció animal, mai no va girar l'esquena als progressos tecnològics. Tot al contrari, els va emprar com un complement professional i una ampliació de les seves possibilitats de prosperar econòmicament. L'arribada del ferrocarril a Tàrraga l'any 1860 en va ser un bon exem-



ple, ja que als Roca l'estació ferroviària els va servir de punt de distribució de mercaderies i per professionalitzar-se com a comerciants, i també per ampliar el volum de negocis del transport. D'altra banda, l'estació de Tàrraga es convertí en un lloc de pas obligat de passatgers i mercaderies per accedir al Pirineu.

Magí Roca i Llobet regentà la Fonda Universo fins a l'any 1893, en què va morir; per ella pagava una contribució de 55 rals. A més, disposava d'un carruatge de transport amb quatre cavalleries que recorria diàriament quinze quilòmetres i, a partir del 1882, el doble de distància, pel qual pagava 155 rals. Entre els anys 1881 i 1883, adquirí un altre carruatge

Magí Roca i Sangrà (1880-1947). Fill gran de Magí Roca i Llobet i Dolors Sangrà i Bonet. Procedència: col·lecció particular de Maria Àngels Lladó i Roca.

de deu cavalleries que recorria trenta quilòmetres de distància, pel qual pagava 275 rals. També era propietari d'un magatzem de vi i alcoholos al carrer de Sant Pelegrí.

Durant els seus anys de matrimoni, Dolors Sangrà i Bonet s'ocupava, juntament amb el seu marit, Magí Roca i Llobet, de regentar la Fonda Universo i de dirigir els negocis dels transports i del vi i licors. Al mateix temps, van néixer els seus quatre fills, als quals va criar i atendre.

2. Activitats empresarials de Dolors Sangrà i Bonet de l'any 1894 al 1927 i context històric

L'any 1893 va marcar un abans i un després en la vida de Dolors Sangrà i Bonet.

La mort del seu marit, Magí Roca i Llobet, quan ella tenia 38 anys va fer caure sobre les seves espatlles la responsabilitat de continuar amb les activitats de la família Roca i tirar endavant els seus fills (de tretze, onze, nou i cinc anys). Una tasca gens fàcil. Però se'n

sortí. Abans d'aprofundir en les activitats de Dolors Sangrà i Bonet, convé fer un breu resum de la importància dels transports a Tàrrrega i de l'evolució històrica de la ciutat.

Importància dels transports a Tàrrrega

A l'inici del segle xx, la ciutat de Tàrrrega tenia uns quatre mil cinc-cents habitants. Malgrat que el seu nucli urbà era petit i la població era minsa en proporció a altres indrets de Catalunya, tingué un potencial econòmic i un àmbit d'influència molt fort. La xarxa de comunicacions era bona i ja important en aquells temps. Disposava d'una estació ferroviària de passatgers i mercaderies de la línia Barcelona - Manresa - Lleida - Saragossa - Madrid de la Companyia del Nord. També disposava de carreteres importants, con la N-II de Madrid a França per la Jonquera, la de Tarragona - Montblanc - Artesa de Segre - Tremp- la Pobla de Segur i la de Tàrrrega-Balaguer. A més, establí una via de contacte directe amb Barcelona i es convertí en un dels millors punts de pas cap a les terres pirinenques, especialment cap a l'Alt Urgell, el Pallars Jussà, el Pallars Sobirà i la Vall d'Aran, ja que la serralada del Montsec impedia la construcció de la carretera de Balaguer a Tremp.

La presència d'unes bones infraestructures va contribuir al dinamisme de Tàrrrega i va possibilitar que s'anessin creant progressivament a la ciutat diferents empreses de transport, tant de passatgers com de mercaderies, i un conjunt de serveis relacionats amb aquest àmbit, com hotels, fondes, garatges, benzineres i tallers.

De fet, del desenvolupament de les diverses activitats econòmiques de la ciutat en són molt responsables els transports, als quals la seva població activa sempre va donar molta importància, fins al punt que acabaren esdevenint l'arrel del creixement de Tàrrrega.

En definitiva, bona part de la prosperitat de la ciutat es deu als transports. Així, per exemple, una part important dels productes agrícoles procedents de les terres regades pel Canal d'Urgell arribaven a Tàrrrega a través de la carretera de Tàrrrega a Balaguer. L'existència d'unes infraestructures mínimament òptimes per al trànsit de vehicles permeté que les necessitats bàsiques —financeres, jurídiques, sanitàries i farmacèutiques— arribessin fins a una cinquantena de municipis rurals dels voltants. Altres camins i carreteres serviren per al transport de materials i peces per a la construcció de centrals hidroelèctriques al Pirineu.

Posada del Universo.
Procedència: col·lecció particular de Magí Alfonso i Roca.



Per tant, Tàrraga es convertí en una ciutat que abastia moltes entitats locals menors i en un punt de connexió entre la Catalunya del prelitoral i litoral i la Catalunya interior i de muntanya. Els camins rurals també permeteren als habitants de tots els pobles de l'Urgell arribar còmodament a Tàrraga quan es feia mercat setmanal els dilluns. Tallers i botigues sortiren beneficiats d'aquesta nova clientela, geogràficament propera.

Si ens plantejem per quina altra raó es va donar aquesta prosperitat de Tàrraga, probablement les causes les trobaríem en els nous regs del Canal d'Urgell, en les millores de les comunicacions, en el desvetllament econòmic de la darrera dècada del segle XIX i en el sistema educatiu del mateix període, que va beneficiar molts infants i adolescents targarins. Aquests, ja en una edat més adulta i amb una excel·lent formació acadèmica i cultural, establiren amistat i negocis amb industrials, comerciants i financers de l'àrea de Barcelona, fins al punt d'assolir acords i, així, crear una bona infraestructura comercial per a les comarques de la Catalunya central.

A la ciutat de Tàrraga, apareixeria cada vegada més una classe social burgesa caracteritzada pel seu tarannà culte, emprenedor, obert, políticament conservador, compromès i sensible. La modernització del municipi i la creació d'un associacionisme laboral, econòmic, cultural i d'oci foren també objectius clau.

Evolució històrica de la ciutat fins a l'any 1923 i durant el règim de Primo de Rivera (de l'any 1923 al 1930)

Des de finals del segle XIX, la ciutat anava dissenyant un perfil econòmic de nucli distribuïdor de béns i serveis entre la Catalunya industrial, les comarques agrícoles de Ponent i les de la depressió prepirinenca, riques en recursos hidroelèctrics. S'hi anà estructurant i consolidant una burgesia emprenedora i compromesa amb la modernització de la ciutat i unida enfront de les reivindicacions obreres de l'època. Tàrraga, sense deixar de ser una població petita, aconseguí una genuïna identitat, coneguda i valorada arreu.

Seria a partir de la segona meitat del segle XIX que un seguit d'esdeveniments i realitzacions anirien canviant lentament i progressiva la fisonomia i el ritme de Tàrraga. La inauguració de la línia del ferrocarril Manresa-Tàrraga-Lleida (1860), l'acabament del Canal d'Urgell (1862), les obres de la mura-

lla després de la rubinada de Santa Tecla (1874), la concessió del títol de ciutat per part d'Alfons XII (1884), els inicis d'un seguit d'obres d'infraestructura bàsica —aigua, llum, telèfon, telègraf, etc.— i el desenvolupament de les carreteres comarcals al final del segle XIX i principi del XX esdevingueren clars exponents de les preocupacions per fomentar l'expansió de la ciutat.

Diverses circumstàncies històriques, geogràfiques, econòmiques i culturals aparegudes a les acaballes del segle XIX protagonitzaren el canvi sociològic més transcendent de Tàrraga en el decurs de la seva història.

L'inici del desenvolupament econòmic targarí del darrer terç del segle XIX restà absolutament lligat a la realització de noves carreteres i a la millora de la xarxa viària existent. Tàrraga aconseguia, a poc a poc, però incansablement, obrir de manera radial unes vies de comunicació que l'anaven lligant amb els punts cabdals de Catalunya. Una fita destacable fou la construcció, entre els anys 1890 i 1900, de la carretera de Montblanc a Artesa de Segre i la de Tàrraga a Balaguer i a l'Aragó.

En l'àmbit de les infraestructures, l'any 1875 s'instal·là el telègraf; el 1885, ja era operatiu el cos municipal de bombers; el 1891, es connectà el telèfon; el 1893, es portà l'aigua del Canal d'Urgell; i el 1896, arribà la llum elèctrica.

Pel que fa a la política, els nuclis més actius econòmicament i cultural de la burgesia targarina assumiren progressivament l'ideari del catalanisme.

En aquella ciutat que lluitava per sortir d'una societat encara massa ancorada en un passat de mancances econòmiques i culturals, la promoció de l'ensenyament era una condició imprescindible per assolir l'avenç col·lectiu. Des del consistori targarí s'endegaren gestions per tal que diferents comunitats religioses es fessin càrrec de centres d'ensenyament a la població.

L'activitat econòmica fins al 1900 es caracteritzà per un cert immobilisme. Els principals cultius agrícoles del municipi eren les oliveres i la vinya. Les millors hisendes no eren ni grans ni nombroses, i predominaven les petites propietats familiars i els règims de mitgers i de masovers. El treball de la terra era molt tradicional, basat en la feina manual del pagès i en els animals de tir. El fred de la darrera dècada del segle XIX va fer mal

a les oliveres, al mateix temps que la fil-loxera va arrasar les vinyes. Amb les replantacions de ceps americans i el treball de coronació de la majoria de les oliveres, s'inicià una lleugera i poc rendible intensificació del cultiu de cereals. Tot plegat comportà canvis en l'agricultura de secà. Paral·lelament, els cultius de reg començaren a donar collites abundants i segures.

Al final del segle XIX, el sector secundari ocupava a Tàrraga unes quatre-centes persones, el 60% de les quals eren propietaris. A excepció d'algunes petites indústries, predominava l'activitat artesanal.

El creixement del comerç i dels serveis s'inicià al final del segle XIX, impulsat pels comerciants de cereals, d'adobs, de palla i de farratges. El centenar de noies dedicades a les feines domèstiques constituïen el grup més important. La vocació mercantil i de serveis entusiasma la jove generació del final de segle. D'altra banda, hi va haver una notable evolució de l'estructura social, amb un increment dels contribuents industrials.

El constant increment de la població, la progressiva millora del poder adquisitiu i la difusió del modernisme foren aspectes determinants de l'evolució urbanística. Fins a la inundació de Santa Tecla (1874), la ciutat havia conservat una part important de les seves muralles. Amb tot, s'havia iniciat la construcció de cases a ambdós costats de la carretera de Barcelona, al Raval del Carme, i s'anava configurant la plaça del mateix nom. A partir de la darrera dècada del segle XIX, hi va haver un important creixement urbà a la banda nord de la ciutat, per les fal·des de Sant Eloi. A causa de l'efecte barrera del riu Ondara, la ciutat anà creixent pel carrer de Ponent, pel de l'Estació, pel de Sant Pelegrí i pel Raval del Carme.

Tàrraga es va transformar de valent durant les dues primeres dècades del segle XX. Fins a l'any 1920, hi va haver un creixement absolut de la població, malgrat una davallada registrada entre els anys 1915 i 1920.

En l'aspecte econòmic, durant les dues primeres dècades del segle XX, els targarins van saber aprofitar, d'una banda, la consolidació de les collites a les terres regades pel Canal d'Urgell i la recuperació de les produccions agrícoles de secà, i, de l'altra, el dinamisme econòmic que impulsava la diversificació industrial i l'expansió comercial de Catalunya, juntament amb el flux econòmic que estaven generant les importants inversions per poder produir energia elèctrica

al Pallars Jussà i transportar-la fins a les àrees de més consum del país.

Pel que fa al sector primari, si la producció de vi minvà durant la segona dècada del segle XX, la d'oli, en canvi, s'incrementà considerablement, tant per la vitalitat de les rejuvenides oliveres com per la intensificació de les noves plantacions. Replantades les vinyes amb ceps americans després de la fil-loxera i escapçades les oliveres després de les gelades, el pagès targarí retardà la utilització de les innovadores màquines agrícoles i el consum d'adobs. D'altra banda, el fet que alguns dels principals propietaris explotessin molins d'oli, fàbriques de farina i alguns magatzems explica la debilitat del cooperativisme agrari targarí.

L'estructura del sector secundari s'anà perpetuant durant la primera dècada del segle XX. A partir del 1910, amb la instal·lació de les primeres màquines de vapor i la incipient utilització de l'energia elèctrica, es modernitzaren algunes fàbriques de farina, esdevingueren importants alguns tallers de maquinària industrial i agrícola i s'anà mecanitzant la confecció del calçat. També ocupà un bon nombre de treballadors assalariats la construcció de carros. Aquest col·lectiu esdevingué el més organitzat i conflictiu del moviment sindical targarí.

En el sector del comerç, hi havia moltes possibilitats i tan sols es necessità la capacitat per aprofitar-les. Es produïa un fort increment de la rendibilitat agrícola a les terres de reg, s'incrementaven les produccions a les terres de secà, la construcció de les centrals hidroelèctriques a la conca del Noguera Pallaresa donava feina a milers de treballadors autòctons i immigrants, s'iniciava l'explotació del balneari de Vallfogona de Riucorb, etc. Fou en aquest context que els targarins feren de la seva ciutat un important enclavament distribuïdor de béns de producció, de béns de consum i d'excedents agrícoles. Tot això fou possible a través del ferrocarril i d'una xarxa de transports de mercaderies i de passatgers d'abast intercomarcal que creà i explotà la iniciativa local. Aquest protagonisme econòmic comportà la creació de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria (1905), l'establiment de l'oficina número 3 de la Caixa de Pensions per a la Velleja i d'Estalvis (1910) i la presència de quatre entitats bancàries més fins a l'any 1923.

Tot observant l'evolució de l'estructura social, es pot apreciar que el creixement econòmic de la ciutat afavorí el millor nivell de vida de

Casa familiar
al carrer de Sant
Pelegrí, núm. 39.



molts ciutadans, però sense oblidar la precarietat laboral d'aquells treballadors de la indústria i dels serveis que hagueren d'emigrar arran de la crisi del 1914 o que acusaren sovint greus dificultats de subsistència davant l'increment constant dels preus. Tot això explica la forta conflictivitat laboral que hagué de patir la ciutat entre els anys 1912 i 1923, protagonitzada pels obrers de les diverses societats i gremis, afiliats a la Federació Obrera de Tàrraga i el seu Radi, i, més tard, a l'Agrupació Obrera, la qual evolucionà des de l'obediència ugetista a la de la CNT, en convertir-se en el Sindicat de Treballadors. Les reivindicacions i les vagues sem-

pre s'estavellaren contra la compacta unitat de l'Associació de Contribuents.

En l'aspecte urbanístic, a mesura que la ciutat s'anava transformant en un centre econòmic important, els espais propers a l'estació del ferrocarril van esdevenir els preferits per a la construcció de magatzems, hostals, tallers i altres establiments. Així s'anaren configurant els carrers del Nord, de Sant Josep, de l'Aurora, de Carnicer, de la Mallola, d'Alonso Martínez, del Segle xx, de Sant Roc, del Governador Padules i de Ponent. Es paralitzà el creixement del Raval del Carme i no prosperaren les expectatives dels carrers de la Mi-

sericòrdia, de Comabruna i del Camí del Talladell. Fou aleshores quan algunes famílies benestants aixecaren bells edificis modernistes als carrers de Santa Anna, del Carme, d'Alonso Martínez, de Sant Pelegrí i a la plaça Major. L'impuls urbanístic d'aquell moment fou exclusivament d'iniciativa privada, ja que la política municipal, sense grans pressupostos i ancorada en el passat, es quedà parlant sempre de projectes.

Cal recordar també la iniciativa insòlita de la transformació de la serra de Sant Eloi en un paisatge inèdit de bellesa vegetal i de tantes altres iniciatives i associacions culturals que van donar prova que el dinamisme emprenedor i empresarial dels targarins se sustentava en un fort esperit cultural.

Després d'un període de crisi com a conseqüència de la Primera Guerra Mundial, els conflictes sindicals i la desconfiança envers la política, el cop d'estat del capità general de Catalunya, Miguel Primo de Rivera, fou molt ben acollit per la corporació municipal, la Junta de la Cambra de Comerç i Indústria, el setmanari *Crònica Targarina*, el catalanisme moderat, la gran majoria dels pagesos, menestrals, fabricants i comerciants i les institucions religioses. El seu règim utilitzà la força militar per desactivar la confic-

tivitat social i deixà a la clandestinitat els partits polítics i els sindicats d'inspiració anarquista i comunista. Es va reestructurar el sometent i es va aglutinar el màxim de ciutadans a través de la Unió Patriòtica. Amb el pas dels anys, però, la societat va adonar-se de la retallada de llibertats, del clar menyspreu envers el catalanisme, de la crisi econòmica i de la desconfiança del nou sistema per la cultura i la llengua del país. Finalment, deixant l'Estat amb un gran deute econòmic, el gener de 1930 Primo de Rivera deixà el poder. Sota un període militar de transició, la iniciativa popular es manifestà per la recuperació de les llibertats. A Tàrrrega, s'organitzaren la Candidatura Popular —de dretes— i Acció Catalana i Unió Republicana —d'esquerres— com a formacions polítiques de signe catalanista.

La demografia tingué un comportament divers. Fins a l'any 1925, hi hagué un increment de població, especialment gràcies a la immigració dels anys 1920-1925, que la ciutat acollí procedent de les comarques més properes, ja que només un 8% procedia d'arreu d'Espanya. Del 1926 al 1930, el creixement fou molt més lent i els índexs demogràfics de natalitat, mortalitat i fecunditat femenina foren lleugerament més baixos que la mitjana de Catalunya.

En l'aspecte econòmic, el període del 1920 al 1925 dibuixà amb precisió una forta recuperació econòmica després de l'atzucac de la Primera Guerra Mundial. Fins a l'any 1923 es continuà treballant en l'acabament de la primera tongada de les centrals hidroelèctriques del Pallars Jussà, la qual cosa vol dir que la muntanya encara esdevenia un bon mercat per als comerciants targarins. D'altra banda, s'estava intensificant la rendibilitat de les terres regades pel Canal d'Urgell. Els seus pobles havien acollit i acollien famílies immigrades d'arreu, davant la gran oportunitat de trobar feina i àdhuc de transformar-se en petits propietaris. Es replantaren moltes finques, s'incrementà el cultiu d'alfals, s'estrenaren els primers tractors, es compraren màquines de segar, s'utilitzaren adobs químics, etc. També les terres de secà estaven en plena producció d'oli, vi i ametlles, i s'aprofitaven els bancals de plantat per sembrar, cada cop més, blat, oli, sègol i civada. Tàrrrega, l'any 1925, tenia més de vint magatzems de productes agrícoles, d'adobs, palla, alfals, cereals i ametlles, tretze molins d'oli i dos de pinyol, quinze fabricants i quatre comerciants de vi, nou constructors de carros, la fàbrica de màquines de segar J. Trepat i dos concessionaris de tractors. Evidentment, la crisi mi-

Grup familiar. Any 1888. Magí Roca i Llobet, la seva esposa, Dolores Sangrà i Bonet, i els seus tres fills Magí, Carme i Matilde (en primer pla) amb un grup d'amics.



gratòria es començà a detectar l'any 1926, en part justificada per la reactivació industrial catalana i la forta demanda de mà d'obra de la ciutat de Barcelona per construir la infraestructura de l'Exposició Internacional del 1929. Aquesta realitat, més la caiguda del comerç de la muntanya, va provocar un parèntesi evident en l'expansió de la ciutat.

L'evolució de la població activa va dibuixar ben bé la vocació dels targarins. El sector primari era el més predominant, amb un 36,65 % de la població activa. El sector secundari ocupava el 10,65 % de la població, i el sector terciari, el 36,5 %, gairebé igualant el primari. D'aquest darrer, el 65 % es dedicava al comerç, i el 35 % restant, als serveis. Tot això explica la preocupació de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria per impulsar els projectes del ferrocarril de Tàrraga a Balaguer, les carreteres de Linyola a Anglesola i de Tàrraga a Guissona i la construcció del supercanal per poder regar una part de la comarca. Aquestes iniciatives van ser objecte de moltes gestions a partir del 1926, però el deute públic de l'Estat i la incapacitat pressupostària dels ajuntaments no en van permetre la realització.

L'expansió urbanística de la ciutat continuà en mans de la iniciativa privada. Si s'exceptua la inauguració dels dipòsits de Sant Eloi i petits arranjaments obligats per a la construcció d'algunes cases, la resta dels projectes municipals, reivindicats una i altra vegada, com les escoles graduades, l'escorxador, la renovació i construcció de noves clavegueres, així com posar llambordes als principals carrers, van quedar pendents. Amb tot, l'any 1930 es va aprovar el primer projecte urbanístic de la ciutat, realitzat per l'arquitecte Josep Florensa i Ollé. La cinquantena de cases que es construïren al llarg d'aquesta dècada es repartiren principalment entre els carrers de Sant Pelegrí, de la Misericòrdia, de Comabruna i de Jacint Verdager.

L'escolarització massiva dels darrers quaranta anys a la ciutat quedà palesa al padró d'habitants del 1930, en què es declara que el 92,4 % de la població sabia llegir.

Els anys vint donaren un gran esplendor cultural a Tàrraga. La qualitat artística dels memorables concerts de l'Orfeó Nova Tàrraga, la vitalitat de l'Ateneu, la programació de nombroses conferències i tantes i tantes iniciatives musicals, periodístiques, d'oci i esportives van marcar per sempre més la identitat targarina.

Activitats empresarials de Dolors Sangrà i Bonet de l'any 1894 al 1927

Dolors Sangrà i Bonet es trobà l'any 1893 amb diversos negocis d'importància en marxa, dels quals s'havia ocupat ajudant el seu marit, Magí Roca i Llobet, que morí aquell mateix any. Però una cosa és ajudar i donar suport i una altra molt diferent és assumir-ne la responsabilitat i la direcció, i més en una època on es pot dir que el món dels negocis era gairebé exclusiu dels homes. Ella tingué clar des del primer moment que tots els negocis havien de seguir endavant i es pot dir ja aquí que aquesta diversificació d'activitats va ser el que va fer d'ella una empresària en majúscules i única en aquella època.

D'una part, se sabia l'hereva o la continuadora del seu marit i de la trajectòria de la família Roca (la família de transportistes més antiga de Tàrraga) i coneix ja la importància dels transports a la ciutat i que el seu desenvolupament econòmic estava totalment lligat a la realització de noves carreteres i a la millora de la xarxa viària existent. Per tant, decidí continuar amb la Fonda Universo, la qual era aleshores, juntament amb les altres fondes existents a Tàrraga, el punt de sortida i arribada de les principals línies de transport de mercaderies i persones. També donà continuïtat a les línies de transport engegades ja pel seu marit i restà oberta a qualsevol millora o/i increment de les línies existents. Lligà, doncs, el seu futur i el de la seva família al món dels transports, tal i com havien fet els avantpassats Roca. D'altra banda, el seu caràcter emprenedor i pragmàtic li va fer veure les possibilitats comercials de Tàrraga en aquells moments i es dedicà a la compravenda de productes agraris en àmbits diferents.

Tal com ens diu Joaquim Capdevila en el pròleg del llibre *Magí Roca Sangrà (1880-1947). Compromís social, passió pels transports i devoció per una terra*: "Els negocis dels Roca a Tàrraga —bé a nom de Magí Roca, bé a nom de la seva mare Dolors Sangrà— es caracteritzen per la complementarietat d'activitats a partir de l'explotació diversificada d'una mateixa estructura bàsica, conformada per l'hostal i pels carros, carruatges i cavalleries i operacions de comerç per ferrocarril, hostaleria, recaderia, enquadrament d'animals de tir, transport de mercaderies i de persones i compravenda de productes agraris en àmbits diferents".

Ens podem preguntar aquí com és possible que una dona sola, vídua amb quatre fills de

Dolors Sangrà i Bonet (1855-1927).

Procedència: col·lecció particular de Maria Àngels Lladó i Roca.



tretze, onze, nou i cinc anys, l'any 1893, pogués emprendre i abastar un nivell d'activitat com l'abans esmentat. Veritablement els fets parlen per ells mateixos i donen prova de la seva empenta i vàlua personal. Però s'ha de remarcar un aspecte sense el qual la capacitat real que tot pogués funcionar en condicions òptimes hagués estat molt difícil o gairebé impossible: el seu fill, Magí Roca i Sangrà, va jugar un paper important en tot això. Als tretze anys d'edat, degut a la mort del seu pare i per la necessitat d'ajudar la seva mare, va haver de deixar el col·legi dels Escolapis —amb gran disgust de tothom, tant dels professors com de la família, perquè tenia una intel·ligència que li hagués permès fer qualsevol tipus d'estudis— i afrontar amb ella una vida dura de treball i tirar endavant les tres filles més petites, la Mercè, la Carme i la Matilde.

Podem considerar que els primers anys després de la mort del seu marit, Dolores Sangrà i Bonet va desplegar una activitat extraordinària amb l'ajut del seu fill Magí Roca i Sangrà, i que progressivament el va anar introduint en la complexitat i especificitat de cada negoci o activitat.

A partir de l'any 1894, Dolores Sangrà i Bonet continuà amb els negocis ja existents (Fonda Universo, transports, magatzem de vi i alcohols al carrer de Sant Pelegrí, comissionista de palla i alfals al número 1 de la plaça del

Carme i al número 50 del carrer de Sant Pelegrí). A partir del 1899, adquirí un carruatge de luxe, pel qual pagaria una contribució de 27,50 pessetes. Les contribucions de les darreries del segle XIX demostren la plena i exclusiva dedicació de la família Roca als transports amb cavalleries, tant de passatgers com de mercaderies. Fins a l'any 1910, Dolores Sangrà i Bonet disposà d'un carruatge de luxe domiciliat a la plaça del Carme.

Durant anys, Dolores Sangrà es va dedicar amb el seu fill Magí a tractar amb palla, alfals, cereals i altres fruits i gèneres. Encara que els negocis els van portar conjuntament un bon nombre d'anys, a partir d'un cert moment Dolores Sangrà va dirigir el seu fill Magí d'una manera més exclusiva cap al món dels transports, en veure les immenses possibilitats que aquests oferien, no només a Tàrrrega, sinó també al Pirineu, a Lleida i a Barcelona.

Dolors Sangrà mantingué una certa activitat creditora. Al final del segle XIX, deixà 916,41 pessetes a Lluís Vilalta i Vives —de la insol·vència d'aquestes, percebé l'any 1895, pro indiviso, amb uns altres cinc creditors targarins, un lot de vuit parcel·les al terme d'Anglesola— i 864 pessetes a Claudi Altisent.

Hi ha l'anècdota que, el 16 de juliol de 1896, Dolores Sangrà i Bonet fou multada, en virtut del ban d'urbanitat del 28 de juny de 1896, amb 10 pessetes per tenir una pipa d'alcohol que causava perill als vianants davant del seu magatzem de vi i alcohols al carrer de Sant Pelegrí.

En el període comprès entre els anys 1896 i 1930, el nom que més freqüentment apareix en els expedients relatius a activitats i contribucions a la ciutat de Tàrrrega correspon a Dolores Sangrà i Bonet. Si bé ella no s'encarregava directament de fer les feines més pesades, en canvi sí que en l'àmbit administratiu feia constar el seu nom com a "*Viuda de Magín Roca*" i s'encarregava de tota la part burocràtica i de negociar amb els comerciants. De l'any 1896 al 1900, Dolores Sangrà consta com a comissionista de palla i alfals. Entre els anys 1899 i 1911, disposava d'un carruatge de luxe pel qual pagava anualment una contribució de 27,50 pessetes, força cara per a l'època. En la contribució de l'any 1909, però, consta que el donà de baixa. De l'any 1905 al 1911, consta com a compradora i venedora de palla i com a comissionista i corredora de gèneres i fruits. L'any 1912, es donà d'alta com a comerciant i venedora de qualsevol classe de mercaderies i es donà de baixa com a especuladora de palla i alfals. El 28 de juny de 1914, es

donà novament d'alta com a especuladora d'alfals i de farina, i adquirí un camió d'acopis pel qual pagava una contribució de 52,80 pessetes. Entre els anys 1915 i 1919, va exercir d'especuladora de civada i alfals, activitats per les quals pagava, respectivament, una contribució de 350,40 pessetes i 177,60 pessetes. A més, es dedicà a corredora de grans, pagant anualment 52,80 pessetes. Entre els anys 1920 i 1921, consta com a especuladora de fruits de la terra i corredora de grans, tasca de la qual es donà de baixa el 14 de juny de 1920 i, a canvi, es donà novament d'alta com a especuladora de civada i alfals. Entre els anys 1921 i 1924, consta com a especuladora d'alfals, palla i blat.

En les activitats dels transports, així com en la resta d'activitats, hi ha un conjunt de circumstàncies que palesen de manera especial el pragmatisme de Dolors Sangrà i Bonet i del seu fill Magí Roca i Sangrà, quant al sentit de l'oportunitat i del moment històric.

L'any 1910, Magí Roca i Sangrà era l'únic transportista que feia el trajecte regular entre Tàrrega i Cabdella, la qual cosa li preparà el camí per a obtenir la concessió en monopoli, que aconseguí l'any 1912, per transportar els materials d'obra i peces per a la construcció de les centrals hidroelèctriques

de Cabdella, Molinos, Camarasa i altres, als Pirineus. Aquests transports, Magí Roca i Sangrà els va realitzar tant amb carruatges amb cavalleries com amb camions de l'època i trens Renards —articulats i especials per anar per carretera, que van venir de França—. També va haver de contractar de 400 a 500 carros a l'Aragó i València, per no trobar-ne suficients a Catalunya. Conten els testimonis familiars que les corrues de carros, camions i trens Renards que anaven i tornaven de Tàrrega a les centrals hidroelèctriques no paraven mai. Per altres transports, Magí Roca i Sangrà donà d'alta el 28 de juny de 1914 dos carros amb deu cavalleries i dos carros més de dues cavalleries cadascun. En el període del 1915 al 1923, disposà de dos carros de cinc cavalleries al carrer de Sant Pelegrí.

Quant a la Fonda Universo, hi ha l'anècdota que una de les filles de Dolors Sangrà, la Carme, conegué el seu futur espòs a la fonda quan aquest —que es dedicava al comerç i havia de viatjar— s'hi hostatjava cada vegada que passava per Tàrrega. Carme Roca i Sangrà va contraure matrimoni amb Joan Alfonso i Sans l'any 1901.

Sota el règim de Primo de Rivera (1923-30), les activitats i contribucions de la família

Dolors Sangrà i Bonet, vídua de Magí Roca i Llobet, Magí Roca i Sangrà, Rosa Viladot i Cardona, Mercè Roca i Sangrà, Magí Manonelles i Isanda, Matilde Roca i Sangrà, Joan Alfonso i Sans, i els seus respectius fills: Àngels, Magí i Dolors Roca i Viladot, Maria Dolores i Rosita Manonelles i Roca, Anton, Magí, Matilde, Dolores, Montserrat, Ramona, Carme, Maria i Joan Alfonso i Roca. Any 1923.

Procedència: col·lecció particular de Maria Àngels Lladó i Roca.



Anunci publicat a l'Anuari-Guia de les comarques d'Urgell i Segarra, de *Crònica Targarina*, any 1926.



Roca són quelcom inferiors respecte als anys anteriors, degut en gran part a què Magí Roca i Sangrà —no obstant la permanent connexió i vinculació familiar amb la seva terra natal— s'instal·là definitivament a Barcelona el 1917, any del seu casament amb Rosa Viladot i Cardona, per dedicar-se exclusivament a la seva empresa de transports de mercaderies i materials de construcció, i també en vista a la propera creació d'una companyia d'autobusos urbans a la capital catalana. Pràcticament, només constarà Dolors Sangrà i Bonet (fins i tot, curiosament, després de la seva mort, ocorreguda l'any 1927).

Dolors Sangrà es dedicà tots aquells anys a la compravenda de civada, palla i alfals. L'any 1923, disposava d'un carro de quatre cavalleries per a usos agrícoles domiciliat al carrer de Sant Pelegrí, 37. L'any següent, tenia un carro de dues rodes i quatre cavalleries i adquirí per primera vegada un vehicle a motor, una camioneta 8-10 HP de potència, de la qual es desconeixen més detalls. Possiblement es tracta d'un model Ford, ja que aquella casa s'havia establert a Tàrrega no feia gaire temps i disposava de cotxes,

camions i tractors. L'agència era de Francesc Fité i, a més, hi havia un taller de reparacions i venda de peces de recanvi. L'any 1925, la Dolors encara disposava de disset màquines de ventar, és a dir, que netejaven el gra, ja que ella es dedicà diversos anys a fer de ventadora. Entre els anys 1926 i 1930, millorà el seu negoci de transport de mercaderies i per fi disposava de dos vagons de ferrocarril per als transports intercomarcals i de llarga distància, a més d'un carro de dues rodes i tres cavalleries per a trajectes més curts de caire intercomarcal.

L'any 1927, Dolors Sangrà i Bonet va morir, però les seves possessions continuarien a nom seu fins a l'inici de la Segona República.

Van ser altres familiars i empleats els qui s'encarregarien de tirar endavant els negocis, si bé ja no es farien amb l'empenta i el carisma d'aquella dona tan treballadora que mantingué la seva forta constància fins gairebé el darrer alè de la seva vida, lluitant i morint al peu del canó.

A continuació es detalla una relació de les activitats comercials de Dolors Sangrà i Bonet per ordre cronològic, segons consten als expedients de les Contribucions Industrials de Tàrrega (Arxiu Comarcal de l'Urgell).

Per a un estudi més acurat dels transports de la família Roca i de Tàrrega en general des del segle XVII, es recomana la lectura del llibre *Magí Roca i Sangrà (1880-1947). Compromís social, passió pels transports i devoció per una terra*, de Ricard Fernández i Valentí i Maria Àngels Lladó i Roca.

Contribucions industrials Dolors Sangrà i Bonet (vídua de Magí Roca i Llobet) Arxiu Comarcal de l'Urgell (Tàrrega)

ANYS

1896 a 1897

Vda. Magín Roca Comisionista en paja y alfalfa (Pl.Carmen)

1897 a 1898

Vda. Magín Roca Comisionista en paja y alfalfa (Pl.Carmen)

1898 a 1899

Vda. Magín Roca Comisionista en paja y alfalfa (C/S.Pelegrín,50)

1899 a 1900

Vda. Magín Roca Paja y alfalfa (Pl. Carmen)

1901

Vda. Magín Roca Pl. Carmen
Tarifa 5ª

1902 Vda. Magín Roca Tarifa 5ª	Pl. Carmen
1903 Vda. Magín Roca Tarifa 5ª	
1904 Vda. Magín Roca	Pl. Carmen
1905 Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca Altas: Vda. Magín Roca	Compraventa de paja (Pl. Carmen) Comisionista en frutos Compraventa de paja
1906 Vda. Magín Roca	Compraventa de paja (Pl.Carmen)
1907 Vda. Magín Roca	Compraventa de paja (Pl.Carmen)
1908 Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca (alta)	Compraventa de paja Corredor de géneros y frutos
1909 Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca Bajas: Dolores Sangrá	Compraventa de paja (C/S.Pelegrín) Corredor de géneros y frutos Carruaje de lujo
1910 Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca	Compraventa de paja Corredor de géneros y frutos
1911 Vda. Magín Roca Vda.Magín Roca	Compra de paja (C/S.Pelegrín) Corredor de géneros y frutos
1912 Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca Altas: Vda. Magín Roca Altas: Vda. Magín Roca Bajas: Vda.Magín Roca	Comerciante Corredor de frutos secos Comerciante Comerciante y vendedor de cualquier clase de mercancías (C/S.Pelegrín,37) (1 de julio de 1912) Especulador de paja y alfalfa
1914 Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca	Especulador de harina Especulador de alfalfa (alta:28/6/1914) Camión de acopios
1915 Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca	Especulador de trigo (C/S.Pelegrí) Especulador de alfalfa (C/S.Pelegrí) Corredor de granos (C/S.Pelegrí)
1916 Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca Vda. Magín Roca	Especulador de trigo (C/S.Pelegrí) Especulador de alfalfa (C/S.Pelegrí) Corredor de granos (C/S.Pelegrí)

1917

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo
Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa
Vda. Magín Roca	Corredor de granos (C/S.Pelegrín)

1918

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo
Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa
Vda. Magín Roca	Corredor de granos (C/S.Pelegrín)

1919

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo
Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa
Vda. Magín Roca	Corredor de granos (C/S.Pelegrín)

1920-1921

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo
Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa

1921

Vda. Magín Roca	Especulador de frutos de la tierra
Vda. Magín Roca	Corredor de granos
Bajas: Vda. Magín Roca	Corredor de granos (C/S.Pelegrín) (14 de junio de 1920)
Altas 1920-1921: Vda. Magín Roca	Especulador de trigo
Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa

1921-1922

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa (C/S.Pelegrín)

1922-1923

Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa (C/S.Pelegrín)
-----------------	---------------------------------------

1923-1924

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa y paja (C/S.Pelegrín)
Altas: Dolores Sangrá Bonet	1 carro, 4 caball. agrícola (C/S.Pelegrín, 37)

1924-1925

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa
Dolores Sangrá Bonet	1 carro de 2 ruedas, 4 caballerías
Bajas: (julio 1924 a junio 1925)	
Vda. Magín Roca	Aventadora (C/S.Pelegrín, 37)
Altas: Vda. Magín Roca	Camioneta 8-10 HP (C/S.Pelegrín)

1925-1926

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	Especulador de paja y alfalfa (C/S.Pelegrín)
Dolores Sangrá Bonet	1 carro de 2 ruedas, 4 caball.
Vda. Magín Roca	17 máquinas de aventar (C/S.Pelegrín)

1926

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	Especulador de paja y alfalfa (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	2 vagones de ferrocarril (C/S.Pelegrín)
Dolores Sangrá Bonet	1 carro de 2 ruedas, 3 caball.

1927

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	Especulador de paja y alfalfa (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	2 vagones de ferrocarril

1928

Vda. Magín Roca	Especulador de trigo (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	2 vagones de ferrocarril (C/S.Pelegrín)
Dolores Sangrà Bonet	1 carro de 2 ruedas, 3 caball. (C/S.Pelegrín)

1929

Vda. Magín Roca	Especulador de alfalfa (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	2 vagones de ferrocarril (C/S.Pelegrín)
Dolores Sangrà Bonet	1 carro de 2 ruedas, 3 caball. (C/S.Pelegrín)

1930

Vda. Magín Roca	Especulador de paja y alfalfa (C/S.Pelegrín)
Vda. Magín Roca	2 vagones de ferrocarril (C/S.Pelegrín)
Dolores Sangrà Bonet	1 carro de 2 ruedas, 3 caball. (C/S.Pelegrín)

3. CONCLUSIÓ

A manera de resum, es pot dir de Dolores Sangrà i Bonet, com a empresària, que:

- En un moment d'importància històrica cabdal per al desenvolupament econòmic de Tàrrrega –jugant aquesta ciutat un paper de crülla de camins en el desenvolupament de Catalunya–, sap recollir l'herència i experiència de la família Roca (els transportistes més antics de Tàrrrega) i convertir-la en pilar del desenvolupament dels transports a Tàrrrega, Lleida i Barcelona.
- Sap coordinar activitats diverses a partir de l'explotació diversificada d'una mateixa estructura bàsica, conformada per l'hostal (Fonda Universo), carros, carruatges, cavalleries, operacions de comerç per ferrocarril, hostaleria, recaderia, enquadrament d'animals de tir, transport de mercaderies i de persones i compravenda de productes agraris en àmbits diferents.
- Introdueix el seu fill, Magí Roca i Sangrà, des de ben jove (13 anys) en aquestes activitats –des de la mort del seu marit Magí Roca i Lobet– i l'ajuda a preparar el camí per esdevenir un dels pioners del transport de la Catalunya interior, del Pirineu i de Barcelona.
- Emprèn un camí de lluita i esforç als 38 anys d'edat per assolir la responsabilitat de tirar endavant totes les activitats. I això en una època en què el món dels negocis era gairebé exclusiu dels homes.
- Assoleix un cert benestar econòmic, tal com palesa el dot que establí testamentàriament

per a les seves filles (Carme, Matilde i Mercè): un aixovar valorat en 1.500 pessetes, que els serviria quan elles es casessin, i 1.166 pessetes més al cap d'un any de maridar per a cadascuna.

- Assessora i aconsella el seu fill Magí en les grans obres en què aquest intervé, com el Canal d'Urgell, el transport de materials per a la construcció de centrals hidroelèctriques als Pirineus (com Cabdella, Molinos, Camarasa i altres), el transport regular de viatgers entre Lleida i Barcelona (per al qual s'associa amb l'empresa de transports targarina La Pirenaico-Pallaresa, que dirigeix el seu amic Joan Gómez i Llobera), etc. Encara que residint a Barcelona des de l'any 1917, es pot dir que el fill va comptar sempre amb la mare per a consultar-li les grans obres d'infraestructura en què intervinguè i per la creació de la companyia Autobusos Roca, amb importants línies de transport de passatgers a la capital catalana. Magí Roca i Sangrà va valorar i tenir en compte sempre l'opinió i el criteri de la seva mare.
- No només va mostrar un esperit emprenedor i de lluita quan havia de tirar els fills endavant, sinó que fins i tot quan aquests van tenir les seves pròpies famílies ella va continuar amb les activitats empresarials, principalment en l'àmbit de la compravenda de productes agraris, fins al final de la seva vida.

Però també s'ha de considerar l'activitat i el sentir de Dolores Sangrà i Bonet a nivell més general, no només en l'aspecte empresarial. Se sent des del seu matrimoni plenament identificada amb la posició de liderat que

els Roca desenvoluparen sempre a Tàrrrega en l'aspecte cultural i en qualsevol iniciativa que millorés la ciutat. Segons el testimoni del senyor Josep Castellà i Formiguera, la família Roca va obrir Tàrrrega a la modernitat i, quan hi havia algun tema o iniciativa a debatre, es deia: “anirem a Cal Maginet” o “en parlarem a Cal Maginet”.

És de destacar la gran amistat i moltes vegades el parentiu dels Roca amb personatges tan importants com el Mestre Güell, Francesc Pera i Roca, Tomas Pera i Roca, Ramon Novell i Andreu, Joan Gómez i Llobera, Ramon i Antoni Gomà i Roca, Jaume Sala i Sala, Josep M. Llobet i Font i tants altres. Juntament amb un grup insigne de targarins il·lustres de primers del segle xx, van estar darrere de les principals iniciatives que es van dur a terme a Tàrrrega en aquells anys, com la creació de la Cambra de Comerç, la repoblació de la muntanya de Sant Eloi (va ser la família Roca, segons testimoni del senyor Josep Castellà i Formiguera, la que va obrir altruïstament els primers camins per pujar a Sant Eloi, posant, doncs, les bases per dur a terme aquesta gran obra col·lectiva) i la fundació de l'Ateneu, entre altres.

Fou el seu amor per la cultura i la seva amistat amb el Mestre Güell el que va portar Magí Roca i Sangrà a ser el primer president de l'Orfeó Nova Tàrrrega l'any 1915. La seva estimació per Catalunya també el va portar a ser president de la Lliga Catalanista de l'Urgell i la Segarra entre els anys 1910 i 1911. Durant aquest efímer període, destaca la celebració del XIII Congrés de la Federació Agrícola Catalana-Balear i la repoblació de la serra de Sant Eloi. Cal destacar que, gràcies a la família Roca, es van ballar sardanes a Tàrrrega per primera vegada en la primera dècada del segle xx. Eren membres de la Lliga els que van ballar la primera sardana a Tàrrrega el dia de Sant Joan de 1907. Ho van fer al replà de la muntanya de Sant Eloi. Segons una bella recordança publicada a *Acció Comarcal* l'any 1932, l'amfitriona va ser Matilde Roca i Sangrà —filla de Dolors Sangrà i Bonet—, que fou qui ballà la primera sardana. Dalt del tossal de Sant Eloi, al voltant de la foguera de Sant Joan, n'ensenyà a uns quants membres de la Lliga. A partir d'aquí, els més entusiastes d'aquesta entitat van contractar dos joves de Barcelona perquè ensenyessin a ballar-la. Havent-ne après una colla, aquests, al seu torn, passaren a ensenyar-ne a diverses cases, i cada dos dies se'n feien classes al local de la Lliga, acompanyades al piano per mossèn Ramon Florensa. Per la Festa Major d'aquell mateix any 1907, va visitar Tàrrrega la primera cobla de sardanes: l'Art Gironí. L'abril del 1911, el president de la FAC Esbart Català de Dansaires s'adreçà al president de la

Lliga Catalanista, Magí Roca, per actuar per al públic targarí.

Els Roca van donar sempre suport al món de la cultura, amb especial predilecció per la música, el teatre —s'ha de destacar la gran amistat de Magí Roca i Sangrà amb els grans actors d'aquella època Enric Borràs, Margarita Xirgu i Enric Guitart, als quals va portar a Tàrrrega— i la pintura —el gran pintor targarí Francesc Marsà i Figueras va pintar a l'estudi de Cal Maginet abans de la seva etapa a l'Hotel Espanya—.

Els Roca van jugar sempre un paper fonamental a Tàrrrega, no només en l'aspecte econòmic i dels transports, sinó també en l'aspecte cultural. No es pot comprendre Tàrrrega sense ells, de la mateixa manera que no es pot comprendre els Roca sense Tàrrrega. Dolors Sangrà i Bonet va continuar amb aquesta profunda identificació, que es va incrementar amb el paper que va jugar el seu fill Magí.

És de ressaltar també el seu humanisme i l'esperit d'ajuda envers els altres, qualitats que els hi van valdre el reconeixement de tothom. Dolors i els seus quatre fills Magí, Carme, Matilde i Mercè formaven una família molt treballadora i també, sortosament, molt ben avinguda. Les relacions entre ells van ser estretes i constants durant tota la seva vida. Dolors va saber inculcar als seus fills valors i qualitats que els van ajudar en el seu desenvolupament com a persones.

Val la pena esmentar que el cognom Roca era molt estès a Tàrrrega i que el nombre de parents i cosins de diferents graus fou nombrós. Els germans de Magí Roca i Llobet eren Miquel Roca i Llobet (cafeter del Cafè Español de Tàrrrega), Ramon Roca i Llobet (casat amb Carme Sangrà i Roca, comerciant i primer president de la popular Societat de Sant Antoni Abat el 1907) i Lluís Roca i Llobet.

Magí Roca i Sangrà (fill de Dolors Sangrà i Bonet) estigué sempre molt vinculat als seus cosins germans Ramon, Lluís i Josep Roca i Sangrà, que portaven els mateixos cognoms (Roca i Sangrà) perquè els seus pares eren germans i les seves mares, germanes. Gairebé des del seu naixement, tots es mantindrien en el negoci dels transports. En Ramon i en Josep treballarien també a la companyia del seu cosí Magí, Autobusos Roca, a Barcelona, mentre que en Lluís romangué a Tàrrrega. Tots ells eren coneguts com “els Maginets”.

Per acabar, es pot dir que, per la diversificació i importància dels negocis assolits, Dolors

Sangrà i Bonet, coneguda també als documents i contribucions industrials com a vídua de Magí Roca, esdevé l'empresària targarina més important de final del segle XIX i primeres dècades del segle XX. També cal remarcar que és una de les contribuents industrials més importants a Tàrrrega quant a volum de negocis en aquells anys; el seu nom és el

que apareix més a les contribucions industrials de la ciutat; és gairebé l'única dona que hi figura. El seu esperit de lluita, esforç i sacrifici, la seva capacitat, el seu amor per la família, el seu sentit de l'oportunitat i del moment històric viscut a Tàrrrega en aquells anys, fan d'ella una dona digna de figurar en un lloc destacat de la història de la ciutat.

Documentació i bibliografia

Expedients de l'Arxiu Comarcal de l'Urgell:

- Reial Cadastre de la vila de Tàrrrega dels anys 1716-1718.
- Reial Cadastre de la vila de Tàrrrega de 1722.
- Recanació de l'any 1728 del terme de Tàrrrega i del horts de la vila.
- Cadastre de Tàrrrega dels anys 1736, 1738, 1739, 1741, 1742, 1744, 1745, 1746, 1748, 1751, 1752, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, 1761, 1762, 1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1768, 1769, 1770, 1781, 1782, 1784, 1790, 1793, 1795, 1796, 1798, 1800, 1801, 1802, 1803, 1815, 1818, 1824, 1827, 1828, 1835, 1836, 1837 i 1841.
- Contribució industrial. Districte Municipal de Tàrrrega. Anys 1842, 1844, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850, 1852, 1853, 1854, 1855, 1856, 1857, 1858, 1859, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864 a 1866, 1866 a 1867, 1867 a 1868, 1868 a 1869, 1869 a 1870, 1871 a 1872, 1872 a 1873, 1873 a 1874, 1874 a 1875, 1875 a 1876, 1876 a 1877, 1877 a 1878, 1878 a 1879, 1879 a 1880, 1880 a 1881, 1882 a 1883, 1883 a 1884, 1884 a 1885, 1885 a 1886, 1886 a 1887, 1887 a 1888, 1888 a 1889, 1889 a 1890, 1890 a 1891, 1892 a 1893, 1893 a 1894, 1894 a 1895, 1896 a 1897, 1897 a 1898 i 1898 a 1899.
- Padró de carruatges de luxe. Anys 1899, 1900, 1901, 1903, 1905, 1909, 1910 i 1911.
- Contribució industrial. Districte Municipal de Tàrrrega. Anys 1899 a 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920 a 1921, 1921 a 1922, 1922 a 1923, 1923 a 1924, 1924 a 1925, 1925 a 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1938 a 1939 i 1941.

Llibres:

- ALAYO, Juan Carlos (2007). *Història de l'electricitat a Catalunya*. Lleida: Pagès Editors.
- BARÓ I SERRANO, Anna (2007). *L'Ateneu de Tàrrrega. Un patrimoni targarí*. Treball de recerca de batxillerat. Tàrrrega. Col·legi Sant Josep.
- BEATO I VICENS, Francesc (1997). *Els Canals d'Urgell: història i paisatge*. Barcelona: Centre Excursionista de Catalunya.
- BONETA I CARRERA, Martí (2003). *La vall Fosca: els llacs de la llum*. Tremp: Garsineu.
- CAPDEVILA I CAPDEVILA, Joaquim (2008). *Tàrrrega (1898-1923): economia, política i imaginari*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat (Biblioteca Abat Oliba, 284).
- CAPEL, Horacio (1994). *Las tres chimeneas*. Barcelona: FECSA, 3 v.

- ESPINAGOSA I MARSÀ, Jaume, i altres (1997). *Història gràfica de Tàrrrega. El segle de la modernització (1890-1997)*. Tàrrrega: Ajuntament de Tàrrrega.
- IGLÉSIES, Josep (1968). *Els conflictes del canal d'Urgell*. Barcelona: Rafael Dalmau.
- MATEU I GIRAL, Jaume (2000). *L'enginyer Domingo Cardenal (1825-1901)*. Lleida: Pagès Editors.
- NOVELL I BALAGUERÓ, Joan (1997). *Tàrrrega, de vila a ciutat*. Tesi doctoral. Madrid: UNED, Facultat de Geografia e Història.
- NOVELL I BALAGUERÓ, Joan (2003). *La Parròquia i la vida religiosa de Tàrrrega (segle XX)*. Tàrrrega: Parròquia de Santa Maria de l'Alba de Tàrrrega.
- NOVELL I BALAGUERÓ, Joan (2008). *Cambra de Comerç de Tàrrrega. 100 anys (1905-2005)*. Tàrrrega: Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Tàrrrega.
- PLANES I CLOSA, Josep Maria (1995). *Demografia i societat de Tàrrrega i de l'Urgell durant l'Antic Règim*. Agramunt: J.M. Planes.
- PLANES I CLOSA, Josep Maria (2006). *Francesc de Perelló (1640?-1703): entre la Segarra i l'Urgell, entre la polèmica i el negoci*. Tàrrrega: Ajuntament de Tàrrrega.
- SÁNCHEZ I VILANOVA, Llorenç (1993). *La aventura hidroelèctrica del valle de Capdella*. Barcelona: FECSA.
- SANS I ALFONSO, Mercè. *100 anys de la família Alfonso-Roca. Del 1900 al 2000*. Inèdit.

Entitats i persones consultades:

- Museu Comarcal de l'Urgell (Tàrrrega). Senyor Jaume Espinagosa i Marsà
- Arxiu Comarcal de l'Urgell (Tàrrrega). Senyors Pablo Carbajo i Miquel Àngel Farré
- Arxiu Nacional de Catalunya (FONS FECSA)
- Museu Hidroelèctric de Cabdella. Senyora Eva Perisé
- Josep Castellà i Formiguera
- Josep M. Planes i Closa
- Joaquim Capdevila i Capdevila
- Joan Novell i Balagueró
- Josep Ripoll (Fons documental Canal d'Urgell)
- Ramon Baldrich (Ateneu de Tàrrrega)
- Carme Novell i Burgués
- Francesc Robinat i Elías
- Rosina i Maria Teresa Pera i Güell
- Maria Àngels Toló i Taurina
- Marcel Pomés (fill del fundador i propietari de La Hispano Targarina)
- Ramona Gómez i Nicolau
- Marta Gómez i Flaquer
- Joan Ros i Poc
- Col·lecció de vídeos *Els Canals d'Urgell*. Biblioteca de Tàrrrega