El ferrocarril a la Selva, història d'una frustració

XAVIER MARTÍ I YLLA
Periodista i historiador

Resum: A partir de la meitat del segle XIX el país va viure una autèntica "febre ferroviària". I d'això se n'aprofitaren industrials i financers, que veieren en els projectes per a nous traçats una oportunitat d'especulació. A les comarques gironines se'n realitzaren alguns de via estreta però foren diversos els que restaren en projecte. La Selva no en quedà al marge: la disputa a la Diputació sobre si la línia que continuava a l'Empalme per arribar a Girona havia de passar per Santa Coloma o per Caldes, el que feia sortir de Blanes un ferrocarril fins a Vilajuïga, etc. I el que hauria estat l'"únic" pròpiament de la comarca, el 1929: la línia que hauria enllaçat Sils amb Anglès. El traçat tenia vint-i-sis km, un túnel de 355 metres i dos viaductes. I estació a Riudarenes i Sant Martí Sapresa, un baixador a Brunyola, l'estació final a Anglès i una de "gran" a Santa Coloma.

Paraules clau: Ferrocarril, Sils, Anglès, Projectes ferroviaris

Abstract: *From the mid-nineteenth century onwards, Catalonia underwent a real "railway fever". And industrialists and financiers took advantage of that, as they saw an opportunity to make speculative investments in the projects for new routes. In the Girona area some narrow-gauge projects were carried out, but many of them remained only a project. La Selva region also took part in this fever: there was a controversy in the Diputació administration whether the railway track through L'Empalme reaching Girona should pass through Santa Coloma or Caldes, there was also the railway project from Blanes to Vilajuïga, etc. And what would have been the only railway line in the La Selva region, in 1929: the line from Sils to Anglès. The track was to be 26 km long, with a 355m-long tunnel and two viaducts. There would have been stations in Riudarenes and Sant Martí Sapresa, a stop in Brunyola, the final station in Anglès, and a "big" station in Santa Coloma.*

Keywords: *Rail, Sils, Anglès, frustrated rail projects*

Quaderns de la Selva, 26 (2014)
41-53

Centre d'Estudis Selvatans

Durant la segona meitat del segle XIX, governs, industrials i financers expressaven sovint la voluntat de tenir a casa i poder participar en aquell signe de modernitat i desenvolupament que significava el ferrocarril. I si era per a fer-hi negoci, encara millor. Però, a diferència del model anglès, que a l'hora d'anar a cercar beneficis mirava a llarg termini i aconseguir-los de forma indirecta fomentant la industrialització al llarg del seu recorregut, aquí s'anava a buscar el guany ràpid amb el tràfec de passatgers i de mercaderies. Quan no era així (que es va donar en la gairebé totalitat dels casos), es buscava el benefici especulant amb els drets de concessió per a la construcció d'una determinada línia. En conseqüència, es van obtenir moltes concessions, es van arribar a dissenyar, i a cercar capital, per a alguns projectes però només es van construir unes quantes línies.

La regulació de la política ferroviària, malgrat les lleis, RO, decrets, reglaments, normes o modificacions que s'anaven succeint, va estar marcada per dues grans lleis: la Ley General de Ferrocarriles, del 3 de juny de 1855 i la nova Ley General de Ferrocarriles y Tranvías, del 23 de novembre de 1877. I va ser aquesta la que va obrir la possibilitat de construir ferrocarrils de via estreta o "econòmics". De fet, però, no va ser fins les lleis de juliol de 1904, març de 1908 i la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, del febrer de 1912, quan realment es van desenvolupar la legislació tot i que molts projectes ja s'havien realitzat. Quant a això d'"estratégicos", revelava que "*se trataba de incorporar las lineas que tuviesen una importancia militar para garantizar la defensa nacional*"[1].

La sotregada que representà el ferrocarril havia estat molt gran, en tots els àmbits. En aquest sentit, "*com a constatació del gran impacte que representà l'aparició del ferrocarril, cal dir que a finals del segle XIX el 80% dels habitants de Catalunya podien arribar a Barcelona com a molt en sis hores; s'aconseguí una elevada mobilitat laboral; articular un mercat econòmic i cultural, de mitjà de comunicació i expressió, ja que amb el ferrocarril la gent podia llegir la premsa de Barcelona el mateix dia que s'imprimia*"[2].

A les comarques gironines i pel que fa a la via estreta, el 1887 es va inaugurar el ferrocarril de Palamós a Flaçà, que es va allargar fins a Girona el 1921 i fins a Banyoles el 1928. El darrer viatge el va fer el 23 de desembre de 1955; el 1892 va entrar en funcionament el de Sant Feliu de Guíxols a Girona, i es va clausurar el 10 d'abril de 1969, i el 1895 el d'Olot a Girona, tot i que només el tram Amer-Salt (a la capital hi va arribar el gener de 1898 i a Olot, el novembre de 1911). El seu darrer trajecte va ser el 25 de juliol de 1969. Aquests són els tres únics projectes que van reeixir, però la comarca de la Selva i que l'afectessin directament amb algun possible traçat, n'ha vist passar (de llarg!) alguns més[3].

---

1 COMIN COMIN, Francisco et al. *Ob cit.* pl. 242

2 DD.AA. *Centenari del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona*. Catàleg de l'exposició. Girona: Curbet & Marqués Impressors, SL. 1992. p. 8

3 Pel que fa a la *província* de Girona, a més de treballs generals sobre Catalunya, es poden consultar (entre d'altres) els de Borja VILALLONGA "Vells projectes ferroviaris a la provincia de Girona", a *Revista de Girona*, gener-febrer 2007. p. 26-33 o el "Dossier El tren petit, el tren gros i el carrilet"", a *Gavarres*, tardor-hivern 2012. p. 35-93

En gairebé tots els casos, els traçats tenien en comú que sortien, arribaven o enllaçaven amb alguna estació de via ample i que l'objectiu principal era combinar el transport de viatgers i de mercaderies. En aquest sentit, es pretenia l'articulació de l'economia tant entre aquestes comarques com amb la resta de Catalunya.

"*Si hi ha un aspecte que ha perjudicat de forma important la capitalitat comarcal de Santa Coloma de Farners és la manca d'estació de ferrocarril, la qual cosa hauria donat una major vitalitat econòmica i comercial a la nostra vila*", deia Xavier Perez[4]. Ell mateix donava a conèixer part d'un qüestionari per a saber el moviment de mercaderies i productes que entraven i sortien d'aquesta població. El document s'enviava a la comissió que s'havia creat per a estudiar el "Proyecto del camino de hierro de Granollers a Santa Coloma, Olot y San Juan de las Abadesas", del 1856. Es tracta d'una de les quatre línies que havien de conformar la xarxa ferroviària bàsica catalana, però de via ampla. És obvi que finalment es va optar per Vic.

També de via ampla era el primer projecte de prolongació des de l'Empalme fins a Girona. Segons informa posteriorment el mateix autor[5], aquest projecte preveia una estació a Santa Coloma, a més de Mallorquines i Salitja per bé que a la capital comarcal es construiria a les afores ja que el terreny no permetia entrar-hi.

L'any següent, un segon projecte feia passar la via per Caldes. La Diputació va discutir la conveniència d'un o altre i es va decantar per aquest (el primer feia fer una volta notable) perquè, entre d'altres raons i com diu Pérez, "*els pobles de la costa eren molt més forts econòmicament que els de la rodalia de Santa Coloma*". El 1859 la companyia fa un nou projecte, quasi definitiu, on s'hi establia el traçat encara existent.

A finals de 1858 el butlletí oficial publicava un projecte que havia d'unir Sils amb Olot, passant també per Santa Coloma. El governador civil demanava a l'ajuntament una resposta. I el consistori, segurament escaldat pel projecte anterior, li contesta tot dient que "*se convino que al interés de esta villa y pueblos de su comarca sólo podia satisfacerle el paso del tramo de la vía general de Francia*" *per la qual cosa a aquesta població i als del voltant "les sea mucho más beneficioso y útil la construcción de una buena carretera para por ella poder conducir á esta villa las producciones de sus pueblos...*"[6].

Tanmateix, a Santa Coloma no es resignaven a no tenir tren o enllaç directe amb Sils. A l'ajuntament i als principals propietaris sembla que els era més o menys indiferent la fórmula, mentre s'enllacés amb la línia principal. És així com es presentaren i potser s'estudiaren diferents idees, avantprojectes i algun projecte: Un ramal, un "camí de ferro" mogut per cavalls o un tramvia foren algunes de

4 Perez, Xavier. "Episodis de la nostre historia: Un projecte de ferrocarril frustrat" a *Ressò*, juny-juliol 1995. p. 24

5 Perez, Xavier. "Santa Coloma de Farners i el ferrocarril: la fi de la llegenda negra?" a *Ressò*, gener-febrer-març 2001. p. 27-29 i *Ressò*, abril-maig 2001. p. 29-31

6 ACSE. *Fons Santa Coloma de Farners*. Llibre d'actes de 1857-1860, foli 107-108, acta del 30 de desembre de 1858. Citat per Xavier Pérez.

les alternatives. La realitat d'avui mostra que no n'hi va haver cap que arribés a convèncer a qui ho havia de fer...

Caldes de Malavella havia de ser el punt de sortida d'un dels projectes "no nats" més ambiciosos de les comarques gironines: el "Ferrocarril del Bajo Ampurdan", de via ample. Amb un ramal a Sant Feliu de Guíxols, s'unia a la línia principal a Sant Miquel de Fluvià, tot i que després aquesta unió es traslladaria a Figueres. Eren gairebé 90 kilòmetres i 25 estacions. La concessió es va atorgar el 25 de setembre de 1877 a Teodoro Marley de Iturralde i es van iniciar obres en diferents punts. Però de nou van aparèixer dificultats econòmiques i el 1882 es va modificar i es va crear la societat Compañía de los Ferro-carriles Económicos de la Selva y Ampurdán", que va dividir en dues línies de via estreta aquella concessió.

Així, el traçat de la Selva veia com se li feia una profunda transformació. Seria la primera línia i en lloc de sortir de Caldes ho faria de Blanes, tot continuant per la costa fins a Sant Feliu. Aquí, un ramal el portava a Girona. La segona línia també era un replantejament del "Ferrocarril del Bajo Ampurdán". Com els altres projectes, aquest encara dorm no sabem si el són dels justos però sí en alguns arxius.

Un projecte que va generar certa polèmica a la meitat del darrer terç del segle XIX entre concessionaris (un, d'un sistema de salts per a aprofitar l'aigua del Ter i, l'altre, d'una línia ferroviària) va ser un traçat que havia d'unir Vic amb la línia Girona a Olot, a l'alçada del Pasteral. El seu promotor era l'osonenc Teodor de Mas.

José Paz Maroto va ser l'autor de dos projectes ferroviaris encarregats per la Diputació de Girona. El primer, havia de ser un ferrocarril estratègic (no secundari), de 81 kilòmetres, en ample ibèric i via única electrificada. Era el que unia Ripoll i Figueres per Olot. L'enginyer va rebre l'encàrrec el 1928 però la idea formava part del pla de ferrocarrils secundaris elaborat pel ministeri de Foment el 1905. Aleshores, havia de connectar Guardiola de Berguedà amb Roses. El segon s'encarregà un any després i enllaçava l'Empalme amb Anglès per Santa Coloma. D'aquest projecte, que es donava per desaparegut[7], se'n parlarà més endavant.

Projectes i més projectes... Està vist que n'hi ha hagut, que n'hi ha (mireu, sinó, els plans de la Generalitat) i, segurament, n'hi haurà. I gairebé sempre també hi ha hagut qui, al costat dels més entusiastes, s'ha mostrat contrari o, si més no, incrèdul. Un exemple pot estar en la polèmica suscitada el 1927 a la revista blanenca Recull. I feia referència a la línia que havia de sortir en aquesta població costanera i arribar a Vilajuïga, després que es replantegés el projecte del ferrocarril baixempordanès.

En aquest cas, tot va començar a mitjans de novembre de 1927 quan la premsa barcelonina va recollir la possibilitat que es construís un "tramvia" per a unir Blanes i Sant Feliu, com a primer tram de l'antic projecte de Figueres, aquest cop, però, a Vilajuïga. D'aquests comentaris se'n va fer ressò un redactor de la revista Recull, que signava Geroni Pla. Amb certa ironia, i amb el títol "Are és un tramvia"[8],

7 VILALLONGA, Borja. *Op. Cit.*

8 *Recull*. 19-XI-1927, p. 2

posava en dubte la seva construcció i que allò que ell considerava "rumors" fossin realment notícies. Una setmana després, en el número següent[9], el corresponsal de premsa a la capital catalana deia en una carta que efectivament ell parlava de la "notícia" que es faria aquesta línia.

Amb el mateix títol que la setmana anterior, "Lo del tramvía", set dies més tard la redacció publica una nota[10] en la qual, entre d'altres coses, es diu "*Hem rebut una carta en la qual es dona certesa de les gestions per a la construcció del tramvía de Blanes a Sant Feliu*". Aquesta carta, signada per Pere Ribas, diu haver rebut el número corresponent de la revista "*i com que l'articulista Geroni Pla, insisteix en la creença de que lo del tramvía de Sant Feliu no té fonament, vull indicar que potser li toqui el perdre aquesta vegada perquè, segons indicacions, la preparació el projecte va endavant i és objecte de diversos comentaris aquí Girona. No puc avençar-los-hi res més*".

Com era d'esperar, Geroni Pla contestava en el número següent amb un article titulat "Ara ja no serà tramvía. El consell de Foment de Girona s'interessa prop del Govern per a la construcció d'un tren que a partir de Blanes arribi a Vilajuiga"[11]. Al·ludint al signant de la carta anterior, "*dóna la certesa d'un descabellat tramvía que sortint de Sant Feliu, pujarà i baixarà muntanyes i farà més tortes que les que fan uns 'caballitos'. Senzillament no crec amb lo del tramvía ni hi creuria encara que vegés començar*". Després d'aquesta rotunditat, explica que "*Ja em determinava no insistir en aquesta qüestió quant he llegit que dimarts es va reunir el Consell de Foment de la Diputació de Girona acordant, entre altres coses, interessar del Govern per a la construcció del ferrocarril Roses-Olot-Ripoll i el transversal de Blanes a Vilajuiga*".

"*Sembla doncs, veient això en lletres de motllo en els diaris, que ens hauriem de posar tots cofois... Doncs no senyor, no hi ha de què. Ni jo ni els meus fills ho veuran. El Consell de Foment va demanar això com podia demanar, posem per cas, que es construïs un port a cada un dels pobles del litoral. El Consell de Foment no feu més que omplir un qüestionari vingut del Govern que demanava detalls del que convenia més a cada província. El que no hem llegit que haguessin demanat, i que és l'única cosa que seriosament necessitem, la construcció del pont sobre el Tordera i l'acabament del port*". I acaba també de manera rotunda: "*Rigueu-se'n dels trens i dels tramvies més ho menys estratègics. I tant bé que ens vindrien!*".

La gran línia "pròpia" de la comarca[12]

El "Proyecto de Ferrocarril entre Empalme y Anglès (Gerona)" de l'enginyer de camins José Paz Maroto és un pesat lligall blau de centenars de pàgines[13]. Ja s'ha dit

9 *Recull*. 26-XI-1927, p. 2

10 *Recull*. 3-XII-1927, p. 2

11 *Recull*. 10-XII-1927, p. 4

12 Dec la troballa d'aquest expedient a la inestimable col·laboració de Narcís Castells, Arxiver en Cap de l'Arxiu de la Diputació. Li agraeixo perquè, d'altra manera, no hauria estat posible.

13 Paz Maroto, José. *Proyecto de Ferrocarril entre Empalme y Anglès (Gerona)*. Arxiu General de la Diputació de Girona. Lligall D 2471



L'autor del projecte, José Paz Maroto, era el mateix que havia fet el de la línia Ripoll-Olot-Figueres el 1928

més amunt que es considerava desaparegut però, curiosament, hi ha dos exemplars. El projecte el va encarregar l'organisme provincial gironí el maig de 1929 al mateix autor de la línia de Ripoll a Figueres per Olot, considerada estratègica (encàrrec de juny de 1928, per 65.000 pessetes). En va pagar 28.000 pessetes[14]. El lligall el conformen quatre carpetes: El "Documento nº 1", dedicat a Memòria i Annex; el núm. 2, a plànols; el núm. 3, a Plec de Condicions, i el núm. 4, a Pressupost. El projecte es va lliurar el 1930.

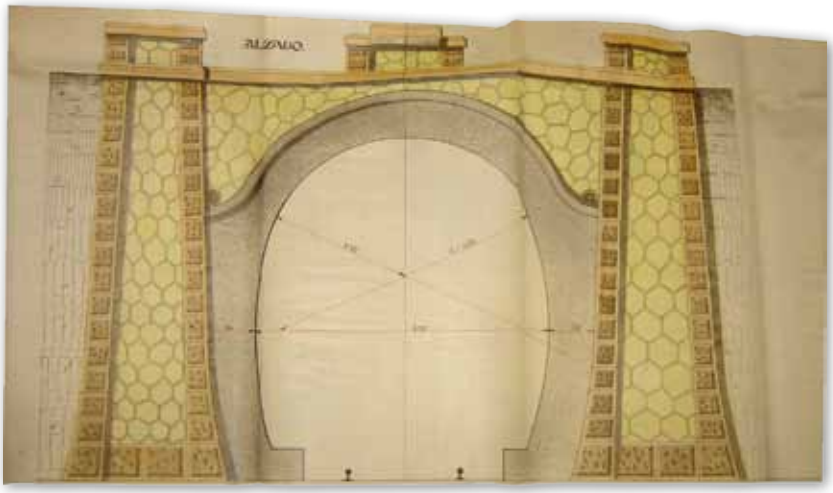
La "Memoria General", de 46 planes de l'habitual mida foli comença dient que "*hace ya algunos años que la región de la provincia de Gerona comprendida entre la estación de Empalme bifurcación de las dos lineas de M.Z.A. (...) viene expresando su aspiración conducente a poseer un ramal ferroviario*". Aquesta linea "*serviría de exutorio natural a la riqueza ganadera, forestal y minera de dichos macizos montañosos y proporcionaría un medio de progreso a la rica región de Santa Coloma de Farnés*".

Es preveia que la línia, d'ample espanyol, arranqués "*de la aguja de salida de la estación proyectada por la Cia de M.Z.A. para la estación de Empalme, cuya capacidad es tal que no creemos necesario preveer ninguna instalación más*". Es preveien dos sectors per al traçat, notablement diferents topogràficament i geogràfica: El primer, fins Santa Coloma, pràcticament pla i, el segons, des d'aquesta població fins

14 VILALLONGA, Borja. *Op. Cit.*

Anglès, amb un terreny "*eminentemente accidentado pués se trata de las estribaciones de las montañas. (...) En éste trozo las pendientes y rampas llegan al límite admitido...*"

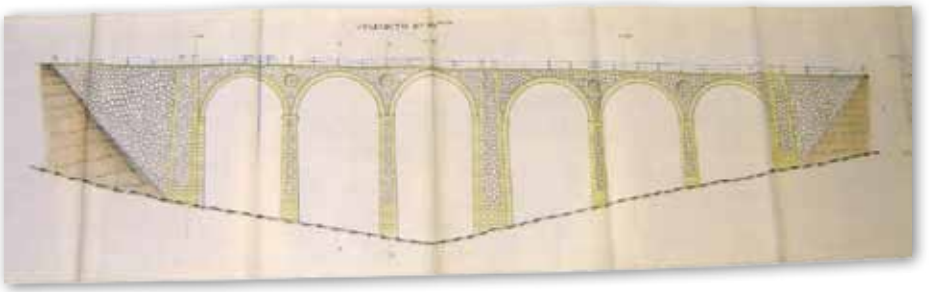
El traçat aniria, des d'aquella agulla, paral·lel a la via de la línia de Girona fins la casella, on torçaria cap a Riudarenes. Aquí, hi hauria una estació prop de la carretera de Sta. Coloma a Sils, i un pas a nivell. Hi continuaria paral·lela tot creuant-la de nou amb un altre pas i, per la falda d'un turó, arribar a la capital selvatana "*a fin de emplazar su estación lo más próxima posible a la Plaza de San Sebastian en la bifurcación de carreteras*". A uns centenars de metres de l'estació es preveia construir l'únic túnel de la línia, en corba, de 355 metres de longitud. En sortir, es faria l'abaixador de Brunyola.



Entrada del túnel, de 355 metres, entre Santa Coloma i Brunyola

A partir d'aquí, comencen els pendents i la construcció de viaductes: Un de dos arcs de formigó i més endavant un altre, de quatre arcs, per a arribar a Sant Martí (Sapresa). A la baixada, es bastiria un viaducte de sis arcs. Tots els arcs tindrien 10 metres de llum i els viaductes tindrien una alçada màxima de 20 metres. Alguna pujada i baixada més i s'arribava a Anglès: "*en la estación de dicho pueblo que será terminal de la linea y al propio tiempo de transbordo de productos, pero que podría enlazarse con la linea de Olot a Gerona sin necesidad de modificación y maniobra alguna si algún día a la línea de O[lot],G[irona] modifica su ancho de via adoptando el normal español*".

El projecte contempla que la línia no tindria estació inicial a l'Empalme perquè "teniendo ya en Compañia de M.Z.A. redactado un proyecto grandioso de ampliación de dicha estación, en forma tal que permitirá atender muy sobradamente las exigencias de tráfico de aquel importante nudo ferroviario de la Red Catalana,

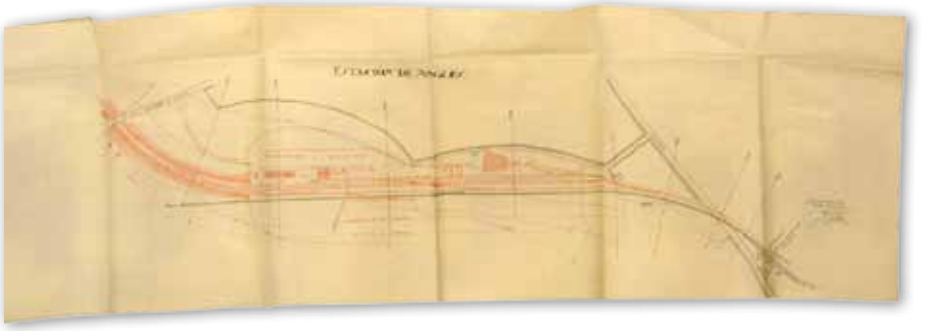


En el viaducte de sis arcs, es preveien de 10 metres de llum i 20 d'alçada màxima.

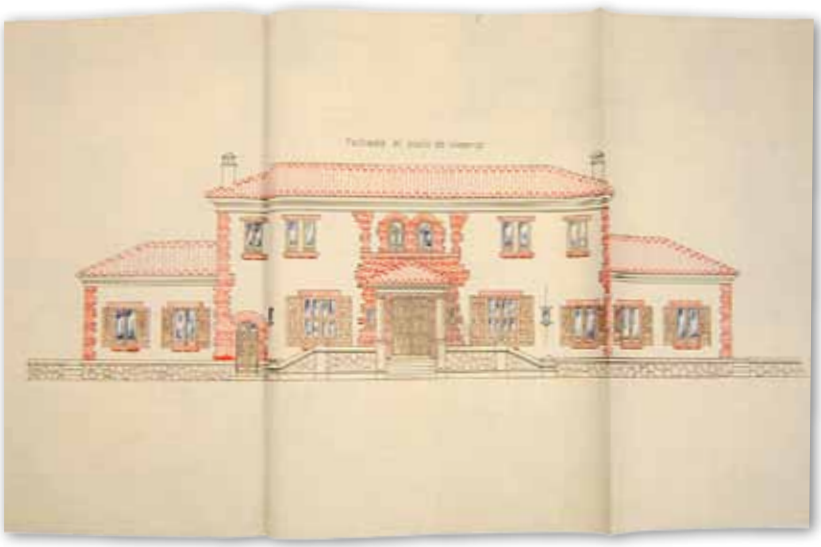
consideramos innecesario preveer nada más para atender al tráfico de esta linea nuestra...". En canvi sí que se'n preveia una de terminal a Anglès, diferent a l'existent per a la línia del tren d'Olot. Es donaven dos motius. Un, la diferència d'ample de via i, l'altre, que aquella "*está encajonada en tal forma entre la carretera y unas fincas particulares que sería muy difícil su ampliación*". No obstant, es preveia fer-hi arribar una via que, mitjançant un moll, els passatgers podrien fer transbord fàcilment.

L'estació més important del traçat era la prevista a Santa Coloma. S'hi preveia "*un edificio de servicio de tipo especial y los muelles, cubiertos y descubiertos, altos y bajos para hacer frente al tráfico de productos agrícolas, abonos y minerales que la región produce o necesita, aparte del de ganados tambien necesario*". Es construirien dues estacions, a Riudarenes i Sant Martí, de "*escasa importancia y sus instalaciones se han reducido al mínimo*" i el baixador/carregador de Brunyola, població a la qual s'hi arribaria "*por un buen camino vecinal actualmente en construcción*". Aquesta instal·lació es diu que serviria "*para la extracción de productos petreos y forestales de todo aquel macizo montañoso que constituye la divisoria con el rio Ter*".

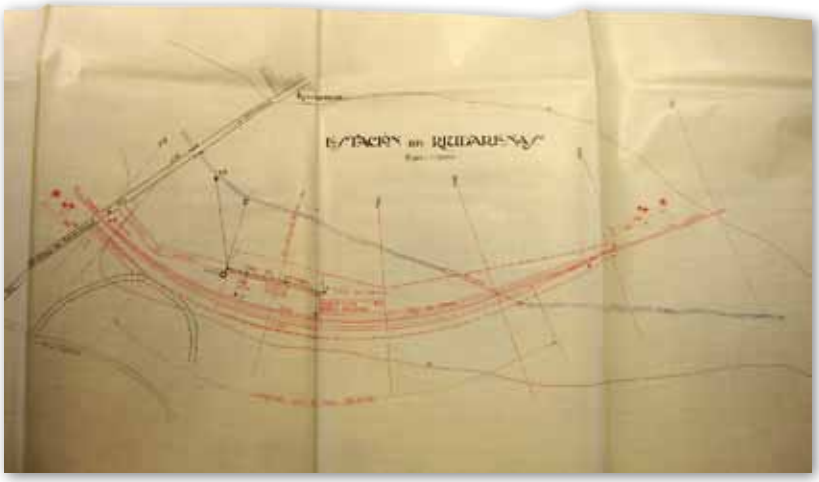
Pel que fa a l'estil de les estacions, es parla de dos tipus, el corrent i l'especial. El primer, estava "*reducido a lo estrictamente necesario para el tráfico previsto sin*



Plànol de l'estació d'Anglès, que tenia una longitud de via superior als 530 metres.



L'estació de Sta. Coloma era l'única de tipus "especial". Les altres eren de tipus "corrent".



La línia també tenia estació a Riudarenes, Sant Martí Sapresa i Anglès
i un baixador/carregador a Brunyola.

dejar por ello de dotarle de habitaciones para el Jefe y el guardagujas cuya residencia debe ser en la misma estación cosa muy conveniente". I es deia que havia de ser "*de lineas sencillas y estilo agradable*". Pel quer fa a la segona, només ho era la de la capital comarcal: "*de lineas severas pero armónicas que permitan obtener una buena silueta y que alberga todos los servicios propios de una estación de ésta indole, incluso*

las necesarias al Servicio sanitario y a la Inspección del Estado". Els lavabos també serien de dos tipus, "*en armonia con los edificios*".

Totes les estacions tindrien un moll cobert de metres i mig d'amplada i un altre de descobert, de la mateixa amplada i de longitud variable en funció de les necessitats de cadascuna. A Santa Coloma n'hi hauria un d'específic per a ramats, per a carregar els vagons-gàbia corrents, de tres pisos. La rotonda de màquines serviria per a "*locomotoras modernas y su estructura responde al concepto que hoy día se tiene de ésta dependencia ferroviaria*". A dues de les tres vies "*se disponen fosas de picar fuegos y en la otra una fosaa de bajar ruedas*". Es deia que el taller tenia l'amplitud suficient per a les operacions de fusteria, forja, pintura, etc. que s'han de realitzar.

El desenvolupament ferroviari anava a remolc d'altres països industrialitzats, sobretot de França i, especialment, d'Anglaterra. I la legislació, també. Per això, quan a la Memòria es parla de la longitud dels trens es diu que, a més dels pendents, està limitat "*el número de ejes por la condición de que el esfuerzo de tracción en el gancho de la locomotora no exceda de 10 toneladas, que es la carga màxima admitida en España, a pesar de que en los demas paises se ha aumentado esta carga hasta 15 toneladas y actualmente en Alemania se prepara la reforma para llegar a 21 toneladas*".

El reglament espanyol especificava que el nombre d'eixos i la velocitat s'establia segons les circumstàncies dels diferents punts de la via. Amb tot, "*hay que asegurar la circulación de trenes militares, que en España no están determinados más que por la condición de llevar los coches necesarios para embarcar un batallón con su almacen de ganado o un escuadrón de caballeria, una bateria o una compañia de pontoneros con ganado y material*". També hi havia de poder circular un tren sanitari. La longitud de vies d'entrada i sortida seria de 310 metres, que corresponien a 60 eixos de càrrega (que eren els que es proposaven) per quatre metres i mig per eix, més 20 m. per màquina, "*entendemos que esto es sobrado para hacer frente a cualquier contingencia de militarización y desde luego más que suficiente para el tráfico comercial de la línea*".

La proposta que es feia pel que fa a nombre de màquines, carruatges (els destinats a passatgers) i vagons (per a mercaderies i animals), "*será relacionado, rebajando algo las cantidades, con el material existente en los diversos ferrocarriles en explotación en España*". Respecte a les màquines i en sentit general, es considerava que se'n el necessitava un promig de 20 per cada 100 kilòmetres. Atès que la línia n'havia de tenir 26, li correspondrien cinc màquines. Ara bé, "*teniendo en cuenta que por lo menos en algún tiempo, la circulación podrá reducirse a cuatro trenes diarios, el numero de locomotoras que se propone es solamente de tres para tener dos en servicio, otra encendida en previsión de accidente, otra en reserva o bien en preparación*"[15]. Aquestes màquines tindrien tender (el "vagó" en el qual hi viatjava el carbó, l'aigua i tot el material necessari per al seu funcionament), de 15 tones en buit.

Tots els carruatges serien de tipus americà, muntat sobre "bogies". Es proposava adquirir tres cotxes mixtes de primera i segona classe i cinc de tercera, tot suposant

15 Com haurà observat el lector, tot i que es parla de tres màquines, es fa al·lusió a quatre

que cada tren estigui format per un mixt i dos de tercera, tenint a la reserva un mixt i un altre de tercera a Anglès. De furgons, "*solo se proponen tres teniendo en cuenta que en ellos no son frecuentes las averias*". Quant a vagons de mercaderies, se'n proposaven vint: sis de coberts, vuit plataformes amb vores altes i quatre amb vores baixes i dos de ramats. La càrrega de cadascun seria de 20 tones.

En el projecte es diu a qui s'adquiriria el material "*teniendo en cuenta que esta linea ha de ser un ramal de M.Z.A. gran parte del material procederá de dicha Compañia a quien ha fin de cuentas, ha de ir a parar el tráfico de esta linea*". Ara bé, s'adquiriria en el suposat que "*el estado no aconseje o imponga con la extructuración en proyecto la explotación de esta linea por la Compañia de M.Z.A. lo que se traduciría en que no sería preciso el material previsto por poderse atender perfectamente con el de la Compañia*".

El ferrocarril havia sigut un signe de modernitat. Ara, gairebé un segle després, el redactor del projecte d'aquesta nova línia també en vol incorporar algun. És per això que escriu que "*en lugar del telégrafo y de acuerdo con las modernas tendencias se prevée la instalación de teléfono con doble hilo de 4 m/m. y los aparatos nenesarios, pudiendo instalarse cuando la circulación comience a ser activa un hilo omnibus entre Empalme, Sta. Coloma y Anglés para facilitar la comunicación*".

El termini d'execució de les obres es marcava en dos anys.

Explotació: Pressupost i tarifes

Quan la Diputació va fer l'encàrrec, feia pocs mesos que el dictador Miguel Primo de Rivera havia dimitit i s'havia instaurat la "dictablanda" de Berenguer. Però amb el nou règim no s'apaivagà ni el descontentament ni els intents de canvi. Tot i que a Catalunya, els partits republicans havien pres el lloc a la conservadora Lliga, les institucions, en aquell moment, encara eren més o menys fidels al poder central, i es movien segons els paràmetres de la dictadura. I això es nota en els preàmbuls del pressupost i amb la càrrega ideològica que se'n desprèn.

Es diu que els preus de les unitats d'obra s'han fixat segons altres obres de la zona. Però s'admet que aquests preus són més alts "*como es lógico, porque en primer lugar, no es lo mismo ejecutar obras de presupuesto reducido en plazos largos que la de un ferrocarril, en cuya construcción no se puede prescindir de trabajar todo el año y con gran masa de obreros que al ser de fuera de la localidad tienen mayores pretensiones, a parte de las contingencias que lleva consigo el tener tanta gente que sabe en ciertos momentos que es indispensable*". Una obra d'aquestes característiques, es diu, l'ha de portar a terme una única contracta perquè "*la empresa constructora que las tome a su cargo tiene grandes gastos generales que es preciso cubrir porque de otro modo no se encontraría quien las hiciera*". I comencen els resums de les partides del pressupost que es detallen en el "Documento núm. 4".

La primera correspon a l'expropiació de terrenys l'import total de la qual puja a 173.600 pessetes, que equival a 6.676 pessetes per kilòmetre. Al respecte de les

expropiacions es diu que "*los propietarios del los pueblos cada vez se presentan menos a concesiones de ninguna clase y los arreglos particulares para la expropiación son de dia en dia mas dificiles, y como es preciso sin embargo acudir a este sistema pues de otro modo no bastaria con un plazo doble para la construcción (...), no hay mas remedio que resignarse a pagar los terrenos por todo su valor al precio de expropiación forzosa de no echar mano de los beneficios de deposito previo hay dia reconocido*". Sembla ser que els propietaris dels terrenys a expropiar no estaven tan a la lluna com haurien estar en d'altres temps.

Pressupost general de subhasta

Concepte	Partida	Import	Total
Obres per gestió directa			
	Explanacions	173.600,00	
	Via general	3.111.306,80	
	Via i aparells estacions	807.530,00	
	Accessoris generals	57.820,00	
	Material motor i mòbil	1.784.000,00	5.934.256,80
Obres per concurs			
	Explanació	2.339.419,72	
	Obres de fàbrica	1.358.613,42	
	Obres a les estacions	1.193.000,00	
	Túnels	749.800,00	
	Obres accessòries	156.250,00	
	Telèfon	26.846,00	5.823.929,14
	Direcció i administració 5%	291.196,45	
	Benefici industrial 9%	524.153,62	
	Jubilació i assegurança obrera 2%	116.478,58	931.828,65
	Quantitat aportació Concessionari		6.345.007,29
	Interessos d'aquesta quantitat[16]		571.050,63
	TOTAL GENERAL		**13.261.065,22**

El redactor del projecte comptava, pel que fa als ingressos, amb un nombre total de 59.000 viatgers l'any per a una població d'uns 24.000 habitants. A més a més, es calculava un nombre de 50.000 viatgers en trànsit, preveient que "*por ser enlace de la rica comarca Olotina con la idustriosa región de Barcelona es de presumir que este tráfico-tránsito existirá en proporciones notables*". Es pensava establir tarifes

16 Es calculaven al 9% durant el termini d'execució de l'obra

elevades "*que compensen con seguridad todas las cargas, a fin de que si el tránsito previsto disminuyera por causas accidentales o fortuitas quede siempre un remanente para cubrir los gastos y si el tráfico aumentara poder establecer, en beneficio del comercio y de la industria una bonificación o o reducción en los precios que favoreciesen el aumento del tráfico sin disminuir los rendimientos del ferrocarril*".

Per a establir el càlcul d'ingressos es va utilitzar com a referència els que tenien altres companyies del Principat, tot i que els coeficients utilitzats finalment eren menors. I el mateix es va fer per a les mercaderies. Mentre la inversió per kilòmetre era de 354.790 pessetes, els ingressos eren de 36.300 pessetes/Km.

Concepte	**Import**
Per viatgers	150.920,00
Per gran velocitat	25.153,00
Per petita velocitat (mercaderies)	754.481,25
Cotxes, cavalls, trens especials, diversos	12.445,75
TOTAL	**943.000,00**

En redactar els càlculs econòmics del projecte, José Paz Maroto incideix en diverses ocasions, no sabem si per indicacions de l'organisme que li encarrega o no, que aquests càlculs es fan a la baixa. Aquest fet podria voler indicar una voluntat d'incidir en l'avaluador/lector del projecte per tal que prengués una decisió favorable. Expressions com "*cálculo prudencial*", "*no tomaremos un coeficiente superior a...*", "*este resultado lo calificaremos de pesimista*", "*hemos llegado a la fija (...) que como se vé está muy próxima a la tarifa de la clase tercera*", "*sí que hemos querido pecar de prudentes*", "*será seguramente mayor*", "*tomando un margen pesimista*", etc. van esquitxant aquí i allà el text.

En qualsevol cas, però i com resulta obvi, aquest projecte tampoc no s'ha fet mai realitat. Com a mínim, fins ara.