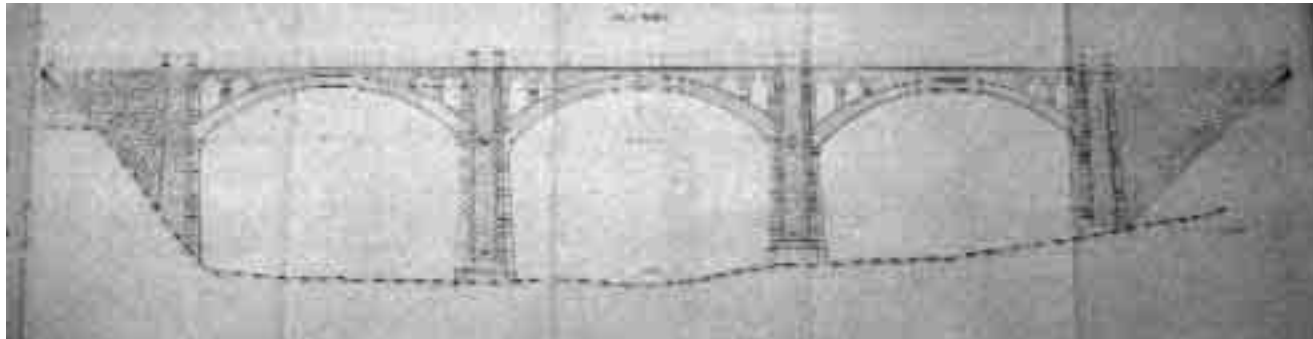


Reportatge

Vells projectes ferroviaris a la província de Girona

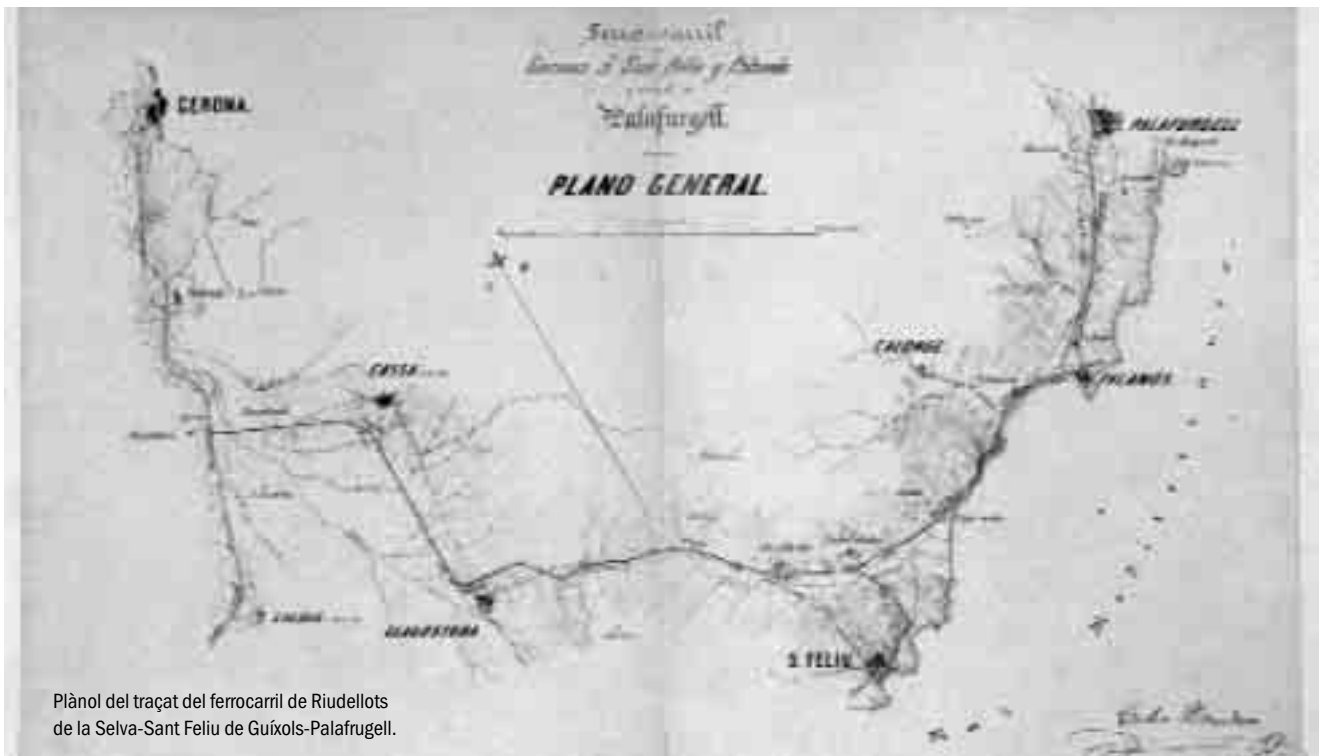
Borja Vilallonga



Vells somnis bells

Entre els molts papers que hom pot trobar dins un fons com el de la Diputació de Girona, n'hi ha alguns que sobresurten: es tracta de grans carpetes i folis de mesures incòmodes, que no segueixen la tònica de la resta de documents administratius acostumats. En obrir les carpetes –o caixes– que duen gravats amb lletres d'or noms senzills traïdors, hom descobreix una gran bellesa tècnica que havia romàs amagada fins aleshores. Plànols, seccions, alçats, perfils, càlculs, taules, dibuixos, croquis, veres cròniques descriptives... Un deversall de documentació afluïa a la llum, lluny de les cobertes que n'han salvaguardat el contingut durant decennis. Són els vells projectes ferroviaris que es pla-

nificaren a la província de Girona d'altres temps, de la Girona de restauracions monàrquiques a la de dictadures militars, de la *belle époque* als feliços vint. Emblemes del progrés, aquelles vies fèrries que tants enginyers i promotors van imaginar com fabulosos castells a l'aire, s'han perpetuat més enllà de la seva irrealització en llençols de paper d'immaculada perfecció. Per desgràcia, alguns avatars històrics han causat la desaparició per sempre d'alguns projectes que es podien entreveure summament interessants. Semblantment, per limitacions d'espai en aquest text no tots els projectes que hi ha a l'Arxiu Històric de Girona han pogut rememorar els seus dies de glòria en els quals diputats, empresaris, tècnics i públic general omplien les seves converses dels detalls dels projectes i les opinions que despertaven. Deixem aquests altres ferrocarrils al calaix per a un altre dia; ara, però, que els joiells



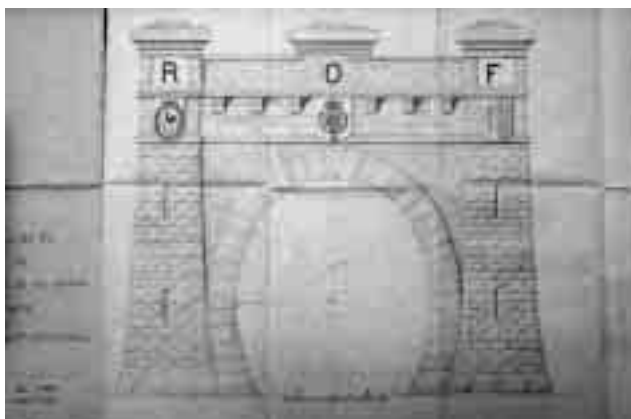
Plànol del traçat del ferrocarril de Riudellots de la Selva-Sant Feliu de Guíxols-Palafrugell.

ferroviaris d'antany ressegueixen per uns moments de l'exili arxivístic al qual han estat sotmesos llarg temps i que ells mateixos, sense afegitons, siguin capaços de transmetre la seva essència més profunda de progrés i tècnica que tan bé representen.

Ripoll-Olot-Figueres

Es tracta d'un ferrocarril estratègic –no és un ferrocarril secundari– en ample ibèric (1.668 mil·límetres) i via única electrificada a 1.500 volts que en 81 quilòmetres de llargada havia d'enllaçar Ripoll amb Figueres, passant per Olot. El seu traçat és paral·lel a l'actual carretera de l'eix pirinenc viari N-260. Es va preveure d'habilitar dinou parades, cinc de les quals són baixadors, deu estacions de tercera classe, una de segona i dues de primera. La línia emprava a Ripoll l'estació del Transpirinenc per a les seves operacions a la ciutat. Aquest ferrocarril formava part d'una concepció més àmplia, que pretenia d'enllaçar Guardiola de Berguedà –estació termini del ferrocarril de via mètrica de Barcelona-Manresa-Berga-Guardiola– amb Roses. La idea de la construcció d'aquest ferrocarril nasqué el 1905, al pla de ferrocarrils secundaris que el Ministeri de Foment redactà. Es dividia en dos trams: Guardiola-Olot i Olot-Roses. No es té cap altra constància del projecte fins que l'acabat de crear Consejo Superior de Ferrocarriles l'inclougué a la seva memòria de 1926 com a línia d'interès regional –ja no era un ferrocarril secundari– a realitzar. Es tractava, en paraules de l'enginyer de camins, canals i ports encarregat de la redacció del projecte, José Paz Maroto, d'un ferrocarril eminentment piri-

nenc, que travessava el Ripollès, la Garrotxa, part del Pla de l'Estany, fins al cor de l'Alt Empordà. El projecte és extremadament detallat i sembla com si, més enllà d'un estadi embrionari, hi hagués la ferma voluntat de la Diputació de Girona –institució que encarregà i pagà el projecte– de materialitzar-ne la realització, atès que el grau de detall es correspon al d'un projecte que ja tenia l'aprovació de les autoritats pertinents i el corresponent finançament. El 23 de juny de 1928 la Diputació féu l'encàrrec formal a Paz Maroto, després que una mancomunitat de municipis encapçalada pels ajuntaments de Figueres i Roses hagués pressionat la Diputació per tal que encarregués un projecte sobre la línia. El 30 de març de 1929 Paz Maroto lliurà el projecte acabat a la Diputació i cobrà uns honoraris de 65.000 pessetes. Tot el projecte s'agrupa en quatre grans apartats: la memòria general i annexos, els plànols, el lligall de condicions facultatives i econòmiques i el pressupost. L'execució del projecte es dividia en tres trams: Ripoll-Olot, Olot-Besalú i Besalú-Figueres. El primer tram fou pressupostat per 11.482.113,01 pessetes; el segon tram per 9.513.529,14 pessetes; i el tercer tram per 10.612.476,77 pessetes. En total, la suma final era de 32.608.119 pessetes. La precisió i detall del pressupost és molt elevat i l'enginyer té en compte el cost de les cubicacions de la construcció, el material i la mà d'obra, els preus elementals i mitjans de tots els materials i redacta pressuposts auxiliars, parcials, generals a trams i un de general total. Es tractava d'una construcció molt complexa i costosa, a causa de l'orografia del terreny. La línia havia de salvar un desnivell de més de 950



Boca del túnel del coll de Canes del ferrocarril Ripoll-Olot-Figueres.

metres d'alçada entre Figueres i el punt més alt del traçat al coll de Canes: rampes i pendents s'acostaven al màxim tolerable de les 40 mil·lèsimes. Amb més inclinació dels pendents hi havia el perill que la tracció elèctrica no fos prou potent i que les rodes patinessin. En molts trams del traçat entre Ripoll i Olot el pendent de la via s'acosta a les 40 mil·lèsimes. Al tram entre Figueres i Olot la Diputació limità els pendents màxims a 20 mil·lèsimes i també ací en molts moments el pendent s'acosta a aquesta xifra límit i fins i tot a dos trams se supera. A part de la problemàtica dels pendents, l'orografia també obligava a preveure moltes obres de fàbrica, com túnels, ponts i viaductes. Es projectaren 11 túnels, que representen 7,9 quilòmetres de la longitud total, i 16 ponts i viaductes, que representen 1,4 quilòmetres. Les obres més rellevants eren el viaducte de Castellfollit de la Roca, de 410 metres de llarg i 65 metres d'alçada, el túnel del coll de Canes de 2,3 quilòmetres de llargada i el túnel helicoïdal de Sant Miquel del Mont de 457 metres de llargada. Paz Maroto escollí un estil regí i efectista per a aquestes construccions, a fi de donar-los, en paraules seves, més magnificència

Justificació del projecte

L'enginyer presenta tres arguments que justifiquen l'execució i viabilitat del projecte. Primer perquè «estimula el desarrollo de las riquezas naturales de la región, especialmente la forestal y minera»; segon, perquè «sirve de unión de las diversas comarcas de la fértil y laboriosa provincia de Gerona y de las tres vías férreas principales de la misma»; i tercer, perquè és un «elemento importantísimo de la defensa nacional en el caso improbable de un conflicto con el país

vecino, gracias a su privilegiada posición estratégica». Amb tot, l'enginyer desenvolupa –més enllà d'aquests beneficis un pèl subjectius– tot un apartat econòmic per demostrar la viabilitat econòmica i financera del projecte i la seva autonomia i suficiència de les ajudes estatals i provincials. Sorpren de veure com empra amb profusió durant el discurs la qüestió de l'estratègica posició i utilitat militar de la línia. Fins i tot, l'enginyer explica que el primer tram del traçat (Ripoll-Olot) ha estat pensat perquè la línia es trobi sempre coberta d'una possible invasió francesa i mai al descobert. És per això que es desestimà de fer passar el tren per l'ampla vall del Ter a Sant Joan de les Abadesses i pel Santigosa i s'optà pel traçat de Vallfogona, molt més complex i car. Sembla que en un projecte anterior no documentat el Ministeri de Defensa va posar objeccions perquè no s'havien tingut en compte els preceptes defensius de la línia. Igualment, Paz Maroto prepara les vies per al pas de trens militars. Cal tenir en compte que, a diferència dels altres ferrocarrils d'abast provincial existents, aquest era un ferrocarril connectat físicament a les vies principals del Transpirinenc i de Barcelona-Girona-Figueres-Portbou.

En l'aspecte del foment de les regions travessades pel ferrocarril, el gran avantatge que l'enginyer hi veu és en la ruptura de l'aïllament tradicional de la Garrotxa i el Ripollès. Cal fer dues consideracions: Ambdues comarques ja es trobaven connectades amb les terres baixes. Ripoll era connectada amb Vic i Barcelona i Olot amb Anglès i Girona. Tanmateix, no existia cap enllaç ferroviari entre les zones de muntanya en si. És per això que cal veure en aquest punt l'interès del ferrocarril. En un altre ordre de coses, cal remarcar que ens trobem situats a l'any 1929, un moment en el qual el desenvolupament de l'automòbil està començant a tenir importància, però que encara no pot competir amb el ferrocarril, tal com ho farà després de la II Guerra Mundial. En conseqüència, el ferrocarril continua essent el principal mitjà de transport. Paz Maroto infla força la dimensió de l'aïllament de les terres altes del Ripollès i la Garrotxa. Tal volta, en un intent de donar més rellevància i transcendència a la nova línia, obvia les connexions ja existents. El que sobta és que ignori o desenvolupi molt pocs arguments de pes per a la construcció del ferrocarril: cohesió ferroviària de la província, connexió de dues ciutats de muntanya ben comunicades amb les terres baixes però no pas entre elles, ruptura d'un esquema radial de la xarxa (amb Girona i Barcelona, respectivament per a Olot i Ripoll, com a centres) i potenciació de la connectivitat de Figueres amb les terres

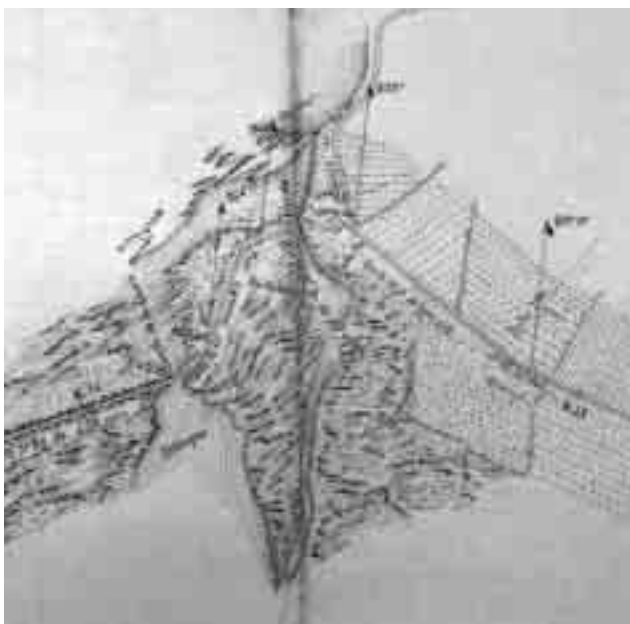
altes i amb el mar –si tenim en consideració que el projecte complet abastava de Guardiola de Berguedà fins a Roses–.

Quant al foment estrictament econòmic, Paz Maroto destaca encertadament la millora del transport de mercaderies i el seu consegüent abaratiment i augment de la seva competitivitat i la potenciació de la indústria del Ripollès i la Garrotxa. D'entre aquestes indústries, se centra entre les que es troben situades al segon tram del traçat, el d'Olot-Besalú. Els basalts de Castellfollit, el guix de Tortellà i Maià, la fabricació de paper de Sant Joan les Fonts, el sector tèxtil olotí o àdhuc uns suposats jaciments de petroli a Montagut són algunes de les activitats econòmiques que es beneficiarien de la construcció del ferrocarril, segons l'enginyer. Algunes estacions –com la de Crespià-Maià– es projectaren més pensant en el transport de mercaderies que en el transport de viatgers, la qual cosa palesa el caràcter de la línia. Això no obstant, sorprèn de veure la manera com Paz Maroto té en compte el turisme com un actiu important de la línia. A la memòria del projecte hi ha un capítol dedicat a aquesta qüestió. La bellesa dels paisatges que travessava la línia és considerat un factor important per al foment econòmic de la regió i té en compte la importància de Ribes de Freser i el monestir de la vall de Núria com a pols turístics importants que ajudarien el caràcter turístic de la línia i que alhora serien potenciats per aquesta. L'enginyer es refereix al turisme local més que

no pas al turisme estranger. Tot i això, hi ha la voluntat de presentar el ferrocarril com un instrument per impulsar en gran manera la indústria turística de la que ell anomena «Suïssa catalana». I és que la comparació no és tan desencertada, atès que cal tenir en compte la similitud del ferrocarril de Ripoll a Figueres amb el ferrocarril suís Glacier Express, que va de Zermatt a Saint-Moritz. Els viaductes (alguns d'ells semblants als d'aquest ferrocarril suís), el traçat, el paisatge que travessa i la presència de túnels o traçats helicoidals ajuden a fer aquesta comparació. En unes quatre pàgines, la memòria d'un enginyer de camins es converteix en una descripció bucòlica i molt turística dels paisatges que des del ferrocarril es poden veure i de l'encant dels pobles i viles servits per aquest.

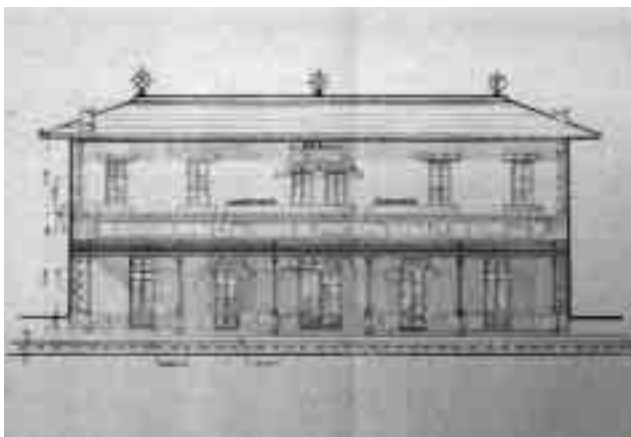
A l'apartat dedicat a la viabilitat econòmica i financera del projecte, Paz Maroto és excessivament optimista. No dubta a considerar que el percentatge de captació de viatgers serà del 100%, a més de tots aquells nous viatgers que puguin aparèixer a causa de la línia i la millora de les comunicacions. Les previsions de viatgers sorprenen: preveu anualment uns 19 milions de viatgers/quilòmetre a la línia i uns 11 milions de tones/quilòmetre, amb uns beneficis totals –viatgers i mercaderies– de 60.000 pessetes per quilòmetre. En suma, els ingressos totals anuals previstos eren de 4 milions de pessetes i escaig. Les tarifes per als viatgers s'estipulaven en 14 cèntims/quilòmetre per a primera classe, 9,2 cèntims/quilòmetre per a segona classe i 6,9 cèntims/quilòmetre per a tercera classe, tenint en compte que un 5% dels viatgers anirien en primera classe, un 10% en segona classe i un 85% en tercera classe.

El tramvia de Figueres a Roses al seu pas per l'estany del Tec



Les estacions

Tal com hem esmentat, hi havia projectades 19 parades a tota la línia. A continuació hom les detalla segons el seu ordre de Ripoll a Figueres: Ripoll, Ermita (baixador), Vallfogona, Riudaura, Olot, Sant Joan les Fonts, Castellfollit de la Roca, Montagut (baixador), Sant Jaume de Llierca, Argelaguer-Tortellà, Besalú, Maià de Montcal (baixador), Crespià-Maià, Queixàs (baixador), Cabanelles, Lladó (baixador), Navata, Vilafant-Avinyonet i Figueres. Les estacions de Ripoll, Olot, Besalú i Figueres eren les més importants del traçat. Hi havia quatre tipus de construccions per a les parades, cadascuna associada a la classe de les estacions. L'estació més comuna de tercera classe tenia un edifici de viatgers amb vestíbul, taquilla, sala d'espera, sala d'equipatges, telègraf, magatzem i un habitatge per al cap



Alçat de l'estació projectada a Besalú del ferrocarril de Ripoll-Olot-Figueres

d'estació i un altre per al guardaagulles. L'estil dels immobles és una mena de noucentisme auster i tosc, però que és prou ben aconseguit per a una estació de ferrocarril. Cal remarcar que, encara que sigui auster, en comparació amb algunes estacions de la província es tracta de construccions força luxoses i molt ornamentades. Totes les estacions disposaven almenys d'una zona d'aparcament d'automòbils i carruatges, un edifici de viatgers, lavabos, un moll cobert, un moll descobert, doble via i una via morta de seguretat. Algunes estacions tenien uns molls especials per a bestiar, pedra tallada, fusta o pasta de paper, com a Olot, Sant Joan les Fonts, Castellfollit, Argelaguer-Tortellà, Crespià-Maià. A Olot i a Figueres hi havia unes cotxeres i a Olot hi havia l'únic taller de la línia.

La fi del projecte és prou previsible. Les limitacions financeres de la Diputació i la inestabilitat de la dictadura de Primo de Rivera i, més tard, de les de Berenguer i Aznar, segurament endarreriren l'execució del projecte. Igualment, el Ministeri de Foment no devia prioritzar-ne la realització. Amb l'arribada de la II República espanyola, hi ha constància que la comissaria delegada de la Generalitat de Catalunya ordenà el 1932 l'emmagatzematge del projecte a l'arxiu. Es constata, doncs, la fi del ferrocarril Ripoll-Olot-Figueres.

El ferrocarril del Baix Empordà

Al llarg del temps hi ha hagut molts de projectes que han pretès de construir ferrocarrils o tramvies que vertebrassin la comarca del Baix Empordà amb la via fèrria principal, Girona o Figueres. A la fi, foren dos projectes menors i mediocres els que es portaren a terme: el tramvia de Palamós-Girona (i més tard a Banyoles) i el ferrocarril de 750 mil·límetres d'amplada de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Com que eren línies secundàries, d'amples estrets, no permetien un enllaç físic amb la línia principal. També mancaven d'una racionalitat indispensable que permetés la connexió d'ambdues línies: entre elles hi havia un buit entre Sant Feliu i Palamós que mai va ser cobert per un traçat ferroviari.

Els dos projectes principals que presentem en aquest apartat són anteriors a les solucions empresarials i particulars que finalment reeixiren.

Es tracta de dos ferrocarrils d'ample ibèric connectats físicament a la línia principal de Barcelona-Girona-Figueres-Portbou i que pretenien de vertebrar una gran part o la totalitat del Baix Empordà. Són dos projectes apareguts amb un any de diferència i és probable que fossin competidors per a una mateixa vaga concessió de ferrocarril baixempordanès. La racionalitat d'objectius els guia al llarg de tota la construcció d'un projecte ferroviari, bell, harmònic i perfecte, com tots els de la seva classe.

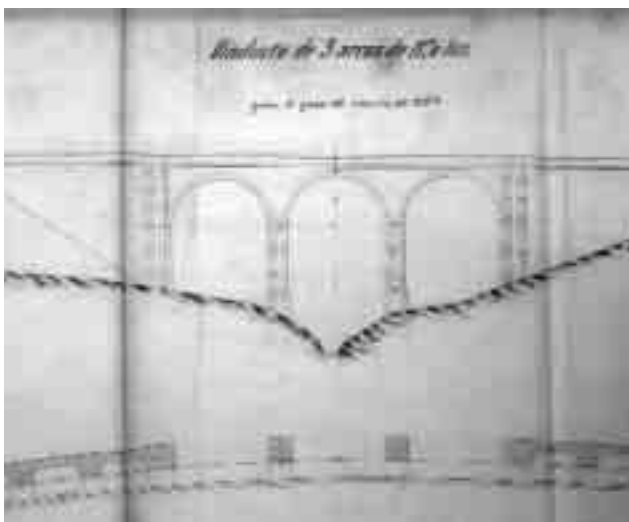
Riudellots de la Selva-Sant Feliu de Guíxols-Palafrugell

Aquest és el primer projecte presentat a la Diputació de Girona. Redactat al 1875 per Celso Xaudaró, enginyer barceloní, projectava la construcció d'un ferrocarril secundari de tracció de vapor i de via ampla única amb connexió física a la via principal de França. El ferrocarril eixia des de l'alçada de l'estació de Riudellots de la Selva, per la qual cosa entre Riudellots i Girona compartia via amb amb la línia general. A partir d'aquest *empalme* –en el vocabulari de l'època–, una línia d'uns 47 quilòmetres es dirigia cap a Palafrugell, passant per Sant Feliu de Guíxols (en forma de brancal per la dificultat del terreny) i Palamós. La línia disposava d'onze parades, de les quals dues eren estacions de primera classe, tres de segona, tres de tercera i tres eren baixadors: Cassà de la Selva, Llagostera, Bell-lloc (baixador), Santa Cristina d'Aro, Castell d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Fanals (baixador), Calonge, Palamós, Ermedàs (baixador) i Palafrugell. Al llarg de tot el traçat s'hi projectaren deu ponts i un viaducte, que suposaven una suma de 0,2 quilòmetres de la longitud total del recorregut. L'obra més rellevant havia de ser el viaducte de 33 metres de la costa de l'Alou, prop de Llagostera. Curiosament, avui hi ha un viaducte en aquest mateix punt per a la carretera C-65 de Girona a Sant Feliu de Guíxols construït als anys 60.

Com sol ser la tònica dominant en aquests projectes ferroviaris, les causes econòmiques són les que justifiquen la construcció del ferrocarril, més que no pas les necessitats de les persones. En aquest cas s'insisteix molt en la connexió de la via fèrria principal i Girona amb els ports baixempordanesos de Sant Feliu

i Palamós. L'enginyer Xaudaró recorre a tot un reguitzell de dades estadístiques de tonatge i valor de les exportacions i importacions dels ports susdits. Igualment, presenta un quadre de moviments de viatgers i mercaderies entre les poblacions que es troben dins el trajecte previst per al ferrocarril. Semblantment, Xaudaró afirma la viabilitat econòmica del projecte amb un benefici diari de 1.160 pessetes i anual de 417.283 pessetes. Aquestes xifres són resultat d'un optimisme desmesurat i injustificat del càlcul del percentatge de captació de viatgers i mercaderies potencials. Es presenten les tarifes (13 cèntims per al viatger de primera classe, 10 per al de segona i 7 per al de tercera), però no es calcula el nombre de viatgers que utilitzaran la línia. En comptes de posar aquesta dada accepten «buenamente los resultados que arroja el estado previamente formado», i continua: «en la seguridad de que, muy lejos de quedar defraudadas nuestras esperanzas, la práctica demostrará que nuestros datos, si de algo pecan, es de exceso de prudencia». Cap valoració que hom pugui fer podria tenir la força desqualificadora que té aquest fragment literal extret de la memòria. Finalment, pel que fa al pressupost, els avatars de la història han impedit la conservació íntegra del projecte i l'han perdut; en conseqüència, el cost total de la construcció romandrà una incògnita fins que algun dia, tal volta, una vella caixa de papers aparegui en algun indret recòndit de la Diputació de Girona o l'Arxiu Històric de Girona.

Alçat del viaducte de la costa de l'Alou (Llagostera) del ferrocarril de Riudellots de la Selva-Sant Feliu de Guíxols-Palafrugell. "



Caldes de Malavella-Sant Miquel de Fluvià, per la costa

En aquest projecte els avatars encara han exercit una acció més funesta que sobre el primer i n'han fet perdre seccions, plànols i memòries senceres. No es conserva cap document per al primer tram del ferrocarril, entre Caldes i Palafrugell; el destí ha volgut que solament es conservin alguns plànols i la memòria del segon tram de Palafrugell a Sant Miquel. Segons el que el temps ens ha deixat saber, aquest projecte de 1876 –presentat, doncs, un any després del projecte de Xaudaró– fou finançat per «Miguel de Bergue y compañía» i redactat per l'enginyer Teodoro Merly. És un projecte molt complet i racional, que va més enllà del que preveia el de Xaudaró, de 1875. Aquest projecte pretenia de crear tot un brançal de la via principal de Barcelona-Girona-Figueres-Portbou per la costa, des de l'estació de Caldes de Malavella fins a la de Sant Miquel de Fluvià. Tot i ser una via secundària, per permetre la connectivitat amb la via general usava l'ample ibèric en via única i la tracció de vapor. Aproximadament, tot el recorregut devia de tenir uns 80 quilòmetres. La longitud del tram del qual s'ha conservat documentació era de 34 quilòmetres, des de Palafrugell fins a la unió amb la via principal a Sant Miquel. No sabem quin tram es volia prioritzar en la construcció del ferrocarril. Amb tot, sembla haver-hi una preferència per al tram que justament s'ha conservat. Mentre que el projecte anterior de Xaudaró donava prioritat a la connexió de la via principal del ferrocarril i Girona amb els ports de Sant Feliu i Palamós, aquest donava molta rellevància a la integració de la ciutat surotapera de Palafrugell amb la xarxa ferroviària estatal i internacional. És a dir, el promotor considera molt més important que la indústria palafrugellenca enllaci amb la xarxa ferroviària principal que amb els ports baixempordanesos. No s'ha de descartar en absolut que aquests arguments responguessin als interessos dels industrials locals, més proclius a una connexió ferroviària amb França que amb els ports del costat. Semblantment, la memòria conservada de part del projecte realitza una proposta de modificació del traçat de la via fèrria principal que en aquells moments s'estava construint. L'enginyer Merly considera molt més útil d'allargar la via des de Flaçà fins a Verges i Viladamat i des d'allà dirigir-se a Figueres i enllaçar amb França per la Jonquera i no pas per Portbou, com acabà essent. Veia el pas del ferrocarril per Verges i Viladamat com un allargament «insignifican-



Plànol de la secció de Sant Miquel de Fluvià a Palafrugell del ferrocarril de Caldes de Malavella-Sant Miquel de Fluvià per la costa.

te [de] la línea pero [que] en cambio causarí­a impredecibles beneficios al país». El primer benefici serien els milers de pessetes que Miguel de Bergue s'estalviaria si pogués escurçar la longitud del ferrocarril en nou quilòmetres, per tal com, essent un ferrocarril secundari, no estratègic, havia de ser pagat íntegrament per particulars. Això no obstant, el projecte se ceneix al traçat previst per a la línia de Girona a Portbou i afegeix els nou quilòmetres de recorregut que hi ha entre Viladamat i Sant Miquel de Fluvià.

Per a aquesta secció del traçat del ferrocarril de Caldes a Sant Miquel per la costa la inversió prevista era de 3.957.688 pessetes per als 34 quilòmetres que hi ha entre Palafrugell i Sant Miquel. Això fa 115.857 pessetes per quilòmetre. Es preveia de construir uns 0,3 quilòmetres de ponts, d'entre els quals destacaven el del Daró (46 metres) i el del Ter (172 metres). Es projectaren nou estacions de classe desconeguda: Palafrugell, Pals, Fontclara, Fontanilles, Torroella de Montgrí, Bellcaire, Albons, Viladamat i Ventalló. Es desconeix el benefici diari i anual que es generaria de l'exploració de la línia, atès que la memòria no especifica aquestes dades. Tampoc s'especifica el percentatge potencial de captació de viatgers o les tarifes per al transport de viatgers i mercaderies.

Maçanet – Santa Coloma de Farners – Anglès

Hi ha constància que la Diputació de Girona encarregà per 28.000 pessetes el 14 de maig de 1929 a l'enginyer José Paz Maroto –que ja havia redactat per a la corporació el projecte del ferrocarril de Ripoll-Olot-Figueres– la redacció del projecte de ferrocarril de Maçanet (a la documentació apareix amb el nom d'«enpalme»,

atès que hi ha l'enllaç entre la línia de Barcelona-Girona-Figueres-Portbou i la de Barcelona-Mataró-Maçanet) a Anglès per Santa Coloma de Farners. Es tracta d'un ferrocarril en ample ibèric per a un servei secundari, més que no pas principal. Per la documentació sabem que el projecte es lliurà el 31 de març de 1930, però hom no ha pogut trobar el projecte al fons de la Diputació i sembla ser que s'hauria perdut arran d'una recol·locació que féu el 1932 la Comissaria Delegada de la Generalitat de Catalunya.

Sils – Santa Coloma de Farners

El 1873 Mateu Mateu i Francesc Coll presentaren a la Diputació de Girona el projecte de construcció d'un tramvia d'uns nou quilòmetres, d'ample i tracció desconeguts, entre l'estació de Sils del ferrocarril de Barcelona-Girona-Figueres-Portbou i Santa Coloma. Inicialment, el projecte del ferrocarril de Barcelona a Girona havia de passar pel centre de Santa Coloma de Farners, en concret, pel bell mig de la Rambla de la ciutat. A la fi, per motius orogràfics i d'estalvi en la construcció s'optà per Sils, prou proper a Santa Coloma per facilitar el transbord amb carruatges dels colomencs fins a l'estació silenca. Tanmateix, la frustració de perdre el mitjà de transport més modern i eficient mai conegut romangué latent i ben aviat aparegué un projecte de tramvia per unir la capital selvatana amb la parada ferroviària més propera. Mateu i Coll proposaren una solució barata, adequada, però força barroera. Tot complint amb els estàndards espanyols exigits pel Govern a propòsit dels ferrocarrils finançats per particulars, el tramvia projectat ignorava punts molt perillosos que podrien haver causat accidents monumentals. Per exemple, el punt de partida del tramvia a Sils se situava a la zona de mercaderies –cal tenir en compte que el gran interès dels ferrocarrils no era precisament el transport de passatgers– i travessava les vies de la línia de Barcelona a Girona amb un revolt de 15 metres. En un cas molt hipotètic d'irregularitat, un tren procedent de Barcelona o Girona podia envestir el tramvia que creuava les vies. Igualment, ja és conegut el perill dels tramvies en aquella època, que circulaven sense separacions per la mateixa calçada que els automòbils. El tramvia de Sils a Santa Coloma no era diferent i havia de circular íntegrament per la carretera que uneix Sils amb la capital selvatana.

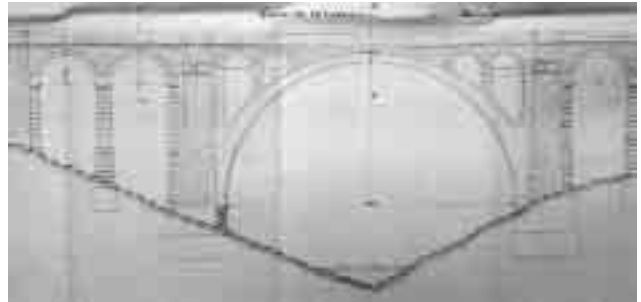
Cap al 1876 el projecte es revifà per una proposta calcada presentada a la Diputació per Hilarió Rubió i Pere Gras. Havent de resoldre el conflicte, la Diputació optà pel projecte de Mateu i Coll,

encara que fou abandonat dins els calaixos de l'Administració, d'on, pels avatars de la història, es va perdre per sempre.

Figueres-Roses

Per entre la documentació de la Diputació apareixen uns plànols del projecte de 1873 d'un tramvia de tracció de vapor entre Figueres i Roses fets per Pere Seseras i Vergés. Sense memòria descriptiva, hom solament pot contemplar els acurats dibuixos del projecte, amb el traçat, els perfils longitudinals, els plànols de les estacions i les obres de fàbrica, etc. Com una pintura sense explicació, l'observador n'ha de desxifrar el contingut, que ha romàs mut durant el pas dels anys. Es tracta d'un tramvia d'un ample de 1.500 mil·límetres de 18 quilòmetres de llargada entre la capital empordanesa i Roses, amb un ramal al port. La línia s'havia de construir en la seva totalitat sobre la calçada de la carretera de Figueres a Roses (l'actual C-260), tot i que en alguns punts el tramvia seguia un traçat propi. Això comportava la construcció de tres ponts propis, d'estructura metàl·lica amb pilars de maçoneria acarada, sobre la Muga vella, la Muga nova i el Manol. Les estacions, austeres, en l'estil vuitcentista industrial tan a la moda, se situaven a Figueres, Castelló d'Empúries i Roses, encara que el tramvia travessava pel centre de les poblacions de Vila-sacra i Vilatenim.

En la configuració de les estacions podem veure el preeminent caràcter econòmic de la línia. Les instal·lacions ferroviàries eren enfocades més al transport de mercaderies que al transport de passatgers. En això no diferia de la resta de línies ferroviàries del moment. És ben probable que a la memòria que acompanyava al projecte es donés molta importància a la connectivitat de la ciutat de Figueres amb el port de Roses que permetés la sortida de mercaderies pel seu port, amb el consegüent abaratiment. Amb tot, el tramvia no preveia un enllaç de les instal·lacions figuerenques amb les de la línia de Barcelona-Girona-Portbou, la qual cosa pot sorprendre per la manca de racionalitat: el simple fet d'haver de moure amb carros les mercaderies dels molls de la línia Figueres-Roses als molls de l'estació del ferrocarril de Barcelona a Portbou podia encarir a bastament els productes. En aquest aspecte, el ferrocarril de Ripoll-Olot-Figueres de 1929 era molt més curós, si tenim en compte que també preveia la connexió de Figueres amb el port rosinc i recuperava -racionalitzat- l'intent fallit d'enllaç d'ambdues poblacions per ferrocarril ideat al 1873.



Alçat del viaducte de Queixàs del ferrocarril de Ripoll-Olot-Figueres.

Bells somnis vells?

Fins i tot des del seu exili els ferrocarrils somiats, juntament amb els seus companys desapareguts de Sant Feliu-Girona, Olot-Girona i Palamós-Girona-Banyoles, tornen a treure el cap a l'escena pública per al plaer d'alguns i d'altres de tornar a somiar plegats un nou esdevenidor ferroviari a la província. I és la mateixa Diputació de Girona la que vehicula -com aleshores- algunes d'aquestes fàbriques de somnis sobre rodes metàl·liques. Durant el 2005 i el 2006 s'ha estat parlant -i escrit, àdhuc- de la construcció d'una anella ferroviària al voltant del massís de les Gavarres que uneixi Girona amb l'aeroport, Sant Feliu de Guíxols, Palafrugell i la Bisbal en una nova modalitat ferroviària anomenada tramtren, un híbrid entre tramvia -el que entenem avui per tramvia, segons els paràmetres moderns- i el tren convencional. A partir d'ací, institucions com la Plataforma pel Transport Públic també han pres aquest model com a projecte a reivindicar. I, com sempre, polítics i polítics entremig per encarrilar o fer descarrilar les noves velles idees. Semblantment, a Olot s'han despertat nous temps ferroviaris i es torna a parlar amb vehemència de la conveniència de portar les vies fins a la ciutat garrotxina, ja sigui amb l'alta velocitat del projectat Eix Transversal Ferroviari, ja sigui amb la modalitat de tramtren. La darrera notícia que es tenia sobre aquest renaixement ferroviari a la província feia referència a la voluntat de la Generalitat de Catalunya -expressada a través del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya- de construir abans del 2026 l'anella ferroviària de les Gavarres i portar el tren fins a Olot. Qui sap quin futur els espera, a aquests bells somnis vells. El temps ho dirà. Nogensmenys, sempre ens quedarà la seguretat fermament demostrada pel pes de la història que els projectes se succeeixen, però que les idees perduren.

Borja Vilallonga