

Per què no arribà el tren a Cala Rajada?

Josep Terrassa Flaquer



LA BIBLIOTECA DEL GOLEA
Capdepera
2026

Cap Vermell

Biblioteca Digital



Sumari

I
3

II
6

III
9

IV
12



NOTA

L'Arxiu Municipal organitzà una conferència el passat 17 d'abril per tal d'esbrinar els motius pels quals el tren no arribà fins a Cala Rajada. El punt de partida era l'aportació documental realitzada pels hereus de Rafel Blanes Tolosa (el gran protagonista d'aquell projecte empresarial), recentment estudiada i catalogada pels nostres arxivers Maria Massanet i Gregori Rechac. Els conferenciants eren: Isabel Moll, catedràtica en Història i descendent de Rafel Blanes; Ramon Molina, catedràtic d'Història a la UIB; i el cala-rajader Antoni Mercant, molt lligat amb el món de la marina. Maria i Gregori aprofitaren l'exposició d'aquella documentació per obrir un debat públic sobre dita quimera empresarial. Des de *Cap Vermell* volem contribuir a bastir un relat versemblant sobre el que va passar.

Publicat a:

Cap Vermell,
en quatre capítols els dies
14, 18, 22, 24 de maig
2026

I

La línia de ferrocarril entre Manacor i Artà es va construir entre 1913 i 1921. Tenia una longitud de 30'350 km i fou realitzada per l'empresa Ferrocarrils de Mallorca. L'arribada del tren a Artà, el 16 de juny de 1921, va remoure els interessos econòmics gabellins i obrí una via d'esperança a un poble que havia iniciat una època de canvi en la seva economia.

El poble s'animà i l'Ajuntament agafà la iniciativa de fer avançar el projecte. El 4 de setembre, dos mesos i mig després de l'arribada del tren a Artà, el nostre consistori celebrà amb un refresc l'inici de les gestions per dur el tren a Cala Rajada. Segons l'acta municipal (22-9-1921) es consumiren dos quilograms i mig de galetes, dues botelles de licor i 59 cigarrets, una xifra que bé podia coincidir amb el nombre d'assistents. El cost total fou de 8'85 pessetes.

La revista *Llevant* aportà més informació. El convocant era el batle Llorenç Flaquer. Hi assistiren: els nou regidors, Rafel Blanes, el metge Joan Moll, el rector, el mestre Sebastià Sancho, els comerciants Miquel Caldentey, Antoni Vaquer i un tal Flaquer, el jutge d'Artà Joan Sancho i Mateu Melis, entre d'altres. Rafel Blanes manifestà que els plànols i treballs preparatoris estaven fets i que per aprovar el projecte únicament faltava la signatura del Ministre. Es proposà donar un vot de confiança a Mateu Melis per realitzar unes gestions.





D. Rafael Blanes Tolosa, promotor de la línia ferroviària de Cala Rajada i de la línia de ferrocarrils de Mallorca.

La família Blanes Tolosa estiuvejava a Cala Rajada des de 1913, per la qual cosa mantenia una relació social i sentimental amb aquest indret. El pare de Rafel havia estat un dels fundadors de la Companyia de Ferrocarrils de Mallorca i, més tard, en seria el director. Participà en nombroses iniciatives empresarials, entre les quals cal destacar la creació de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació. El fill Rafel continuà l'obra del pare i es convertí en el més apassionat defensor de l'arribada del tren a Artà. Entre 1923 i 1948 va ser el director de la Companyia de Ferrocarrils.

Una vegada decidits a tirar endavant el projecte començava la tasca per a la seva aprovació pel ministre de torn i aconseguir finançament. Sobre la qüestió monetària, la primera passa seria aconseguir la col·laboració de Ferrocarrils de Mallorca, cosa que es descartà quan la Companyia va mantenir els darrers centenars de metres de via de l'estació d'Artà en direcció nord i feia inviable la prolongació de la línia fèrria cap a Capdepera.

L'aportació documental de Rafel Blanes confirma que es va treballar en una segona opció: oferir el projecte al Ministeri de la Guerra. En aquest cas hi havia la intenció de recollir aspectes interessants per a la defensa militar de la costa, com era la proximitat amb Menorca, i es tramitaria com una línia fèrria d'interès estratègic.

La Llei de Ferrocarrils de 1908, aprovada per un govern presidit per Antoni Maura, oferia cobertura legal als projectes de línies fèrries estratègiques. El maig de 1907 el govern Maura havia pactat amb França el repartiment del Marroc i a Espanya li va correspondre la zona més pobre i costanera. Llavors el colonialisme era considerat un bon negoci i de seguida començaren els tràmits per explotar els jaciments de ferro propers a la ciutat de Melilla. Personatges importants com el comte de Romanones i el comte de Güell crearen la Companyia de Minas del Rif, amb la corresponent xarxa ferroviària d'interès estratègic. En aquell projecte colonial hi estava implicat el Ministeri de la Guerra, el qual era el responsable de garantir la seguretat dels colons.

En el nostre municipi no hi havia cap base naval, ni un destacament important de soldats, ni era un indret especialment estratègic per a la defensa de l'illa, ni disposàvem de mines d'interès militar; aquella irrellevància estratègica va fer que el Ministeri no mostràs interès per la línia fèrria. El que sí reclamaven els militars eren uns drets d'ocupació de la costa, especialment en aquells llocs que facilitaven el desembarcament de tropes, com eren les badies, platges i cales. Quan l'any 1954 Aurèlia Canaan i el seu espòs decidiren bastir l'hotel El Castillo necessitaren una autorització del Ministeri de Defensa, per tractar-se d'una zona de platja (Canaan, Aurèlia. *Senyor ahir*, p. 118).

Uns mesos abans de l'esmentat refresc va sorgir un altre problema que feia inoportú, políticament i militarment, el projecte de tren Artà-Cala

Rajada. El 22 de juliol de 1921 s'esdevingué el desastre d'Annual, una carnisseria humana en la qual l'exèrcit espanyol va perdre més de cinc mil combatents i, en pocs dies, una superfície deu vegades superior al conjunt de les Illes Balears. La magnitud de la derrota va fer que la prioritat nacional fos la recuperació de la seguretat a la zona i del terreny perdut. Durant uns quatre anys aquell desastre xuclà bona part del pressupost nacional.

Tot plegat va fer que l'exèrcit obrís una esquerda en el projecte ferroviari. Aleshores decidiren adreçar-se al capità general Valerià Weyler i Nicolau, tota una institució dins l'exèrcit, perquè col·laboràs en el projecte. El 20 d'agost de 1922 el general, principal dirigent d'una branca del Partit Liberal, es desplaçà fins a Artà, on convocà els seus seguidors. Alguns regidors i persones significades de Capdepera visitaren tan il·lustre patrici, al qual manifestà el seu compromís amb el projecte de tren fins a Cala Rajada i també amb el port de refugi, unes millores que estava convençut que s'aconseguirien (Acta 26-8-1922).



Valerià Weyler i Nicolau.

II



L'opció més vàlida i realista era optar per la construcció d'un ramal secundari a la línia fèrria Palma-Artà i en el qual s'hi involucràs el teixit empresarial local. Calia emmirallar-se en la societat Ferrocarril de Sóller, fundada l'any 1905 per un grup de 150 sollerics encapçalats per Jeroni Estades, un projecte ferroviari ambiciós i d'envergadura que incloïa la construcció de nombrosos túnels i ponts. Aquella gent estava integrada dins el Partit Maurista.

Entre 1917 i 1923 el sistema polític de la Restauració, especialment el conservadorisme i el maurisme, passava per una crisi profunda d'autoritat i de legitimació. L'any 1917 a Capdepera ja no se celebraren eleccions municipals; la composició del Consistori es va decidir per l'article 29 de la Llei Electoral, el qual permetia constituir l'Ajuntament mitjançant un acord entre partits.

Durant la I Guerra Mundial les grans companyies navilières deixaren d'operar en el Mediterrani Occidental per por de perdre els seus millors vaixells. Aquella estratègia empresarial enfortí les petites navilières il·lenques, com les gabellines, que encara navegaven amb mitjans molt precaris. Una vegada acabada la guerra i recuperada la normalitat els rendiments econòmics de les nostres empreses començaren a minvar, cosa que les abocava a la desaparició.

Segons Pere Fullana i Puigserver, historiador i gran coneixedor del maurisme «*la Gran Guerra reportà bons beneficis al capitalisme illenc però posà de relleu que s'havia acabat un cicle econòmic. En endavant Joan March serà el gran protagonista, suplint el lideratge que Maura havia exercit durant més de trenta anys*» (Pere Fullana. *Antoni Maura i el maurisme a Mallorca (1853-1925)*)» (Muntaner Lleonard. Any 1998. p. 204). La primera topada important entre el maurisme i Joan March va ser l'any 1915. Aleshores el maurisme controlava el Consell d'Administració de La Isleña Marítima, un símbol de la burgesia naviliera ciutadana; però en aquella data la prestigiosa companyia passava a mans de Joan March.

L'any 1917 March fundà la Companyia Transmediterrànea, amb la qual passà a controlar el comerç marítim, cosa que li va permetre pujar els nolis i els passatges. A l'inici de 1918 entrava en el Partit Liberal i ràpidament es convertí en el gran protagonista, desplaçant el seu líder històric: Valerià Weyler.



A inicis de 1921 el batle d'Andratx convidava els pobles de l'illa que tenien port de mar i duana, com era el cas de Capdepera, a dirigir-se als Poders Públics en demanda de la nul·litat del règim d'excepció que regia a Mallorca.

Resultava que únicament estaven autoritzats per importar lliurement articles de primera necessitat els vapors-correu i el port de Palma. La Companyia Transmediterrànea era la que gaudia de la concessió d'aquell privilegi en detriment de les altres navilieres, cosa que March aprofità per pujar els nolis. Els nostres regidors argumentaren que productes com les farines, una vegada desembarcats a Palma, havien de ser transportats amb tren o per una carretera en mal estat uns 78 km, cosa que tenia un cost



Joan March, primer per la dreta el dia de la inauguració de l'Hospital Joan March en 1920 com sanatori anti-tuberculós.

elevat. No hi havia cap raó que justificàs la continuïtat d'un règim que exclouïa les petites companyies a favor dels vapors-correu. La lliure importació de mercaderies moderaria la carestia de la vida, cosa que ofegava la gent més necessitada.

El Ple municipal acordà per unanimitat adreçar una instància al Ministre de Foment sol·licitant la derogació de la protecció de la qual gaudixen els vapors-correu i que s'autoritzàs la lliure importació de productes a tots els ports de l'illa, amb les mateixes condicions d'igualtat que existien anteriorment (Acta 10-2-1921).

Aquell persistent desgast al qual va sotmetre Joan March les navilieres competidores contribuï a fer inviable la continuïtat de les petites empreses. El magnat perseguia el monopoli del comerç marítim a l'illa de Mallorca, i estava a punt d'aconseguir-ho.

III

Mentrestant la política local seguia dins el desconcert. El 4 de febrer de 1922 s'havien de celebrar eleccions municipals i una vegada més els partits es decantaren per l'aplicació de l'article 29. Aquells dies finà Miquel Melis *d'Es Coll d'O*s, després d'una llarga malaltia. A partir de 1874 Miquel havia estat el secretari de l'Ajuntament, càrrec que va mantenir durant unes quantes dècades. Uns anys abans, el juliol de 1917, havia finat el seu germà Gabriel, metge del poble. Llavors ambdós eren els caps visibles del Partit Conservador local. A partir de la mort de Miquel el partit quedava a la deriva.

En el mes d'agost de 1922 es publicava la notícia que Bartomeu Maura acabava de vendre el casal de Cala Rajada a Bartomeu Cabrer, un comerciant d'Inca. La casa d'estiueig estava situada a un indret privilegiat i disposava de capella pròpia. El maurisme local perdia un valuós i generós intermediari amb la cúpula del partit.

La política es mantenia encallada però l'economia feia passes endavant. A principi d'octubre els comerciants compraren un camió amb una capacitat de càrrega de set tones. La notícia no especificava qui era el comerciant però segur que es tractava de Miquel Caldentey. El gener de 1923 el camió va llenegar a la sortida del poble quedant encallat fora de la carretera; anava carregat amb saques de farina. Un mes més tard el pailebot *Victòria* desembarcava farina, sucre i cafè per a dit comerciant. La notícia és interessant perquè demostra que en aquesta data el fet de



disposar d'una flota pròpia encara permetia atendre el comerç local i subministrar productes a Artà i pobles propers.

El 24 de març la revista *Llevant* donava la notícia que el comerciant Antoni Vaquer de s'Heretat havia comprat el pailebot *Sant Josep* a Antoni Fuster *Ranxer*, un comerciant de l'obra de pauma molt professional. Antoni *Ranxer* duia un control rigorós de les finances; estava al corrent de l'evolució dels preus dels articles de primera necessitat en el mercat de Barcelona, ben relacionat políticament i econòmicament, per això les seves decisions gaudien del pes d'allò fet a consciència. El *Sant Josep* era un pailebot petit, d'unes 60 tones, armat a l'antiga, a la vela. Antoni el venia perquè havia deixat de ser rentable, com la majoria dels vaixells de la nostra flota.

Antoni Vaquer, en canvi, era un traginer derrotat i vell, cosa que no volia reconèixer i el va portar a la pobresa; en quinze anys passà de ser un dels homes més rics del poble a perdre tot el que tenia. Quan a finals del segle XIX fundà la societat «La Palmera» fou el primer a promoure el projecte d'un port de refugi i començà a treballar-hi dins la política maurista, del qual era el seu representant a Capdepera.

Aleshores es convocaren eleccions a Corts per dia 29 d'abril. A Capdepera es presentaren tres partits: els liberals verguistes, els conservadors i els liberals de Weyler. A Mallorca la campanya electoral va ser dura. Joan March presentà el debat polític com un torcebraç entre els conservadors, representants d'un món caduc, i la modernitat que ell encapçalava i, a més, presumia de ser amic de l'obrerisme, allò que tanta por feia a l'aristocràcia i a l'Església. Cal recordar que feia poc que March havia regalat la Casa del Poble de Ciutat als sindicats obrers, cosa que per a molts significava comprar la seva col·laboració. March no patí cap empatx quan agafà la bandera de l'obrerisme, qualificant-se ell mateix com un obrer. L'Església, espantada, es decantà obertament pel conservadorisme, donat que considerava el món obrer un cau de gent irreligiosa.

Els resultats de les eleccions retrataren la societat mallorquina i molt especialment a la gabellina. A Capdepera el verguisme aconseguí 1.533 vots, els conservadors 408 i el weylerisme 24. Els conservadors no presentaren ni interventors, essent l'únic poble de l'illa que no ho va fer (Marimón, Antoni. *El triomf de Joan March*. Lleonard Muntaner. 2019); fins i tot Antoni Vaquer i altres liberals votaren el verguisme. El renovat Partit Liberal de Capdepera captà a tres grans col·lectius: la majoria dels comerciants i traguers, el republicanisme i els pescadors cala-rajaders.

Joan March arraconà el vell liberalisme i aquest, espantat i desnortat, passà a les files del verguisme, engreixant la seva xarxa comercial i política; si no el podien vèncer allò que calia fer era acompanyar-ho. Els pescadors, gràcies al camió, ja podien vendre el peix en el mercat de Ciutat, acabant

amb un aïllament que tant de patiment havia portat. El republicanisme respirava més a gust perquè considerava que s'havia derrotat el caciquisme. El diari maurista *La Almudaina* exclamava el primer de maig de 1923: «¡El dinero, amo y señor de Mallorca!, ¡Muy digno para los mallorquines!».

Els resultats de la consulta electoral confirmaren que la política restava en mans del nou liberalisme i que l'economia local havia canviat de rumb. La vida quotidiana venia a confirmar-ho. Aquells dies Bartomeu Flaquer *Mengol* comprà un automòbil al qual adaptà una carrosseria per a dotze passatgers. El tren ja no feia falta que arribàs a Cala Rajada perquè aquell servei de passatgers acostaria els residents i els visitants a l'estació d'Artà. En el mes de desembre Antoni Fuster, el principal exportador d'obra de pauma, comprava un camió i deixava de llogar els carros que necessitava pel transport de mercaderies.



IV

Joan March havia guanyat el torcebraç i estava clar que no li interessava ni el port de refugi ni el tram de via fèrrea Artà-Cala Rajada; tota la mercaderia havia de passar pel port de Palma que ell controlava i ser embarcada en un vaixell de la seva propietat.

Els gabellins, davant l'evidència que era en March qui manava, acceptaren els fets i no qüestionaren el que havia passat. Per Sant Roc a Cala Rajada es va fer més festa que mai; per primera vegada s'organitzà una processó amb barques de pesca i s'encengueren bengales. Segurament *donya* Elionor Servera contribuí a pagar la festa. Un mes més tard es comprava el terreny per a construir la nova església. Cala Rajada creixia i els pescadors que encara residien a Capdepera traslladaren la seva llar al llogaret.

La sortida dels camions al mercat de l'automòbil revolucionà el sistema de transport. El camió ofería un trasllat de mercaderies ràpid, còmode i directe, molt més engrescador per a un trager que el tren; amb un no-res l'obra de pauma passava del magatzem del venedor al portal de la botiga del comprador.

Joan March no entrà en política per reformar el caduc sistema de governança de la Restauració sinó per substituir-ho i amb aquest propòsit contribuí a enfonsar-ho.



A Mallorca no es pot entendre la Restauració (1876-1923) sense la presència del maurisme. Antoni Maura i Muntaner (1853-1925) creà un sistema clientelar que administrava, des de l'entorn del Govern de la nació, els interessos econòmics i polítics dels mallorquins. Rafel Blanes Tolosa (1877-1975) va formar part de les Joventuts Mauristes i sempre va estar lligat al Maurisme. El projecte de via fèrria entre Artà i Cala Rajada va sortir al debat públic quan el sistema polític de la Restauració i el Maurisme s'enfonsaven. Arribava tard.

Entre l'inici del regnat d'Alfons XIII i el final de la Restauració, és a dir, en el període 1902-1923, se succeïren 36 governs, duraven uns set mesos; temps insuficient per bastir un programa de govern dotat de pressupost. La darrera vegada que Antoni Maura va presidir el Consell de Ministres fou entre el 14 d'agost de 1921 i el 8 de març de l'any següent. La revista *Llevant* informava, tres dies després de la dimissió de Maura, que Rafel Blanes era a Madrid a presentar el projecte de línia fèrrea entre Artà i Cala Rajada. La ràpida dimissió de Maura no va donar temps a aprovar el projecte.

El 23 de setembre de 1923 el general Miguel Primo de Rivera donava un cop d'estat. La resolució del conflicte militar al Rif passava a ser una qüestió prioritària pel nou Directori militar, desplaçant els projectes pendents per un temps indeterminat. Les esperances d'aconseguir l'aprovació del projecte ferroviari s'anaven esvaint.

Un mes més tard el Ministeri d'Obres Públiques acordava retirar i posposar l'avantprojecte de construcció d'un port de refugi a Cala Rajada.

Un darrere l'altre anaven caient els brins d'esperança. La darrera documentació sobre la línia de ferrocarril que recull l'arxiu de Rafel Blanes és del 18 d'agost de 1924 (Massanet, Maria i Rechac, Gregori. *Guia de l'arxiu Rafel Blanes Tolosa*. Ajuntament de Capdepera. 2026).

tégico, se una el expediente instando al General que en el Estado Mayor Central se lleva tramitándose, para mejor determinar dentro del plan general de estratégicos, por el mismo reune o no las condiciones de tal.

Después de esto que es lo que representa esa subordinación a un estudio general de estratégicos, y los perendengues que se re- antan tener para "jugar" a militares, con un ferrocarril de 12 kilómetros que a nadie perjudica, habiendo tenido abandonada toda nuestra estrategia de Marruecos. Además dejó a tu consideración, a lo que queda reducido el asunto de Veyler a nuestra Mallorca. Malhad-

dos sean nuestros prohombres que si no tu- vieramos a ninguno, andaríamos mucho mejor.

Ben en cuenta que Veyler se dedica a cuidar todos los asuntos de Madrid, por lo que con- viene que este no recomiende el asunto mientras este esté en guerra.

El Beniente Coronel Augusto del B. M. C. que ha ido a Melilla con aquel, me promete estudiar el asunto, por si se encontrara un medio de segregarlo nuestro expediente del gene- ral al que se ha unido. Ben él he tenido una larga conferencia, y queda enterado de muchos de- talles. Además anda en

sección de Ingenieros entre todos consiguiendo asunto. Tu anda con

039
TREN
CORRESPONDENCIA
22/09/1923
CARTA DE LUIS SERRA OLIVER

Telegrama
Juan March Indurain Palace Hotel
Madrid
Ruegole nombre pueblo interceda
eficazmente Consejo Obras Públicas informe
favorablemente declaración ferrocarril
estratégico Ruta Cala Rajada
- Alcalde - Pedro Antonio Bauzá
Cap. de p. 17 Septiembre 1922.

Contestación
Pedro Antonio Bauzá Alcalde
Complazceme participarle recomendando
vivísimos intereses ferrocarril Cala-Ra-
jada segun datos ese pueblo que
nuegole sale de.
March

Al Mayordomo mayor de S. M.
La Infanta Doña Isabel de B.

Madrid

026
PORT
CORRESPONDENCIA
1922
TELEGRAMS I CARTES DEL BATLE P. A.
BAUZA SOLICITANT RECOMENACIO PEL
FERROCARRIL

5

"Llevant" 26 Agost 1922

P EL MILLORAMENT DE LA COMARCA.

L'Exm. Sr. Capitá General**D. Valerià Veyler a Artá**

La nostra vila, abans tant soledana, amagadeta dins la vall hermosa que tanca la serralada llevantina, d'ensá que está junyida als demés pobles amb el ferrocarril, veu torbada de tant en quant la seua solitud amb la visita de moltíssims turistes, desitjosos de conèixer aqueix recó casi ignorat.

Els nostros carrers son passetjats seguit, seguit, per currúes de turistes qu'admiren tot lo tipic de canostra i les nostres gents humils destorben les seues labors casolanes per badocar al pas de gent desconeguda.

Diumenge passat fou visitada per una alta personalitat, el nom de la qual coneixia tothom: l'Exm. Capitá General Sr. D. Valerià Weyler, la cavellorositat, honorabilitat i valentia del qual han corregut de boca en boca del poble desde la guerra colonial, haguent-se fetes casi llegendaries les seues gestes. Aixó feu que al saber-se amb un dia d'anticipació la noticia de que tan il·lustre personalitat el diumenge visitaria la nostra vila, tot el poble s'inflamà amb el desig de conèixer-lo personalment.

An aquest anhel verament popular s'en hi ajuntava un altre. El dels qui, coneixedors de tota la trama de la política espanyola, saben la positiva influencia que tan il·lustre personalitat té en les altes esferes oficials; per aixó és que les autoritats, els Ajuntaments, persones interessades en l'administració pública d'Artá i demés pobles comarcals s'alegraren de tal venguda, perquè sabien que el Sr. Weyler esti-

ma a Mallorca i que ara en ses velleses, li ha entrat amb més fermesa encara, el desig d'afavorir aqueixa regió que l'engronsá durant s'infantesa i que tants de recorts delitosos li guarda. I tots a una pensaren: Ara que'l tendrem entre noltros, és l'hora de parlar-li amb tot el cor, de fer-li tocar les nostres necessitats, de mostrar-li les nostres conveniencies, d'exposar-li cara a cara tots els nostros desitjos pel millorament de la comarca i és ben segur qu'ell, no podrà tornar-s'en sense deixar-nos una promesa formal de que interposará la seua influencia perquè els nostres desitjos sien pronta convertits en hermoses realitats.

I aquest propòsit animá tots els cors, i diumenge a les primeres hores del capvespre tot era ja moviment inusitat. S'escampava arborser pels carrers, la banda de Manacor del Sr. Gayá venguda expressament s'estava ja preparant, arribaven seguint seguit, carretons i carruatges de Capdepera i Calarratjada, i devers les 3 i mitja del capvespre l'avenguda del Ferrocarril era un formiguer de gent qu'havía acudit a esperar l'il·lustre visitant.

Allá hi verem les tres autoritats d'Artá D. Juan Casellas Batle, el Rector Rt. D. Juan Rubí i D. Juan Sancho Jutge, part del clero de la nostra vila, tot l'Ajuntament i empleats i lo més granat de la població. De Capdepera venguerem el Batle D. Pere A. Bauzá, el Rector Rt. D. Guillem Femenias, el Jutge D. Antoni Vaquer, Comissió del Ajuntament amb son Segretari, D. P. J.

Como de Mallorca, 8 Setembre 1923

El ferrocarril Artá-“Cala Retjada,,

Desde hace tiempo, la Compañía de ferrocarriles presentó el proyecto del ferrocarril estratégico Artá-«Cala Retjada.»

Dicho proyecto está en la actualidad a informe del Estado Mayor Central, de cuya elevada entidad es jefe superior el general Weyler.

Dicho informe debe de ser luego sometido a la Junta de Defensa Nacional, de la que también es vocal el Duque de El Rubí.

Dada la intervención que en ello tiene nuestro ilustre paisano, anteayer pasó a «San Roca» el nuevo Director de la Compañía de ferrocarriles, con objeto de rogar al general Weyler se interesara para la pronta y favorable resolución del proyecto de que se trata.

El general Weyler ofreció al señor Blanes interesarse.

En Almudaina 8 Setembre 1923

El ferrocarril Artá-Cala Retjada
—«Desde hace tiempo la compañía de ferrocarriles presentó el proyecto del ferrocarril estratégico Artá-Cala Retjada.

Dicho proyecto está en la actualidad a informe del Estado Mayor Central, de cuya elevada entidad es jefe superior el general Weyler.

Dicho informe debe de ser luego sometido a la Junta de Defensa Nacional, de la que también es vocal el Duque de Rubí.

Dada la intervención que en ello tiene nuestro ilustre paisano, ayer pasó a San Roca el nuevo director de la Compañía de ferrocarriles, con objeto de rogar al General Weyler se interesara para la pronta y favorable resolución del proyecto de que se trata.

El general Weyler que no ha negado nunca su protección a cuanto pueda redundar en bien de Mallorca, ofreció al señor Blanes interesarse en el asunto de que se trata».

Ultima Hora 7 Setembre 1923

El ferrocarril Artá-Cala Retjada

Desde hace tiempo la compañía de ferrocarriles presentó el proyecto del ferrocarril estratégico Artá-Cala Retjada.

Dicho proyecto está en la actualidad a informe del Estado Mayor Central, de cuya elevada entidad es jefe superior el general Weyler.

Dicho informe debe de ser luego sometido a la Junta de Defensa Nacional, de la que también es vocal el Duque de Rubí.

Dada la intervención que en ello tiene nuestro ilustre paisano, ayer pasó a Son Roca el nuevo director de la Compañía de ferrocarriles, con objeto de rogar al General Weyler se interesara para la pronta y favorable resolución del proyecto de que se trata.

El general Weyler que no ha negado nunca su protección a cuanto pueda redundar en bien de Mallorca, ofreció al Sr. Blanes interesarse en el asunto de que se trata.

Crónica Balear

Palma

7 Setembre 1923

Desde hace tiempo, la Compañía de ferrocarriles presentó el proyecto del ferrocarril estratégico Artá «Cala Retjada».

Dicho proyecto está en la actualidad a informe del Estado Mayor Central, de cuya elevada entidad es jefe superior el general Weyler.

Dicho informe debe ser luego sometido a la Junta de Defensa Nacional, de la que también es vocal el Duque de El Rubí.

Dada la intervención que en ello tiene nuestro ilustre paisano, anteayer pasó a «Son Roca» el nuevo Director de la Compañía de ferrocarriles, con objeto de rogar al general Weyler se interesara para la pronta y favorable resolución del proyecto de que se trata.

El general Weyler ofreció al señor Blanes interesarse.

La Almundaina

La Almundaina 15 Julio 1942

Notas de la Almundaina

Visitó en su despacho de la Alcaldía al señor Oliver Roca el Secretario y Director Gerente sustituto de la Compañía de Ferrocarriles de Mallorca y distinguido amigo nuestro don Rafael Blanes Tolosa, para ponerle al corriente de los trabajos llevados a cabo por distintos Ayuntamientos de esta Isla interesados en ello, para ver de conseguir la inmediata construcción del ferrocarril que una las poblaciones de Artá y Capdepera, solicitando el apoyo del Ayuntamiento de esta Ciudad.

El señor Blanes Tolosa puso en manos del Presidente de nuestra Corporación Municipal los siguientes antecedentes:

El 9 de Junio del corriente año, y como aclaración a la de 22 de Octubre de 1916, elevaron una instancia los Alcaldes de los pueblos de Manacor, Artá, Capdepera, San Lorenzo y Son Servera, pidiendo, previo informe de la Junta de Defensa del Reino, Jefatura y Dirección General de Obras Públicas, y con arreglo a lo que dispone la ley de ferrocarriles secundarios y estratégicos, se tomara en consideración alguno de los siguientes acuerdos:

1.º Incluir en el plan de ferrocarriles estratégicos la línea que una la villa de Artá con el pintoresco caserío de «Cala Ratjada», perteneciente al término municipal de Capdepera, anunciando el oportuno concurso para la presentación de proyectos.

2.º Incluir en el mencionado plan de ferrocarriles estratégicos la línea férrea que una La Paebla con «Cala Ratjada», y atendiendo a que ya existe la línea que une La Paebla con Artá (por Empalme y Manacor) que se anuncie el concurso de proyectos de vía férrea para unir Artá con «Cala Ratjada».

El Alcalde señor Oliver Roca nos manifestó sus deseos de poder cooperar a tan loables deseos manifestados por el señor Blanes Tolosa, y en la próxima sesión del Ayuntamiento presentará en forma de moción el citado proyecto, solicitando la aprobación del mismo y el apoyo de la Corporación para que sea concedida la construcción de la expresada vía férrea.

16 Julio 1942

Ferrocarril de Artá a Cala Ratjada

Nos ha visitado nuestro distinguido amigo el Secretario y Director sustituto de la Compañía «Ferrocarriles de Mallorca», don Rafael Blanes Tolosa, quien, refiriéndose a la información que publicamos sobre el proyecto de prolongación del ferrocarril de Artá hasta Cala Ratjada, nos ha manifestado que el presidente de la comisión nombrada para llevar a cabo tan beneficiosa mejora, es don Mateo Melis, de Capdepera; agregando nuestro visitante que él es uno de los cooperadores, que secundará y realizará con entusiasmo cuantas gestiones sean necesarias para la realización del proyecto.

Con gusto hacemos constar las manifestaciones del señor Blanes.

*manifestaciones del Ingeniero Jefe de las
Obras del Puerto Don Gabriel Roca.*

o de Palma será uno de los mejores de España.--Se efectuarán otras obras en los puertos de An
Sóller, en el puerto-refugio de Cala Ratjada y en el interior del actual puerto de Palma

está en tramitación, para ser
abado, el proyecto de termi
ón de las obras del puerto
refugio para embarcaciones
ueras, en la Ensenada de
Ratjada, obras que costar
novecientas cincuenta mil
tas. Dichas obras son muy
asarias, pues desde Alcudia a
to-Cristo, no existe ningún
o dónde poderse refugiar los
caidores, y siendo Cala Rat
a un punto donde acuden en
terminadas épocas del año,
scadores de distintos sitios, ya
e es un lugar magnífico para
pesca de la langosta, era ne-



Plano del puerto refugio de Cala-Ratjada

cesario tener allí un pu
de pudieran permanece
go y reparar sus embar
Con la orientación que
al dique, quedará perfec
abrigado. El puerto-refu
Cala Ratjada tendrá un
de ribera con dos metros
lado, suficiente para esa
embarcaciones y un es
varadero, donde poder
las mismas. Quedará un
ficio puerto, pues tiene
de ocho y nueve metros,
permitirá que en caso de
sidad, se refugien en él b
grandes.

retera de Palma al puerto de
Andraitx por enfrente de los te
renos de la C.A.M.P.S.A., con un
diaducto de diez y siete metros
de altura y tres arcos de doce
metros de luz cada uno.

El presupuesto aproximado de
estas obras, es de ochenta y nue
ve millones de pesetas, de los
cuales, cuatro millones y medio
se invertirán en las obras del
ferrocarril y el resto en las del
dique. De dichos ochenta y nue
ve millones de pesetas, unos
cuarenta millones se emplearán
en jornales, y calculando que
la ejecución de las obras dure
diez años, resulta que se investi
rán cuatro millones de pesetas
anuales, para el pago de los mis
mos, de los que se beneficiarán
más de mil obreros.

Las obras del dique del Oes
te -- agregó el señor Roca --
son una mejora notable para
Palma, que no solamente dispo
drá de un magnífico puerto mili
tar, sino que el actual puerto co
mercial será fácilmente amplia
do, construyéndose por el lado
del mar, muelles de atraque.

La superficie abrigada con el
nuevo dique, alcanzará cuatro
cientas ochenta hectáreas, de las
cuales trescientas sesenta y seis

estorbo para la circulación, y
ahora quedarán dentro de las
aceras que se han ensanchado
setenta y cinco centímetros ca
da una, haciéndose de nuevo el
piso.

Un proyecto de terminación
de la Lonja de Contratación del
pescado está en tramitación. El
nuevo proyecto, consta de dos
plantas. En la inferior, está la
sala de subastas, pieza muy
espaciosa, con grandes mesas y
pilas para poder preparar el
pescado: cámaras frigoríficas,
sala de limpieza del pescado, al
macén de cajas vacías y unos
higiénicos retretes públicos. En
la planta superior, se proyecta
el Hogar del Pescador, donde
podrán reunirse antes de salir
a trabajar y a su regreso, y
oficinas para el Sindicato de Mar
y Pesca y casa para el conserje.
Esta obra, que importará cerca
de trescientas mil pesetas, es
otra importante mejora para
Palma, pues disfrutará de un
magnífico local para la subasta
del pescado y de adecuadas ins
talaciones donde poder conser
varlo y acondicionarlo para la ex
portación.

Actualmente está en estudio
un proyecto de obras de draga

subasta de las obras del draga-
do de dicho puerto, con un pre-
obrero durante varios años



Plano del puerto refugio de Cala-Ratjada

supuesto de un millón cincuenta
mil pesetas.

En el puerto de Sóller, se co
menzó hace pocos días un dra
gado en roca submarina, obras
cuyo presupuesto asciende a un
millón quinientas mil pesetas.
Dada la importancia que tiene
el Puerto de Sóller, como base
naval, es una obra de gran im
portancia, pues ahora quedará
con muy buenos calados.

En el puerto de Alcudia, el
contratista de las obras solicitó
la rescisión de la contrata y ac

Por las facilidades que el
ñor Roca nos dió para nues
labor informativa, le damos et
plidamente las gracias.

Aviso

La FABRICA DE PERFUM
RIA Y JABONES K A I R O
S. L. tiene el honor de ofrec
a su numerosa clientela su nue
y único depósito y despacho
venta al público, en la calle Pl
teria núm. 52 y 54, junto a B
sería. -- Teléfono, número 256

Oposiciones Magisterio.--4 000 plazas

Anunciada Convocatoria. Preparación por profesorado com
cerdotes, Licenciados

ENZANA

Tel. 2 6 8 4

De interés para los Estudiante

A ruego de numerosas familias y contando con la cola
listas, se han organizado unos cursos de Facultad para todas la
desde ahora podrán cursarse sin moverse de Palma más que en
dicina, por su índole especial, no se preparará más que el prime
a ACADEMIA COTS -- San Felio, 7 -- Teléfono 2567.

IT
MSA
1/1940
REO DE MALLORCA

Llevant
14 Setembre 1921

PEL FERROCARRIL DE CAPDEPERA

REUNIÓ IMPORTANT.

El poble de Capdepera, que té com una de les qualitats millors per una població, tenir viu el sentiment de patria, que estima apassionadament tot lo seu i que pugna sempre per millorar, al veure que la via del ferrocarril desde Manacor s'acostava fins a Artá ha cregut augmentada considerablement la probabilitat de poder un dia disfrutar de tant important millora. I desde allavors es estada aquesta la preocupació constant de tot aquell poble, és aquest el tema de totes les converses i s'ha convertit en l'ideal de tot gabellí. De la comunicació d'aquest ideal en nasqué l'idea d'entrevistar-se amb el nostre compatriota D. Rafel Blanes Tolosa, ànima de la perllongació de la via fins a la nostra vila, i un delegat de Capdepera anà a veure'l per demanar li dia i hora per rebre una Comissió de gabellins que vendrien a visitar-lo. Deferent i modest com sempre D. Rafel, les digué que no calia que se moguessen sino que ell mateix aniria a Capdepera per assistir a la reunió que ells mateixos cridassen.

I en efecte l'Ajuntament d'aquell poble acordà cridar una reunió magna a la Sala p'el diumenge dia 4 de Setembre a les quatre del capvespre per la que se convidà amb tot interès al Ajuntament d'Artá i an els que d'aquí s'interessassen per l'assumpte, i especialment a D. Rafel.

D'aquí además del Director del nostre Quinzenari hi assistiren el batle accidental D. Juan Casellas, el jutge D. Juan Sancho, D. Rafel Blanes Tolosa, D. Rafel Sard Segretari, D. Rafel Q. Blanes i D. Antoni Solivellas medges, D. Llorens Garcías Farmacèutic i D. Antoni Genovard retgidor i propietari. La colonia de Calarratjada pujà també, recordant entre ells a D. Llorens Tous i a D. Francesc i D. Gabriel Forteza.

A Sa Creu esperaven les Autoritats i plana major del poble anant tots a la Casa de la Vila aont se tengué la reunió. Estava la sala de sessions plena a vessar com hei estaven també la Segreteria, quartos veinats i fins l'escala. Se veia que el poble te vius desitjos de tan important millora.

Ocupà la Presidencia el Batle de Capdepera Don Llorens Flaquer acompanyat del Sr. Rector d'aquella vila, del primer tinent-batle d'Artá, de D. Rafel Blanes Tolosa i D. Mateu Melis. Figurava entre la nombrosa concurrència, además de la representació d'Artá tot el clero de Capdepera, el telegrafista Sr. Garau, el medge Sr. Moll, el mestre D. Sebastià Sancho, D. Lluçia Alzina, mestre de S'Horta, tot l'Ajuntament de Capdepera, els Srs. Caldentey, Vaquer y Flaquer comerciants i altres que sentim no recordar.

Obert l'acte, el Segretari del Ajuntament de Capdepera s'alçà i saludà en nom de la Corporació municipal i de tot el poble a la comissió artanenca i a D. Rafel Blanes Tolosa en especial, donant-los la més coral benvenguda i agraint-los que en vers de rebre an els gabellins a Artá hajen teguda la bondat d'assistir a la reunió.

Digué que de fá temps, es gran el desitj que Capdepera sent de poder disfrutar de una via de ferrocarril que l'unisca amb els demás pobles, però que desde qu'arriba a Artá, vengent-lo tan aprop, aquell desitj s'ha convertit en una especie d'enveja, i creuen avui realisable lo que altra temps se considerava casi imposible.

Tant ha aumentat el desitj que a principis de Juliol se tengué una reunió per parlar-ne i s'acordà fer una visita a D. Rafel Blanes per demanar-li els tràmits per conseguir aquesta via, més al demanar-li que

Lluís

partit, contar-me únicament com a servidor del país. Aquest mateix fet i l'amistat que m'uneix amb els distins elements de aquesta illa m'han duit amb els més íntims amic meus, a formar aliansa amb els conservadors i mauristes de Mallorca, unió en la qual m'hi trob amb gran satisfacció. Així dins aquesta ampla aliansa m'hi sent més mallorquí però no com un mallorquí il·lustre com me deis, sino com un soldat de fila disposat a treballar pel bé de nostra terra.

Jo som persona discutida políticament, però l'haver tenguda la sort de poder veurer-mos reunits tots aquests elements fa que les vostres peticions puguin esser més eficazment defensades. Desde aquí don gracies a tots aquests mos amics polítics i desig que s'aumentí aqueix nucli no per mi, sino pel bé de Mallorca.

Promet estudiar i acompanyar així com pugui les peticions que acaba d'entregar-me el Batle d'Artá per la consecució de les quals treballaré amb tot el cor i acab brindant pel progrés d'Artá.

Acabat son discurs i després dels principals paragrafs sonaren en la sala forts aplaudiments.

El Sr. Rector de Capdepera parlà en nom d'aquell poble i Calarratjada. Oferí els més cars respectes a tan il·lustre personalitat i li exposà el desig de la vila representada, de conseguir el ferrocarril i port en projecte. El poble, digué, ha otorgada la seua representació d'aquest assumpte a la persona de D. Rafel Blanes, el qual segurament l'enterarà d'ell i recabarà la seua valiosa cooperació per conseguir-lo. El Sr. Weyler contestà que ja el Sr. Blanes, que tant ha demostrat preocupar-se pel progrés de Mallorca li havia parlat d'aquests projectes i per ells estava disposat a treballar.

D. Rafel Blanes, en mallorquí també, digué que davant l'alusió del Sr. Rector de Capdepera se veia obligat a parlar i comensà felicitant i agraint a la

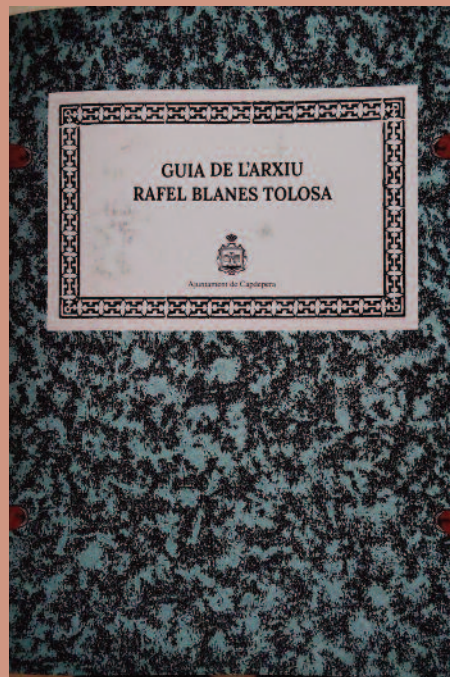
vila d'Artá l'entusiasta rebuda tributada a tan il·lustres hostes. Agraesc, també, va dir, aqueixa aturada que me permet poder expressar novament a mos amics al Sr. Weyler, a D. Pep Socias i a D. Miquel Rosselló i altres, la meua gratitut per la cooperació que prestaren a empenyer el projecte del Ferrocarril Manacor-Artá. I aprofit l'ocasió per ferme meues i exposar a mos amics el meu desig de que prestin el mateix apoyament a les demandes escrites per D. Pere Morell, entre les quals heí figura el projecte de la secció

de la via Calarratjada-Artá. Perque, Srs: Aqueixa industriosa i activa vila de Capdepera ha sentida enveja, però enveja santa, enveja noble, aquella enveja no de rebaixar els demés, sino que inspira a pujar fins a igualar-se an els altres, i desitja la consecució del ferrocarril.

Explicà l'antic projecte del ferrocarril de Pobla-Calarratjada; però ara qui Artá ja està unit amb Palma, basta fer-se el tros d'Artá a Calarratjada, qual projecte s'ha presentat ja, haguent-se acompanyat de una instància que han suscrita tots els Ajuntaments demanant la seua aprovació, i qued agrait al Sr. Weyler i Maura que conseguirem que l'informe del ram de guerra fos que no tant sols convenia sino que devia fer-se.

Digué també la conveniencia de concedir-se a Calarratjada un port de refugi ja que en tota la Costa desde el de Manacor al de Alcudia no n'hi ha cap. Avui ha verguda una comissió de Calarratjadars per demanar l'apoiament d'aquesta petició, que no obeieix a cap desig de luxe sino a la defensa de la vida, ja que els mariners de Calarratjada molts de dies se veuen impossibilitats de guanyar el jornal. Allà no se pesca al bou. I es tan rica en peix aquesta zona que fins un automovil està ara, fent el trajecte fins Artá pel transport d'aquell.

Aixó demostra la necessitat que té



CAP VERNELL

Biblioteca Digital

