

Ruta Tren

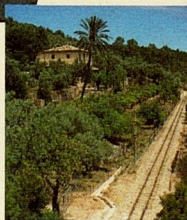
Pere Brunet



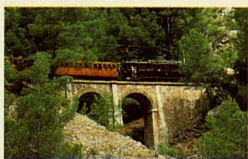
l ferrocarril com a protagonista del paisatge i del patrimoni. Perquè el



Guies
Pràctiques
de Turisme
Cultural
Illes Balears

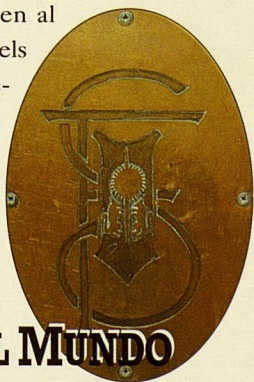


tren s'ha convertit en un còmode observatori ambulat que ens ha ensenyat a veure el paisatge d'una altra manera. Perquè els automotors elèctrics i



vagons que utilitza, després de tants d'anys de funcionament, de qualche manera ens situen al

passat. Perquè contemplar els túnels, els viaductes i demás obres construïdes ens permet calibrar l'esforç de la gent del país. Una ruta sens dubte apassionant.



EL  DIA DEL MUNDO



Guies
Pràctiques
de Turisme
Cultural
Illes Balears

© El Dia del Mundo / Rey Sol S.A.

President d'honor: Gabriel Barceló

President: Alfonso de Salas

Editor Executiu: Pedro J. Ramírez

Director: Luis F. Fidalgo

© Pere Brunet

Fotografies: Pere Brunet, Jaume Capellà (p. 60-61), Eduardo Miralles (p. 39) Vicenç Negre (p. 30), Arxiu

Coordinació Editorial: Pilar Ribal i Simó

Disseny: Propaganda

Producció Editorial: Baltar & Asociados

Infografia: Maria Roig

Fotomecànica Omni S. L.

Impressió: Alpha-3

Dipòsit legal: PM-1013-1997

Introducció

El ferrocarril a Mallorca

El ferrocarril de Sóller

Descripció del trajecte Palma-Sóller

Itinerari 1

ESTACIÓ DE SON SARDINA

- La font de Mestre Pere pel camí de Passatemps

Itinerari 2

DAVALLADOR DE CAUBET

- Raixa, entre Son Termes i Alfàbia
- A Bunyola per sa Cantina i Son Serra.
Camí de Caubet

Itinerari 3

ESTACIÓ DE BUNYOLA

- El camí de s'Alqueria.
- Biniforani i s'Alqueria d'Avall. El pas de sa Fesa.
- El camí de Son Naci. S'Alqueria Blanca i sa Gubia
- Es Castellet, sa Cova de Can Fil i
sa Comuna de Bunyola

Itinerari 4

ESTACIÓ DE SÓLLER

- El camí Vell de Ciutat
- El camí des Pujol den Banyà
- El camí del Rost i de Monreals

Itinerari 5

PORT DE SÓLLER

- Els fars del Cap Gros o Punta Grossa
i de la Punta de sa Creu

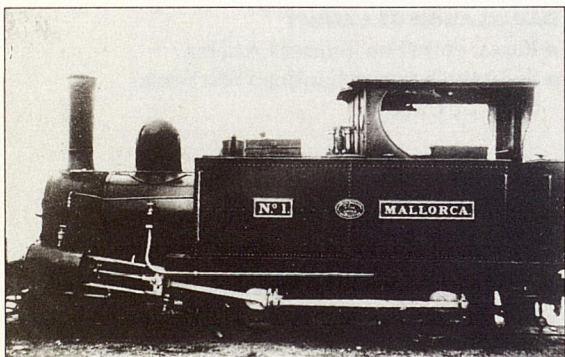
Combinacions del ferrocarril amb
el transport regular per carretera i les embarcacions
de passeig del port de Sóller

Bibliografia

Introducció

La publicació que té el lector en les seves mans és una guia pràctica que, amb el ferrocarril com a protagonista, pretén donar a conèixer els trets més importants del paisatge i del patrimoni cultural de la regió per on aquest transita. Per òbvies qüestions d'espai, només serà objecte d'atenció el FC. de Sóller.

Fer una Ruta del tren amb els objectius pretesos pels promotors de la publicació només és possible si concurreixen tota una sèrie de condicions que el tren de Sóller compleix. Unes condicions de caràcter so-



La primera locomotora del tren des Pla, el mitjà de transport més modern i de majors prestacions d'aquella època

cial i econòmic, que han fet que la construcció d'aquest ferrocarril permetés millorar la històrica situació d'aïllament de la vall de Sóller, ampliar la mobilitat de la població i possibilitar una nova forma d'accés als diferents centres d'interès de la comarca. Perquè aquest tren s'ha convertit en un còmode observatori ambulat que ens ha ensenyat a veure el paisatge d'una altra manera. Perquè els automotors elèctrics i vagons que utilitza, després de tants d'anys de funcionament, de qualche manera ens situen al passat. Perquè contemplar els túnels, els viaductes i demés obres construïdes ens permet calibrar l'esforç

de la gent del país per fer realitat el que avui, amb molt més recursos tècnics que llavors, ens pareixeria del tot irrealitzable. Perquè percebem aquest trenet com a nostro, com un patrimoni col·lectiu.

Malgrat el FC. de Sóller podria merèixer per ell mateix l'atenció exclusiva d'aquest guia, no volem contentar només als que idolatren aquest mitjà de transport, sinó aconseguir una cosa sens dubte manco romàntica, però més pràctica: que es segueixi utilitzant per tal d'aconseguir la seva supervivència.

Els millors usuaris de la guia seran sens dubte els usuaris del ferrocarril i, entre aquests, els qui es convencin que utilitzar aquest mitjà de transport és una de les millors maneres de viatjar.

En una primera part de la guia s'aborden tota una sèrie de qüestions relacionades amb el ferrocarril a Mallorca, per centrar seguidament l'atenció en el cas concret del FC de Sóller. Segueix una descripció del paisatge que es descobreix des del ferrocarril al llarg del seu lent trajecte, aturant-nos en els punts de major interès. Les estacions no solament són un dels elements més significatius de l'arquitectura ferroviària, sinó els punts d'accés al ferrocarril, a partir dels quals es proposa una incursió als nuclis urbans als que dona servei o ampliar l'acció per camins i muntanyes. Finalment, els darrers capítols informen sobre els serveis de transport col·lectiu per carretera establerts amb Sóller, Bunyola i Palma, del servei d'embarcacions de passeig que es poden realitzar des del port de Sóller i d'altres aspectes d'interès.



El ferrocarril a Mallorca

Des que al 1875 el FC de Mallorca inaugura a Mallorca la primera línia ferroviària entre Palma i Inca, el ferrocarril es convertí en el mitjà de transport més modern i de majors prestacions d'aquella època. La xarxa construïda per aquesta companyia, denominada FFCC de Mallorca a partir de 1876, anà creixent fins 1921, any en què s'inaugurà la darrera secció ferroviària, entre Manacor i Artà. Entre 1875 i 1921 s'arribaren a construir més de dos-cents quilòmetres de línies, apropant-se als dos-cents cinquanta amb la



**Tramvia de mules (esquerra)
i tramvia elèctric (dreta)
de Palma**

realització de les que foren les seves darreres millores: la construcció de la doble via entre Palma- Inca i de la línia subterrània entre l'estació de Palma i el seu port (1931) .

La posada en servei d'aquestes dues seccions coincidí amb l'inici d'una crisi econòmica que afectà els Ferrocarrils de Mallorca i que es va traduir en la presentació de repetits dèficits d'exploració. L'efecte immediat fou la pèrdua de mercat, la manca d'inversió i el manteniment de l'exploració en unes condicions precàries. Aquesta situació ja l'havia patit abans una altra companyia ferroviària mallorquina, la del Fe-

rocarril d'Alarò, que des de 1881 fins a finals dels anys trenta s'havia dedicat a transportar passatge i mercaderies en tramvia des del nucli d'Alaró a l'estació de Consell.

La transferència del control dels FFCC de Mallorca a FEVE va servir per assegurar la seva activitat a costa del progressiu desmantellament de les línies més deficitàries. Com a conseqüència d'aquest procés iniciat el 1964, són ja irrecuperables per a l'exploració ferroviària les línies de Palma a Santanyí i la de Santa Maria a Felanitx, per haver-se venut els edificis i la plataforma. Avui només s'explota la doble via Palma- Inca, de 28'6 quilòmetres, i resten fora de servei les seccions Inca- Manacor- Artà i el ramal Son Bordils- Sa Pobla.

El Ferrocarril de Sóller

Breu apunt històric

Fins al segle XIX la comunicació directa entre Palma i Sóller es va fer per un camí carreter que a Palma s'iniciava a la Porta Pintada i arribava al peu d'Alfàbia. Des d'aquí fins ben aprop del nucli urbà de Sóller, el trajecte havia de completar-se a través d'un estret i rost camí de ferradura que salvava el coll.



**Projecte de l'estació de Palma,
obra de l'enginyer Pere Garau Cañellas
a principis de segle**

Malgrat el primer camí de roda del coll es va construir entre 1834 i 1847, pareix esser que la seva utilització oferia certes dificultats pel transport carreter, de manera que dos anys després de la seva inauguració ja es va projectar la millora de tot el seu traçat i la realització d'un de nou entre Alfàbia i Sóller, acabant-se les obres el 1895. Tanmateix les prestacions dels carruatges d'aquella època, pel que fa a la seva capacitat i temps invertit, eren reduïdes: les diligències podien transportar només una desena de viatgers i el trajecte entre Palma i Sóller es realitzava en unes quatre hores.

Tot això i la bona marxa del negoci ferroviari a l'illa predisposaren els sollerics a tenir el seu tren i es decidiren a afrontar els primers estudis tècnics per tal d'aconseguir-ho.

Pere d'Alcàntara Penya fou un dels primers en proposar quatre solucions diferents de traçat ferroviari fins a Sóller: d'Alaró a Sóller i al seu port, des de Lloseta, per Son Sardina, Establiments, Esporles i Deià, i finalment des de Santa Maria pel torrent de Coanegra i amb túnel per Alfàbia. Ho feu al 1882 al setmanari palmès *L'Ignorància*, utilitzant el pseudò-

EL TREN

*"Diuen qu'han de fé un ferro-carril de Sólle à Alaró.
¿Y s'escaló de 200 metros que'hey ha d'un punt à s'altre còm el botam?*

¿Y sa sèrra d'Aufabia ò es Barranch que separa es dos pòbles còm la passam?

Amb un túnel me contentarán y jò replicaré: "Si es axis, callo, però no deixarà de du un rost més que regulá.

Millorant es pensament, proposaria que ses tèrres que treurán des túnel les tirassen dins ma, per fé una carretera des de Sólle à Barcelona p'es qui vulgan anarhi à peu"

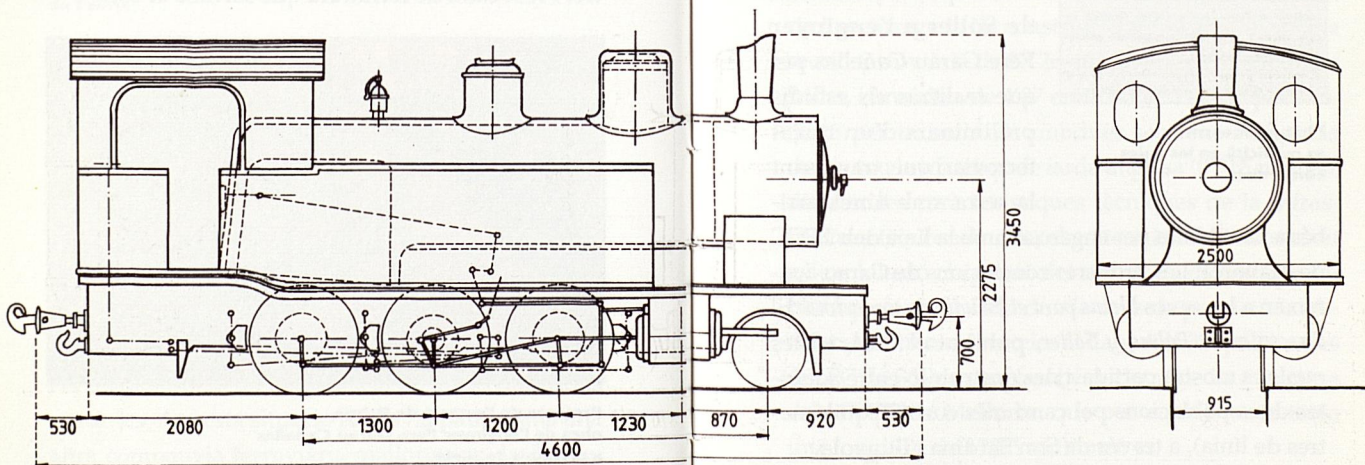
Xeremiades.

L'Ignorància (1882).

nim de Pep d'Aubeña i amb el to d'humor que el caracteritzava.

Però els primers estudis tècnics foren realitzats per Salvador Medir, que al 1892 realitzà el *Plano General del Ferrocarril Económico de Palma a Sóller*, escala 1:100.00 (es troba exposat al Museu del Casal de Cul-

El ferrocarril entre Palma i Sóller s'inaugurà el 16 d'abril de 1912. A la imatge, locomotora de vapor del ferrocarril, construïda per la Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona



tura de Sóller), i un any després redactà un original, la concessió del qual fou atorgada a Jeroni Estades Llabrés. Medir proposava la construcció d'una línia fèrrea de 47'7 quilòmetres entre Palma i el port de Sóller que s'iniciava al camí de ronda de la capital i connectava els nuclis de Son Sardina, Establiments, Esporles, Valldemossa i Deià, per arribar finalment al port de Sóller, exigint l'establiment de forts costers i de nombroses corbes de curt radi, així com la construcció de llargs túnels. L'alt pressupost d'aquest projecte (5.248.000 de pessetes de llavors) va fer impossible la seva execució material i momentàniament la idea perdé interès.

Ferro-Carril de Turismo de Palma á Sóller

Tranvía eléctrico de Sóller al Puerto



Vista de Sóller y Estación del Ferro-carril

Una de las excursiones más cómodas y espléndidas es la de Palma á Sóller y el Puerto, utilizando el Ferro-Carril y Tranvía Eléctrico, en cuyo recorrido se admiran sorprendentes panoramas y paisajes bellísimos.

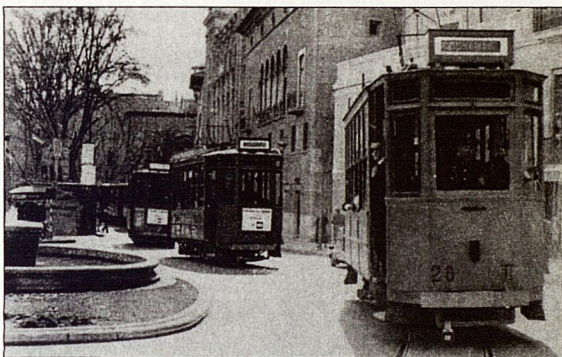
Servicio de Restaurant en la Estación de Sóller

Molt aviat el tren es publicità en les guies comercials

bés a Sant Maria per enganxar amb la línia dels FFCC de Mallorca. Les primeres conclusions de Garau apareixen a les seves *Notas para el estudio de un ferrocarril directo entre Palma y Sóller*, publicat el 1904, en les quals es mostrà partidari de construir-lo entre aquestes dues poblacions pel camí més curt (27 quilòmetres de línia), a través de Son Sardina i Bunyola.

A la nova legislació ferroviària de principis de segle es contemplà la possibilitat de què l'Estat subvencionés la construcció de ferrocarrils secundaris i estratègics. Aquesta previsió creà un clima d'optimisme que es va traduir en l'encàrrec fet per l'Ajuntament de Sóller a l'enginyer Pere Garau Cañellas per què realitzàs els estudis preliminars d'un traçat ferroviari que, travessant la serra amb túnel, arri-

Per poder dur a terme aquesta iniciativa, el 1905 s'havia constituït la societat *Ferrocarril Palma- Sóller* amb un capital de 3'5 milions de pessetes (7.000 accions de 500 pessetes) que fou ràpidament subscrit; l'any següent Garau ja havia enllestit el projecte definitiu. Atès que la concessió estatal atorgava a aquesta companyia el dret de construir un ferrocarril amb un traçat que no coincidia amb el del projecte



Alguns tramvies elèctrics de Palma passen a formar part del material mòbil del tren de Sóller (1959)

definitiu, es va procedir a la seva renúncia i a la constitució el 1911 del *Ferrocarril de Sóller sa*. Aquesta seria l'encarregada de construir el ferrocarril, amb una secció ferroviària de 27'26 quilòmetres entre Palma i Sóller, i una altra de 4'87 entre Sóller i el seu port, coberta per tramvia. A ambdues seccions l'amplada de via fou la mateixa, de iarda anglesa (0'915 metres), diferint les característiques tècniques de la infraestructura fixa construïda, el material mòbil incorporat a l'exploració i la gestió del servei. La decisió d'establir aquesta amplada de via no sols permeté la circulació de trens i tramvies al llarg dels 32 quilòmetres del FC de Sóller, sinó també poder accedir a la xarxa dels FFCC de Mallorca, que per aquells anys tenia una longitud de 122'5 quilòmetres.

El servei del ferrocarril entre Palma i Sóller fou inaugurat oficialment el setze d'abril de 1912, ara fa 85 anys, i el del tramvia entre Sóller i el seu port, l'onze d'octubre de 1913. Mentre la línia al port s'ha vingut utilitzant normalment pel transport de viatgers, la de Palma a Sóller es va dedicar fins a principis dels anys setanta al transport de viatgers i de mercaderies. Avui es dediquen exclusivament al transport de viatgers i sobreviuen com a negoci turístic.

DE PALMA A SÓLLER

"Mallorca té més aviat pocs trens. El més bonic, net, agradable, dels trens de l'illa és el de Palma a Sóller. M'asseguren que és un producte de l'emigració dels sollerics. No m'extranya gens. Sóller és una ciutat d'emigrants rics. Els sollerics són la flor de Mallorca. Aquests homes han volgut tenir un bon tren. Val més així.

El tren Palma- Sóller, en un país en que els trens són un martiri, és còmode i confortable. És ben construït. Travessa el gran pla de l'illa, el gran pla d'ametllers, de garrofers, de sembrats i de camps de faves de l'illa"

Del llibre *Illes Mediterrànies* de Josep Pla,
escrit devers 1921.

Obres d'enginyeria ferroviària

A la faixa de terreny on es va construir el ferrocarril, la línia hagué de salvar nombrosos obstacles físics que es tingueren que superar posant en pràctica diferents solucions tècniques segons les característiques del terreny. Malgrat es realitzaren moltes obres menors, és evident que les més espectaculars foren els túnels, els ponts, els terraplens i les trinxeres. En relació als ponts construïts, cal dir que el ferrocarril ocupa el pas superior de tots, excepte d'un, el del quilòmetre 16'9.

La primera part del trajecte, els onze primers quilòmetres, és pràcticament recta i d'un rost gairebé ina-

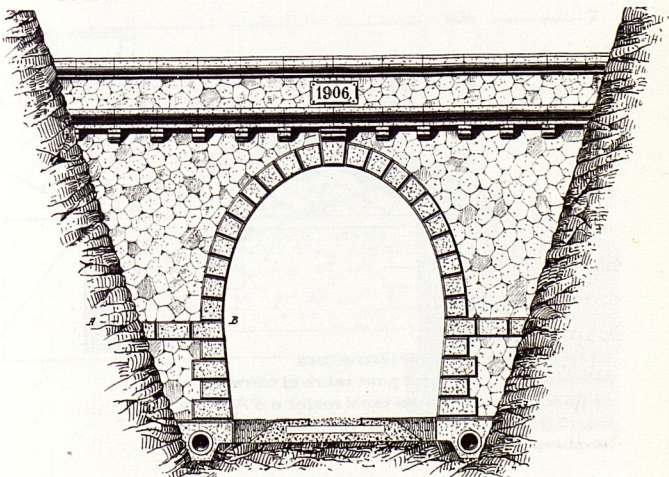
preciable. En aquesta zona els torrents foren els principals impediments a salvar, la qual cosa exigí la construcció de ponts, un metàl·lic i l'altre de pedra.

El tram intermig, fins arribar a Alfàbia, es complica, ja que als obstacles anteriorment esmentats s'hi afegeix la presència de la mitja muntanya. Això explica que la línia sigui en aquest sector més sinuosa, que s'incrementi el seu pendent i que els terraplens, les trinxeres, els ponts i els primers túnels es converteixin en acompanyants ineludibles del viatge.

Des d'Alfàbia a l'estació de Sóller es recorren uns deu quilòmetres complicats, amb zones de llum i de fosca, amb trams en què el tren pareix anar penjat i altres, encaixat, i on es perd el sentit de la línia recta. En aquest sector fou necessària la construcció de dos viaductes i onze del tretze túnels per on circula el tren al llarg de tota la secció, entre ells el túnel major (2.856 metres de longitud que foren excavats en tres anys: 1907-1910).

Durant devers deu minuts el trajecte es fa en penombra o en la més absoluta obscuritat, la qual cosa

Tretze són, tretze, els túnels oberts pel ferrocarril al llarg de la línia Palma-Sóller



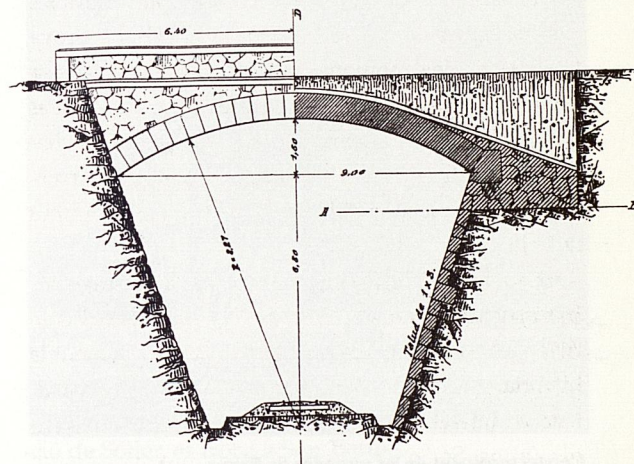
demostra la importància dels treballs de perforació del túnels. El fet que a la contrada des Monreals el torrent sobre el que es va construir un viaducte aparegui als mapes i es reconegui a la parla popular amb la denominació de Torrent des Cinc Ponts, és un bon exemple de substitució toponímica provocada per la rellevància aclaparadora d'aquest tipus d'infraestructures.

De l'adversitat de les condicions naturals contra les que va haver de lluitar el ferrocarril és bona prova l'existència de l'anomenat Pont de ses Llemes o de sa Llema. Es tracta d'un viaducte que no existia quan es va inaugurar el ferrocarril el 1912, sinó que es va haver de construir el 1919, quan una torrentada arrossegà el terraplé sobre el qual discorria originalment la línia.

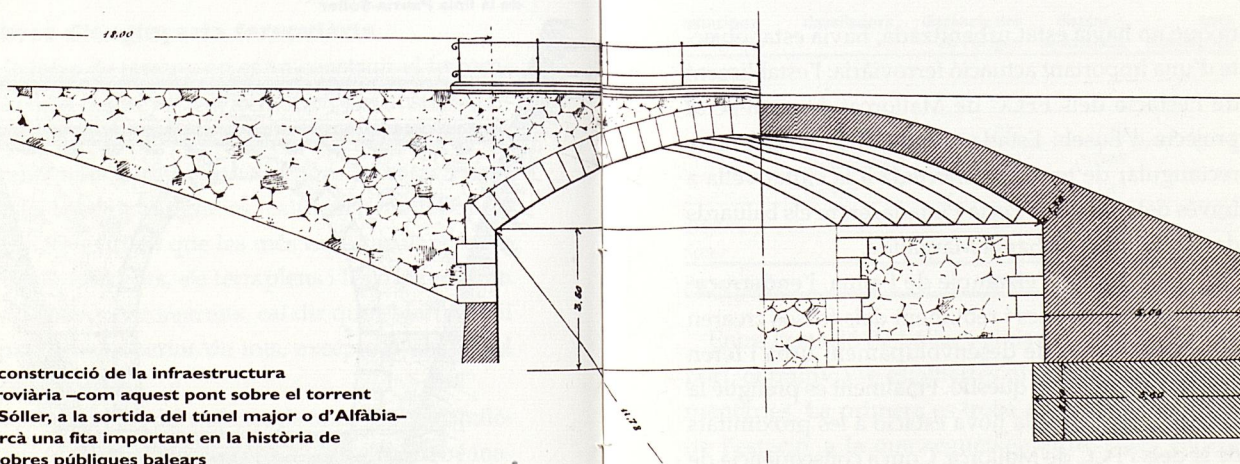
En realitat, la construcció de moltes d'aquestes infraestructures marcaren una fita important en la història de les obres públiques de les illes. Concretament la història dels túnels a les Balears s'inicià amb la construcció del tretze oberts pel ferrocarril al llarg de la línia Palma-Sóller i ha acabat, momentàniament, amb la inauguració del polèmic túnel de Sóller a la C-711

Els 2.988 metres de llargària d'aquest túnel l'han convertit en el més llarg de les illes i en el de major durada en quant a la seva realització: els treballs d'excavació s'iniciaren el 1990 i acabaren el 1995.

Al conjunt de les illes existeix avui un total de vint-i-set túnels, amb una longitud total de devers 11.000 metres lineals perforats, 5.000 dels quals foren realitzats per iniciativa del FC. de Sóller.



Model de pas superior



La construcció de la infraestructura ferroviària —com aquest pont sobre el torrent de Sóller, a la sortida del túnel major o d'Alfàbia— marcà una fita important en la història de les obres públiques balears

Estacions i davalladors.

Trànsit ferroviari

Al projecte ferroviari de Medir (1893), quan Palma era encara una ciutat amurallada, l'estació s'havia de fer entre les actuals Avingudes i els carrers de 31 de Decembre i Blanquerna. Era una zona que, enca-



L'enderrocament de les murades de Palma afavorí l'emplaçament definitiu de la nova estació a les proximitats de la dels FFCC de Mallorca

ra que no havia estat urbanitzada, havia estat objecte d'una important actuació ferroviària: l'establiment de l'estació dels FFCC de Mallorca. Atenent-se al projecte d'Eusebi Estada, aquesta ocupà una faixa rectangular de terreny, conecteda a la ciutat vella a través del pont de la Porta Pintada, entre els baluards de Sanoguera i de Santa Margalida.

L'aprovació de l'eixample de Palma, l'enderrocament de les murades i rebliment dels fossos crearen noves previsions de desenvolupament urbà i feren que es replantejàs la qüestió. Finalment es prengué la decisió d'emplaçar la nova estació a les proximitats de la dels FFCC de Mallorca. Com a conseqüència de

diferents reorganitzacions internes, ha desaparegut part de la infraestructura ferroviària original de manera que avui perduren els edificis de viatgers i d'administració (on des de fa uns anys s'hi va inatal·lar un bar), els excusats i les cotxeres. Desaparegué l'aiguada, els magatzems i molls de càrrega, la rotonda i els tallers.

En els primers projectes, la ubicació de l'estació de Sóller tampoc coincidia amb el lloc on es va establir definitivament. Es pretenia construir-la al nord-oest del nucli urbà, en clara relació amb el port. A l'avantprojecte redactat per Pere Garau el 1906, encara es plantejà situar-la a les rodalies del convent.

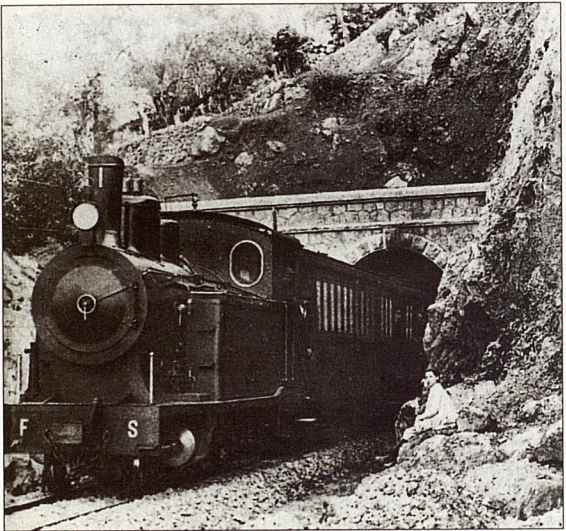
Entre les estacions de Palma i Sóller es construïren dues estacions intermitges, la de Son Sardina i Bunyola, i quatre davalladors, el de Son Reus, l'anomenat de Santa Maria, el de Caubet i el d'Alfàbia, dels quals en l'actualitat només s'utilitzen els tres primers. Un punt de davallada provisional establert per la companyia per facilitar l'arribada dels grups de turistes fins als autocars, abans d'arribar a l'estació de Sóller, es troba a Son Tambó.

FC. de Sóller. Relació d'estacions i davalladors

estacions	davalladors	distància des de l'origen	distància acumulada	cota altimètrica
Palma		-	-	24
Son Sardina		5'13	5'13	
	Son Reus	2'12	7'25	
	Santa Maria	3'64	10'89	
	Caubet	0'58	11'47	
Bunyola		2'89	14'36	190
Sóller		12'90	27'26	44
Port de Sóller		4'87	32'13	2

Entre l'estació de Sóller i el darrer davallador del port, el tramvia té establertes divuit aturades reglamentàries. La primera es troba a la sortida mateixa de l'estació, a la que segueixen altres dues encara

dins el nucli urbà: al carrer Cristòfol Colom i al Pont de Can Guida. Segueixen les de Can Reus i L'Horta, i altres set entre el monument commemoratiu de la victòria de l'onze de 1561 sobre el sarraïns i la línia de costa (Sa Torre). Des d'aquí fins al moll, n'apareixen altres sis.



Els primers anys, el ferrocarril registrà un trànsit mitjà d'uns cent cinquanta mil viatgers

Als primers anys d'exploració del ferrocarril es registrà un trànsit mitjà de devers cent cinquanta mil viatgers. Aquesta xifra es rebaixà d'una manera considerable al llarg dels anys vint, fins situar-se al final d'aquesta dècada en torn als cent vint mil. Als anys trenta es produí una progressiva recuperació de la demanda, superant-se els tres-cents mil entre 1939 i 1958 (amb l'excepció del període 1943-1945), els quatre-cents mil entre 1949 i 1969 i els cinc-cents mil els dos anys següents. Entre 1972 i 1985 la xifra excedí ja els sis-cents mil, produint-se a partir d'aquí successius i irregulars increments interanuals del trànsit. Al

1996 es va superar per primera vegada el llindar del milió de viatgers.

Entre Sóller i el seu port, l'afluència anual de viatgers amb el tramvia fou sempre superior a la del ferrocarril fins a principis dels anys 80. El màxim històric, de més de vuit-centes mil expedicions anuals, es va aconseguir entre 1955 i 1973. Als darrers anys la mitjana anual ha sobrepassat en poc el mig milió d'usuaris

Material mòbil

El material tractor incorporat inicialment a l'exploració de la secció entre Palma- Sóller va estar compost per locomotores de vapor, sistema que era uti-



Per exigències del trànsit, el parc mòbil de cotxes de viatgers i vagons es va ampliar amb els furgons

litzat per la pràctica totalitat d'empreses ferroviàries d'aquella època. Foren construïdes per la Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona i reconegudes amb el nom del nuclis on s'havia instal·lat estació (Sóller, Palma, Bunyola i Son Sardina), tres de les

quals foren comprades pels FFCC de Mallorca i posades en servei als anys quaranta.

Amb motiu de les mostres de cansament observades i les contínues avaries sofrides, prest es plantejà la necessitat de canviar el vapor per l'electricitat, cosa que es va fer efectiva el 1929. Aquest canvi implicà una important inversió empresarial, parcialment finançada per l'Estat, dirigida a la compra d'automotors elèctrics, a la construcció d'un sistema d'alimentació aeri i del sistema de transformació i propagació del corrent. Es varen incorporar a l'explotació quatre automotors elèctrics, la part mecànica dels quals fou fabricada per la casa alemanya Siemens, muntats per la saragossana Carde & Escoriaza.

Precisament fou aquesta mateixa empresa l'encarregada de construir els primers cotxes dels viatgers i vagons. Per exigències del trànsit, el parc mòbil es va ampliar més tard amb la incorporació de furgons, fabricats per la Companyia Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) de Baesain.

Des de la seva inauguració el 1913, el servei entre Sóller i el seu port s'ha vingut realitzant amb tramvies elèctrics. Tres automotors i dos remolcs foren els encarregats de realitzar els primers viatges. Aquest material havia estat comprat a Carde & Escoriaza, empresa que s'encarregà de carroçar-los de fusta sobre una estructura metàl·lica i de muntar sobre els primers motors Siemens.

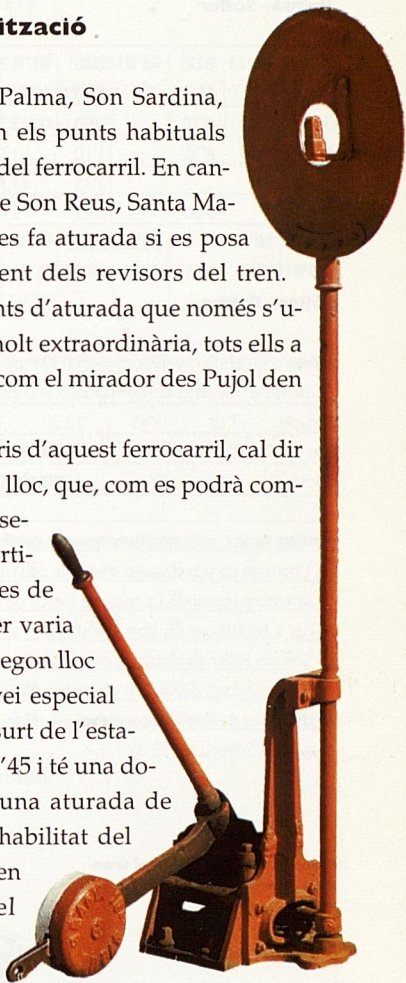
Als anys cinquanta es va produir per primera vegada l'ampliació del parc mòbil dels tramvies de Sóller. Això va ser possible amb la incorporació d'una sèrie d'unitats provients de les empreses de tramvies de Bilbao i de Palma, que llavors procedien a desmantellar les seves línies. La recent compra d'altres unitats als tramvies de Lisboa fa pensar que properament s'incrementarà el nombre de vehicles en funcionament entre Sóller i el seu port.

Horaris, organització i preus actuals

Les estacions de Palma, Son Sardina, Bunyola i Sóller són els punts habituals de pujada/ baixada del ferrocarril. En canvi, als davalladors de Son Reus, Santa Maria i Caubet només es fa aturada si es posa abans en coneixement dels revisors del tren. Existeixen altres punts d'aturada que només s'utilitzen de manera molt extraordinària, tots ells a la vessant de Sóller, com el mirador des Pujol den Banya i Son Tambó.

Pel que fa als horaris d'aquest ferrocarril, cal dir tres coses. En primer lloc, que, com es podrà comprovar en el quadre següent, l'horari de sortida del darrer tren des de Palma i des de Sóller varia al llarg de l'any. En segon lloc que existeix un servei especial de tren turístic que surt de l'estació de Palma a les 10'45 i té una doble peculiaritat: fa una aturada de deu minuts al lloc habilitat del mirador des Pujol den Banya i el preu del bitllet s'incrementa notablement respecte a la resta dels serveis. Finalment, cal observar que els trens en circulació fora de l'horari habitual solen ser serveis contractats per agències i per aquest motiu no estan sotmesos al règim regular d'aturades. Equival a dir que no tots els trens s'aturen a cada estació, cal esperar que només ho facin els serveis regulars.

Les acomodacions que ofereix l'empresa són de primera i segona classe.



Palma- Sóller

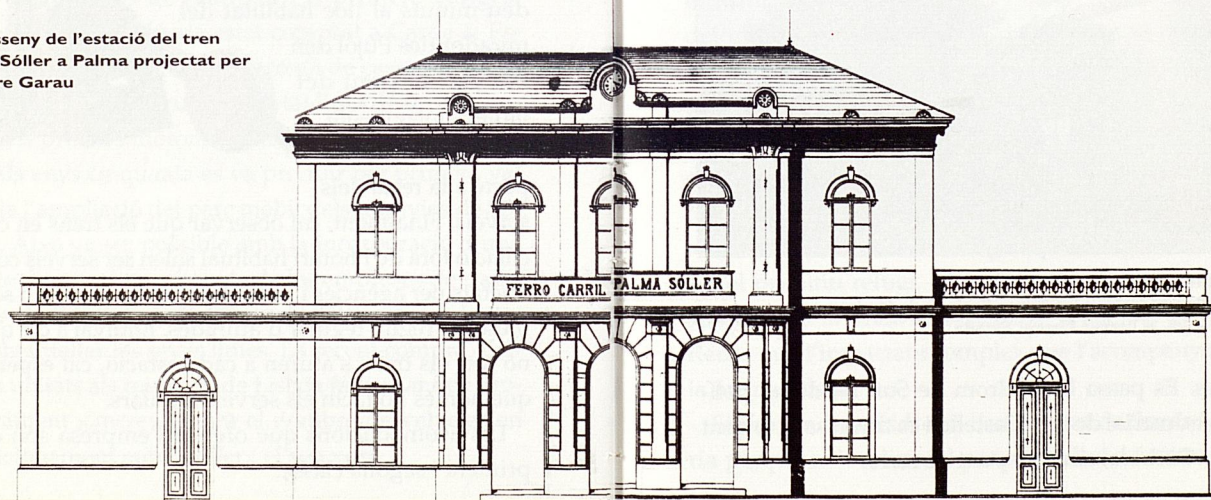
Palma	8'00	10'40	13'00	15'15	20'05
		(1)			(2)
Son Sardina	8'10	10'50	13'10	15'25	2'15
Bunyola	8'30	11'10	13'30	15'45	20'35
Mirador	-	11'35	-	-	-
Sóller	9'00	11'45	14'00	16'15	21'05

Sóller- Palma

Sóller	6'45	9'15	11'50	14'10	19'00	19'35
						(3)
Bunyola	7'15	9'45	12'20	14'40	19'30	20'05
Son Sardina	7'35	10'05	12'40	15'00	19'50	20'25
Palma	7'45	10'15	12'50	15'10	20'00	20'35

- (1) Tren turístic amb aturada al mirador des Pujol den Banya i tarifa especial.
 (2) L'hora de sortida d'aquest tren és la dels mesos de maig, juny, juliol, agost, setembre i octubre. La resta de mesos de l'any desapareix aquest servei i és substituït per un altre que surt de Palma a les 19'45.
 (3) Surt de Sóller els dissabtes, diumenges i festius durant els mesos de maig, juny i octubre, diàriament els mesos de juliol, agost i setembre. La resta de mesos de l'any desapareix aquest servei i és substituït per un altre que surt de Sóller a les 18'30.

Disseny de l'estació del tren de Sóller a Palma projectat per Pere Garau



Sóller- port de Sóller (1)

5'55	7'00	8'00	<u>9'00</u>	9'30	10'00	10'30	11'00	11'30	<u>12'00</u>
12'30	13'00	<u>14'00</u>	14'30	15'00	15'30	16'00	16'30	17'00	17'30
18'00	18'30	19'00	20'00	<u>21'00</u>					

Port de Sóller-Sóller (1)

<u>6'20</u>	7'30	<u>8'25</u>	9'30	10'00	<u>10'30</u>	11'00	11'30	12'00	12'30
13'00	<u>13'25</u>	14'30	15'00	15'30	16'00	16'30	17'00	17'30	18'00
<u>18'30</u>	19'00	19'30	20'30	21'30					

(1) Els serveis assenyalats en negreta només es realitzen en temporada turística. Es subratllen els tramvies que connecten amb el servei ferroviari.

Palma- Sóller. Preu del bitllet en primera, segona classe i tren turístic

	primera classe	segona classe	tren turístic
Son Sardina	105	75	
Son Reus	-	75	
Santa Maria	-	75	
Caubet	-	75	
Bunyola	285	200	
Sóller	545	380	735 (1)

(1) Anada i tornada: 1.115 pessetes

Sóller- port de Sóller. Preu del bitllet per trams

Sóller- port	Sóller- inters. C-711	Port de Sóller- inters. C-711
115	55	55

**Descripció del trajecte
Palma- Sóller**

A Palma, l'estació del FC de Sóller es troba a les immediacions de la plaça d'Espanya i dels antics FFCC de Mallorca. El carrer Eusebi Estada separa ambdues estacions, ocupant el nostre ferrocarril una plataforma al llarg del seu tram central, fins que es creua amb el carrer de l'arquitecte Gaspar Bennazar, des d'on la línia es desvia en trinxera a l'esquerra per enfilar direcció nord.

El trajecte discorre per una zona suburbana en permanent transformació, on la ciutat apareix cada vegada menys compacta, i caòtica. Les primeres interseccions amb els camins es controla mitjançant ba-



A Palma, l'estació del ferrocarril de Sóller es troba a les immediacions de la plaça d'Espanya, al carrer Eusebi Estada

rreres. Es passa l'hipòdrom de Son Pardo, el polígon industrial de Son Castelló i es travessa el torrent de na Bàrbara, amb un pont de ferro.

Als deu minuts de marxa s'arriba a l'estació de **Son Sardina**, la primera aturada del trajecte, que es troba separada del nucli urbà per la carretera de Sóller. Malgrat als primers projectes l'edifici havia de ser idèntic al de Bunyola, finalment només es va construir en planta baixa, com correspon a les estacions de segona categoria, utilitzant-se normalment pel cap de l'estació com a vivenda i pels viatgers. Els pins que es varen sembrar quan es va establir aquesta estació tenen ara unes dimensions considerables i donen una certa notorietat i fosc a la zona.

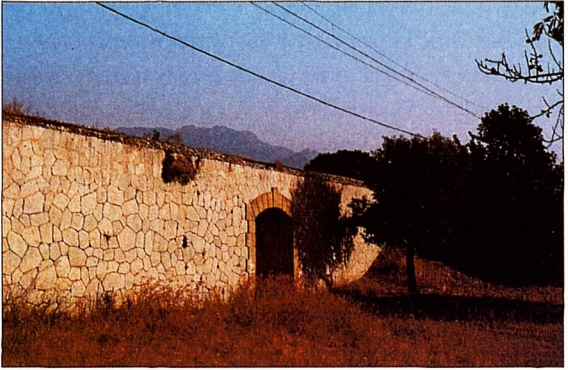
Des d'aquí la línia talla interminables fileres d'ametlers i notables exemplars de garrovers. Un magnífic pont de pedra d'un sol arc de 15 metres de llum i un llarg terraplè serveix per salvar el torrent Gros, al final



El tren entra a Palma.
Acaba de passar per una zona en contínua transformació

del qual es troba el primer devallador, el de **Son Reus**. Encara que aquest devallador ha estat sempre poc utilitzat, en un futur immediat tindrà la funció de ser un important punt d'accés al ferrocarril, dels grups turístics que fins ara venien utilitzant l'estació de Son Sardina. Això explica que una llarga andana hagi substituït l'antiga i que s'hagi enderrocat el primitiu refugi. No cal dir que les cases que apareixen a la dreta són les de la possessió de Son Reus i que l'important complex que l'acompanya és la incineradora.

El proper davallador és l'anomenat de **Santa Maria** perquè es localitza al pas a nivell del ferrocarril



A la imatge, plataforma del pont del tren sobre el torrent Gros

amb la carretera (PM- 203) que arriba a aquesta localitat. Es troba protegit per una doble filera de pins de la mateixa espècie (*Pinus halepensis*) i desenvolupament que els que trobam a altres punts de la línia, on un refugi de nova construcció va substituir fa pocs anys a un altre ruinós, de més qualitat arquitectònica. La gent de Bunyola li diu "es marinos" per situar-se devora una caserna militar i dipòsit de mines construïts per la Marina als anys trenta i servir de suport logístic a la base naval de Sóller. Un ramal del ferrocarril es perllongava a l'interior d'aquest recinte, utilitzat per transportar tropa i material bèl·lic. En l'actualitat el seu estat es de total abandonament. La urbanització de sa Coma ha donat un nou caràcter a la zona.

Malgrat el traçat de la línia fins aquí és encara recte, com correspon al d'un ferrocarril que no s'enfronta a importants impediments topogràfics, poc a poc es veu obligat a adaptar-se a la creixent rugositat del terreny, comença a ondular-se, encaixar-se en trinxeres o aixecar-se al llarg de terraplens.

El gris blavós de la muntanya i l'oliverar omple cada vegada més l'horitzó, en clar contrast amb la te-

rra vermellosa del conradís i el verd clar dels ametlers. A l'oest, al peu de la muntanya, apareixen les cases de les grans possessions bunyolines d'aquesta contrada: Son Termes, Son Aversó, sa Font Seca, S'-Heretat, Raixa, Binietzar, s'Alqueria Blanca. Més aprop, a una i altra part de la via, les des Rafalot i Son Amar.

Com la resta dels davalladors de la línia, el de **Caubet** es va construir en un paratge despoblat i devora un camí transversal. Malgrat es mantengui aquí una mínima dotació de servei (una curta andana i un refugi del tot rústic), la construcció del que originàriament fou sanatori antituberculós (avui hospital Joan March o de Caubet) i el desenvolupament urbanístic de la zona han incrementat el seu ús.

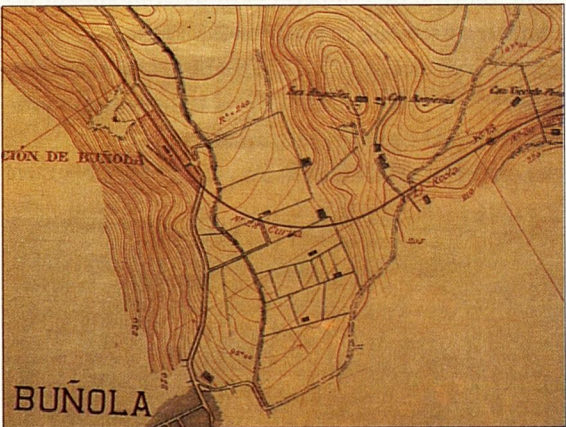
Abans d'arribar a l'estació de Bunyola, el ferrocarril transita sobre un terraplé, el tram central i inferior del qual l'ocupen dos ponts propers construïts per respectar el Camí de sa Cantina (Caubet Nou) i el



**Travessades una sèrie de trinxeres,
i prèvia descripció d'una llarga corba a la dreta,
arribam a l'estació de Bunyola**

Camí de Muntanya. Aquest darrer era utilitzat antigament per translladar bestiar en règim de transhumància des de les esgotades pastures estiuenques del migjorn mallorquí a les de la Serra, al Teix.

Travessades una sèrie de trinxeres, i prèvia descripció d'una llarga corba a la dreta, arribam a l'estació de **Bunyola**. Possiblement allò que més atreu d'aquesta estació sigui la seva ubicació panoràmica, el conjunt d'edificis que l'integren i l'ambient verd i ombrívol creat novament per una sèrie de pins blancs sembrats fa vuitanta-cinc anys. Com a tota estació, l'edifici més emblemàtic és el d'atenció als viatgers, en aquest cas amb oficina, taquilla i dependències per a altres funcions (correu, paqueteria...) a la planta baixa, i vivenda per al cap de l'estació, a la planta superior. A més dels excusats, hi trobam una bàscula, un magatzem i moll de càrrega, així com la



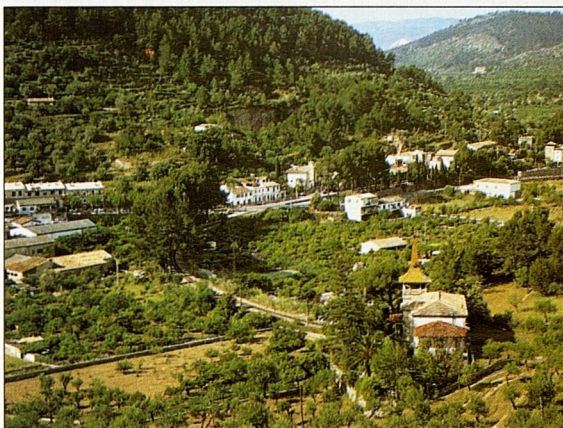
Projecte del traçat del ferrocarril a les proximitats de Bunyola

subcentral elèctrica. Té doble peana i doble via per facilitar el creuament dels convois. Antigament un ramal secundari servia per treure ciment mallorquí d'una cimentera propera que funcionà fins els anys cinquanta.

Passada la intersecció semaforitzada amb la carretera que des de la de Sóller remunta fins arribar al nucli de Bunyola, la línia torç a l'esquerra al llarg

d'un terraplè que salva un notable desnivell, el torrent i un camí. Com a altres trams d'aquesta línia, la presència d'una doble filera de pins serveix per evitar el desmuntament dels terraplens i permet d'identificar una de les formes del paisatge creades al pas del ferrocarril.

A partir de l'estació de Bunyola un sistema de terraplens, trinxeres i túnels ens fan passar inespera-



Allò que més atreu de l'estació de Bunyola és la seva situació amb vista panoràmica i el conjunt d'edificis que l'integren

LA VALL DE SÓLLER

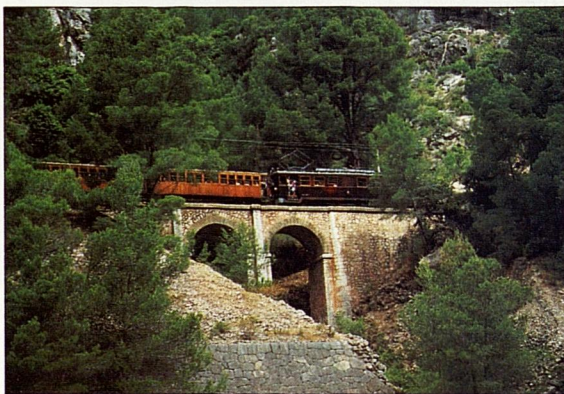
"Quan el tren arriba al coll de la costa nord, travessa un túnel de dos quilòmetres que és una mena de títol de noblesa dels emigrants de Sóller. Dos quilòmetres de túnel! Després, per uns llaços, el tren baixa a la vall de Sóller, immensa cascada de muntanyes que tanquen en rodó la vall més delicada del país. En aquesta circumval·lació muntanyosa es pot veure a llevant el pic més alt de Mallorca, el Puig-major, que ara té una mica de neu a sobre, neu rosada amb el sol i de color de menta a l'hora del crepuscle"

Del llibre *Illes Mediterrànies* de Josep Pla,
escrit devers el 1921

dament de la llum a l'ombra i serveixen per situar-nos en poc manco de tres quilòmetres a la boca sud del túnel major o d'Alfàbia, de 2.856 metres de llargària. En aquest tram, tres edificis criden sens dubte la nostra atenció: Sa Torre (Villa Francisca), s'Alqueria d'Avall i Alfàbia.

L'insistent trec-a-trec produït pel pas dels vagon sobre les vies es dulcifica a la sortida del túnel major, al qual segueix un pont construït sobre el torrent que baixa del Teix, i es recupera quan es creuen els deu túnels restants abans d'arribar a l'estació de Sóller.

A la sortida de la boca nord del túnel d'Alfàbia trobam l'anomenat "monument" que, juntament amb el mirador des Pujol den Banya, és de nova construcció. És un conjunt artístic format per una composició de mosaics al·lusius als fets més notables de la nostra història (entre els que s'inclou la construcció del fe-

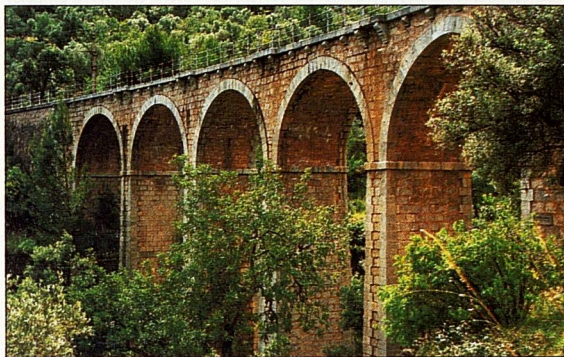


El pont de ses Llemes, aprop del túnel de la carretera, es va haver de fer el 1919 quan una torrentada arrossegà un terraplé

rocarril de Sóller), presidit per una escultura del qui fou el màxim promotor del tren de Sóller: Jeroni Estades. A poca distància es troba l'andana del mirador des Pujol den Banya, que s'utilitza com a punt d'aturada (deu minuts) de l'anomenat "tren turístic" i

que s'utilitza com a observatori panoràmic sobre la vall de Sóller.

Malgrat la nombrosa presència de túnels que s'han de travessar a la vessant de Sóller, possiblement no siguin aquests el elements de l'enginyeria ferroviària



**Els Cinc Ponts o viaducte
des Monreals, cinc ulls de vuit metres
de llum**

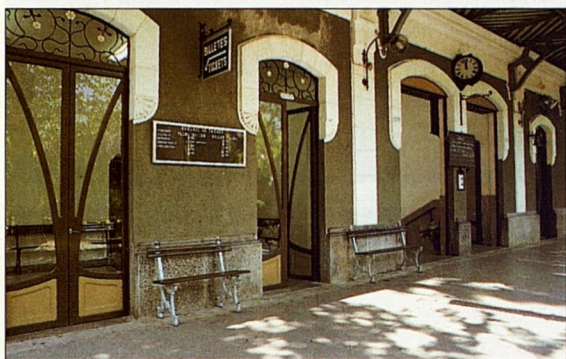
més significatius d'aquesta part del trajecte. Competeixen amb ells obres com els viaductes de ses Llemes (tres ulls de cinc metres de llum) i el de Monreals (cinc ulls de vuit metres de llum). A més d'aquests dos casos, una obra realment important fou la construcció d'un túnel de 530 metres de longitud dins del qual la línia traça una corba de 180 graus i permet sortir d'ell en direcció contrària a la d'entrada.

Progressivament es passa dels marges d'oliveres al domini dels tarongers i de les llimoneres, és a dir, som a Sóller.

Sobrepassats dos torrents, entrem a l'estació de **Sóller** per un corredor que formen les parets laterals de les cotxeres i dels tallers i que, juntament amb la rotonda, el magatzem i el seu moll de càrrega, la bàscula, les vies i un bon nombre d'exemplars de plàtans (*Platanus orientales*), ocupen el solar de l'estació. Dissortadament no s'ha conservat l'aiguada, al-

tre temps utilitzada per cobrir les necessitats d'aigua de les locomores de vapor.

Contràriament al que va ocórrer a la resta d'estacions de la línia, totes elles de nova construcció, la de Sóller es va habilitar a partir d'un casal construït el segle XVII, Can Mallol. És una casa que guarda el seu caràcter tradicional a la part que mira al poble, però que fou objecte d'importants reformes per adaptar-la al seu nou ús. Les reformes consistiren bàsicament en l'ampliació de l'edifici original i en la incorporació

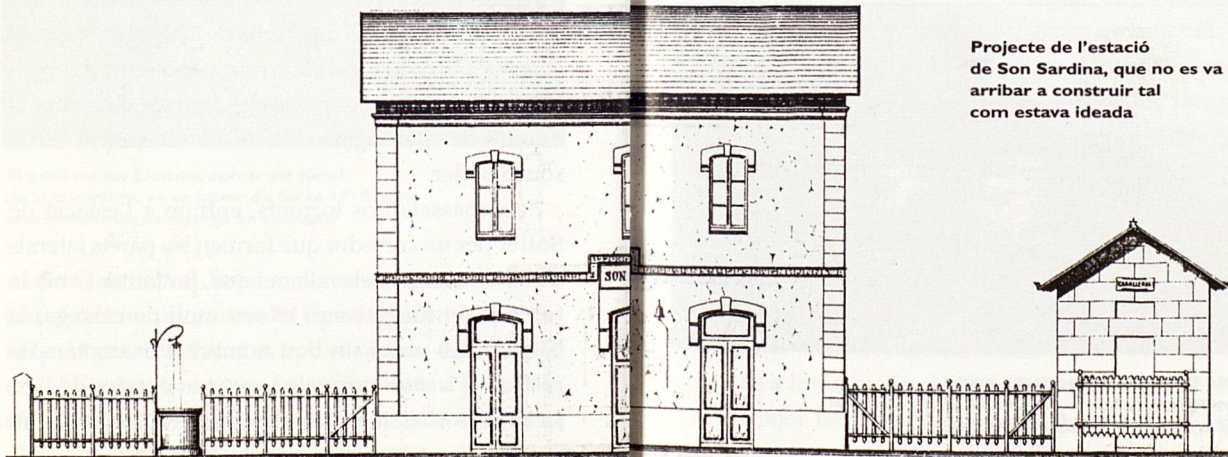


Passats dos torrents entram a l'estació de Sóller, habilitada a partir d'un casal del segle XVII que sofrí importants reformes; guarda molts elements modernistes

d'una sèrie d'elements nous, entre els quals destaca la marquesina de ferro que cobreix part de l'andana. Al seu interior, l'escala que des del pati enllaça amb l'andana, constitueix un recurs arquitectònic que és va incorporar per salvar el desnivell existent des del carrer. Part de l'edifici es va utilitzar temps passat com a hotel.

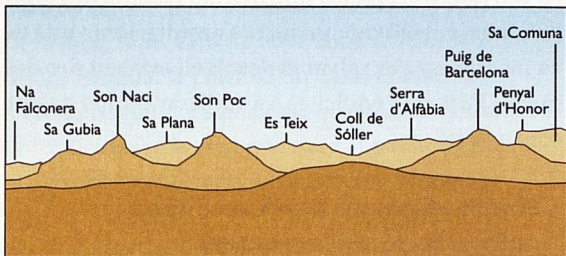
Son Sardina, un barri de Palma amb estació de ferrocarril

Situat dins al terme de Palma i al costat de la carretera de Sóller, el seu nom respon a l'establiment i parcial urbanització d'una possessió homònima. L'abundància d'aigua de la zona afavorí el desenvolupament de l'agricultura, la construcció de nombrosos molins d'aigua i el sorgiment del llogaret. A la part vella, bona part dels edificis conserven el seu caràcter tradicional, amb un important nombre d'habitacles unifamiliars en planta baixa i corral. Té una dotació comercial que es correspon amb el seu nivell de desenvolupament urbà i disposa d'una línia de transport regular per carretera amb Palma gestionada per la EMT (línia 12)



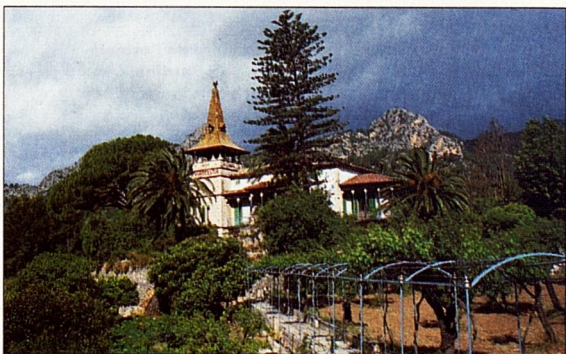
Projecte de l'estació de Son Sardina, que no es va arribar a construir tal com estava ideada

Bunyola, pla i muntanya. Estació intermitja



El municipi de Bunyola té actualment una població propera als cinc mil habitants. Als nuclis tradicionals de Bunyola (que segons G. Alomar tenia ja una certa entitat al segle XIII), Orient i Baix des Puig s'han afegit els derivats d'inicatives urbanístiques legals com Palmanyola (entitat local menor des de 1987) i Sa Coma

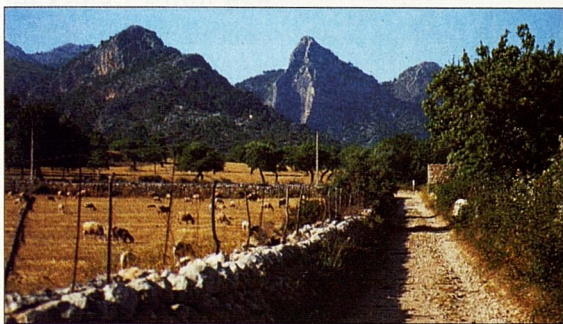
Tradicionalment ha estat una zona de gran importància en el cultiu de l'oliverar, producció d'oli, explotació forestal i ramadera. Després de la pràctica desaparició d'activitats tradicionals com la fabricació de calç, carbó o ciment mallorquí, a partir dels anys seixanta es desencadenaren importats canvis



Sa Torre (Villa Francisca), edifici modernista que podem veure abans d'arribar a la boca sud del túnel d'Alfàbia

en la seva estructura productiva que l'han convertit en un poble dormitori. Amb la clausura de la fàbrica de teixits (rehabilitada avui com a habitatge) a principis del setanta, la producció industrial actual es concreta en la fabricació de sabons i licors.

Els aproximadament quatre-cents metres que separen l'estació de la plaça és aconsellable cubrir-los seguint el trajecte de la costa de s'Estació, carrer de sa Creu i el de Sant Mateu. La costa de s'Estació és en realitat un carrer que es començà a urbanitzar a principis del present segle per efecte de l'establiment del



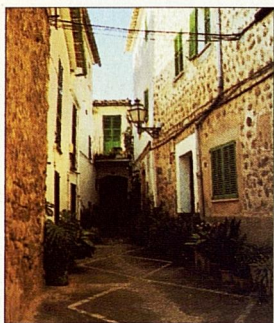
Na Falconera, sa Gubia i la Serra d'Alfàbia, muntanyes que podem admirar al llarg del nostre trajecte amb tren

ferrocarril. A mitja costa, el carrer de s'Alambí davalla fins a les antigues destil·leries de la família Nadal. Una creu que s'aixeca dins d'un jardí, a mà esquerra i devora una Araucaria (arbre que forma pisos) embolicada d'heura, ens assenyala la que en altre temps era l'entrada al poble. Un poble que, amb l'església parroquial en el centre, històricament es va anar expandint al llarg de tres eixos principals: en direcció a Orient, cap a Palma pel Camí Vell i s'Arrabal (Camí de Caubet) i en direcció a ponent fins arribar a la carretera de Sóller.

És a les immediacions de la plaça on es concentra el major nombre d'establiments comercials, on els

dissabtes s'hi instal·la un mercat provisional, on s'hi troba la Casa de la Vila i l'església parroquial

L'església parroquial de Bunyola fou construïda el segle XVIII a instàncies del llavors rector Simó Marroig (1744-1789), enterrat baix una llosa de pedra al peu del presbiteri. Una inscripció a la façana principal dóna compte de l'any de l'inici de les obres: "*se comensa esta iglesia als 22 abril 1756*". Possiblement aquesta església substituï una altra anterior relacionada amb la parròquia de Santa Maria de Bunyola i esmentada a una butlla d'Innocenci IV (1248). És de



Del conjunt de Bunyola destaca la irregular composició de carrers

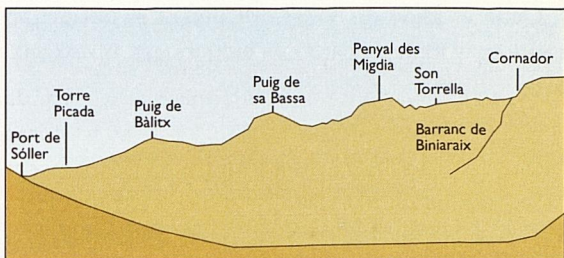
nau única i volta de creueria. El campanar es situa a un lateral, a la cantonada del carrer de Santa Bàrbara i de Sant Josep.

Del conjunt urbà destaca la irregular composició de carrers i la fesomia popular i senzilla dels seus edificis. Per descobrir-ho cal prescindir de les àrees de desenvolupament recent i centrar l'atenció a la part antiga, a través dels carrers graonats que condueixen a la part alta del poble. Un itinerari a través dels carrers Major, Sant Bartomeu, d'Orient i carreró de sa Comuna permetrà descobrir l'encant d'aquest poble de muntanya i accedir de la manera més recomanable a sa Comuna.

Sóller.

Moros, taronges i ferrocarril

El municipi de Sóller té actualment poc més de deu mil habitants i una extensió de 4.256 hectàrees. Amb el de Fornalutx, ocupa la major part de la vall.



La vall de Sóller ocupa el sector central de la Serra mallorquina, aïllada del centre de l'illa per aquesta i oberta a la mar a través del seu port.

Funciona com una conca hidrològica que evacua les aigües d'una atapeïda xarxa de torrents secundaris que conflueix al Torrent Major i vessa al port de Sóller. Aquest torrent discorr, parcialment cobert, pel centre de la ciutat.

EL TORRENT

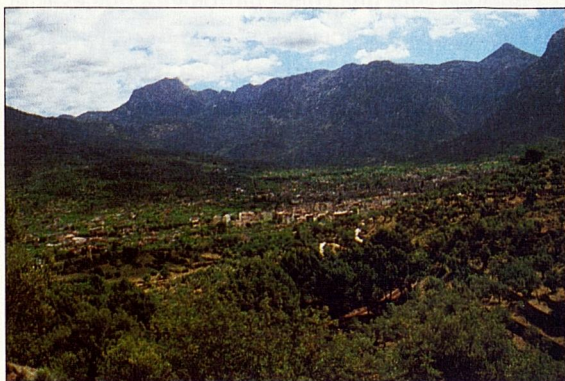
"Un torrent travessa Sóller, pedregós, encaixonat, vorejat de murs que resguarden les cases quan, els dies de vent o durant les pluges d'hivern, es precipita rugent i furiós, fent rodar roques, arrabassant arbres, que s'endu dins les seves ones engroguèides.

Fragment de *Les Illes Oblidades*,
escrita per Gaston Vuillier devers 1890.

En el passat, Sóller fou un enclau sovint amenaçat per les incursions piràtiques. Precisament una de les festes que més l'identifica és el simulacre de batalla entre moros i cristians duit a terme cada any pel mes d'abril i que serveix per recordar el desembarcament de devers 1.700 turcs produït el 1561 a les costes solleriques i posterior saqueig de la vila. Els principals protagonistes de la victòria final sobre els invassors són el capità Angelats i les Valentès Dones de Sóller.

Quan es parla de Sóller difícilment es pot evitar caure en el tòpic de parlar de les taronges, ho exigeix la seva història i el seu paisatge.

Malgrat que al XVI la vinya i l'oliverar eren encara els cultius predominants a la vall, els tarongers tenien ja una presència significativa. Tanmateix l'expansió del conreu del taronger es produí d'una manera definitiva a la segona meitat del segle XVII, a finals del qual s'inicià el procés de la seva comercialització exterior. Fou el XVIII, i especialment a la primera meitat del XIX, quan la producció de la ta-



En contemplar la vall cal parlar de les taronges, ho exigeix la història de Sóller i el seu paisatge

ronja s'incrementà d'una manera més espectacular, amb França com a mercat de destí preferent, on molts sollerics s'hi establiren com a comerciants. Aquesta circumstància explica que avui, a causa de la important relació establerta amb aquest país, es reconeguin fàcilment a la parla de bona part del sollerics algunes particularitats fonètiques i gal·licismes. Les plagues que afectaren els tarongers des de mitjans del segle XIX provocaren una greu crisi, el resultat de la qual fou un important corrent migratori a ultramar.

LA VALL DELS TARONGERS

“La ciutat de Sóller és això: un estoig, una copa o una capella, per a guardar el tresor d’aquests arbres.

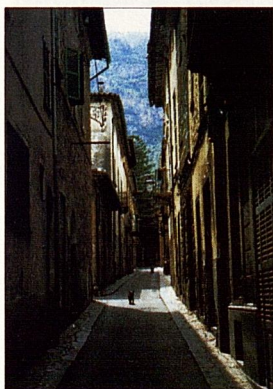
Si vols tenir una idea de lo que és aquella vall, tanca els ulls per un moment i pensa en un país de verdor, mentre flaires tarongina o et menges una taronja.

Sóller té una plaça, té les cases netes i boniques, com totes les de Mallorca: té uns patis amb testos i pilastres; té una iglésia gran, carrers ben cuidats; però tot ho ofeguen els tarongers: tot lo demás serveix de marc per fer-ne destacar la fruita.

Per això, el nom d’aquesta fruita, que no se sap si és fruita o és flor, va tan unida al nom de Sóller”.

Santiago Russinyol a *L’Illa de la Calma*. 1922.

A aquesta etapa d’activitat comercial basada en l’exportació de productes de l’horta va seguir-ne un altra, al XIX, caracteritzada pel desenvolupament industrial, centrada especialment en la producció tèxtil. Després d’un període de forta expansió, va minvar la demanda i es va anar reduint el nombre de fàbriques en actiu fins desembocar en la pràctica desaparició de la indústria tèxtil sollerica entre 1950-1960.



Sóller té un important patrimoni arquitectònic

L’important patrimoni arquitectònic existent a la vall guarda una estreta relació amb el poder econòmic obtingut per part de certes famílies solleriques en el desenvolupament d’activitats diverses. A més de les nombroses cases de possessió, existeixen magnífics exemples de casals de tipologia tradicional urbana, construïts la ma-

joria dels casos els segles XVII i XVIII, els quals es poden descobrir fent una passejada pels carrers d'Isabel II, sa Mar, sa Lluna, Sant Bartomeu, Serra, etc. Altres edificis d'interès són els que s'aixecaren a finals del segle XIX i principis del XX, seguint les normes modernistes, historicistes i regionalistes tan de moda en aquells moments, en gran part promoguts per iniciativa dels rics emigrants sollerics retornats i de l'emergent empresariat local.

Per conèixer el centre urbà de Sóller, ens ajudarà molt el plànol guia editat per PIMECO i l'Associació de Comerciants i Empresaris de Sóller, amb text de Plàcid Pérez, i el llibret *Guia de Sóller*, del mateix autor.

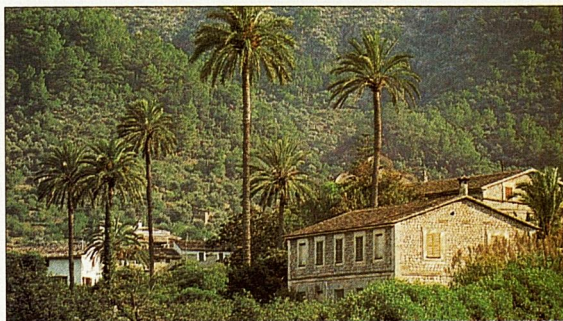
L'oferta museística de Sóller es centra en la temàtica etnològica, arqueològica i de les ciències naturals. El Museu Etnològic i Arqueològic de Sóller està ubicat a Can Mo, al carrer de la Mar 13, edifici que funciona també com a Casal de Cultura. Conté mobiliari antic, peces de ceràmica de diferent època i procedència, un nombre considerable d'utensilis tradicionals de caràcter domèstic, agrícola i manufacturer, restes arqueològiques, etc. Penjat en una des les seves parets, es pot contemplar el *Plano General del Ferrocarril Económico de Palma a Sóller*, escala 1:100.00, realitzat per Salvador Medir al 1892.

Horari de visita al Museu Etnològic de Sóller

estiu	de dimarts	11'00-13'00	17'00-20'00	100 ptes.
	a divendres			
	dissabtes	11'00-13'00		
hivern	de dimarts	11'00-13'00	16'00-19'00	100 ptes.
	a divendres			
	dissabtes	11'00-13'00		

El Museu Balear de Ciències Naturals fou creat el 1987 i es dedica a l'estudi de la natura i la seva divulgació. Des de l'any 1992 es troba ubicat al Camp

den Prohom, un edifici bastit a principis del XX. Es tracta d'un museu especialitzat en micropaleontologia, una de les seccions més importants d'Europa, els



El Museu Balear de Ciències Naturals està especialitzat en micropaleontologia. A les rodalies es troba el Jardí Botànic

Horari de visita al Museu Balear de Ciències Naturals i Jardí Botànic

		matí	horabaixa	
d'octubre	dimarts	10'00-14'00	15'30-17'30	300 ptes.
	a divendres			
a març	diumenge	10'30-13'30		
	i festius			
d'abril a	dimarts	10'30-13'30	17'00-20'00	300 ptes.
	a divendres			
setembre	diumenge	10'30-13'30		
	i festius			

principals fons del qual són les col·leccions de microfòssils i la biblioteca del geòleg solleric Guillem Colom Casanoves. A les rodalies es troba el Jardí Botànic, dissenyat a partir d'un sistema de marjades on es troben espècies florals dels diferents hàbitats de la Mediterrània. Altres funcions del Jardí són: la conservació de plantes en perill d'extinció a partir de la gestió d'un banc de germoplasma, la gestió d'una aula de natura, biblioteca i sala d'audiovisuals, i la promoció de cursets de divulgació científica.

El port de Sóller.

Vaixells, navilieres i tramvies

Les primeres obres d'habilitació de la rada de Sóller com a carregador portuari es realitzaren a finals del XVIII. Llavors el lloc on es duien a terme les operacions de càrrega i descàrrega es coneixia com a port de Santa Catalina, per estar situat baix de l'oratori del mateix nom. Aquesta esglésiola i la de Sant Ramon de Penyafort, l'origen de la qual es relaciona amb el procés de repoblació del XIII, foren utilitzades al XVII com a hospital i llatzeret.



Vista del port de Sóller.
En primer terme, la base naval
i la Punta de sa Creu

El 1813 s'aconseguí la plena habilitació comercial del port i es dugueren a terme successives operacions de dragat del seu fons per poder acollir vaixells de major calat.

La constitució el 1891 de la Compañía de Navegación de Sóller i de la Marítima Sollerense el 1903 responen a la necessitat dels sollerics de comptar amb un servei regular de comunicacions marítimes des de Sóller. La primera operà preferentment entre el port de Sóller, Barcelona i Ciutadella, mentre que la segona amplià la seva activitat a altres ports de la Me-

NOMÉS A LA VALL SOLLERICA

“El higo, la aceituna, la almendra y la naranja se dan en abundancia en Mallorca. No obstante, debido a la falta de caminos en el interior de la isla, este comercio está lejos de tener la extensión y la actividad necesaria. Se venden quinientas naranjas por tres francos, pero para trasladar a lomo de una mula esta carga voluminosa del centro a la costa, hay que gastar casi tanto como el valor de la mercancía. Esta circunstancia obliga a descuidar el cultivo del naranjo en el interior del país. Sólo en el valle de Sóller y en la vecindad de las caletas donde pequeñas embarcaciones van a cargar, crecen en abundancia los naranjos”

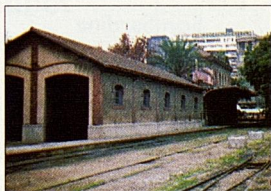
George Sand. *Un invierno en Mallorca.*
1838- 1839

diterrània. Malgrat que aquestes dues empreses solleriques no es mantingueren actives durant molts d'anys, existiren altres iniciatives de la gent de la vall per tenir una naviliera pròpia. El 1923 aparegué la «Compañía de Navegación de Sóller», que fins el 1927 alternà la seva activitat entre Sóller, Barcelona i el port francès de Sète amb la realització de viatges turístics que tenien per destí el Torrent de Pareis i el port de Pollença

Itineraris des de les estacions o davalladors

Els itineraris que seguidament es proposen es poden fer des de les estacions i els davalladors del tren de Sóller. Presentam un recorregut amb el que es veu implicat directa o indirectament el ferrocarril. Són

rutes curtes i de fàcil realització a través de les quals es travessen ponts, apareixen túnels o altres elements



El paisatge es configura al pas del tren

constructius. La nostra intenció és que el lector conegui la magnitud i categoria de les obres realitzades i pugui observar el nou paisatge creat al pas del ferrocarril.

ITINERARI I

Estació de Son Sardina La font de Mestre Pere pel camí de Passatemps



El camí de Passatemps és un eix que des de la rotonda d'accés al polígon de Son Castelló arriba a la carretera que S'Esgleieta- Santa Maria (PM. 114), dividint Son Sardina en dues meitats. Per arribar-hi des de l'estació, es tracta d'agafar el carrer de Miquel

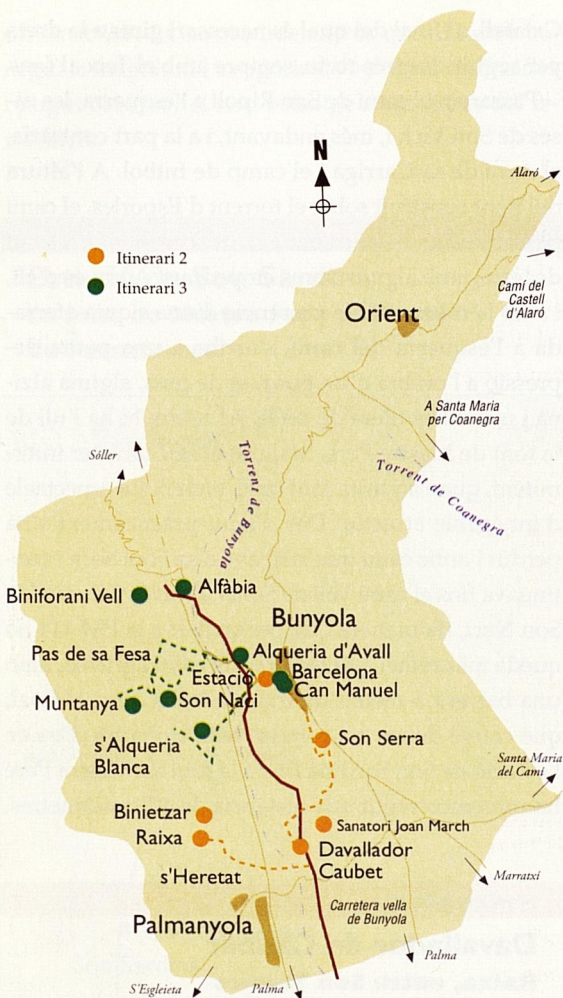
Calafell, al final del qual és necessari girar a la dreta per seguir després recte, sempre amb el Teix al fons

Passarem el camí de Son Ripoll a l'esquerra, les cases de Son Vich i, més endavant, i a la part contrària, el camí de sa Garriga i el camp de futbol. A l'altura del pont construït sobre el torrent d'Esporles, el camí passa d'estar enquitranat a convertir-se en un camí de terra, amb alguns trams empedrats. A través d'ell, i amb la momentània presència d'una síquia aferrada a l'esquerra del camí, s'arriba a una petita depressió a l'ombra d'un bosquet de pins, alguna alzina i una curta filera de polls. Al centre hi ha l'ull de la font de Mestre Pere. Malgrat el seu caràcter intermitent, quan aquesta font revé, ofereix un espectacle d'innegable atractiu. Des d'aquí pràcticament s'ha perdut l'antic camí que arribava a sa Font Seca i continuava fins el camí Vell de Sóller a través del camí de Son Naci, de manera que per arribar a la PM-114 no queda més remei que recórrer un camí agrícola, amb una barrera a meitat de trajecte i una altra al final, que convé deixar tal com les hem trobades. Des de l'estació de Son Sardina fins a la font de Mestre Pere haurem recorregut una distància de 4'7 quilòmetres.

ITINERARI 2

Davallador de Caubet Raixa, entre Son Termes i Alfàbia

Son Termes, Son Aversó, sa Font Seca, Binietzar, Raixa i Raixeta, s'Alqueria Blanca, s'Alqueria d'Avall, Biniforani Vell, Biniforani Nou i Alfàbia són les grans possessions del sector més occidental de Bunyola. Situades al peu de la muntanya, antigament estaven unides per un camí de carro que acabava brusca-ment a Biniforani i Alfàbia per convertir-se des d'aquí en un simple camí de ferradura.



Amb el temps, mentre algunes d'aquestes possessions són objecte d'explotació agrícola i ramadera (Son Aversó, Binietzar, s'Alqueria Blanca, s'Alqueria d'Avall, Biniforani), altres (Son Termes, sa Font Seca, Raixa, Alfàbia) han sofert una important transformació en el seu ús, terciaritzades i convertides en centres d'atracció turística.

Raixa i Alfàbia són les possessions que han estat objecte de major atenció per part dels viatgers romàntics que arribaren a l'illa al XIX. Als llibres de viatges d'aquesta època es ressalta l'interès dels jardins, de la seva arquitectura i contingut, i apareixen a les guies turístiques més modernes com a fites d'obligada aturada.

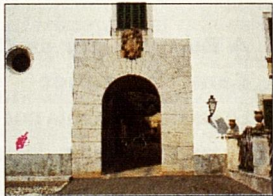
Dissortadament no existeix una ruta fàcil que es pugui proposar als usuaris del ferrocarril per arribar a Alfàbia i que eviti la transitada carretera de Sóller. Aquesta situació es podria solucionar amb facilitat si



Sa Font Seca, una de les grans possessions del sector més occidental de Bunyola

es pogués utilitzar el davallador existent a davers tres-cents metres de l'entrada de la possessió.

Existeix, en canvi, la possibilitat de fer una curta excursió des d'un davallador del tren, el de Caubet, fins a Raixa. La distància que els separa sobrepassa poc el quilòmetre. Per arribar-hi és necessari baixar fins al creuer de la carretera de Sóller i travessar-lo per situar-nos a



S'Alqueria d'Avall manté l'explotació agrícola i ramadera

l'altre costat de la carretera, on un rètul ens indicarà la direcció correcta. A través d'un camí de terra obert entre grans exemplars d'oliveres, arribarem a la cruïlla amb el camí que antigament connectava totes les possessions del peu de muntanya ubicades en aquest indret, i que haurem d'agafar a la dreta. Una gran esplanada ens situarà a les portes de Raixa, amb les cases de Biniatzar a la dreta. Segons l'historiador Miquel Barceló, Biniatzar fou la zona elegida pels tècnics musulmans per empeltar els ullastres i difondre des d'aquí aquesta tècnica a tota l'illa.

Després d'haver estat molts d'anys tancada al públic, avui Raixa roman altre pic oberta. Encara que no es poden visitar les cases, és innegable l'interès del seu conjunt arquitectònic i dels seus jardins. Les visites estan tarifades i subjectes a horari.

Raixxa. Horari de visita i preus

Dimecres, divendres, dissabte i diumenge	11'00 - 17'00	500 pessetes
---	---------------	--------------

<i>Preu especial majors de 65 anys, menors de 10 i estudiants amb carnet</i>		350 pessetes
--	--	--------------

Alfàbia. Horari de visita i preus

Dilluns-divendres	9'30 - 18'30	400 pessetes
-------------------	--------------	--------------

Dissabtes	9'30 - 13'00	400 pessetes
-----------	--------------	--------------

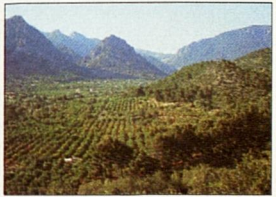
A Bunyola per sa Cantina i Son Serra. Camí de Caubet

És aquesta una ruta que no apareix a les guies i que ens permet accedir des del davallador de Caubet fins al nucli urbà de Bunyola a través de distints camins rurals. Des de l'andana d'aquest davallador, a la cruïlla de les vies del tren amb la carretera que arriba a l'Hospital Juan March o de Caubet, es tracta de baixar un petit tram de devers cent metres en direcció a la carretera de Sóller, fins topar-se a la dreta amb el camí d'Enmig. És un camí de terra construït



A l'oest, al peu de la muntanya, apareixen les cases de la possessió bunyolina de s'Heretat

Panoràmica des de l'hospital Juan March

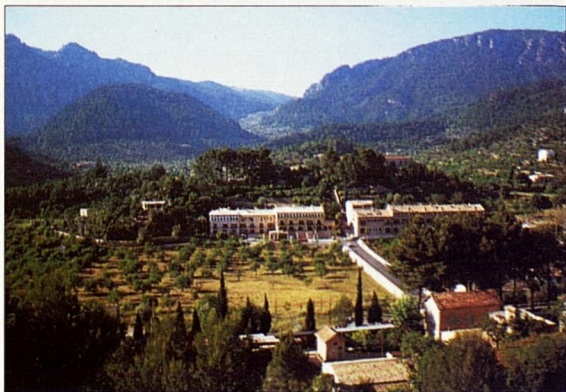


a principis de segle per facilitar l'accés als «establints» que llavors resultaren de la parcel·lació de l'antiga possessió de Caubet. Recorreguts els seus vuit-cents cinquanta metres de llargària, entram al camí de sa Cantina, que es troba asfaltat. S'ha de prendre a la dreta per, una vegada recorreguts tres-cents cinquanta metres, passar per davall d'un pont del ferrocarril de similars característiques al que es va construir a poca distància per respectar el camí de Muntanya. Sempre en sentit ascendent, arribarem a les cases de Caubet Nou (o de sa Cantina) i després a una cruïlla de camins. Agafarem el de l'esquerra per Son Serra fins arribar al camp de futbol. Al final d'aquest camí optarem per desviar-nos només una vegada a l'esquerra i, al cap de devers tres-cents metres i a la dreta, apareixerà el tram del camí de Caubet que ens permetrà arribar al centre del poble, passant abans per un costat de les cases noves de Can Mas i per s'Arrabal.

ITINERARI 3

Estació de Bunyola**El camí de s'Alqueria**

La creu que es troba al final de la costa de l'estació és la millor fita per iniciar el que, segons el punt final del trajecte que es vulgui fer, es convertirà en una ex-



En primer terme ataüllem l'estació de Bunyola i al fons, el coll de Sóller

cursió o amb una simple passejada. Des d'aquesta creu plantada a un petit jardí, baixarem una costa, passarem l'aparcament construït al lloc que ocupava l'antic camp de futbol de Can Grau, i el pont del torrent. Les cases de Can Manuel, les de Barcelona (les cases velles de Barcelona es troben a un altre indret, en runes) i sa Torre donen un especial toc senyorial a la zona i són els punts de referència que heu de tenir per assegurar-vos d'haver agafat el bon camí. Sobrepassat aquest edifici modernista (grafiat Villa Francisca a la seva entrada), el camí pujarà per situar-nos en un punt en què a l'esquerra apareix un braç de camí que acaba a ses Argiles i des d'on, al costat contrari, es pot observar la primera sèrie de túnels del ferrocarril.

Seguirem recte, entre greixudes parets i respectables marges, amb el Teix i les cases de la possessió de s'Alqueria d'Avall al front. Caminant per aquest camí passarem dels petits horts de tarongers i ametlers al domini de l'oliverar. Quan travessem el torrent que duiem a la nostra dreta i remuntem una petita costa final, ens situarem al punt quilomètric 15'8 de la carretera de Sóller (C-711). Haurem recorregut uns mil set-cents metres des de l'estació de Bunyola.

Biniforani i s'Alqueria d'Avall.

El pas de sa Fesa

Arribats al punt anterior, si volem tirar endavant, la millor opció és travessar amb cura la carretera de Sóller i remuntar la muntanya des de les cases de s'Alqueria d'Avall o agafar el camí asfaltat que condueix a les de Biniforani. Fent ús d'aquests dos camins per pujar o baixar, podrem fer un circuit a través del pas de sa Fesa, arribar fins a les cases de la



Per fer un circuit a través del pas de sa Fesa passam per Biniforani Vell: tarongers, llimoneres, safareig i cases

possessió de Muntanya o enllaçar amb els diferents itineraris de major recorregut proposats a les guies de muntanya.

El camí que des de s'Alqueria d'Avall arriba a sa Gubia comença a les mateixes cases i transcorre per un comellar a la dreta del qual s'alcen el puig de Son Poc, el de Son Naci i el de sa Gubia. Una vegada a dalt, a l'esquerra del camí que condueix a les cases de Muntanya, es troba el mirador i maltret refugi de Leandre Ximenis, construïts pel Foment de Turisme. Malgrat des d'aquí el camí segueix fins a les cases de la possessió de Muntanya, per assolir el pas de la Fesa ens haurem de desviar a la dreta en direcció nord, pel porxo del Pouet. Camp a través arribarem fins a l'estret o fesa, accident geogràfic que dóna nom al coll des d'on iniciarem la baixada, transitant primer dins d'un espès alzinar i després entre marges d'oliveres per arribar finalment a una zona planera ocupada per s'hort de Biniforani Vell: tarongers, llimoneres, safareig i cases. Ens cridarà sens dubte l'atenció la presència d'un enorme i singular eucaplítus (*Eucalyptus globulus*) situat a la cruïlla del camí que hem recorregut amb un altre asfaltat que va dels Biniforanis a la carretera de Sóller. Enfilarem aquest camí en sentit descendent, passarem les barreres de Biniforani, el pont que permet el pas del torrent d'una banda a l'altra del camí, i un safareig, fins arribar a la carretera de Sóller, a l'altura de les cases de s'Alqueria d'Avall, on hem iniciat el circuit.

El camí de Son Naci.

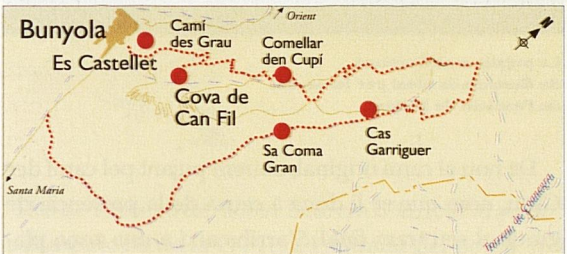
S'Alqueria Blanca i sa Gubia

La primera etapa d'aquest itinerari des de l'estació de Bunyola exigeix situar-nos al començament del Camí de Son Naci, per la qual cosa haurem de recorre abans els set-cents metres de carretera (PM- 201) que hi ha fins al creuer de la carretera de Sóller. Des d'aquí es reconeix fàcilment l'inici del camí de Son Naci, a l'altra part de la carretera. Es tracta d'un camí de terra que discorr entre tanques d'ametlerar de

l'antiga possessió del mateix nom i que avui només es pot fer parcialment atès que, construïda la carretera de s'Esgleieta a Santa Maria (PM 114), alguns dels seus trams foren desafectats.

Recorreguts uns vuit-cent metres, i després de passar una barrera, s'arriba a una cruïlla de camins. No agafarem el que trobam en primer terme i que es dirigeix clarament a les cases de s'Alqueria Blanca, sinó el que marca un indicador de fusta col·locat a la paret. Momentàniament ens haurem de ficar dins del llit del torrent, amb les cases de la possessió a mà dreta, per remuntar per un tirany fins baix de l'espectacular paret acanalada de sa Gubia, denominació que respon a la seva semblança amb l'eina que utilitzen normalment els fusters per treballar la fusta: la gúbia.

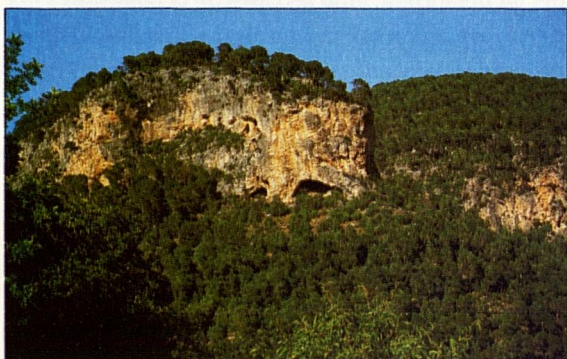
Es Castellet, sa cova de Can Fil i sa Comuna de Bunyola



La pujada a sa Comuna de Bunyola és una excursió ideal per fer-se des de l'estació del tren de Sóller a Bunyola. Per arribar-hi és necessari pujar la costa de s'Estació, arribar a la plaça i a través del carrer Major- Sant Bartomeu o Mare de Deu de les Neus- Lluna, situar-nos al carrer d'Orient i seguir pujant pel carreró de sa Comuna. Fora ja del poble, passarem de l'àmbit del conreu al pinar a través del camí del Pla-

niol, punt en què agafarem un rost caminó a l'esquerra per arribar al Castellet, dit així perquè aquesta muntanyola està coronada per un tipus de construcció al que popularment se li reconeix una antiga funció defensiva.

Per anar a la cova de Can Fil haurem de recobrar el camí i remuntar-lo fins arribar a un aljub desmuntat. La millor manera d'arribar a aquesta ampla cova, que es troba baix la mola del mateix nom, és seguir la falda de la paret al peu de la qual s'ubica.



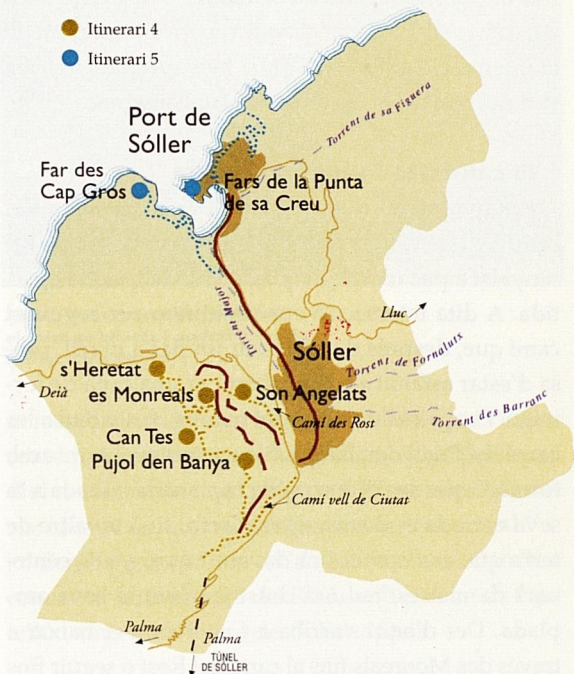
La pujada a sa Comuna de Bunyola és ideal per fer-se des de l'estació de Sóller

De nou al camí original, anirem pujant pel camí des Grau, nom que se li dóna a causa de la presència de graus al seu tram final. S'arriba així a una zona planera, recorreguda per un nou camí que es junta amb el que puja pel comellar den Cupí, fins arribar a l'encreuament amb la carretera de sa Comuna i, a l'esquerra, amb el camí des Penyal d'Honor. Un rètol de fusta assenyala la direcció del penyal i de Cas Garriguer. Agafarem aquesta direcció fins arribar a l'àrea recreativa on es troba la caseta, al final de la Coma Gran. Des d'aquí el camí va baixant al llarg d'aquest immens comellar fins arribar a la carretera de Bunyola a Santa Maria, a poca distància ja del poble.

ITINERARI 4

Estació de Sóller

El camí Vell de Ciutat



Des de l'estació de Sóller haurem d'arribar al punt quilomètric 30 de la C-711, a l'entrada del poble. A l'altra part d'aquesta fita quilomètrica, un camí estret i de fort pendent als trams inicials s'énfila ràpidament. Als diferents punts d'intersecció amb els camins de la zona, el camí Vell de Ciutat sempre el tenim al davant, paral·lel a la carretera nova. El seu trespol original, de pedra, es troba cobert per una capa de quitrà i de ciment i més amunt el rost tendeix a suavitzar-se. Després de poc més d'un quilòmetre de marxa, arribam a una bifurcació. Aquí hem de deixar el camí més ample i asfaltat per seguir tirant

endavant per un camí empedrat que acaba de sobte al peu de la boca nord del túnel sobre el qual abans haurem passat. Un tirany que s'allarga a la dreta de la línia del ferrocarril i el recorregut d'uns pocs metres de via ens permetran connectar amb l'altre tram del camí vell. La distància que separa aquest punt de la intersecció amb la C-711, ja ben aprop de la boca sud del nou túnel, és d'uns sis-cents metres.

El camí des Pujol den Banyà

L'etapa inicial d'aquesta ruta és la mateixa del camí Vell de Ciutat fins a la bifurcació que hem assenyalat a poc més d'un quilòmetre del punt de partida. A dita intersecció ens decidirem per seguir el camí que, després de travessar un pas a nivell, passa d'estar asfaltat a estar cobert per una capa de formigó. Després d'una sèrie de revolts, arribarem a les cases del Pujol den Banyà. No agafarem el camí amb formigó que des d'una petita esplanada situada a la seva entrada es desvia a l'esquerra, sinó un altre de terra que ens apareixerà davant i que, a uns centenars de metres, reduirà dràsticament la seva amplada. Des d'aquí s'arriba a Can Teix, per baixar a través des Monreals fins al camí del Rost o seguir fins a s'Heretat per Can Jeroni Gros i Can Tes.

Camí del Rost i des Monreals

L'inici del camí del Rost està perfectament senyalitzat a una fita de pedra on es llegeix *Deià a peu, Camí des Rost. 7'933 km.*, ubicada davant de la benzinera de Sóller. A cent metres d'aquí el camí gira a la dreta i a uns altres cent, a l'esquerra, es deixa el camí de Roquefort. El camí del Rost està asfaltat al llarg d'un tram d'uns sis-cents metres, passats els qual es converteix en un camí de pedra. En aquest punt, a l'esquerra apareixen dues barreres, una de ferro treballat subjectada a dues pilastres de pedra i un altra

menys pretenciosa, que és la que hem d'agafar. A través d'un bell oliverar passarem per davall del fe-



Aprop de les cases de Monreals, el camí es bifurca i podem anar fins al Pujol den Banya

nomenal viaducte des Monreals o dels Cinc Ponts i contemplarem una zona amb una notable presència d'obres ferroviàries. Aprop de les cases des Monreals, el camí es bifurca i ens permet arribar, un, al Pujol den Banya, i l'altre, a Can Jeroni Gros i Can Tes, connectar amb el camí del Rost, amb el camí de Castelló i amb la carretera de Sóller a Deià.

ITINERARI 5

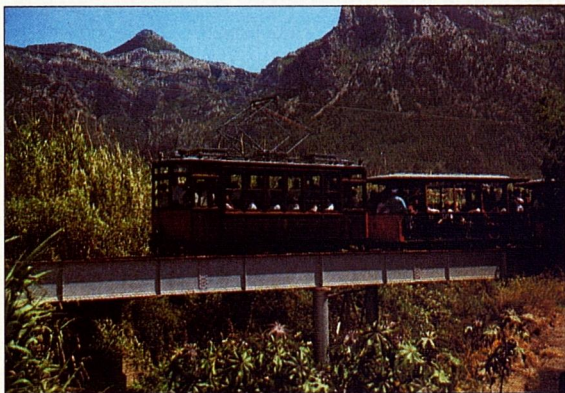
Port de Sóller

Els fars del Cap Gros o Punta Grossa i de la Punta de sa Creu

Tres són els fars que es poden indentificar fàcilment al port de Sóller. El més alt de tots és conegut com el far de Sóller i està situat a l'esquerra de la bocana del port, a 101 metres sobre el nivell de la mar. Reb també la denominació de far de la Punta Grossa, del Cap Gros o de Muleta.

Fou a instàncies de l'ajuntament de Sóller, amb la intenció de facilitar l'entrada al port. A tal efecte es

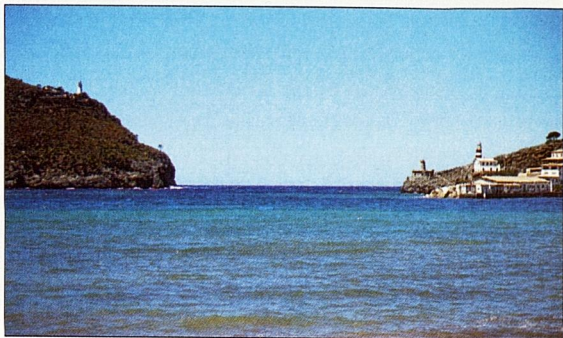
construí al 1842 una torre de 19'5 metres d'alçària amb llum fix, el manteniment de la qual fou assumit inicialment per l'ajuntament. Les despeses derivades de mantenir encès el llum eren aixugades amb els pagaments d'arbitris per part dels vaixells que operaven al port. El seu llastimós estat de deteriorament va aconsellar que el seu manteniment fou gestionat pel Servei d'Obres Públiques, la qual cosa es va fer efectiva deu anys després (1852), procedint al seu acondicionament i modificació. La forma i disposició actual es va aconseguir el 1884, després d'una sèrie de reformes que culminaren amb el canvi de l'òptica que havia estat instal·lada el 1859. El llum va ser alimentat inicialment per oli d'oliva fins que el 1883



**El tramvia que va cap
al port de Sóller al seu pas
sobre el torrent**

aquesta font energètica fou substituïda per parafina. Posteriorment s'utilitzà petroli fins que el 1920 fou electrificat.

La carretera d'accés al far és la mateixa que va a la platja den Repic i que s'inicia poc abans d'arribar a la mar, amb un estret pont que permet salvar el torrent. Des d'aquí, una carretera empinada de devers 1'7 quilòmetres ens permetrà arribar al far.



**Bocana del port de Sóller.
Punta de sa Creu a la dreta i
Punta Grossa a l'esquerra**

Darrera la base naval, trobam dos fars, el vell i el nou de la Punta de sa Creu, nom que sembla estar relacionat amb la presència d'una creu de fusta en aquest lloc, utilitzada per senyalar l'existència d'una població cristiana. El far vell és de pedra picada i planta rodona, projectat per l'enginyer Emili Pou, al poc temps d'entrar en servei el far del Cap Gros, per tal d'abalisar oportunament la punta rocosa que s'allargava a l'altre costat de la bocana del port. Al poc temps d'entrar en funcionament (1864) es varen posar de manifest els inconvenients derivats de la seva ubicació (només a 12 metres sobre el nivell de la mar i pràcticament sobre la línia de costa) i els problemes



de solidesa per haver-se construït sobre una cavitat que tremolava quan els temporals impactaven aquella zona, convertida en un enorme bufador. En diverses ocasions es proposà reblir dita cova amb grans blocs de pedra, operació que mai no s'arribà a realitzar per les dificultats que plantejava.

Quin devia ser el temor del torrer encarregat de mantenir encès el llum, que a l'any següent decidí instal·lar-se provisionalment a un edifici proper. Les difícils condicions que envoltaven la tasca diària del torrer i les contínues avaries que sofriren les instal·lacions, varen fer que es projectàs una nova torre, millor ubicada que la vella, que, malgrat fou enllestida el 1930, no entrà en funcionament fins el 1945.

L'important estat de deteriorament en què es troba el far Vell de la Punta de sa Creu reclama una necessària intervenció per poder ser restaurada. La tan desitjada desafectació militar de la zona permetrà el lliure accés al far, ampliant així l'atractiu turístic del conjunt portuari.

Combinacions del ferrocarril amb el transport regular per carretera i les embarcacions de passeig del port de Sóller

L'usuari del ferrocarril que des de Palma agafi el primer tren, a les 8'00, i retorni amb el darrer, a les 19'35 (a les 18'30 durant uns mesos de l'any) disposarà de dues hores, una d'anada i un altra de tornada, per recrear-se còmodament amb un trajecte d'alt interès. Tindrà unes deu hores, que podrà dedicar a recórrer els nuclis urbans, fer excursions i realitzar altres activitats. Podrà connectar amb les embarcacions que realitzen excursions des del port de Sóller o, si així ho prefereix o ho exigeixen les circumstàncies, podrà retornar a casa utilitzant l'alternativa del transport regular per carretera.



El visitant pot recórrer el nucli urbà de Sóller i beure's un suc de taronja o assaborir un gelat a moltes de les terrasses

Transport regular per carretera

PALMA

Son Sardina- Polígon de Llevant

Línia 12 (EMT)

Primera sortida polígon de Llevant	6'30
Primera sortida Son Sardina	6'30
Darrera sortida polígon de Llevant	21'36
Darrera sortida Son Sardina	21'05
Interval de pas	24 minuts

empresa: EMT. Palma. Tel. 431024

Palma- Palmanyola- Bunyola

Palma **7'30** 8'35 **9'15** 13'00 **14'30** **16'20** 18'45 **19'30**
 Bunyola 7'15 7'45 **7'50** 8'00 9'45 14'50 **15'20** **17'10**

– En lletra comú: dies feiners, en negreta: dies feiners i festius, subratllat: només festius.

– Els autocars que surten de Palma a les 7'30, 14'30 i 16'20 arriben fins a l'Hospital de Caubet i surten d'aquí en direcció a Palma a les 8'10, 15'10.

– Preus. Palma- Bunyola: 155 pts.

Palma o Bunyola- Palmanyola: 115 pts.

– Empresa: R. Nadal Vich. Bunyola. Tel. 615119

Punt de sortida a Palma: carrer Arxiduc

Lluís Salvador, 7

Palma- Valldemossa. Deià- Port de Sóller

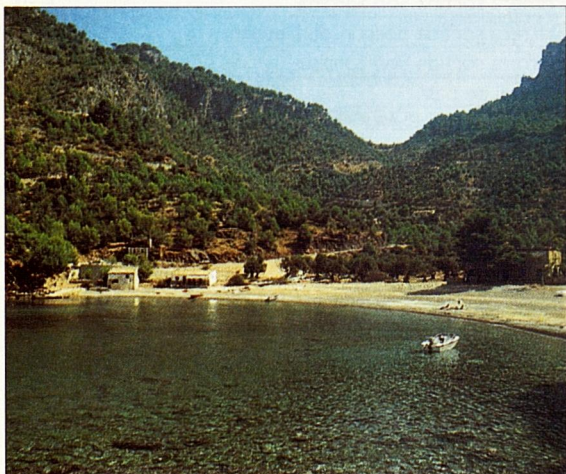
Palma	7'30	10'15	12'00	16'15	19'30
Port de Sóller	7'30	9'30	14'30	16'00	18'00

- Empresa: Bus Nord Balear. Tel. 427187.
- Punt de sortida a Palma: carrer Arxiduc Lluís Salvador, 1.
- Preus. Palma-Valldemossa: 195 pts.
Palma- Deià: 295 pts. Palma- Sóller: 410 pts.
Palma-port de Sóller: 450 pts.

Túnel Express

Palma	7'45	11'00	16'00
Port de Sóller	7'00	10'00	15'00

- De dilluns a divendres, amb aturada intermitja a Can Penasso en sentit ascendent.
- Empresa Bus Nord Balear. Tel. 427187.
Punt de sortida a Palma: carrer Arxiduc Lluís Salvador, 1.
- Preus. Palma- Sóller: 295 pts.,
Palma- Port de Sóller: 350 pts.



Cala Tuent, al terme d'Escorca, és una excursió en barca que us recomanem si voleu gaudir d'un paisatge esplèndid



Des del port de Sóller podeu anar fins a la badia de Formentor: les seves platges són molt aconsellables

Excursions en barca des del port de Sóller

Sa Calobra. Sant Elm. Formentor

	anada	tornada	període	ptes. min.	
Sa Calobra	10'00	12'00	1.5-15.10	1,900	50
	11'00	14'00			
	13'00	17'00	tot l'any		
	15'00	17'00	1.4-15.10		
Sant Elm	10'00	18'00	diumenges	3000	90
			alterns juny/setembre	(1)	
Formentor	10'00	18'00	diumenges	3000	145
			alterns juny/setembre	(1)	

- (1) amb paella: 3.800 pessetes
- Empresa: Barcos Azules sa. Sóller:

**Sa Calobra. Torrent de Pareis. Cala Deià.
Cala Tuent. Sa Foradada. Sant Elm.
Formentor**

	anada	tornada	període	ptes.	min.
Sa Calobra	10'00	12'00	1.5-15.10	1.900	50
Torrent	12'45	14'00			
de Pareis	15'00	17'00			
Cala Deià	10'00	15'30	divendres	1.400	30
Cala Tuent	10'00	16'30	dimarts	1.900	40
Sa Forada	9'45	16'00	divendres i diumenge	1.900 (1)	45 30
Sant Elm	10'00	16'00	diumenges alterns juliol/setembre	3.000	90
Formentor	10'00	15'30	diumenges alterns juliol/setembre	3.600	150

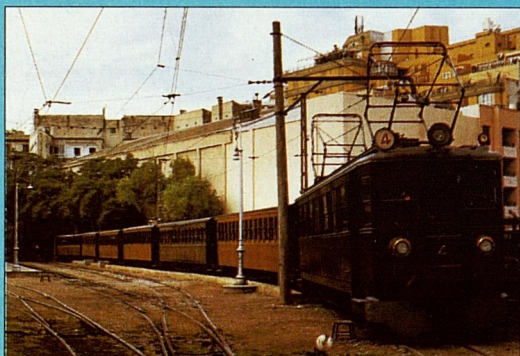
– (1) amb paella

– Empresa: Tramuntana sa. Sóller. Tel. 633109

ADRECES I TELÈFONS D'INTERÈS

PALMA

- Oficina d'Infomació Turística. Ajuntament de Palma.
Plaça d'Espanya s/n.
- FC. de Sóller. Plaça d'Espanya s/n. Tel. 752051/ 752028
- Associació d'Amics del Ferrocarril de Balears.
Carrer d'Eusebi Estada, 1



ADRECES I TELÈFONS D'INTERÈS

SÓLLER

- Ajuntament, jutjat de pau, policia local. Plaça de la Constitució, 1
Tel. 630200/ 620304/ 631083/ 633721/ 633722 (fax)
- Oficines d'Informació i Turisme. Plaça de la Constitució, 1
Tel. 630200
- Institut d'Educació Secundària Guillem Colom Casesnovas
Avinguda Juli Ramis. Tel. 633514
- Guardia Civil. Carrer Joan Marquès Arbona s/n. Tel. 630203
- Bombers. Carretera Comarcal 710. Tel. 632500
- La Veu de Sóller. Carrer Vicari Pastor 5, primer
Tel. 633456/ 634106 (fax)
- Setmanari Sóller. Carrer de Mallorca 9A. Tel. 788300/ 719606 (fax)
- Museu de Ciències Naturals. Carretera Palma- port de Sóller km. 30
Tel. 634064.
- Casa de colònies de Sant Ramon de Penyafort. Parròquia de Sóller
Carrer de l'Església núm. 9. Port de Sóller. Tel. 633306
- Santuari de sa Capelleta de s'Olivar. Sóller. Tel. 631870
- FC de Sóller. Carrer Castanyer 7. Tel. 630130
- Casal de Cultura. Carrer de la Mar 9. Tel. 631465
- Port esportiu de Sóller. Port de Sóller. Tel. 63316
- Barcos Azules sa Tel. 630170.
- Tramontana sa Tel. 632061, 633101.
- Clínica veterinària. Plaça del Mercat, 3. Tel. 633619
- Farmàcia Sitjar. Carrer Marina, 52. Port de Sóller. Tel. 631796
- Creu Roja. Carrer Joan B. Ensenyat, 11. Tel. 630845
- Farmacia Torrents. Plaça de la Constitució, 6. Tel. 631781

ADRECES I TELÈFONS D'INTERÈS

BUNYOLA

- Ajuntament i policia local.
Sa Plaça 4. Tel. 613007/ 613017/ 615227 (fax)
- Assistència social. Plaça Andreu Estarelles. Tel. 615271
- Unitat Bàsica de Salut. Plaça Andreu Estarelles. Tel. 615298
- Casal d'Entitats Culturals. Carrer de sa Creu 1
- FC de Sóller. Carrer de s'Estació s/n. Tel. 613122
- Revista Es Castellet. Apartat de Correus 13. Tel. 204271
- Farmàcia Coll-Miralles. Carrer de Santa Bàrbara 11. Tel. 613491
- Casa de colònies de Binicanella
Carretera de Santa Maria km. 2'5. Tel. 613854
Informació i reserves a les oficines del GDEM. Tel. 726018
- Clínica veterinària. Carrer de Sant Pere 17B. Tel. 615181
- Jardins d'Alfàbia Tel. 613123
- Jardins de Raixa Tel. 790379

Bibliografia

- Alomar Esteve, Gabriel (1976).- *Mallorca, Urbanismo regional en la Edad Media: las "Ordinacions" de Jaime II (1300) en el Reino de Mallorca*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona. 120 pp.
- Brunet Estarellas, Pere J. (1994).- "La Companyia del Ferrocarrils de Mallorca". *Institut d'Estudis Baleàrics*. Palma.
- Brunet Estarellas, Pere J. (1991).- *La Comuna de Bunyola. Biografia d'un bosc*. Ajuntament de Bunyola. Palma. 132 pp.
- Cañellas i Serrano, Nicolau S. (1990).- *El ferrocarril a Mallorca. La iarda mallorquina*. Conselleria de Treball i Transports del Govern Balear. Palma. 302 pp.
- Clayton, Peter G.. (1991).- *The Iron Road to Soller. A Traveller's guide to Majorca's Soller Railway*. Roger Lascelles . Brendford.. 63 pp.
- Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports. (1996).- *150 anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*. Delegació de Balears del CECCP/ Sa Nostra. Palma. 297 pp.
- Guía del patrimonio. Recorridos culturales de las islas Baleares*. Carlos Garrido y Elena Ortega. Ed. El Dia del Mundo.
- Itineraris a peu per la Serra de Tramuntana*. CIM/ FODESMA. Palma.
- Mapa de camins de muntanya de la vall de Sóller* (1997).
- Palos, Benigne (1995).- *Itineraris de muntanya. Excursions a peu per la Serra de Mallorca*. Editorial Moll (Manuals d'Introducció a la Naturalesa 5). Palma. 164 pp.
- Pérez, Plàcid (1996).- *Guia de Sóller. El centro urbano*. Associació Cultural La Veu de Sóller. Sóller. 52 pp.
- Pla i Casadevall, Josep (1986).- *Illes Mediterrànies*. I. De les Medes a les Balears. Edicions Destino. Barcelona. 208 pp.
- Russinyol, Santiago (1922).- *L'illa de la Calma*.
- Seguí Aznar, Miguel (1990).- *Arquitectura contemporánea en Mallorca (1900-1947)*. UIB/ COAB. Palma. 503 pp.
- Seguí Llinàs, Miquel (1992).- *El descubrimiento de las islas olvidadas. Las Baleares y Córcega vistas por los viajeros del siglo XIX*. Alpha- 3. Palma. 262 pp.
- Valero, Gaspar.- *Camins i Paisatges. Itineraris culturals per l'illa de Mallorca*. J. J. de Olañeta editors. Palma.



Guies
Pràctiques
de Turisme
Cultural
Illes Balears

TÍTOLS DE LA COL·LECCIÓ

Ruta dels parcs i espais naturals a Mallorca

Ruta dels patis de Palma

Ruta del vi

Ruta de la pell i altres artesanies

Ruta de les primeres construccions humanes

Ruta de les festes i tradicions populars

Ruta del modernisme a les Illes Balears

Ruta dels anglesos

Ruta de les construccions rurals d'Eivissa i Formentera

Ruta de les llegendes de les Illes Balears

Ruta de l'Arxiduc

Ruta del tren

Ruta dels escriptors

Ruta dels talaiots

Ruta de l'art

Ruta dels santuaris a les Illes Balears



Guies
Pràctiques
de Turisme
Cultural
Illes Balears



GOVERN BALEAR



Consell Insular
de Mallorca



Ajuntament de Palma

"SA NOSTRA"
CAIXA DE BALEARS



MAJORICA



Tren de Sóller