

EL TRANSPORT COL·LECTIU URBA A PALMA A FINALS DEL SEGLE XIX

Joana M. Seguí Pons

PRECEDENTS

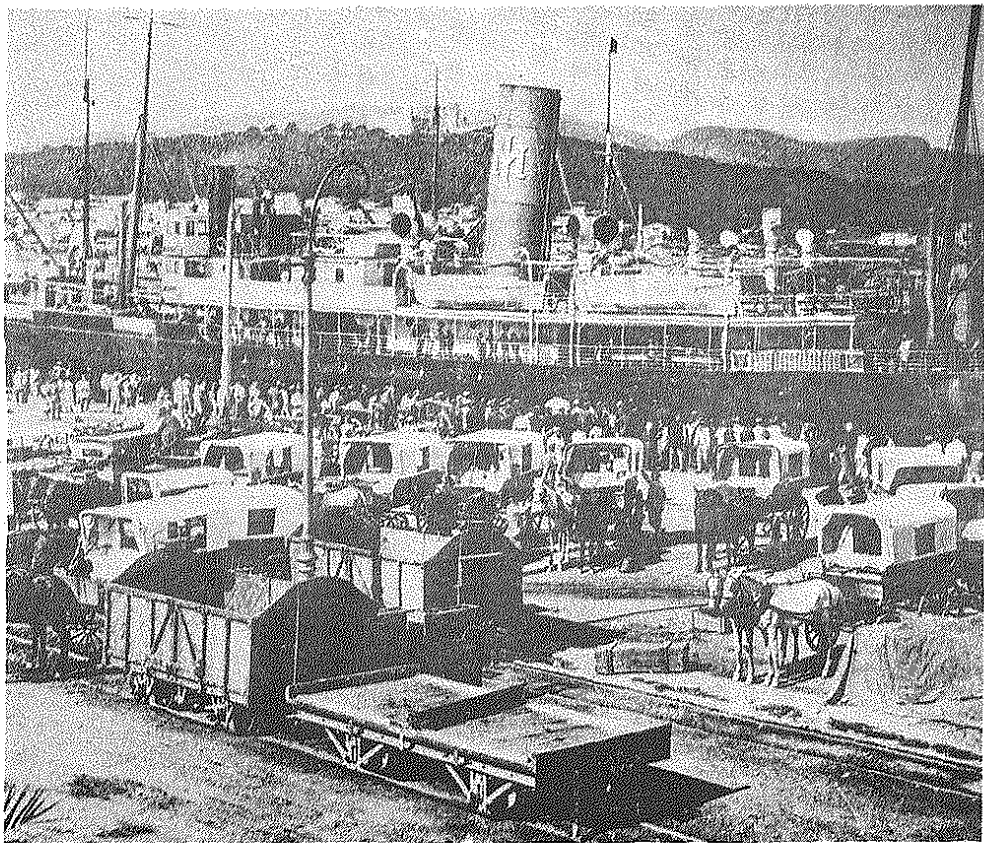
Avui dia es plantegen, a totes les ciutats, importants problemes de trànsit, de congestió, de costos socials dels automòbils... problemes que afecten la mobilitat i la circulació urbanes. Parlar d'aquests problemes era impensable a Palma a finals del segle XIX. Era una ciutat emmurallada, amb una població de 61.052 H. a 1887, que passaren a 63.873 a 1900, i sortir-ne per anar visitar els llogarets d'extramurs era un viatge que no es realitzava a diari.

El nucli urbà pròpiament dit, a 1887 absorbia el 68,43 % del total de població i, a 1900, el 60,77 %, disminució lògica si es té en compte que l'enderrocament va començar l'any 1904 i, per tant, les ànsies de sortir fora de les murades eren molt fortes.

(*) Aquest article forma part de la memòria de llicenciatura titulada "Evolució del transport col·lectiu urbà a Ciutat de Mallorca, 1890-1959", dirigida pel Dr. Bartomeu Barceló.

A la segona meitat del segle XIX, els cotxes de transport públic per a traslladar-se als indrets de fora murada eren les tartanes i els *birlochos*.¹

George Sand ens parla de les tartanes com “del vehicle més usat a l’illa, espècie de *coucou-omnibus* tirat per un cavall o per un mul i sense cap classe de molles”.² Els *birlochos* eren uns carruatges lleugers, sense vela, amb molles, tirats per cavalls ràpids.



Fotografia 1: “Galeretes” o “carrils” al Moll de Palma, a l’espera del vapor. (Arxiu Andreu Muntaner).

Les galeretes o “carrils”

Aquests cotxes eren els que servien per al transport públic a finals de segle. Les tar-

(1) ARCHIDUQUE LUIS SALVADOR: *Coches y carros de Mallorca*. “Panorama Balear”, núm. 43. Talleres Alcover. Palma 1955, pág. 6

(2) SAND George: *Un invierno en Mallorca*. Ed. Mateu 1964, pág 151.

tanes i *birlochos* havien desaparegut per complet, encara que se'n ves qualcun utilitzat pels comerciants.³

Les galeretes eren uns cotxes de fins a 5 places, molt lleugers, amb molles, i la seva utilització era molt corrent a tota l'illa. Les galeretes de lloguer reberen el nom de "carrils" (de ferrocarril) possiblement per ironia, ja que eren uns cotxes d'extrema lentitud (vegeu fotografia núm 1).

Eren utilitzats pels habitants de Palma, amb molta de freqüència, per a traslladar-se als nuclis de població de La Vileta, Son Sardina, Son Rapinya, Son Serra, Es Molinar,⁴ El Terreno o Génova,⁵ aleshores allunyats i separats de Palma, del nucli urbà pròpiament dit.

A finals de segle, l'augment dels cotxes de lloguer va quedar reflectit en l'ampliació d'itineraris. No sols s'establiren viatges regulars i diaris⁶ durant tot l'any, sinó que se'n establiren d'eventuals, amb més proliferació a l'estiu, segons les necessitats de la població.⁷

Les parades de carrils estaven situades als afores de la ciutat, a la confluència dels camins que conduïen als principals llogarets de Palma.

L'Arxiduc ens assenyalà les següents parades:

- al final del Born, a "l'ombra dels arbres del carrer Marina" (actual Avda. Antoni Maura).⁸
- a la placeta de davant la porta de Jesús (creuer c/ baró de Pinopar i via Alemanya).
- a la placeta de la Porta de St. Antoni, "col.locats en llargues files".⁹

Per a conèixer els itineraris, preus, parades,... que realitzaven els dits carrils, hem hagut de recórrer a les guies turístiques. A finals de segle XIX, a 1891, apareix la *Guia de las Baleares* d'En Pere d'Alcàntara Penya, possiblement una de les primeres guies on apareixen els viatges que realitzaven els carrils als distints indrets de fora murada, concretament a La Bonanova, Génova, Son Rapinya, Son Serra, Son Inglada, Son Sardina, La Real, Establiments, Pont D Inca, Can Pere Antoni, Can Patas, Can Coscoi, Coll d'en Rebassa i Porto Pi.¹⁰

(3) Vegeu nota núm. 1.

(4) RIPOLL Luís: *Segundo Album de postales viejas*. Imp. Mossèn Alcover. Palma 1971. "Amb carril anàvem al moll a esperar els que venien, amb el carril se'n anaven els palmesans a fora; pels anys 1925, fora era El Terreno, Son Rapinya, La Vileta, Porto Pi, Es Molinar, llocs aleshores d'estiuig".

(5) ARCHIDUQUE LUIS SALVADOR: *La ciudad de Palma*. Traducida por José Sureda y Blanes. Título de la edición original: "Die Stadt Palma". Leipzig, 1882. Vol V: *Las Baleares, descritas por el grabado y la palabra*. Imprenta Mossèn Alcover, Palma 1954, pág. 259

(6) Diari "La Almudaina" del 12-3-1890: "S'acaba d'organitzar un servei de carruatges de lloguer entre l'interior d'aquesta ciutat i el barri de S'Hostalet d'en Canyelles. La parada és a la porta de St. Antoni. Partirà cada hora".

(7) LLABRES BERNAL Juan: *Noticias y Relaciones históricas de Mallorca*. Tom IV, 1861-1870. Diari de Palma 16-7-1868: "Entre les millors introduïdes als banys de mar de Sa Portella, figurava l'establiment de dos carruatges que per quatre reals anaven a cercar les famílies i acabat el bany les tornaven al seu domicili".

(8) "La Almudaina" de dia 26-4-1891: "hi havia estacionats a la parada del carrer de la Marina, 26 carruatges de lloguer, 20 al mateix carrer i 6 a la costa de Sagrera.

(9) Vegeu nota núm. 5.

(10) d'ALCANTARA PENYA Pere: *Guia Manual de las Islas Baleares, con indicador comercial*. J. Tous 1891.

Amb posterioritat a aquesta guia, les altres fan una diferenciació entre els tres tipus de serveis que realitzaven les galeretes:

1^{er}. El dels cotxes de plaça. Tenien un itinerari prefixat i, per tant, eren considerats com a de carrera fixa (són cotxes de plaça els que apareixen a la guia d'En Pere d'Alcàntara Penya).

2^{on}. El dels carruatges de punt, en què l'itinerari era fixat pel client.

3^{er}. El dels serveis eventuals, espècie de cotxes de plaça que realitzaven itineraris dintre de la ciutat, des d'un lloc determinat (estacions de tren o moll) fins al domicili.

Amb l'augment del nombre de carrils, les parades augmentaven, al mateix temps que canviaven de lloc per raons de trànsit. També hi va haver parades als següents punts: plaça de l'Olivar, ¹¹ plaça del Mercat (actual plaça Weyler) i plaça de Sta. Eulàlia, ¹² plaça de Quadrado i plaça de la Mercè ¹³ i plaça d'Eusebi Estada (actual plaça d'Espanya). ¹⁴

El carril va ser un servei públic a Palma, fins ben entrat el segle XX. El podem comparar al taxi actual, ja que realitzava el servei de porta a porta, amb cabuda màxima de cinc persones.

Els cotxes "Ripperts"

Els primers precedents dels tramvies de tracció animal foren els òmnibus. Eren uns cotxes de més de cinc places. A 1863, ¹⁵ i no com a servei regular, sinó sols a certes hores, es destinaren dos cotxes per a realitzar l'itinerari de la plaça de sant Francesc a la falda de Bellver i de la porta de St. Antoni al Portixol. Els cotxes anaven tirats per quatre cavalls cada un i portaven imperial (doble pis descobert) per als passatgers. Aquest tipus de cotxe, anomenat òmnibus, no correspon a la descripció que en fa l'Arxiduc. Aquest parla dels òmnibus com a cotxes particulars, i no com a cotxes de lloguer, de les classes acomodades, amb vela replegable, per tant, amb impossibilitat de portar imperial.

El primer intent d'establir "un servei regular de cotxes entre la capital i Porto Pi" ¹⁶ va ser duit a terme pels *ripperts*.

Eren un tipus d'òmnibus que no portaven imperial; anaven tirats per tres cavalls i tenien de 8 a 10 places (vegeu fotografia núm. 2).

La "Companyia Mallorquina de Omnibus", que havia d'explotar aquest sistema, va quedar constituïda el 23 de març de 1890. La seva intenció era ampliar el servei als llogarets del Molinar de Llevant, Son Serra, La Vileta, Son Rapinya, "de cap a la constitució d'un centre de carruatges de lloguer digne de Palma", ¹⁷ "com a medi decent, còmode i regular de comunicació amb els barris extrems". ¹⁸ Aquest projecte d'ampliació del ser-

(11) CAPO Miguel: *Guía general de Baleares. Descriptivo-Comercial*. B. Rotger, Palma 1901.
Pequeña Guía Ilustrada de Mallorca. Ed. Tous, Palma 1903.

(12) PONS FABREGAS Benito: *Guía de la Administración Municipal de Palma*. 1909 i 1910.

(13) *Pequeña Guía Ilustrada de Mallorca*. Edt. Tous, Palma 1911.

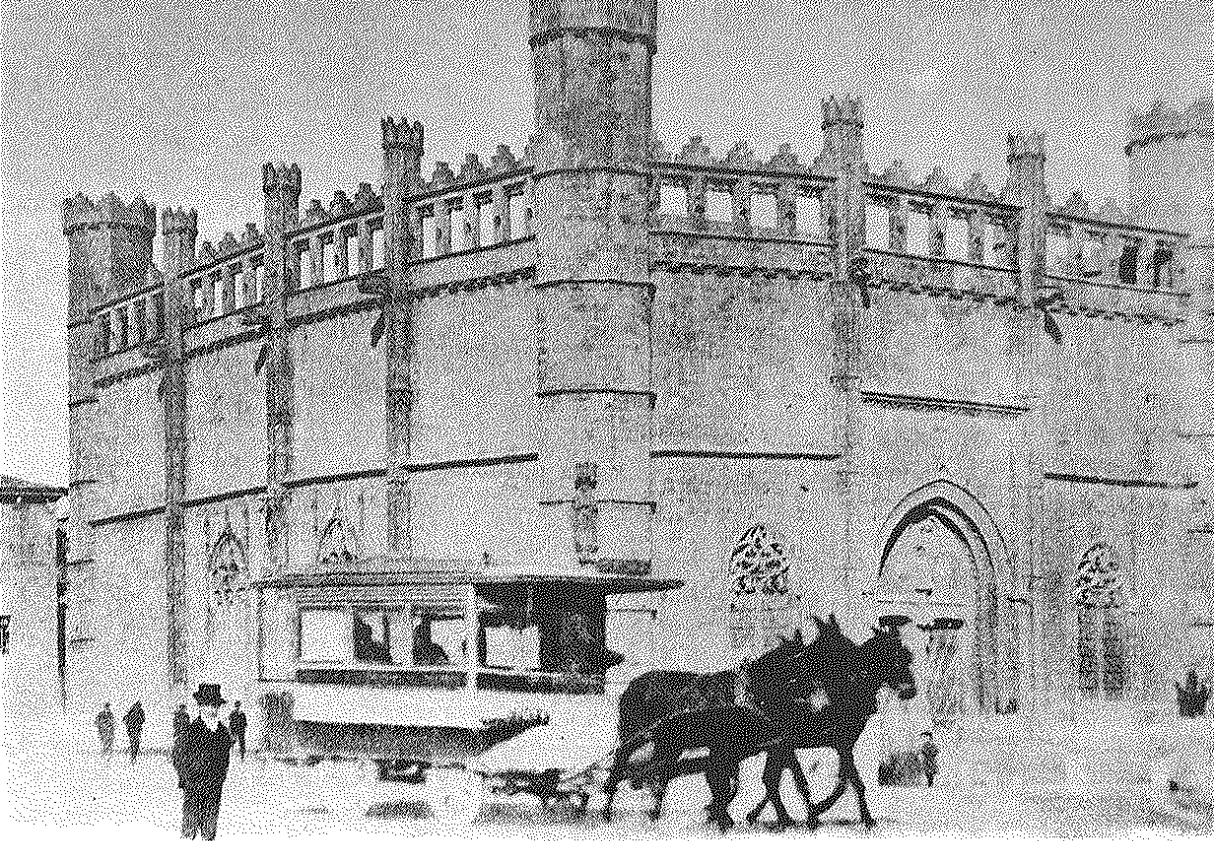
(14) PONS FABREGAS Benito: *Guía de la Administración municipal de Palma* 1918 i 1919.

(15) Vegeu nota núm. 7, pàgs. 128 i 131.

(16) "La Almudaina" de dia 26-2-1890.

(17) Vegeu nota núm. 16: "desitjam de veres que aquest pensament es realitzi, ja que a Palma és una necessitat que pugui gaudir-se d'un servei decent de locomoció interurbana".

(18) "La Almudaina" de dia 17-3-1890.



Fotografia 2: “Cotxes Ripperts”, al seu pas davant Sa Llotja, procedents de Porto Pi. (Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos de Palma: “Historia de una Gestión”, 1968. Inèdita).

vei no es du a terme fins a 1920 i per part de la “Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos” de Palma.

El mes d’abril de 1890 es va sol·licitar de l’Ajuntament la concessió amb caràcter exclusiu dels següents punts de parada de cotxes: plaça de Santa Eulàlia, plaça d’En Coll, plaça de l’Olivar, plaça de Sant Antoni, Estació de Ferrocarril, “Ses Rafaletes” (a Porto Pi), Santa Catalina, que foren concedits, excepte el de l’Estació de Ferrocarril i el de “Ses Rafaletes”, la qual concessió havien d’obtenir d’altres entitats.¹⁹

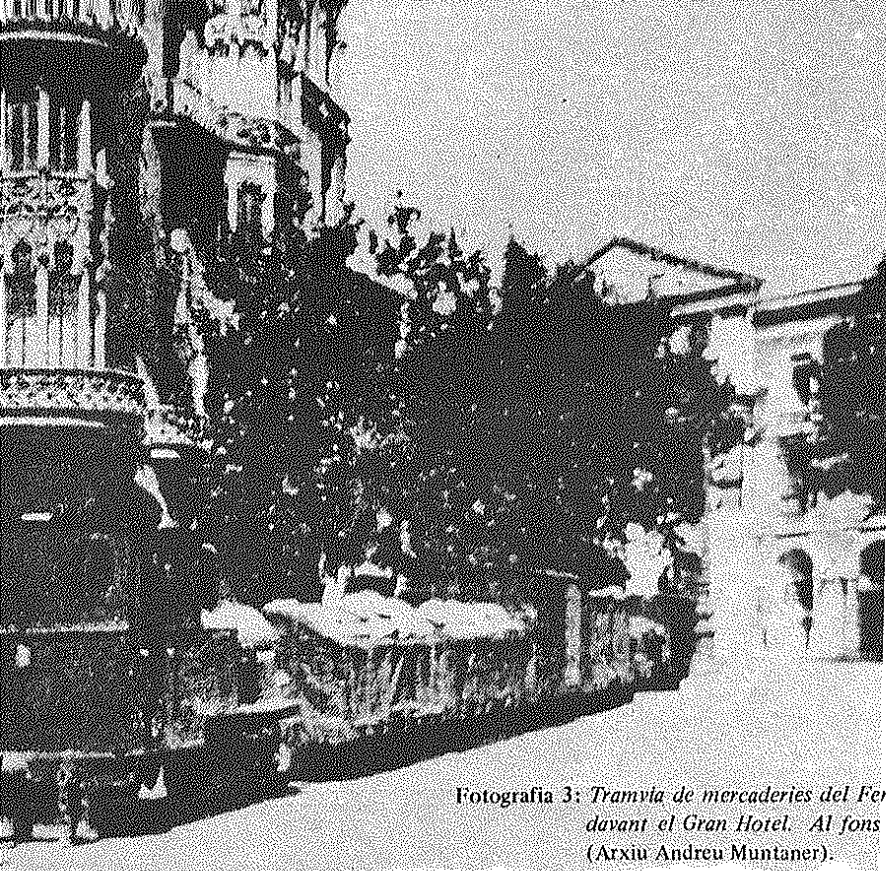
“L’autorització s’entenia “a precari”²⁰ “havent de satisfer els arbitris municipals”.²¹ El servei es va inaugurar el mes de maig de 1890, dia denou, amb dos cotxes.²²

(19) Segurament per caure fora del cas urbà, la parada de les Estacions i, a la carretera d’Andratx, la de Porto Pi, eren competència estatal i no municipal.

(20) “A precari” significa “tolerat”. Eren serveis temporals revocables quan l’Ajuntament ho considerava.

(21) ZAFORTEZA y MUSOLES Diego: *La Ciudad de Palma*, pág. 286.

(22) “La Almudaina” de dia 8-5-1890, 9-5-1890, 12-5-1890, 20-5-1890.



Fotografia 3: Tramvia de mercaderies del Ferrocarril, al seu pas davant el Gran Hotel. Al fons el teatre Principal. (Arxiu Andreu Muntaner).

L'itinerari que realitzaven els cotxes *ripperts* era el següent: (vegeu mapa) Palma (desde les parades), Santa Catalina, carretera d'Andratx, creuant El Terreno, passant pel Pont del Mal Pas o Corb Mari, fins arribar al llogaret de Porto Pi, a les quals primeres cases s'aturaven els *ripperts*.²³ Els cotxes creuaven el barri més populós de Palma, el de Santa Catalina, per a unir els llogarets d'El Terreno i Porto Pi, que comptaven amb una població formada majoritàriament per estiuetjants, amb Palma.²⁴

Sols hi hagué parades a la Plaça de Santa Eulàlia, que posteriorment es va traslladar a la plaça del *Rastrillo*, per les millors condicions d'empedrat,²⁵ i a la Plaça del Mercat (actual plaça Weyler). Les expedicions sortien de les dues parades abans esmentades fins a Porto Pi, havent-hi un servei cada hora, des de les cinc del matí fins a les vuit del vespre. Les tarifes foren de 25 cèntims fins a Porto Pi, de 15 cèntims fins a El Terreno i de 10 cèntims fins a Santa Catalina i per als trajectes intermedis.²⁶

Hi havia un desequilibri entre la demanda i l'oferta. Les necessitats de la població eren superiors al servei que s'havia establert i, com a conseqüència, s'encarregaren dues jardineres més per a ampliar el servei existent.

(23) Vegeu nota 10, pág. 188.

(24) BARCELO PONS Bartolomé: *El Terreno. Geografía Urbana de un barrio de Palma*. "Boletín de la C.O.C.I.N. de Palma", núm. 640, juliol-setembre de 1963.

(25) "La Almudaina" de 24-5-1890.

(26) Vegeu nota 10, págs. 166,167.

Es va augmentar el nombre de sortides a cada mitja hora, desde la una del migdia a les 9 del vespre, i s'establiren uns serveis addicionals i complementaris, a 1891, que foren:

- 1) Palma-El Terreno, "ja que el moviment de passatgers entre la ciutat i el llogaret d'El Terreno començava a ser notable, havent hagut de posar un carruatge expressament destinat per al servei d'El Terreno". Els cotxes sortien de la Plaça del Mercat i de la plaça del *Rastrillo*.²⁷
- 2) Palma-El Moll, amb combinació amb la sortida del vapor cap a Barcelona i València, tots els dimarts i dijous. Les expedicions sortien de les dues parades existents a Palma i el preu del viatge era de 10 cèntims.²⁸
- 3) Palma-Bany de Bellver (a El Terreno), com a servei de temporada que es realitzava a l'estiu, essent una mostra clara de la visió comercial que tenia la companyia i de la relació entre transport i activitats d'oci. Els conductors expedien talons per valor de 15 cèntims d'anada i 15 de tornada, més 20 cèntims del bany.²⁹

No sabem exactament el moment en què els *ripperts* deixaren de prestar els seus serveis, segurament desaparegueren per la competència dels tramvies de tracció animal, mentre els "carrils" o galeretes, amb el seu servei de porta a porta, seguiren circulant fins ben entrat el segle XX.

ELS TRAMVIES DE TRACCIO ANIMAL

Generalitats

El primer tramvia de tracció animal apareix a Nova York l'any 1832. Essent el de Carcaixent a Gandia, el primer de l'Estat Espanyol a 1864.

L'evolució que seguiren la majoria de tramvies de tota arreu va ser: primer, la tracció animal; posteriorment, molts d'ells adoptaren la tracció a vapor; i, finalment, s'electrificaren, entre el final del segle XIX i el començament del segle XX.

El primer tramvia que hi hagué a Mallorca de tracció animal fou el tramvia del Ferrocarril a Ciutat, un tramvia de mercaderies. Donava sortida als productes agrícoles de Mallorca que, procedents dels pobles, eren conduïts pel tren i, posteriorment, pel tramvia fins al Moll. Per tant, aquest tramvia anava de l'Estació del tren de Palma al Moll, a través de les Avingudes, Rambla, per davant del Teatre Principal (vegeu fotografia núm. 3), Unió i Born. El seu establiment s'ha de situar a 1875. A partir de 1882, va substituir la seva tracció animal per la de vapor i, a partir de 1928,³⁰ es va convertir en subterrani.

Pel que fa a la part forana, sols hi hagué un tramvia de tracció animal, a Alaró. Aquest tramvia va néixer com una necessitat imperiosa d'unir Alaró amb Consell, servida de línia fèrria des de 1878. Amb aquest servei de tramvia, Alaró va quedar unit amb Palma i Inca, com a nuclis de població importants. La posta en funcionament fou al mes de maig de 1881, concretament el dia cinc. La longitud de línia era de 2,975 Kms.

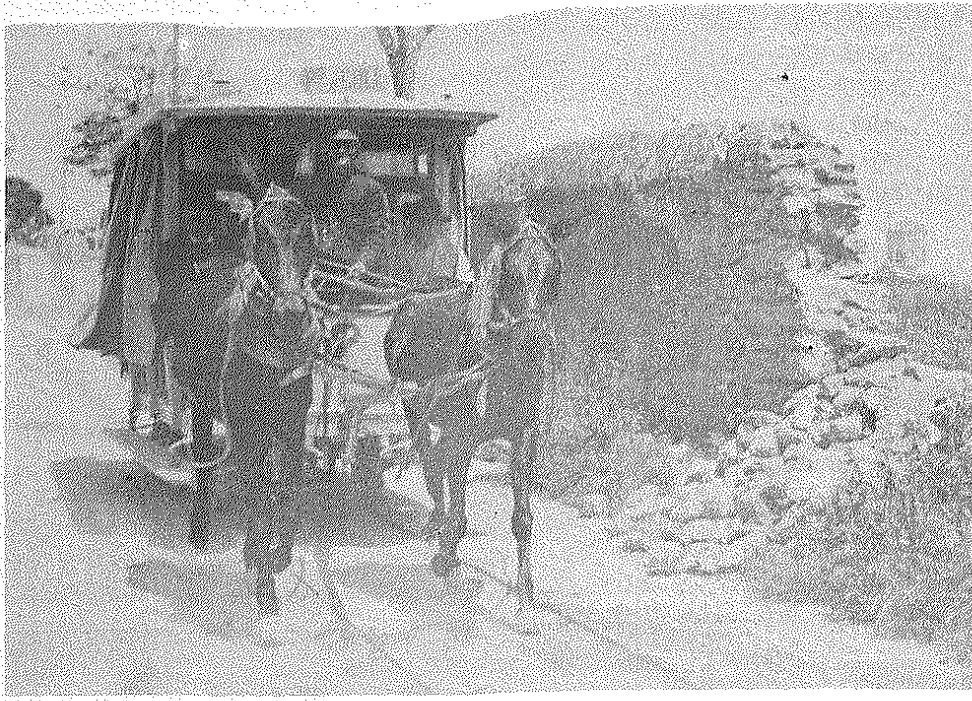
La Societat explotadora fou la companyia de "Ferrocarrils de Alaró".

(27) "La Almudaina" 6-4-1891.

(28) "La Almudaina" 27-6-1891.

(29) "La Almudaina" 18-7-1891.

(30) ESCALAS: *Aquella Ciudad de Palma. Desapariciones y reformas*. Edt. Escalas, Palma 1957.



Fotografia 4: *Tramvia de mules de Palma, al seu pas per la carretera d'Andratx. Jardinera d'estiu. (Arxiu Andreu Muntaner).*

Aquest tramvia fou el primer de passatgers que hi hagué a Mallorca, encara que transportàs igualment mercaderies.

El transport de les mateixes, es va realitzar sempre amb vagons de la companyia de ferrocarrils. La mercaderia principal era el carbó extret de les mines properes a les vies, (actualment Lignitos S.A.). Per al transport de passatgers, la companyia comptava amb dos cotxes.

La tracció animal es va substituir per la tracció mecànica a 1920, la qual funcionava amb motor d'explosió.³¹ El tramvia va durar fins a 1932, encara que funcionàs de forma irregular durant la guerra civil.

(31) Ministerio de Fomento. Dirección General de Obras públicas.
Estadísticas de Obras Públicas, 1924 i 1925. Madrid.

Els kilòmetres de línia amb motor d'explosió eren 7,975 a Balears, tenint en compte que la línia del carrilet de S'Arenal tenia 5 kilòmetres, per deducció la d'Alaró en tenia 2,975, coincidència amb les referències dels 3 kilòmetres aproximadament.

Els tramvies de Mules a Palma

Tan sols al cap d'un any de l'establiment de la "Compañía Mallorquina de Omnibús" apareix la "Sociedad Mallorquina de Tranvías" a 1891, amb la finalitat d'explotar amb caràcter exclusiu la línia de Palma a Porto Pi que, de manera "tolerada" venia explotant aquella.

Consideram els tramvies de mules com el primer tipus de servei col·lectiu urbà pròpiament dit, ja que fou el primer que va obtenir una concessió amb caràcter exclusiu del Ministeri de Foment (actual Ministeri d'Obres Públiques), mentre els altres tipus de serveis sols comptaven amb un permís municipal.

D. Victor de la Guardia y Vera va sol·licitar la concessió a 1887, la qual li fou atorgada l'any 1890, per a explotar "el tramvia mogut per força animal des de la ciutat de Palma fins a Sant Nicolau de Porto Pi, partint de la Plaça d'En Coll, a la dita ciutat, i recurrent varis carrers de la mateixa i una part de la carretera de tercer ordre de Palma al Port d'Andratx fins acabar a Porto Pi, servint així la barriada de Santa Catalina i el llogaret d'El Terreno".³² A l'any 1891 es va traspassar la concessió a D. Antonio Porcel Mas, administrador de la "Sociedad Mallorquina de Tranvías",³³ que fou el concessionari fins a 1897, any en què la concessió va passar a aquesta societat.

A finals del mes de maig va arribar a Palma el material fix i mòbil, procedent de Liverpool,³⁴ adquirint-se al mateix temps vint-i-vuit mules destinades a la tracció dels cotxes (vegeu fotografia núm. 4), els quals eren en nombre de dotze: quatre d'estiu, quatre de primavera i quatre d'hivern.³⁵

La companyia va sol·licitar de l'autoritat municipal i provincial explotar el servei des de Porto Pi fins a la Glorieta (actual Plaça de la Reina) per no tenir inactiu el capital invertit. Malgrat els intents boicotejadors per part de la "Compañía Mallorquina de Omnibús", a la qual no convenia gens la inauguració del mateix, el servei es va iniciar el mes de setembre —el dia nou— de 1891, "manifestant-se l'interés amb què el públic de Palma venia seguint la tramitació, estat, progrés i execució del tramvia de Palma a Porto Pi".³⁶

Els punts d'origen i destí del tramvia eren la plaça d'en Coll a Palma i "Ses Rafaletes" a Porto Pi, respectivament, essent les terminals a aquests dos punts, juntament amb la de la Glorieta (actual plaça de la Reina).

L'itinerari que seguia era el següent: Plaça d'en Coll-Juanot Colom-plaça de Cort-Palau Reial-Conquistador-Marina-Plaça de Sa Llotja-Pont de St. Magí-carrer de St. Magí-Carretera d'Andratx-Pont del Corb Marí o del Mal Pas-fins a Porto Pi (vegeu mapa). La longitud de línia era de 4.612 kms.

L'itinerari estava dividit en tres trajectes: Palma-Santa Catalina, amb una tarifa de 10 cèntims; Palma-El Terreno, que costava 15 cèntims; Palma-Porto Pi, amb 25 cèntims. Els

(32) A.M.P. LPb 669.

(33) A.M.P. *Llibre d'Actes de l'Ajuntament*. Dia 3-10-1890.

(34) "La Almudaina": 5-5-1891, 31-5-1891, 2-6-1891.

(35) Arxiu de D. Andreu Muntaner.

(36) "La Almudaina", 20-9-1891.

trajectes intermedis valien 10 cèntims. A l'horari d'hivern les expedicions començaven a les sis del matí, fins a les 8,30 de l'horabaixa, partint un cotxe cada 20 minuts (dada teòrica, que apareix a les guies), allargant-se el servei fins a les 10 a partir de 1903. A l'estiu començaven i acabaven mitja hora més tard que a l'hivern.

La intenció de la companyia era estendre els serveis de tramvies de mules a d'altres nuclis de població perifèrics i llunyans de nucli urbà, projecte que mai es va arribar a dur a terme. Amb l'establiment d'aquesta línia no es pot parlar encara, a Palma, de xarxa de transport, que va ser inexistente fins a la instauració dels tramvies elèctrics.

Els tramvies decimonònics desaparegueren a Palma l'any 1916, en què es va substituir la tracció animal per l'elèctrica. La concessió del tramvia elèctric es va obtenir a 1910, a través del Sr. Comte d'Ayamans i de l'enginyer Sr. Chopitea, i fou traspasada l'any 1914 a la "Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos" de Palma.

Per problemes d'índole internacional com va ser la primera guerra mundial, es va retardar el seu establiment fins a 1916. Aquesta Societat va comprar la majoria de les accions de la "Sociedad Mallorquina de Tranvías",³⁷ a l'igual que part del material, que va destinar a la línia del "carrilet" de s'Arenal, com a remolc. La resta de material fou venut a la Societat del Ferrocarril de Sóller, que el va destinar a la línia del tramvia que uneix la ciutat amb el port, igualment com a remolc.

Tant els cotxes *Rippers*, com els tramvies de tracció animal eren uns medis de transport fonamentalment per al temps d'oci i no uns medis de locomoció utilitzats com a eina de treball per a unir el lloc de residència amb el lloc de treball. El punt de destí de ambdòs era el nucli de Porto Pi, que juntament amb el d'El Terreno eren els llocs d'estiveig de les classes benestants de Palma.

A partir de l'any 1916 l'establiment de la xarxa de tramvies elèctrics respon a les necessitats de modernització de la nostra Ciutat. S'havien enderrocat les murades, s'havien superat les crisis de finals de segle, s'havien donat les primeres passes de cap a l'entrada de turistes, com fou la creació del "Fomento del Turismo", la construcció del Gran Hotel...

La primera línia de tramvia que es va electrificar fou la de Porto Pi, la mateixa que havia funcionat amb tracció animal durant vint-i-cinc anys, juntament amb la de Can Capes (carrer Aragó) i la del servei de circumval·lació a l'interior de Ciutat, a 1916. Posteriorment s'anaren establint les altres línies, creant-se una xarxa de tramvies electrificada, que va ser la primera xarxa de transport col·lectiu urbà, forjadora de l'actual sistema de transport col·lectiu mitjançant autobusos.

Ciutat, gener 1981

(37) Revista "El Financiero". Año XXII. Diciembre de 1922, pág. 17.

(38) RUSSINYO L. Santiago: *L'illa de la calma*. Biblioteca Selecta, Barcelona, 1ª ed. 1922 i 1967 (5).