



De Palma a Santanyí en tren



tenia una certa importància perquè donava servei als estujejants i també servia per transportar el marès des de les pedreres fins a la ciutat. Encara que mai no es va construir, estava previst fer un ramal de la via que conduís des de l'Arenal cap al cap Enderrocat, però el projecte plantejava dificultats tècniques i l'any 1915 es va descartar.

Des de l'estació de l'Arenal, la línia realitzava un ampli revolt per superar el desnivell, fins a arribar als 133 metres d'altura en què es troba ubicat el nucli urbà de Lluçmajor i que obligava els trens a reduir notablement la velocitat. L'estació de Lluçmajor, que distava 30 quilòmetres de Palma, amidava 258 metres quadrats per planta. Era la més gran i important de la línia i també era més gran que les que es van aixecar a Inca i a Manacor. Malauradament, aquesta estació, com la de l'Arenal, no ha sobreviscut al pas del temps.

En la seva continuació fins al nucli urbà de Campos, ubicada a 44 quilòmetres de Palma en tren, la línia novament realitzava un descens fins als 22 metres sobre el nivell de la mar. Del patrimoni ferroviari de Campos, per desgràcia avui dia pràcticament només se'n conserva l'estació, avui reconvertida en habitatge.

Des d'allà, la línia continuava per Campos en direcció al ballador del Palmer i a l'estació dels Banys de Sant Joan. Aquesta estació va ser oberta per poder accedir fins al balneari d'aigües termals de la Font Santa, obert des de 1845 en els mesos de juny, juliol i setembre. L'edifici de l'estació, de planta rectangular i teulada a dues vessants, estava construït bàsicament en pedra, tot i que les obertures i cantoneres són de marès. Des d'allà, el ferrocarril enfilava cap a l'estació de les Salines, que encara avui dia es conserva, situada a 55 quilòmetres de Palma. Seguidament la línia es dirigia cap al baixador dels Llombards i finalment arribava a Santanyí, que distava 61,5 quilòmetres respecte del punt d'origen de la línia. Com en el cas de l'estació de Campos, aquesta estació estava composta de tres cossos, coberts per una teulada a quatre vessants, i es trobava coronada per un frontó decorat. A Santanyí, com també passà a l'Arenal i a Lluçmajor, hi havia cotxeres i una zona reservada al canvi de sentit de la maquinària que es pot veure encara a la sortida del poble en direcció als Llombards. •



A partir de 1917, Lluçmajor, Campos, les Salines i Santanyí es varen connectar amb Palma per via ferroviària. Eusebi Estada va dirigir -entre 1913 i 1917- les obres de construcció que després continuà l'enginyer militar Lluís Garcia Ruiz, obres que havien estat autoritzades per la Reial Ordre del 30 de maig de 1913 als Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Els treballs consistiren en l'esplanació dels terrenys, la construcció dels edificis de les estacions, dels magatzems i dels baixadors, i el traçat mateix de les vies i dels canvis de via. L'endarreriment de les obres es va produir en gran mesura per l'inici de la Primera Guerra Mundial, que causà retards en l'abastiment dels carrils. El tram Palma-Lluçmajor s'inaugurà el 6 d'octubre de 1916 i l'any següent es completaren els trams Lluçmajor-Campos (28 de febrer) i Campos-Santanyí (21 de juliol). Especialment activa a les

dècades dels cinquanta i els inicis dels seixanta, amb l'arribada del turisme, la línia va estar en funcionament fins al 4 de març de 1964, en què malauradament va tancar-se per donar pas a la construcció de l'aeroport i al projecte d'autopista de Llevant.

Les primeres locomotores que s'empraren, de la marca Dion-Bouton i servides per l'empresa Maquinista Terrestre y Marítima, arrossegaven dos vagons, el primer dels quals quedava a l'Arenal; l'altre continuava camí fins a Santanyí i feia un recorregut de 61,5 quilòmetres en un temps aproximat de 90 minuts en el cas dels trens de passatgers i fins a tres hores i mitja en el cas del transport de mercaderies. Al llarg d'aquesta línia es van construir diverses infraestructures, molt completes i de qualitat, per servir d'estacions, magatzems, cases dels guardabarreres, i també baixadors i dipòsits d'aigua. De manera complementària al transport de viatgers, les estacions disposaven de carregadors industrials, que permetien cobrir les funcions de transport de mercaderies i que foren utilitzats per la fàbrica de carbonat magnèsic de Manuel Rigo (Coll d'en Rabassa), l'asserradora de marès de Magí Roig (les Cadenes), les em-

FITXA

INICI: Palma
ARRIBADA: Santanyí
DURADA: dues hores
DIFICULTAT: baixa
PUNTS D'INTERÉS: Palma, Coll d'en Rabassa, l'Arenal, el Pí-lari, Lluçmajor, Campos, les Salines, els Llombards, Santanyí.

preses de marès de l'Arenal i les fàbriques de Gas i Electricitat de Lluçmajor.

Aquesta línia de tren circulava en gran part del seu recorregut de manera paral·lela a la costa, des de l'àrea del llevant de la badia de Palma fins al cap de Santanyí. Sortia de l'estació de Palma i al llarg de 600 metres transcorria paral·lela a la línia de tren que anava cap a Inca; aleshores es desviava cap a la dreta i s'apropa-

va a la línia del tramvia que en aquell temps portava al Pont d'Inca. El recorregut continuava cap a l'estació del Coll d'en Rabassa. L'edifici de l'estació del Coll, igual que les que es trobaven a l'Arenal i a les Salines, era de tercer ordre, amb uns 123 metres quadrats per planta, mesures semblants a les que es varen aixecar a Santa Maria i a Porreres però d'estructura més senzilla.

Des del Coll d'en Rabassa, el recorregut deixava la línia de costa per apropar-se al que avui dia són els terrenys de l'aeroport de Son Sant Joan. Aquest tram es troba ara com ara difuminat per la presència de les pistes de l'aeroport i la carretera que porta a Lluçmajor, Campos i Santanyí. En els anys 50, aquest tram es va reforçar amb dos baixadors ubicats a Can Pastilla i les Fontanelles que consistien en una andana d'uns deu metres i que avui dia han desaparegut. El recorregut del ferrocarril continuava per la part posterior del Pí-lari i per les Cadenes -on hi havia sengles baixadors, que consistien en una andana d'uns setanta metres de longitud i una petita porxada- i arribava a l'estació de l'Arenal, que es trobava a una cota molt baixa, de només 22 metres respecte del nivell de la mar. Aquesta estació