El tranvía de Sóller cruza en su trayecto el Torrent Major mediante un elegante puente metálico.

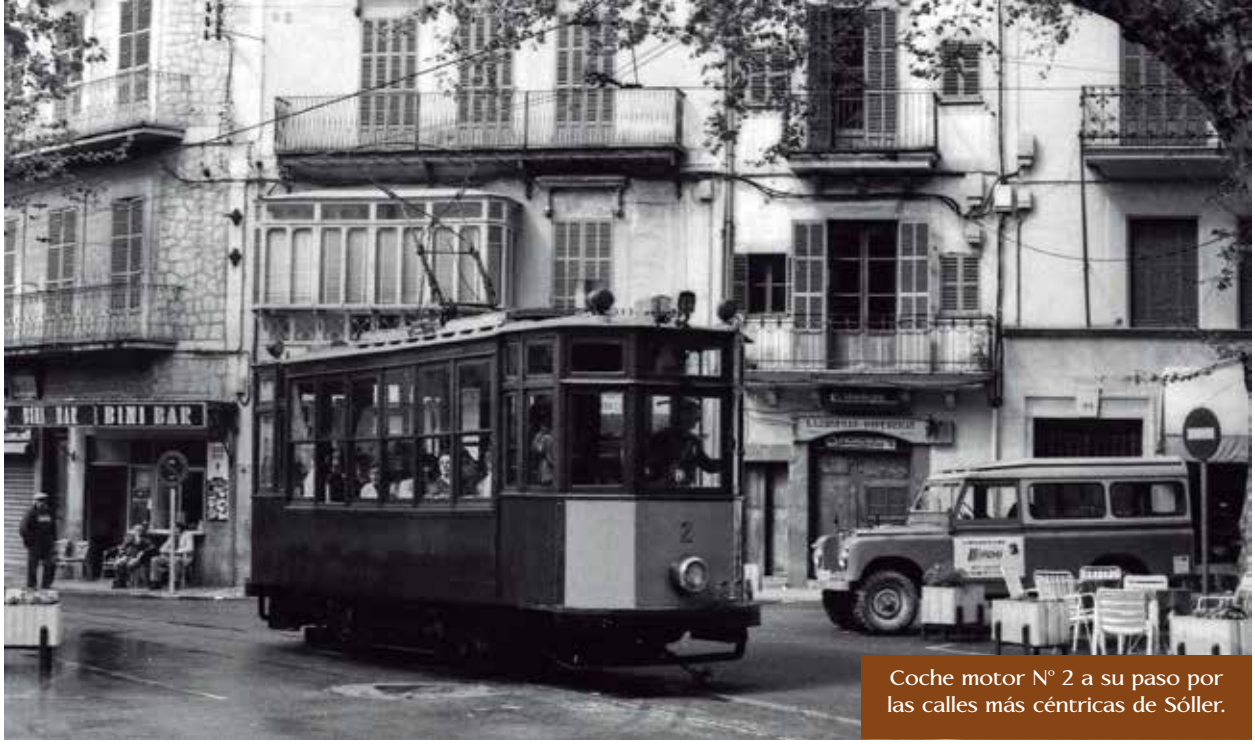
ARCHIVO DE ENRIQUE ANDRÉS GRAMAGE

# El tranvía de Sóller celebra su primer centenario

Uno de los principales atractivos turísticos de la isla de Mallorca es, sin duda, el ferrocarril de Sóller y, sobre todo, el tranvía histórico que desde la estación de esta localidad, permite al viajero llegar hasta el puerto, donde puede disfrutar de un relajante baño o de una buena comida en cualquiera de los restaurantes de la zona. La reciente celebración del primer centenario de este singular medio de transporte se convierte en una magnífica excusa para rememorar su dilatada historia.

El pasado 4 de octubre, el tranvía de Sóller (Mallorca), cumplió su primer centenario. Alcanzar el siglo de vida siempre es un hecho reseñable pero, además, en esta ocasión se trata de un caso verdaderamente especial. En efecto, en nuestro país la celebración del centenario de un tranvía es algo ciertamente excepcional, dada que la oleada se supresiones de este medio de transporte que vivió España en los años posteriores a la Guerra Civil, eliminó la práctica totalidad de las antiguas redes tranviarias, con las honrosas excepciones de los tranvías del Tibidabo (Barcelona) y de Sóller gracias, en ambos casos, a su importancia como reclamo turístico. De hecho, entre las redes desaparecidas, únicamente los tranvías de Madrid llegaron a cumplir su centenario, en un acto organizado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de la capital en 1971, apenas un año antes de la supresión definitiva de la red de la capital del Estado y, por otra parte, en una línea que en absoluto se correspondía con la primera línea madrileña inaugurada en 1871.

Por otra parte, en el caso del tranvía de Sóller se une otra singularidad y es que esta línea ha sido explotada durante todo un siglo por la misma empresa, el Ferrocarril de Sóller. No fue éste el caso del tranvía del Tibidabo, cuyo concesionario original cedió la explotación a la empresa municipal de transportes de Barcelona en 1979 mientras que, entre los diferentes transportes ferroviarios españoles solo se pueden encontrar casos similares en el ferrocarril asturiano de Langreo, gestionado hasta 1972 y durante 122 años, por la misma compañía. Más recientemente, el donostiarra funicular del Monte Igueldo que, el año pasado, alcanzó también el siglo de existencia en




Coche motor Nº 2 a su paso por las calles más céntricas de Sóller.

ENRIQUE ANDRÉS GRAMAGE

ARCHIVO Y BIBLIOTECA MUSEO FERROVIARIO MADRID

**Ficha del Tren de Sóller**
**http://bit.ly/17VaG4k**

**Cómo se electrificó el Tren de Sóller (1979)**
**http://bit.ly/1gXkZyn**

manos de la misma sociedad que impulsó su construcción en 1912.

## El porqué de un tranvía

Los orígenes del tranvía de Sóller están estrechamente vinculados a los del ferrocarril de vía estrecha que enlaza esta población con la capital, Palma de Mallorca, inaugurado el 16 de abril de 1912. De hecho, la propia concesión que autorizó la definitiva construcción de este tren según los preceptos de la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1908, otorgada el 23 de febrero de 1911 al notario sollerense Pedro Alcober Maspons, establecía que la línea debía alcanzar el puerto de Sóller.

Es preciso tener en cuenta la importancia del puerto de Sóller a principios del siglo XX, ya que era la principal puerta de salida de las exportaciones de Mallorca hacia Marsella. No hay que olvidar que los productos agrícolas de la isla, sobre todo sus cítricos, tenían en Francia una notable reputación y su venta constituía uno de los pilares de la economía mallorquina en aquella época. Sin embargo, como sucede en muchas otras poblaciones de la costa mediterránea, el núcleo principal de Sóller se encuentra a cierta distancia de su puerto y, por tanto, la estación del nuevo tren, establecida en Can Mallol reaprovechando un antiguo palacio del siglo XVII, lo que a decir de algunos la convierte en la terminal ferroviaria más antigua del mundo, se hallaba muy alejada de los muelles.

Aunque en un primer momento se barajó la posibilidad de prolongar la propia vía del tren hasta los muelles, el coste de la obra era muy superior a los recursos disponibles, dado el gran rodeo que exigía salvar el histórico casco urbano de Sóller por su escarpada periferia. Por ello, pronto se estudió la posibilidad de que las vías pasaran por el centro de la población aunque, para ello debería recurrirse a la implantación de un tranvía en este trayecto, a fin de hacerlo compatible con la trama urbana. En todo caso, se eligió una vía con un ancho de 910 milímetros, una yarda, común a la que empleaba el tren, para facilitar el futuro paso de vagones de mercancías.

Una vez se optó por establecer un tranvía en el tramo final de la línea, en junio de 1911 se emprendieron las obras, en las que se contó con el apoyo de las principales firmas del sector como la firma alemana Siemens-Schuckert o la aragonesa de Carde y Escoriaza. Las primeras pruebas del nuevo trayecto, de 4.868 metros de longitud, se verificaron el 22 de septiembre de 1913 y, dados los satisfactorios resultados alcanzados, el 4 de octubre siguiente se procedió a su definitiva inauguración. Curiosamente, el de Sóller se convirtió en el primer tranvía eléctrico de las Baleares, ya que la electrificación de los que circulaban en la capital no se inició hasta 1916.

## La explotación

Uno de los objetivos del tranvía de Sóller fue el mejorar las comunicaciones de Palma de Mallorca con Barcelona, mediante un servicio intermodal de barcos, desde el puerto de la ciudad condal, tranvía entre el puerto de Sóller y la estación de Can Mallol y ferrocarril hasta la capital de la isla. Sin embargo, en los primeros años de explotación no llegó a alcanzarse este objetivo y el servicio tranviario se limitó a atender la propia demanda local. Así, según recoge Nicolau S. Cañellas en su magnífica obra El ferrocarril

a Mallorca, en los años veinte el tranvía registraba una media de unos 200.000 viajeros anuales.

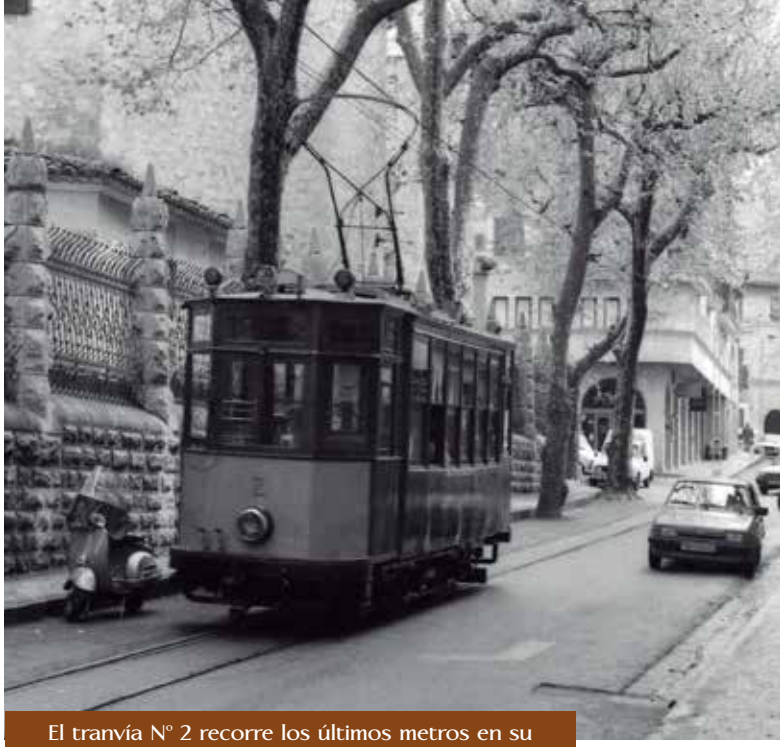
La electrificación del ferrocarril de Palma a Sóller pudo haber revolucionado la apacible existencia del tranvía ya que los nuevos automotores ferroviarios fueron diseñados con el propósito de hacer compatible su circulación sobre las vías del tranvía. De hecho, el tren que inauguró el nuevo sistema de tracción el 14 de julio de 1929, tras llegar desde Palma a Can Mallol, continuó su viaje por las calles de Sóller hasta el puerto, donde se celebró el oportuno banquete. Sin embargo, aunque ocasionalmente se organizaron servicios especiales directos desde la capital hasta el puerto, el grueso del servicio siguió atendido por los tranvías originales de la línea.

La trágica Guerra Civil tuvo, en el caso del tranvía de Sóller, una repercusión muy positiva, al establecer el ejército rebelde una importante base de submarinos en el puerto. Las nuevas dependencias pronto generaron un notable incremento del tráfico de viajeros, al ser muy utilizado por oficiales y tropa en sus desplazamientos. Además, sus vías se prolongaron al interior de la base ya que era común la llegada de suministros por el tranvía. De este modo, en 1940 la cifra de viajeros ascendió a 638.000 viajeros.

## Vehículos de ocasión

El progresivo incremento del tráfico hizo que el parque móvil original, compuesto por tres automotores y dos remolques cerrados, todos ellos suministrados por la firma aragonesa Carde y Escoriaza, resultara insuficiente. Por ello, en 1952 la compañía aprovechó el desmantelamiento de la red tranviaria de Palma para adquirir dos remolques de tipo jardinera construidas por Carde y Escoriaza en 1922. Estos vehículos pronto ganaron el favor del público, por lo que en 1956 se adquirieron otros dos coches idénticos.

Las jardineras de Palma no fueron los únicos vehículos adquiridos de ocasión por el Ferrocarril de Sóller. En 1956 la empresa compró dos automotores procedentes de los tranvías urbanos de Bilbao. Sin embargo, la operación de adaptación del primero de



ENRIQUE ANDRÉS GRAMAGE

El tranvía Nº 2 recorre los últimos metros en su camino hacia la estación de Can Mallol.

**Galería fotográfica**
**http://xurl.es/2eqjk**

El coche motor Nº 1, junto a sus otros dos hermanos, cumple también este año su centenario.

JUANJO OLAIZOLA ELORDI

El tranvía de Sóller está estrechamente vinculado con el ferrocarril que enlaza esta localidad con Palma de Mallorca.

JUANJO OLAIZOLA ELORDI

ellos al nuevo ancho (en la capital vizcaína el ancho de vía era de 1.365 milímetros) fue más compleja de lo esperado por lo que, finalmente, el segundo coche fue transformado en remolque.

En 1965, el tranvía de Sóller registraría la mayor cifra de viajeros de su historia, con 945.000 usuarios. Desde entonces, la demanda de la línea experimentó un paulatino retroceso, como consecuencia de la progresiva motorización de la sociedad mallorquina. Sin embargo, prácticamente en paralelo, se inició el «boom» del turismo que, a la larga, supuso la salvación del tranvía, convertido en la actualidad en uno de los principales reclamos de la isla.

A lo largo de las últimas décadas, el papel turístico del tranvía de Sóller se ha incrementado notablemente ya que la mayor parte de sus cerca de 700.000 viajeros anuales son visitantes extranjeros que disfrutan en su tiempo de ocio de este singular medio de transporte. Por ello, en los últimos años de la pasada centuria, la compañía concesionaria decidió incrementar su parque móvil con la adquisición de nuevos vehículos, tanto motores como remolques.

Para incrementar su parque de automotores, el Ferrocarril de Sóller aprovechó la retirada de diversas series de tranvías de Lisboa, ciudad en la que el ancho de vía, 900 milímetros, es muy similar, para adquirir de ocasión siete tranvías de dos ejes y otros dos de bogies, aunque estos últimos no han llegado a prestar servicio en la isla. Por lo que respecta a sus hermanos pequeños, cinco han sido adaptados a las necesidades de la red, mientras que los restantes se utilizan como fuente de repuestos.

Junto a los automotores lisboetas, el Ferrocarril de Sóller puso en servicio ocho grandes remolques de bogies, inspirados en un modelo suministrado por Carde y Escoriaza a los tranvías de Santander en 1923. Los nuevos coches fueron construidos por Talleres Seguí, situados en el vecino pueblo de Lloseta.

Los vehículos adquiridos recientemente, sumados a los históricos tranvías y remolques de la línea, permiten atender con holgura la demanda de viajeros, que es particularmente intensa durante la temporada estival. En consecuencia, el centenario tranvía de Sóller, cuya concesión fue renovada en 2005 por un periodo de otros cincuenta años, se encuentra en la actualidad perfectamente preparado para afrontar con solvencia los retos del futuro.

En conclusión, no nos queda más que felicitar al tranvía de Sóller y a todos sus usuarios por esta efeméride tan señalada. Ahora, ¡a por el segundo centenario!

JUANJO OLAIZOLA ELORDI

El tranvía bilbaíno de Sóller fue recuperado por el Museo Vasco del Ferrocarril en 1998 y restaurado con la colaboración de CAF.

JUANJO OLAIZOLA ELORDI