

Apunts per a la història del ferrocarril a Manacor (1856-1934)

Albert Carvajal Mesquida i Antoni Gomila Grimalt

Notes preliminars

Els orígens del ferrocarril

Durant la segona meitat del segle XVIII s'iniciaren a Anglaterra un seguit de transformacions que afectaren els sistemes de treball i les estructures de la societat. Es va passar del vell món rural al món de la ciutat, del treball manual al de la maquinària, del taller a la fàbrica. Fou una època de canvis que els historiadors han denominat *revolució industrial*, i que marca l'inici de la contemporaneïtat. Hi sorgeixen matèries primeres noves (especialment el cotó i el ferro) i, sobretot, fonts d'energia noves, entre les quals destaquen l'hulla (o carbó fòssil) i el vapor.

James Watt fou l'inventor de les primitives màquines de vapor, que originàriament es varen aplicar a la indústria tèxtil. El 1813, William Hedley i Timothy Hackworth efectuaren els primers experiments per transmetre, mitjançant una màquina, la força del vapor a l'arrossegament de mercaderies a través de rails. El 1823 George Stephenson aconseguí dissenyar la primera locomotora. Dos anys més tard, l'any 1825, es posà en funcionament a Anglaterra un tren miner i, cinc anys després, un tren de passatgers va comunicar Manchester amb Liverpool.

L'invent passà ràpidament a altres països, entre els quals figurava Espanya. El 1837 es va construir a Cuba (que aleshores era una província espanyola) una primera línia per unir l'Havana i Güines. Això no obstant, els estudis més seriosos es varen fer l'any 1844, ja que una reial ordre va establir les condicions bàsiques per a la concessió i l'explotació de línies per part de companyies privades. Però la realitat es va desviar d'aquest objectiu: el 1850 tots els intents de construir-ne havien acabat en orris, a excepció del trajecte Barcelona-Mataró, concedit el 1843 i inaugurat el 1848. Per això, l'any 1855 el Govern espanyol assignà importants avantatges econòmics per a les companyies que volguessin construir

línies noves. Els resultats, ara sí, foren els esperats, i entre els anys 1855 i 1875 Espanya passà de tenir vint-i-vuit quilòmetres de via fèrria a tenir-ne 6.124.

El tren arriba a Mallorca

Cal retrocedir fins al 1856 per documentar les primeres passes del ferrocarril a l'illa. D'una banda, Paul Bouvij va publicar el seu *Programa de un camino de hierro de tercera clase entre Palma, Inca, Manacor y Felanitx*, i de l'altra, l'Estat va autoritzar l'enginyer català Enric Gispert a estudiar les possibilitats d'implantació del nou mitjà de transport. El resultat de tot això va ser la publicació, l'any 1857, del *Proyecto de Ferro-Carril de Palma a Inca*, en què es lloaven les millores que suposaria per a l'economia illenca alhora que es pretenia aconseguir la col·laboració dels sectors més benestants. El projecte preveia posar a l'abast dels futurs inversors fins a 7.500 accions de dos mil reials per fer front a les obres. La nota següent es publicà al *Diario de Palma* del primer d'abril de 1857:

Hemos visto con la mayor complacencia los estudios y cálculos hechos por el Sr. D. Enrique de Gispert para llevar adelante el proyecto de una línea de ferrocarril desde Palma a Inca, y según ellos se demuestra, con datos estadísticos tomados por D. Pedro de Alcántara Peña, que la empresa ha de ser altamente beneficiosa a los accionistas. En vista de estos cálculos, sin perjuicio de ocuparnos con más detención de este asunto, esperamos que las personas acomodadas de la provincia se apresurarán a llenar el número de acciones que es necesario para llevar adelante un proyecto del que resultarán inmensas ventajas para el país en general. He aquí cómo se expresa el Sr. Gispert en su introducción al citado proyecto [...]. En un país donde la población es crecida, la producción extraordinaria y el numerario abundante no hay que discutir sobre las ventajas que debe reportar el establecimiento de una vía férrea que facilite la comunicación de sus habitantes, la exportación de sus frutos y el acomodo de sus capitales.

Tot plegat permetria, sempre segons Gispert:

1. Les transaccions amb la resta de països de la Mediterrània gràcies a la situació geogràfica de Mallorca.
2. Que els beneficis es repartissin entre els grans propietaris i els petits, perquè totes les finques productores estarien com a molt a una hora de Palma, on se'n consumirien o embarcarien els excedents.
3. Els ciutadans veurien arribar en abundància tota casta de fruits, la qual cosa permetria que els preus es proporcionassin i les finques incrementassin de valor.
4. El comerç es desenvoluparia. Productes que en aquells moments no tenien sortida podrien destinar-se al comerç exterior.
5. Als pobles que no disposassin d'estació, augmentaria el nombre de carros

i, per tant, hi hauria més feina per als jornalers.

La via partiria de Palma pel camí de Sóller, arribaria a Son Frau travessant el camí de Bunyola i es dirigiria cap a Inca passant per Consell, Binissalem i Lloseta. Aquell trajecte es basava en l'estudi previ de les diligències i els cotxes de passatgers que havien circulat entre Palma i Inca passant per Bunyola.

Per motius que desconeixem, l'empresa no prosperà, malgrat que es formà una junta d'accionistes presidida pel marquès de la Bastida i que es dividí en dues seccions: una d'encarregada de formar els estatuts de la nova societat, i una altra que estudiaria la línia i els punts on s'aixecarien les estacions. Aquesta darrera proposà prolongar el ferrocarril fins a Manacor.

El Correo de Mallorca del 21 de març de 1860 reprenia el tema:

Según se nos asegura ha sido remitido por la Dirección General de Obras Públicas con el objeto de que la Excm. Diputación dé su dictamen, el proyecto, planos, memorias y demás documentos referentes al ferro-carril de Palma a Manacor. La Diputación con este motivo ha sido convocada a reunión extraordinaria y no dudamos que su informe será tan favorable como merece el importantísimo asunto de que se trata.

Sabem igualment que, en la sessió del Congrés dels Diputats celebrada el 17 de febrer de 1864 i a proposició del diputat per les Balears (districte de Felanitx) Miquel Rosselló Cervera, s'autoritza Frederic i Enric Gispert a «la concesión en un solo contrato, y sin subvención, del ferro-carril en la isla de Mallorca de Palma a Alcudia, y del que partiendo de éste en Santa María termine en Manacor, con arreglo al proyecto, tarifa de los precios máximos de peaje y transporte y relación del material libre de derechos [...]. La concesión se otorgará por 99 años, que empezará a correr desde el día en que termine el plazo para la construcción, que será de cinco años contados desde la fecha del otorgamiento de la concesión».

El diari *El Isleño* del 26 d'abril de 1865 encara recollia la notícia d'una reunió organitzada pels germans Gispert amb l'objectiu d'informar els assistents del seu projecte:

Como quiera que en la reunión a que aludimos figuran muchos de los principales hombres de negocios de esta capital, aquellos cuya cooperación es la mayor garantía de crédito para las empresas que acometen, creemos que ahora es cuando puede aventurarse la idea de que el ferro-carril de Mallorca será un hecho real y positivo. El país por su parte responderá, no lo dudamos, a la invitación que aquellos señores van a dirigirle.

Però, una vegada més, la idea acabà aturada.

No va ser fins a la dècada dels anys setanta del segle XIX que, finalment, es posaren en pràctica tan ambiciosos projectes. L'any 1871 Eusebi Estada va publicar els seus *Estudios sobre la posibilidad económica de establecer un camino de hierro de Palma a Inca* i el 10 de juny de 1872 es va donar una circumstància

encara més important: va quedar legalment constituïda la societat anònima Ferrocarril de Mallorca, que disposava d'un capital de 2.215.000 pessetes dividit en 4.250 accions de cinc-centes pessetes cada una. Poc temps després es varen iniciar els treballs de construcció de la línia Palma-Inca, que es va inaugurar el 24 de febrer de 1875. «Es carro de foc» ja era una realitat.

L'èxit fou absolut. Tanta gent hi volgué viatjar els primers dies, que els deu vagons adaptats inicialment no foren suficients. Aquest va ser un dels motius principals que varen empènyer els responsables de la companyia a perllongar la via fins a Manacor. A final de maig, la Direcció General d'Obres Públiques autoritzà Pere d'Alcàntara Peña perquè, en el termini d'un any, fes els estudis necessaris per construir-ne un tram nou que, partint del Port de Sóller, passàs per Palma, Capdepera, Felanitx i Manacor.

No obstant això, sorgiren una sèrie de problemes. L'any 1876 es va formar la Compañía de los Ferrocarriles del Centro y del Sudeste, amb la idea d'enllaçar també Inca amb Manacor. La dificultat es pogué solucionar ràpidament, ja que aquell mateix any es varen fusionar ambdues companyies, amb la qual cosa varen augmentar el capital social fins als vuit milions de pessetes, distribuïts en setze mil accions de cinc-centes pessetes cada una. Cal recordar igualment la confrontació mantinguda entre Manacor i Felanitx des del succés de sa Llorençada (1835) per aconseguir l'hegemonia al Llevant mallorquí: els felanitxers volien també que el tren arribàs a la seva vila. La companyia hagué d'estudiar la conveniència de la línia Inca-Felanitx o Inca-Manacor, i finalment es va decidir per aquesta darrera.

D'aquesta manera, i amb la col·laboració de l'Ajuntament manacorí, pel novembre de 1876 se n'iniciaren les obres, sense cap subvenció de l'Estat. El mes d'octubre de 1877 es varen començar a fer les valoracions dels terrenys manacorins que s'havien d'expropiar. El 24 d'octubre de 1878 s'inaugurà la ramificació Inca - Sineu - sa Pobla i, el 19 d'abril de 1879, el tren va arribar finalment a Manacor. El diari *La Mañana* publicà el breu següent:

El sábado se celebró la inauguración del ferrocarril de Palma a Manacor. Aunque no se hicieron invitaciones para este importante acto, fueron ocupados siete coches por las personas que han consagrado á su realización sus desvelos y capitales.

El tren a Manacor

Precedents

Vint anys abans de l'arribada del tren al nostre poble, els membres de l'Ajuntament eren conscients de la gran utilitat que suposaria per a la vila la

construcció d'una línia fins a Manacor. Per això, resolgueren subvencionar-la si finalment es posava en pràctica el projecte presentat pels germans Gispert. Vet aquí la reproducció de part de l'acta de la reunió celebrada el 10 d'abril de 1859:

Vista la utilidad que puede reportar a esta Isla, y con singularidad a esta Villa, el que llegue el caso de construirse la via ferrea que cruce la misma, estudiada por los señores Gispert, hermanos, se acordó dirigirse a D. Antonio García Rigo Diputado a Cortes por este distrito, a D. Narciso de Ameller por el de Palma y a D. José Villalonga y Aguirre por el de Valldemosa y a los señores Senadores D. Facundo Infante y a D. José Lemery, para que se sirvan apoyar sus respectivos Cuerpos Colegiadores la proposición de subvención que a su tiempo se presentará para que pueda tener efecto la construcción de dicha via ferrea.

Cal recordar que aleshores Manacor estava en comunicació amb Palma a través d'un servei de diligències que s'havia establert el 1843.

El tema tornà a estudiar-se en sessió extraordinària el 9 d'abril de 1860. En aquella data s'analitzà una comunicació del governador del 23 de març en la qual es demanava la posició de l'Ajuntament quant a la possibilitat de començar el projecte que unís Palma amb Manacor. La resposta fou clara:

Obras de esta naturaleza se recomiendan por sí mismas o por el objeto a que se destinan, pues esta vía férrea que pondrá en inmediato contacto cuasi los puntos más lejanos de esta Isla formando de este modo, si así puede decirse, una sola población, una sola familia, ha de fomentar la riqueza agrícola de este hermoso país, ha de dar vida a su comercio y ha de hacer más extensiva su industria, aumentando de este modo el bienestar de todas las clases sociales de esta Isla.

Dos anys després, el 3 d'agost de 1862, el consistori va acordar reunir-se amb els majors contribuents de la vila per tractar conjuntament la circular que, relativa al ferrocarril, aparegué al Butlletí Oficial núm. 4.638. Així, el 31 d'agost s'ajuntaren ambdues parts «a fin de informar el medio que se crea más adecuado para contribuir a la subvención que ha de otorgarse en su día al proyectado Ferro-Carril de Mallorca y, al mismo tiempo, si quiere este Ayuntamiento contribuir para llevar a cabo aquel útil proyecto con una cantidad fija además de la que tenga a bien señalar la Excm^a Diputación Provincial, para facilitar más la construcción de aquella vía férrea». Es determinà per unanimitat col·laborar en el projecte, malgrat que necessitats més urgents podrien limitar-hi la participació de l'Ajuntament.

Però com que a Manacor anàvem a remolc de Palma, quan allà es refredava el tema, aquí succeïa el mateix. Passaren tres anys sense més notícies, fins que el 14 de maig de 1865 es tornaren a reunir l'Ajuntament, els majors contribuents i unes comissions que representaven la indústria, el comerç i el «sector de serveis» de la vila. Tots els assistents coincidiren a l'hora d'assenyalar que la construcció de la via fèrria constituïria un gran progrés per a Mallorca, i l'Ajuntament es

va comprometre a subscriure dues-centes accions de cinc-centes pessetes cada una. Es creà una comissió formada pels regidors Llorenç Truyols, Sebastià Rosselló, Antoni Ferrer, Joan Servera i Pere Joan Santandreu per reunir-se amb el governador i mirar de «desvanecer algunos errores en que están algunos de estos vecinos», és a dir, que les locomotores podien provocar l'incendi dels camps i espantar les bèsties. D'aquesta creença provenia la dita popular «es carril és un llumet encès que se'n duu el dimoni». La intenció era contribuir en la construcció de la via mitjançant la compra d'accions.

El projecte definitiu

Ja hem tingut ocasió d'explicar que el 10 de juny de 1872 va quedar legalment constituïda la Compañía del Ferrocarril de Mallorca. L'endemà mateix, els responsables s'adreçaren a l'Ajuntament per mirar d'interessar-lo en la subscripció que s'obriria per iniciar la línia Palma-Inca. El tema es va tractar a la reunió del 13 de juny, i la corporació manacorina va resoldre que el poble veuria amb molts bons ulls l'obertura i l'explotació del «camí de ferro» pels innumerables avantatges econòmics i socials que reportaria, però que preferia no contribuir-hi tot d'una i esperar que la línia arribàs a Manacor, moment que tot el poble s'hi esforçaria com calia.

El 29 d'octubre de 1874, una comissió local presidida pel batle Antoni Mas Mesquida va visitar el bisbe per sol·licitar-li la intercessió perquè el ferrocarril arribàs a Manacor.

L'assumpte quedà aturat fins que el 24 de febrer de 1875 s'inaugurà la línia Palma-Inca. El batle reuní el 14 de març els principals propietaris manacorins i s'estudiaren tres possibilitats econòmiques: la primera, que l'Ajuntament —com a representant del poble— n'adquirís el nombre d'accions que consideràs convenient; la segona, que aquestes accions fossin comprades per particulars, i la tercera, que les accions fossin comprades conjuntament.

Aquest darrer punt va ser el que s'acceptà, i es formà una altra comissió per comunicar-ho a la companyia. Hi eren presents Bartomeu Truyols, Guillem Nadal i Joan Riera en representació de l'Ajuntament, i els propietaris i comerciants Martí Bonet, Mateu Truyols, Miquel Capó i Josep Forteza. Els resultats d'aquella reunió es tractaren el 4 i el 18 d'abril (aquesta darrera data, en presència dels batles d'Artà, Son Servera i Capdepera, partidaris de l'arribada del tren a Manacor). La companyia va agrair la postura presa per tot el poble i es comprometé a estudiar detingudament el projecte. Com a prova de la bona voluntat dels manacorins, s'obrí el termini per adquirir accions, i l'Ajuntament s'obligà a comprar-ne dues-centes. Curiosament, però, quan el 1876 es constituí la societat

Ferrocarriles del Centro y del Sudeste, el consistori manacorí acordà a la reunió del 6 de febrer «prestarle toda la influencia y apoyo que sea possible», tal vegada pensant que la competència entre les dues societats abaratiria el projecte, tot i que poc després es fusionaren.

Quan aquell mateix any començaren les obres, l'Ajuntament hagué d'estudiar la ubicació de l'estació i iniciar l'expropiació dels terrenys per on passaria la via. La companyia, conscient d'aquest esforç, batià amb el nom de *Manacor* una locomotora del tipus 0-6-0 construïda per la firma britànica Nasmyth & Wilson. Ja el 1874, aquesta empresa va fabricar en els seus tallers de Manchester les tres locomotores que, poc després, varen inaugurar el primer ferrocarril entre Palma i Inca. De rodatge 220-T, foren batiades amb els noms de l'illa i de les principals localitats ateses per la nova via fèrria. D'aquesta manera, la número 1 va rebre el nom de *Mallorca*; la 2, el de *Palma*, i la 3, el d'*Inca*.

La gran demanda que va tenir la línia a partir de la inauguració va suposar la construcció de dues locomotores més, dissenyades específicament per estirar els trens de mercaderies. En aquest cas, es va optar per un disseny nou, més potent, que permetia arrossegar amb facilitat trens de fins a cent cinquanta tones. En principi, estava previst que les dues màquines noves fossin batiades amb els noms de *Santa Maria* i *Binissalem*, poblacions ja cobertes per la via fèrria de Palma a Inca. No obstant això, per donar confiança als accionistes respecte als propòsits d'ampliar la xarxa, l'empresa va decidir finalment anomenar-les com les destinacions finals dels seus dos projectes més importants. D'aquesta manera, la número 4 es va dir *Manacor* i la 5, *Felanitx*.

Tant la locomotora *Manacor* com la seva germana *Felanitx* resultaren robustes, fiables i potents, de manera que a principis dels anys seixanta del segle passat encara seguien fent maniobres a l'estació de Palma, quan ja feia prop de noranta anys que estaven en servei. Lamentablement, la disminució del trànsit de mercaderies en va precipitar la jubilació i la desaparició posterior.

La construcció de l'estació i de la plaça del Carril i l'expropiació de terrenys

La primera tasca de la companyia va ser confeccionar un plànol que mostrés el traçat de la via i la localització de l'estació, aproximadament a l'altura de l'actual avinguda des Tren. Però el projecte de l'Ajuntament de construir una plaça per facilitar la càrrega i descàrrega de mercaderies i passatgers hi provocà algunes modificacions i motivà l'expropiació de les terres afectades. El 26 de març de 1877, el saig Jaume Capó va fer una crida pública per comunicar els noms dels afectats per l'expropiació, que disposaven de vuit dies hàbils per fer

arribar les seves reclamacions. El primer de maig es declarà oficialment d'utilitat pública la construcció de la secció del camí de ferro entre Sineu i Manacor, i les obres prengueren caràcter oficial. La conseqüència directa va ser que els esdeveniments se succeïren amb gran celeritat.

El 13 de juny, els propietaris de les terres afectades foren obligats a nomenar pèrits en un termini de deu dies perquè es reunissin amb els de la companyia (Pere Josep Sitjar i Joan Sureda). Després de parlar-ne entre ells, els elegits foren els mestres d'obra Miquel Dalmau i Antoni Riera. Ambdues parts s'ajuntaren el 4 de juliol i aprovaren els preus de les terres expropiables, els pagaments de les quals es feren efectius el 2 de juny de 1878.

A més, el 2 d'abril de 1878 l'Ajuntament envià una carta al director general de la companyia en què li comunicava que havia estudiat «el punto donde han de levantarse los edificios para las dependencias de la estación del ferro-carril de esta Villa, y tomando en consideración el proyecto que tiene de erigir delante de la misma una espaciosa plaza que serviría de adorno o embellecimiento de aquel punto y de comodidad a los que allí acudirán por el movimiento de carruajes y efectos que necesariamente ha de originarse, convendría a las miras de esta municipalidad que la referida estación se situara diez metros atrás del punto marcado». Per compensar-ho, l'Ajuntament cediria una part del camí que anava des del molí d'en Beió fins a la carretera de Ciutat, i s'evitaria així haver de pagar un home que aixecàs i davallàs la cadena que s'hi hauria de posar quan els trens hi passassin. La companyia hi contestà afirmativament el 7 de maig.

Per construir l'estació s'ocuparen terres de Bartomeu Ferrer, Bartomeu Amengual i Margalida Fullana dedicades a figueral. Amb els dos primers s'arribà a un acord ràpid, però no va ser així amb la tercera, amb qui s'hagué de fer un «dictamen de discòrdia», és a dir, una reunió entre els pèrits de la companyia i els de Margalida Fullana per tractar la taxació de la terra segons la localització i les característiques. La senyora Fullana al final hi consentí a canvi de tres mil lliures mallorquines i amb la condició de poder recollir els fruits dels arbres que hi quedarien. Part d'aquestes terres s'empraren per ampliar el carrer de Moratín, que apareix el 1880 amb el nom d'*alameda de Moratín* i el 1890 com a carrer d'Alfons XII, i que coincidiria amb l'actual avinguda des Tren.

Per la seva banda, l'Ajuntament també tengué problemes. Per construir la plaça es pagaren sis-centes pessetes a Antoni Jaume per sis solars; cinc-centes vuit pessetes a Pere Joan Riera per set solars i mig, i dues-centes setze pessetes a Antoni Massanet per un terreny. Amb les terres dels hereus de Joan Santandreu hi hagué més dificultats: estaven dedicades al cultiu de la vinya i ocupaven la major part de la futura plaça. També aquí s'hagué de fer un dictamen de discòr-

dia, fins que al final van arribar a un acord, encara que no sabem la quantitat de doblers que en cobraren els hereus. Les obres d'esplanació ja es duïen a terme el 26 de gener de 1879, sota la direcció de Rafel Morey. Pel mes de maig, la nova plaça ja estava enllestida, i va ser batiada amb el nom de plaça del Carril, tot i que durant les obres se cita com a plaça de l'Estació o plaça del Ferrocarril. Dia 8 d'aquell mes es va donar llicència a Martí Muntaner «para construir una casa en la Plaza del Carril».

A la sessió municipal del 25 de juny de 1892 es va acordar «la construcción de un abrevadero en la Plaza del Carril con su correspondiente aljibe, de las dimensiones y forma que considere la comisión que la compondrá el Sr. Presidente, el Sr. Artigues y el Sr. Ferrer, encargándoles de extender el plano y condiciones para instruir el correspondiente expediente para dichas obras». El mes d'abril de 1907 es varen arreglar els bancs de la plaça; l'any 1911 s'hi inaugurà la font; i el 1912 es va fer una festa per celebrar la col·locació de l'estàtua de sa Mora, aprofitant el dia 9 d'abril per canviar el nom de la plaça pel de la Llibertat, encara que el poble la conegué des de llavors ençà com a plaça de sa Mora.

Com a nota curiosa, el 28 d'abril de 1895 es va donar llicència al senyor Salom i Rullan «para enclavar en la calle de la Estación unos railes que, empalmando con la via ferrea, se introducirán dentro la fábrica de su propiedad al objeto de facilitar la salida de los productos de fabricación».

Inauguració del tram Inca-Manacor

A les deu menys quart del dissabte 19 d'abril de 1879, el tren arribava per primera vegada a Manacor. Estava format per una locomotora i set vagon, en els quals viatjaven els dirigents i tècnics de la companyia. Però a diferència d'altres poblacions (cal recordar la inauguració de la línia Palma-Inca), la nostra vila no solemnitza tan important esdeveniment, motiu pel qual la premsa de Palma criticà durament el consistori manacorí, presidit per Joan Servera Truyols. Es va saber que la nit anterior uns desconeguts havien posat pedres a la via per fer descarrilar els vagon. El *Diario de Palma* va escriure:

La inauguración se ha efectuado sin más toques de campana que los de la marcha, sin más voces que el adiós de 20 escasos pasajeros que utilizaban ya tan gran mejora y sin más sonidos que los lanzados por la máquina marchándose velozmente de esta villa, que ha dejado pasar la oportunidad de resarcirse con creces del coste de algunos festejos, con lo que en ella hubieran gastado muchos forasteros que habrían venido a presenciar la inauguración.

Igual de crític en aquest sentit va ser *El Anunciador*:

Nadie hubiera sospechado, ni aun los que formábamos parte de la expedición, que el sábado 19 de abril fuese un gran día para Manacor y que ese gran día que debía ser

grabado con caracteres de oro en la historia de dicho pueblo, pasó desapercibido, indiferente, mudo, glacial, con fría sorpresa de las gentes civilizadas... Ni una bandera, ni un ramo de arrayán, ni hasta el pastoril gemido de una gaita, vinieron a demostrar que se hacía caso del gran día... sueño que hace 30 años no creíamos posible ni aun factible... Severos tenemos que ser para juzgar la conducta del Ayuntamiento de Manacor, que no ha dado prueba de comprender el inmenso bien que ha recibido el pueblo cuyos intereses representa, y la deuda sagrada de gratitud hacia los que han regalado una futura prosperidad que está lejos de haber merecido. No es así como las corporaciones populares, cuya misión es delicada y seria, deben interpretar los sentimientos de progreso y civilización que a despecho de rancias ideologías prosperan y arraigan en el ánimo de los pueblos, ni es ésta la manera de rendir el debido homenaje a la más admirable y beneficiosa de las invenciones modernas, que por doquiera se establece aduce a raudales la riqueza y el bienestar, y da participación a las aspiraciones de rango y categoría aun a los pueblos menos favorecidos por su naturaleza. Así pues, si severo es el juicio que nosotros hemos formado de su actitud indiferente, mucho más lo será el que forma la historia y más desfavorable todavía el fallo del público que reprueba unánimemente su proceder. Esto no obstante, nada quita a la grandeza del acontecimiento la defección del mal aconsejado Ayuntamiento de Manacor, sino que viene a aquilatar más y más los inmensos sacrificios que la Compañía ha hecho para dotar a aquel pueblo de tan inmenso beneficio... Es la protesta que, tácitamente, en nombre de la civilización ha hecho el público todo, y de la cual, cumpliendo nuestro inexorable deber, nos hacemos eco, para que conste esta página negra en el libro de la ilustración y sepan las futuras generaciones que no fue el pueblo de Manacor sino sus representantes quienes no supieron o no quisieron corresponder al fausto suceso destinado a cambiar su manera de ser y que sobre llevarles la felicidad y la riqueza, les une y enlaza con el resto de los pueblos civilizados cuya conducta no ha tenido por conveniente imitar.

Finalment, també *L'Ignorància* deixà anar la seva crítica:

A Manacor s'empresa los cedí una bona part des solar que havien menester per fer una gran plaça; però això no bastava; llavors havia de tancar s'estació amb una balustrada de ferro mostretjat com sa de Palma, i no heu va voler fer. Poc importava que ses accions estassen a 60 en lloc de 100, lo essencial era que en passejar-se per la plaça vessin una bardissa maca. No hi ha res a dir si es manacorins no estaven per gastar dobbés en banderetes, suposat que deien que tenien deutes més sagrats. Però un poble tan religiós i comedido, ¿No hauria pogut sortir a camí amb so cor damunt sa mà als ciutadans que arribaven per rebre-los almanco amb bona cara? Ses festes que més tard han fet, ¿No han demostrat que eren escuses ses raons que donaven per no fer menció de s'arribada des ferrocarril? Bé es veritat que alguns manacorins reberen es primers passajers damunt s'anden dant-los sa benvinguda afectuosa; però això sols confirma sa justícia amb a que es periòdics, fent-se eco de sa veu general, reprovaven es comportament d'un poble que té sa vanaglòria d'esser es segon en vecindari de Mallorca; i es que els que el governen no han sabut posar les mans damunt es delinqüents que repetides vegades han intentat fer descarrilar es trens de passajers.

Sobre aquest darrer punt, el mateix setmanari escrivia un ban satíric amb el títol «Ses pedres de Manacor» que val la pena reproduir:

Primerament: que ningú, de qualsevol classe, estat o condició sia, gos ni presumesca

anar ni travessar de dia ni de nit, a peu ni en bístia per dins es camí des ferro-carril, baix pena de 50 sous y 50 dies de presó sa primera vegada, y de cent dies de presó y cinquanta lliures, sa segona vegada. Y si no los pot pagar, ferá cent jornals a obres del canal de la Font Santa de la Vila, irremisiblement.

Item: que si algú es atrapat posant pedres sobre els rails o atepint amb terra es contra-rails, amb intenció de fé descarrilá es convoys de cotxos y wagons, será posat a la vergoña per espay de 24 hores en mitx de cada estació amb sa pedra devant y un ròtul que diga: *Per inimich irracional del país y per matadó de passatgers innocents*. Després será entregat als Tribunals ordinaris perque el s'en dugan allá ahont son los seus: devés sa costa d'Àfrica.

Item: que tot vesí honrat d'aquesta vila y des seu terme está obligat a enquerir y acusar als criminals que contrafassen lo primerament ordenat, o que intentin fer descarrilá es trens de la manera demunt dita, baix encorrimient de complicitat, si poguentho fer no u fessin, o sabentho no heu declarassin; y per més obligarlos, quedan desd'ara absolts d'un añ de contribució tots y qualsevols sien es qui secretament y en veritat denuncia-rán es nom y señes dels malfactors sobredits.

El bando present manam que sia publicat en mallorquí a sò de tambó y trompeta p'es carrés y plasses d'aquesta noble vila y des pobles y llogarets des seu terme Judicial, a fi de que ningú puga alegá mala inteligencia.

Els articles que hem transcrit ens permeten deduir certes desavinences entre la companyia i l'Ajuntament; un allunyament que, en tot cas, no hem pogut constatar en els documents consultats, i encara menys si tenim present les bones relacions que havien mantingut ambdues parts. Sembla que la premsa ciutadana criticà en excés el consistori per no haver organitzat unes festes tan pomposes com les que s'havien fet a Inca, sa Pobla o Sineu. Tan sols podem afegir que aquell mateix dissabte el director de la companyia, el senyor Guillem Moragues, convidà l'Ajuntament a un dinar.

El que sembla més greu són els atemptats contra la via. Ja hem vist com el dia abans de la inauguració se n'hagueren de llevar unes pedres, un problema que es repetí el 25 de juliol. Evidentment, és massa agosarat afirmar que l'Ajuntament hi tengués res a veure.

Com a curiositat, direm que els primers desperfectes a la via es produïren a conseqüència d'una forta tempesta l'1 de desembre de 1880: els trajectes d'anada i tornada es varen haver de suspendre per espai d'unes hores. I que la primera víctima mortal es produí el 13 d'agost de 1881: en el tram entre Sant Joan i Sineu, a l'altura del pont de Son Fiol, el tren atropellà un home que de manera inconscient botà sobre la via, i que va morir a l'instant. La primera víctima a la nostra vila va morir el 15 de novembre de 1882:

El tren descendente que en la mañana de ayer salía de Manacor cogió desgraciadamente y dejó muerto a un pobre hombre a la salida misma del pueblo. Dícese que se le avisó oportunamente con el silbato, pero el infeliz no debió oír el aviso porque, según

dicen, era sordo. Con este motivo, este tren que debía llegar a las diez y media, no lo pudo verificar hasta pasadas las once.

Conseqüències de l'arribada del ferrocarril

Els efectes més immediats de l'arribada del tren foren de caire urbanístic. A més de la ja citada plaça del Carril, la sessió del 12 de maig de 1878 ens informa de la intenció d'obrir un carrer nou, «que partiendo de la referida plaza ha de empalmar con la carretera de Palma en sentido perpendicular al frente de la referida estación» i que s'enllaçaria amb el de Moratín, «a fin que los terratenientes de aquellas inmediaciones puedan con comodidad entrar en sus fincas y sirva de camino a los vecinos que desde la parte de "Santigó" hayan de pasar a la carretera de Palma». S'expropiaren terres de Joan Servera pel preu de 367 pessetes i de Maria Concepció Muntaner i el seu marit Miquel Aulet, un terreny conegut amb el nom del Cos des Frares, pel preu de 1.406 pessetes.

Conscient l'Ajuntament dels grans avantatges que suposava l'arribada del tren, en sessió de l'1 de setembre de 1878 es proposà que:

[...] con motivo del grande incremento tomado por esta población que encierra hoy día muy cerca de quince mil habitantes, se hace sentir la falta de plazas dignas de la misma, ya para su embellecimiento, ya por la higiene pública, pues que haciendo en ellas una plantación de árboles, contribuirá a su saneamiento, ya para el fomento de los intereses materiales pudiendo destinarla a la colocación de efectos y ganado en los mercados semanales y ferias que anualmente se celebran en esta populosa villa, ya para las transacciones de los mismos.

Per aquest motiu es decidí adquirir «la finca llamada na Camel·la propia de los sucesores de la Señora Marquesa de Ariany para convertirla en una espaciosa plaza que satisficiera por de pronto a las necesidades de este pueblo». Mig any després, el 22 de juny de 1879, s'expropià la finca d'Antoni Mas Mesquida dita sa Moladora i es varen fer tres carrers nous: del general Barceló, de la Princesa i d'Espanya. Certament, la vila anà creixent en totes direccions, particularment cap a l'oest, fins que s'ajuntà amb l'estació.

Evidentment, el nou mitjà de transport també facilità la comunicació entre Manacor i la capital, i va afavorir els intercanvis econòmics entre l'una i l'altra. En el número 13 d'*El Manacorens* llegim:

Da gusto acudir a los andenes de la estación del Ferro-carril, muelle del mismo, por el gran movimiento que se observa con la carga de bocoyes de vino y descarga de dichos envases vacíos, ningún año parece ha habido tanto movimiento.

Fins i tot dues de les tres fires que des de 1794 celebrava Manacor els tres primers diumenges de setembre canviaren de data l'any 1880: una va passar al tercer diumenge de maig i l'altra al dia de Sant Jaume, a causa de «la facilidad

de transporte de los géneros y efectos que han de figurar en aquella pública exposición, toda vez que la vía férrea une este villa con la capital y otros muchos pueblos haciendo de todos ellos cuasi una misma población, pues las distancias se han acortado de una manera sorprendente». Cal recordar que Manacor estava unit amb Felanitx, Sant Llorenç i Artà mitjançant un servei de diligències que enllaçava amb els trens del dematí i del capvespre. La companyia arribà a posar en dates importants trens especials per afavorir l'arribada de visitants.

També és important recordar que l'arribada del ferrocarril a Manacor coincidí amb els anys d'expansió de la vinya i de l'increment del comerç del vi amb els ports francesos a causa de la fil·loxera (1880-1890). L'empresa propietària aprofità tal conjuntura per treure importants beneficis mitjançant el transport de les botes manacorines fins al port de Palma, aleshores l'únic punt de sortida del vi local cap al continent. Davant aquella situació, emperò, hi havia qui defensava el transport per carretera perquè era més barat. I, evidentment, ambdues opcions tengueren aviat tant defensors com detractors. L'habilitació de la duana de Porto Cristo el 1888 i la possibilitat de fondejar-hi els primers vaixells mogué molts pagesos i jornalers a reunir els seus estalvis per comprar un carro i una bèstia, ja que el transport de vi fins a cala Manacor no tenia altra connexió que la via terrestre. S'inicià llavors una lluita de poders entre els que havien invertit en el ferrocarril i el port de Palma i els que apostaven per l'ús de la duana i del port manacorí com a punt de sortida dels seus vins. I aquests darrers, entre els quals s'englobava la gent humil que participava dels beneficis amb una quantitat mínima, fent el transport de les botes des de Manacor al seu port, foren els primers a defensar la seva posició mitjançant tot un seguit d'atemptats i sabotatges a la via en què sovint s'utilitzà la violència.

Però els partidaris del transport per ferrocarril no quedaren aturats i varen anunciar vapors combinats amb la Compañía de los Ferrocarriles mitjançant itineraris fixos a preus econòmics. El preu des de Manacor era de tres pessetes la bota, mentre que des d'altres procedències el preu ascendia a tres pessetes i mitja. La idea era captar el vi manacorí. L'empresa es cuidava de la recepció, l'agrupació per marques i la custòdia diürna i nocturna de les botes. Un any després, el setembre de 1891, un cop recuperada la producció francesa i atacades per la fil·loxera les vinyes mallorquines, s'implantaren tarifes noves. El preu per bocoi des de Manacor (amb el retorn inclòs) era de 4,55 pessetes per als que tenien contracte amb la companyia, i de 5,40 pessetes per a la resta.

La línia Palma-Manacor per Llucmajor, Porreres i Felanitx

Coincidint amb els millors anys del comerç del vi, el 1883 el director de

la Compañía de Ferrocarriles, el senyor Guillem Moragues, i l'Ajuntament de Palma sol·licitaren la construcció d'una altra línia que comunicàs Palma amb Manacor a través dels pobles ja esmentats. Els membres de la corporació manacorina es reuniren el 23 de maig de 1884 per estudiar el tema, i varen resoldre formar una comissió composta per Antoni Jaume, Antoni Pastor, Bartomeu Vallsper i Jeroni Mesquida. Després d'analitzar els avantatges i els inconvenients que suposaria per a Manacor, s'hi donà un vot afirmatiu, tot i que el projecte no es dugué a terme. Hi havia massa interessos econòmics en joc.

La ramificació Manacor-Felanitx-Portocolom

El 8 de juny de 1884 es reuniren a Felanitx els principals senyors de la vila per tal de fomentar la construcció d'un servei que enllaçàs Manacor amb Portocolom, aleshores punt de sortida de la major part dels productes del Llevant mallorquí. Es constituí una societat i se'n redactaren els estatuts. Pere d'Alcàntara Penya ja havia fet la memòria en què es recollien els avantatges de la instal·lació i el disseny de tot el projecte. El finançament seria a càrrec d'una empresa belga ajudada per capital felanitxer. L'Ajuntament de Felanitx, per exemple, concedí cent mil pessetes per començar-ne ràpidament les obres, però com que el capital necessari va ser superior al que s'havia previst inicialment, s'hagueren de cercar altres fonts d'ingressos.

D'aquesta manera, el 10 de març de 1886 Antoni Calopa i Andreu Perelló presentaren una instància a l'Ajuntament de Manacor demanant una subvenció de cent mil pessetes. Els cappers municipals estudiaren el tema el 26 d'octubre, data en què es presentà Pere Josep Suasi «poniendo a la disposición de la Corporación seis relaciones simples en que aparecían los nombres de un importante número de vecinos, al parecer subscribiendo una manifestación oponiéndose a la subvención». Tots els fulls estaven encapçalats així:

Los vecinos de Manacor cuyos nombres abajo se expresan, manifiestan que de su parte se oponen a que el Pueblo subvencione la construcción de la línea ferrea desde esta Villa a Felanitx.

Tot i que no sabem si s'arribà a donar la subvenció, només podem afegir que el tren no arribaria a Felanitx fins al 1897.

La ramificació Santa Margalida - Capdepera

El mes d'agost de 1912 arribà a Manacor la notícia que el senyor Joan March promovia la construcció d'una via que, passant per Petra, Manacor, Sant Llorenç i Artà, posaria en comunicació els pobles de Santa Margalida i Capde-

pera. Dia 6, el regidor manacorí Bernat Cabrer exposava als seus companys que aquella línia «sería de gran utilidad y reportaría grandes beneficios a esta Ciudad el que también pasase por la llamada Colonia del Carmen de este término». Per això, proposava la formació d'una comissió perquè s'entrevistàs amb l'empresari Bartomeu Servera Gili «para interesarle que influyera con su hijo político Don Juan March, que según se dice es el petionario de aquel ferro-carril, para que sea incluida dicha Colonia en el trazado del mismo».

Cinc dies després, el president de la comissió comunicava que les gestions havien donat els resultats esperats, puix que Bartomeu Servera s'havia compromès a fer tot el possible perquè el tren passàs per Porto Cristo. Això no obstant, sembla que aquest conducte no fructificà, ja que el 3 de setembre l'Ajuntament va determinar elevar una instància al Ministeri de Foment per tal d'aconseguir els seus objectius: que el tren passàs pel Port de Manacor i, seguint paral·lel a la costa, arribàs a Son Servera. Es fonamentava en el fet que aquest trajecte responia no només a aspectes econòmics, sinó també estratègics «por acercarse mucho a las playas del Illot y de Son Servera, únicos puntos que desde la bahía de Campos hasta la de Artá pueden efectuarse desembarcos de tropas de importancia, pues lo restante de la costa era acantilada y sus pequeñas radas de fácil e inexpugnable defensa». Poc imaginava l'Ajuntament el que passaria quasi vint anys després.

La ramificació Manacor-Artà

Els artífexs de la seva construcció foren Rafel Blanes Massanet i, especialment, el seu fill Rafel Blanes Tolosa. Tot i que hi hagué alguns projectes anteriors, no fou fins al 1921 que el ferrocarril arribà fins a Artà. Es feren unes grans festes, en les quals destacaren les curses de cavalls.

Curiosament, l'obertura d'aquesta ramificació suposà greus problemes per a Manacor. Primerament, l'Ajuntament hagué de canviar el lloc on se celebrava la fira de setembre des de 1912. El 24 de maig de 1921, la Junta Directiva de la Lliga Agrària sol·licitava «que fuera trasladada a otro sitio de la población la feria del ganado que actualmente se celebra en la plaza de la Libertad, fundándose en los peligros que se ofrecen por el paso del ferrocarril de Artá por la alameda de Alfonso XII». Les autoritats municipals cregueren oportú dur endavant el canvi i retornar la fira on es feia antigament, és a dir, a la plaça de Ramon Llull i part de l'avinguda del Torrent. Aquesta decisió provocà ràpidament postures oposades: mentre que els veïnats del Torrent mostraren la seva satisfacció, un grup de mercaders i veïns de la barriada del Tren feren arribar la seva protesta argumentant, d'una banda, «que los peligros que eran de temer por el paso del

ferrocarril de Artà per la alameda de Alfonso XII podia assegurar-se que desapareixerien per las seguridades que en la salida y entrada de los trenes habia dado el Jefe de la Estación», i de l'altra, que ambdues parts havien signat l'any 1912 un compromís per mitjà del qual el mercat i una de les fires se celebrarien anualment allà i això havia provocat l'establiment de nombrosos cafès i fondes que ara haurien de tancar. El canvi de la fira a l'estació va estar motivat per la proximitat del ferrocarril:

Manacor se ha preocupado de fomentar el turismo por entender que éste es una fuente de ingresos para el pueblo, y debido a ésto fue llevado el mercado de ganados a la P^a de la Libertad, donde los forasteros y en especial los tratantes y mercaderes encontraban más comodidades que en ningún otro sitio de la población.

El resultat fou que, finalment, el canvi d'ubicació no es pogué fer efectiu.

El nou projecte també provocà que les relacions entre la companyia i l'Ajuntament fossin cada vegada més difícils per tal com el Consistori es considerà marginat pels responsables ferroviaris. Els motius d'aquest enfrontament foren diversos, si bé vengueren donats per inexplicables actuacions de la Compañía de los Ferrocarriles. Durant les Fires i Festes de Palma de 1921, Manacor fou l'únic nucli que no disposà de trens extraordinaris per anar a Ciutat. A més, des de les oficines de Palma s'havia iniciat una campanya de propaganda a favor de les coves de Sóller i d'Artà, deixant de banda les dels Hams i les del Drac, cosa que segons les nostres autoritats era inadmissible. La premsa local (aleshores el setmanari *Manacor*) començà a atacar la companyia pel deficient servei que donava (els cinquanta quilòmetres entre Manacor i Palma es recorrien en dues hores i mitja) i per la manca d'infraestructures (tenia màquines molt velles), oblidant que mentre que la línia Palma-Manacor era d'explotació privada, la ramificació Manacor-Artà s'havia construït amb finançament estatal.

El problema s'agreuà com a conseqüència d'una sèrie d'accidents. Malgrat que des de 1879 hi havia hagut molts pocs contratemps (el 29 de setembre d'aquell any un tren xocà camí cap a Manacor contra uns vagons aturats), arran de la inauguració del tram d'Artà hi hagué un augment considerable de sinistres. El 4 de juny de 1921 un dels vagons del tren que sortia de Palma a les 18.15 hores amb destinació a Manacor es va cremar en el quilòmetre quaranta: portava productes de ferreteria i de merceria, forment, cuirs i llaunes destinats a indústries i botigues manacorines, amb un valor de nou mil pessetes. El dia 11 del mateix mes, Francesc Fuster xocà amb la seva bicicleta al camí de les Perles contra una màquina en maniobres. I el 25, un tren de mercaderies matà Miquel Riera, *Meco*, a l'altura de ses Pedreres: com que era sordmut no pogué sentir els xiulets d'avís que li feu el maquinista.

Per tot plegat, a la reunió del 14 de juny s'estudià el fet que «la ley de policia de ferrocarriles impone a las compañías la obligación de poner barreras

en los cruces de la via con las carreteras y caminos, por lo que [se] propone se acuerde requerir a la de los Ferrocarriles de Mallorca para que sin plazo pondencial cumpla con dicha obligación por lo que respecta a este término municipal, al igual de que se abstenga de hacer maniobras dentro de la población como sucede ahora con peligro para los vecinos [...], y que mientras empleen la leña como combustible, pongan las locomotoras en las debidas condiciones, colocando en sus chimeneas los oportunos aparatos para impedir la salida de chispas con gran peligro de incendios, solicitando la cooperación de los ayuntamientos por cuyos términos atraviesa la línea para la consecución de este propósito».

La Compañía de los Ferrocarriles hi respongué el 19 de juliol tot manifestant:

Se han dado las órdenes oportunas a los jefes de los distintos servicios para que estudien los temas que les han sido indicados por este Ayuntamiento relativos a los guardas barreras en los caminos, seguridad en las locomotoras y saneamiento de terrenos encharcados.

Però a la vista de «la vaguedad de esta contestación», l'Ajuntament denuncià la companyia al governador, qui el 30 d'agost convidà ambdues parts a asseure's cara a cara per solucionar el problema. Malauradament, no hem pogut trobar com acabà el conflicte, que encara continuava pel mes de novembre.

La ramificació Son Carrió - Porto Cristo - coves del Drac

L'any 1934, Joan Cerdó Pujol presentà un projecte de marcat interès turístic que, aprofitant la línia d'Artà, faria arribar el ferrocarril fins a les coves, aleshores centre d'atenció de nombrosos visitants, que hi havien d'anar amb el servei d'autocars Manacor - Porto Cristo. Es tractava de construir 7,236 quilòmetres de via amb un pressupost d'1.947.283,99 pessetes. Això no obstant, les dificultats polítiques de l'època i la manca de capital feren que la idea no es pogués dur a terme.

De llavors ençà, el tren anà a poc a poc decaient. Se n'anaren suprimint trajectes fins que, l'any 1977, Manacor deixà de tenir ferrocarril.

BIBLIOGRAFIA.

- CARVAJAL MESQUIDA, A; LLITERAS VIVES, J. (2007): *El tren a Manacor (1859-1934)*. 111 QUADERNS DE "Perlas y Cuevas", NÚM. 17. Pp 77-84. Manacor.
- FERRER MASSANET, R. (1974): *Fechas para Manacor*. Palma: Imp. Fullana.
- FUSTER FORTEZA, G. (1966): *Historia de Manacor*. COL. BALERIA, NÚM. 3. Palma: Imp. Fullana.
- RIERA DALMAU, J. (2005): *Historia de Manacor; siglo XIX. Primera Parte*. Manacor: Gràfiques Muntaner.
- RIERA DALMAU, J. (2006): *Historia de Manacor; siglo XIX. Segunda Parte*. Manacor: Gràfiques Muntaner.