

Palma espera el tramvia

Fa cinquanta anys, el gener del 1959, les darreres línies del tramvia de Palma –les que unien el centre amb Establiment i la Soledat i la de Circumval·lació– foren tancades. S’acabaven seixanta anys d’història d’aquest mitjà de transport a la capital mallorquina. Més ben dit: començava un llarg parèntesi que, si tot va com és previst, es tancarà el 2013, amb la inauguració del nou tramvia palmèsà.

El projecte. El tramvia és un dels objectius que constitueixen els acords de govern signats el 2007 entre PSOE, Bloc i UM per fer possible les majories balear –el govern–, mallorquina –el consell insular– i palmèsana –l’ajuntament. És una de les propostes més ambicioses, que transcedeix els mandats presents, perquè la construcció entrarà en els següents períodes polítics. Significarà un canvi radical tant per a la fesomia de la capital com per a la mobilitat a tot Mallorca, especialment a la badia de Palma, tan densament poblada, que, a més, és la zona que atreu i concentra més turistes.

El tramvia connectarà l’aeroport de Son Sant Joan amb el centre de Palma. El recorregut i les característiques de tot el servei foren presentats per la batllessa de la ciutat, Aina Calvo, i pel conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, Gabriel Vicens, el dia 23 de març prop passat. El lloc triat per a la presentació va ser l’estació intermodal de busos i trens, situada a la plaça d’Espanya. És un detall significatiu, perquè el tramvia arribarà en aquest indret neuràlgic de la capital. A l’acte, hi assistí una generació, més de tres-centes persones, dada que dona fe de l’interès que ha despertat a Palma la construcció d’aquesta nova infraestructura. El traçat total serà d’uns onze quilòmetres. Des de l’aeroport de Son Sant Joan passarà per les barriades de Can Pastilla –a la platja de Palma–, es Coll d’en Rabassa, es Molinar i Por-

El projecte de tramvia de la badia de Palma fou presentat per l’ajuntament i la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori.

titxol, i connectarà –passant per sota l’autovia que uneix l’aeroport amb Palma– amb les avingudes de la capital fins a la plaça d’Espanya. És una obra de gran envergadura i de gran complexitat d’execució. Les avingudes són l’artèria principal del trànsit de la capital, amb vuit carrils: quatre en cada sentit. El projecte preveu que, en un dels dos sentits, els quatre carrils es convertesquin en dos per a vehicles i dos per al tramvia, més un carril bici.

Justament, la complicació de l’obra a les avingudes és allò que crea més recel. Associacions de comerciants –com Afedeco: una de les dues pa-

tronals de comerç– i alguna altra patronal –com ara l’Associació de Restauració– han alertat, en primer lloc, de la complexitat que implica la construcció del tramvia a les avingudes; i, en segon lloc, del repte que significa per a la xarxa viària prescindir de dos carrils per al cotxes en aquesta artèria. Les principals crítiques al projecte fan referència al trànsit per les avingudes, d’una tal intensitat que fa preveure que en el futur el caos hi pot ser encara superior. Tanmateix, l’ajuntament té previst de crear vies alternatives –un seguit de carrers que discorren en paral·lel–, habilitar aparcaments dissuasius fora del nucli antic –envoltat per les avingudes–, redissenyar parcialment la xarxa de serveis de busos i engegar tot un seguit de mesures amb l’objectiu de reordenar globalment el trànsit a Palma, amb una aposta pel transport públic que no s’havia fet mai fins ara. Les veus més crítiques fan dubtar que l’objectiu es pugui assolir, i asseguren que el transport públic mai no substituirà, en un percentatge significatiu, el vehicle privat: el president d’Afedeco, Bartomeu Servera, ha arribat a dir que “l’ús del cotxe és un dret”.

Si, finalment, el projecte es fa tal com s’ha presentat implicarà, de fet, un canvi substancial per a tota la ciu-

Eixos històrics del tramvia de Palma

El 20 de setembre del 1891 s’inaugurava a Palma el primer servei de tramvia que unia la cèntrica plaça d’en Coll amb Portopí. Es tractava de dotze jardineres –adquirides a l’empresa Carde & Escoriaza, de Saragossa–, tirades per mules. L’empresa concessionària del servei era la Societat Mallorquina de Tramvies, que tenia l’objectiu d’ampliar el servei des del centre fins a totes les barriades palmesanes. Però no hi reeixí. El 1914 aquesta societat va ser adquirida per la Societat General de Tramvies Elèctrics Interurbans de Palma, que el 1916 electricificà la línia de Portopí i, alhora, inaugurà la segona: del centre

a la barriada de Can Capes. A les dècades següents s’obriren noves línies: el 1920, les del Molinar, Son Rapinya, Cas Català i Pont d’Inca; el 1921, la del Coll d’en Rabassa; el 1922, les de Gènova i la Soledat; el 1926, les de Can Pastilla-S’Arenal i Establiments; el 1929, la de Coliseu; i el 1935, la del Moll de la Riba. En total, 52 quilòmetres de vies.

La progressió del tramvia era igual que a les altres ciutats. Cada vegada l’usaven més passatgers –deu milions a mitjan anys 30–, però el cop de la Guerra Civil va significar un estroncament. La postguerra, amb dificultats d’obtenció d’energia, foren anys de



EL TEMPS

La batllessa de Palma, Aina Calvo, i el conseller de Mobilitat del govern, Gabriel Vicens, signen el protocol per a la construcció del tramvia de Palma.

penúries per al tramvia i la desaparició d'alguna línia. Amb l'arribada dels autobusos urbans, la dècada dels anys 50 fou un degoteig de línies que tancaven. Així i tot, el 1957 el tramvia encara va ser capaç de transportar 11,5 milions de passatgers. Però el destí era escrit. Els cotxes i, sobretot, els busos anaven guanyant la partida. Per acabar-ho d'adobar, la xarxa viària era desastrosa i no s'arreglava quasi mai, cosa que feia el servei lent i incòmode. El 1958 ja només quedaven tres línies dempeus, que el gener del 1959, ara fa cinquanta anys, foren tancades. Seixanta anys d'un mitjà de comunicació popular – s'hi havien fet més de 400 milions de viatges– quedaven enrere i pareixia que mai havia de tornar. Ho pareixia, només.

tat. La mobilitat serà completament diferent. Aquestes darreres dècades, l'augment de la població –bona part de la qual motoritzada–, afegit a la pressió viària dels vehicles de lloguer i professionals –autocars, taxis, etc.– relacionats amb el turisme i amb les activitats de transport de mercaderies han motivat un caos constant, especialment a les zones del centre i de l'eixampla més properes a les avingudes. El projecte del tramvia i els canvis consegüents pretenen canviar-ho de dalt a baix. L'ajuntament ha començat a construir carrils bici per tota la ciutat, com a mostra del compromís amb el canvi en l'ordenació del trànsit i com a prova de l'aposta per les alternatives al cotxe. En paraules de la batllessa, Aina Calvo, el projecte “és una inversió de futur; el tramvia implica la transformació del model de mobilitat, en un nou model

més orientat a les persones” i no al cotxe, com ara.

D'ençà que comencin les obres, el termini d'execució serà entre 23 mesos i 29. Encara no se sap quan començaran exactament, però podria ser abans d'acabar el 2011. Tot depèn del finançament. Tant l'ajuntament com el govern balear esperen que el govern espanyol assumeixi el cent per cent del cost –que podria arribar a prop de 400 milions. Sigui com sigui, segons la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori, “el projecte es durà a terme encara que l'hàgim de pagar nosaltres”. A les darreres converses de Francesc Antich amb responsables del govern espanyol han parlat de la qüestió, i el president balear s'hi mostra “optimista”.

Miquel Payeras