El Tranvía del Arenal, es tal vez ese gran desconocido de nuestra historia ferroviaria mallorquina, debido tal vez a los pocos años en que dicho tranvía estuvo en funcionamiento, y a la poca documentación que nos ha llegado hasta nuestros días ha provocado que la pequeña historia de este tranvía pase prácticamente desapercibida en la actualidad.

Si le preguntamos a algún vecino “de toda la vida” del Coll de’n Rebassa o del Arenal, muchos de ellos o no han oído hablar de él, o bien lo confunden con el tranvía eléctrico.

Muy pocas cosas se han publicado sobre este pequeño tranvía, en las que a veces simplemente se ha hecho una pequeña reseña sobre el mismo, o bien se ha dado algún dato aislado o contado alguna pequeña anécdota.

Nuestro tranvía, popularmente recibía el nombre de “Es Carrilet de S’Arenal”, aunque otros más jocosamente le llamaban “Sa Porcelleta”, (los estudiantes del colegio de La Porciúncula) tal vez por la forma del testero y el “gruñir” de su motor, otro de los nombres más conocidos era el del “trenet”.

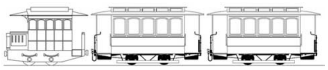
Este tranvía fue inaugurado el 14 de octubre de 1921, con los festejos propios de tal acontecimiento, similar al resto de las inauguraciones tranviarias de la época

La línea partía desde el Coll de’n Rebassa desde la calle del Cardenal Rossell siguiendo prácticamente el actual trazado de la carretera que nos conduce hacia Can Pastilla y desde allí iba casi t

ocando el mar bordeando la playa hasta llegar al Arenal que es en donde tenía su última parada y también sus cocheras, las cuales se encontraban ubicadas en las proximidades del Club Náutico. Hay que pensar, que en la época en la que este “carrilet” circuló, prácticamente

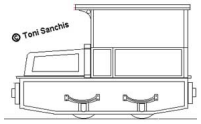
no había ninguna construcción en la playa, debía de ser un paisaje paradisíaco y únicamente nos podríamos hacer una pequeña idea de cómo era viendo la playa de's Trenc en Campos. Era un "trenet" doméstico, sin grandes pretensiones, que apenas alcanzaba los cuarenta kilómetros por hora, una velocidad de vértigo para las personas mayores que temían que el tranvía no pudiera frenar al llegar al final de vía o que pudiera descarrilar por desarrollar tal velocidad.

A lo largo de la línea, el trazado tenía que salvar dos grandes obstáculos, el Canal del desagüe de Sant Jordi y el torrente de's Jueus para lo cual tuvieron que construirse dos puentes, ninguno de los cuales ha sobrevivido hasta nuestros días.



Desde el Coll tenía las siguientes paradas; la primera de ellas en Son Mosson, después en Ca'n Pastilla, en el Canal de Sant Jordi, en el Oratorio de San Fernando y finalmente en el Arenal.

Dispuso de cuatro máquinas tractoras, las dos primeras que circularon eran de la casa francesa Campagne análogas a las que circularon algunos meses más tarde en el Ferrocarril de Alaró, vendidas también a través de la casa mallorquina Lacy & Ribas, máquinas que no dieron un óptimo resultado por calentarse en exceso sus motores por lo que más tarde adquirieron dos máquinas tractoras alemanas con motor Benz, máquinas que se tenía previsto que reforzaran la flota de tractores para una próxima ampliación de la línea hacia Palma para el transporte de pasajeros, y también para el transporte de carbón para la fábrica de electricidad desde la estación de los FFCC de Mallorca




Los primeros coches remolque de que dispuso la compañía, fueron prestados por la S.G.T.E.I. (Sociedad General de Tranvías Eléctricos Interurbanos) que tenía todavía guardados los coches cerrados provenientes de la desaparecida Sociedad Mallorquina de Tranvías (S.M.T.) tirados anteriormente con motor de sangre (mulas), y que fueron adaptados en los

talleres Pieras y Cabrer de Palma con ruedas y ejes nuevos fabricados en Valencia, así como nuevas cajas de grasa realizadas en Palma, para poder circular por las vías del Tranvía del Arenal.

Esta compañía del Tranvía del Arenal, fracasó a los pocos años, aunque pudo haber ampliado su línea a Palma hasta la mismísima estación de los Ferrocarriles de Mallorca, pero los créditos bancarios que había suscrito acabaron con llevar la compañía a la quiebra.

Nadie puede poner en duda la viabilidad económica que un sistema de transporte de las mismas características del tranvía del Arenal tendría en la actualidad. En estos momentos se vuelve a hablar de llevar un tranvía hasta el final de la Playa de Palma, pasando por el nuevo hospital de Son Llàtzer situado en la periferia de Palma de Mallorca y el Aeropuerto de Son Sant Joan, de momento es solamente eso, un proyecto, pero que esperamos que pueda llevarse a buen término en beneficio de la población mallorquina y de los turistas que nos visitan cada año

Antonio Sanchis i Florit