

El tren de Sóller

L'únic tren privat que encara hi ha a l'estat espanyol comunica la ciutat de Palma amb la Vall de Sóller. Un tren turístic que es mou lentament entre els horts de tarongers.



Els vagons, modelats a principis de segle, romanen avui com a imatges d'un altre temps.

JUAN CELIA

Per als ciutadans de Palma el tren de Sóller és una part habitual de la geografia urbana. Eusebi Estada, un carrer llarg que comunica el centre de la ciutat amb la perifèria industrial (el polígon de la Victòria, intensament concorregut, tot un seguit de naus dedicades a la fabricació de productes diversos, i els barris que l'envolten) és travessat diàriament per la filera de vagons que surten de Palma o hi tornen. Una estampa, doncs, familiar per a tots i, encara que utilitzada freqüentment com a reclam turístic, plena de

gràcia.

Tots els col·legis de l'illa han organitzat en alguna ocasió l'excursió del tren de Sóller. Els vagons que constituïren a principis de segle un revulsiu de modernitat romanen, avui, com a imatges d'un altre temps. Vora el tràfec incessant de la zona, el tren té la força dels contrastos.

La vall dels tarongers s'ha convertit en un tòpic de poemes i dites. Per això sempre és difícil, en parlar d'aquest indret, segurament un dels més bells de l'illa, defugir les reiteracions. De la mateixa manera

que els aventurers dels contes elegien mitjans diversos per a les seves rutes, escollim un tren que mai decep els que opten per pujar-hi. Es clar que no té res a veure amb els sistemes de locomoció moderns. Però ningú ha dit que rapidesa impliqui eficàcia. Els viatges lents —una hora i un quart per recórrer la trentena de quilòmetres— permeten copsar l'amplària dels camps, i conèixer les revoltes d'un camí que no ens hem d'esforçar a mesurar.

Els vagons són de fusta obscura —mai més de cinc o sis— i

van units per les baranes de ferro on els estrangers s'abocuen quan fa bon temps. Al llarg del dia el tren recorre algunes vegades el mateix camí, i en cada viatge les peculiaritats del trajecte són ben diferents. Tant si feim la ruta de bon matí, com si aprofitam les darreres clarors del dia, els vagons no són gaire plens —són hores extremes per als turistes—. Estudiants sollerics que van a classe a la Universitat i retornen al poble, mestresses de casa que tan sols abandonen la vall ocasionalment per fer una visita ràpida a la ciu-

El tren de Sóller: creació i història

A principis del segle XX un grup de prohombres sollerics comença a plantejar-se la possibilitat de construir un tren que unís la ciutat de la Vall amb Palma. El mes d'octubre de 1904 s'encarrega l'enginyer Pere Garau que n'elabori un avantprojecte.

L'any següent, 1905, la idea comença a quallar. Es funda la Societat Ferrocarril Sóller, S.A., amb un capital de 3'5 milions de pessetes aportats per subscripció popular mitjançant l'emissió de 7.000 accions de 500 pessetes cadascuna. El pressupost s'estimà en, exactament, 3.195.776,30 pessetes. Ben aviat, però, fou necessari un reajustament pressupostari que elevà la quantitat a 5.050.000 pessetes. Els 2.050.000 que faltaven es cobriren en obligacions hipotecàries amortitzables en vuitanta anys.

L'any 1906 s'acabà el projecte i es presentà al Ministeri corresponent per a obtenir l'aprovació, cosa que el govern atorgà l'1 de març de 1907. El 3 de juliol del mateix any començaren les obres. Gairebé tres anys i mig més tard, el 10 d'agost de 1910, la Sra. Constanza Gamazo feia esclatar elèctricament els últims 20 barbins. El túnel, anomenat major, de 2.857 metres de llargària i a una altitud de

230,80 metres sobre el nivell de la mar, era obert. Durant dies se celebrarà l'esdeveniment per tot Mallorca.

El 25 de juliol de 1911 s'acabava l'estesa de les vies. Immediatament s'encarregaren les locomotores que conduïrien el tren des de Palma fins a Sóller (27,264 Km.) ja que de Sóller al Port el recorregut el faria (igual que ara) un petit tramvia de tracció elèctrica que fou encarregat a Siemens Schukert, Indústria Elèctrica. Els cotxes i vasons, de fusta, s'encarregaren a la companyia Carde i Escoriaza de Saragossa.

Després d'uns mesos de proves, el dia 16 d'abril de 1912 a les 15.05 ... "Salió un convoy de Palma con las Autoridades e invitados de la Capital, recogiendo en las estaciones del recorrido las propias de Son Sardina y Buñola. Un clamoroso gentío invadió los andenes a su paso, llegando a Sóller entre vítores y aclamaciones del pueblo en masa quien, enfeervorizado, aclama a su ferrocarril y se congratula de ver coronados sus sacrificios y esfuerzos con la realización más elocuente. Seguidamente el Obispo de Mallorca celebra la ceremonia de bendición".

L'any 1929 s'electrificà tota la línia, de Palma a Sóller, que avui encara es conserva. L'explotació comercial del

tren en activitats de tràfic de mercaderies de persones es manté fins als anys 60. La crisi que sacsejà tota l'economia mallorquina d'aquells anys, amb la reconversió de pràcticament tota activitat econòmica cap al turisme fa que el tren, a partir dels anys 70, i coincidint també amb la generalització del cotxe com a mitjà de comunicació, es converteixi en el que és actualment, una atracció turística.

Si bé el ja esmentat ajut d'Antoni Maura hagué de ser decisiu per al començament del Tren de Sóller, el cert és que d'aleshores s'ha mantingut, superant tots els problemes, com l'única empresa d'explotació de tren de tot Espanya.

A punt de revertir a l'Administració a finals dels 60 a causa de la crisi a què es veié abocat, aconseguí sortir-ne gràcies al fet que es convertí en un tren eminentment turístic. Amb quatre viatges d'anada i tornada diaris, l'estrella és el tren que surt de Palma a les 10'40, conegut com el *tren turístic* (800 ptes. anada i tornada) ja que té una aturada al Mirador des Pujol d'en Banya, prop de Sóller, que es trobava a més de 200 metres i des d'on es divisa tota la vall. Milers de turistes prenen aquest tren cada any, un tren que, quan arriba a

Sóller, empalma immediatament amb el tramvia (quatre precioses jardineres, totes descobertes, que es mou lentament entre els horts de tarongers i llimoners de la Vall fins arribar al Port), fent les delícies de tots els turistes que hi viatgen.

El tren de Sóller comença a conèixer, també i com tot el sector turístic mallorquí, una certa minva de beneficis que, segons fonts de la Societat, "aquesta certa baixa de contractació d'excursions per part dels turistes continuarà, ja que ens hem posat en contacte amb les agències de viatges i ens han dit que la baixa es mantindrà en el futur i que és un fenomen normal dins el que està passant a tot el sector turístic".

Un altre tema de preocupació és la construcció d'un túnel que permetrà arribar en cotxe a la Vall, des de Palma, en pocs minuts (ara és una hora llarga de camí) i que amenaça de canviar tota la fisonomia de la Vall. De fet ja s'estan produint moviments especulatius de tipus urbanístic. Segons la Societat, el túnel "modificarà sensiblement les condicions del transport a Sóller i això, afegit a la minva de turistes, ens presenta un panorama econòmic no negre, però sí preocupant".

Miquel Payeras

tat, joves que cerquen allunyar-se a Sóller de qualsevol estridència. El trajecte no esdevé mai una sorpresa per aquests viatgers, acostumats a veure cada dia els mateixos racons. Per això Sóller, amat rere la darrera volta de la ruta, apareix després d'un camí que sembla més llarg.

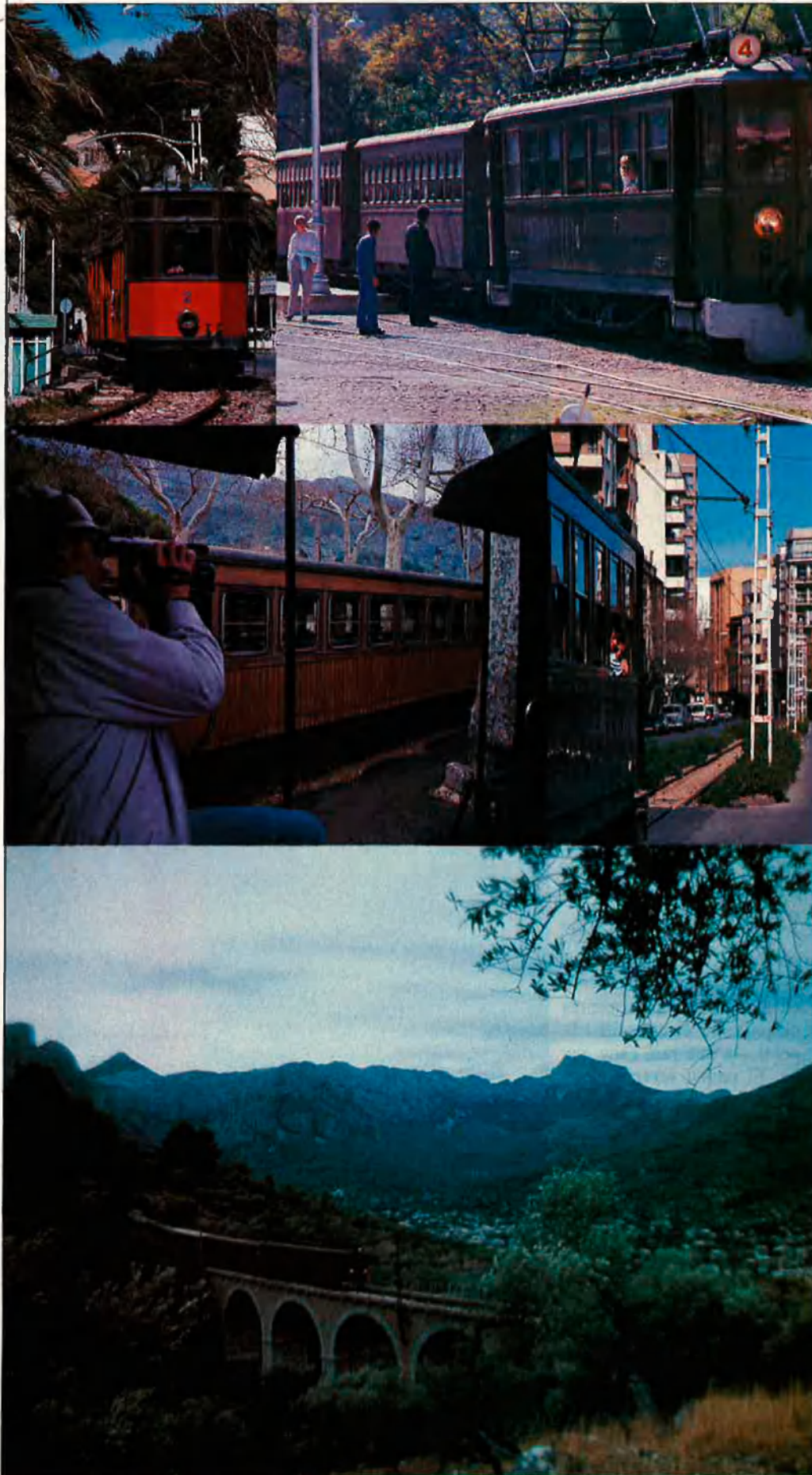
Fins fa alguns mesos, només hi havia dues opcions per arri-

bar a Sóller: la carretera, amb les voltes del coll que aïlla la vall del món exterior, o el tren. Ara, en canvi, tot just són iniciades les obres d'un túnel polèmic que comunicarà el poble amb Palma, deu minuts de cotxe permetran la comunicació de tots dos punts, i convertiran la vall en una zona envaïda. Per això, abans que comenci el desgavell, ens de-

cidim a fer el trajecte.

És dissabte, i no fa un dia clar. Les amenaces dels informes meteorològics, que anunciaven un canvi en la temperatura fins ara inusualment estiuenc, s'han complert. L'estació del tren, just al final d'Eusebi Estada, en el punt que serveix d'intersecció entre aquest carrer i les avingudes, un dels llocs més cèntrics del

nucli urbà, sembla –en un primer cop d'ull– un divertit anacronisme. Els vasons immòbils encara, els rails que volten l'edifici de l'estació, la finestreta on hem de fer cua, el rètol que anuncia les diverses possibilitats d'horaris, alguns bancs. Tot això en un entorn de semàfors i enrenou de frens que expliquen la pressa dels vianants. Després d'observar



els diferents vagons, n'escollim un que no és del tot ocupat.

Són les deu quaranta del matí i viatjam en el tren turístic, el que sol anar sempre de gom a gom, carregat de turistes i de màquines fotogràfiques. En un extrem seu una parella de joves que parlen sense aturar-se un instant. Duen roba lleugera, malgrat la temperatura, i tenen els cabells quasi blancs. Al meu davant, un viatger de mitjana edat llegeix el diari, més enllà un matrimoni s'afanya a preparar la seva càmera.

El tren parteix a poc a poc: durant alguns minuts recorren encara el centre, després els darrers carrers de la perifèria (zona de carrers amb edificis alts, sense cap plaça), llavors Son Sardina, la primera aturada. Més endavant ens detindren a Bunyola, un poble de cases de pedra. El camp és ample com el palmell d'una mà, i el copsam en la seva mesura justa. Arbres que no perdem de vista en molt de temps, fins que els deixam enrere després de tenir-los gairebé a frec de galta, muntanyes que tenen avui la tonalitat de la cendra.

Abans d'arribar a Sóller, hem de travessar dos túnels obscurs que travessen les penyes; quan ja podem veure el poble, estès en la vall, el tren es deté. Som al Mirador des Pujol d'en Banya, indret on ens aturam alguns minuts perquè tothom pugui fer la seva fotografia. Hem davallat també, i sentim que aquí l'aire és més fred, tan a prop de les cases que veim entre les muntanyes. Els estrangers s'esforcen a capturar la imatge del poble que volen endur-se'n lluny, i una dotzena de càmeres fan una fotografia rere l'altra. Segurament les imatges d'aquesta vall arribaran a molts altres indrets de la terra, i les formes que ara contemplam des d'un tren, multiplicades, seran per sempre de paper.

Maria de la Pau Janer