

Un símbol de Mallorca en perill

Una de les imatges
més típiques
de Mallorca,
el tren de Sóller,
està en crisi.
És molt més que
una foto de postal
o una empresa.
És un símbol
de l'illa,
el que està en perill.

Els primers dies del mes de juny esclatava una desagradable sorpresa a Mallorca. Els treballadors de l'empresa Ferrocarril de Sóller, SA, anunciaven una vaga intermitent i mobilitzacions, amb acampada inclosa, per denunciar públicament els acomiadaments que havia fet l'empresa concessionària del tren que uneix Palma i Sóller, i viceversa, i que ha esdevingut una de les *postals* més típiques de Mallorca. Una empresa que, al marge de la *postal*, té dues característiques que la fan única. D'una banda, que és un tren privat. De l'altra, que és un símbol que transcendeix de molt el seu caràcter empresarial.

Tornem a la crisi. Un sol dia de vaga dels treballadors deixà uns 2.700 turistes sense possibilitat de fer el viatge-passeig de quasi obligada assistència per a qualsevol visitant de l'illa. L'empresa reaccionà ràpidament. Anuncià la readmissió dels acomiadats i l'elaboració d'un pla de gestió de viabilitat que assegurés el manteniment dels llocs de feina. Així, el dia 11 de juny es desconvocaven les mobilitzacions i actes de força i la pau laboral tornava al tren de Sóller. Només havien passat dues setmanes des de l'inici del conflicte. Una aparent solució enormement ràpida. Per això mateix no són pocs els qui esperen amb temor què passarà la pròxima tardor i hivern. La por a un revifament del conflicte es detecta fàcilment. Sobretot perquè no es veu que el fons de la crisi es pugui superar tan fàcilment.

La crisi. Segons totes les informacions aparegudes, facilitades per l'empresa, la raó de la crisi és, si observem les fredes dades, evident: el 1999 el nombre de passatgers transportats va ser de més d'un milió cent mil. El 2000 baixà a un milió.

L'any passat es quedà en menys de nou-cents vuitanta mil. En dos anys una disminució de gairebé el 10%. Coincidint amb aquesta recessió de clientela, l'empresa havia fet importants compres de cotxes i locomotores. Ingressos decreixents i costos creixents. Ja se sap quin és el resultat d'una equació tan nefasta. Crisi. Així va ser com es desfermà el conflicte. Anunci de possible suspensió de pagaments, acomiadaments, mobilitzacions, etc.

Ara s'ha pactat un punt mort que ja es veurà com acaba. Gairebé tothom coincideix a afirmar que el tren és, ara, pràcticament en exclusiva turístic. Per tant està sotmès a les variabilitats de l'afluència de turistes. No sempre ha estat així. De fet, només ho és des del 1997. Efectivament, aquest any s'obre el Túnel de Sóller, el famós, el que dugué a l'escàndol polític que l'any 1995 significà la dimissió del president Gabriel Canellas i un procés judicial del qual va sortir absolt per prescripció. Aquell any el nombre de viatgers augmenta. Cert. Però potser el que augmenta són els turistes. No podem oblidar que el creixement turístic entre 1997 i 1999 va ser extraordinari. En canvi, és clar, tant per als sollerics que es desplaçaven diàriament a Palma amb el tren -anada i tornada-, així com per a les mercaderies que feien algun dels dos sentits del viatge, ara és més fàcil i ràpid travessar el túnel. Davant una caiguda de la clientela turística, el compte de resultats es ressent molt més que no abans. Els beneficis de l'empresa, que no havien parat d'augmentar, el 2000 baixen ostensiblement, i l'any 2001 es tanca amb pèrdues.

La incògnita, ara, és saber què es pot fer pel futur. Adequar horaris a la realitat de l'ús turístic, incrementar-los per atreure

més usuaris autòctons... o el que sigui. Però si no es capgira la situació, el tren de Sóller està en greu perill. I, com s'ha fet menció abans, no és una empresa simplement. Ni tal sols és una imatge turística. Per a qualsevol mallorquí, i òbviament per a tots els sollerics de manera intensíssima, el tren és un símbol.

Història i emblema. A les darreries del segle XIX Sóller era una pròspera ciutat, a la vall del mateix nom, al nord de l'illa, completament envoltada per muntanyes. L'únic camí de connexió amb Palma era el que transcorre, encara ara, per les incomptables voltes del coll de Sóller. El viatge diari el feien diligències que unien Sóller amb Palma. Un viatge en cada sentit. Entre 6 i 7 hores de trajecte sotmès a inclemències meteorològiques que el podien fer impossible (les pluges provocaven indefectiblement esllavissades que tallaven la carretera durant un o més dies). La capacitat era d'unes vint persones, i això carregant al màxim la diligència (normalment amb gent sobre el sostre). El transport de mercaderies havia d'invertir-hi més o menys el mateix temps. El resultat era que l'activa economia sollerica, connectada amb Barcelona, amb Marsella... necessitava millorar la connexió amb Palma. El 1896 un grup d'impetuosos empresaris sollerics encarreguen un estudi per avaluar la possibilitat de "canviar la tracció de sang que avui es fa servir, per una locomòbil de potent força i fàcil maneig que caldria de reportar indubtables i positives avantatges..." Aquesta era la gènesi del tren de Sóller. Nou anys després es constituïa l'empresa



La disminució del 10% en el nombre de viatgers ha conduït a la crisi. Una adequació d'horaris podria ser la via de sortida d'un problema que amenaça els treballadors i els sentiments.

El 1912, després de vint anys d'esforços, es va posar en marxa aquest ferrocarril

Ferrocarril Palma-Sóller, amb una tercera part de subscripció popular. El 1897, el cap del Govern central, Antoni Maura -mallorquí-, anuncià el permís per engegar una obra d'enginyeria com mai no havia vist Mallorca. El 1912, finalment,

es feia el viatge inaugural. Havien passat pràcticament vint anys des que un grup de quasi visionaris empresaris sollerics havien decidit emprendre seriosament aquella immensa obra. Es foradaren els túnels, es posaren els més de 30 km de via, i la iniciativa particular (en temps que la pública era més aviat minsa, quan existia) havia fet entrar Mallorca en el segle XX. Durant aquest segle el tren de Sóller ha estat, doncs, molt més que una empresa. Ha estat el símbol de la modernitat econòmica mallorquina. Un símbol que ara, als inicis del tercer mil·lenni i del segle XXI, afronta una crisi molt difícil.

Miquel Payeras

**Cines Babel
Cines Albatros**

Cines Babel

MIENTRAS HAYA HOMBRES

Dirigida per John McKay

Amb Andie MacDowell, Imelda Staunton, Anna Chancellor...

Si presentes aquesta butlleta tindràs el següent preu especial:

Si ets subscriptor d'EL TEMPS:
3,61€ tota la setmana.
(cal acompanyar justificant de pagament)

Si ets lector d'EL TEMPS:
3,61 € de dilluns a dijous

Vicente Sancho Tello, 10. VALÈNCIA

