

El tren de Sóller 1912-1987. Un tren con vocación turística.

Francisco Soriano Frade.

«Es tren de Sóller»

Es así como se le conoce en Mallorca desde su puesta en servicio el 16 de abril de 1912, porque es la ciudad de Sóller —sita en el Valle del mismo nombre de la Sierra Norte de la Isla y hasta ese día casi desconocida para los mallorquines—, la cabecera de la línea férrea que la une con Palma, y también, porque ese posesivo es fiel reflejo de la realidad; las acciones de la Sociedad constructora y explotadora de este ferrocarril pertenecen a los sollerícs (sollerenses), singularidad, por cierto, de la que siempre se han sentido muy orgullosos.

Conforme en su viaje inaugural se dirigía desde Palma hacia la Sierra de Alfabia ya no suscitó temeroso recelo entre los payeses que contemplaban su paso, tal como sucedió, casi cuarenta años antes, en 1875, cuando lo hizo por el centro de la Isla, entre Palma e Inca, el primer «ferro-carril d'es tren» (1) envuelto en densa humareda y con gran estrépito de hierros, sino al contrario, se le acogió con unánime satisfacción. Había llegado el momento, tan deseado por todos, de la auténtica integración del Valle de Sóller en el ambiente mallorquín, a falta únicamente de su presencia en el resto de la isla, pues con la recién inaugurada línea férrea se ponía fin al forzoso aislamiento de Sóller y los habitantes de su Valle (unos nueve mil en su conjunto), donde asimismo se encuentran la encantadora Villa de Fornalutx y los no menos atractivos caseríos de Biniaraitx y Binibassi.

Siglos de aislamiento

Este Valle estuvo prácticamente incomunicado con el resto de Mallorca a causa de su configuración geográfica, en cierto modo parecida a la de un gigantesco anfiteatro, abierto únicamente por donde linda con el Mediterráneo la angosta bocana de su puerto natural, cuya majestuosa belleza fue, desde siempre, contemplada casi en solitario por sus habitantes, los cuales, aun sintiéndose íntima y voluntariamente vinculados al entorno donde transcurría su existencia también estaban deseosos de familiarizarse con los para ellos desconocidos paisajes mallorquines, y al mismo tiempo, de entablar cordiales relaciones de vecindad con sus moradores.

Hasta mediados del siglo XIX ese extraordinario y privilegiado lugar sólo dispuso de un antiguo y pésimo camino —tan malo de transitar co-

(1) Popular y redundante expresión, no exenta de socarronería, con la que se le designó en Mallorca durante años.

mo de conservar— para comunicarse con Palma (Capital de la Isla y ciudad de importancia más cercana), obligado, en casi la mitad de sus seis leguas de recorrido, a remontar las empinadas laderas de la Sierra de Alfabiá por el sector más accesible y próximo a la vez del montañoso anfiteatro, hasta alcanzar la divisoria en el Coll de Sóller, para después, descender las igualmente peligrosas de la otra vertiente en demanda del llano y su destino.

Existía otra vía de salida por el mar cuya utilización estaba prácticamente descartada, aunque Sóller dispusiera de un abrigado puerto natural con fondo más que suficiente para grandes embarcaciones, debido al constante acoso y captura en muchas ocasiones de las naves mercantes por parte de los piratas norteafricanos. Estos, asegurada la impunidad de sus fechorías por la ágil y expeditiva rapidez con que actuaban sus veleros poderosamente armados, los dedicaron además, especialmente durante los siglos XVI y XVII, para llevar a cabo sangrientas y expoliadoras incursiones por las costas del Archipiélago Balear, en las que el Valle de Sóller, sin suficientes instalaciones defensivas en su puerto para evitarlas, sufrió dolorosas acometidas.

La habitual vida sedentaria de pasadas épocas y poco estimulantes perspectivas como hemos visto propiciaron una cierta inmovilización —aunque no resignada— de sus habitantes, pues no serían muchos los que por simple curiosidad se decidieran a traspasar sus límites (2), y menos aún, quienes lo hicieran para siempre; como en lógica contrapartida, tan sólo un corto número de otros pueblos mallorquines se decidirían a visitarlo, así que bien merece ser conocido, cómo sus sufridos moradores se empeñaron en vencer cuantos obstáculos se oponían a su propósito de conseguir un eficaz enlace con Palma. En la forma de hacerlo se condensa la voluntad decidida de todo un pueblo en pos del acercamiento a su desconocida Mallorca.

Aunque parezca un contrasentido, la primera vía de salida que se consolidó (con independencia del viejo camino ya existente), fue la que menos en consonancia estaba con la finalidad pretendida, como parece debía ser una buena comunicación por tierra, pero no es menos cierto, que, una vez puesta en servicio su inteligente utilización por los Solleños la convirtió en decisiva para el futuro de Sóller.

Los piratas antes mencionados mantuvieron su constante presión sobre las costas del Archipiélago hasta mediados del siglo XVIII. Es entonces, cuando la Marina Española descarta por inoperantes los intentos de combatirlos con naves de mayor porte, y encuentra en los jabeques, embarcaciones tan veloces, maniobreras y artilladas como las de sus oponentes, la fuerza naval más adecuada para enfrentarse a ellos. La implacable persecución a que fueron sometidos por estas sutiles unidades —cuyo mando le fue confiado al creador de tan eficaz arma de combate, el intrépido corsario mallorquín «Capitá Toni Barceló»— (3) los alejaron de las costas españolas, aunque mantuvieran su intermitente presencia en aguas cercanas a las nuestras hasta la colonización de Argelia por los franceses.

Pocos años después de la terminación de estas operaciones navales se da comienzo, a fines de ese mismo siglo, a la construcción de muelles en el pequeño puerto natural de Sóller, estableciéndose, desde que

(2) Estaban tan acostumbrado a las dimensiones de su Valle, que cuando en alguna ocasión llegaban hasta el Coll para contemplar desde allí y en días claros la Catedral de Palma (a unos 15 km), con la Isla de Cabrera recortada en el horizonte bastante más allá, invariablemente exclamaban:

«¡Jesús, que es de gran el mont!»
«¡Jesús, que grande es el mundol!»

(3) El Rey Carlos III distinguió sus extraordinarios servicios a la Marina Española con el nombramiento de Teniente General de la Armada.

a principios del siglo XIX se pudieron utilizar las nuevas instalaciones portuarias, un frecuente intercambio comercial con los puertos de la Península y de menor intensidad con los de la misma Isla de Mallorca, demasiado alejados estos últimos del de Sóller para arriesgarse a hacerlo en un mar frecuentemente alborotado, y carente, en su acantilada Costa Norte, de ocasionales refugios para embarcaciones de cierto tonelaje como son las mercantes.

Esta primera y, en cierto modo, arriesgada vía de comunicación con el exterior que se abre al fin para el Valle, es el medio del que se van a servir unos cuantos sollerics para salir en demanda de un mercado donde colocar la producción de agrios de sus huertos, al no poderlo establecer en la misma Mallorca por dificultades casi imposibles de salvar, y descartarse de antemano las inmediatas ciudades costeras de la Península por ser zona productora de esos mismos frutos.

Terminadas las guerras napoleónicas y sus importantes repercusiones es en los puertos del sur de Francia donde lo encuentran, y allí, al cabo del tiempo, acabará por imponerse la calidad del producto que ellos mismos negociaban. No mucho después, perfeccionado el ciclo comercializador con el transporte de los frutos en sus propios veleros, el ritmo de sus exportaciones se irá incrementando hasta alcanzar su época de mayor esplendor entre 1845 y 1864, año este último de su brusca interrupción, porque en su transcurso los naranjos de Sóller, y a continuación los limoneros, se vieron afectados por una asoladora plaga, provocando esta calamidad la radical suspensión de los envíos.

No se volvió a normalizar la producción en los huertos del Valle hasta muchos años más tarde, casi a finales del pasado siglo, pero no por ello se repatriaron los Sollericos establecidos por aquel entonces en el Mediodía francés. Al contrario, ante tal emergencia procedieron a sustituir los frutos procedentes de su Valle —ampliando incluso su variedad— por los de la Región Valenciana, en donde, desde hacía algún tiempo, ya venían actuando como activos corresponsales unos cuantos paisanos suyos.

Se consolidó de tal forma esta organización casi familiar hasta conseguir, gracias a su perseverante esfuerzo, una paulatina y segura expansión de la sólida estructura comercial creada por ellos desde el sur de Francia a las principales ciudades del mismo país, y más tarde, a las más importantes del centro de Europa.

Obtuvieron asimismo una posición destacada en diversas actividades comerciales, un buen número de entre los sollerics que emigraron a mediados del siglo XIX a las Antillas españolas y a determinadas naciones americanas.

Desde la apertura de su Puerto al tráfico marítimo Sóller se sirvió de esta vía para la importación de diversas materias primas, entre ellas el algodón (cultivo reciente y limitado en alguna zona de la Isla), con cuyo concurso adquirió rápido incremento una actividad ya tradicional en el Valle, la de los telares artesanos, obteniéndose a partir de entonces una estimable producción en tejidos de artesanía de esta fibra, de gran demanda en el mercado.

Se ven amenazados estos telares, ya en la segunda mitad del siglo XIX, por la competencia de modernas fábricas textiles recién insta-

ladas en el mismo término municipal (nada ajenas en su inspiración a las ideas innovadoras aportadas por los emigrantes sollerícs a su regreso al Valle), y aunque esta actividad industrial tenga a su favor, entre otros aciertos, el haber paliado en cierto modo el desempleo originado por la epidemia de los naranjos y contenido en buena medida la emigración de los sollerícs —provocada por los escasos recursos del Valle y alto índice de natalidad que los reducían aun más— también dieron lugar a graves tensiones mantenidas durante un tiempo, hasta que la franca aceptación en el mercado de sus diversificados géneros asegura el trabajo para todos.

Mientras tanto algo había mejorado la única vía de comunicación con Palma, pues con motivo de la visita de S. M. la Reina Isabel II a Sóller en 1860 se comenzó la nueva carretera, construida en gran parte sobre el trazado del antiguo camino. Las mejores condiciones en que quedó para su uso después de la reforma permitieron poner en servicio las Diligencias de viajeros, una gran novedad para Sóller pese al retraso con que se implantaban en este itinerario, (se venían utilizando en Mallorca desde hacía tiempo para unir a Palma con las ciudades y pueblos más importantes de la Isla).

Aun así, el uso por el sufrido pasajero de este «moderno» medio de transporte le valía, entre otras molestias, empezar la jornada del viaje con un considerable madrugón, pues el vehículo salía de Sóller antes del amanecer, a las cuatro de la mañana. A partir de ese momento eran cuatro horas, al menos, si no surgían imponderables (bastante frecuentes por la dureza del recorrido), las que necesitaba para rendir viaje, empleadas, gran parte de ellas, en el lento arrastre o contención del pesado carruaje por los animales de tiro, venciendo así, con parigual y penoso esfuerzo, más de sesenta revueltas en las encontradas pendientes de sus laderas.

De este ajeteo reponían fuerzas, con mayor motivo si parte de la subida al Coll la tuvo que hacer el viajero a pie para aliviar de peso al sobrecargado carricoche, o se acumulaban, cuando venían de Palma y antes de emprender la ascensión a la Sierra de Alfabiá, en Ca'n Penaso, Venta situada a mitad de camino y a la altura del km. 14, en donde, mientras tanto, se procedía a cambiar el tiro de mulas de la diligencia. El viaje de regreso desde Palma resultaba mucho más cómodo, al tener marcada la hora de su salida a las tres de la tarde (4).

Cuando sólo faltan veinticinco años para que termine el siglo se produce en Mallorca un importante acontecimiento; la inauguración en 1875 de la primera línea férrea que se tiende en la Isla, la de Palma de Inca. Fue tan grande su éxito que en las siguientes décadas se le añaden diversos ramales o construyen nuevas líneas, fundiéndose al final en una sola compañía, la de los Ferrocarriles de Mallorca, las dos que contendieron en la ampliación de esta moderna red de comunicaciones, con la cual se llegó a cubrir, bien directamente o por enlace con otros medios de transporte, unos dos tercios de la superficie insular.

Tan insospechado despliegue ferroviario se pudo acometer gracias al apoyo de los municipios y habitantes del extenso llano en la Isla (con casi el 80% de su población), y a una favorable circunstancia geográfica; la topografía del terreno, dado que en la construcción de casi todas estas líneas férreas no se tuvieron que salvar grandes desniveles.

(4) A fines de la pasada centuria se termina la construcción de otra carretera, la que une Valledmosa con Sóller pasando por Deyá. Su mayor longitud desde Palma, y también peligroso trazado en algunos tramos, no resuelve el deseado y rápido enlace, aunque los desniveles a salvar no sean tan pronunciados.

En los primeros años del siglo XX se hace más vivo el contraste entre el fácil discurrir de los modernos y rápidos medios de transporte por casi toda Mallorca y el fracaso a que se ven sucesivamente abocados los intentos de dotar al Valle de Sóller de una eficaz vía de comunicación con Palma, capaz de solucionar de una vez para siempre los numerosos problemas que plantea la carretera de la Sierra de Alfabia, casi imposible de transitar en época de lluvias, porque al convertirse en torrenteras erosionaban con intensidad su pavimento (5).

Construcción del tren

Los habitantes del Valle contemplan, con lógica preocupación conforme pasa el tiempo y ante su impotencia para resolverlos, como se convertían en insalvables los obstáculos con que tropezaban una y otra vez en su porfiado empeño, lo cual les lleva a una conclusión práctica, debían abandonar los sistemas ya conocidos —o aquellos por conocer con tan mal resultado en sus pruebas— porque sólo el ferrocarril reunía y garantizaba al máximo los requisitos exigidos por ellos en orden a seguridad, rapidez y comodidad en el transporte (6).

Decidida su preferencia por el ferrocarril, su preocupación se acrecienta al comparar el costo de las líneas férreas recién construidas en Mallorca con el presumiblemente mucho más elevado a que ascendería la suya, conociendo lo abrupto del terreno por donde debía discurrir en casi la mitad de su recorrido; incidencia muy importante, pero más aun, si a esta circunstancia se le une que el tren será utilizado casi en exclusiva por los residentes en el Valle, y en consecuencia, sostenido sólo por ellos. Por si estos argumentos no fueran suficientes, su certero enfoque de la cuestión les llevaba a un razonamiento irrefutable; el muy elevado costo de su construcción tendría que correr íntegramente a sus expensas al no existir la posibilidad de prolongar la línea del ferrocarril más allá de los límites del Valle.

Poco después el Ayuntamiento de Sóller, plenamente identificado con el sentir y las preocupaciones de su vecindario de quien fue en todo momento cualificado consejero y eficaz gestor, al ver que en la recién aprobada Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1904 no se incluía al Ferrocarril de Sóller, solicitó del Ministerio de Fomento se le diera de alta en dicho plan, petición inmediatamente respaldada por todas las entidades y corporaciones de Mallorca, con cuyo apoyo se aprobó su inclusión dentro del mismo año.

Se pudo dar entonces un paso definitivo. Tal fue, la designación de una Comisión Gestora presidida por Don Guillermo Colom a la que correspondió encargar la redacción de un anteproyecto y, basándose en sus conclusiones, el estudio de su financiación (7).

Don Pedro Garau Cañellas fue el ingeniero escogido para realizar el anteproyecto (acertado y preciso en sus conclusiones aunque sólo empleó un mes en su difícil y arriesgado cometido), de suma importancia para esclarecer todos los detalles relacionados con su construcción y posterior explotación, y además, porque los 3.149.517 de pesetas en que se calculaba el costo de las diversas obras e instalaciones, sirvieron a la Comisión Gestora, a la par que preparaban los

(5) Bien merece una cita el proyecto, en 1899, de establecer una línea regular de automóviles con Palma, de la que hubo de desistir por las pronunciadas pendientes, estado de la carretera y continuas averías mecánicas de los automóviles.

(6) Entre tantas ideas fracasadas, surgió la del ferrocarril directo con Palma en casa del Notario Don Pedro Alcover, con quien habitualmente se reunían Don Jerónimo Estades y Don Jaime Torrens.

(7) Es de justicia mencionar, por lo que tuvo de decisiva, la aportación por el Presidente de la Comisión Gestora Don Guillermo Colom, y a cuenta de futuras acciones, de quince mil duros para los primeros gastos, como lo fue el encargo del proyecto.

Estatutos de la Sociedad, de cifra base para determinar el capital de la Sociedad, el número de las acciones y el valor asignado a cada una de ellas.

Lo elevado del presupuesto (sólo se incrementará en 46.000 pesetas al redactar el proyecto definitivo), se justificaba por el Sr. Garau ante la importancia de las obras a realizar en el recorrido: catorce túneles con una longitud total de casi 5 km; seis puentes, desmontes, muros de contención, terraplenes, etc., necesarias, gran parte de ellas, para que el tren pudiera ir ascendiendo desde la cota 45 (estación de Sóller) a la cota 210 en la Sierra de Alfabia (8), punto de entrada al túnel más largo (2.856 mts.), hasta el cual llegaba la vía mediante un trazado de complicadas curvas en zig-zag. A la salida del túnel antes citado, ya en la vertiente de Palma, el acondicionamiento de su infraestructura ofrecía parecidas dificultades a salvar (túneles, desmontes, terraplenes, etc.), dificultades que desaparecían en cuanto se avistaba la estación de Buñola. A partir de este punto, la vía discurría en suave declive por el llano hasta su entrada en la estación de Palma.

La formación rocosa de la Sierra de Alfabia repercutía ostensiblemente en el encarecimiento de la obra.

El 30 de julio de 1905 se celebra en Sóller una trascendental asamblea, en la que después de aprobar el trabajo realizado por la Comisión Gestora, se adopta, por unanimidad, el acuerdo de constituir la Sociedad Constructora y explotadora del Ferrocarril Palma-Sóller, fijando su capital social en 3.500.000 pesetas, distribuido en 7.000 acciones de 500 ptas., cada una (9).

En la misma Asamblea, en medio del asombro general, se suscribieron 2.781 acciones, y pocos días después queda cubierta en su totalidad.

El 5 de noviembre de ese año se convoca a los suscriptores de las acciones para discutir los estatutos de la Sociedad, firmándose la escritura pública de constitución de la misma por todos los asistentes (es curiosa coincidencia la de esta fecha, posterior en un sólo mes, a la del 5 de octubre de 1905, día de la primera reunión en Palma del Fomento del Turismo en Mallorca, y a su vez, con la del 6 de octubre del mismo año, fecha en que se firma por el Rey D. Afonso XIII el Real Decreto creando la Comisión Nacional de Fomento, primer Organismo Turístico Oficial en España).

¿Cómo pudo producirse tan importante y trascendente acontecimiento en un pequeño Valle de Mallorca, aislado a su vez en la Isla de la que forma parte?

En Mallorca, los habitantes del llano tenían en aquella época un conocimiento bastante completo de la Isla con exclusión de la zona más abrupta de la Sierra Norte, en parte de la cual se encuentra precisamente el Valle de Sóller, pero en conjunto y a pesar de esta carencia, mucho mayor, por supuesto, del que los residentes en este último lugar tenían de la geografía isleña.

En cambio, los sollerics habían conseguido, con independencia de la corriente emigratoria de otras comarcas de Mallorca a determinadas colonias españolas o naciones americanas, en la que ellos tam-

(8) Poco más de 5 km tiene este tramo del ferrocarril.

(9) Los presupuestos consultados para su comparación con el del tran de Sóller corresponden a dos líneas férreas de similar longitud a la prevista para este último, construidas ambas en Mallorca antes de fin de siglo; valorándose, uno en escudos mallorquines, y el otro en reales. En los dos casos, su equivalencia en pesetas no llega ni a la mitad del calculado para el ferrocarril de Sóller.

bién participaron con intensidad, una destacada presencia y posición comercial en la nación europea más cercana a su ciudad natal, a la que volvían un cierto número de ellos, después de pasar muchos años de duro trabajo, bien en Francia o en América, a disfrutar de un desahogado retiro.

No ha de extrañar, por tanto, se instalasen en Sóller modernas fábricas textiles, e incluso, avanzadas industrias antes que en otros lugares de la Isla y de la misma capital, impulsadas en su mayoría por esas personas deseosas de contribuir al progreso de su pequeña ciudad. En consecuencia, llegado el momento de dar solución al eterno problema de la comunicación del Valle de Sóller con Palma, obsesiva idea que recibieron de sus padres y que querían dejar resuelta a sus hijos, no podían negar su generosa contribución al proyecto elegido.

En efecto, su ayuda fue considerable, y como tal, decisiva para realizarlo, pero asimismo ha de resaltarse una más que estimable aportación, la de cientos de sollerícs animados del mismo propósito (entre los casi ochocientos accionistas del ferrocarril), a quienes sus recursos sólo permitieron suscribir unas pocas acciones, y en alto número una sola. Para valorar como se merece este rasgo ha de tenerse en cuenta, que esta compra supuso para casi todos ellos la completa inversión de sus ahorros o el sacrificio de parte de sus ingresos a la economía familiar, ya de por sí no muy desahogada (10).

Es en las dotes personales y relevantes cualidades que poseen los sollerícs, tales como honradez, laboriosidad, hombría de bien, espíritu de sacrificio, austeridad, perseverancia, ponderación y sobriedad (virtudes y características propias también de todos los mallorquines), donde encontramos la respuesta inmediata y positiva de los habitantes del Valle a la realización de un proyecto común, ajustado en cada familia a la medida de sus posibilidades.

Constituida legalmente la Sociedad del Ferrocarril Palma Sóller (con motivo del inesperado fallecimiento del Señor Colom en abril de 1907 se elige para ocupar la Presidencia a D. Jerónimo Estades), en junio de 1907 se da comienzo a las obras por el tramo más difícil, la perforación del gran túnel de 2.856 m. de longitud —emprendida al mismo tiempo por los dos extremos— que debía atravesar la Sierra de Alfabia, lenta en su ejecución por los limitados medios técnicos de que se disponía a principios de siglo.

Mientras las obras la construcción del ferrocarril seguían su curso, en la segunda mitad de 1908 se debieron introducir algunos cambios respecto del inicial planteamiento de su tramitación administrativa, porque la concesión, en virtud de la cual se estaba construyendo la línea férrea, fue otorgada en su día ajustándose al proyecto presentado por la Sociedad del Ferrocarril Palma Sóller para cubrir la distancia de los 27.264 metros existentes entre las estaciones de las dos ciudades, mientras que en la recién aprobada Ley de F.F.C.C. secundarios del 26 de marzo de 1908 (11) se incluía, en el plan de F.F.C.C. secundarios, acogido a su Capítulo II y publicado como apéndice de la Ley, la línea de Palma al Puerto de Sóller con una longitud aproximada entre estos dos puntos de 36 km.

A poco de promulgarse esta Ley la Sociedad procede a cambiar su antiguo nombre de Ferrocarril Palma a Sóller por el de Ferrocarril de

(10) Entre los suscriptores de una sola acción hubo quienes la fueron pagando en plazos de cincuenta pesetas, facilidad concedida por la Sociedad para fomentar la participación popular.

(11) Más bien conocida en los medios ferroviarios como Ley de Garantía de intereses; pues fueron 119 los F.F.C.C. secundarios que pudieron acogerse a lo dispuesto en el Capítulo II de la Ley así titulado. De los F.F.C.C. sin garantía de interés (Capítulo III de la Ley), no figuraba plan alguno en el apéndice, y el relativo a los F.F.C.C. estratégicos (Capítulo IV), respondía a otros condicionamientos.

Sóller (el mismo que ha venido ostentando desde entonces), a petición de los accionistas, en su inmensa mayoría habitantes del Valle, y es ya de la nueva Sociedad la que solicita la concesión del tramo de línea férrea complementaria, el destinado a unir la estación de Sóller con el Puerto del mismo nombre (a 4.868 metros de distancia), si bien el medio de transporte a emplear en este trayecto sería un tranvía eléctrico. Así se cumplía lo dispuesto por la Ley de F.F.C.C. secundarios de 1908 en cuanto a longitud y puntos de partida y llegada de la línea férrea.

Se interesó asimismo de la Superioridad la aprobación de varias modificaciones a introducir en el trazado de la línea con Palma. Estas dos importantes obras y sus accesorias obligaron a modificar el primitivo presupuesto para ajustarlo a un mayor desembolso del previsto.

Cuando al terminarse las obras se hizo el balance definitivo, pudo comprobarse, que la cantidad invertida realmente en infraestructura, construcción, instalaciones y material móvil del ferrocarril y tranvía ascendió a 5.500.000 pesetas (12), financiándose su importe de la siguiente forma: en acciones 3.500.000 pesetas, y en obligaciones hipotecarias, amortizables en ochenta años, 2.050.000 pesetas.

En los casi cinco años empleados en su construcción destacan tres relevantes fechas.

La primera fue la del 23 de agosto de 1910, día en que por Doña Constanza Gamazo, esposa de Don Antonio Maura (insigne estadista mallorquín y gran impulsor del ferrocarril de Sóller) se explosionaron a distancia los últimos veinte barrenos, venciendo así, con la completa perforación del gran túnel de casi 3 km de longitud, el principal obstáculo de la obra (13).

La segunda corresponde al 25 de julio de 1911, porque en ese día, terminada la colocación de traviesas y carriles hasta la salida norte del gran túnel, la pequeña máquina del contratista Sr. Bovio, llamada «María Luisa», arrastra un improvisado tren con invitados y lo lleva al límite mismo de los últimos carriles —ya en el Valle de Sóller— desde donde anuncia su presencia en dicho lugar con prolongados silbidos, oídos en Sóller con tanta emoción como alegría.

La tercera se produce el 7 de octubre de 1911, fecha del primer recorrido del tren entre Palma y Sóller, llevado a cabo en un convoy formado por la «María Luisa» y un coche salón prestado por los F.F.C.C. de Mallorca, en el cual viajaron el Sr. Maura y otras personalidades.

A partir de ese momento, se dedican todos los esfuerzos a un fin de diversos cometidos, actividades y funciones, como los de terminar el montaje de la tercera y última locomotora construida por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, en tanto van llegando a Palma los coches de viajeros procedentes de Carde y Escoriaza de Zaragoza y circulan los primeros trenes de mercancías transportando material ferroviario, se verifica en toda la línea el complejo sistema de señalizaciones, completan su capacitación profesional los maquinistas y demás técnicos del ferrocarril, se hacen las pruebas oficiales, y se perfilan, ultimándolos, muchos pequeños detalles en toda la línea.

(12) Oficialmente unos mil cien millones de pesetas actuales, si bien hoy, con esta suma, no se podría realizar una obra de tal envergadura.

(13) Impresionante obra de ingeniería la de este túnel, porque en contra de la creencia general no atraviesa una masa compacta de roca, dado que en grandes tramos el túnel se afianza con sillares de piedra caliza, y en otros muchos con bóvedas de ladrillo.

El 7 de abril de 1912, sólo nueve días antes de la inauguración, se suspende definitivamente el servicio de las diligencias, transporte público que sirvió, a pesar de sus muchas imperfecciones e incomodidades, para enlazar con regularidad durante cincuenta años y en fechas y horarios previamente establecidos a Sóller con Palma. Su desaparición podría haber creado un grave problema con quienes las atendían, pero con justo criterio que enaltece a los directivos del ferrocarril todos los que en ellas trabajaban pasaron a prestar sus servicios en el tren de Sóller.

Al fin llega el 16 de abril de 1912, día de la solemne inauguración, y a la hora indicada, las tres y cinco minutos de la tarde, sale solemnemente de la Estación de Palma el tren oficial, compuesto por las locomotoras «Sóller» y «Palma» y todos los coches de viajeros, en los que difícilmente tienen cabida tantas y tan distinguidas personas, autoridades, representaciones oficiales e invitados (la relación de asistentes ocupó páginas enteras de los diarios), pero, como no podía por menos de suceder, todos soportan con talante festivo las transitorias incomodidades.

Una pequeña muchedumbre se congregó para aplaudirlo cuando emprendía su marcha, unidos a los palmesanos las muchas personas venidas expresamente desde los pueblos de la Isla para asistir al acontecimiento, hasta desbordar la capacidad de la estación y espacios inmediatos donde se había concentrado, pese a la persistente lluvia, que afortunadamente cesó antes de llegar el tren a la Sierra.

Entre arcos de triunfo y calles adornadas, tanto en Palma como en los pueblos del obligado recorrido, discurrió el entusiasmo popular, en paulatino incremento conforme el tren avanzaba en dirección a Buñola, porque en todos los cruces de caminos se encontraban nutridos grupos de personas para presenciar el paso del tren inaugural. Los vecindarios de Son Sardina primero y de Buñola después, acudieron con sus autoridades a las respectivas estaciones para darle la bienvenida, y la ansiada llegada a su destino, la estación de Sóller, fue en verdad apoteósica, porque todos los habitantes del Valle saludaban alborozados a «su» ferrocarril, con tanta emoción, que las lágrimas corrieron por muchos rostros.

No se limitó la bendición del Obispo de Mallorca —presenciada como los demás actos oficiales desde lugar preferente por los accionistas del ferrocarril —a las unidades del tren y demás elementos auxiliares para su funcionamiento. Al dirigir sus sentidas palabras a los allí congregados dio gracias al Altísimo, porque este medio de transporte serviría para unir a los moradores del Valle de Sóller con los de las demás comarcas de la Isla, hermanando a todos en su común amor a Mallorca.

Una vez inaugurado el Tren de Sóller se intensificó el trabajo para terminar cuanto antes la línea del tranvía destinada a unir la Estación de Sóller con su puerto, pues así se urgía por los habitantes del Valle para disponer de un rápido y cómodo medio de enlace entre ambos núcleos de población, y porque se necesitaba también para transportar en vagones de carga hasta Sóller las mercancías llegadas por barco, y en sentido inverso las destinadas a salir por esta vía marítima, lógica y beneficiosa consecuencia de estar integrada la línea del tranvía en una concesión ferroviaria.

Resultó de gran novedad en toda la Isla se hiciera este enlace por tranvía eléctrico, convirtiéndose, con motivo de su inauguración el 11 de octubre de 1912, en el primero de estas características que circuló por Mallorca.

La estación de Sóller merece párrafo aparte, porque se vino a construir justo al lado del lugar donde pararon durante medio siglo las diligencias. Estas, siguiendo una inveterada costumbre, lo hacían en las poblaciones donde rendían viaje, en la mejor Posada de la localidad, en cuyo edificio, aparte de las habitaciones para huéspedes, existían cuadras destinadas a los tiros de mulas al servicio de la diligencia y también para las caballerías propiedad de los clientes.

Ocupaba esta Posada una antigua casona, construida en 1606 y en piedra labrada como todas las de Sóller, a cuyas dependencias se accedía por un hermoso y cumplido arco de medio punto.

Desaparecida la Posada, al ser adquirido este y otros edificios y solares por el Ferrocarril de Sóller para disponer en ellos con holgura la terminal de la línea férrea con Palma, sus directivos decidieron transformar en Hotel la parte no utilizada como estación, pero conservando la fachada y parte de la estructura del edificio de la antigua Posada. Al terminarse en 1921 las obras para convertirlo en hospedaje, lo cedieron en arrendamiento a Don Vicente Sastre Martí con el nombre de Hotel Ferrocarril (14).

Sirvió el espacioso zaguán de su entrada como vestíbulo de la estación y del propio Hotel, y desde allí se hizo arrancar un amplio tramo de escalera que conducía al andén propiamente dicho, situado en un nivel superior.

Electrificación y Turismo

Aunque la explotación del tren de Sóller discurriera por cauces satisfactorios, tanto por la regularidad y eficacia con que prestaba sus servicios como por el constante aumento del número de viajeros y volumen de mercancías facturadas —cuyo transporte exigió en muchas ocasiones trenes de esa sola composición— sus directivos no dejaban perder las ocasiones que se presentaban para mejorarlo.

Así sucedió cuando por Don Jerónimo Estades, su Director Gerente, presentó al Ministerio de Fomento el proyecto de electrificación del tren redactado por el Ingeniero Don Juan Frontera, al considerar este sistema de tracción muy beneficioso para un ferrocarril de las características del de Sóller y favorables las circunstancias de todo orden que concurrían en su trámite y para su posterior realización.

Aprobada la electrificación del Ferrocarril por la Administración Central el 5 de julio de 1926, la Sociedad solicitó un crédito de 2.209.000 pesetas para realizar las obras, crédito que le fue concedido, con cuya ayuda y sin interrumpir el servicio se llevó a buen término el tendido de la línea aérea y las importantes instalaciones complementarias, imprescindibles para su funcionamiento.

No pudo ser más beneficiosa para el tren de Sóller la repercusión

(14) Se dio de baja este Hotel en 1976.

práctica del nuevo sistema de tracción (inaugurado con rotundo éxito el 14 de julio de 1929), pues si por una parte acortó en más de diez minutos la duración del viaje entre Sóller y Palma, eliminando definitivamente el riesgo de incendio que suponía la tracción a vapor al discurrir el tren entre importantes masas forestales de la Sierra de Alfàbia, por otra, al suprimir el carbón como combustible, el viaje se hizo más grato para sus usuarios.

Continúa en este año de 1929 (el mismo de la inauguración del Hotel Formentor) el desplazamiento hacia las costas mediterráneas del turismo selectivo de entreguerras, cuya presencia se deja sentir ya en Mallorca pese a haberse iniciado pocos años antes, y aunque la estadística de los visitantes a la Isla casi se podría hacer con los nombres y apellidos —extranjeros en su inmensa mayoría— de los turistas, éstos acuden en número suficiente para justificar la construcción de los primeros hoteles (pequeños por regla general), dedicados a su alojamiento, con instalaciones más ajustadas a sus exigencias.

Los que de entre ellos se quedan en Palma aprovechan sus largas permanencias —de meses en muchos casos— para conocer sin prisas los lugares más atractivos de Mallorca, entre los cuales se encuentra Sóller, cuya visita cobra más aliciente si el viaje se hace en tren eléctrico.

El Ferrocarril de Sóller colabora a este alborear turístico del Valle con otra aportación muy efectiva, como fue la de promocionar en el puerto un tipo de empresa cuya ausencia se dejaba sentir. Ya vimos, como se condicionó en su día la construcción de la línea férrea Palma-Sóller a que esta continuara desde la estación de Sóller hasta el Puerto, y aunque el medio de transporte a utilizar en este tramo fuera un tranvía eléctrico no por ello dejaba de ser una concesión ferroviaria, circunstancia por la cual, donde terminaba su recorrido en el puerto se edificó una pequeña estación. Sin embargo, debieron pasar quince años hasta que se viera lo desproporcionado de una estación ferroviaria para una línea de tranvías, pese a que oficialmente fuera la terminal de la línea férrea procedente de Palma.

El arriendo de este edificio a Don Vicente Sastre Martí, el mismo experimentado profesional del Hotel Ferrocarril, para dedicarlo a Restaurante fue una decisión muy acertada del Ferrocarril de Sóller, porque a partir de la inauguración de este establecimiento el 5 de mayo de 1929, los visitantes contaron con un incentivo más durante las pocas horas de su estancia en el pintoresco puerto. Hoy en día continúa abierto al público, pero ya es otro Don Vicente Sastre, nieto del anterior, quien acertadamente lo dirige.

Veinte años más tarde, poco después de terminada la segunda guerra mundial, se reanuda, en corto número al principio, la llegada de turistas a Mallorca, y como un símbolo es a Sóller, por cierto, a donde desde Francia y a pasar sus vacaciones vienen en verano las primeras «Hirondelles» (Golondrinas), denominación adoptada por una Agencia de Viajes Belga amparadora de los primeros grupos de turistas de habla francesa, a los que aloja incluso en casas particulares a falta de hospedajes suficientes. Estos grupos aumentarán cada verano el número de sus componentes porque en Sóller se sienten

bien acogidos por afinidades fáciles de comprender, máxime cuando algunos de los que llegan lo hacen por motivaciones familiares (descendientes franceses de los comerciantes sollerics).

Años difíciles para el tren

El espectacular desarrollo industrial y turístico que pocos años después apoyarán con entusiasmo los españoles, hace que el número de visitantes y el de Hoteles para alojarlos aumente sin cesar en las principales zonas turísticas de nuestra patria, lo cual se manifiesta ostensiblemente, entre otros signos externos del bienestar adquirido, en la masiva matriculación de automóviles por los particulares. Las Baleares van, proporcionalmente, gracias a la preferencia de que son objeto por parte del turismo extranjero, en cabeza de esa motorización nacional, hecho destacable en Mallorca, en este caso porque afecta muy directamente al tren de Sóller, pues son un cierto número de activos automovilistas de la Isla, y también de Sóller, quienes interesan la desaparición del tren eléctrico, a fin de convertir el túnel largo del ferrocarril, después de ampliado, en paso para la carretera, reforma que acortaría en varios kilómetros la distancia entre Sóller y Palma, y casi en media hora el tiempo para recorrerla.

Los directivos del tren pudieron comprobar en esos mismos años, como iba disminuyendo, a un ritmo constante y progresivo el número de viajeros del ferrocarril, reducción debida en parte al auge turístico del Puerto de Sóller, pues en él han encontrado su empleo en los numerosos alojamientos y empresas afines muchos vecinos del Valle, desvaneciéndose por la misma causa y casi por completo, la figura de aquellas personas que necesitaban trasladarse a Palma para trabajar, pero sobre todo, porque gracias a la elevación del nivel de vida, los muy frecuentes desplazamientos personales entre Sóller y Palma se hacen por los sollerics o palmesanos en sus coches particulares o en autobús, transporte este último del que se valen también las muy concurridas excursiones o circuitos turísticos que pasan diariamente por el Valle.

La carretera de la Sierra de Alfabia absorbe este tráfico en ambos sentidos, pero a pesar de haber sido muy mejorada en su firme y ampliada considerablemente la anchura en muchos de sus tramos y también en el radio de sus curvas, no pudo prescindir de una sola de las sesenta revueltas, siempre penosas de pasar para el viajero.

El transporte de mercancías por el ferrocarril se vio afectado asimismo pocos años más tarde, por un acelerado y dramático descenso en su facturación ante la implacable competencia que le hacían los camiones. Por eso, cuando la Dirección del tren de Sóller decidió suspender este servicio en 1968 nadie quedó sorprendido por esta medida.

La situación es grave, y trasciende por la polémica que se entabla entre los defensores del tren, respaldados, con independencia de los sollerics que abogan por su continuidad, por sectores relevantes de Mallorca y altas esferas oficiales, y los partidarios de su desaparición, infatigables en la insistencia de su campaña porque parecen contar

con una importante baza a su favor, el continuo descenso en el número de personas que se sirven del tren como medio de transporte entre Sóller y Palma.

Esta implacable acometida contra el Ferrocarril pone a prueba el temple de sus directivos, y aunque logren pasar con dignidad y apos-tura los tensos y delicados momentos vividos entonces, no por ello dejan de reconocer la grave situación en que se encuentra su explotación comercial, si bien confían en poderla remontar cuando se presente una coyuntura favorable, que siempre se apoyaría en el sólido prestigio del ferrocarril y su indudable atractivo.

Ante las agobiantes perspectivas que dominan la tensa situación salta, de forma inesperada y como un destello de esperanza, un resonante clamor epistolar (15), medio del que se sirvieron personas de todas las nacionalidades para manifestar sus simpatías hacia el tren de Sóller.

Impresiona saber cómo muchísimos turistas, usuarios en su día y a lo largo de los años del entrañable ferrocarril, guardaron de él en su corazón el más bello recuerdo, y en cuanto tuvieron noticia de que un grave peligro amenazaba su existencia acudieron en su ayuda sin que nadie se lo pidiera y de la única forma que podía hacerlo, expresando en una carta su interés por el pequeño tren de Sóller, porque la imagen que de él se habían forjado no les defraudó cuando lo conocieron, y sobre todo, recordaban haber contemplado durante su recorrido, admirándola, una de las más bellas obras del Creador.

¡Tenían razón!, Mallorca no puede prescindir de su tren eléctrico, porque sólo desde sus ventanillas cobran vida un sin fin de matices y detalles del Valle de Sóller, condenados en el futuro a no ser contemplados por millones de potenciales viajeros en cuanto el tren dejara de rodar por las laderas de la Sierra de Alfabia.

Impresiones de un turista

¿Qué veían en el tren de Sóller y su recorrido los turistas? Para saberlo, lo mejor será que uno de ellos, cuyo nombre y nacionalidad no hacen al caso, cuente sus impresiones, tal como se expresó recientemente ante un grupo de amigos.

«Recuerdo que un compatriota alojado en el mismo Hotel de Palma fue a Sóller en autobús agradándole mucho la excursión, pero el regreso por la montaña no le resultó cómodo debido a las muchas curvas, así que pregunté en recepción por otro procedimiento para ir y me dieron un folleto del tren.

Escogí uno señalado como turista a hora muy cómoda de la mañana, y un poco antes de su salida me dirigí a la Plaza de España donde me encontré con dos estaciones de ferrocarril. No dudé mucho para saber cual era la mía porque un letrado me lo aclaró, y después de comprar mi ticket entré en una estación diminuta y encantadora con una sólo vía en su andén (la verdad es que no quedaba espacio para otra), donde ya estaba formado el tren en que iba a viajar.

Tuve suerte al conseguir asiento en un coche salón muy conforta-

(15) Ascendió a un considerable número el de las cartas recibidas con este motivo en Sóller, Palma y Madrid.

ble con pequeñas butacas y sofás, apto para la tertulia y el comentario de no ser tan corto el viaje y de tanto interés estar atento a lo que desde él se veía, como pude comprobar al terminarlo.

A la hora en punto sale el Tren de la estación para entrar inmediatamente en una larga calle de la misma Palma, por donde avanza muy despacio entre numerosos automóviles que la recorren con menos parsimonia, y para mayor complicación en direcciones contrarias, una a cada lado de la vía.

Si me dicen que va una persona delante avisando de su inmediata llegada con una trompeta, como cuentan de los primeros tiempos del ferrocarril, me lo creo.

Después de más de un kilómetro por calles sale a una campiña esplendorosa, para avanzar ya con decisión por un soleado y apacible llano con fondo de una lejana cordillera, entre pequeños árboles que me dicen son almendros, hasta poco antes de llegar a una estación, porque entonces comienzan a aparecer retorcidos olivos, fuertes encinas y frondosos algarrobos, cuya identificación me facilita el atento revisor.

Tras una breve parada en la estación de Buñola el tren reemprende su marcha sin casi dar tiempo para ver el pueblo, tendido graciosamente en la ladera de una montaña, pues rápidamente entramos en un túnel y a continuación en otros, el último de ellos muy largo.

A la salida, ya en la otra vertiente de la Cordillera, todo cambia, se vislumbran entre túnel y túnel densas arboledas y grandes rocas, hasta que de pronto y sin saber por qué, pues no se distingue estación ni pueblo, el tren se para. No sé quien avisó, pero todos bajamos. Entonces me doy cuenta del insólito y extraordinario lugar donde se había detenido. En el fondo del amplísimo Valle que coronan altas montañas se veía una ciudad, al parecer Sóller. El paisaje resultaba grandioso y todos lo contemplábamos absortos y enmudecidos, hasta que se quebró el silencio por el repiqueteo de las máquinas fotográficas y el susurro de los tomavistas.

Ahora comprendía el por qué del tren especial para turistas. El largo andén donde se detuvo es un mirador, con un nombre extraño que apunté, "Pujol d'en Banyà", y fue construido hace pocos años.

Desde este punto, el tren desciende rápidamente por las escarpadas laderas, disminuyen los túneles compensados con la aparición de puentes, y en constante mutación de perspectivas se puede apreciar al fin, casi por completo, el anfiteatro de grandes montañas e impresionante hermosura y abajo, la ciudad de Sóller, tan pronto contemplaba desde el vagón por las ventanillas de un lado como las del otro, según se lo va imponiendo en su marcha el trazado de la vía.

Llegado el tren de Sóller, desde el andén desciendo por una ancha escalera hasta el espacioso patio que sirve de vestíbulo a la estación, y por un gran portón salgo a una pequeña y acogedora plaza, pero al volverme no veo la estación, sino un hermoso y antiguo edificio de piedra que encaja perfectamente con su entorno.

No en balde se hizo a principios del siglo XVII, según oigo decir a un guía a su grupo de turistas. Estuvo muy acertada la Compañía del Ferrocarril al conservar este edificio como parte de la estación.

No salgo de un asombro para entrar en otro, pues allí mismo está parado un tranvía eléctrico al que van unidos dos remolques de estampa veraniega, cada uno con su estribo corrido por donde se accede a los asientos. Me acomodo en uno de los remolques, porque, según me aconsejan, viajar en el tranvía es el complemento de la excursión.

Enseguida se pone en marcha, y conforme atraviesa calles y plazas, afortunadamente muy despacio, observo el encanto que se desprende del armonioso conjunto de la población, fácil de apreciar a simple vista, y la que después recorreré con más detenimiento.

Al poco tiempo, las casas pierden su aire ciudadano al contar con pequeños huertos, hasta que, más adelante, los huertos se hacen más grandes y en ellos florecen hermosos y perfumados naranjos (prontamente identificados por mí sin ayuda ajena). Mientras sigue su alegre marcha es escoltado durante un buen trecho por un pequeño torrente de claras aguas que discurre paralelo a la vía del tranvía, convertido éste en observatorio rodante y desde el cual se divisa la majestuosa Cordillera que domina a Sóller en todo su contorno.

De improviso se nos aparece el mar, casi un lago, porque se encuentra literalmente aprisionado en un círculo casi perfecto, pues sólo se distingue una estrecha salida por donde se comunica con el mar abierto.

Sigue el tranvía bordeando parte de la playa que lo rodea, enmarcada por numerosos Hoteles, hasta terminar su recorrido en un restaurante inmediato al pequeño puerto. Después de entretenerme un rato viendo las barcas de pesca, subo por callejuelas hasta la parte más alta de su caserío, y allí, mi vista se siente atraída por las altas montañas que al adentrarse forman el Valle de Sóller componiendo un impresionante contraste de volúmenes y cambiantes tonalidades para, acto seguido, conforme la voy descendiendo lentamente, me pueda recrear contemplando al detalle la perfecta concha de su puerto natural, antesala para el mar libre, al que sólo con volverme veo en su inmensidad».

Valoración turística del tren

Impresiones como la transcrita en el capítulo anterior tan variadas en sus apreciaciones como las vividas en su momento por tantos miles de turistas, viajeros en su día a lo largo de los años en el tren de Sóller, pudieron servir de inspiración a muchas de las cartas escritas en momentos de grave peligro para él.

Coincidían en la nostalgia del recuerdo, la preocupación por las dificultades presentes, pero confiaban en un rápido aumento en el número de sus pasajeros para su definitiva superación.

Este último deseo no tardó muchos años en cumplirse porque las Agencias de Viajes, convencidas al fin del gran aliciente que suponía

para los turistas el recorrido ferroviario, concertaron con el tren de Sóller su utilización por grupos, admitiendo la posibilidad de formar trenes especiales para su transporte si la demanda así lo interesaba.

No ha de sorprender, por tanto, que el tren de Sóller contribuyera a destacar aún más el interés de su viaje con el acondicionamiento en 1977 de un mirador en el paraje conocido por «Pujol d'en Banyà», consistente en un largo andén sólo accesible desde la línea férrea y en el que tienen parada obligada los trenes de composición turística.

Desde 1973, año de la firma del convenio con las Agencias, la demanda de estos viajes colectivos e incluso de turistas directos, continuó en constante ascenso, afianzándose así la recuperación de viajeros iniciada algún tiempo atrás en menor escala, hasta el extremo de aumentar su número en tal proporción durante los últimos años, que los viajeros «turistas» del tren de Sóller llegaron a representar en 1986 el 80% de sus usuarios.

Cuando los sollerics de principios del siglo decidieron la construcción del ferrocarril al considerarlo como el único sistema seguro rápido y cómodo para comunicarse con Palma, nunca se les hubiera pasado por la imaginación que este medio de transporte pasaría a ser mayoritariamente utilizado, mucho antes de que terminara el siglo, por personas ajenas al Valle, e incluso a la misma Isla, pero se sentirían plenamente satisfechos al conocer las causas de tan profundo cambio, pues gracias a su previsión pudieron conocer su querido Valle personas de todas las razas y naciones.

Desde el mismo día de su puesta en servicio en 1912 destaca con inusitado vigor una desconocida faceta del tren, la de su atractivo turístico, pues era de ver como los numerosos invitados a su viaje inaugural se agolpaban entusiasmados en las ventanillas de los vagones para admirar la constante sucesión de impresionantes paisajes, exaltación compartida por las muchas personas que en él viajaron los siguientes días.

Aunque la palabra turismo no fuera de frecuente uso en la España de aquella época, si se conocía su significado de viajar por placer, aplicado más bien a largos desplazamientos, pero también hay excepciones a la norma general, pues no por el poco tiempo que tarda el tren de Sóller en hacer su recorrido es menor el deleite que su contemplación proporciona al viajero.

La fuerte atracción ejercida por el tren entre quienes lo utilizaban fue correspondida por este con el despertar de su vocación turística, entendida, como el deseo de hacer partícipes de tan bellas como inéditas perspectivas al mayor número de personas, deseo cumplido con creces en sus primeros tiempos, al transportar a los muchos mallorquines y peninsulares residentes en la Isla, ansiosos de conocer el mítico Valle de Sóller, recién descubierto para ellos. Después, en el tren ya electrificado empezaron a llegar turistas, no demasiados al principio, pero conforme pasaban los años se convirtieron en muchos más al adquirir justa fama su recorrido más allá de nuestras fronteras.

En los directivos del tren de Sóller prendió también el interés turístico, pues no en balde a su espíritu abierto y emprendedor se

debía haber terminado con la incomunicación del Valle, pero también estaban deseosos de darlo a conocer al mayor número de personas. Quizá por eso se observe una intencionalidad turística, más o menos acentuada, en las medidas que fueron implantando. Así sucedió cuando acondicionan en el mismo edificio de la estación de Sóller el Hotel Ferrocarril, único alojamiento de categoría ofrecido a los visitantes del Valle, hasta que, bastantes años después, se levanta el primer hotel turístico en el puerto.

Turístico cien por cien fue el arrendamiento de la estación del tranvía en el Puerto de Sóller para dedicarla a restaurante, y aunque para la electrificación del tren no primaron otras razones que las de perfeccionar la técnica de su funcionamiento, los viajeros se beneficiaron sobre manera con el nuevo sistema de tracción, no sólo porque empleaba menos tiempo en hacer su recorrido sino porque la comodidad y limpieza se identificaron con el tren de Sóller, ya que hasta entonces, con las máquinas de vapor, el paso de los numerosos y largos túneles resultaba en extremo penoso y molesto a quienes del tren se servían para entrar o salir del Valle.

El importantísimo papel desempeñado por el tren de Sóller en el desarrollo turístico del Puerto es el lógico resultado de su perseverante labor, pues durante más de cincuenta años dio a conocer el Valle de Sóller a turistas, agentes de viajes y periodistas de todas las naciones, sin contar las personalidades del mundo entero que mostraron interés por visitarlo, celebrándose en sus Hoteles —por su colaboración en muchos casos— congresos y reuniones, algunas de las cuales con pequeño número de participantes y de carácter internacional tuvieron por marco el de sus acogedores vagones.

A la larga, sin que mediara deliberado propósito, comprobó la eficacia de su intensa labor promocionadora en favor del Turismo, pues a turistas de todas las naciones que lo escogieron para conocer Sóller y su Valle debe el haber superado la crisis más grave en su explotación comercial.

Queda por considerar una importante faceta de su buen hacer, la que asumió al convertirse en el tren de la esperanza para el Valle de Sóller desde el mismo momento de su puesta en servicio en 1912.

Hasta entonces, los enfermos y accidentados en su contorno eran asistidos por competentes y abnegados médicos en él residenciados, los cuales, ante la imposibilidad de solventar con sus limitados medios cualquier imprevista y grave complicación, accidentados de importancia, intervenciones quirúrgicas, tratamientos especiales, etc. disponían en estos casos el inmediato traslado del paciente a Palma, viaje que se hacía en diligencia, coche y hasta en carro, aunque solía suceder, con más frecuencia de la deseada, se llegara demasiado tarde por la lentitud de las caballerías o que el enfermo no pudiese soportar las duras condiciones del medio empleado para su transporte.

La rapidez y comodidad del viaje en tren hizo cambiar tan sombrías perspectivas para pacientes y familiares, pero sin que se reflejara en estadística alguna este humanitario tráfico al ser la mayoría de estos enfermos viajeros como los demás, pues sólo en ocasiones

extremas la presencia de una camilla en el tren delataba la condición del transportado y su extrema gravedad.

Es más, dice mucho en favor del tren de Sóller, que cuando la urgencia del tratamiento lo hacía necesario se preparaba inmediatamente un tren especial por intempestiva que fuese la hora, tanto del día como de la noche.

Si bien estos servicios extraordinarios de carácter asistencial dejaron de prestarse en cuanto los automóviles se hicieron más rápidos que el ferrocarril, sorprenderá saber, que a avanzadas horas de una noche del mes de enero de 1987, ¡sí, de este mismo año!, el tren de Sóller hizo el último traslado de un enfermo muy grave en tren especial, al estar cerradas todas las carreteras de acceso al Valle por un temporal de nieve.

Setenta y cinco años de continuo rodar del tren entre Sóller y Palma suponen millones de kilómetros recorridos, y también suman millones los viajeros transportados en sus vagones. Años, kilómetros y viajeros que pasaron ya, pero sin que en todo ese tiempo y distancia cubierta tuviera el tren un accidente grave. Gracias a Dios y a quienes de él se cuidan pudo suceder así.

A la sola convocatoria de su proyecto de construcción, recién comenzado el siglo, respondieron los sollerícs con un sí rotundo para llevarlo a la práctica, convirtiendo al tren en símbolo de unidad para quienes vivían en el Valle, y aunque el paso de los años le hiciese perder el protagonismo de ser el único medio de transporte rápido, seguro y cómodo para comunicarse con Palma, nuevamente sirvió de adelantado, para en el momento oportuno inspirar otro camino a emprender, el del Turismo, empresa en la que asimismo recibió el asentimiento de los sollerícs y a la que desde entonces dedicaban en el Valle su principal esfuerzo.

Evocación final

No tuvo otro propósito lo anteriormente escrito que el de evocar el Valle de Sóller, centrando este recuerdo en el tren que lo sacó de su aislamiento, y en donde se recogen, con más o menos fortuna pero siempre con la mejor intención, unas cuantas de entre las muchas incidencias que en torno a él se sucedieron.

Los acontecimientos reflejados en sus páginas y otros muchos que no nos fue dado a conocer forman parte ya de la Historia de Sóller, pero entre ellos, algunos se han hecho merecedores de una especial predilección por parte de sus habitantes, porque en su momento fueron decisivos para el Valle y para quienes en él vivieron y viven ahora.

Por muchos que sean los años transcurridos desde que se produjeron, los sollerícs conservarán en el fondo de su corazón un emocionado recuerdo de las generaciones que les precedieron y pasaron toda su existencia en el Valle soñando con un camino que les permitiera encontrarse, más que con unos vecinos con sus hermanos, los mallorquines; y también, de aquellos otros que cultivaron con amor sus naranjos y limoneros, cuyos frutos salieron a vender por tierras

extranjeras, entregando después lo mejor de sus cosechas para que se construyera el tren; y de la misma forma, de quienes partieron hacia las otras Españas de más allá del Atlántico, desde donde ayudaron con su esfuerzo a convertir en realidad el tren por ellos deseado, aunque el disfrutarlo será una ilusión no por todos conseguida; y de los muchos consagrados de por vida a su trabajo en el Valle, ahorradores de céntimos porque sus ingresos no daban para más, hasta el día en que paisanos suyos, serios, honrados y con conocimiento, dijeron era necesaria la ayuda de todos para construir un ferrocarril que les uniera a Palma, y así con toda la Isla, y ese ahorro dio para comprar una acción.

Pero al mismo tiempo, les traerá un aroma de nostalgia lo que tantas veces oyeron contar, el día de la mayor fiesta de todos los tiempos en Sóller, cuando sus antepasados lloraron de alegría a la llegada del primer tren desde Palma, llenándoles de asombro y deseo de aventura, como siempre que lo oían, el interés que se despertó entonces entre los sollerics por conocer poco a poco la otra Mallorca, tan bella, haciéndose lenguas a su regreso del cariño que ponían al recibirles, pues eran acogidos como si de familia se tratara, al igual que hicieron ellos con cuantos vinieron de toda la Isla para conocer el Valle.

No puede haber mejor final que la expresión de un sincero agradecimiento. El que se merecen aquellos que entregaron y siguen dando al tren su entera vida de trabajo, olvidándose del descanso cuando su Valle les necesita.

Y ahora, para el mallorquín tren de Sóller, con el afecto a que se ha hecho acreedor en su setenta y cinco aniversario.

¡MOLTS D'ANYS!