

Divulgació

Vies de comunicació(VII): El tren, un projecte de futur

En els articles anteriors hem vist tot el procés que s'hagué de fer perquè el ferrocarril de Sóller fos una realitat. El que crec que no som conscients és de com això ha marcat el nostre poble. Per començar, inicià un canvi important a la fisonomia de Sóller. Per un costat implicà la construcció de punts tan emblemàtics com són els Cinc Ponts. També inicià el canvi del centre de Sóller, tapant el 1912 la part del torrent major d'Es Castellet, i el 1913 des de la farmàcia Torrens fins al mercat. I per últim marcà la fisonomia del Port realitzant el mur del través, donant peu al que ara és el passeig marítim.

També revolucionà el transport a Sóller. És vera que en aquell moment ja s'havia fet el Coll de Sóller, i per tant ja es podia anar amb carruatge fins a Palma. Però el tren implicà que amb un sol comboi hi podien anar 168 persones i transportar 21 tones de mercaderies, el mateix que 14 diligències i 42 carros, fent el recorregut amb tan sols una hora, 4 vegades menys del que es tardava fins al moment.

Aquest fet marcà el desenvolupament de



Sóller. Facilità l'evolució de les fàbriques tèxtils i l'agricultura, donant l'alternativa de treure els seus productes o per mar a través de les companyies locals que operaven des del Port de Sóller, o per terra cap a Palma. També posà ja en aquell temps Sóller com a parada obligatòria de tots els turistes que passaven per Mallorca, evidentment també atrets per les descripcions que feia en les seves obres Santiago Rusiñol. De fet, de 1929 data la primera guia turística de Sóller titulada "Guía turística-descriptiva de la Ciudad de Sóller".

A més, el 1925, el Ferrocarril de Sóller va ser admès al nou règim ferroviari, per electrificar tot el recorregut. I ja que hi eren, aprofitaren l'obra per fer que un mateix comboi pogués transitar directament des del Port fins a Palma, tornant a la possibilitat d'implantar el vaixell ràpid Barcelona-Port de Sóller. Encara que l'enginyer hagués valorat que el tràfic de mercaderies entre aquests dos punts seria escàs, la realitat va ser diferent. Record com el meu padrí em contava que durant l'època d'hortalissa hi havia uns vagons aturats al encreuament del

"Camp de sa mar" on tots els pagesos carregaven directament les seves mercaderies per dur-les directament cap a Palma.

L'obra d'electrificació es va inaugurar el 14 de juliol de 1929, però per problemes tècnics hagueren de continuar amb la màquina de vapor fins a l'octubre. A més amb l'electrificació es va ampliar la potència de les màquines, que passaren de dur combois de 80 tones a combois de 120 tm. Tot i el canvi, el tren elèctric va circular sobre les vies de 22 kg del projecte inicial durant molts d'anys, encara que per decisió del senyor Jeroni Estades, es va procedir a la substitució d'aquestes vies més lleugeres per les de 36 kg, més resistents, especialment en el vessant de Sóller i en particular en les corbes.

Però tots aquests temps de bonança es varen veure truncats per l'inici de la Guerra Civil Espanyola, seguida per la Segona Guerra Mundial, posant a la companyia Ferrocarril de Sóller en el moment més crític de la seva història. L'únic que els va permetre mantenir-se durant aquesta època fou la instal·lació de la base naval d'aprovisionament al Port, que ajudà a suportar el descens de transport de mercaderies, i en el moment de la Guerra Civil on les fàbriques tèxtils de Catalunya quedaven al costat republicà, les fàbriques solleriques aprofitaren per produir més roba per cobrir el subministre.

A més, els materials i les instal·lacions ja estaven tornant velles i o s'havien de renovar o pujaven molt les despeses de conservació. Per poder donar solució al problema, després de la guerra es tornà a mirar cap al turisme, aprofitant per oferir altres excursions com el servei d'autocar de Sóller a Deià, que ja s'havia ofert els anys de la guerra pels deianencs, o l'oferta d'anar cap a Sóller amb tren i tornar a Palma amb autocar per Valldemossa. Però el 1950 se'ls obligà a aturar aquest servei de bus per entrar en conflicte amb altres concessions de transport, que es va solucionar senzillament arrendant un bus d'una altra companyia que sí tenia concessió.

Des del 1950 la situació estava començant a canviar, hi tornava a haver més turistes, i a partir de 1955 començà a ser un tren com el que coneixem avui, gràcies als ingressos del boom turístic, només truncant-se amb la crisi dels setanta, on degut a la crisi general i l'augment dels costos, la companyia tornà a passar per un mal moment. Però una altra vegada gràcies al turisme, es pogué arreglar la situació, donant lloc a la companyia que tots coneixem.

Aquests articles han estat escrits basant-se amb els llibres "El Ferrocarril a Mallorca. La via del progrés" i l'article de les setèimes jornades d'estudis locals "Prehistòria del ferrocarril de Sóller" de N. Cañellas, i "El ferrocarril de Sóller (1912-2012)" de P. Fullana, R. Puigserver, A. Vives i A. Miró. També agrair a Josep Sunyer i Francesc Pastor les seves interessants aportacions.

Andreu Oliver



Parlem de cuina

Rèquiem per les abelles (22 d'agost de 2009)

Fa unes setmanes vaig tractar el tema dels aliments transgènics, un tema prou delicat alhora que molt desconegut per la immensa majoria de gent. Doncs la publicació d'aquest article (Setmanari Sóller 1 d'agost 2009), va fer recordar a Joan Bisbal Coll (reconegut apicultor sollerique) un antic article sobre els transgènics i les abelles, i en conseqüència, amb la mel que ens agrada tant.

En Joan Bisbal m'ha fet arribar aquest article i amb una bona xerrada, mentre me dona a tastar un poc de la seva mel, l'hem estat comentant una bona estona a casa seva. L'article en qüestió fou publicat l'hivern de 2007 en el número 88 de la revista gallega "Abelleira" de l'associació gallega d'apicultura i signat pel francès Dominique Guillet. En les més de 40 pàgines, l'article va desgranant la problemàtica del despoblament de les abelles, de fet, indica que cada any uns 600.000 ruscus queden buits a tota Espanya, sense motius aparents... o si?

Aquesta problemàtica afecta a quasi tota Europa. Al Regne Unit, aquest fet es denomina "síndrome de María Celeste" (en record al vaixell del mateix nom que va desaparèixer misteriosament amb tota la tripulació l'any 1872).

El resultat d'aquesta pèrdua de població d'abelles és fàcil d'esbrinar: menys abelles, menys flors, menys pol·linització, menys mel. Heu vist les escenes finals de la pel·lícula "Bee Movie", de la Dreamworks? Doncs més o menys això.

Que ens preocupem per les abelles pot parèixer una cosa trivial, però no ho és tant si tenim en compte dades com aquestes: s'estima que les espècies de plantes alimentàries pol·linitzades directa i exclusivament per les abelles són unes noranta; sols als EUA (on la despoblació d'abelles és més marcada) aquests cultius estan valorats en 14 mil milions de dòlars. Per tal d'evitar això, a l'any 2007 es varen importar massivament colònies d'abelles d'Austràlia, però això va generar un nou problema de competència que causà grans estralls a les collites de poma (un 90% pol·linitzades per abelles); ja que les abelles australianes desplaçaven les autòctones i a sobre no podien pol·linitzar les plantes americanes, ja que eren desconegudes per elles. Un problema afegit a l'inicial. El principal focus d'aquest problema són els cultius transgènics, que amb el seu ús generalitzat de llavors modificades genèticament i tractades amb pesticides afecten directament a papallones, coleòpters (escarabats) i les abelles. En el cas de les abelles, la presència d'insecticida al pol·len fa pensar que aquests insectes poden sofrir lesions cerebrals, que afecten als sentit de l'orientació i que impossibiliten la tornada al rusc.

Aquí ens tornam a topar amb els "transgènics": un cercle viciós en el que per a poder obtenir bones collites es modifiquen genèticament les plantes, que afecten a les



plantes "no modificades" eliminant-les, ja que unes sobreviuen més que les altres; i alhora modifiquen hàbits i comportaments que fins ara eren "naturals" en els insectes. I un cop acabada la collita, la gent del camp està obligada a eliminar les plantes transgèniques per a que les multinacionals (Monsanto, n'és una) els tornin vendre noves llavors modificades genèticament... i tornam a començar... si tens diners, ja que a zones rurals pobres no es poden permetre el luxe de cultivar "llavors resistents" i han de cultivar les "naturals", però no els queda terra "sana" per a fer-ho, ja que els cultius transgènics contaminen la terra de tal manera que sols hi creixen les plantes seleccionades de forma genètica. Com he dit abans: un cercle sense sortida. Com bé diu un dels titulars de l'article, podem resumir aquest problema amb la següent qüestió: la mel, nèctar del Déus... o còctel d'antibiòtics, acaricides i pol·len transgènic? Crec que no fa falta comentari algun.

Totes les civilitzacions han considerat a l'abella com un animal sagrat: les fletxes d'Eros són considerades abelles; l'Artemisa d'Efeso tenia un rusc al seu peu; els Maies consideraven les abelles com una emanació de la llum solar, i tenien la seva divinitat abella: Ah-Muzen-Cab, i fins hi tot Napoleó va fer bordar abelles al seu mantell el dia de la coronació.

Antigament, al País Basc, les abelles eren considerades com un membre més de la família, fins hi tots se'ls hi contaven els problemes familiars, perquè es creia que si no es sentien de la família abandonarien el rusc i hauria mal sort per a la família. De fet, per tot el nord d'Espanya està molt estès el simbolisme de les abelles amb la mort i la resurrecció.

En poques paraules: si no hi ha abelles, no hi ha fruits... ni mel (clar i concís). Que podem fer? Doncs pens que poc, sentim-nos un poc culpables de tenir el sistema de vida que tenim, conèixer el que passa al món però mirar cap a l'altre costat i ésser feliços fins que ja no ens ho deixin ésser més... o no?

Ho deix a la vostra elecció, mentre vaig a prendre una cullerada de mel per a suavitzar un poc el tema.

En memòria de Joan Bisbal Coll - Gener de 2017.

Juan A. Fernández

