



La locomotora de Brown Boveri perteneciente a Ferrocarril de Sóller, íntegra e intacta, en noviembre del año pasado. MAJORNOLU/FOTOTRENES.COM

# Reducen a chatarra un ferrocarril histórico construido en 1928

► Ferrocarril de Sóller desarma y vende como morralla un modelo de Brown Boveri, una máquina de la que solo quedan seis ejemplares en el mundo ► Pagaron unos 10.000 euros por las 25 toneladas de metal, aunque los expertos valoran la pieza en 100.000 euros, como mínimo ► El presidente del tren de Sóller: “Estábamos cansados de ver ese trasto tirado en un solar”

AITOR F. VALLESPÍR PALMA/SÓLLER

■ Un ejemplar del patrimonio ferroviario español, reducido a chatarra. Así ha acabado la histórica locomotora Brown Boveri, construida en 1928 y que pertenecía a la empresa privada Ferrocarril de Sóller.

Los responsables de la compañía dieron la orden de desmontar la máquina la semana pasada para venderla al chatarrero que pagara mejor el kilo de metal. La empresa ingresó aproximadamente 10.000 euros por las 25 toneladas que pesaba.

El presidente de Ferrocarril de Sóller, Óscar Mayol, aseguró a DIARIO de MALLORCA que tomó la decisión porque el Brown Boveri “no servía para nada”. “Sí, lo hemos vendido por chatarra porque es chatarra. Nunca ha circulado por Mallorca”, apuntó el directivo con rotundidad, que justificó la orden de desarmarlo porque estaban “cansados de ver ese trasto tirado en un solar”.

De “ese trasto” –como dice Mayol–, quedaban siete unidades en el mundo. Ese modelo de Brown Boveri, también conocido como *Cocodrilo* por la forma del morro de la locomotora, fue construido expresamente para Ferrocarriles Vascongados en 1928 y solo se hicieron diez unidades. Tres fueron desmontados en la época y la que hasta ahora permanecía en un solar de es Pla de sa Coma (Bunyola) es la cuarta que desaparece.

Las otras seis son piezas de museo, tal y como indica el experto en trenes, Juanjo Olaizola. En el Museo Vasco del Ferrocarril, que hasta hace poco dirigía Olaizola, tienen tres de los seis modelos que aún quedan en pie. Allí su valor de inventario es de 100.000 euros. “Y es un valor a la baja”, asegura Olaizola, ya que en el mercado se podría pagar más por esta “locomotora que a nivel europeo tiene mucho pedigree”.

En cambio, Ferrocarril de Sóller ha optado por venderlo a peso a cambio de 10.000 euros, un hecho que Olaizola califica de “chocante” y de “error”, ya que la Brown Boveri es parte del “patrimonio ferroviario español”. “Si preguntas a cualquier experto cuál es la locomotora eléctrica de vía estrecha más representativa, todos te dirán la Brown Boveri”, recalcó el exdirector de museo.

El presidente de la Fundación para la Preservación del Patrimonio Ferroviario de Balears, Guillem Febrer, afirma que la noticia les ha cogido por sorpresa y arguye que “a nivel ético, es reprochable” que lo manden desmontar, pero, “a nivel jurídico, no se puede hacer nada”, porque era una propiedad privada que no estaba catalogada como de interés público o cultural.

Óscar Mayol se defiende afirmando que “no valía la pena convertirla en una pieza de museo”, porque nunca había circulado por Mallorca. Un dato que el experto Juanjo Olaizola entiende, ya que no formaba parte de la tradición ferroviaria isleña. Pero el vasco comenta que “si se hubiese sabido que la locomotora estaba en liza y que se quería deshacer de ella, seguro que le hubiese salido muchas novias”.

Nadie sabía que la intención de Ferrocarril de Sóller era desguazar la histórica máquina. ¿Por qué no la ofreció el gerente Mayol a otros coleccionistas o museos? “Porque nadie me dijo que la quisiera. En diez años no hemos recibido ni una sola petición”, dice el empresario. Entonces, ¿la gente sabía que estaba disponible? “No”, reconoce Mayol, quien indica que solo se enteraron “tres o cuatro chatarreros” a quienes pidió presupuesto antes de venderla al mejor postor.

“Si hubiéramos podido hacer algo, habríamos impedido que la malvendieran. Es irresponsable



JAVIER/FOTOTRENES.COM

## Los restos Solo quedan dos planchas de metal tiradas en el suelo

► El chatarrero se llevó las 25 toneladas de metal y dejó únicamente dos planchas del armazón tiradas en el suelo. Son el testimonio de la locomotora histórica que hasta ahora había en es Pla de sa Coma (Bunyola). De los diez únicos modelos que se construyeron en 1928, este era el séptimo ejemplar que quedaba en pie. Ahora solo quedan seis. Los otros están repartidos por el mundo: tres están en el Museo Vasco del Ferrocarril, otro está expuesto en Valencia, un quinto pertenece a una colección particular de Zaragoza y el último está en un museo de Suiza, donde fue creado el Brown Boveri.

**El tren Brown Boveri era una propiedad privada que no estaba catalogada como bien de interés público o cultural**

**Antes de llegar a Mallorca, perteneció a un museo vasco. Lo intercambiaron por un tranvía bilbaíno que había aquí**

destruir patrimonio ferroviario”, apunta la actual responsable de la Fundación del Museo Vasco del Ferrocarril, Maitane Ostolaza.

**Intercambio con Bilbao**

El gran interés que despierta el Brown Boveri en Euskadi se debe a que, antes de llegar a Mallorca, la unidad perteneció a la citada

galería. En el 2000, Ferrocarril de Sóller y el Museo Vasco intercambiaron dos máquinas. A los noroñes les interesaba una locomotora que había circulado por las calles de Bilbao hasta 1955 y que luego compraron los *sollerics* para hacer de tranvía. Y a la empresa mallorquina le interesaba el Brown Boveri, el *Cocodrilo*, porque quería ampliar su gama de trenes clásicos para ofrecer más variedad a los turistas.

La iniciativa de la permuta partió del entonces presidente de Ferrocarril de Sóller, Rafael Sierra, tal y como narra Juanjo Olaizola, que fue la otra parte implicada en el intercambio.

Tras llegar a Mallorca, la compañía mallorquina invirtió en el Brown Boveri para hacerlo circu-

lar. Le cambió las ruedas para adaptarlas al ancho de vía de Sóller, más estrecho que el de la empresa pública Feve (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha). También se sustituyeron componentes eléctricos para adaptarlos a las catenarias *solleriques*.

Al final tanto esfuerzo cayó en saco roto. Un cambio en la directiva de Ferrocarril de Sóller paralizó los trabajos, ya que la máquina no se adaptaba al nuevo patrón por el que querían apostar en la empresa: vehículos de madera, todos con un diseño casi idéntico.

Desde entonces permaneció apostada en el apeadero des Pas de sa Coma, a la intemperie y vallada, hasta que la semana pasada decidieran desmontarla y convertirla en chatarra.