

clamfer

Club Amici della Ferrovia
Napoli

Programma anno sociale 2010 – 2011

Riunione del 2 Aprile 2011
Socio : Antonio Bertagnin

“ proiezione video ”

**Binari isolati : le ferrovie di Palma di Maiorca
- *Ferrocarril de Sòller* -**



L'isola di Maiorca

L'isola di Maiorca appartiene, insieme alle isole di Minorca, Ibiza e Formentera, all'arcipelago delle Baleari, in Spagna. Maiorca è l'isola principale e il suo capoluogo è la città di Palma da quando, nel 1983, l'arcipelago ha ottenuto l'autonomia amministrativa.

Maiorca, come d'altra parte tutte le isole dell'arcipelago, è una delle mete turistiche più frequentate del Mediterraneo in particolar modo per le sue spiagge .

Il sistema ferroviario di Palma di Maiorca

L'isola di Palma di Maiorca è dotata di un ottimo sistema di trasporto pubblico integrato tra bus e ferrovie gestito dalla società governativa T.I.B. – Trasporti Isole Baleari. Dalla stazione sotterranea di “Palma Intermodal” si dipartono due linee a carattere suburbano ed una a carattere metropolitano per un complessivo di 77 km di rete .



Le due linee suburbane, verso Sa Pobla e Manacor, sono esercitate con 50 convogli a trazione diesel, a scartamento metrico, costruiti dalla spagnola C.A.F. mentre la linea metropolitana è elettrificata a doppio binario, scartamento metrico ed è lunga 7.2 km ed è stata aperta all'esercizio nel 2008. La metropolitana collega la città di Palma con il nuovo complesso Universitario delle Isole Baleari – U.I.B. – situato nella periferia a Nord della città.



La ferrovia di Sòller

La ferrovia Palma – Sòller, insieme alla tranvia Sòller – Port de Sòller , è oggi un linea prettamente a vocazione turistica e conta in un anno ben un milione di passeggeri.



La ferrovia di Sòller presenta un tracciato lungo circa 27,00 km. e, nel tratto compreso tra le stazioni di Bunyola e di Sòller, le caratteristiche tecniche sono quelle tipiche di una ferrovia di montagna .

Per raggiungere Sòller e superare la catena montuosa denominata “Serra de Tramuntana”, ad una quota di circa 200 mt. sul livello del mare, nella galleria di valico lunga 2.876 mt. , il tracciato della ferrovia, in 7.00 km. , si snoda in un susseguirsi di curve, ponti, viadotti e gallerie, con pendenze fino al 23 per mille. Lo scartamento adottato fu quello di 914 mm. pari ad una jard inglese.



Nei primi anni del Novecento l'economia della cittadina di Sòller era basata principalmente sulla coltivazione delle arance che venivano esportate via mare anche in Francia. All'epoca anche il trasferimento degli agrumi da Sòller verso la città di Palma avveniva via mare imbarcando i prodotti agricoli nel porto di Sòller. Ciò era molto più conveniente che affrontare il viaggio lunga la strada per Palma che consentiva di valicare la catena montuosa della Serra de Tramontana in corrispondenza del “Coll de Sòller”. Il viaggio, effettuato su carri o carrozze trainate da cavalli, necessitava di molte ore di percorrenza. L'idea di realizzare una ferrovia fu di un cittadino ed imprenditore di Sòller , tale Jeronimo Estades che nel 1893 commissionò lo studio di un tracciato tra Sòller e Plama via Valldemossa e Deyà richedendone la concessione per la costruzione e gestione della ferrovia. Tuttavia questo progetto fu respinto per l'alto costo economico . Anni dopo, nel 1903, l'industriale D. Juan Morell fece predisporre dall'Ing. Pedro Garau il progetto di quella che poi diventerà la Ferrovia Palma-Sòller .Il progetto fu presentato nel Comune di Sòller il 15 Novembre 1094 ricevendo il sostegno economico di tutta la popolazione che acquistò le quote azionarie della società concessionaria . I lavori della ferrovia cominciarono il 3 Giugno del 1097 e la linea fu realizzata partendo sia da Sòller che da Palma. Il 30 Settembre del 1911 la piccola locomotiva a vapore “Maria Luisa” giunse a Sòller con un primo treno cantiere mentre il 7 Ottobre trainò il treno con le autorità per un primo viaggio di prova . L'inaugurazione ufficiale della ferrovia avvenne il 16 Aprile del 1912 il giorno dopo l'affondamento, nel suo viaggio inaugurale del Titanic .



Per i primi anni di esercizio la trazione fu affidata a quattro locomotive a vapore costruite a Barcellona dalla società “La maquinista Terrestre i Marítima”.Le locomotive tender avevano un rodiggio 1-3-0 ed erano state battezzate con i nomi dei centri abitati serviti dalla ferrovia : la n°1 – Sòller ,la n°2 – Palma, la n°3 - Bunola e la n° 4 – Son Sardina . Le 10 vetture passeggeri furono costruite dalla società Carde & Escoriaza di Saragozza mentre una serie di carri merce completava la dotazione del parco rotabili . La società ferroviaria fu, negli anni successivi, molto lungimirante nella gestione della linea a tal punto da convertire la trazione da vapore ad elettrica sul finire degli anni '20. Infatti il 14 Luglio del 1929 fu inaugurata la trazione elettrica sull'intera linea utilizzando quattro nuove elettromotrici costruite dalla Carde & Escoriaza per la parte meccanica e dalla Siemens Schuckert – Brill per la parte elettrica .La potenza era di 360 Kw. Le 3 sottostazioni elettriche e la linea di contatto fu realizzata dalla Siemens Schuckert.La tensione di alimentazione era, ed è ancora oggi, di 1.200V cc .Una targa commemorativa è presente nella stazione di Palma a ricordo della inaugurazione della trazione elettrica.Il parco rotabili fu incrementato nella dotazione di quindici vetture a carrelli costruite dalla Carde & Escoriaza su carrelli Pennsylvania.





Nel corso degli anni la Ferrocarril de Sóller ha sviluppato sempre di più il ruolo di ferrovia turistica tenuto conto sia della bellezza e delle peculiarità paesaggistiche del territorio attraversato che della scelta, adottata dalla società esercente la linea, di valorizzare e preservare tecnicamente sia la propria infrastruttura costituita da stazioni, depositi, opere d'arte, ecc che il proprio parco rotabili ormai a tutti gli effetti un museo ferroviario operativo.

La tranvia Sóller – Port de Sóller

La tranvia fu il naturale completamento tecnico della ferrovia. Infatti il Porto di Sóller distava solo cinque chilometri dalla cittadina ed il collegamento su ferro avrebbe consentito l'interscambio delle merci e dei passeggeri con le navi in partenza ed in arrivo nel porto. Se agli inizi del Novecento le merci (prodotti della agricoltura ed il pesce pescato) erano trasportate in grande quantità sulla ferrovia e sulla tranvia, oggi il porto di Sóller consente l'interscambio ad un gran numero di turisti che proseguono le escursioni sui battelli che consentono di visitare le bellissime coste del versante Nord dell'Isola di Maiorca.



La tranvia fu aperta all'esercizio circa un anno dopo l'inaugurazione della ferrovia, il 4 Ottobre del 1913.

Il progetto fu redatto, come per la linea ferroviaria, dall'Ing. Pedro Garau. Il tracciato è lungo 4.688 mt. e si svolge sia in sede propria che in sede promiscua con il traffico automobilistico. La stazione tranviaria di Sóller ha in comune sia le officine che il deposito della ferrovia per Palma.

Punti caratteristici della linea tranviaria sono l'attraversamento della Placa Constitució di Sóller, dove i tram lambiscono i tavolini dei bar presenti sotto l'imponente mole della chiesa dedicata a Sant Bartomeu e realizzata da un allievo dell'architetto di Gaudì ed il tratto di linea sul lungomare del Port di Sóller, dove invece i tram lambiscono per un lungo tratto la spiaggia ed il mare della baia.

Per l'esercizio della tranvia nel 1903 furono costruite tre vetture motrici (nr. 1-3) a due assi e due rimorchi (nr. 5-6) dalla Carde & Escoriaza di Saragozza, mentre nel corso degli anni sono state acquistate vetture usate provenienti sia dalla rete di Bilbao (vettrura nr.4) che da quella di Lisbona (vetture nr. 20 – 24) . Queste vetture sono state adattate allo scartamento della linea tranviaria , uguale a quello della ferrovia pari a 914 mm , mentre l'alimentazione elettrica è di 1.200 V cc . Nel parco rotabili sono presenti anche delle bellissime vetture giardiniera che riscuotono un grande successo di pubblico in particolar modo nei mesi estivi.

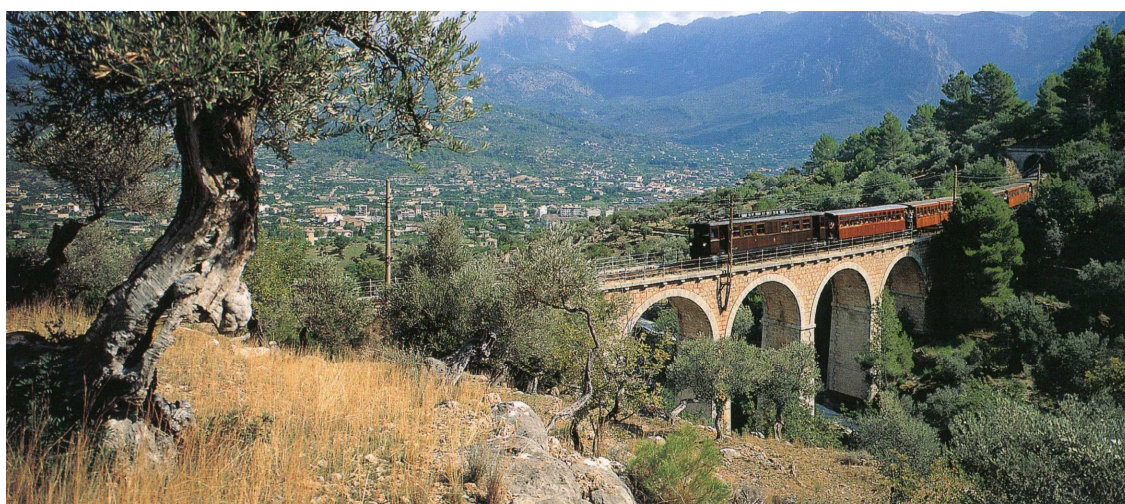


| | | | | | |
|--------|---|---|--|---|---|
| 014203 | FERROCARRIL DE SÓLLER, S.A. BILLETE ORDINARIO DOBLE Sóller a Palma Precio Euros. CLASE 2. ^a <small>I.V.A. incluido</small> | 014203 Billete a presentar a petición de cualquier empleado. | FERROCARRIL DE SÓLLER, S.A. <small>N.I.F. A-07 000 102</small> 2.^a Clase Palma a Sóller | FERROCARRIL DE SÓLLER S.A. SECCIÓN PUERTO <small>CIF A 07000102</small> SÓLLER - PORT DE SÓLLER <small>o viceversa</small> | Importe Según Tarifa Vigente <small>Incl. S.O.V. e IVA</small> Nº 064432 Serie M |
| | | | | | |



Informazioni generali

La ferrovia e la tranvia sono in funzione tutto l'anno. L'esercizio della ferrovia prevede 7 corse in direzione Palma – Sóller e 6 corse in direzione opposta. La prima corsa è quella in partenza da Sóller alle ore 7,00 della mattina e l'ultima è quella in partenza alle ore 19,30 (orario estate 2010). La durata del viaggio è di 50 minuti. La tranvia inizia il servizio alle 7,00 del mattino e lo termina alle 21,00 sebbene nel periodo estivo di maggior affluenza di turisti il servizio è prolungato fino alla mezzanotte. Le partenze del tram sono previste ogni mezza ora con coincidenza con i treni da e per Palma. Il costo di un viaggio in treno da Palma a Sóller è di 10,00 Euro mentre quello di andata e ritorno è di 17,00 Euro. Il costo di una corsa in tram da Sóller al Porto è di 4,00 Euro ed i biglietti si acquistano in vettura. E' prevista un'offerta per l'acquisto di un pacchetto turistico al costo di 42,00 Euro che prevede il viaggio in treno a/r Palma – Sóller, il viaggio in tram a/r Sóller – Port de Sóller ed una escursione in battello lungo la costa che prevede la sosta per il bagno nella magnifica insenatura di La Calobra.



S Ó L L E R

