



HACE CIEN AÑOS

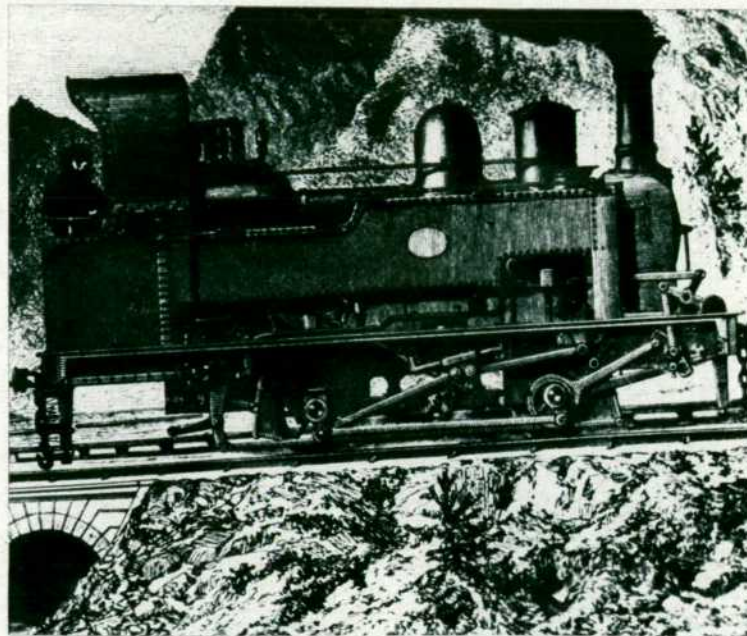
SE CERRO AL TRAFICO EL PRIMER FERROCARRIL DE GRANDES PENDIENTES

FRANCIA

Fue construido por el inglés Fell para atravesar los Alpes

La necesidad de establecer una comunicación por vía férrea entre el alto valle del Po y, por extensión, de toda Italia con el resto de Europa Occidental a través de la barrera de los Alpes, motivó, como es sabido, que en 1857 dieran comienzo los trabajos del túnel de Frejus, más conocido, aunque sin fundamento, por el nombre del vecino Mont Cenis o Cenisio, en italiano. Gracias a este túnel podía cerrarse el hueco de unos 77 kilómetros existente entre la red francesa, que terminaba en Saint-Michel, y la italiana, con su cabeza en Susa. Pero dicho túnel, con sus 12,8 kilómetros de largo, no se creía pudiera quedar terminado hasta 1872. Con objeto de poder adelantar la tan deseada comunicación, el Inglés Fell, en unión del conocido contratista de obras Brassey, ambos de nacionalidad inglesa, presentaron a los respectivos Gobiernos un proyecto de ferrocarril de un sistema inventado por el primero, y ensayado en High Peak, cerca de Manchester. Fell partía de la circunstancia de que el esfuerzo de tracción de una locomotora estaba limitado por el peso adherente de la misma, o, dicho de otro modo, sobre la carga que ejercen las ruedas sobre el carril.

Se decidió instalar primero una vía de ensayo de unos dos kilómetros de longitud entre el poblado de Sanslebour, en la vertiente



A la derecha, aspecto de un trayecto con túneles artificiales, y arriba, la locomotora del sistema Fell.

DATOS TECNICOS

Ancho de vía: 1.100 metros.

Altura del carril central sobre los laterales: 200 metros. Este carril central solo estaba colocado en rampas de más de 40 milésimas y en curvas de radio mayor que 100 metros.

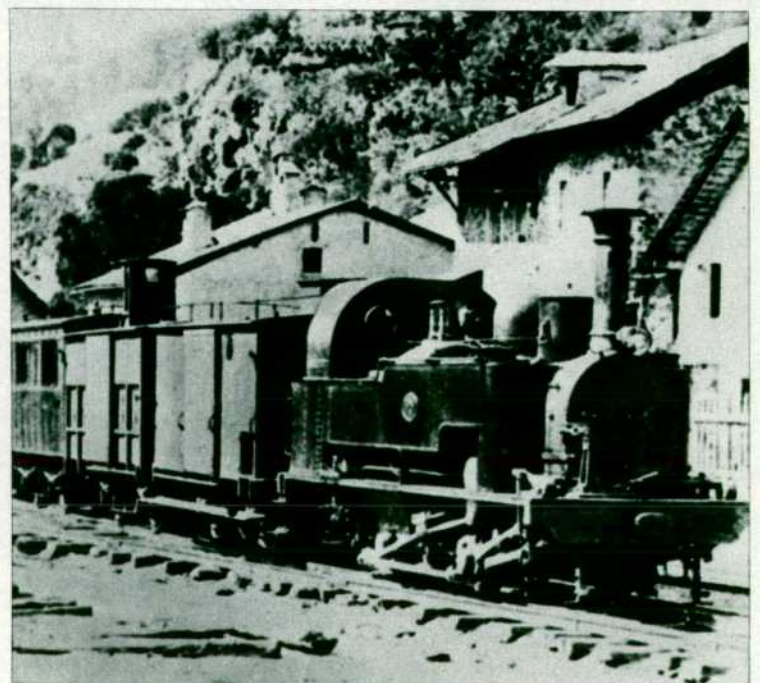
Rampa máxima: 83 milésimas.

Radio mínimo de curvas: 40 metros.

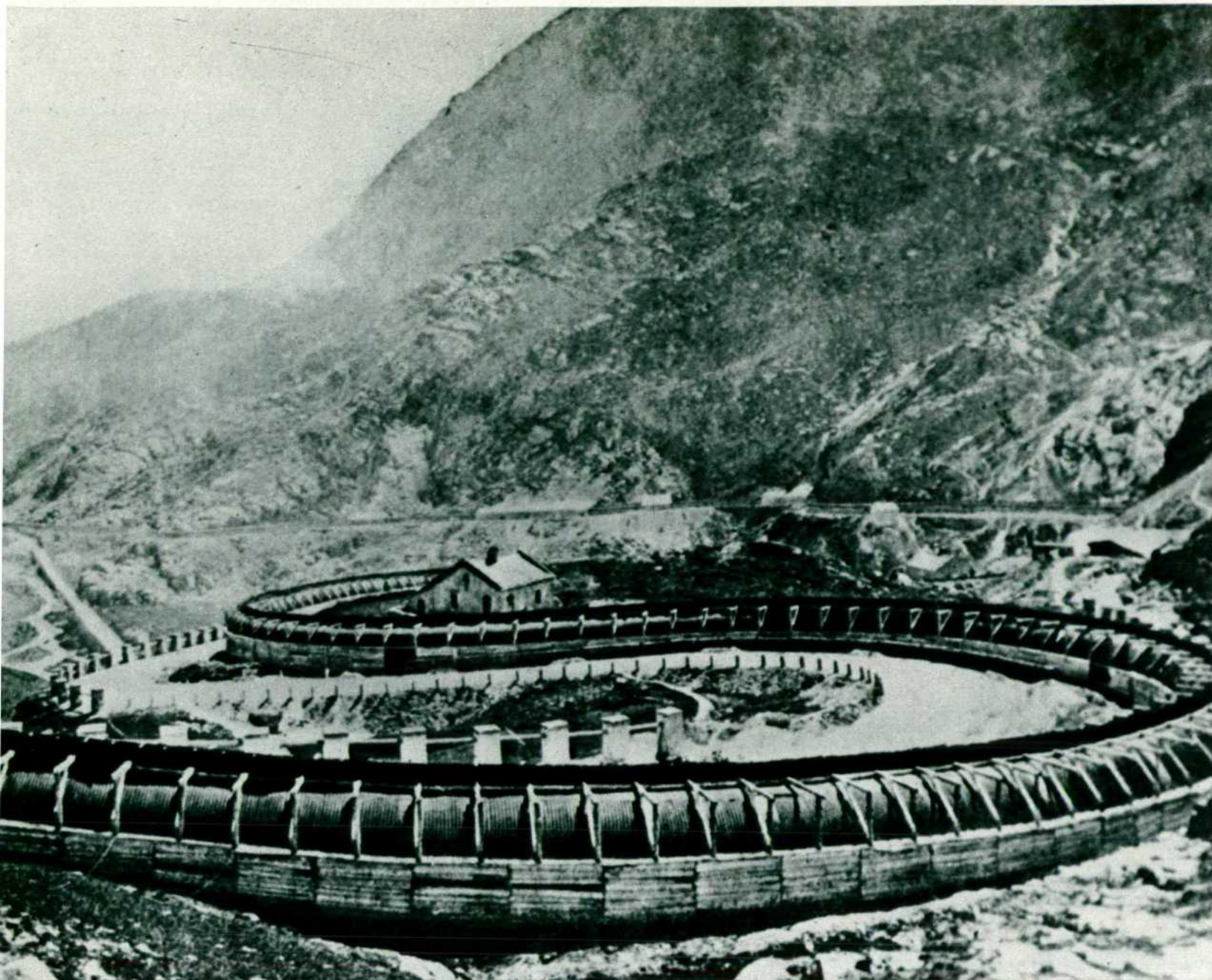
Velocidad media de los trenes: 14 kilómetros por hora.

Altura máxima del trazado: 2.126 metros.

Longitud total de la línea: 79,2 kilómetros.



El ferrocarril del Mont Cenis.



francesa, y el collado del Mont Cenís. En el verano de 1865 se probaron en este trayecto dos locomotoras proyectadas por el propio Fell; una de ellas, la que ensayó en el High Peak. La comisión nombrada para dictaminar informó favorablemente, y la empresa Brassey, Fell and Co. obtuvo el 4 de noviembre de 1865 la concesión del ferrocarril propuesto, cuya vía podía ocupar, libre de gastos, un lateral de la carretera existente, por lo que su costo de instalación resultaba muy módico. Las obras se terminaron rápidamente. El 20 de junio de 1868 pudo ya inaugurarse oficialmente el ser-

vicio público del total de la línea entre Saint-Michel de Maurienne y Susa.

Para proteger la vía contra la nieve se cubrieron unos 12 kilómetros con un túnel artificial.

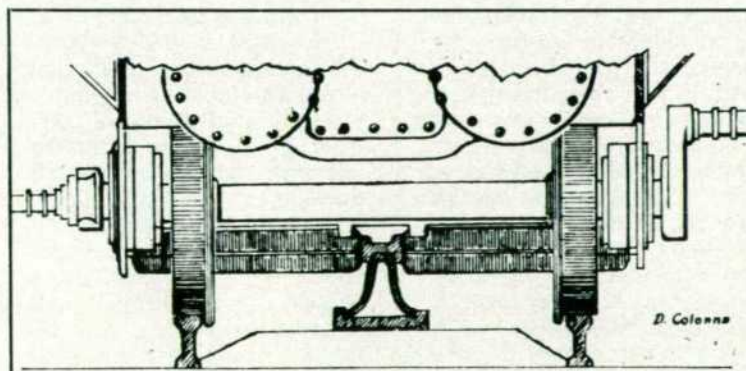
Los resultados financieros no respondieron al

optimismo de los constructores, los que, entre otros, habían anunciado que incluso después de inaugurado el gran túnel los viajeros preferirían viajar a cielo abierto. Una vez que ésta fue abierta a la explotación, el 17 de sep-

tiembre de 1871, el tráfico del ferrocarril de Fell disminuyó tan bruscamente que ya el 1 de noviembre siguiente hubo de suspender los servicios. El ferrocarril provisional del Mont Cenís, denominación con la que pasó a la Historia, sólo duró, pues, tres años, ocho meses y ocho días. El sistema Fell, aunque funcionó durante todo este tiempo con gran regularidad, no halló gran aceptación. Sólo conocemos dos realizaciones importantes: el ferrocarril de Cantagallo, en el Brasil, ya citado en VIA LIBRE, y la tan famosa como temida rampa de Rimutaka, en Nueva Zelanda.

G. R.

(Fotos: Archivo del autor)



Esquema del sistema Fell con el carril central y las ruedas horizontales de adherencia.