BIGLIETTERIA FERROVIARIA
ACQUISTA QUI!
Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!
TRENITALIA
.ITALO
SNCF

Ferrovie.it

*da **Racconti di viaggio** del 01 novembre 2020*

La ferrovia di Kuranda

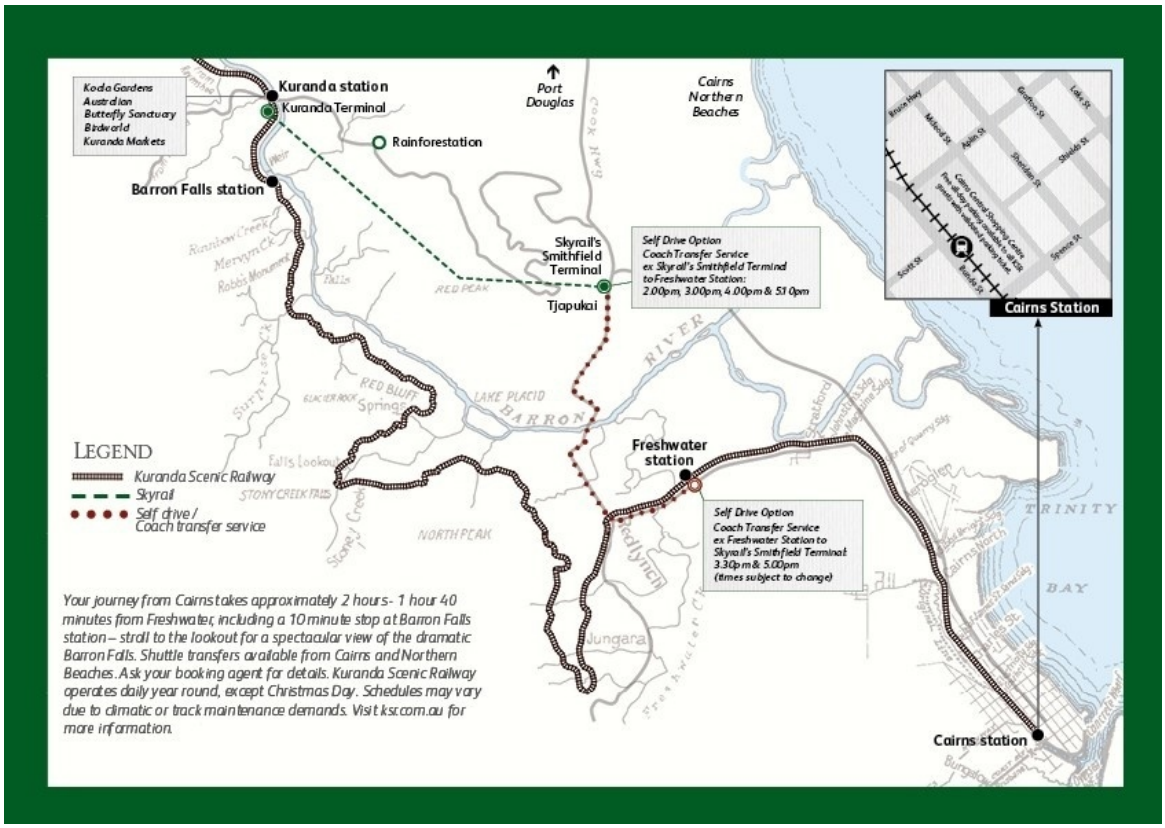
di Andrea Calligaris

Con il treno turistico da Cairns a Kuranda sull'altipiano di Atherton nel Queensland australiano

AUSTRALIA - Siamo nel Queensland settentrionale, meta di turisti balneari alla ricerca delle trasparenze multicolore della barriera corallina. Si parte da Cairns, una città moderna ricca di locali, bar e ristoranti e di una miriade di negozi di souvenir e agenzie di viaggio che organizzano ogni minuto del vostro tempo libero. Ma per accedere alla ferrovia di Kuranda potete rivolgervi direttamente alla stazione ferroviaria dove un accogliente ed efficiente biglietteria/centro visite vi darà tutte le informazioni necessarie.

Posto nei pressi di un vasto centro commerciale di cui in realtà è parte integrante, il moderno edificio fu inaugurato nel 1996 poco distante dalla stazione precedente costruita nel 1955. Trovandosi sotto i parcheggi del centro commerciale non dà l'idea di una classica stazione ferroviaria con quell'incessante viavai a tutte le ore del giorno, ma si anima solo in prossimità delle poche partenze dei treni turistici per Kuranda e l'altipiano o dello "Spirit of Queensland", il treno plurisettimanale che collega Cairns a Brisbane (linea completata nel 1924). Sono lontani i tempi in cui a Cairns venivano convogliati i carri merci carichi di minerali e legname provenienti dall'entroterra, oggi sciamano numerosi i turisti asiatici e i pochi passeggeri diretti verso la capitale dello Stato che preferiscono un lungo ma comodo viaggio in treno rispetto all'aereo. Mi colpiscono disegnate sulle fiancate dei possenti locomotori Diesel le linee sinuose del serpente Buda-dji e mi fanno immaginare le curve disegnate dai binari nella loro salita verso la cittadina di Kuranda che scoprirò di lì a poco.

1. **Il logo della linea. (*Foto Andrea Calligaris, 10 novembre 2018*)**



2 Il percorso - dal sito www.ksr.com.au

La ferrovia a scartamento ridotto di 1.067 mm fu costruita per collegare il villaggio di Herberton a quasi 900 metri slm, presso il quale operava una florida miniera di stagno, alla costa. La scelta del percorso migliore cadde sul porto di Cairns quale stazione di partenza per risalire la valle del Barron River fino all'altipiano (Atherton Tablelands) che sovrasta la costa del Queensland settentrionale.

La storia

L'idea di costruire una ferrovia risale al 1882 quando una prolungata stagione delle piogge rese estremamente difficoltosa la consegna dei rifornimenti ai minatori di Herberton a causa della precarietà della strada da Port Douglas. Iniziò così un movimento di protesta nei confronti delle autorità locali e la contemporanea richiesta di costruire un collegamento ferroviario che si pensava più sicuro nei periodi di maltempo. Nel marzo del 1882 il ministro per il lavoro e per le miniere Macrossan commissionò un'indagine per trovare il percorso migliore adatto a superare il dislivello tra la costa e l'altipiano. Tre città portuali si candidarono come punto di partenza: Port Douglas, Maurilyan Harbour nei pressi di Innisfail e Cairns. Le perlustrazioni e i tentativi di aprire una via agevole furono molteplici e durarono alcuni anni finché nel marzo del 1884, dopo aver preso in esame le diverse possibilità, si decise che il percorso migliore sarebbe passato dalla valle del Barron River in quanto il suo culmine si trova a poco più di 1000 piedi di altezza (circa 320 metri) con partenza da Cairns i cui abitanti accolsero la notizia con grande giubilo considerando che l'insediamento fu proclamato porto a tutti gli effetti soltanto nel 1876.

La costruzione fu una prodezza ingegneristica di grande portata (e per certi versi lo è ancora oggi) anche per il fatto che condizionò il successivo sviluppo del Queensland settentrionale incentivando i commerci e il trasferimento di nuovi coloni e rappresentò un entusiasmante capitolo della storia del paese a testimonianza delle ambizioni, del coraggio e della sofferenza delle centinaia di operai impiegati nella sua realizzazione. La strada ferrata fu per lungo tempo l'unica via di comunicazione tra la costa e l'altipiano se si eccettua un sentiero adatto per lo più alla trazione animale. I lavori iniziarono nel maggio del 1886 quando l'allora governatore dello Stato posò la prima pietra e si definirono tre diversi lotti per una lunghezza rispettivamente di 13,2, 24,5 e 37,4 km. La sezione più problematica era la seconda che dai 5 metri s.l.m. avrebbe dovuto risalire l'altipiano fino a raggiungere i 327 metri s.l.m. attraversando una fitta foresta tropicale. Solo per questo tratto furono scavati 15 tunnel e costruiti una trentina di ponti per superare burroni e cascate. Il primo tratto fu completato dallo Stato del Queensland che prese in mano la costruzione nel 1887 dopo numerose interruzioni e il passaggio a due diverse società che abbandonarono i lavori.

Lo stesso anno iniziarono le operazioni per la seconda tratta che presero avvio simultaneamente in diversi punti. La ditta incaricata capeggiata da John Robb affrontò la giungla e le montagne con i mezzi allora a disposizione: utensili, dinamite, mani nude e tanto coraggio. Vennero sbancate intere scarpate al di sopra della linea ferroviaria, rimossi pietre e macigni instabili, estirpati alberi; non mancarono gli incidenti (si parla di almeno 23 morti) e i lavori di sterro si presentarono alquanto difficoltosi. La vallata del Barron River, piuttosto impervia, presentava pendenze medie di 45 gradi e strati superficiali di pietrame sconnesso, vegetazione in decomposizione e terriccio che a volte superavano i 7 metri e che dovevano essere eliminati fino a trovare uno strato sufficientemente robusto e compatto. La costruzione impiegò un elevato numero di manodopera e in alcuni momenti si arrivò alle 1500 unità tra cui molti irlandesi e italiani. Si racconta che all'altezza del cosiddetto Robb's Monument (una grossa pietra lungo il percorso che prese il nome del costruttore) venne piantata una bandiera italiana a memoria dei lavoratori impiegati nella costruzione.

Attorno e lungo la nuova opera sorsero accampamenti e financo piccoli empori e locande per le necessità delle maestranze, strutture transitorie che venivano smantellate e ricostruite nei pressi di un ponte, tunnel o sbancamento. I rapporti tra lavoratori e imprenditori si mantennero relativamente buoni per tutta la durata dei lavori nonostante alcuni scioperi promossi dalle neonate organizzazioni sindacali dovuti non soltanto a rivendicazioni salariali ma anche alle precarie condizioni sanitarie in cui gli operai erano costretti a lavorare. Nell'aprile del 1890 il ponte di Stoney Creek, forse il più iconico della linea per la sua forma ricurva che fronteggia le cascate omonime, si poteva dire completato. Fu ispezionato dal Governatore del Queensland che venne accolto da una tavola riccamente imbandita preparata di fronte alla fragorosa cascata e sospesa a parecchi metri sopra la gola.

Il 13 maggio del 1891 fu completata la seconda tratta e nel giugno dello stesso anno iniziò il traffico merci seguito a pochi giorni di distanza da quello passeggeri da Cairns a Myola (3 miglia dopo Kuranda). Grazie ai regolari rifornimenti di merci l'altipiano conobbe un periodo di intenso sviluppo mentre Cairns si apprestava a diventare il moderno e internazionale centro turistico che conosciamo oggi.

Le locomotive che oggi muovono il treno di Kuranda furono introdotte nel 1966. Si tratta di macchine Diesel-elettriche classe 1720 costruite in 56 esemplari nei tre anni successivi e numerate in modo consequenziale fino alla 1775. Dotate di un motore Diesel della potenza di 1000 HP e del peso di circa 60 tonnellate furono operative sulla maggior parte della rete dello stato del Queensland raggiungendo ovunque ottime performance. Le vistose decorazioni sulle fiancate ricordano la leggenda del serpente Buda-dji che durante il tempo del sogno disegnò, muovendosi tra la costa e

l'altipiano, le strette anse del Barron River e dei ruscelli suoi affluenti. La storia ha in realtà un finale alquanto macabro: Buda-dji, che era solito raccogliere e trasportare bellissime conchiglie di Nautilus da scambiare lungo il fiume con utili oggetti, fu sopraffatto dall'invidia e cupidigia degli uomini-uccello che con un agguato uccisero e sminuzzarono il povero serpente disperdendone il corpo in molti luoghi diversi tra la costa e l'entroterra, luoghi a cui gli aborigeni diedero il nome di una parte del serpente e che ancora oggi sono ricordati in tal modo.

3: Locomotore Diesel 1771 in attesa della partenza dalla stazione di Cairns. (*Foto Andrea Calligaris, 10 novembre 2018*)

Anche le carrozze sono storiche e sono state più volte ristrutturate per garantire il massimo comfort degli ospiti. La prima e l'ultima carrozza di ogni convoglio hanno un compartimento dedicato al controllore, piccole verande al termine di ogni vagone e tendine da sole alle finestre danno al convoglio un tocco vagamente vintage. Alcuni vagoni meritano una menzione speciale in quanto gli unici della loro tipologia a circolare sui binari dell'Australia orientale: conosciuti con il nome di "Grandstand" furono attrezzati già all'epoca (negli anni 1909-1910) per il trasporto dei turisti, le carrozze di prima classe avevano una capacità di 42 passeggeri ed erano contrassegnate dalla numerazione 506, 507, 533. Vennero tutte rinnovate nel 1936 con larghe finestre panoramiche lungo uno dei lati del vagone, una toilette ad una estremità e due file di sedili nel senso della lunghezza sistemate ad altezze diverse per consentire ai passeggeri durante la salita verso Kuranda di avere una vista senza ostacoli della foresta pluviale, delle gole e della pianura costiera lambita dal mare corallino. Il viaggio era accompagnato da un commentario diffuso in tutti i vagoni. Tali carrozze ebbero un tale successo che nel 1938 ne venne approntata una quarta, la 534. La seconda guerra mondiale fermò i viaggi turistici e le carrozze vennero impiegate come vagoni ospedale per i cosiddetti "treni ambulanza" e trasformate poi in vagoni convenzionali al termine del conflitto.

Oggi si viaggia su carrozze "Gold-class" con arredi d'epoca, salottini e servizio ristoro con prodotti locali e "Heritage-class" con panche imbottite per 3 - 4 persone. Il viaggio dura circa due ore e la limitata velocità consente di ammirare con tranquillità il paesaggio che scorre lento accanto al convoglio. Nel novembre 2019 (periodo in cui ho effettuato il viaggio) partivano da Cairns due convogli (alle 8.30 e alle 9.30) con rientro da Kuranda alle 14.00 e 15.30.

4 **4. Carrozza "Gold-class". (*Foto Andrea Calligaris, 10 novembre 2018*)**

Il viaggio

Lasciata la poco interessante periferia di Cairns il treno si inoltra nei campi coltivati per lo più a canna da zucchero costeggiando il limitare della foresta e le rive del Barron River. Dopo pochi minuti si raggiunge la stazione di Freshwater dove autobus appositi accompagnano i turisti alla partenza della cabinovia per Kuranda. Per chi volesse fare soltanto un tragitto in treno (andata o ritorno) esiste infatti la possibilità di utilizzare una cabinovia che attraversa la foresta pluviale dando una prospettiva assai diversa all'intero percorso. Ma proseguiamo con il treno che lasciata Freshwater inizia la lenta risalita verso l'altipiano, interessante in questa prima parte del percorso l'ampia curva a ferro di cavallo di Jungara che permette di scattare foto delle estremità del treno. Da qui comincia una graduale ma continua scalata con piacevoli scorci verso la costa. La foresta si fa sempre più imponente anche se, essendo la fine della stagione secca, non sembra così impenetrabile e pericolosa come sicuramente sperimentarono gli operai durante la costruzione.

5 **5. Il treno alla curva di Jungara. (*Foto Andrea Calligaris, 10 novembre 2018*)**

Sono 15 i tunnel e 37 i ponti che permettono di raggiungere Kuranda con un tragitto di 37 chilometri coperti in circa 2 ore compresa una sosta a Barron Falls per ammirare le omonime cascate. Non mi faccio mancare la possibilità di una foto sullo Stoney Creek Bridge che lo storico John Kerr definisce la struttura con lo scenario più spettacolare delle ferrovie del Queensland. La presenza delle cascate e di una cengia naturale nelle immediate vicinanze richiese una costruzione in acciaio e una forma del ponte ricurva. Ai tempi il treno si sarebbe fermato sul viadotto lasciando ai passeggeri la possibilità di sgranchirsi le gambe e passeggiare sopra l'imponente manufatto. Oggi non è possibile ma la ridotta velocità del treno permette di scattare numerose foto.

6 6 **Attraversamento del ponte di Stoney Creek. (*Foto Andrea Calligaris, 10 novembre 2018*)**

Ho scelto per il viaggio le meno costose ma non meno interessanti carrozze "Heritage-class" riuscendo a riservare un posto vicino al finestrino così da potermi affacciare per gli scatti più interessanti. I sedili sono da quattro posti contrapposti in modo da creare una sorta di salottino per otto persone e spostati verso il lato che affaccia sulla costa così da permettere una migliore visuale dei punti panoramici anche a chi siede verso il corridoio; non proprio confortevoli, ma l'eccitazione per il viaggio lascia la comodità in secondo piano. Il convoglio si compone di quindici carrozze e due locomotori e sembra davvero interminabile quando affronta le numerose curve avvolto nel verde della foresta tropicale che in questa zona è il paesaggio prevalente. La salita regala uno scorcio sulla pianura e si distinguono bene il Barron River nella sua corsa terminale, le spiagge di Cairns e l'omonima baia che protegge il porto. La valle si allontana sempre più dalla linea costiera e le ondulate colline lasciano il posto a dirupi e forre in gran parte asciutte e in attesa delle piogge estive. Il treno si ferma nei pressi della cascata del Barron River permettendo ai passeggeri di scendere e compiere una breve passeggiata con vista sulle cascate, un salto di 125 metri senz'altro impressionante quando ricco d'acqua ma che nella stagione secca necessita di uno sforzo di immaginazione.

7

7. Le cascate di Barron Falls. (*Foto Andrea Calligaris, 10 novembre 2018*)

8

8. Interno della carrozza "Heritage-class". (*Foto Andrea Calligaris, 10 novembre 2018*)

Un lungo fischio e si riparte per gli ultimi chilometri. La stazione di Kuranda è davvero un gioiellino incastonata nella lussureggiante vegetazione tropicale, sembra il dehors di un salotto vittoriano, non manca nemmeno la caffetteria e il negozietto di souvenir. L'edificio si trova tra i due binari principali cosicché per uscire è necessario salire una rampa di scale e attraversare il ponte che sovrasta la linea ferrata. La folla si riversa compatta verso la strada che porta al paese. Io decido di seguire per un tratto i binari e scendere verso il fiume che a quanto dicono è libero da coccodrilli (!). Un sentiero che lo costeggia mi permette di vedere le locomotive che si spostano verso la nuova testa del treno per il viaggio di ritorno e di raggiungere l'estremità settentrionale del villaggio con una piacevole passeggiata di circa venti minuti.

9.1 locomotori si spostano per il viaggio di ritorno. (*Foto Andrea Calligaris, 10 novembre 2018*)

L'insediamento di Kuranda che le popolazioni aborigene chiamavano "Ngunbay" venne colonizzato dai primi pionieri europei alla ricerca dell'oro nella seconda metà dell'ottocento e la costruzione della ferrovia aperta nel 1891 determinò la fine del suo isolamento.

Adagiato lungo le rive del fiume Barron sull'altipiano che si eleva dalla costa del Queensland il piccolo villaggio diventò nel secolo scorso meta di villeggiatura per sfuggire all'afa della costa e, negli anni '60, rifugio per una comunità di hippies che si dedicava all'artigianato e alle coltivazioni. Oggi di questo passato alternativo rimane un mercatino soffocato da paccottiglia in arrivo dall'estremo oriente ma l'atmosfera è in ogni caso piacevole e una passeggiata tra le vie del piccolo centro permette di scoprire alcuni luoghi interessanti come il santuario delle farfalle o la galleria d'arte aborigena.

10. La stazione di Kuranda. (*Foto Andrea Calligaris, 10 novembre 2018*)

Il treno riparte alle 15.30, questa volta decido di godermi il paesaggio e la lentezza del viaggio senza la smania di fotografare lasciandomi cullare dal dolce dondolio delle vecchie carrozze. Arrivo a Cairns all'imbrunire e aspetto che il treno se ne vada, questa volta vuoto, verso il deposito al limitare della città.

Sitografia

Alcune informazioni utili ma non esaustive relative a Kuranda, le sue attrazioni e i viaggi in treno nel Queensland.

Per il villaggio di Kuranda e le sue attrazioni:
www.tropicalnorthqueensland.org.au/where-to-go/kuranda

Per la ferrovia panoramica e la cabinovia:
www.ksr.com.au
www.skyrail.com.au

Per i viaggi in treno nel Qeensland:
www.sunshineexpress.org.au
www.savannahlander.com.au
www.gulflander.com.au
www.queenslandrailtravel.com.au

Infine per chi si volesse spingersi oltre a Cairns e al suo mare corallino consiglio un giro sull'Atherton Tablelands, l'altipiano alle spalle della città che riserva non poche sorprese tra cui i magnifici Ficus strangolatori e per gli appassionati un giro tra le piantagioni di canna da zucchero attraversate da centinaia di chilometri di ferrovie sulle quali transitano piccoli trenini per il trasporto del prezioso vegetale.

11.1 **Treno per il trasporto delle canne da zucchero. (*Foto Andrea Calligaris, 13 novembre 2018*)**

Andrea Calligaris - 01 novembre 2020

Iscriviti alla newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro canale WhatsApp per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. Informativa sui cookie.
(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003