

Una vieja aspiración y numerosos proyectos

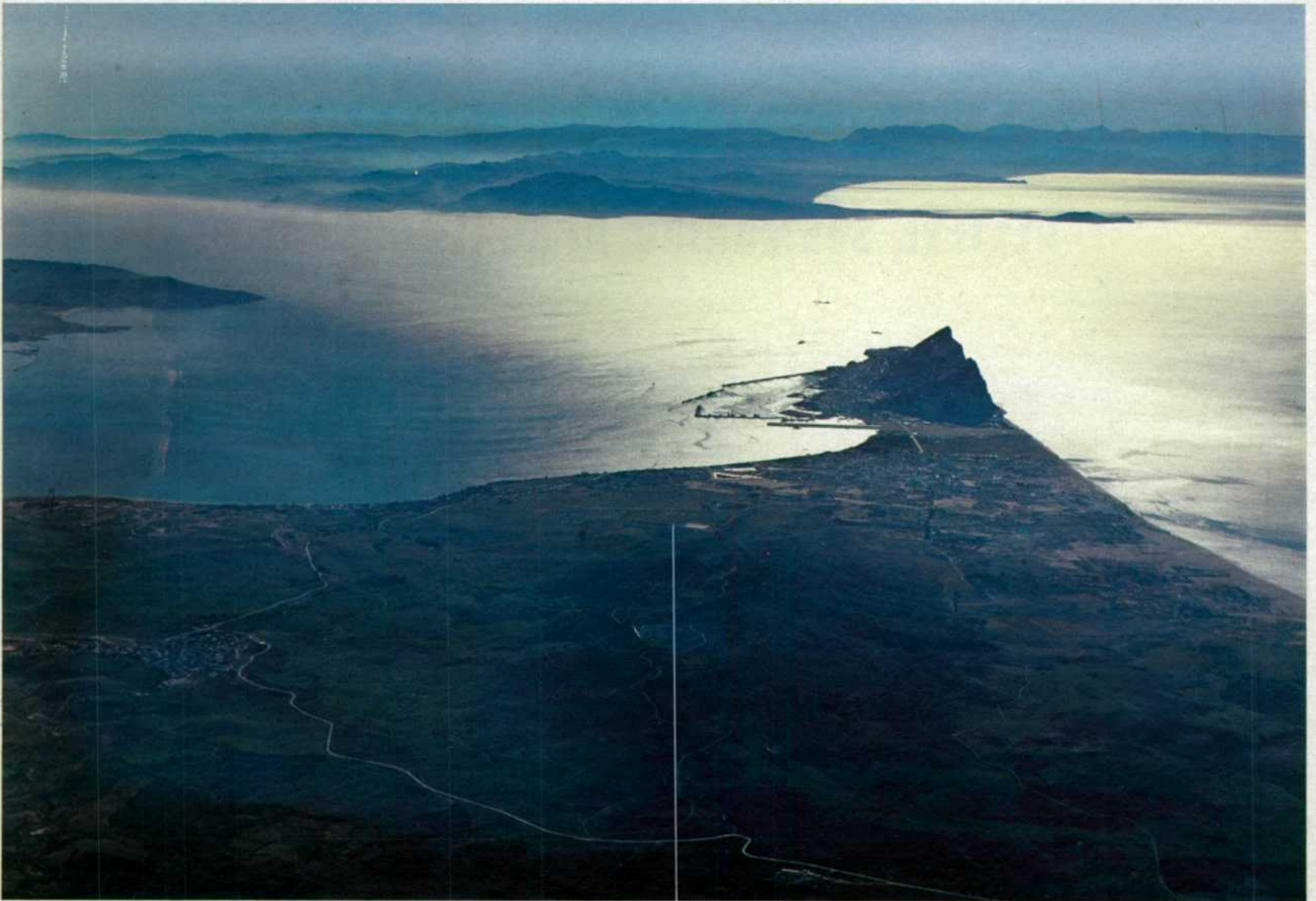
UN TUNEL EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

*Uniría España con Marruecos
a través de una línea de ferrocarril*

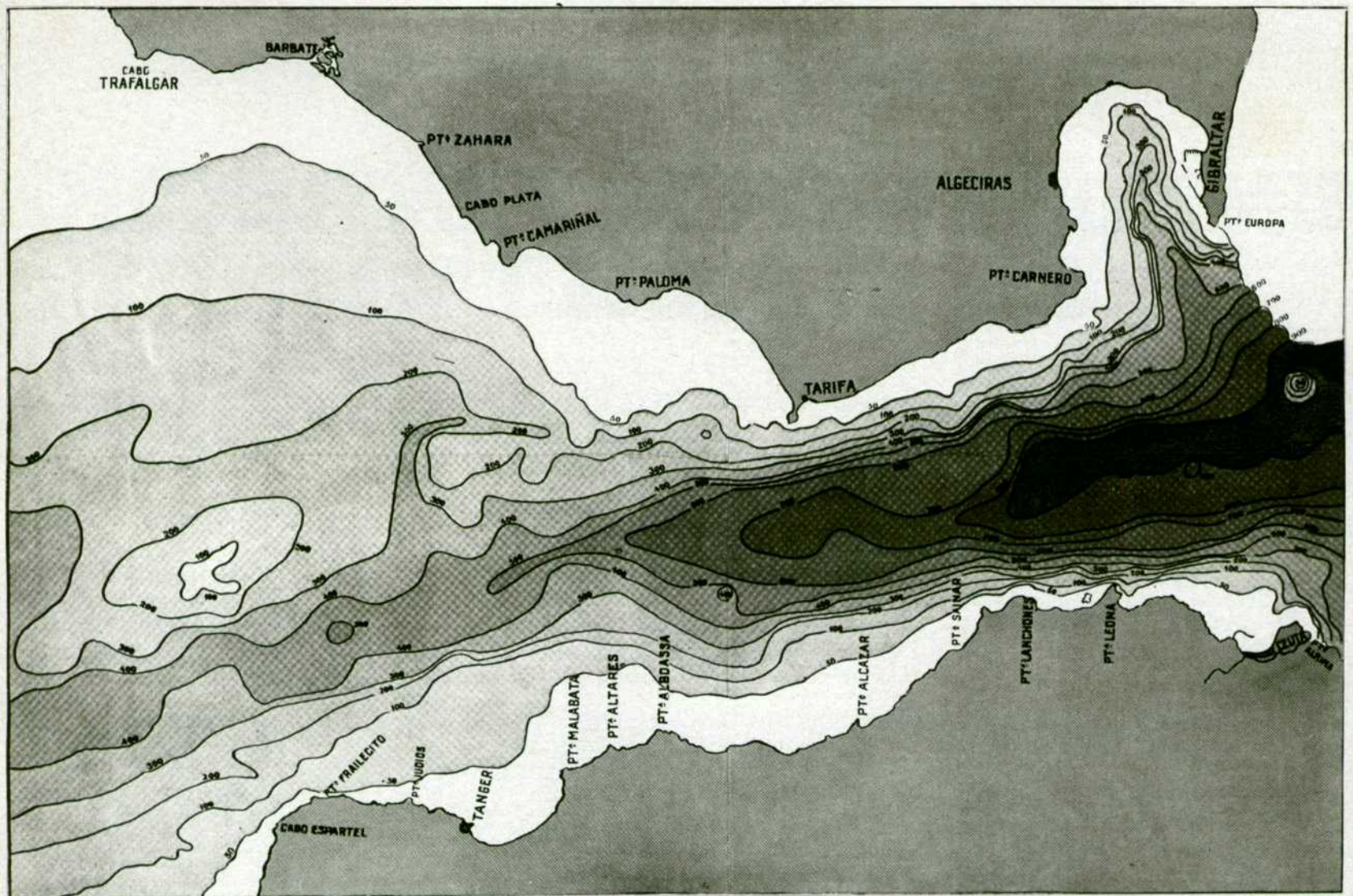
DESDE su nacimiento, el ferrocarril ha sido un decisivo elemento impulsor de desarrollo y progreso y siempre ha encarado grandes empeños constructores. La fantasía y la técnica han caminado

juntas con grandes resultados. Hay, sin embargo, proyectos que durante años han sido acariciados por los expertos ferroviarios y que por dificultades no superadas por la técnica o por la economía permanecen todavía

sin realizar. En nuestra área, quizá el más representativo de estos proyectos es el de un enlace sobre railes entre Europa y Africa, a través del estrecho de Gibraltar y, en el ámbito puramente continental, también es repre-



Vista aérea del Estrecho.



RELIEVE SUBMARINO APROXIMADO DEL ESTRECHO

sentativo, en este sentido, el del canal de la Mancha.

Desde el siglo XIX, la idea de unir los dos continentes a través del Estrecho ha poblado de cálculos y estudios miles de folios. Algunos de estos análisis se han recogido por el Instituto de Estudios Africanos en siete volúmenes publicados durante la década de 1952-1962 bajo el título de "Las comunicaciones euroafricanas a través del Estrecho". También ha sido motivo de publicaciones aisladas como el libro "El túnel submarino del estrecho de Gibraltar", de Pedro de Jevenois, que recopiló sus propias investigaciones en esta obra prologada por el teniente general Dámaso Berenguer.

La experiencia en obras de ingeniería de este tipo es pequeña; como ejemplo se puede citar el túnel de Seikan, en Japón, que está construido a 250 metros bajo el nivel del mar. La profundidad a que se trabajaría en el de Gibraltar sería bastante superior, aparte de

otras muchas dificultades que la geología de la zona presenta.

El tema irrumpe de nuevo en la actualidad ferroviaria y será tratado en las sesiones del próximo Congreso de Torremolinos y que bajo el título de "enlace Europa-Africa" y en forma de conferencia-exposición impartirá el subdirector general del Centro de Estudios de Ordenación de Territorio y Medio Ambiente, J. M. Pliego.

Una encrucijada de tráfico

El estrecho de Gibraltar, que ya es una encrucijada del tráfico marítimo, pues por él pasa toda la navegación del Atlántico al Mediterráneo, plantea cada vez en mayor grado la necesidad de mejorar la comunicación en el sentido Norte-Sur; es decir, el enlace por tierra, necesidad que ha sido admitida por los Gobiernos de España y Marruecos. Ello ha propiciado el acuerdo para estudiar el coste

de un proyecto de paso a través de un túnel por el Estrecho.

El proyecto, como decimos, no es nuevo. Ya en 1869 el conde Laurent de Villademil presentó un estudio en el que preconizaba la construcción de un túnel que sirviera de enlace a España y Marruecos. Posteriormente otros ingenieros y científicos insistieron en el mismo tema, presentando diversas obras y proyectos. Pero ni los medios económicos, ni la técnica, ni el tráfico existente eran suficientes para justificar una obra de tal envergadura.

El proyecto francés de construir un ferrocarril transahariano que llevaba implícito tender una línea de ancho internacional entre los Pirineos y Tarifa, reavivó el interés por el túnel del estrecho de Gibraltar que mereció el estudio de diversos ingenieros franceses.

Pero los acontecimientos políticos y la depresión de los años 30 arrumbaron una vez más todos estos proyectos.

El puente de Peña Boeuf

Sin embargo, tras la guerra civil española, el ilustre ingeniero y ex ministro don Alonso Peña Boeuf realizó a título personal el proyecto más concienzudo y elaborado de los efectuados hasta la fecha. El señor Peña Boeuf eligió la solución del puente entre ambas orillas. Un puente de 25 kilómetros, de forma curvada en dirección al Atlántico y apoyado en grandes pilares, habilitado para una doble vía ferroviaria y una carretera.

Pese a que la profundidad media del Estrecho es de unos 700 metros, los muchos años de estudio que empleó en su proyecto permitieron al señor Peña Boeuf encontrar los puntos del Estrecho en que la profundidad es menor, de forma que dichos pilares tendrían una altura máxima de 350 metros.

El nuevo proyecto

Sin embargo, el proyecto de Peña Boeuf no encontró el apoyo necesario y el asunto del paso fijo sobre el Estrecho volvió a ser olvidado durante varios años más.

El interés de Marruecos en reforzar su unión con Europa a través de España, ha dado un nuevo impulso al viejo proyecto. Fruto de ello ha sido la celebración de varias reuniones hispano-marroquíes y la creación de un consorcio internacional al que se ha encargado el estudio de las posibilidades que ofrece la construcción de un túnel ferroviario entre ambos países. El mencionado consorcio —Grupo de Estudios del Estrecho— agrupa a la sociedad británica Mott, May and Anderson International, la española INTECSA y cinco firmas marroquíes: Caet, Incomag, Progamma, Socopooan y Techniprojet.

La elección de la solución de un túnel eliminó, como en el caso del proyectado bajo el canal de la Mancha, la posibilidad de admitir tráfico de automóviles por los problemas de contaminación que se crearían. Debía ser, por tanto, un túnel ferroviario, aunque el proyecto prevé tres alternativas: un túnel de vía única, un túnel de vía doble y dos túneles con una vía cada uno.

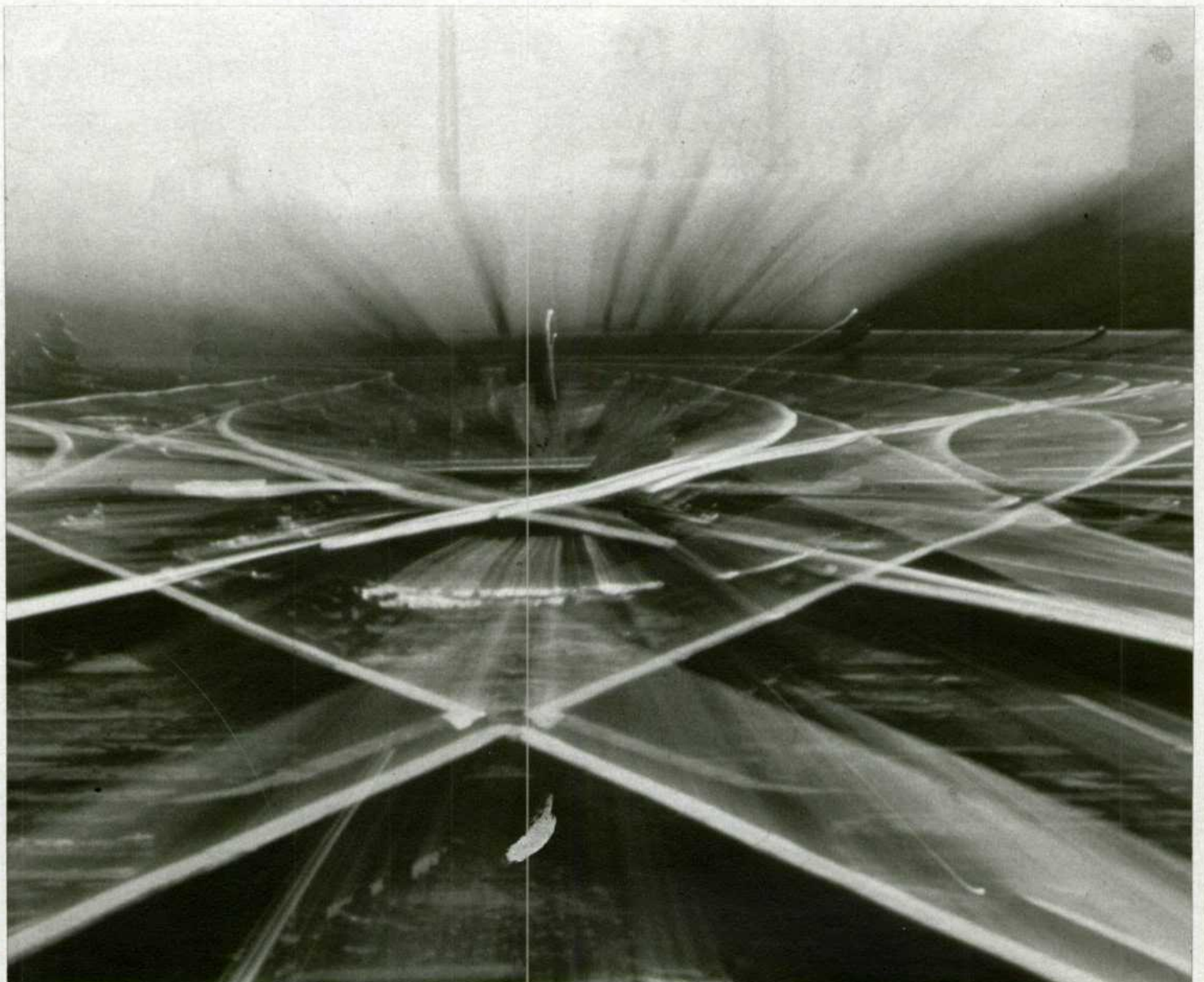
Los problemas que plantea el proyecto son de todas maneras muy considerables. La estructura geológica del Estrecho es muy com-

plicada, lo que encarecerá la obra, a la vista de las dificultades aparecidas en el túnel similar que se construye en el Japón para unir las islas de Yeso y Hokaido. Sin embargo, este túnel del Japón —de más de 50 kilómetros, ya a punto de concluirse—, demuestra también que la obra es factible pese a las enormes dificultades que entraña.

En definitiva, el obstáculo mayor será el problema financiero, ya que los costes no serán amortizados en bastantes años, dado el escaso tráfico, salvo periodos determinados que discurren entre España y Marruecos.

Otro inconveniente suplementario es el de que habría que elegir para las vías del túnel entre el ancho español y el marroquí, que es el llamado internacional, debiendo prever, además, instalaciones adecuadas de cambio de ejes y bogies en una u otra orilla o en ambas, caso de que se instalaran en el túnel los dos anchos de vía.

En cualquier caso, el estrecho de Gibraltar, que a lo largo de la Historia ha sido encrucijada de caminos, vuelve a reivindicar con este proyecto su importancia geopolítica. ■ **FERNANDO F. SANZ.**



Un inconveniente suplementario sería la necesidad de optar entre el ancho de vía español o el marroquí, lo que obligaría a establecer instalaciones adecuadas de cambio de ejes.