



Vista del Túnel, en Sangatte (Francia). Al fondo, los acantilados de Dover en Gran Bretaña.

LONDRES, A TRES HORAS DE PARIS EN 1992

Treinta millones de personas atravesarán el Túnel del Canal

En 1992, el ferrocarril vivirá una jornada histórica tras el desmantelamiento de las fronteras en Europa. Consecuencia inmediata es la puesta a punto, para junio de ese mismo año, del

Túnel del Canal, una obra gigantesca de ingeniería, que absorberá el espectacular aumento de los tráficos de mercancías y pasajeros previstos para esa fecha

El Túnel, de 50 km., consistirá en dos túneles de vía única unidireccionales, de 7,6 metros de diámetro, y un túnel de servicio de 4,8 metros de diámetro, unido por corredores a los túneles principales cada 375 metros. Se extenderá desde Cheriton, cerca de Folkestone, en Inglaterra, hasta Fréthun, cerca de Calais, en Francia. El Túnel es, ante todo, un sistema de transporte ferroviario, cuestión a veces ignorada en la voluminosa literatura escrita sobre esta obra de ingeniería, que representa un coste aproximado de un billón de pesetas.

Esta vía ferroviaria bajo el mar será de primordial importancia para el tráfico de mercancías de largo reco-

rrido y servicios de pasajeros. Un vehículo especial, ("shuttle") trasladará continuamente automóviles, camiones, caravanas y autobuses con sus correspondientes pasajeros. El magno proyecto tiene notables repercusiones en las infraestructuras ferroviarias de British Rail y la SNCF, y en menor medida, en otras administraciones ferroviarias. Habrá nuevas líneas, estaciones, líneas mejoradas, establecimiento de tendidos eléctricos, nuevas terminales de mercancías, nuevas locomotoras, coches, vagones y un nuevo tipo de tren, el "shuttle" que cubrirá trayectos cortos y regulares entre ambas orillas del Canal.

BR ha invertido 450 millones de libras esterlinas

(90.000 millones de pesetas) en trabajos relacionados con la obra. En estos momentos, no se descarta una inversión adicional de 1.500 millones más, en una probable línea de alta velocidad entre Londres y el Túnel, a través de Kent.

COLABORACION. La empresa ferroviaria británica ya ha adquirido los terrenos, cerca de Leeds, en el norte de Inglaterra, que albergarán la futura terminal de mercancías del Túnel. Francia, por otra parte, se ha comprometido a construir el TGV Norte, que unirá París, Bruselas, Colonia, Francfort y Amsterdam. Los equipos de ambas administraciones ferroviarias se enfrentan, en estos momen-

tos, a una amplia variedad de problemas técnicos y operativos resultantes del colosal proyecto. Aunque esta cooperación genera, de vez en cuando, diferencias culturales y filosóficas, es alentador comprobar cómo pesa más la solidaridad de un equipo de trabajo bien avenida que las razones puramente nacionalistas.

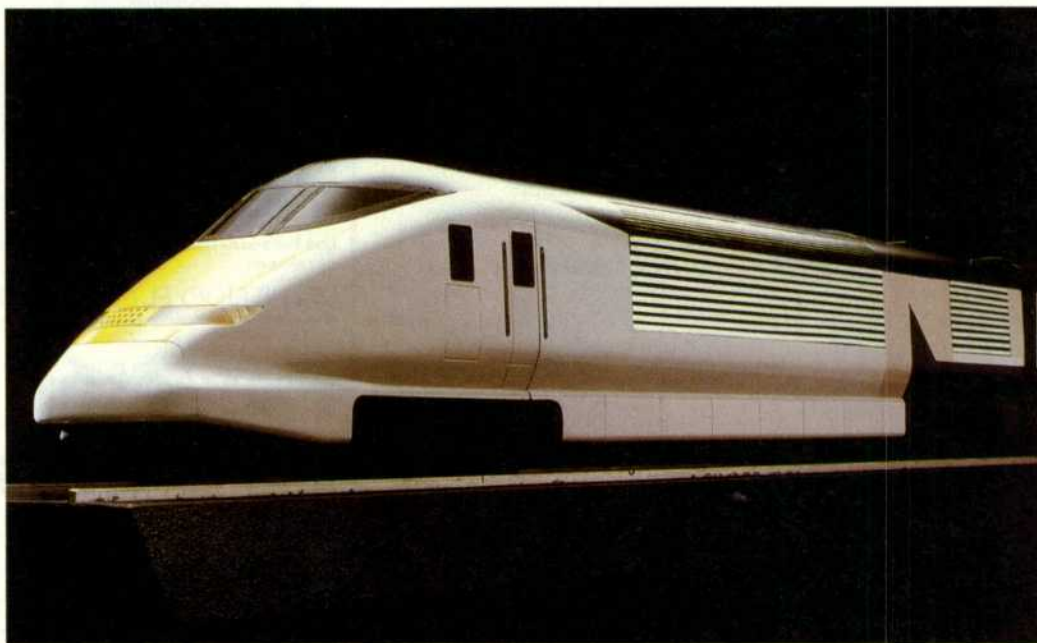
En los tres primeros meses del año, se han perforado alrededor de 8 kilómetros de túneles de servicio. La velocidad semanal de las máquinas excavadoras (TBM) ronda los 400 metros, y se prevé un ritmo de trabajo similar para alcanzar los objetivos previstos.

En marzo, la primera TBM, de 1.500 toneladas de peso, comenzó a perforar

los grandes túneles por el lado británico. Para hacerse una idea del tamaño que el material de construcción empleado puede alcanzar, es necesario realizar un gran esfuerzo imaginativo. Piénsese que una máquina excavadora tiene la misma longitud que dos campos de fútbol, e incluye un equipo auxiliar necesario para realizar los revestimientos de cemento del Túnel y sacar los escombros.

Los túneles estarán provistos de ventilación e iluminación y serán electrificados a 25 kv. 50 hz. Dos emisoras de radio independientes proporcionarán un sistema básico de comunicaciones, y se dispondrá también de un teléfono por túnel en cada corredor. El tren especial "shuttle", que realizará el trayecto entre las dos orillas del canal, comprenderá un vehículo de carga y doce vagones para transporte de vehículos, de dos pisos para automóviles y de un piso para autobuses y caravanas. Con una locomotora en cada extremo, capaces de arrastrar un tren averiado fuera del túnel, el prototipo tendrá una longitud de 750 metros y pesará 2.200 toneladas. Los trenes llevarán una velocidad máxima de 160 km/h., calculándose el tiempo de viaje a través del túnel en 33 minutos.

SOCIO VENTAJOSO. Los "trenes insignia" de la flota de pasajeros serán los nuevos "Intercapital". La rama articulada tendrá una longitud de unos 350 metros y podrá transportar a 800 pasajeros entre Londres y Bruselas. Si se decidiese prolongar las líneas más allá de estas dos capitales, —por ejemplo, a Birmingham y Manchester—, sería necesario poner en circulación un mayor número de trenes. Asimismo, se podrían introducir nuevos trenes nocturnos para unir Escocia y el Continente. BR también está considerando la posibilidad de extender estos trenes nocturnos desde Londres al sur de Francia y a Italia. Con la misma "filosofía", la SNCF está diseñando un proyecto similar. Respecto al tráfico intermodal, el más importante, sin duda, Bri-



Maqueta del tren Intercapital que circulará por el Túnel.

tish Rail está estudiando nuevos prototipos de mercancías y vagones de ruedas pequeñas, capaces de llevar los trailers de nuevo diseño. La empresa ferroviaria también piensa adquirir 40 locomotoras de mercancías, con velocidades de 120 km.

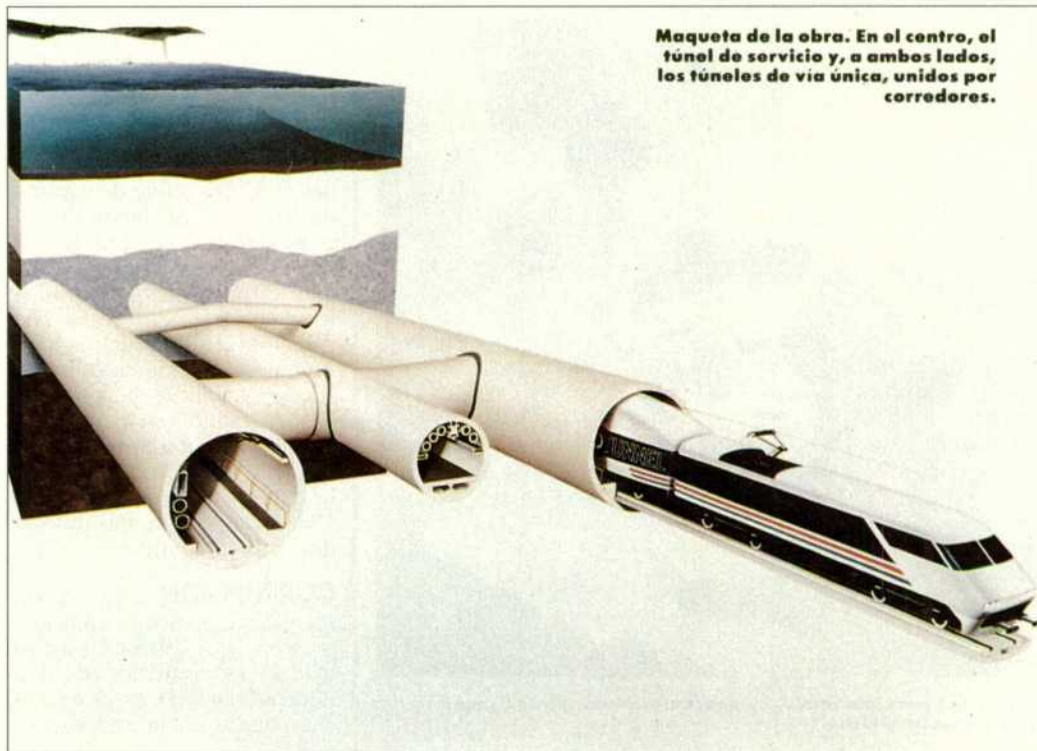
En estos momentos, ya se manejan algunas cifras de tiempos de viajes entre terminales: Liverpool-Burdeos, 24 horas; Manchester-Franfort, 24; Milán-Glas-

gow, 40 y Viena-Leeds, 42. Los pronósticos actuales auguran que por el Túnel pasarán alrededor de 30 millones de viajeros (unos 15 millones por medio de "shuttle" y la otra mitad en tren), y en torno a los 15 millones de toneladas de mercancías (8 millones a través del "shuttle" y 7 a través de trenes).

Se estima que, para el año 2003, el Túnel acogerá la increíble cifra de 41 millones de pasajeros y 23 millones

de toneladas de mercancías.

Gran Bretaña es, posiblemente, el socio que más ventajas obtendrá, a largo plazo, del proyecto. No en vano, los 240.000 km. de red europea, se sumarán, de la noche a la mañana, a los 15.000 km. de la red ferroviaria inglesa. Esta experiencia se traducirá en una inmensa oleada de tráfico que, a buen seguro, aprovecharán los responsables de British Rail. □



Maqueta de la obra. En el centro, el túnel de servicio y, a ambos lados, los túneles de vía única, unidos por corredores.