

Alta velocidad en Gran Bretaña

Aunque los trenes Eurostar ya unían desde 1994 Londres con Bruselas y París, la "verdadera" alta velocidad empezó en Gran Bretaña en 2003, con la puesta en servicio de la primera sección de la CTRL ("Channel Tunnel Rail Link"), una línea de 300 km/h que se habría de completar en 2007.

La construcción de la línea, de características técnicas típicamente francesas, resultó extremadamente costosa (en tiempo y en dinero), debido principalmente a su trazado por zonas muy habitadas y no estuvo exenta de problemas financieros.

Una novedad que incorporará esta línea durante el año 2009 será la puesta en funcionamiento, por primera vez en el mundo, de trenes de cercanías de alta velocidad, que utilizarán en parte la infraestructura de alta velocidad y en parte las líneas "clásicas", mejorando notablemente las prestaciones a los condados del sureste de Inglaterra, Sussex y Kent.

Inglaterra fue la cuna del ferrocarril y de alguna manera los ferrocarriles británicos siempre estuvieron a la cabeza del desarrollo tecnológico ferroviario, hasta que el proceso de privatización

que se llevó a cabo en los años 80 cambió radicalmente el panorama existente. Eso explica por ejemplo la mundialización actual, que hará que los servicios de cercanías de alta velocidad que acabamos de mencionar, serán prestados sobre líneas británicas por un operador francés (Keolis, asociado con GoAhead), utilizando un material rodante japonés (Hitachi).

De las muchas señas de identidad que aún quedan de los ferrocarriles británicos "de siempre", los andenes altos, las puertas de algunos trenes que se abren desde fuera y hacia fuera, el gálibo estrecho (se suele decir que los ferrocarriles sudafricanos en vía métrica tienen un gálibo mayor que los británicos en vía de ancho estándar), etc., una

de las más interesantes es el concepto de los servicios Intercity.

En sus últimos tiempos, "British Rail", principalmente a través de su centro de ensayos de Derby, dedicó muchos esfuerzos a la investigación en alta velocidad. El APT o "Advanced Passenger Train" fue uno de los ensayos más conocidos y fruto de ellos a partir de 1975 se introdujeron en servicio comercial trenes diesel a 200 km/h sobre

Una novedad que incorporará esta línea durante el año 2009 será la puesta en funcionamiento, por primera vez en el mundo, de trenes de cercanías de alta velocidad.

las infraestructuras existentes mejoradas.

Dado que la velocidad máxima de estos trenes se mantenía constante durante largos trayectos sin paradas, las velocidades comerciales que obtenían eran incluso superiores a las de muchos servicios de alta velocidad (250 km/h o más) en otros países.

Muchos de esos trenes, en versión eléctrica o diésel, se encuentran todavía hoy en funcionamiento y nuevas unidades se han ido incorporando en los últimos años al parque de los operadores privados británicos, haciendo que la flota actual de trenes aptos para circular a 200 km/h sea de 421 trenes. Este parque solo es superado actualmente a nivel mundial por la SNCF, con 466 trenes de alta velocidad en explotación.

Pero llegan nuevos tiempos y, una vez recuperados de los problemas de concepción y organización que siguieron al largo proceso de privatizaciones, y pese a la crisis que nos rodea a todos, los ferrocarriles tienen nuevos horizontes en Gran Bretaña. Actualmente el gobierno británico y el recién creado gobierno escocés están trabajando juntos en los estudios previos a la construcción de una nueva línea de alta velocidad que unirá la Londres con las dos principales ciudades escocesas.

La mayor autonomía reclamada por Escocia, que ha llevado entre otras cosas a reestrenar recientemente su parlamento, añade un interés complementario al proyecto, que si bien todavía se encuentra en una fase embrionaria, tiene ya definidos algunos principios.

Se tratará de una línea de altas prestaciones (300 km/h como mínimo) que será probablemente construida en dos partes, primero hasta Manchester y en una segunda etapa hasta Glasgow y Edimburgo. Será una obra costosa, sobre todo la mitad más cercana a Londres, puesto que discurrirá por áreas muy densamente pobladas.

Se proyecta una línea de altas prestaciones (300 km/h como mínimo) que unirá Londres con Manchester y en una segunda etapa llegará a Glasgow y Edimburgo.

Como elementos claves a definir en el próximo futuro se encuentran algunos aspectos técnicos, como la interoperabilidad (gálibos, sistemas de señalización y comunicaciones, etc.), las conexiones con la red existente incluida la actual línea de alta velocidad, los accesos a las ciudades, las estaciones (número, situación, funcionalidad), etc. Y especialmente la financiación. El modelo de PPP (Partenariado Público Privado) que se empleó en la primera línea podría ser de aplicación, pero necesitará de ciertas modificaciones.

tas modificaciones.

Aunque el detalle de los servicios a prestar y consecuentemente el programa de explotación, están todavía en fase de definición, todos están de acuerdo en que se trata de una obra necesaria para satisfacer de manera sostenible las necesidades crecientes de movilidad del país, que en momentos de necesidad se vuelve hacia el ferrocarril, como no podía ser menos en la tierra que lo vio nacer. ■

IÑAKI BARRÓN

Tren Hitachi de tecnología japonesa, operado en Gran Bretaña por la francesa Keolis.

