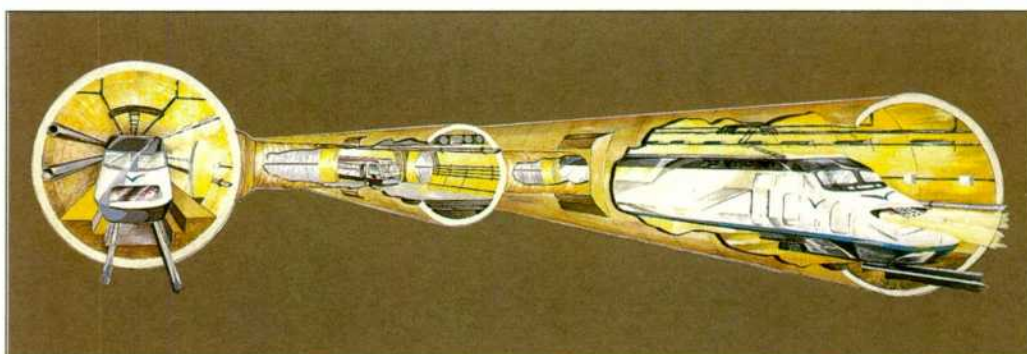


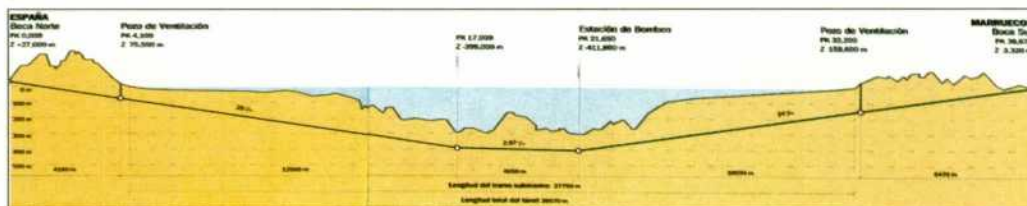
INTERÉS INTERNACIONAL EN ESTABLECER COOPERACION ENTRE AFRICA Y EUROPA

## El túnel ferroviario bajo el Estrecho de Gibraltar busca financiación

Europa y África podrían quedar unidas por un túnel submarino, por el que circularán trenes de viajeros y de mercancías, alrededor del año 2010. Los estudios realizados hasta la fecha confirman que las características geológicas del terreno son idóneas para la excavación del túnel. El proyecto, que se realizaría de forma escalonada, sólo podrá salir adelante si se financia con fondos públicos y privados.



En una primera fase sólo se construiría la galería de servicio.



Perfil longitudinal del túnel.

**D**escartada la construcción de un puente, que resulta más caro y podría entorpecer el tráfico marítimo del Estrecho, el túnel ferroviario se ha impuesto como la mejor solución. La ruta elegida finalmente es la que va desde Punta Paloma, en las proximidades de Tarifa, hasta Punta Malabata, cerca de Tánger. Esta no es la ruta más corta -28 kilómetros-, pero la profundidad máxima que en ella se alcanza es de 300 metros, mucho menor que en la parte más estrecha, donde la profundidad del mar llega hasta los 800 metros. Aunque existen otros túneles como el del Canal de la Mancha o el de Seikán, en Japón, ninguno puede compararse al del Estrecho, ya que en aquellos la profundidad es mucho menor y,

**Yolanda del Val**

por lo tanto, la presión a la que están sometidos es también más pequeña.

El túnel, muy similar al del Canal de la Mancha, tendrá una longitud de 38,7 kilómetros de boca a boca, de los cuales 27,7 discurren bajo el mar. La sección transversal de la obra implica la construcción de tres galerías: dos galerías ferroviarias de vía única, de 7,5 metros de diámetro, separadas aproximadamente 60 metros, y una galería de servicio de 4,80 metros de diámetro, situada entre las dos anteriores y comunicadas con ellas por galerías transversales -cada 340 metros- de tres metros de diámetro. Las estaciones terminales, ubicadas en las respectivas bocas del túnel, comprenden básicamente las zonas de embarque, encaminamiento de vehículos (turismos y camiones), manteni-

miento de material y servicios de urgencia.

La principal ventaja del túnel es que éste puede construirse en dos fases, lo que resulta primordial de cara a la financiación del proyecto. En la primera fase se construiría la galería de servicio y el primer túnel ferroviario, mientras que en la segunda, cuando lo requiriese la demanda de tráfico, se construiría el segundo túnel ferroviario. El coste de la galería de servicio y el primer túnel ferroviario ascendería a medio billón de pesetas aproximadamente.

Explotado en "monotubo", la velocidad máxima que podrán alcanzar los trenes será de 120 km/h. Además de trenes de viajeros y de mercancías ordinarios, habrá un servicio de lanzaderas entre terminales, que transportarán en plataformas autobuses, automóviles y camiones. La dura-

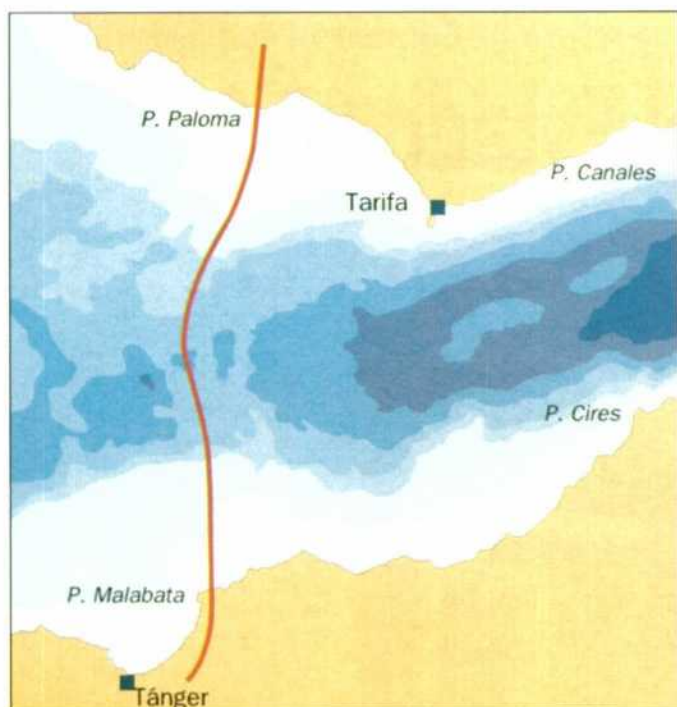
ción del trayecto será de aproximadamente media hora, mientras que la duración de rotación, es decir, el tiempo que tardaría un tren en realizar el viaje de ida y vuelta, sería de dos horas. El tiempo de espera máxima para los viajeros rondará aproximadamente una hora y media.

El material móvil estará constituido básicamente por trenes pasantes de viajeros y de mercancías y también por dos tipos de trenes lanzadera: uno para cargar turismos y otro para camiones y autobuses, ambos de unos 700 metros de longitud y formados por unos 30 vehículos.

Tanto SEGEC, sociedad española de estudios, encargada de desarrollar el proyecto, como SNED, su homónima marroquí, tienen claro que para llevar adelante un proyecto de semejante envergadura



## Un proyecto que se remonta a la Edad Media



Planta de la solución del túnel.

La idea de atravesar el Estrecho de Gibraltar uniendo por una vía terrestre las dos orillas continentales se remonta a los mitos de la Antigüedad y a las leyendas transmitidas por viajeros y geógrafos musulmanes de la Edad Media. Después de siglos de silencio, la idea de enlazar el Estrecho renace en el siglo XIX, impulsada con fuerza por la revolución ferroviaria. En esa época, la idea encuentra numerosos promotores entusiastas, que realizaron esquemas técnicos más o menos plausibles y que, en la práctica, consiguieron crear una cierta sensibilización general por el proyecto e, incluso, realizar estudios científicos de indudable interés.

Ha sido, sin embargo, mucho más recientemente cuando la idea del enlace fijo recibe un nuevo impulso. Es el momento en que el rey de España, Juan Carlos I, y el rey de Marruecos, Hassan II, anuncian en su encuentro de Fez (16 de junio de 1979) que ambos países, conscientes de la importancia de las relaciones hispano-marroquíes en el desarrollo de las relaciones entre Europa y África, han decidido estudiar conjuntamente la factibilidad de una comunicación permanente a través del Estrecho de Gibraltar.

A raíz de ese encuentro se crearon dos sociedades, que trabajan coordinadas por el Comité Mixto desde 1981; por parte española la "Sociedad española de estudios para la comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar" (SEGEC), y, por parte marroquí, la "Société Nationale d'Etudes du Détroit" (SNED), con sede en Rabat. Estas sociedades están presididas, respectivamente, por S.A.R el Príncipe Felipe de Borbón, heredero de la corona de España, y por S.A.R el Príncipe Sidi Mohamed, heredero del trono de Marruecos. □

dura es necesario contar con fondos públicos. Evidentemente, los peajes no servirían para compensar a una empresa privada que, por ejemplo, construyera y explotara el túnel durante 25 o 30 años. Por ello, **Vicente García Álvarez**, vicepresidente de SEGEC, apunta que "los poderes públicos podrían encargarse de construir y financiar una galería de reconocimiento, y entregarla libre de cargas al concesionario, que la utilizaría como túnel de servicio. La construcción de esta galería permitiría

un mejor conocimiento del terreno y, además, haría que la operación resultara rentable para la empresa privada, ya que ésta sólo tendría que financiar el segundo túnel". Esta propuesta se estudiará en la reunión del próximo Comité Mixto hispano-marroquí, que se celebrará en este mes de marzo y probablemente se elevará a los respectivos gobiernos, así como a la UE, antes del verano. El proyecto, más que por su rentabilidad, se justifica por la situación geográfica del Estrecho, como

nudo de comunicaciones entre las redes terrestres europea y africana, así como por la voluntad de los países ribereños, e incluso de instituciones como Naciones Unidas, de desarrollar los vínculos de coo-

que la obra esté concluida exista una línea entre Algeciras y Jerez de la Frontera -incluida en el PDI de Andalucía-, de la que partiría un ramal hasta la entrada del túnel. Cabe pensar que esa línea sería de alta ve-

TRAFICO EUROPA-ASIA DE PASAJEROS (Millones de pasajeros)			
TRAFICO	1990	2005	2025
Zona de estudio*	14,58	23,64	35,37
Corredor del Estrecho*	3,69	10,61	18,62
Enlace Fijo	-	6,07	10,67
Desviado	-	4,25	7,58
Engendrado	-	0,59	0,97
Creado	-	1,22	2,12

TRAFICO EUROPA-ASIA DE MERCANCIAS (Millones de toneladas)			
TRAFICO (granel excluido)	1990	2005	2025
Zona de estudio*	31,63	56,27	96,14
Corredor del Estrecho*	0,65	3,98	7,95
Enlace Fijo	-	3,79	7,56
Desviado	-	3,52	6,28
Engendrado	-	0,18	0,32
Creado	-	0,09	0,96

\* Zona de estudio: Europa (pasajeros y mercancías): Alemania, Austria, Bélgica, España, Francia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suiza. África (pasajeros): Argelia, Marruecos, Mauritania, Senegal-Gambia, Túnez. (Mercancías): Todos los países africanos al norte del ecuador, excepto Etiopía y la República Centroafricana.

\* \*El Corredor del Estrecho está constituido por las líneas marítimas del Estrecho y el Arco del Enlace Fijo

peración entre Europa y África. En un proyecto tan complejo, las infraestructuras que rodean al túnel, dado que además la red marroquí posee ancho internacional, son claves. Se prevé que para la fecha en

locidad, aunque este punto, al igual que el de su ancho, no está aún definido.

Por su parte, Marruecos sólo necesitará construir un pequeño enlace de ferrocarril hasta la estación de Tánger. □