



La futurista estación de Custom House.

El Ferrocarril Ligero de los Docklands (DLR son sus siglas en inglés), situado en los antiguos muelles del río Támesis de Londres, lugar donde se ubican ahora ultramodernos complejos de oficinas, tiene previsto ampliar tanto la longitud de su red como su capacidad. El ferrocarril, con una longitud de 21,7 kilómetros es totalmente automático y está formado por tres líneas. El pasado mes de abril introdujo un nuevo sistema de señalización CAT (Conducción Automática de Trenes), que permite que los trenes puedan circular con unos intervalos de dos minutos en lugar de los tres habituales.

Además, se está ampliando la línea entre Island Gardens, bajo el río Támesis, hasta Cutty Sark, en Greenwich, y hasta Lewisham. La inauguración de la ampliación hasta Cutty Sark,

de 4,2 kilómetros, está prevista para finales de año.

Además, el gobierno británico convocó un concurso el pasado mes de febrero para la construcción de un nuevo ramal de 3,6 kilómetros, que conectará el sudeste de Londres, desde las estaciones de Canning Town hasta City Airport.

El Departamento de Medio Ambiente, Transporte y Regiones aceptó el año pasado una propuesta que presentó DRL Ltd, propietaria del Ferrocarril Ligero de los Docklands, para construir un enlace ferroviario entre Canning Town y City Airport. Algo que ha causado sorpresa es la decisión del gobierno de elegir el trazado más largo de las tres alternativas que se barajaban. En principio, se pensó que la opción elegida sería la de un ramal de 1,5 kilómetros que tendría su origen en la estación de Regent Prince, cuyo presupuesto se eleva-

LLEGA A LOS ANTIGUOS MUELLES DE LONDRES, D

El Ferrocarril Ligero amplía la red y aum

Tras 10 años haciendo frente con éxito al espectacular aumento de la demanda, el Ferrocarril Ligero de los Docklands, en Londres, tiene motivos para encarar su futuro con optimismo. Ampliar la red e introducir nuevas medidas para seguir satisfaciendo la demanda, es la estrategia de este ferrocarril que da cobertura a una zona donde abundan los complejos de oficinas.



El ferrocarril, cruzando el río Lea.

ba a unos 7.000 millones de pesetas.

Sin embargo, en lugar de esta ruta, el vicepresidente de Gran Bretaña, **John Prescott**, es partidario del trazado Canning Road-City Airport, que discurre por un área en desarrollo denominada "Este-Catedral", un ambicioso proyecto de construcción de nuevas empresas, oficinas y viviendas que se ubicarán en una zona antes ocupada por muelles. Este proyecto ascenderá aproximadamente a 16.000 millones de pesetas.

La línea también dará cobertura a un centro de exposiciones, una universidad y a un parque empresarial que se ubicarán en los antiguos muelles reales.

Regenerar. Al parecer, el gobierno apoya firmemente el trazado que discurre por el sur de la ciudad, ya que se considera una magnífica oportuni-

dad para regenerar esa área. Ello implica sin embargo un enlace más largo y más caro que el que se había previsto en un primer momento. La línea contará también con una estación en el aeropuerto, de manera que será posible construir nuevas ampliaciones, quizás hacia North Woolwich, y, posteriormente, bajo el Támesis hasta Woolwich Arsenal.

El enlace al aeropuerto se construirá mediante una alianza público-privada entre el Ferrocarril Ligero de los Docklands y un concesionario. Las ofertas que se presenten al concurso deberán proponer cuáles son las mejores fórmulas para financiar el proyecto.

El proceso de consultas se llevará a cabo este año y la construcción de la línea comenzará a principios del año 2000. La línea se concluirá en el 2003.

El proyecto resulta especial-

ONDE AHORA SE UBICAN COMPLEJOS DE OFICINAS

o de los Docklands nenta su capacidad



mente importante para el aeropuerto, al que se ha autorizado recientemente para ampliar sus

instalaciones, por lo que necesitará el enlace para hacer frente al aumento de los tráfi-

cos aéreos, que pasarán de los actuales 1,4 millones de pasajeros de pasajeros por año a 3 millones en el año 2005.

El Ferrocarril Ligero de los Docklands también está ahora instalando su nuevo sistema CAT (Conducción automática de Trenes), en el que ha invertido alrededor de 2.400 millones de pesetas. La empresa explotadora ha sustituido el software de la estación móvil Seltrac, que a su vez reemplazó a la antigua señalización CAT de estación fija que funcionó durante cinco años y que contribuyó a la imagen de falta de fiabilidad de la línea.

Concesión. Docklands Railway Management (DRML), la compañía propiedad de un grupo de ex directivos del ferrocarril y el Grupo Serco, que se adjudicó hace dos años una concesión de siete años para explorar y mantener el Ferrocarril Ligero de los Docklands, introducirá progresivamente mejoras en las frecuencias de los trenes.

En la actualidad, utilizan diariamente la red 105.000 pasajeros, cifra que se reducirá temporalmente cuando se inaugure la ampliación de la línea

de metro Jubilee (véase VIA LIBRE núm. 421), y que a la vez contribuirá a descongestionar el ferrocarril de los Docklands.

No obstante, según los estudios realizados, los tráficos continuarán creciendo a medida que se amplíe la red. Inicialmente, la inauguración de la línea de metro reducirá en un 40 la actual demanda de servicios, aunque los viajeros podrán utilizar la nueva estación de intercambio entre la línea de metro Jubilee y el Ferrocarril Ligero de los Docklands.

Pero, según los estudios que se han realizado, el Ferrocarril Ligero de los Docklands tendrá una demanda de 60 millones de viajeros anuales en el año 2011. Y hay que señalar que se trata tan sólo de un estudio aproximado, basado en los estudios realizados sobre la demanda que atraerá la futura ampliación a Lewisham, según los cuales, otros 20 millones de personas utilizarán el ferrocarril.

Como consecuencia de todo esto, los responsables del ferrocarril consideran fundamental seguir aumentando la capacidad, además de mejorar la señalización, modificar los cruces y mejorar las estaciones. El Ferrocarril Ligero de los Docklands tiene también previsto adquirir 24 automotores, cuyo coste asciende a unos 7.000 millones de pesetas. Este pedido podría ampliarse posteriormente.

Las obras de la ampliación a Lewisham, que concluirán en el año 2000, también avanzan a buen ritmo. Esta ampliación está en parte financiada por el sector privado, que contribuye al proyecto con 30.000 millones de pesetas, y por el gobierno británico, que aporta los restantes 10.000 millones de pesetas. CGL, consorcio que comprende a las empresas John Mowlem, London Electricity y Mitsui, se adjudicó en octubre de 1996 una concesión por un periodo de 24 años para financiar, diseñar, construir y mantener la ampliación.

Yolanda del Val □

