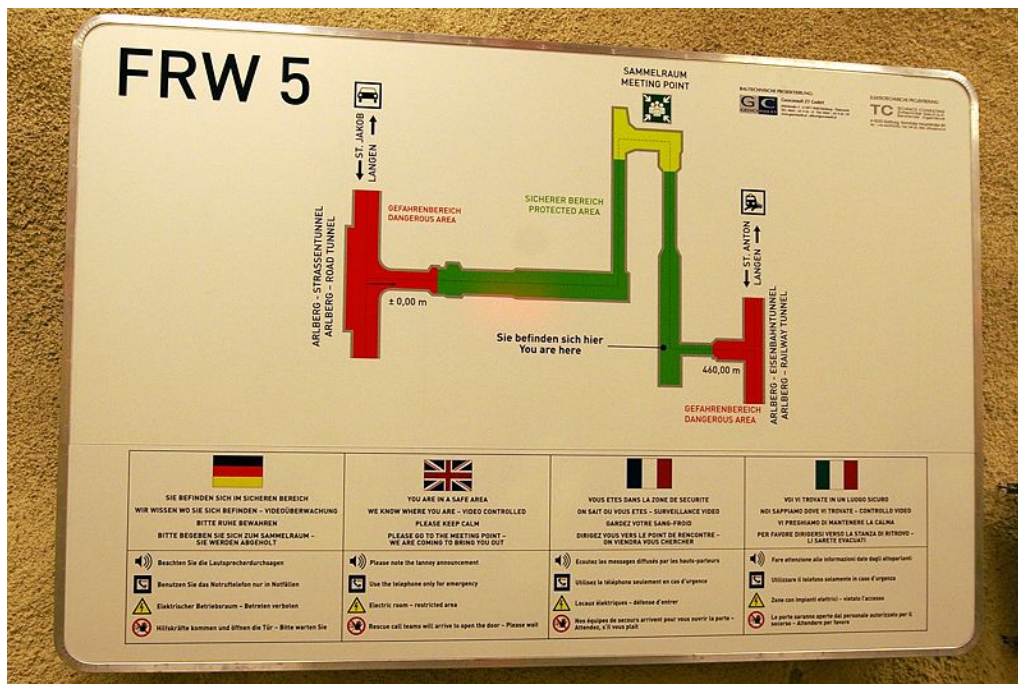


Los trenes pueden pasar por el túnel de Somport sin problemas

La experiencia de los túneles carretero y ferroviario del Arlbergbahn

El próximo mes de abril España y Francia firmarán un convenio para encargar, a lo largo de este año, dos estudios sobre el Canfranc pensando en la de la futura reapertura de la línea. Uno de ellos analizará la seguridad en la explotación del túnel ferroviario de Somport. La principal particularidad de este túnel es que, actualmente, sirve de galería de evacuación del túnel carretero, que tiene un trazado esencialmente paralelo al ferroviario. Para ello, se construyeron una serie de galerías de intercomunicación, de forma que el túnel ferroviario pudiera ser utilizado como acceso o vía de evacuación del túnel carretero en caso de incidente. También existe un laboratorio perteneciente a la Universidad de Zaragoza, que está entre ambos túneles y comunicado con los dos.

Hay quien ha querido ver en este hecho un obstáculo más para que el Canfranc pueda volver a funcionar, pero se equivocan. Existe un precedente muy similar en Austria, que podría ser tomado como referencia de partida a la hora de realizar el mencionado estudio, que es el túnel de San Antón de Arlberg, cerca de la famosa estación de esquí de St. Anton, en la histórica línea de Arlberg, que une las ciudades austriacas de Innsbruck y Bludenz a través de un trazado montañoso (pendiente característica de 31 milésimas y radios de 250 m). Dicho túnel, construido en 1884, tiene una longitud de 10.648 m, y está situado a 1.300 m. sobre el nivel del mar. Pues bien, existe un túnel carretero en paralelo y ambos túneles disponen de galerías de intercomunicación y evacuación, un esquema de las cuales se ve en la siguiente imagen. También al igual que el túnel de Somport, el de St. Anton am Arlberg tiene elevadas pendientes, ferroviariamente hablando, en ambas vertientes.



Y por si todavía le quedan dudas a alguien, diremos que los túneles de San Antón están adaptados a la más reciente normativa europea de túneles ferroviarios y carreteros, y tiene un intenso tráfico de trenes de todo tipo, incluidos los ICE (trenes de alta velocidad).

Pensando en la adaptación del túnel de Somport para que cumpla la legislación y normativa en vigor, y puesto que la mayor parte de la obra civil está ya realizada, bastaría con dotar al túnel ferroviario de nuevas instalaciones de seguridad (alumbrado, extracción de aire, señalización, etc.). También, y para garantizar el acceso de vehículos de emergencia a través del túnel ferroviario, se podría instalar la vía en placa, una solución muy empleada en túneles actuales y

que los lectores se pueden imaginar viendo las vías que se están colocando para el tranvía de Zaragoza.

Para finalizar, una adecuada coordinación de los centros de control ferroviario y carretero aseguraría el nivel de protección civil necesario para este tipo de infraestructura.

Los interesados en conocer más en detalle la línea de Arlberg, pueden consultar en <http://www.arlbergbahn.at/> y <http://de.wikipedia.org/wiki/Arlbergbahn> (están en Alemán).



Locomotora de los ferrocarriles austríacos saliendo de un túnel del Arlbergbahn