

Túnel del San Gotardo : perforación final del túnel ferroviario más largo del mundo

Autor(en): **Lenzin, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero**

Band (Jahr): **38 (2011)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-908718>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Perforación final del túnel ferroviario más largo del mundo. El túnel de base del Gotardo, de 57 km de longitud, es el corazón de la nueva línea de ferrocarril de túnel plano que atravesará los Alpes. En octubre se efectuó la perforación final en el tubo situado al este, y en abril se hará la del tubo situado al oeste. Lo más tardar en 2017, los trenes circularán por este túnel del Gotardo. Por René Lenzin

Récord mundial en el Gotardo. Con este título celebraba Suiza a mediados de octubre la perforación final del tubo situado al este, que forma parte del nuevo túnel ferroviario de base. Se trata de una obra faraónica: con sus 57 km es el más largo del mundo. La perforación final se efectuó en la fecha prevista, a 30 km del portal sur, en Bodio (TI) y a 27 km del portal norte, en Erstfeld (UR) y con una desviación mínima de 8 cm en el plano horizontal y 1 cm en el plano vertical. El túnel de base del Gotardo consta de dos tubos paralelos de una vía, cuyos 325 metros están unidos a una galería transversal con una

longitud aproximada de 40 metros. En total, este sistema de túneles mide 151,8 km incluidos todos los fosos y las galerías.

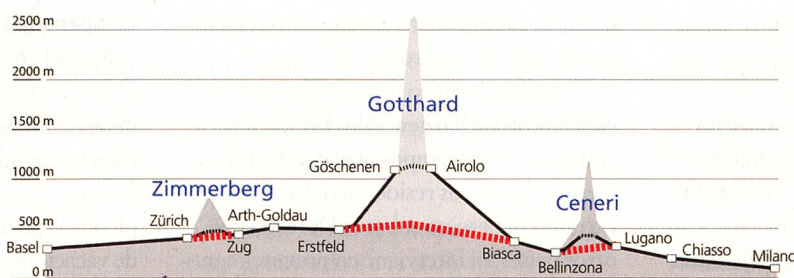
En abril de 2011, los mineros de la parte norte y los de la parte sur deberían poder darse la mano también en la zona donde está situado el tubo del oeste. En los tramos del túnel ya abiertos, ha comenzado el montaje de los carriles y los sistemas técnicos del ferrocarril. Lo más tardar en 2017 circularán rápidamente por el túnel los primeros trenes de pasajeros y de mercancías, diseñados para que se alcance una velocidad máxima de 250 km por hora. No obstante, la línea del

Júbilo tras la perforación final del túnel de base del Gotardo el pasado octubre.



Gotardo sólo será una línea continua de ferrocarril de túnel plano cuando se inaugure el túnel de base del Monte Ceneri, de 15,4 km de longitud. Este tramo, también de dos tubos, entre Bellinzona y Lugano, será inaugurado en 2019.

Junto con el túnel de Lötschberg, abierto en 2007, el Gotardo y el Ceneri conforman los nuevos ferrocarriles transversales alpinos (Neat), como decidió el pueblo suizo en 1992. Seis años después se aprobó también un concepto de financiación que prevé un total de 30.000 millones de francos para grandes proyectos ferroviarios. Una escasa mitad de ellos se destinará a la Neat. Los supuestos costes finales del trayecto del Gotardo ascienden a 12.250 millones de francos, de los cuales 2.420 millones serán para el Ceneri.



La Neat es el núcleo de la política suiza de transportes, que aspira a que la mayor parte de los transportes de mercancías a través de los Alpes se realicen por ferrocarril. Además, la Neat (Nueva Transversal de los Alpes) forma parte del co-

redor europeo de ferrocarriles que va de Rotterdam a Génova. No obstante, ya es previsible que este trayecto no estará totalmente terminado cuando se inaugure la Neat. Por motivos financieros, Suiza ha tenido que hacer recortes en las líneas de acceso a los túneles de base. Y los países vecinos, Alemania e Italia, casi no tendrán tiempo de terminar los empalmes en el norte y en el sur de aquí al año 2019.

Para más información, consultar la página: www.alptransit.ch

Por este gran túnel circularán a partir de 2017 los trenes de y a Italia.

