

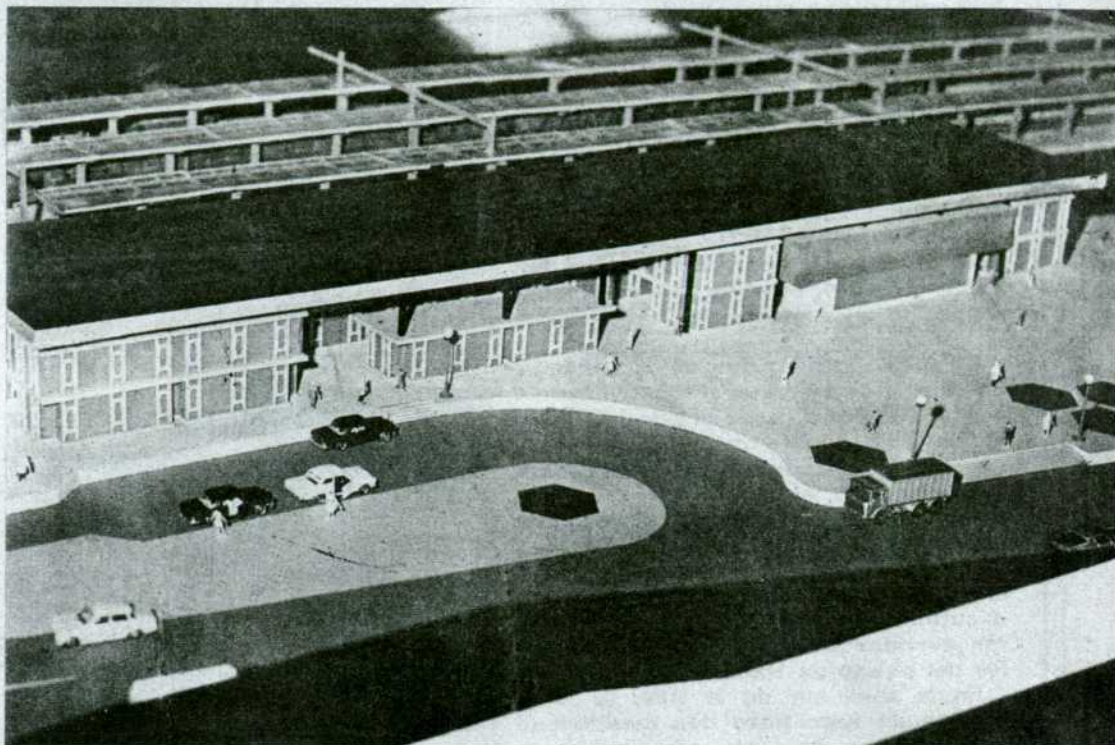
# Dos electrificaciones de alcance int

## CRONICA DE BELGICA

Por G. NUÑEZ de BALBOA

**L**AS dos electrificaciones que la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Belgas (SNCB) acaba de poner en servicio el 27 de septiembre de este año merecen ser citadas por su alcance internacional. Una se refiere a una mejora considerable de los accesos ferroviarios del gran puerto de Amberes, la otra, al punto final puesto con el tendido de la catenaria a las obras llevadas a cabo para modernizar la línea de Namur a Lieja, trozo de la ruta intercontinental más directa entre el occidente y el centro y este de Europa.

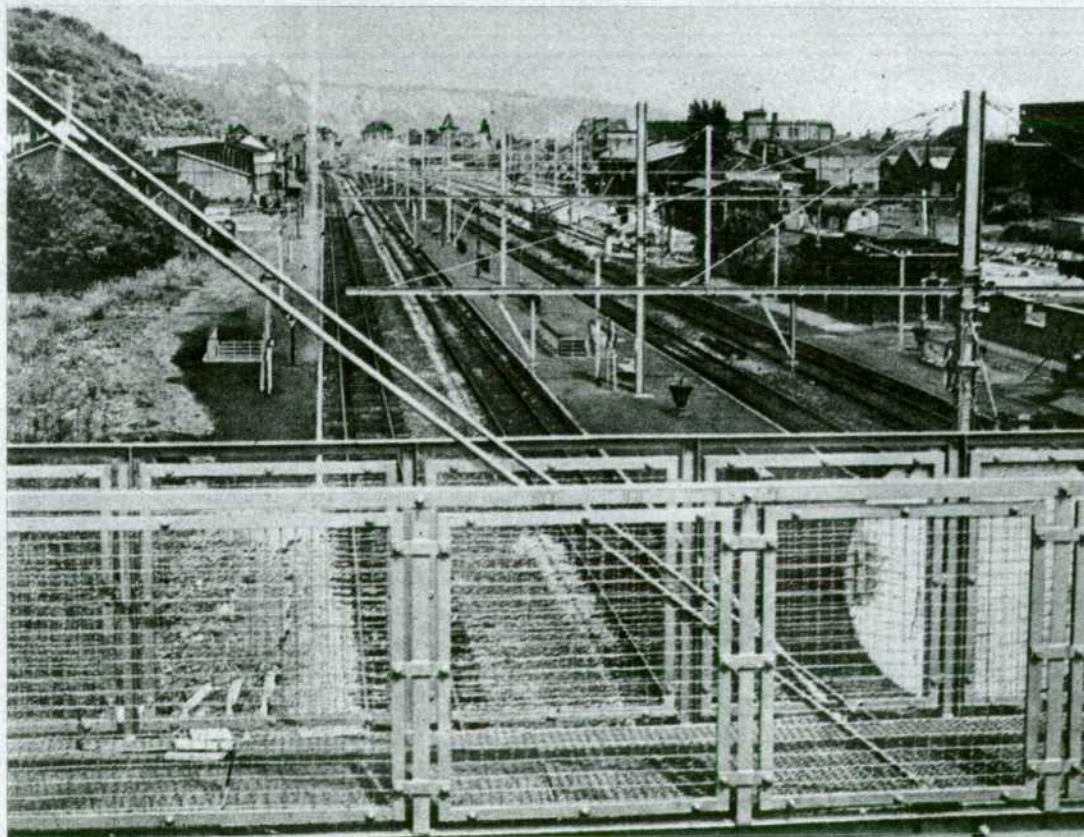
Ambas fueron precedidas de obras muy extensas con miras al tráfico del futuro. En Amberes, el río Escalda fue, durante mucho tiempo, un obstáculo para la expansión de la ciudad hacia la orilla izquierda y para el tráfico procedente de la misma. Si se necesitaron unos cuarenta años hasta llegar a la saturación del primer túnel de carretera debajo del río, el otro túnel, llamado de Kennedy, abierto al tráfico hace pocos meses, ya acusa un crecimiento enorme del tránsito rodado. En cuanto al ferrocarril, había que remontar el río hasta Tamin, para encontrar el primer viaducto en la línea de Malinas a Terneuzen. La gran



Maqueta de la nueva estación de San Nicolás.

línea procedente del suroeste, de Gante a Amberes, moría en una estación terminal propia a la orilla izquierda, obligando a los viajeros a valerse de otros medios de transporte para cruzar el Escalda. Era urgente remediar este estado de cosas y, al efecto, se construyó

entre San Nicolás y Berchem, punto de empalme con las líneas que abocan en la estación central, una línea nueva que cruza el río por debajo. Dicha estación Berchem fue asimismo objeto de un remozamiento para poder cumplir con su misión. Esta nueva línea, de



Estación de Huy, en la línea Lieja-Namur, cuya electrificación acaba de inaugurarse.



Moderna estación de clasificación situada junto al río.

# ernacional

vía doble, está prevista para una velocidad de 140 Km.-h. y no presenta ningún paso a nivel. Naturalmente, está dotada de bloqueo automático. Los cincuenta y cinco minutos que se invertían hasta ahora en autobús desde San Nicolás a la estación central de Amberes quedan reducidos a veintinueve en los trenes de cercanías, que paran en todas las estaciones intermedias. En los servicios internacionales se suprimen también grandes rodeos.




La estación antigua de San Nicolás, insuficiente para una población actual, que supera los 50.000 habitantes, tenía las vías al ras del suelo y eran así un gran estorbo insufrible con tantos pasos a nivel. Cederá paso a un edificio amplio y moderno con plataformas elevadas, y previniéndose además, como ya es costumbre, una explanada para el estacionamiento de trescientos automóviles, aparte de una estación de autobuses.

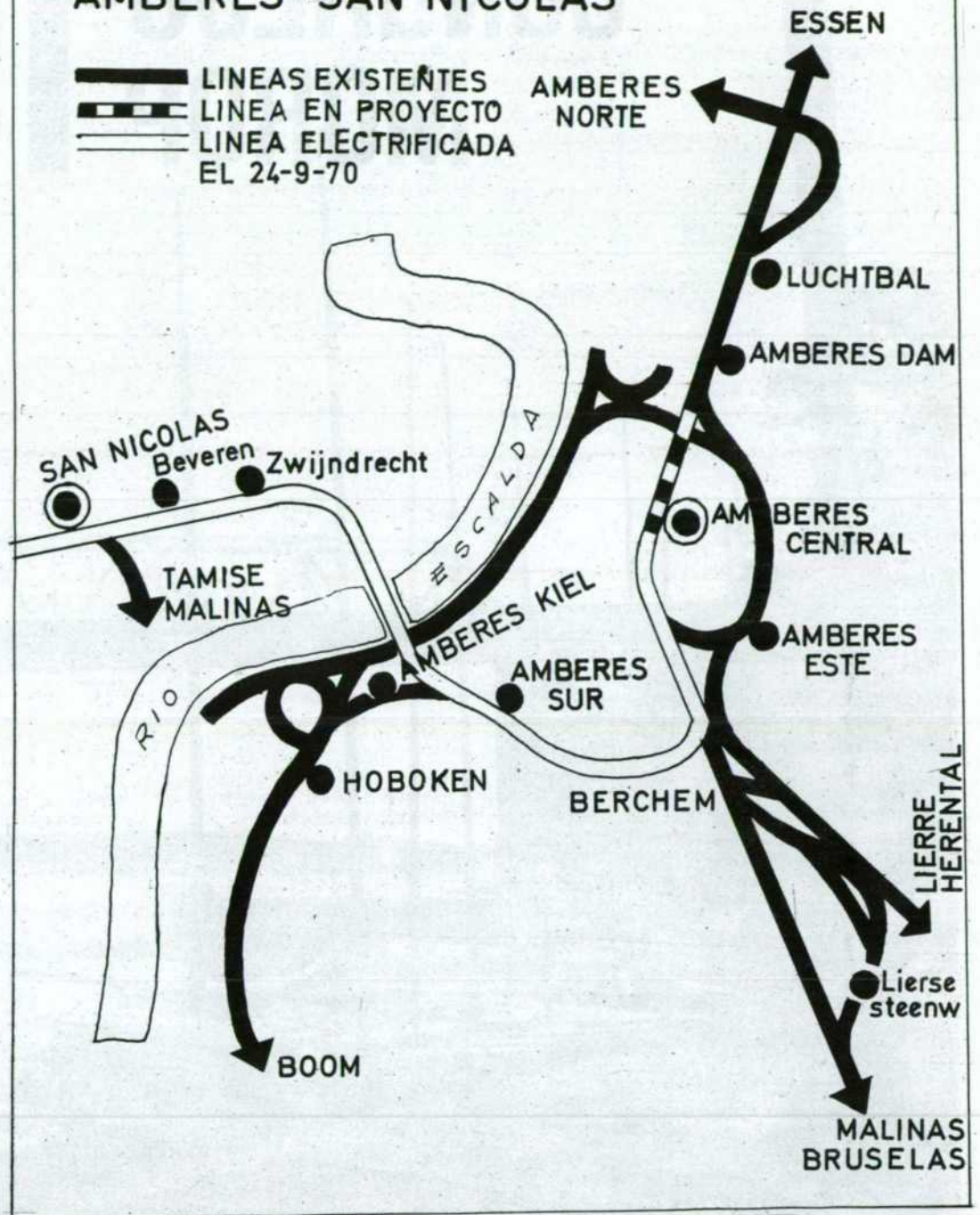
Respecto a la electrificación de la línea de Namur a Lieja, diremos que se trata de una de las más antiguas del país. Hasta 1941 se explotaba por la Cia. del Nord Belge, filial del Norte francés. Aparte de constituir, como ya dijimos, una ruta internacional, atraviesa una de las más importantes cuencas minero-industriales. Hace tiempo que se sentía la necesidad de una reforma profunda de esta línea, pero, por un lado, la dualidad Nord Belge-SNCB, y, por otro, las condiciones locales, tales como una sucesión continua de estaciones de empalme y apartaderos industriales, un valle estrecho en el que el río, los poblados, las fábricas y las vías se disputan la franja estrecha de terreno disponible, un sinfín de pasos a nivel eran obstáculos serios, que sola-



iscalda.

## Electrificación AMBERES-SAN NICOLAS

-  LINEAS EXISTENTES
-  LINEA EN PROYECTO
-  LINEA ELECTRIFICADA EL 24-9-70



mente podían eliminarse paso a paso. Ello obligó, para citar un ejemplo, a establecer entre la estación de Flémmeles Grande y el puente de Seraing, junto a Lieja, un trazado completamente nuevo en tres kilómetros de extensión. En la citada Flémmeles Grande la vía seccionaba en dos la población y hubo de elevarla en siete metros para eliminar los numerosos pasos a nivel existentes. Finalmente, existía aún un túnel antiguo de vía única, en la sección de Huy-Stätte, que ha sido sustituido por otro nuevo de vía doble. Naturalmente, fue necesario modificar muchas de las estaciones, sobre todo, previendo numerosas vías de cruce y alcance de gran longitud. Ello era preciso para mantener la fluidez de las circulaciones en esta línea, en la que alternan los grandes expresos internacionales de París a Moscú y a

Suecia, con trenes carboneros o cargados de productos siderúrgicos y maquinaria, también, en gran parte, con destino a otros países. Actualmente se regula la circulación por bloqueo automático y puestos de mando en todas las estaciones, pero se halla en vías de ejecución una concentración de mandos en sólo las tres estaciones de Flémmeles, Huy y Namur.

Con todas estas reformas podrán acelerarse las marchas de catorce trenes expresos entre París y Lieja en un promedio de treinta minutos, y los trenes locales tardarán entre Lieja y Namur cuarenta y cinco minutos, en lugar de cincuenta y seis minutos.

(Gráfico: Pretel.)