



Mover la tuneladora más grande del mundo obligó a un gran operativo de tráfico

UN "GIGANTE" ATRAVIESA ESPAÑA

Helena GIL
Fotos: Daniel ASTUDILLO

Son las 3:30 de la madrugada del día 3 de agosto. Se acaba de cortar al tráfico la madrileña plaza de Conde de Casal y a lo lejos se vislumbran infinitas luces parpadeantes.

Los carriles desaparecen de la vista para dejar paso a una enorme cabeza tractora cargada con una 'rueda gigante'. Es más ancha que la calzada y da la impresión de que los quitamiedos tienen los segundos contados. Sin embargo, en unos instantes se eleva el remolque y pasa sin problemas. Acaba de llegar a su destino la pieza más grande de la tuneladora que perforará los túneles de la M-30, la circunvalación madrileña.

EL COMIENZO. La empresa que va a llevar a cabo la obra, encarga la fabricación de una máquina capaz de realizar lo que necesitan. Los constructores de la tuneladora, contactan con una empresa de transportes especiales para ver si, una vez fabricadas las piezas, sería posible llevarlas a su destino final.

Viendo los transportistas que lo que les solicitan es factible, ponen manos a

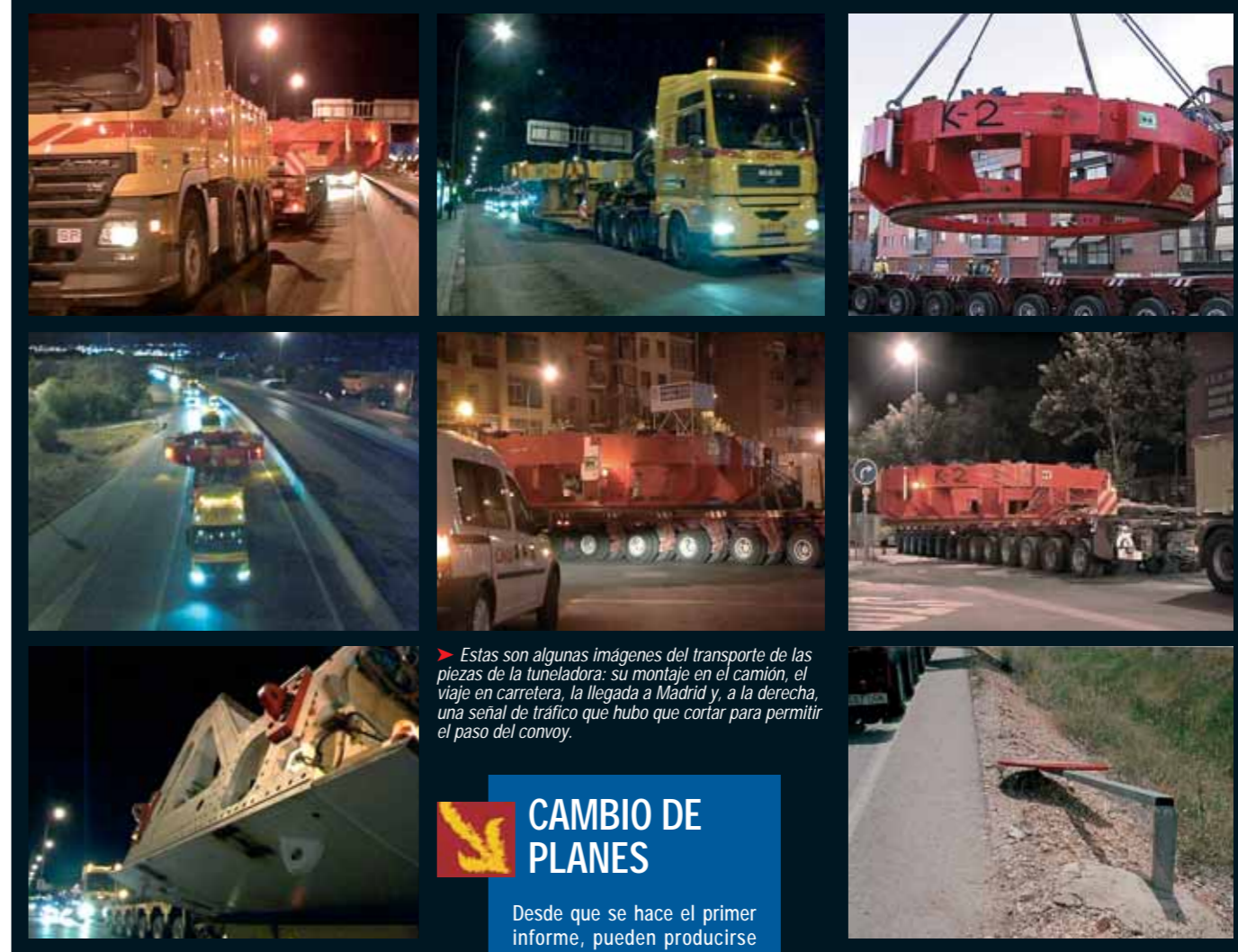


PEQUEÑOS IMPREVISTOS

Dejada atrás la plaza de Conde de Casal y en dirección a la M-30, en Madrid, el transporte tuvo que enfrentarse a pequeños contratiempos:

1. En la vía de bajada, un turismo aparcado en el lado derecho hizo que el remolque tuviera que elevarse mediante el sistema hidráulico para no llevarse por delante.

2. Ya entrando en la obra, el camino estaba bastante inclinado y la pieza se habría caído del remolque de no ser por la compensación que se hizo levantando la góndola hacia el lado contrario.



Estas son algunas imágenes del transporte de las piezas de la tuneladora: su montaje en el camión, el viaje en carretera, la llegada a Madrid y, a la derecha, una señal de tráfico que hubo que cortar para permitir el paso del convoy.

CAMBIO DE PLANES

Desde que se hace el primer informe, pueden producirse muchos cambios: se añaden señales, farolas, se construyen nuevas carreteras... Al realizar el primer estudio, dos puentes obligaron a realizar los primeros cambios:

1. En el puente de salida de Albacete no se podía pasar con más de 14 ó 15 toneladas por eje. Puesto que el transporte superaba este peso, hubo que aumentar el número de ejes en la longitud para que se dividiera la carga entre ellos.

2. En el enlace de la carretera N-301 desde Albacete hasta Ocaña, el puente estaba muy deteriorado y no parecía seguro pasar con 250.000 kilos. Lo que se hizo fue cambiar la ruta prevista y continuar por La Roda y Honrubia.

la obra. Además de decidir a qué puentes españoles debe llegar cada pieza, deben elegir la ruta que seguirán desde cada uno de ellos hasta la obra.

Para poder realizar el transporte es necesario obtener, de manera previa, los permisos del titular de la vía y de la DGT. Para ello, presentan un estudio detallado que justifica la viabilidad de este transporte especial. Obtenidas las autorizaciones, se establece el itinerario a realizar cada jornada, lugares donde estacionar, etc.

PASO A PASO. Con los dos coches de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y los cuatro de la empresa de transportes delante, el convoy que llevaba la pieza mayor partió del puerto de Alicante la madrugada del 21 de julio.

Para el transporte, además del conductor, es necesario contar con una persona que controle en todo momento las dimensiones de la mercancía y, además, otra encargada del remolque, que es independiente de la cabeza tractora. Esta persona debe controlar desde fuera, mediante un mando, el sistema hidráulico del remolque que permite que éste se eleve o se incline a derecha o izquierda.

Con nueve metros de ancho, ésta ocupaba los dos carriles de la autovía y, en

pasar los 4,75 metros de altura, que es el máximo para circular sin que tope con las señales que están encima de la calzada; para evitar tener que buscar un itinerario distinto y más complicado, se quitaron los apoyos donde iba la pieza y así se ganaron los 9 centímetros que hacían falta.

¿Y LOS OTROS CONDUCTORES? Circular a 15 km/h de velocidad media ocupando toda la calzada, a pesar de ser en horario nocturno, provocó que algunos conductores se vieran atrapados tras el convoy.

Además del estudio de los puentes y la vía y de los aparcamientos, para perjudicar lo menos posible a los restantes usuarios de la vía, se fijaron estacionamientos de emergencia donde poder retirarse temporalmente para dejar paso a los vehículos retenidos. En algunos tramos, cuando el ancho era mayor y la seguridad lo permitía, el convoy podía retirarse hacia la derecha y los otros coches circular ceñidos a la izquierda. Teniendo en cuenta que sólo ha circulado a partir de las 11 de la noche y, como máximo, hasta las 7 de la mañana, en verano y evitando fines de semana y festivos, su impacto sobre el tráfico ha sido escaso. ♦

algunos tramos, era insuficiente: algunas señales de tráfico impedían el paso de la pieza. Para estos casos, un vehículo de la empresa –que circula unos 100 metros por delante del convoy– se encarga de cortar estas señales y de volver a colocarlas tras el paso de la pieza.

En principio, el remolque iba a sobre-