



Curiosa ed interessante è la notizia secondo cui il primo esempio al mondo di galleria sotterranea e soprattutto subacquea fu realizzata proprio a Londra, e ben venti anni prima dell'inizio del servizio di trasporto su rotaia: autore di tanto ardire fu Sir Marc Brunel, che insieme al figlio Isambard fece scavare un tunnel sotto il Tamigi. Dapprima utilizzato per le carrozze trainate da cavalli, in seguito divenne passaggio pedonale per essere alla fine utilizzato come galleria per la Metro in seguito all'espansione delle linee nel 1869, e ancora oggi viene utilizzato dalle carrozze della East London line. Tanto di cappello a Sir Brunel, che sarebbe sicuramente felice di sapere anche che il suo tunnel è stato restaurato soltanto nel 1990, quasi un secolo e mezzo dopo la sua costruzione.

“TAGLIA E COPRI”

Inizialmente i tunnel venivano realizzati con un metodo chiamato “Cut and cover” (Taglia e copri), che consisteva nel tagliare letteralmente fette di terreno, scavandole dalla superficie, per poi ricoprirle dopo aver ultimato i lavori.

Anche se era certamente il metodo più semplice non

era immune da problemi: uno per tutti la forzata chiusura al traffico delle zone interessate alla costruzione dei tunnel. Per questo con l'inizio dei lavori per la nuova linea City e South London, dal 1880 in poi, venne adottato il metodo della lavorazione interamente sotterranea grazie all'escavazione di due tunnel gemelli, a volte profondi più di 20 metri sotto il suolo cittadino (da qui il nome “Tubo”). In particolare la citata linea correva anche sotto il Tamigi, così come la Waterloo and City, inaugurata nel 1898, chiamata anche “Twopenny tube” (tubo da due centesimi) essendo due centesimi il costo del percorso su questa tratta.

Venne utilizzato anche un sistema di perforazione che utilizzava aria compressa per evitare infiltrazioni d'acqua durante l'escavazione dei tunnel, anche se ce ne fu raramente bisogno grazie all'impermeabilità dell'argilla che costituisce la maggior parte del terreno sotto la città.

Il successo della metropolitana aumentava a dismisura, e in meno di trent'anni vennero collegati alla già esistente rete di gallerie e stazioni anche frazioni extraurbane come Watford e Stanmore.

Verso il 1933 un organismo chiamato non ufficialmente ‘London Transport’ si incaricò dell'organizzazione, della pianificazione e della costruzione di ulteriori linee ma i loro progetti grandiosi furono bloccati dall'arrivo della Seconda Guerra Mondiale. Durante gli anni bui del conflitto infatti, otto chilometri di galleria intesa come estensione della già esistente Central Line vennero utilizzati come fabbrica sotterranea di aeroplani, e le stazioni della metro come rifugi antiaerei.

Dopo il 1907 bisognerà aspettare addirittura oltre 60 anni per l'inaugurazione di una nuova linea nel centro città: si tratta della Victoria Line. Dieci anni dopo, nel 1979 toccherà alla Jubilee Line (la “linea grigia”) terminata nel 1999, con stazioni futuristiche e degne di un film di James Bond.

