

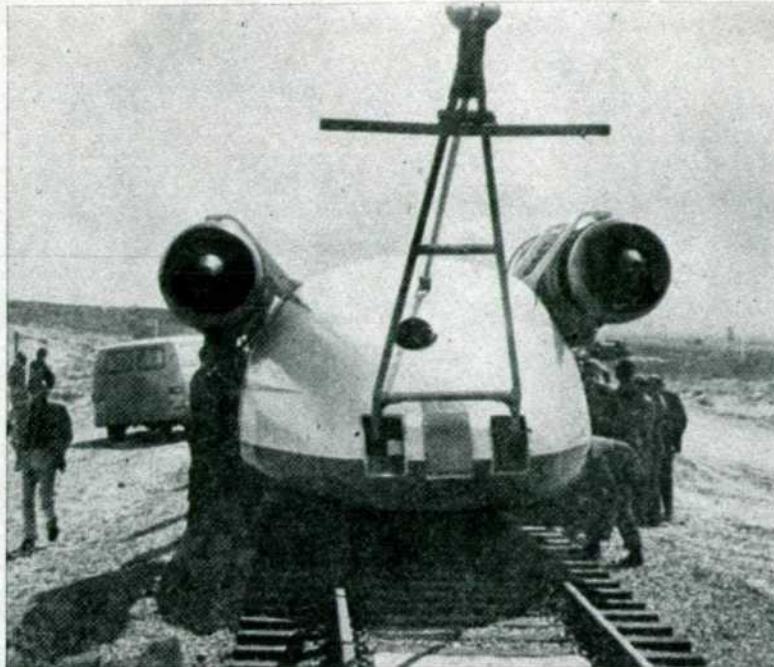
EN el centro de ensayos del Ministerio de Transportes de los Estados Unidos, situado en Pueblo (Colorado), un vehículo de ensayo sobre vía férrea alcanzó hace algunas semanas la velocidad de 410 kilómetros por hora, lo que constituye una nueva marca mundial de velocidad por ferrocarril.

Los americanos, que tienen la red ferroviaria más extensa del mundo, aunque en las últimas décadas dedicaron su interés y mayor esfuerzo en desarrollar el transporte por avión y por carretera, dejando al ferrocarril sometido a sus propias fuerzas —lo que llevó a éste a una difícil situación, destacando, como ejemplo más notorio, la quiebra de la gigantesca compañía del Pen Central, cuya red por sí sola era superior a la de la mayoría de los países—, han descubierto de nuevo el interés fundamental que tiene el sistema ferroviario para su economía, según hemos informado en diferentes ocasiones en *VIA LIBRE*.

El Gobierno ha patrocinado la creación de una compañía estatal —la Amtrak—, que ha establecido una serie de servicios de viajeros entre las más importantes ciudades del país que habían sido abandonados por las distintas compañías dedicadas al transporte de mercancías, único que les resultaba rentable.

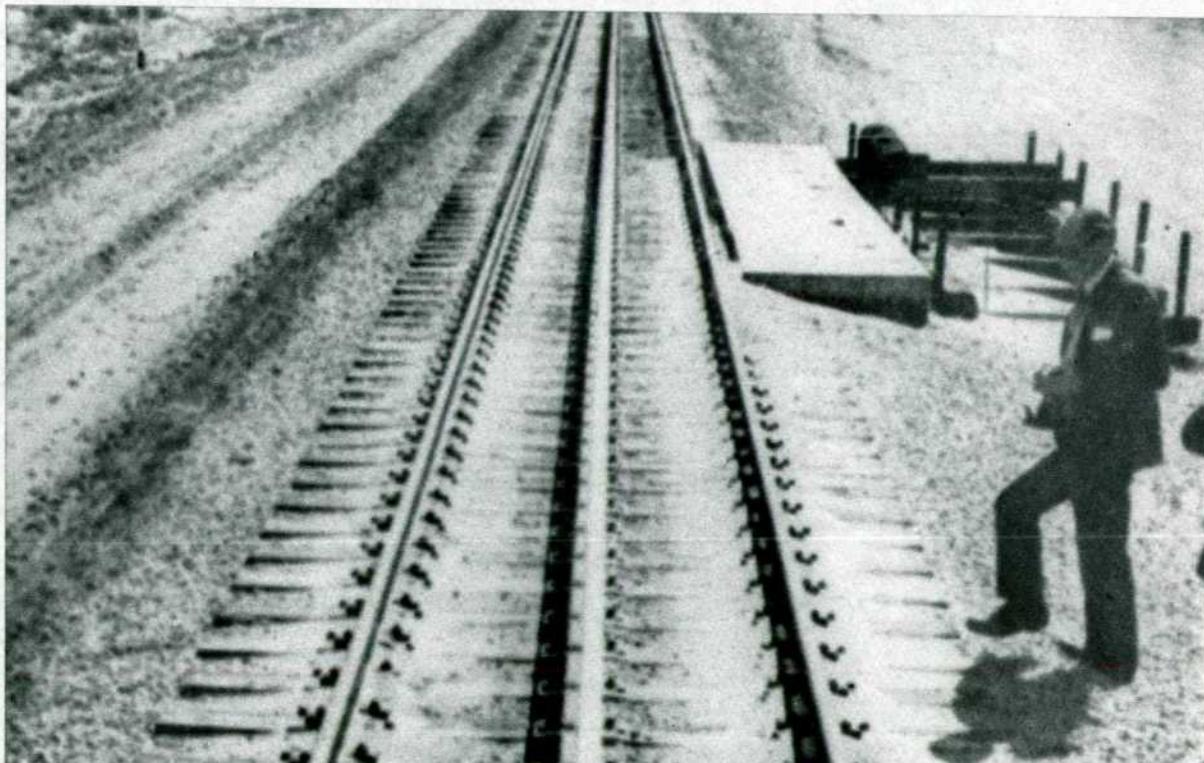
CARACTERISTICAS DEL VEHICULO

El vehículo que ahora acaba de batir la marca mundial de velocidad sobre carriles está impulsado por un motor eléctrico lineal, alimentado a su vez por una turbina de gas situada sobre el citado vehículo. Además fueron colocados dos reactores en ambos laterales de la parte de atrás para permitir la realización de altas velocidades sobre una vía de longitud reducida. La vía, por su parte, es un tendido convencional, de ancho internacional (1,44 metros), con carriles pesados colocados sobre traviesas de



Vista trasera del vehículo que ha batido la marca de velocidad sobre carriles.

400 KILOMETROS POR HORA NUEVA MARCA DE VELOCIDAD SOBRE VIA FERREA



Vía clásica de ancho internacional, sobre la que se ha realizado el ensayo. Entre los dos carriles se advierte la placa de aluminio que asegura el funcionamiento del motor lineal.

madera. En el centro se situó una placa vertical de aluminio fijada a las traviesas, justo en el centro de la misma, para asegurar el funcionamiento del motor lineal.

LA VELOCIDAD FERROVIARIA

Como es conocido, la marca anterior de velocidad sobre vía férrea data del año 1955, y era de 331 kilómetros por hora. Se había alcanzado en una línea también de ancho internacional de los ferrocarriles franceses, con un tren de material clásico remolcado por una locomotora eléctrica que captaba la corriente por catenaria.

Desde dicha fecha, la explotación comercial, tanto en Europa como en el Japón, no ha rebasado la zona de los 200/220 kilómetros por hora, y ello todavía en muy pocos países y trayectos.

DIFICULTADES

Porque existe una gran diferencia entre la investigación técnica y la explotación comercial. Esta última obedece, en efecto, en primer lugar, a consideraciones de rentabilidad económica que limitan las altas velocidades terrestres a tráficos particularmente densos y re-



regulares sobre distancias de algunos centenares de kilómetros.

Por tanto, no hay que sacar la conclusión a la vista de los ensayos de Pueblo que pronto veremos trenes circulando a 400 kilómetros por hora. Esta consideración es igualmente cierta para los otros sistemas de transporte

terrestre, cualquiera que sea su técnica, por las mismas razones de rentabilidad.

CONCLUSIONES

Por ello, los ferrocarriles, deseosos ante todo de rentabilidad, no proyectan actualmente la explotación comercial de velocidades

superiores a los 300 kilómetros por hora, cuya realización no presenta ningún problema técnico. Sin embargo, resulta indispensable, según los técnicos ferroviarios, demostrar que el sistema carril-rueda es capaz también de velocidades muy superiores, lo que demuestra el interés del programa de

investigación realizado en Pueblo. Por otra parte, es sintomático constatar a este respecto que el Ministerio Federal de Transportes de los Estados Unidos lleve a cabo una actividad de investigación tan importante en el dominio de la técnica ferroviaria convencional. ■

FERNANDO F. SANZ.

**La energía,
la luz, la vida de su coche
están en la batería...**

¡En la batería Tudor!

Nieve, diluvio, granizo o haga un sol desértico, Tudor siempre está ahí para dar energía a su coche, para ponerle en movimiento tantas veces como usted quiera... 1 ó 1.000 veces al día. Póngale Tudor: energía viva para su coche.

Tudor siempre le dará arranque instantáneo, torrente de luz.

44 delegaciones Tudor le revisarán y conservarán la batería gratuitamente cuando usted quiera. Y 15.000 talleres colaboradores distribuidos por todos los rincones de nuestra España atenderán la garantía real de su batería durante 1 año.



**7 de cada 10 coches
salen de fábrica
con baterías Tudor.**