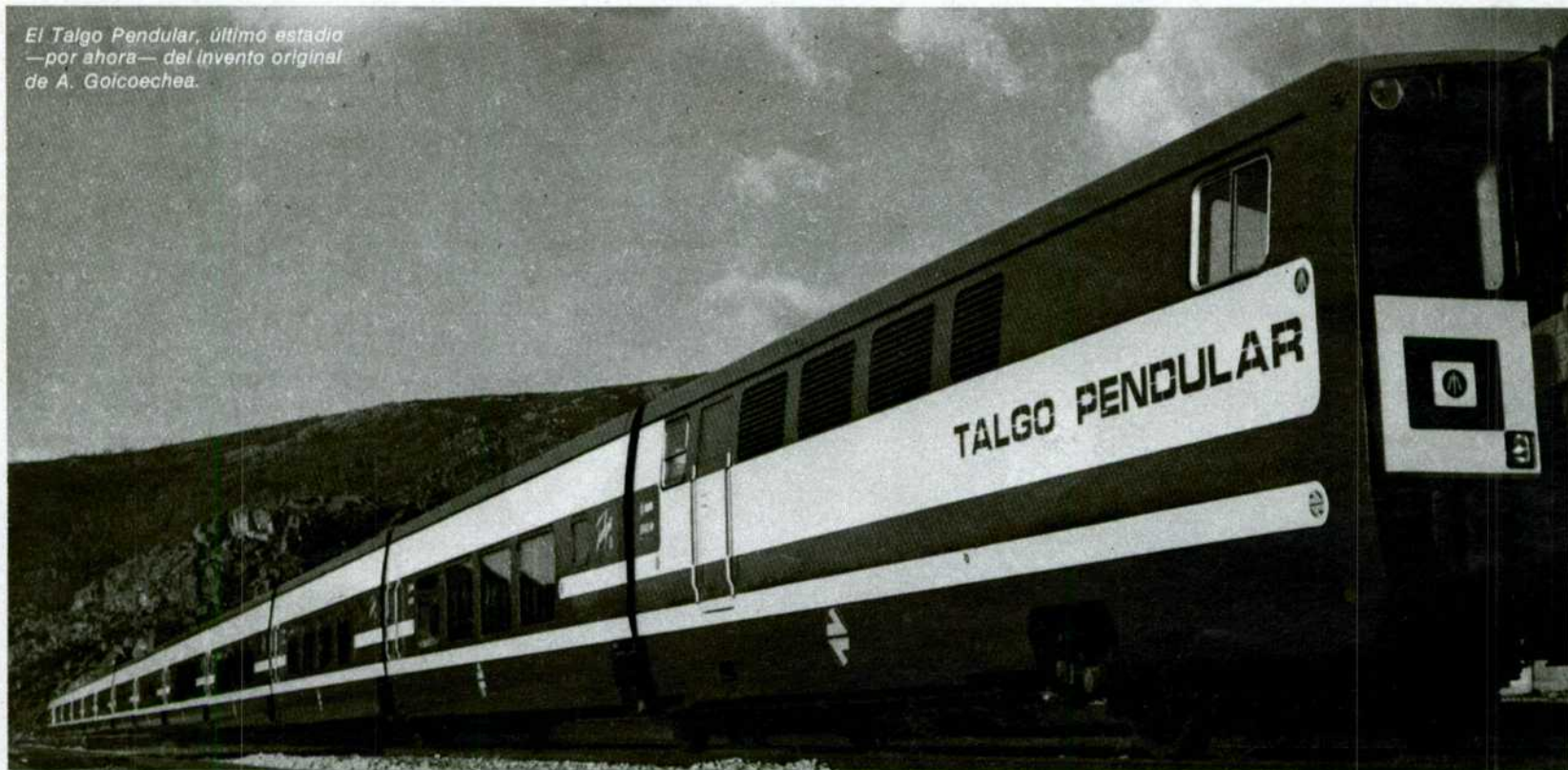


El Talgo Pendular, último estadio
—por ahora— del invento original
de A. Goicoechea.



Inventor del Talgo y otros trenes

Ingeniero Alejandro Goicoechea (1895-1984): IN MEMORIAM

ERA, en nuestro país y fuera de él, el investigador ferroviario por antonomasia. Alejandro Goicoechea Omar, inventor del **Talgo** y proyectista infatigable de otras muchas ideas innovadoras en materia de comunicaciones, falleció en Madrid el pasado 30 de enero, a causa de una neumonía, a los ochenta y nueve años de edad, aunque su actividad creadora no la abandonó hasta el crítico momento de ser hospitalizado.

Alejandro Goicoechea había nacido en Elorrio (Vizcaya) en 1895. Estudió el Bachillerato con los jesuitas en Orduña, y muy joven ingresó en la Escuela de Ingenieros del Ejército, establecida entonces en Guadalajara, centro del que salió con despacho de teniente del Arma de Ingenieros de Armamento y Construcción en 1918, para ser destinado al Regimiento de Cuatro Vientos. A los veinticinco años, ya capitán —en el momento de su muerte tenía la graduación de coronel—, se apartó del Ejército y entró al servicio de la Compañía del Ferrocarril Hullero León-Bilbao, donde tuvo la oportunidad de madurar y experimentar, a lo largo de veinte años, sus teorías, tan audaces para aquel tiempo. Por ejemplo, en 1926 realizó el primer vagón sin remaches ni torni-



Una larga vida de afanes e investigación.

llos, construido a base de soldadura eléctrica, y en 1936 construyó trenes articulados que fueron sometidos a los primeros ensayos en 1942: el primer Talgo. Aquel mismo año se funda la sociedad Patentes Talgo, S. A. (Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol), con el apoyo moral y financiero de José Luis de Oriol y Urigüen, si bien el ingeniero vasco abandonaría la compañía no mucho después.

En síntesis, la historia del Talgo I comienza en que Goicoechea demuestra, con sus "estructuras triangulares", que el peso, como factor antidescarrilante, es innecesario si los ejes del vehículo están guiados de manera adecuada. Se sienta un principio que rompe muchos de los esquemas ferroviarios del momento. En 1942, un prototipo Talgo alcanza los 135 km. por hora en su primer recorrido experimental, entre Avila y Madrid. Es decir, el nacimiento efectivo del Talgo I, que en su versión más primitiva incorpora los cinco conceptos básicos del inventor: ejes guiados; ruedas independientes; integración de coches entre sí; formando un cuerpo único articulado; bajo centro de gravedad y peso liviano.

El Talgo II, "made in USA"

Empieza a hablarse del "tren español" y del "tren del futuro" al referirse —una opinión pública cada vez más expectante y convencida de que la técnica nacional puede tener proyección en todo el mundo— al invento de Alejandro G. Y en 1945, un equipo técnico de Patentes Talgo, S. A., diseña el Talgo II, que se construye en Estados Unidos, en los talleres de la Ameri-

can Car and Foundry. El día 2 de marzo de 1950, el Jefe del Estado inaugura el Talgo II entre Madrid y Valladolid, cuyo servicio de viajeros se inicia poco después en la línea Madrid-Irún. Con el curso de los años,

los Talgos III, R. D. (Rodadura Desplazante), Talgo-Camas, Pendular...

Pero el Talgo, con ser la más conocida y popular creación de Goicoechea Omar, quien en 1968 fue galardonado con el Pre-

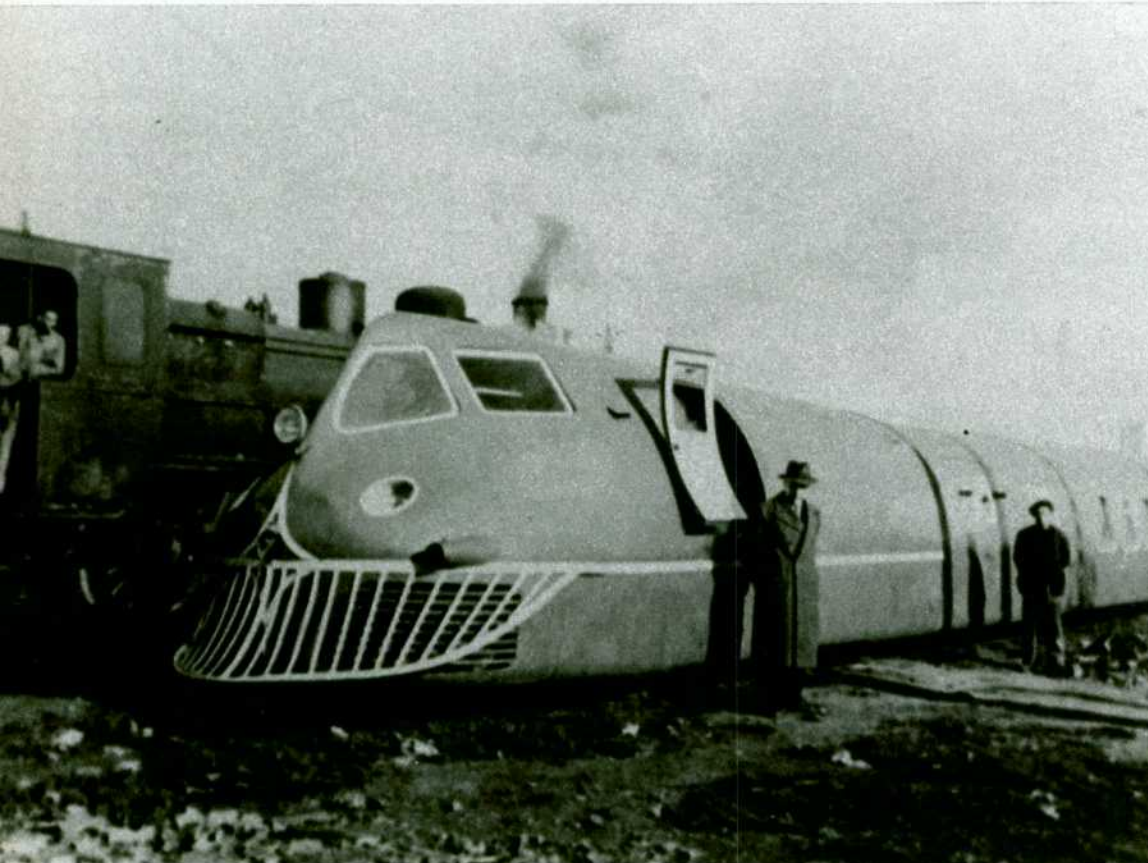
mio García Cabrerizo, no es la única, ni siquiera la más ambiciosa de un hombre que nunca dejó de investigar y buscar nuevas soluciones técnicas a los problemas del transporte; además, en un país donde hacerlo, aun con el entusiasmo y la energía con que él trabajó, es un compromiso casi heroico. Otra de sus grandes ilusiones fue el Tren Vertebrado, concebido para el transporte interurbano de viajeros (esquemáticamente, una caja o espacio útil, de sección aproximadamente circular, y una rodadura en la que se incluyen el frenado y la suspensión; la caja está construida en plástico. Los principios técnicos del sistema eran expresados así por el inventor: ultraligero y no descarrilable). El Vertebrado estuvo instalado con carácter experimental durante varios meses en Las Palmas de Gran Canaria. Goicoechea concibió y planeó sus estudios y proyectos en el seno de la Sociedad Anónima de Trenes Vertebrados, que él mismo fundara en 1967. De allí salieron también el Tren Continuo y el Tren Elevado, hoy por hoy sin explotación comercial.

Trabajó hasta el final

Hasta la víspera de su muerte, Goicoechea se hallaba absorbido por otra de sus empresas más queridas, sin duda espoleado por la reciente "reanimación" de un viejo ideal: la unión de Europa y África a través del estrecho de Gibraltar. Que él proponía mediante una autopista a cielo abierto, de unos 150 metros de anchura, que permitiría el paso constante de coches, autobuses y trenes. Ha pasado casi medio siglo desde que las piezas componentes del primer tren articulado salieran de una fábrica de paraguas de Oñate (Guipúzcoa).

Ramón Boixadós, presidente de RENFE, declaraba a la agencia Efe nada más conocer el fallecimiento de Alejandro Goicoechea: "Su figura es la de un auténtico investigador español dentro del mundo ferroviario. Es muy probable que el ferrocarril no haya pagado a este hombre su valiosa aportación al desarrollo y modernización de este medio". Por su parte, Lucas Oriol López-Montenegro, representante de Patentes Talgo, manifestaba: "Era un verdadero volcán de ideas, y creo que se puede decir que no tuvo la suerte de encontrar nuevamente a alguien como mi abuelo (José Luis de Oriol), que diera cauce a la comercialización de sus ideas. Su sistema revolucionario se basaba en tres condiciones: bajo peso, bajo centro de gravedad y sistema de guiado sobre la vía. De estas tres condiciones, la que ha sufrido más modificaciones hasta llegar al Talgo Pendular (1980), ha sido el sistema de guiado".

Descanse en paz Alejandro Goicoechea, vasco extraordinario y tesonero, romántico español, soñador del ferrocarril, montañero en sus años mozos, inventor del Talgo.



En estas fotos, hasta ahora inéditas, el ingeniero vizcaíno posa con el prototipo del Talgo I, mucho antes de su puesta en servicio comercial. (Cortesía de Patentes Talgo.)