



*The California Zephyr
entre Salt Lake City y
Denver, siguiendo el
curso del río Colorado*

ESTADOS UNIDOS: UN FERROCARRIL DIFERENTE (II)

LOS TRENES DE VIAJEROS

Justo Arenillas Melendo

Antes de la creación de AMTRAK, los trenes de viajeros eran explotados por las compañías privadas. Cada compañía tenía sus propios trenes, que competían con los de otras que efectuaban recorridos sensiblemente paralelos. En algunos casos, el mismo tren circulaba sucesivamente por líneas de diferentes compañías para poder así ofrecer servicios más atractivos a los viajeros. Bastantes de estos trenes dejaron de existir al fundarse AMTRAK y otros habían desaparecido antes a causa de la dramática caída del número de viajeros transportados que tuvo lugar a partir del fin de la segunda guerra mundial, lo que hizo que los trenes americanos de viajeros pasaran

de ser rentables a tener grandes pérdidas.

Los trenes de viajeros de las compañías privadas

Entre Nueva York y Chicago competían las dos primeras principales compañías americanas de aquellos tiempos: la New York Central y la Pennsylvania. La primera puso en servicio, a principios del presente siglo, en 1902, su tren Twentieth Century Limited, que llegó a tener fama mundial por su lujo y velocidad. La línea del NYC se denomina «Water Level Route» porque sigue el curso del río Hudson y de su afluente Mohawk, para continuar después al borde del lago Erie, por lo que

el suave perfil permitía grandes velocidades y podía así compensar con ventaja la menor longitud de la línea del PRR, que iba más directa, pero que tenía que atravesar los montes Alleghany, donde se encuentra la famosa curva de la herradura, en la que el viajero situado en la cola del tren puede ver a su locomotora avanzar en sentido contrario. El competidor del tren del NYC fue el Broadway Limited del PRR, creado en 1912, y que actualmente continúa circulando con AMTRAK, mientras que el Twentieth Century Limited terminó sus días en 1970.

Otro de los trenes más famosos de la historia de los ferrocarriles americanos fue el Super Chief, de la Santa Fe, que

efectuaba el recorrido Chicago-Los Angeles, vía Kansas City, en 39,5 horas, y cuyo servicio y comidas eran de gran calidad. Este tren se introdujo en 1937, y ya entonces tenía tracción Diesel y todos sus coches eran Pullman y aerodinámicos (streamliner). Otro tren famoso que efectuaba el trayecto Chicago-Los Angeles, vía Omaha, era el City of Los Angeles, inaugurado en 1936, también con tracción Diesel, y que pertenecía a la Union Pacific y Chicago & North Western. Otro tren muy notable fue el City of San Francisco, explotado conjuntamente por UP, C&NW y SP, y que circulaba entre Chicago y San Francisco. El tercer miembro de este grupo de trenes fue

el City of Portland, entre Chicago y Portland, explotado por UP y C&NW. En 1969 estos trenes salían de Chicago formando uno solo que se le denominaba City of Everything (Ciudad de Todos), y que luego se dividía para alcanzar sus respectivos destinos. Además, desde 1955, los tres trenes utilizaban la ruta del Milwaukee Road entre Chicago y Omaha en lugar de la anterior del C&NW.

La creación de AMTRAK

Al crearse AMTRAK en 1971, casi todas las compañías privadas cerraron la explotación de sus trenes de viajeros de largo recorrido, que pasaron a manos de AMTRAK. Solamente seis compañías, que fueron Denver & Río Grande Western, Rock Island, Southern, Reading, Georgia y Chicago South Shore & South Bend decidieron no unirse a AMTRAK y continuar explotando sus propios trenes de viajeros. Más tarde, estas compañías cambiaron de opinión y actualmente todos los trenes americanos de viajeros de largo recorrido son explotados por AMTRAK. Las compañías privadas continuaron explotando los servicios de cercanías (commuter), ya que éstos no estaban incluidos en AMTRAK. Actualmente las compañías continúan operando los trenes suburbanos de las grandes ciudades, pero ahora por cuenta de los correspondientes consorcios de transporte local, que se hacen cargo de los déficits generados por estos servicios.

La fundación de AMTRAK supuso la aparición en EE. UU., por primera vez, de un servicio ferroviario de viajeros que abarcaba todo el país. Pero también la creación de AMTRAK trajo la eliminación de muchos trenes de viajeros y el cierre de numerosas líneas para los servicios de viajeros. Hoy día, solamente circulan trenes de viajeros por las líneas más importantes de EE. UU. Hay varios Estados americanos que no tienen ni un solo tren de viajeros, y no hay servicios directos entre ciudades o regiones muy importantes, como, por ejemplo, entre Chicago y Florida. La guía oficial de horarios de trenes de AMTRAK se reduce a un pequeño fascículo de 50 páginas...



El ferrocarril Denver & Río Grande Western atraviesa profundos y estrechos cañones por donde sólo caben el río Colorado y la vía. La belleza de estos lugares es extraordinaria.

La estación de San Bernardino está situada a casi 100 kilómetros de Los Angeles, y es donde empieza el célebre paso del cajón en la línea transcontinental del Santa Fe. En California abundan los lugares con nombre de origen español.



La Union Station de Los Angeles, cuya arquitectura tiene una gran influencia española.



En los coches Superliner, la intercomunicación entre coches se efectúa por el piso superior. La estación de Omaha, junto al río Missouri, punto de origen del Union Pacific.

Sin embargo, la gestión de AMTRAK puede considerarse positiva, pues no sólo ha conseguido detener la caída vertiginosa del transporte ferroviario de viajeros en EE. UU., sino que también registra una continua recuperación en el volumen de viajeros transportados.

Actualmente, AMTRAK presta servicio en una red cuya longitud es 37.500 km., y con más de 500 estaciones abiertas al público. Las vías utilizadas por AMTRAK son propiedad de las compañías privadas, a excepción del corredor Nordeste. AMTRAK tiene ahora la propiedad del corredor Boston-Nueva York-Washington, incluyendo sus ramales Filadelfia-Harrisburg y New Haven-Springfield.

Las locomotoras de AMTRAK

AMTRAK inició su explotación en 1971, utilizando el material motor y remolcado heredado de las compañías privadas, pero después ha realizado importantes compras de nuevo material, de forma que actual-

mente la mayor parte del material en explotación es moderno y ha sido adquirido directamente por AMTRAK.

El parque de AMTRAK está constituido por 221 locomotoras Diesel, 79 locomotoras eléctri-

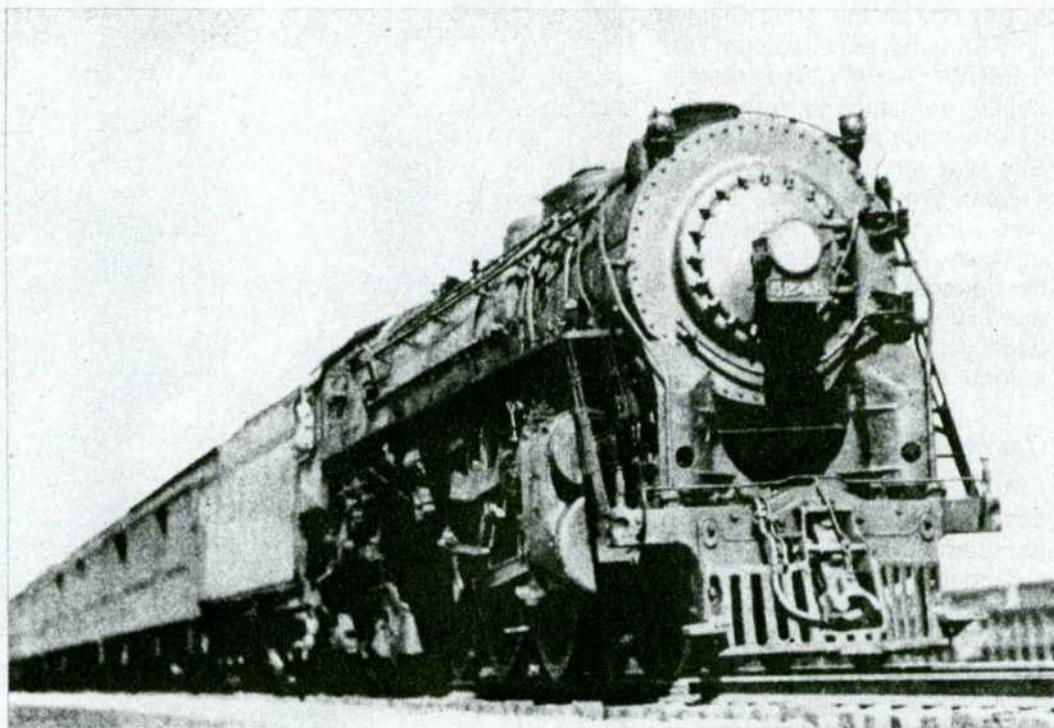
cas y 2.128 coches de viajeros. Además AMTRAK tiene también trenes autopropulsados: unidades eléctricas (Metroliner), turbotrenes (Turboliner) y automotores-Diesel (RDC). Las únicas líneas electrificadas de AMTRAK se encuentran en el corredor Nordeste, donde la tracción eléctrica está en servicio entre Washington-Nueva York-New Haven y en el ramal Filadelfia-Harrisburg. El tramo New Haven-Boston del corredor Nordeste no está electrificado. El sistema utilizado es 11 kV-25 Hz, con catenaria. También utilizan la tracción eléctrica los trenes de AMTRAK de Nueva York hacia Albany, en una corta sección de cercanías, pero en este caso el sistema utilizado es el tercer carril, a 600 V., corriente continua.

Nueva York tiene dos estaciones de viajeros, ambas situadas en el corazón de Manhattan. Ambas son subterráneas, por lo que fue necesaria la tracción eléctrica, y sobre ellas se han construido grandes rascacielos. Cada estación pertenecía a una de las dos grandes compañías privadas que tradicionalmente servían Nueva York: Pennsylvania Railroad y New York Central. La Penn Station se encuentra en la Octava Avenida, y es una estación de paso, atravesada por el corredor Nordeste. Por el contrario, la Grand Central Terminal del NYC es una estación término,

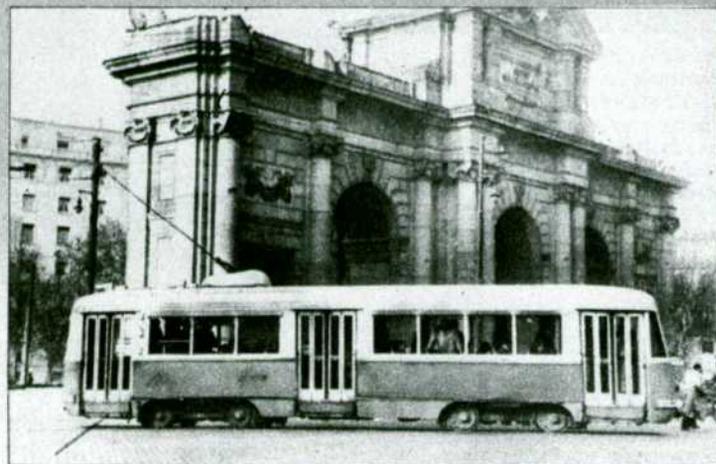
situada en la calle 42, y tiene sus vías distribuidas en dos niveles, con una vía de lazo en cada nivel para facilitar la salida de los trenes sin necesidad de retroceder. El NYC inauguró en 1913 el actual edificio de estilo clásico, que hoy día ha quedado totalmente dominado por los rascacielos que le rodean. Precisamente, en 1906, el NYC había electrificado con tercer carril las líneas de cercanías que salen de esta estación terminal, entre las que se encuentra la que se dirige hacia Chicago, vía Albany, y donde la electrificación llega hasta Croton-Harmon (54 km.), donde las locomotoras electro-Diesel que remolcan los trenes de AMTRAK son sustituidas por otras Diesel.

La locomotora Diesel típica de AMTRAK es el modelo F-40 PH de General Motors. AMTRAK tiene 191 locomotoras de este tipo, fabricadas entre 1976 y 1981. Es una locomotora BoBo, con un motor Diesel 16-645E3 (el mismo que el de las locomotoras de la serie 333 de RENFE), transmisión eléctrica trifásica-continua y con un equipo auxiliar que genera energía eléctrica para alimentar los servicios auxiliares (climatización, alumbrado, etc.) de los coches remolcados. El peso de la locomotora es de 118 toneladas, lo que supone 29,5 t/eje, cifra muy superior a las normales en Europa, pero que es nor-

Una imagen del legendario Twentieth Century Limited.



TRANVIAS DE MADRID



Carlos Lopez Bustos

**CON MAS DE 700 ILUSTRACIONES
BILLETES Y TABLILLAS A TODO COLOR**

Contiene esquemas
y características técnicas
de todos los modelos

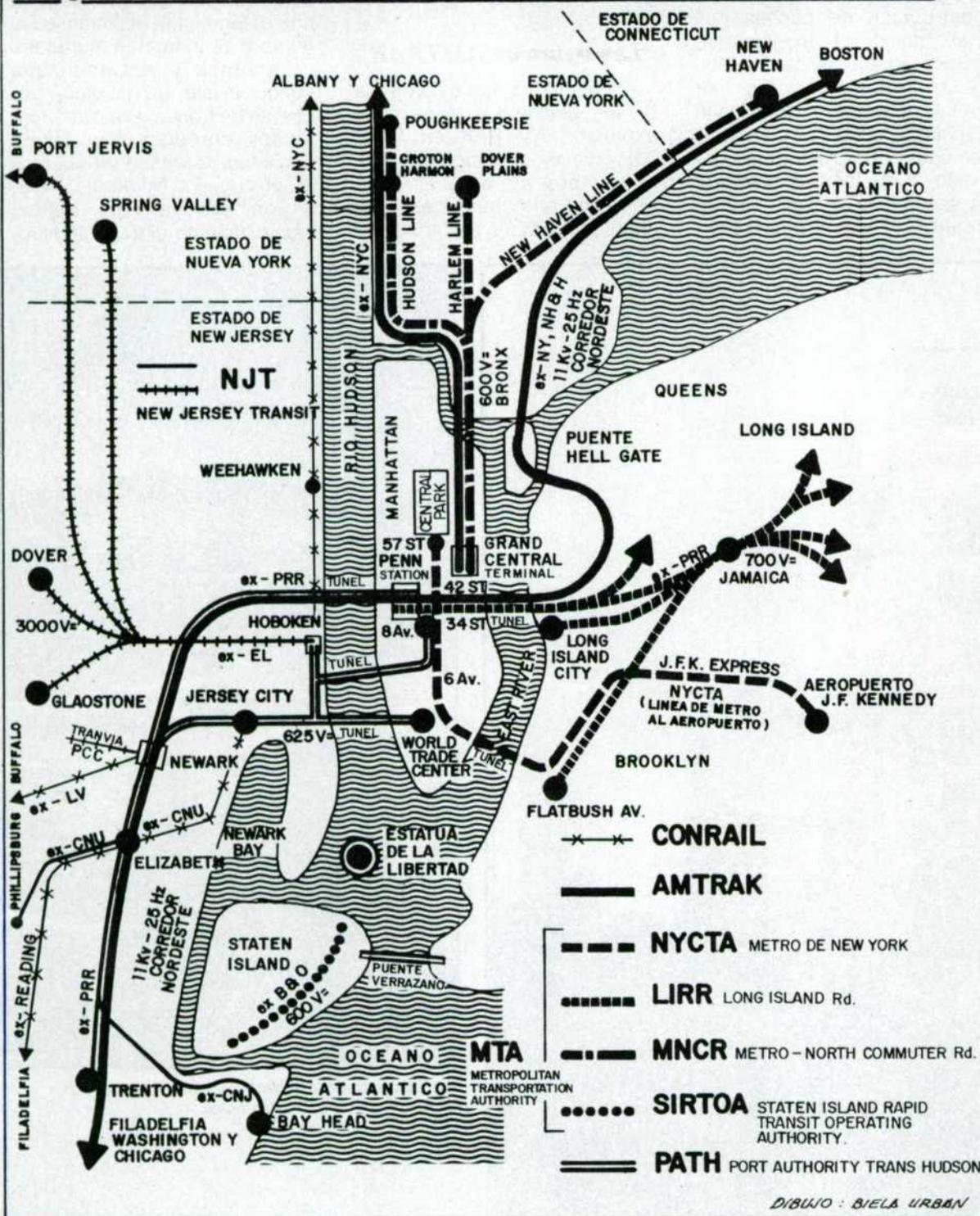
Recorridos, Tarifas, Historia,
Accidentes, Conflictos Sociales,
Humor y Literatura,
Futuros Proyectos...
DE VENTA EN LIBRERIAS

Distribuye:
MAFA LIBROS
Gran Vía Cortes Catalanas, 160,
bajo.
BARCELONA. Teléf. 331 94 81.
ELCEVIR, S. A. MADRID.

aldaba
ediciones

C/. Salas Barbadillo, 37.
Tel. 268 16 54. 28017 Madrid.

ESQUEMA DEL SISTEMA FERROVIARIO DE NUEVA YORK



El material remolcado de AMTRAK

Los coches de viajeros de AMTRAK pueden clasificarse en tres clases:

- Superliner, nuevos coches de dos pisos.
- Amfleet, nuevos coches de un piso.
- Heritage Fleet, o parque heredado de las compañías privadas.

Los coches Superliner se utilizan en los trenes transcontinentales, entre Chicago/Nueva Orleans y la costa del Pacífico. Este tipo de coches no puede utilizarse en el Este porque su elevada altura les impide circular por los túneles que dan acceso a las estaciones de Nueva York, pero, por el contrario, el generoso gálibo de los túneles del Oeste sí permite su circulación. La entrada a los Superliner se efectúa por una única plataforma central situada en el piso inferior, junto a la cual se encuentran los lavabos. Encima de los bogies se sitúan los equipos técnicos, lo que tiene la ventaja de que ningún viajero está situado directamente encima de las ruedas. La mayoría de los viajeros se sitúan en el piso superior del coche, y los restantes en el inferior, entre los bogies. La intercomunicación entre los coches se realiza por el piso superior. Existen coches Superliner de diversos tipos: camas (sleeper car), plazas sentadas (coach), restaurante (dinning car) y cafetería con ventanas panorámicas (lounge car), pero el aspecto exterior de todos ellos es bastante similar.

Los coches Amfleet se utilizan en el servicio Metroliner y en los trenes que prestan servicio en el Este. Tienen dos plataformas de acceso, una en cada extremo del coche, y pueden utilizarse con andenes bajos o altos. La disposición interior es tipo salón, con pasillo central, que es la típica americana. Los asientos de los coches de viajeros americanos para servicios de larga distancia llaman la atención por su gran confort y espacio disponible, y están dotados de reposapiernas, lo que unido al respaldo reclinable permite dormir con bastante comodidad. Los coches camas del parque heredado prestan servicio en los trenes nocturnos al Este de Chicago y Nueva Orleans, y tienen departamentos dobles (be-

mal en América, donde el peso por eje habitual en locomotoras es de 30 toneladas y 25 en vagones.

La velocidad máxima de los trenes en AMTRAK es de 80 mph. (128 km/h.), pero en el trayecto Nueva York-Washington se admite 120 mph. (192 km/h.) para el servicio Metroliner. Actualmente, los Metroliner están formados por una locomotora eléctrica BoBo, de la clase AEM-7 que remolca co-

ches de tipo Amfleet. AMTRAK tiene un parque de 47 locomotoras AEM-7, fabricadas por General Motors y la firma sueca ASEA. Es una locomotora con rectificador de tiristores, una velocidad máxima de 125 mph. (200 km/h.) y un peso de 96 toneladas, por lo que se trata de una locomotora muy ligera para lo normal en EE. UU., lo cual no debe extrañar porque se trata de un vehículo construido con tecnología europea.

Las unidades de tren conocidas con el nombre de Metroliner, porque efectuaban originalmente ese servicio, implantado en 1969, se utilizan actualmente en la línea Filadelfia-Harrisburg.

En la línea Nueva York-Albany-Buffalo-Niagara se utilizan los turboliner, que son turbotrenes construidos con tecnología francesa, y que originalmente estuvieron prestando servicio entre Chicago y St. Louis.

droom), al estilo europeo, con pasillo lateral, pero con lavabo completo (incluido WC), y también departamentos para una sola persona (roomette), pero en este caso el pasillo es central y las camas se sitúan longitudinalmente.

Los coches Superliner y Amfleet están contruidos con acero inoxidable, así como parte del parque heredado. En Estados Unidos había dos grandes constructores de coches de

viajeros: Budd, en Filadelfia, y Pullman, en Chicago. El primero es conocido mundialmente porque fue quien desarrolló la construcción de coches con acero inoxidable, técnica que también se ha aplicado luego en otros países, como, por ejemplo, Francia y Portugal, con licencias Budd. Pullman también es un constructor muy conocido, y su técnica preferida fue siempre el coche de acero normal. En 1979, Pullman aban-

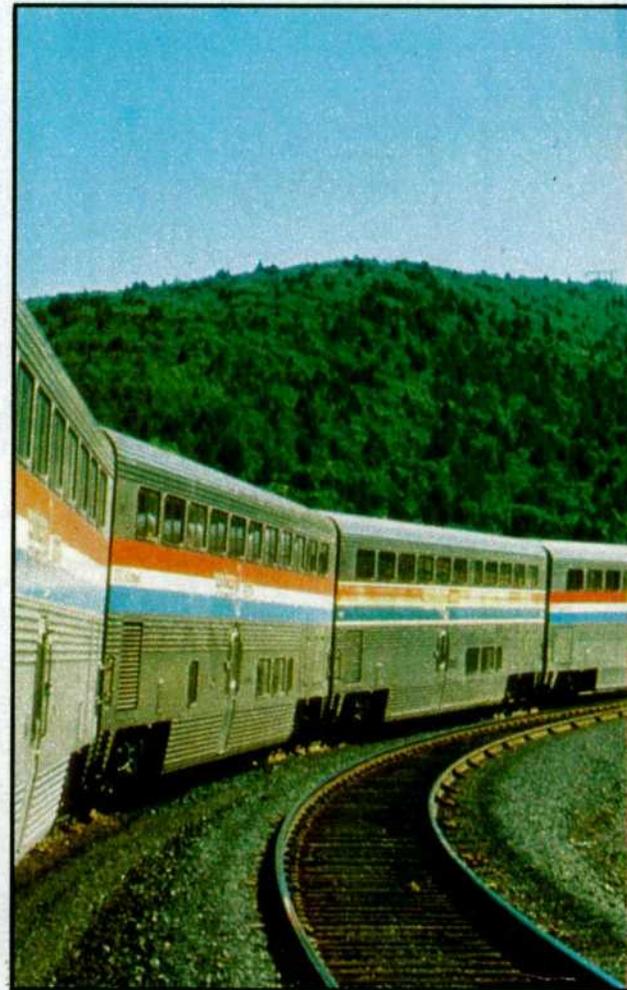
donó el negocio de construcción de coches de viajeros y se dedica a fabricar solamente vagones de mercancías.

Los trenes de AMTRAK

El cuadro adjunto es una lista de los principales trenes que explotaba AMTRAK en 1986. Obsérvese que siguiendo la costumbre americana, cada tren tiene un nombre propio. El cuadro indica el recorrido del

tren y su longitud, en kilómetros. Varios trenes incluyen dos (o tres) ramas con diferentes destinos, que se separan al llegar a una determinada estación, cuyo nombre se indica en el cuadro.

La única línea americana donde existe un servicio frecuente de trenes, al estilo de los países europeos con mayor densidad de tráfico de viajeros es el corredor Nordeste, Washington- Nueva York-Boston, especialmente el trayecto Nue-



Los trenes transcontinentales están formados por coches Superliner de dos pisos.

Turboliner de AMTRAX en la estación de Albany, Nueva York. Estos turbotrenes fueron contruidos con tecnología francesa.

El famoso cable car o tranvía de San Francisco.

va York-Washington, donde prestan servicio los ya citados trenes Metroliner. Esta línea sirve una de las regiones más pobladas y ricas del mundo, por lo que el tráfico de viajeros es muy elevado, y es, con mucha diferencia, la línea de AMTRAK con mayor cantidad de viajeros. Además, entre Nueva York y Washington se encuentran ciudades muy importantes como son Filadelfia y Baltimore.

Hay doce trenes Metroliner

entre Washington y Nueva York, uno de los cuales continúa hasta New Haven, pero este número se reduce mucho los fines de semana. La mayoría de los Metroliner tardan dos horas y cincuenta y cinco minutos en cubrir los 358 km. que separan Nueva York de Washington, con paradas en Newark, Metropark, Filadelfia, Wilmington y Baltimore, lo que le da una velocidad comercial de 123 km/h., con una velocidad máxima de 192

PRINCIPALES TRENES DE AMTRAK EN 1986

RECORRIDO DEL TREN	km	NOMBRE DEL TREN
New York - Washington	358	Metroliner
Boston - New York - Washington	732	The Night Owl
Montreal - New Haven - New York - Washington	1082	The Montrealer
Montreal - Albany - New York	619	The Adirondack
New York - Buffalo - Toronto	879	Maple Leaf
New York - Washington - Charleston - Miami	2222	The Silver Meteor
New York - Washington - Raleigh - Tampa	1959	The Silver Star
New York - Washington - Atlanta - New Orleans	2218	The Crescent
New York - Pittsburgh - Chicago	1463	The Broadway Limited
Washington	1233	
New York - Albany - Chicago	1545	The Lake Shore Limited
Boston	1637	
New York - Washington - Cincinnati - Chicago	1822	The Cardinal
New Orleans - Centralia - Chicago	1489	The City of New Orleans
St. Louis - Kansas City	1632	
Chicago - Toronto	796	The International
New Orleans - Houston - San Antonio - Los Angeles	3271	The Sunset Limited (The Eagle)
Chicago - St. Louis - Dallas	4438	
Chicago - Kansas City - Los Angeles	3608	The Southwest Chief
Chicago - Denver - Salt Lake City - Seattle	4334	The Pioneer
San Francisco	3917	
Chicago - Denver - Salt Lake City - Los Angeles	3845	The California Zephyr
Chicago - St. Paul - Spokane - Portland	3632	The Empire Builder
Seattle	3539	
Seattle - San Francisco - Los Angeles	2233	The Coast Starlight
Los Angeles - San Diego	206	The San Diegan

km/h. (120 mph.). La parada de Metropark facilita la utilización de los trenes Metroliner a los residentes de toda la región de Nueva York que prefieren acudir allí en su automóvil para tomar el tren y dejarlo en el aparcamiento construido al efecto, con lo que se evitan ir al centro de la ciudad.

AMTRAK tiene cuatro servicios transcontinentales entre Chicago o Nueva Orleans y la costa del Pacífico. Son los siguientes:

— The Sunset Limited, por la línea del Southern Pacific, entre

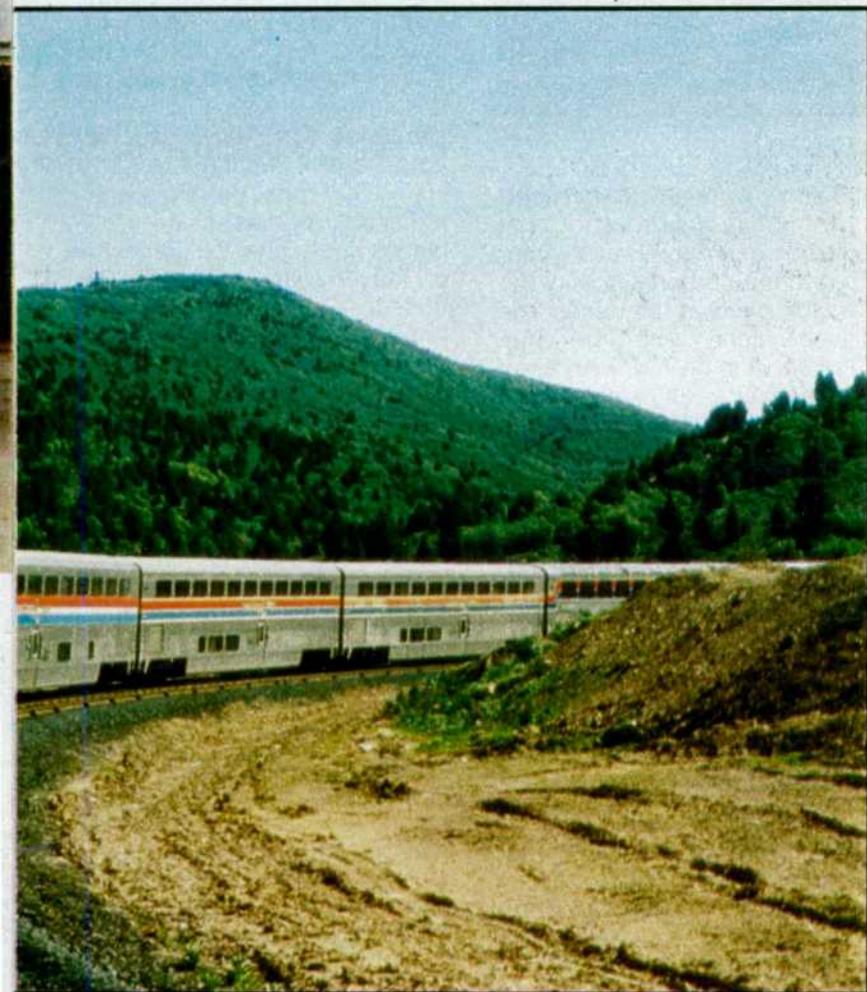
Nueva Orleans y Los Angeles, con una rama que procede de Chicago.

— The Southwest Chief, que circula por la línea de Santa Fe, entre Chicago y Los Angeles.

— The California Zephyr, que utiliza sucesivamente las vías de Burlington Northern, Río Grande y Southern Pacific, entre Chicago y San Francisco. Este tren lleva ramas hacia Los Angeles y Seattle, que circulan por las líneas de Union Pacific a partir de Salt Lake City.

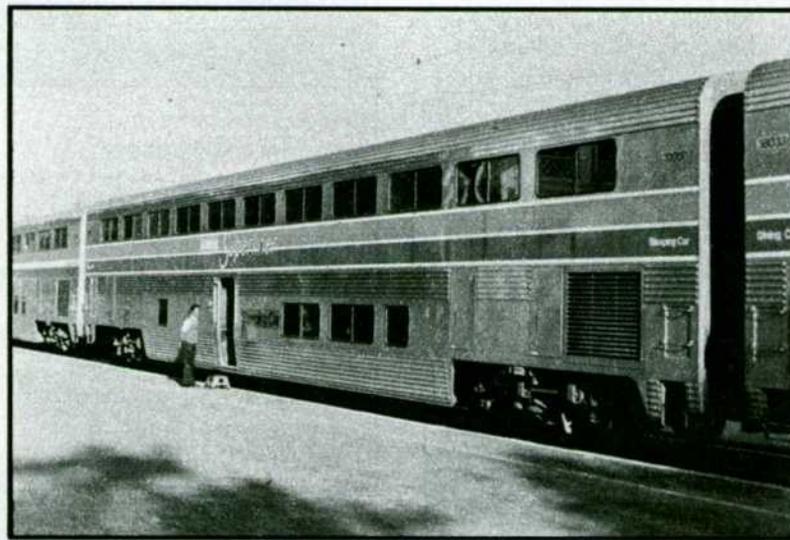
— The Empire Builder, entre Chicago y Portland, con una rama a Seattle, y que utiliza la línea del Burlington Northern y Soo (antes Milwaukee Road).

Estos trenes transcontinentales están formados por coches Superliner, al igual que The Coast Starlight, que circula entre Seattle y Los Angeles, paralelo a la costa del Pacífico, por la línea del Southern Pacific. Conviene resaltar que ninguno de los trenes transcontinentales lo son en el sentido estricto de la palabra, puesto que su punto de origen es Chicago o Nueva Orleans, pero no la costa del Atlántico. Sin embargo, sus horarios y los de los trenes entre Nueva York y Chicago están estudiados para que la conexión, con transbordo en Chicago,



haga posible el viaje entre el Atlántico y el Pacífico, o viceversa, con una parada muy breve en Chicago. Por el contrario, la conexión a través de Nueva Orleans exige pasar una noche en la ciudad, pero existían coches camas directos entre Nueva York y Los Angeles en los que los viajeros podían dormir esa noche parados en Nueva Orleans. Entre dicha ciudad y Nueva York, estos coches cama directos son enganchados a The Crescent, que circula por la línea del antiguo Southern, ahora integrado en la nueva compañía Norfolk Southern. The Crescent fue uno de los pocos trenes que continuaron siendo explotados por su ferrocarril propietario, el Southern, cuando se creó AMTRAK, pero más tarde también pasó a manos de AMTRAK.

Hay tres líneas diferentes para ir de Nueva York a Chicago, siendo las más importantes las que pertenecieron a Nueva York Central y al Pennsylvania, hoy día integrados en Conrail, y por las que circulan, respectivamente, los trenes The Lake Shore Limited y The Broadway



Coche cama Superliner de dos pisos.

Limited, siendo el primero algo más rápido que el segundo. La tercera línea, la más meridional, utiliza la línea del ferrocarril Chesapeake & Ohio, que ahora forma parte del CSX.

Uno de los servicios de AMTRAK que tienen más éxito es el de Nueva York a Florida, en el que incluso existe un servicio de Auto Train, que permite llevar el automóvil particular en el tren. Hay dos líneas a Florida,

paralelas al Atlántico, que pertenecían a Seaboard Coast Line, ferrocarril que ahora también forma parte del CSX, y por las que circulan los trenes The Silver Meteor y The Silver Star. Otro servicio de AMTRAK en el sentido Norte-Sur es el que une Chicago con Nueva Orleans, paralelo al río Mississippi, por la línea del Illinois Central Gulf, donde circula el tren The City of New Orleans.

AMTRAK tiene también algunos trenes internacionales con Canadá, de Nueva York a Montreal y Toronto, y también entre Chicago y Toronto.

De Los Angeles a Nueva York en tren

Un viaje transcontinental en tren es una experiencia inolvidable. Este es el viaje que he tenido ocasión de realizar, entre Los Angeles y Nueva York, vía Chicago. Los trenes utilizados fueron:

— The Desert Wind, entre Los Angeles y Chicago, vía Salt Lake City y Denver, que recorre 3.845 km. en cuarenta y ocho horas y cinco minutos, a una velocidad media de 80 km/h.

— The Lake Shore Limited, entre Chicago y Nueva York, vía Buffalo, que recorre 1.545 km. en dieciocho horas y diez minutos, a una velocidad media de 85 km/h.

El tiempo de conexión en Chicago era de dos horas y cinco minutos, pero como el tren de Los Angeles llegó a Chicago con casi tres horas de retraso, el tren hacia Nueva York demostró su salida para asegurar la correspondencia a los viajeros. El recorrido total de Los Angeles a Nueva York, 5.390 km., se

realiza en algo menos de tres días, lo cual supone una velocidad media no despreciable, especialmente teniendo en cuenta la gran longitud del recorrido efectuado y que hay que atravesar montañas importantes en el Oeste. Además, el recorrido entre Los Angeles y Nueva York puede efectuarse en casi siete horas menos si se utiliza el tren The Southwest Chief, que va por la línea de Santa Fe, cuyo perfil es mucho más favorable, pero también con un paisaje menos interesante. Como comparación, puede indicarse que el ferrocarril Transiberiano es bastante más lento, pues necesita unos siete días para recorrer casi 9.300 km.

Los horarios de los trenes transcontinentales están estudiados para que los trayectos de mayor belleza se atraviesen con luz solar. El tren The Desert Wind sale a las catorce horas y diez minutos de la Union Station de Los Angeles. Esta estación tiene una arquitectura de evidente inspiración española y ha sido la última de las grandes estaciones ferroviarias construidas en EE. UU. en 1939. Las primeras estaciones en las que el tren efectúa parada, en las cercanías de Los Angeles, tienen nombre con clara ascendencia española: Pasadena, Pomona y San Bernardino. A partir de San Bernardino se inicia la subida al puerto del Cajón, con rampas muy fuertes, y donde impresiona ver a los largos trenes de mercancías del ferrocarril Santa Fe subir remolcados por seis locomotoras Diesel cuyos motores rugen atronadoramente cuando son adelantados por nuestro tren, The Desert Wind (El Viento del Desierto), gracias a la doble vía banalizada. Bartow se encuentra después del puerto del Cajón en pleno desierto de Mojave, y allí se juntan las líneas de Santa Fe y Union Pacific, por lo que Santa Fe ha construido una gran estación de clasificación. Al anochecer, el tren se detiene en Las Vegas, la capital mundial del juego, y que sorprendentemente se encuentra en pleno desierto, llena de luces.

A través de las montañas Rocosas

Al amanecer, el tren bordea el gran Lago Salado, poco antes de llegar a Salt Lake City. Allí se efectúa una larga parada para



DIAFRAGMA

AL REVELAR SUS FOTOS COLOR LE OFRECE:

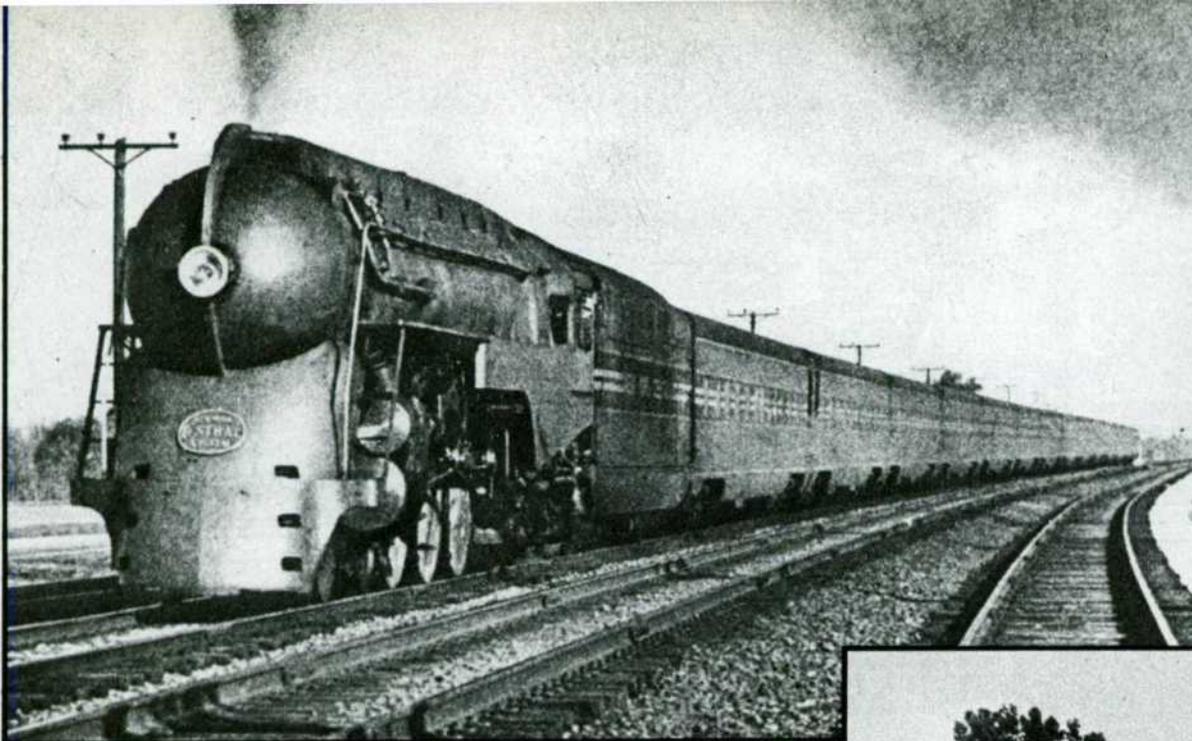


¡GRATIS!

UN CARRETE COLOR O

30% DE DESCUENTO + UNA AMPLIACION GRATIS

Clara del Rey, 50 - Tel. 415 01 90 - 28002 Madrid
Corazón de María, 41 - Tel. 415 38 79 - 28002 Madrid
Gaztambide, 26 - Tel. 244 36 71 - 28015 Madrid
López de Hoyos, 81 (Mercado) - Tel. 415 55 93
28002 Madrid
Gran Vía, 61 - Tel. 248 51 28 - 28013 Madrid
Marquesa Vd. de Aldamá, 18 bis - Tel. 654 43 23
Alcobendas (Madrid)



Locomotora, tipo Hudson, y coches, diseñados especialmente para el tren del New York Central Twentieth Century Limited.

efectuar las maniobras necesarias para unir los trenes procedentes de San Francisco-Oakland (The California Zephyr), Seattle (The Pioneer) y Los Angeles (The Desert Wind). El nuevo tren allí formado se compone de 14 coches Superliner (ocho procedentes de San Francisco, dos de Seattle y cuatro de Los Angeles), además de los furgones y otros dos coches heredados. El recorrido hasta Denver, adonde se llegará al anochecer a través de la línea de Río Grande, es uno de los más bellos trayectos ferroviarios de todo el mundo, pues atraviesa las montañas Rocosas. Las fuertes rampas de esta línea obligan a que el tren sea remolcado por cuatro locomotoras Diesel, tres de AMTRAK y una de Río Grande en cabeza. Este trayecto podría realizarse por la línea principal de Union Pacific, situada más al Norte, entre Odgen y Omaha, cuyo perfil es mucho más suave, pero también mucho menos atractivo para los viajeros, que no podrían gozar de la grandiosidad de la línea del ferrocarril Denver & Río Grande Western. Esta línea no sigue el curso del Río Grande, que se encuentra mucho más al Sur en la frontera con Méjico, sino que paradójicamente asciende por el río Colorado, a través de impresionantes y estrechas gargantas por donde sólo cabe el río y el ferrocarril. Antes de empezar el descenso hacia Denver, el tren atraviesa el túnel de Moffat, situado a 2.817 metros de altitud,

y que con 10 km. de longitud es el tercero de EE. UU.

Al día siguiente, el paisaje ha cambiado totalmente. El tren corre por las praderas del medio Oeste, para atravesar luego el río Missouri a la salida de Omaha, la ciudad donde el ferrocarril Union Pacific inicia su carrera hacia el Oeste americano. El tren cruza el río Mississippi después de haber pasado Burlington, ciudad que da su nombre al BN, la mayor compañía ferroviaria americana en la actualidad. Entre Denver y Chicago nuestro tren ha circulado por la antigua línea principal del Chicago, Burlington & Quincy, hoy día integrada en BN.

Chicago es el principal nudo ferroviario de EE. UU. Nueve de las diez mayores compañías o sistemas ferroviarios americanos (ver cuadro adjunto) llegan a Chicago, siendo Southern Pacific la única excepción, pues se queda en St. Louis. Esta última ciudad, situada estratégicamente en la confluencia de los ríos Mississippi y Missouri, es el segundo nudo ferroviario americano, pues solamente dos de dichas diez grandes compañías no sirven St. Louis, y que son Santa Fe y Soo Line. Por el contrario, solamente una de esas diez grandes compañías da servicio a Nueva York: Conrail.

La Union Station de Chicago, junto con la Penn Station de Nueva York son las que registran más movimientos de trenes de viajeros de AMTRAK. Ambas estaciones se encuentran en



La estación de Oakland, situada frente a la ciudad de San Francisco al otro lado de la famosa bahía, es el punto de origen de los trenes de AMTRAK.



Coches Amfleet de AMTRAK, en la cola del tren The Lake Shore Limited de Chicago a Nueva York.

pleno centro de ambas ciudades. Nuestro tren de Chicago a Nueva York, The Lake Shore Limited, tenía su salida oficial de la Union Station a las dieciocho horas y veinte minutos, y la mayor parte del recorrido es nocturno, utilizando siempre la antigua línea del NYC, hoy integrado en Conrail. En Albany, la capital del Estado de Nueva York, se divide el tren en dos ramas: la de Nueva York y la de Boston. La rama de Nueva York estaba formada por 13 coches de los tipos Amfleet y Heritage Fleet. De este último tipo había cuatro coches cama y el coche restaurante. Entre Albany y Nueva York, la línea férrea discurre paralela al ancho río Hudson. La entrada en la Grand Central Terminal de Nueva York se efectúa en túnel. Nuestro viaje transcontinental americano ha terminado. La tracción del tren se ha efectuado siempre con locomotoras Diesel-eléctricas, excepto en los últimos ki-

lómetros a la entrada de Nueva York, donde se utilizó una sola locomotora electro-Diesel.

En 1986, los precios de algunos viajes ofrecidos por AMTRAK para su venta fuera de EE. UU. y Canadá son los siguientes (solamente ida):

- Nueva York-Chicago (70 dólares).
- Nueva York-Miami (80 dólares).
- Nueva York-Los Angeles (240 dólares).

Los extranjeros también pueden adquirir pases de libre circulación válidos durante catorce días para viajar por todo EE. UU. por 375 dólares. También existen pases regionales, como, por ejemplo, para la región Nordeste, por 125 dólares, también válido para catorce días. Naturalmente, en caso de viajar en coche-cama es preciso abonar el suplemento correspondiente. **Texto y fotos:**

J. A. M.

(Continuará)