

*Tren TOFC del Southern remolcado por tres locomotoras GP-50. La línea principal del Southern une Washington con Atlanta. Actualmente, el Southern se ha fusionado con el Norfolk & Western para formar la Norfolk Southern Corporation.*



## ESTADOS UNIDOS: UN FERROCARRIL DIFERENTE (y IV)

# LAS COMPAÑÍAS DEL ESTE Y DEL SUR

Justo Arenillas Melendo

El territorio comprendido entre el océano Atlántico y el río Mississippi está dominado por tres grandes compañías ferroviarias:

- CSX Corporation.
- Norfolk Southern Corporation.
- Conrail.

Estas tres compañías han sido creadas hace pocos años, pero su génesis es compleja porque incluyen a muchas y antiguas compañías, debido a que los primeros ferrocarriles de EE. UU. se construyeron en el Este.

Si trazamos una línea imaginaria entre Chicago y Washington, Conrail extiende la mayoría de sus vías al Norte de esa línea, mientras que CSX y NS compiten entre sí al Sur de la línea, llegando hasta el golfo de Méjico. NS tenía intención de adquirir Conrail, con lo que se hubiera formado una nueva y gigantesca compañía de unos 67.000 km. que hubiera sido la mayor de EE. UU., bastante por delante de BN, e in-

cluso la segunda del mundo, después de los Ferrocarriles Soviéticos (SZD), pero la negociación no llegó a buen fin y NS retiró su oferta en agosto de 1986. Actualmente, Conrail continúa buscando comprador.

En el área más al Nordeste de EE. UU., principalmente en Nueva Inglaterra, existen tres ferrocarriles que fueron adquiridos durante los primeros años de la presente década de los años 80 por Guilford Transportation Industries, que es una empresa «holding», pero cada ferrocarril continúa su explotación independientemente. Son los siguientes:

- Delaware & Hudson, que une Albany con Montreal y posee derechos para utilizar las líneas de Conrail hasta Newark (junto a Nueva York), Filadelfia, Washington y Buffalo. Explota 2.700 km. de líneas. El D & H es un ferrocarril muy antiguo y en 1829 adquirió locomotoras de vapor en

Inglaterra para su línea, que servía a unas minas de carbón, pudiendo considerarse que es el primer ferrocarril de EE. UU.

- Boston & Maine, cuya línea principal va paralela al océano Atlántico entre Boston y Portland. B & M tiene 2.250 km. de líneas extendidas al Noroeste de Boston. Al igual que otros muchos ferrocarriles del Nordeste de EE. UU., el B & M se declaró en bancarota en 1970, pero logró superar esta situación vendiendo su importante parque de automotores RDC Budd (RDC, Rail Diesel Cars) a la MBTA (Massachusetts Bay Transportation Authority). B & M explota los servicios suburbanos («commuter») de Boston por cuenta de la MBTA, consorcio de transportes que también incluye el Metro y tranvías («light rail») de dicha ciudad.

- Maine Central, que es un pequeño ferrocarril situado en el Estado que le da su nombre y que

tiene una longitud de 1.300 km., uniendo Portland y Bangor. El nivel de los ingresos del MC lo clasifica como ferrocarril de clase II, mientras que D & H y B & M son de clase I, debido a los mayores ingresos de ambas compañías.

En Florida, el ferrocarril Florida East Coast une Jacksonville y Miami con una línea paralela al océano Atlántico y que en 1912 llegó hasta Key West, en pleno Atlántico, a través de una larga sucesión de puentes que unían numerosas islas, a lo largo de 200 km. En 1935, un huracán destruyó gran parte de esta prolongación en medio del océano y lo que quedó se utilizó para construir una autopista hasta Key West. El FEC tuvo una vida muy próspera en los años 20 con el «boom» de Florida, pero luego las cosas fueron peor al llegar la depresión de los años 30. Desde hace varios años, este ferrocarril no utiliza el típico «caboose» de



los trenes de mercancías, para reducir los gastos de explotación, y por ello sólo hay dos agentes en cada tren en lugar de los cinco que tenía antiguamente, como sucede en los otros ferrocarriles americanos.

### CSX Corporation

En 1980 se crea el sistema CSX como fusión del Chessie System y Seaboard Coast Line Industries, tomando la primera letra de ambos ferrocarriles para denominar el nuevo sistema y añadiendo una X para simbolizar la fusión, con lo que se forma CSX. Actualmente, CSX es el sistema ferroviario de EE. UU. con mayores ingresos y el segundo en longitud de líneas, detrás del BN. Sin embargo, Chessie y Seaboard continúan publicando sus cuentas de explotación por separado y pintando sus locomotoras con los colores característicos de cada uno de ellos. Es más, los tres ferrocarriles integrados en el Chessie también sacan sus cuentas independientes.

El Chessie System se formó en 1973 y está integrado por tres ferrocarriles: Baltimore & Ohio, Chesapeake & Ohio y Western Maryland. El B & O es una de las compañías más antiguas de EE. UU. y se creó para construir un ferrocarril desde Baltimore, ciudad situada en la bahía de Chesapeake, hacia el interior del país. Se considera que Baltimore es la ciudad donde nació el ferrocarril americano y que el B & O es



Actualmente, los metroliner Nueva York-Washington están formados por una locomotora eléctrica AEM-7, construida por ASEA (Suecia) y General Motors y coches Anfleet, de la Budd Company.

Anagramas de las principales compañías ferroviarias de USA.

la primera compañía ferroviaria de EE. UU. La compañía se fundó en 1827 e inauguró en 1830 su primera línea, en la que inicialmente la tracción se efectuaba con caballos. En 1831, el B & O organizó un concurso de locomotoras de vapor para elegir el modelo más apropiado, siguiendo el ejemplo del ferrocarril inglés de Liverpool a Manchester, que había organizado dos años antes el célebre concurso de Rainhill, donde había triunfado la locomotora Rocket, presentada por Stephenson. El B & O también fue pionero en la tracción eléctrica, ya que en 1895 aplicó este sistema en la línea que atravesaba la ciudad de Baltimore mediante un túnel, pasando a ser así el primer ferrocarril eléctrico del mundo. La línea principal del B & O pasa por Pittsburg, ciudad situada a orillas del río Ohio, y llega hasta Chicago, mientras otra línea que se separa de la principal en Cumberland se dirige a Cincinnati, que también se encuentra junto al río Ohio, y termina en el importante nudo ferroviario de St. Louis. Por el Nordeste, el B & O llega a Filadelfia, y luego sus trenes podían continuar hasta Jersey City (frente a Nueva York, al otro lado del río Hudson), gracias a un acuerdo que tenía B & O para utilizar

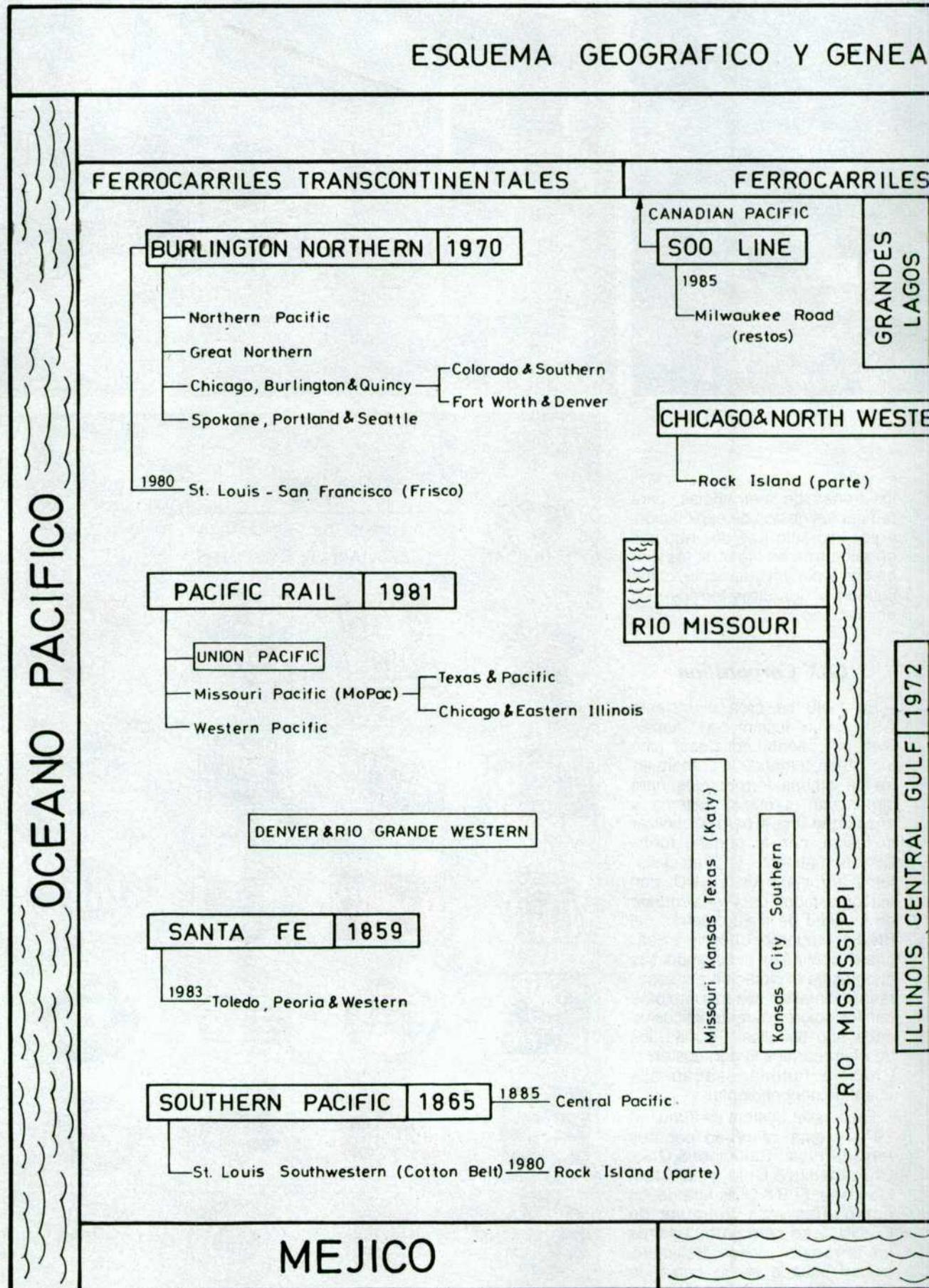
las vías del Reading y del CNJ. El principal tren de viajeros del B & O fue el Capitol Limited, que iba de Baltimore y Washington hasta Chicago, rivalizando con los famosos y ya citados Twentieth Century Limited del NYC y Broadway Limited del Pennsylvania. Hoy día, AMTRAK continúa la explotación de los trenes Capitol y Broadway, pero circulan acoplados a partir de Pittsburgh.

La línea principal del C & O corre sensiblemente paralela a la del B & O y comienza en Newport News, en la entrada de la bahía de Chesapeake, que da su nombre al ferrocarril. Cruza el río Ohio en Cincinnati y termina en Chicago. El principal tren de viajeros del C & O fue el «George Washington», que circulaba entre la capital de EE. UU. y Cincinnati, con coches directos que continuaban a Chicago y también, por la línea del B & O, a St. Louis. Hoy día, el tren «The Cardinal» de AMTRAK sigue la ruta del C & O hacia Chicago. El C & O adquirió el control del B & O en los años 60.

Mientras que las líneas del Chessie System van del Este hacia el Oeste, las del Seaboard System van del Norte al Sur. Los dos principales ferrocarriles que forman el Seaboard System son el Seaboard Coast Line y el Louisville & Nashville, además de otros pequeños ferrocarriles, como el Georgia Railroad, que fue uno de los que no se unió a AMTRAK en 1971. El SCL se formó en 1967 por la fusión de dos ferrocarriles que corrían paralelos a la costa del Atlántico, hasta Florida, y que eran el Atlantic Coast Line y el Seaboard Air Line. La línea principal del ACL empezaba en Richmond, Virginia, pasaba por Charleston, en la costa del Atlántico, y terminaba en Tampa, Florida. Las locomotoras de vapor con disposición de ejes 221 se conocen con el nombre Atlantic precisamente porque el ACL ya las utilizaba a finales del siglo pasado. Al igual que el ACL, el SAL tenía su origen en el Estado de Virginia, pero partiendo de Portsmouth, puerto situado junto a Norfolk, y pasando por Raleigh llegaba a Atlanta, con otra línea que continuaba paralela al Atlántico, pero más hacia el interior que el ACL, hasta llegar a Miami.

El L & N era un ferrocarril paralelo al Mississippi, pero bastante alejado de dicho río, hacia el Este. Su línea principal empezaba en Cincinnati, y pasando por

ESQUEMA GEOGRAFICO Y GENEALOGICO

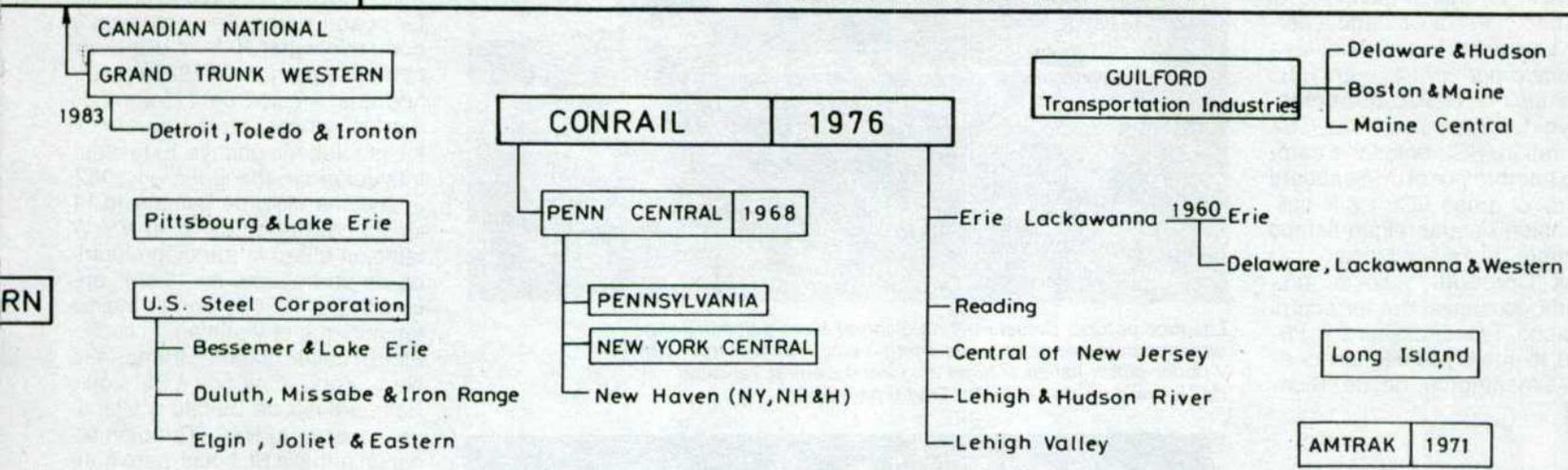


# LOGICO DE LOS FERROCARRILES EN ESTADOS UNIDOS

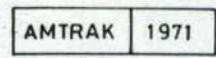
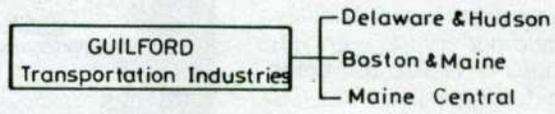
## CANADA

### CENTRALES

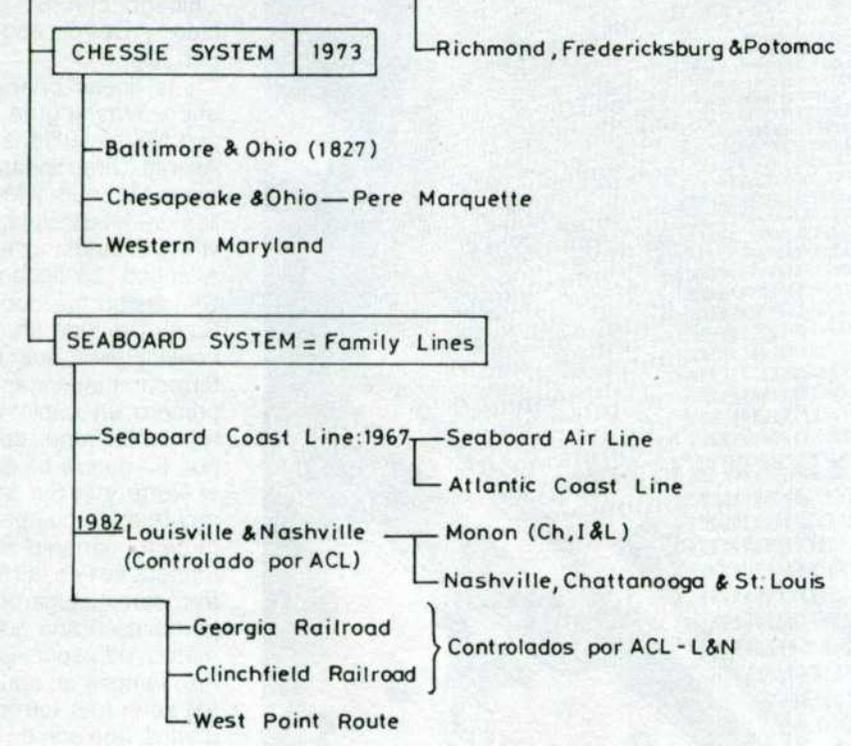
### FERROCARRILES DEL ESTE



RN

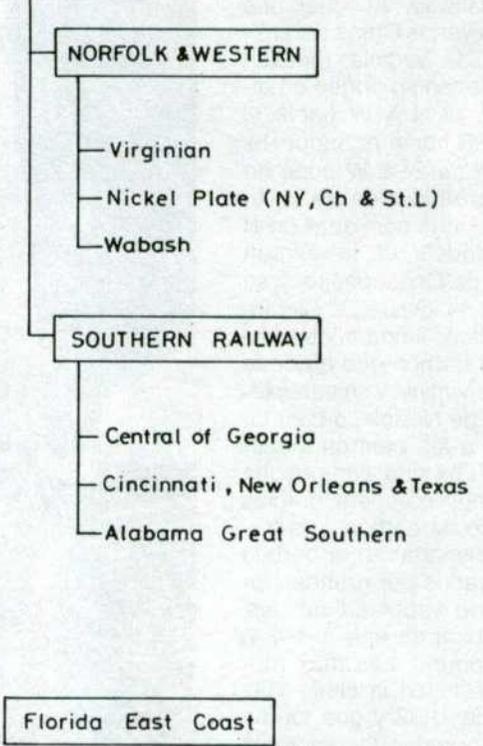


### CSX CORPORATION 1980



Illinois Central  
Gulf, Mobile & Ohio — Alton

### NORFOLK SOUTHERN 1982



## GOLFO DE MEJICO

OCEANO ATLANTICO

las dos ciudades que dan su nombre al ferrocarril, Louisville y Nashville, termina en Nueva Orleáns. Otra línea importante del L & N unía Cincinnati con Atlanta. En 1971, el L & N se fusionó con el Monon, nombre por el que se conocía normalmente al ferrocarril Chicago, Indianapolis & Louisville, lo que proporcionó al L & N un acceso a Chicago a partir de Louisville. El L & N estaba controlado por el ACL, y en 1982 se fusionó con el SCL, que entonces ya formaba parte de CSX Corporation. SCL entonces cambió su nombre por el de Seaboard System. El grupo SCL-L & N utilizó también durante algún tiempo el nombre de Family Lines.

CSX Corporation posee una mayoría de capital del ferrocarril Richmond, Fredericksburg & Potomac, lo que le permite un acceso a Washington desde Richmond.

### Norfolk Southern Corporation

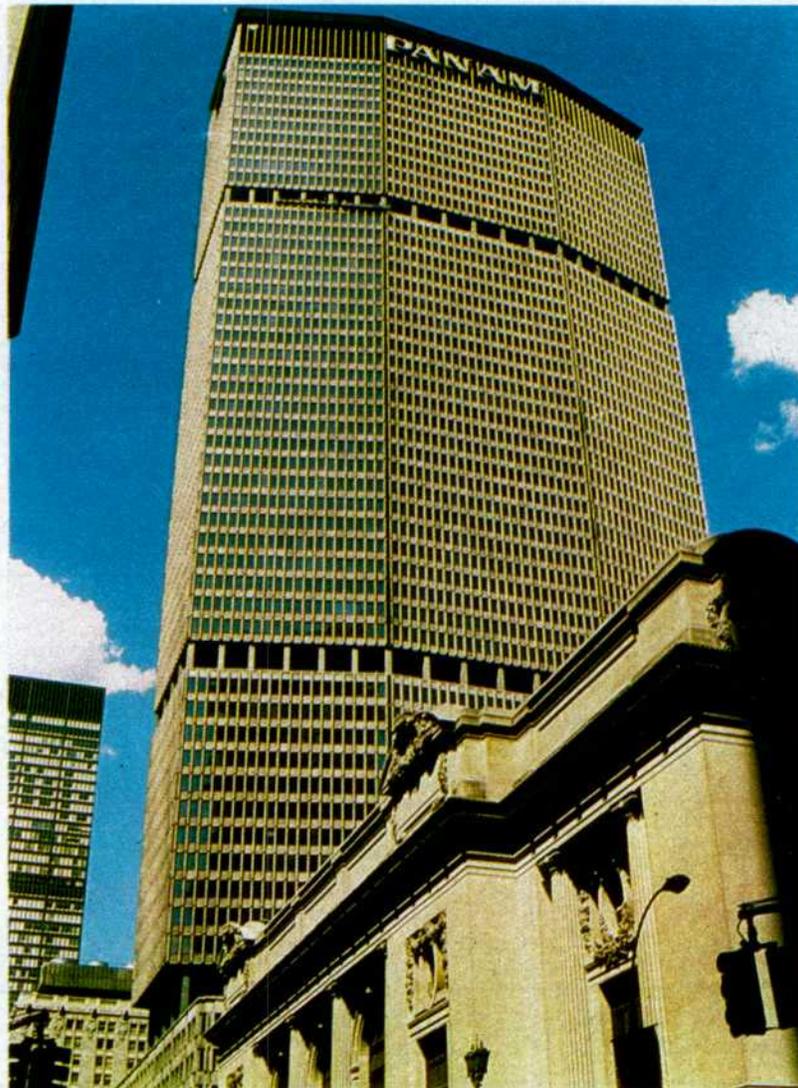
En 1982 se formó este nuevo sistema ferroviario mediante la fusión del Norfolk & Western y el Southern Railway. Al igual que sucedía con varias líneas del CSX que partían de Virginia, también las del NS tienen su origen en dicho Estado, el N & W hacia el Oeste y el SR hacia el Sudoeste.

El nombre del N & W pone de manifiesto la ubicación de su línea principal, que comienza en el puerto de Norfolk, en la entrada de la bahía de Chesapeake, y se dirige hacia el Oeste, a Cincinnati. El tráfico fundamental del N & W es el carbón que procede del Oeste de Virginia y se transporta al puerto de Norfolk, o bien directamente a los centros industriales. N & W ha sido siempre una compañía muy próspera gracias a este tráfico de carbón. Los trenes que transportaban el carbón eran remolcados por grandes locomotoras de vapor articuladas, con disposición de ejes 1-4-4-1, Mallet Compound. Las más modernas constituyen la clase Y6b, que datan de 1952 y que fueron las últimas grandes locomotoras de vapor construidas en EE. UU. N & W fue el último gran ferrocarril americano que utilizó el vapor hasta 1960.

El N & W era en 1955 una compañía relativamente de poca longitud, pues sólo tenía 3.400 km. Sin embarco, veinte años más



Las locomotoras Diesel FL-9 de General Motors tienen patines laterales para poder captar la energía eléctrica del tercer carril y poder entrar así en el túnel del Grand Central Terminal de Nueva York con el motor Diesel parado.



La estación Grand Central Terminal, en Nueva York, pertenecía al ferrocarril Nueva York Central. Actualmente tiene un importante tráfico de trenes suburbanos.

tarde había alcanzado los 12.200 km., gracias a importantes absorciones y fusiones que realizó N & W y que le permitió extender su zona de acción hasta Chicago, Kansas City y Buffalo. Los principales ferrocarriles integrados en el N & W fueron el Virginia Railway, el Nickel Plate y el Wabash Railroad. El Virginia era otro ferrocarril carbonífero, paralelo y competidor del N & W y que es conocido porque en 1926 electrificó una sección de 215 km. con fuertes rampas, en la travesía de los montes Alleghanys. Esta electrificación se abandonó en 1962. El sistema utilizado había sido 11 kV-25 Hz. Por su parte, el N & W también utilizó la tracción eléctrica en un trayecto de 48 cm., entre 1915 y 1950, y con la misma tensión que el Virginian. El Nickel Plate, cuyo nombre formal era New York, Chicago & St. Louis Railroad, iba de Buffalo a Chicago, paralelo al NYC. También tenía un ramal a St. Louis, pero nunca llegó a la ciudad de Nueva York, a pesar de figurar en el nombre de la compañía. El Wabash tenía dos líneas principales que formaban una X y que unían Chicago con St. Louis, por un lado, y Detroit con Kansas City, por otro.

Las líneas principales del SR unen Washington y Cincinnati con Nueva Orleáns, pasando por Atlanta. Otras líneas del SR llegan hasta St. Louis y Memphis, a orillas del Mississippi, y a Jacksonville y Charleston, en la costa del Atlántico. La línea que parte de Charleston fue construida por el South Carolina en 1830 y puede considerarse que fue el primer ferrocarril americano, pues fue el primero en explotar un servicio regular de trenes con tracción vapor. La guerra de Secesión entre el Norte y el Sur afectó grandemente a las compañías que más tarde formarían el SR, pues fue la primera vez en la Historia que los ferrocarriles jugaron un papel importante en una guerra. La locomotora de vapor «La General» se hizo famosa en aquella guerra. El SR tiene tres ferrocarriles subsidiarios, que son de Clase I, y que son el Central of Georgia, el Alabama Great Southern y el Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific. SR no se unió a AMTRAK cuando se fundó en 1971 y continuó operando su famoso tren de viajeros Southern Crescent, en su línea principal, Washington-Atlanta. Dicho tren llega hasta Nueva



«The Lake Shore Limited», a la derecha, cruzándose con el «Maple Leaf», que une Nueva York con Toronto. La estación es Schenectady, Estado de Nueva York, ciudad donde estaba la fábrica de Alco.

Coches «Anfleet» del tren «The Lake Shore Limited», que efectúa el servicio Chicago-Nueva York.

Orleáns. Este tren incluía un coche cama directo Nueva York-Los Angeles, que luego continuaba viaje por la línea del Southern Pacific hasta Los Angeles. En 1979, AMTRAK se hizo cargo del citado tren, que actualmente se denomina simplemente The Crescent.

### Conrail

Consolidate Rail Corporation (Conrail) inició su explotación en 1976. Es la única gran compañía ferroviaria americana dedicada al transporte de mercancías que es estatal, ya que la otra gran compañía pública existente, AMTRAK, se dedica exclusivamente a los viajeros. El motivo de la existencia de Conrail fue la célebre bancarota del Penn Central, que se produjo en 1970, así como la de otros cinco ferrocarriles bastante más pequeños y situados también en el Nordeste americano. Así pues, Conrail es una corporación pública que ahora es propietaria y explota la red ferroviaria que antes perteneció a las siguientes compañías privadas en bancarota:

- Penn Central.
- Erie Lackawanna.
- Reading.
- Central of New Jersey.
- Lehigh & Hudson River.
- Lehigh Valley.

Al principio de su existencia, Conrail vendió a AMTRAK las líneas del Corredor Nordeste (Washington-Nueva York-Boston y sus ramales Filadelfia-Harrisburg y New Haven-Springfield, en total casi 1.000 km.), transfirió los servicios suburbanos de viajeros a las correspondientes autoridades locales (MTA en Nueva York, New Jersey Transit, SEPTA en Filadelfia, etc.) y abandonó o vendió muchas líneas secundarias. Conrail realizó un importante plan de reconstrucción de sus vías y de reparación y adquisición de locomotoras y vagones. Conrail ha



alcanzado sus dos objetivos principales, es decir, conseguir la autosuficiencia económica y dar un servicio tan bueno como el de cualquier otra compañía ferroviaria americana. Ahora Conrail es rentable y en 1985 ha conseguido un beneficio neto de 442 millones de dólares sobre unos ingresos totales de 3.153 millones de dólares.

Una vez alcanzado este saneamiento, el Gobierno de EE. UU. desea reprivatizar este sistema ferroviario, lo que todavía no ha conseguido, pues la oferta de compra que presentó Norfolk Southern ha sido retirada por falta de acuerdo.

Antes de tratar del Penn Central, que es con mucha diferencia el principal ferrocarril que se integró en Conrail, se expone brevemente la historia de los otros cinco ferrocarriles en bancarota que también pasaron a formar parte de Conrail.

El Erie Lackawanna se creó en 1960 por la fusión de dos ferrocarriles. Uno era el Erie, construido inicialmente con un ancho de vía de seis pies (1,83 metros) y convertido luego al ancho internacional. El otro era el Delaware, Lackawanna & Western, que en 1930 electrificó, a 3.000 V. y corriente continua, varias líneas suburbanas que parten de su estación terminal en Hoboken, New

Jersey, frente a la ciudad de Nueva York, al otro lado del río Hudson. Hoy día, esta electrificación continúa en servicio (New Jersey Transit) y es posible llegar fácilmente a Hoboken desde Manhattan utilizando el Metro regional PATH (Port Authority Trans Hudson), que atraviesa el río Hudson a través de dos túneles. El ferrocarril EL explotaba 4.500 km. y estaba especializado en un servicio rápido de mercancías entre Chicago y Jersey City (ciudad del Estado de New Jersey y que está situada frente a la de Nueva York, al otro lado del río Hudson), a lo largo de una línea sensiblemente paralela a la del NYC.

El Reading era un ferrocarril que conectaba Filadelfia con Jersey City por un lado (utilizando cerca de Jersey City las vías del CNJ, ferrocarril que estaba controlado por el Reading) y Filadelfia con Harrisburg, a través de Reading, por el otro, con lo cual su trazado era paralelo al del Pennsylvania. La longitud de líneas explotadas era de 1.800 km. El tráfico de viajeros del Reading era casi totalmente el suburbano de Filadelfia, servicio que actualmente se efectúa por cuenta de SEPTA y que transporta un notable volumen de viajeros en unidades suburbanas eléctricas.

El CNJ, con 860 km. parte de Jersey City, cruza en Elizabeth la

línea principal del Pennsylvania y sus líneas se extienden por el Estado de New Jersey, que da su nombre al ferrocarril. El LV empieza en Newark, ciudad también situada en la línea del Pennsylvania y próxima a Jersey City, y llega a Buffalo. La longitud del LV era de 700 km. El L & HR, con sólo 160 km., era un ferrocarril-puente que enlazaba el Pennsylvania y el New Haven, sin pasar por la ciudad de Nueva York. Estos tres ferrocarriles fueron los únicos que no aportaron a Conrail ninguna línea electrificada.

### Penn Central

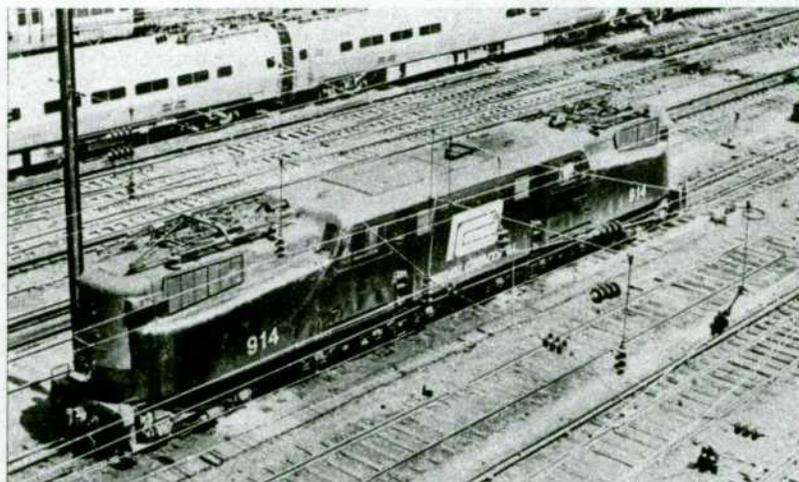
El Penn Central se formó en 1968 mediante la fusión del Pennsylvania Railroad (Pennsy) y el New York Central. Poco después, el PC absorbió el New York, New Haven & Hartford. Se formó así una nueva y gran compañía ferroviaria con unos 32.000 km., que en ese momento era la mayor compañía de EE. UU., tanto por su longitud como por el tráfico de mercancías y viajeros que realizaba. PC fue la primera compañía que surgió del proceso de grandes fusiones de ferrocarriles que está teniendo lugar en EE. UU. durante estas dos últimas décadas y que daría lugar a la creación de BN en 1970, CSX en 1980, Pacific Rail en 1981 y NS en 1982. La creación de estos grandes sistemas ferroviarios haría perder puestos en la clasificación al Penn Central, y luego a Conrail, que ocupa actualmente el quinto lugar en cuanto a longitud de líneas, detrás de los cuatro sistemas citados. Además, durante el saneamiento económico de Conrail se cerraron varios miles de kilómetros de líneas. Por otro lado, el PC cesó de explotar en 1971 sus numerosos trenes de viajeros de larga distancia, que pasaron a manos de la entonces recién creada AMTRAK, que suspendió el servicio de bastantes de estos trenes.

La línea principal del New Haven (NY, NH & H) une Nueva York con Boston, pasando por la ciudad de New Haven, en el Estado de Connecticut, donde se separa un importante ramal hacia Hartford y Springfield. El New Haven fue el primer ferrocarril del mundo en aplicar en servicio comercial la tracción eléctrica con corriente alterna monofásica. La tensión elegida fue 11 kV-25 Hz.,

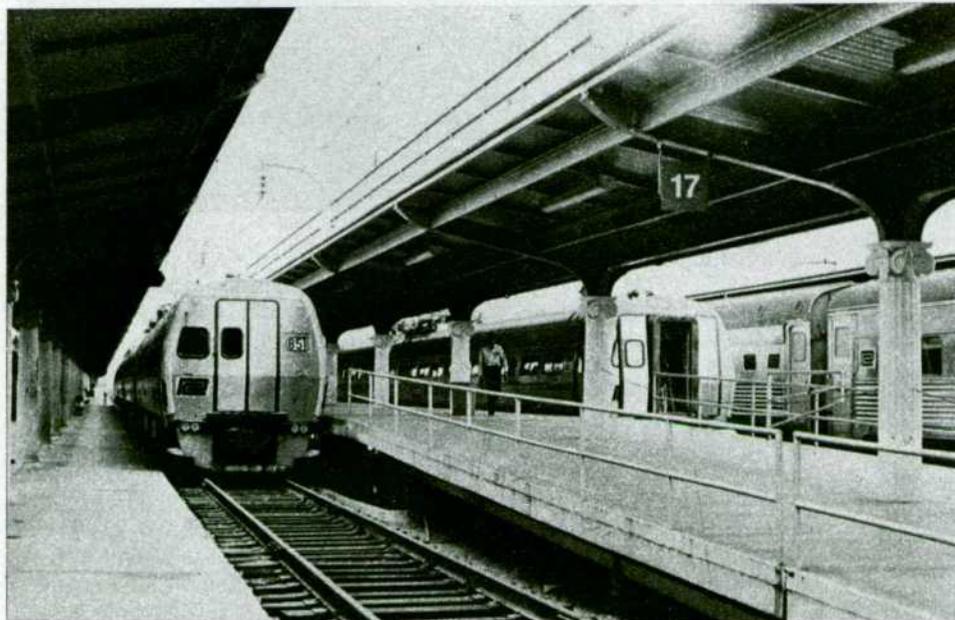
siguiendo las tendencias de Westinghouse, que preconizaba este sistema. La inauguración tuvo lugar en 1907, en las cercanías de Nueva York, y en 1910 la tracción eléctrica llegó hasta New Haven, a 120 km., y desde nunca continuó. El Pennsy también eligió el mismo sistema, 11 kV-25 Hz., para electrificar su línea principal, Nueva York-Washington, operación que inició en 1915 a partir de Filadelfia y que no se terminaría hasta 1935. También se electrificó el trayecto Filadelfia-Harrisburg, lo que supone un total de 530 km. de líneas electrificadas del Pennsy.

Por su parte, en 1905, el NYC electrificaba su línea suburbana del Hudson, para permitir la circulación de los trenes con tracción eléctrica en el túnel de acceso a su futura estación Grand Central Terminal, que se iba a inaugurar en 1913, año en que la electrificación llegaría a Croton-Harmon, en la línea hacia Albany, y a 53 km. de la terminal de Nueva York. NYC siguió la solución preconizada por General Electric, que era la corriente continua a 600 V. y alimentación por tercer carril. Este mismo sistema también fue aplicado a partir de 1905 en el Long Island, filial del Pennsy, y que realizaba un servicio suburbano muy importante en la isla que da su nombre al ferrocarril. En 1910 se terminó de construir la nueva Penn Station de Nueva York y se electrificaron a 600 V. y tercer carril los dos túneles que dan acceso a la nueva estación por sus dos lados, bajo los ríos Hudson y East River. El tercer carril desapareció en el túnel del Hudson cuando llegó en 1933 la electrificación con catenaria y corriente alterna procedente de Filadelfia, pero permanece en servicio bajo el East River para permitir la utilización de la Penn Station por parte de los trenes del Long Island. El túnel de East River también posee catenaria para que los trenes del corredor Nordeste puedan utilizar la tracción eléctrica entre la Penn Station y New Haven, ya que la conexión del Pennsy con el New Haven es posible a través del Puente Hell Gate sobre el East River. Obsérvese que los trenes del New Haven pueden dirigirse a cualquiera de las dos estaciones de Nueva York: la Grand Central del NYC y la Penn Station del Pennsylvania.

Antes de las grandes fusiones,



*Las célebres locomotoras eléctricas GG-1 del Pennsylvania fueron construidas en 1934, y han prestado servicio durante su larga vida en el corredor Nordeste. La fotografía está tomada en la Penn Station, de Nueva York, en 1973, y las locomotoras tenían entonces las inscripciones del Penn Central.*



*Unidades eléctricas metroliner en la Union Station, de Washington, en 1973, con las iniciales del Penn Central. Actualmente, el servicio metroliner entre Nueva York y Washington se realiza con trenes remolcados por locomotoras.*

el Pennsy y el NYC eran las dos primeras compañías americanas por el nivel de sus ingresos de explotación. Estas dos grandes compañías eran las eternas rivales, ya que ambas unían las dos mayores ciudades americanas, Nueva York y Chicago. Y las dos compañías son muy veteranas. Pennsy fue creada en 1846, y el ferrocarril que fue el germen del NYC, el Mohawk & Hudson, es uno de los primeros que se construyeron en EE. UU., pues data de 1831, aunque el nombre de NYC no aparece hasta 1853. La primera sección de lo que luego llegaría a ser el Pennsy fue el Camden & Amboy, también puesto en servicio en 1831, pero algunos meses después que el M & H.

La línea principal del NYC partió del Grand Central Terminal de Nueva York y sigue el río Hudson

hasta Albany. Luego continúa hacia Buffalo, y por ambas orillas del lago Erie, llegaba a La Salle Street Station, en Chicago. Esta ruta era más larga que la del Pennsy, pero era más rápida debido a que es muy llana porque sigue el curso de los ríos y la orilla de los lagos, por lo que se la llama «The Water Level Route», es decir, la ruta a nivel del agua. Esto permitió al NYC batir el record mundial de velocidad en 1893, al alcanzar 180 km/h. con un tren remolcado por la famosa locomotora de vapor 999, tipo 2-2-0. La mayor parte de la línea Nueva York-Chicago del NYC tenía cuatro vías a causa del intenso tráfico que soportaba, pero hoy día sólo quedan dos, o a veces tres. Un ramal muy importante de dicha línea es el que, a partir de Cleveland, va hasta el im-

portante nudo ferroviario de St. Louis, situado en la confluencia de los ríos Mississippi y Missouri.

La línea americana que siempre ha tenido mayor cantidad de viajeros, con gran diferencia sobre todas las demás, es la del Pennsy, que parte de la Penn Station de Nueva York y termina en la Union Station de Washington. En 1969, el Penn Central inauguró en esta línea el servicio Metroliner, uno de los más rápidos del mundo, y que se efectuaba con unidades de tren eléctricas llamadas también Metroliner. A su vez, la frecuencia de trenes de viajeros en la línea Nueva York-Washington es también muy elevada, lo cual es también excepcional en EE. UU. Hoy día, el corredor Nue-

va York-Washington pertenece a AMTRAK y sobre ella se continúa efectuando el mejor servicio de viajeros que existe en EE. UU. En Filadelfia se separa del corredor otra línea fundamental del Pennsy, que atraviesa los montes Alleghany, y luego el río Ohio, en Pittsburgh, y continúa hasta la Union Station de Chicago. En Pittsburgh se deriva otra línea que se dirige a Cincinnati y St. Louis.

El Pennsylvania Railroad fue durante muchos años la mayor compañía de EE. UU., en términos de tonelaje e ingresos, llegando a ser uno de los ferrocarriles más famosos de todo el mundo, por lo que su «slogan» fue «The Standard Railroad of the World», que puede traducirse como «El ferrocarril modelo del mundo» ■ J. A. M. (Fotos del autor.)

# LA FASCINANTE HISTORIA DE LA COMPAÑÍA INTERNACIONAL DE COCHES-CAMA

PRIMERA PARTE



El interior de este coche-cama americano de los años 70 del pasado siglo habría merecido el beneplácito del conde Drácula.

## ACERCA DE LA ALIANZA ENTRE UN INGENIERO BELGA Y UN CORONEL DEL 7.º DE MICHIGAN

MANOLO MARISTANY

UNA fría y lluviosa tarde de noviembre de 1985, al entrar en la muy bilbaína estación de Abando, creí ser víctima de una alucinación. olía intensamente a carbonilla, y el humo difuminaba sus nobles perspectivas. Experimenté una fuerte emoción. ¿Habrían acoplado una Mikado en cabeza del exprés de Barcelona?, me pregunté a mí mismo con la lógica y agradable sorpresa que es de suponer. Cuando conseguí orientarme a través de la neblina descubrí los causantes de la humareda: el coche-restaurante 2746 y el coche-cama 3522, que estaban dándole a la cocina y la calefacción, respectivamente, algo muy raro de ver en estos prosaicos tiempos contemporáneos. El primero era un ex coche-pullman procedente del Sud-Exprés construido por Dietrich en 1926. El segundo, un Lx construido por Metropolitan Cammel Carriages en 1929