

EL CONGRESO DE LOS EEUU DECIDIRA EN OCTUBRE

# Talgo destino USA

El pasado día 28 de abril, RENFE entregó a AMTRAK una composición de seis coches Talgo Pendular. La compañía ferroviaria norteamericana va a someter este tren a diversos ensayos en vía durante la primera quincena de mayo, con el fin de analizar sus características, en especial los registros de velocidad en curva, para informar al Congreso de los Estados Unidos sobre la oportunidad de la adquisición de un número elevado de estos trenes al objeto de mejorar el servicio en el corredor ferroviario entre Boston y Nueva York. La decisión será en octubre, y la opción española tiene como principal competidor a los trenes LRC 'Bombardier' de fabricación canadiense. El día 8 de abril, la composición de Talgo partió desde el puerto de Bilbao rumbo a Estados Unidos. A bordo del buque de bandera danesa Arkeis Carrier

poco de la última serie de vehículos puestos en servicio por RENFE en la red española.

Uno es un furgón que transporta un grupo compresor y un generador. Otro es un coche de caja normal, pero habilitado como laboratorio de pruebas. Un tercero, cierre de la composición, ha sido vaciado de butacas, y preparado como taller y almacén. Los seis están diseñados para recibir una rodadura a ancho fijo UIC, distinta de la que les es habitual de ancho variable. Además, la composición ha sido equipada con enganches American Association Railrou, (AAR), distintos de los utilizados en los ferrocarriles europeos.

Dos contenedores en los que se ha embalado un sin fin de repuestos, se encuentran desde hace días en Bilbao. A modo de intendencia, además de los conjuntos de rodadura y los útiles diseñados especial-

Antonio Ruiz del Arbol

**E**l lunes, 8 de abril, a las 9,03 de la mañana, con precisión de reloj, a marcha lenta, partía de la factoría de Talgo en Rivadellosa, en la frontera entre Burgos y Alava, la primera unidad de un espectacular convoy de seis camiones. Con una cadencia de diez minutos de diferencia, los otros cinco gigantes fueron arrancando con idéntico destino; el puerto de Bilbao. En ese punto daba comienzo la larga travesía de un tren español, que tiene la fundada pretensión de instalarse, por derecho propio, en uno de los mercados más ambicionados; el de Estados Unidos. RENFE y Patentes Talgo compartirán al cincuenta por ciento los riesgos y los éxitos de la aventura. Con ello se cubre la primera fase del ambicioso plan diseñado por Manuel Díaz del Río, director Adjunto de RENFE.

## Seis coches

Embalados con minuciosidad femenina, calzados y anclados firmemente en cada camión, más tarde en el barco, viajan seis coches de Talgo Pendular, completamente equipados en su interior, pero desprovistos de rodadura. Son unidades construidas especialmente para la ocasión, pero que se diferencian muy



Comienza la aventura americana.

mente para realizar el embarque, se han almacenado en los cajones metálicos, ventanas de repuesto, herramientas, útiles de moviliario, y piezas variopintas capaces de atender cualquier eventualidad. También se ha incluido un grupo convertidor de energía eléctrica, ante la posibilidad de que tenga que utilizarse tracción eléctrica en el tramo de 21 kilómetros de túneles que hay a la entrada de Nueva York. Los bomberos de esta ciudad impiden la circulación con diesel en ese trayecto.

### Experiencia

El convoy de camiones se aleja carretera adelante, y empleará algo menos de cinco

**E**l Talgo 'americano' punto de atención en la campaña de las elecciones primarias en Nueva York, New Jersey y Massachusetts.

horas en recorrer poco más de cien kilómetros. En el muelle Vizcaya del puerto de Bilbao, el consignatario Berge espera para hacerse cargo del envío, que deberá estibar en el buque de bandera danesa Arktis Carrier. El barco, recién estrenado, en su segunda singladura, se presenta en puerto cuando ya han dado la una del medio día. De inmediato comienzan las tareas de reaprovisionamiento.

Son las dos de la tarde cuando, entre el guirigai de contenedores, hierros almacenados y gruas gigantes del muelle de Vizcaya, aparece el primer camión del convoy. Lucas Oriol (hijo), director de Relaciones Internacionales de Talgo, y Carlos Cereceda, subdirector de INVASTESA, (filial de Talgo dedicada a la investigación) han preparado minuciosamente la operación de embarque, y se prestan a dirigirla desde el muelle. En la factoría de Rivadellosa se han diseñado y fabricado elementos de anclaje de los coches a

la bodega del buque, y útiles para la operación de estibaje.

Los primeros momentos son de inquietud y recelo. Ni los hombres de Talgo confían en la experiencia de la cuadrilla de estibadores, ni la cuadrilla de estibadores acepta la ciencia de los hombres de Talgo. Los profanos nos preguntamos si será posible acoplar sin daño una carga tan voluminosa en un espacio como el de la bodega del buque que, desde el muelle se nos antoja especialmente reducido.

Al fin, la grúa gigante eleva por encima de nuestras cabezas el primer coche. Su vuelo es bamboleante, pero su destino certero. Los útiles de embarque de Talgo, fueron realmente útiles, y todos admiramos la pericia del equipo de estibadores. La conclusión de la operación se dilató hasta entrada la noche, y el barco danés zarpó sin novedad hacia Estados Unidos.

### Fechas de prueba

Las previsiones de arribada en el transporte marítimo son poco precisas. Pueden oscilar en una banda de diez días, en función del tiempo y las vicisitudes de la singladura. Al Arktis Carrier no le ha favorecido la climatología. Ya en el punto de destino, y en una playa de maniobras, utilizada habitualmente por trenes de fabricación japonesa, un equipo de seis empleados de Talgo desplazados a efecto, realizó el montaje de las rodaduras en cada uno de los seis coches. Y por fin, el 28 de mayo, RENFE y Talgo hicieron entrega de la composición a Amtrak.

El plan de pruebas previsto es apretado. El 29 de mayo, primer contacto con la vía, y ensayos iniciales de frenado. Entre el 2 y el 8 de mayo, pruebas de alta velocidad y de velocidad en curva. Entre el 10 y el 16, viajes protocolarios y de promoción, en los que participará el candidato a la presidencia de los EEUU, Michael Dukakis, además de políticos de los Estados implicados en el proyecto, New Jersey, Nueva York y Massachusetts, y de responsables de Amtrak.

Las autoridades ferroviarias norteamericanas pretenden averiguar en los ensayos, si el Talgo Pendular puede dar respuesta a la necesidad imperiosa de reducir el tiempo de viaje ferroviario en el



Rodaduras fijas en el contenedor.



Soldando los elementos de anclaje.

corredor Boston-Nueva York. El espacio aéreo en la zona se encuentra saturado, igual que el transporte por carretera. Y se pretende desviar hacia el ferrocarril un porcentaje significativo del tráfico entre estas dos ciuda-

des. La línea férrea que las une, sin embargo, es sinuosa y de baja calidad. Además de una elevada velocidad comercial se espera que los Talgo, con su sistema de pendulación natural, aumenten considerablemente la ve-



**Enganche americano, que sustituye al utilizado en Europa.**

rias entre Boston y Nueva York.

Hasta la fecha, el tandem Talgo-RENFE ha invertido en esta aventura una importante cantidad de dinero. La carga del buque Arktis Carrier estaba asegurada en 200 millones de pesetas, y el precio de la operación de transporte superó los 15 millones de pesetas. Pero al final, si la decisión del Congreso USA es española, los beneficios económicos y de imagen, compensaran con creces lo arriesgado.

Los dirigentes del tandem RENFE-Talgo, se muestran francamente optimistas con respecto a las posibilidades de éxito. El tren español enfrenta su nuevo reto precedido de un cierto prestigio de versatili-



De Rivadellosa y Bilbao

**E** l sistema de pendulación natural, centro del interés norteamericano para aumentar la velocidad en curva.

dad, imprescindible en el tipo de trazado en el que deberá desenvolverse.

Por otra parte, la singladura de la composición 'americana' de Talgo Pendular no termina en este punto. En septiembre están programadas unas pruebas en vías de la Deutsche Bundesbahn (DB), con un doble objetivo. En primer lugar, la administración ferroviaria germana está interesada en reducir en un 10% el tiempo de trayecto en sus líneas secundarias, y se han fijado, como los norteamericanos, en las ventajas que aporta el sistema de pendulación natural de Talgo. En segundo término RENFE y Patentes Talgo quieren experimentar cuales son los límites máximos de velocidad que pueden alcanzar las composiciones actuales del Pendular, y en que condiciones de circulación. No está decidido todavía si la tracción se realizara de modo convencional, o si se experimentará con una doble tracción en rama.

**Fotografías del autor.**



El pendular se instala en la bodega del buque.

locidad de circulación en curva.

## Decisión en octubre

Las pruebas que ahora se realizan con Talgo, y a las que ya han sido sometidas otras

empresas competidoras, fueron aceptadas y son financiadas con un máximo de cuatro millones de dólares, a cargo del presupuesto del presente ejercicio fiscal, aprobado por el Congreso de los Estados

Unidos en el otoño último. También será esta institución la que decida el próximo octubre qué opción, qué número de trenes y qué inversión va a dedicarse a la mejora de las comunicaciones ferrovia-