

SE AHORRARAN 120.000 MILLONES DE PESETAS ANUALES

La URSS tiende una línea de alta velocidad entre Leningrado y Moscú

La URSS comenzará en este año la construcción de su primera línea de alta velocidad, que se extiende desde Moscú a Leningrado. Con un coste cercano a los 600.000 millones de pesetas, la explotación de la línea permitirá ahorrarse al estado soviético más de 100.000 millones de pesetas anuales. Pero, sobre todo, permitirá reducciones muy sustanciosas en los tiempos de viaje.

Durante este año podrían comenzar los trabajos del primer tramo, de 2.900 km, de la línea de alta velocidad en la Unión Soviética, que costará alrededor de 510.000 millones de pesetas. Si estos planes se llevan a cabo, la línea iría inicialmente de Leningrado a Moscú y, después, continuaría a Crimea y al Cáucaso, probablemente en el año 2015.

A pesar del alto coste de las obras, existen, sin embargo, factores compensadores. Una encuesta previa señala que la ruta de alta velocidad ahorraría cerca de 120.000 millones de pesetas al año, cifra que se podría emplear en la mejora de las líneas ya existentes.

En Leningrado se celebró, el pasado mes de noviembre, una conferencia general so-



Los tráficos ferroviarios se han doblado en la URSS en los últimos 20 años.

bre la construcción de este tramo. El Instituto de Transporte de Leningrado ha elaborado ya varios informes y confía en comenzar los trabajos en un tramo experimental entre Leningrado y Novgorov a lo largo de este año. El Comité de Proyectos de la Unión Soviética tiene previsto completar un estudio del proyecto completo en septiembre. El programa de construcción propuesto es el siguiente: Leningrado-Moscú, 1990-2000; Moscú-Kharkov, 1996-2005; Kharkov-Lozovaya-Simferopol, 2006-2010; Lozovaya-Ros-

Durante los últimos 20 años la utilización del transporte público en la Unión Soviética se ha doblado, y la tendencia de alza continúa.

Además, los sondeos señalan que la mayor parte de los viajeros seguirían utilizando el tren si se crease un sistema de alta velocidad, de especial interés para este país, debido sobre todo a las dimensiones de su territorio.

En algunos corredores, la explotación de la alta velocidad sería beneficiosa tanto para los viajeros co-

UN PROYECTO PROPIO

mo para la economía nacional, ya que para distancias, por ejemplo, entre 700 y 800 km se emplearía el mismo tiempo que si se realizase la misma distancia en avión.

Las líneas ferroviarias de alta velocidad ahorrarían a las compañías aéreas miles de toneladas de combustible, a la vez que se reduciría el efecto adverso de las aeronaves en el medio ambiente.

La primera línea de alta

velocidad tendrá una longitud de 2.900 km y, aunque en primer término iría de Moscú a Leningrado, luego se extendería hasta Crimea (el Cáucaso), con dos líneas diferentes que rodearían la ciudad de Kharkov. Esto mejoraría significativamente las comunicaciones en una vasta área de la parte europea de la URSS, así como en Ucrania y Transcaucaso.

También se especula con

la posibilidad de que el sistema de alta velocidad soviético circule por las líneas ya existentes, con el fin de llegar a poblaciones situadas a cierta distancia de la línea troncal.

En un futuro no muy lejano, las líneas de alta velocidad soviéticas podrían conectar la parte europea de la URSS con Siberia y los países del Oeste europeo. La red total podría rondar los 10.500 kilómetros de longitud.

Después de estudiar la experiencia mundial en este campo, los especialistas soviéticos han establecido

tov, 2007-2011; Rostov-Keopotkin-Adler, 2111-2015; Kropotkin-Mineralny Vody, 2012-2015.

Económicamente, el tramo más prometedor es el situado entre Leningrado y Moscú, con una longitud de 645 kilómetros. A lo largo de esta línea habitan unos 14 millones de personas y la región circundante, en la que se extiende el Parque Nacional de Valdaj, alberga a 30 millones de habitantes. La ruta ferroviaria existente controla cerca del 90 por ciento del tráfico de pasajeros entre las dos ciudades. En los próximos cinco años, se prevé que esta cifra aumente en un 7 u 8 por ciento. En el año 2005 se estima que el aumento total rondará el 30 por ciento. Las mismas previsiones existen para el tráfico de mercancías, que aumentaría en un 40 por ciento de aquí al año 2005.

La construcción de esta línea de alta velocidad reduciría el tiempo de viaje actual de 5 horas 50 minutos (ó 5 horas en el tren semanal ER 200) a 3 horas 30 minutos. El Parque Nacional de Valdaj quedaría, por otra parte, a una hora de Moscú y Leningrado.

El coste de la línea Moscú-Leningrado se calcula cercano a los 600.000 millones de pesetas. La línea de doble vía se explotaría mediante trenes de dos pisos, con dos unidades motoras y doce coches intermedios. Entre las 6 y las 9 horas, y entre las 18 y las 21 horas,



los trenes circularían a intervalos de 15 ó 20 minutos, con un servicio cada una o dos horas entre las 9 y las 18 horas. Como consecuencia, los viajes turísticos y de negocios se podrían realizar en el mismo día.

La Unión Soviética también estudia otras líneas de alta velocidad, y dos de ellas tienen posibilidades de llegar a ser realidad. Una de ellas discurriría de Moscú al oeste, vía Minks y Drest (1.100 km), y la otra, de

Moscú a Kiev, vía Chop (1.765 km). La primera se extendería en el ancho europeo standard, con vistas a eliminar el cambio de bogies en las fronteras y se introduciría en el Oeste de Europa vía Polonia. □

sus propios parámetros para la línea Centro-Sur.

Desde luego, factores tales como las condiciones climatológicas, el diseño de asientos reclinables para lograr un mayor confort, entre otras cosas, se han tenido muy en cuenta.

Las vías se construirían de forma convencional, extendiendo los carriles sobre balasto (apenas habría vías elevadas sin balasto).

Este balasto estaría compuesto de piedra comprimida con cemento en su capa más alta y con polímeros en la más baja.

Los carriles, muy resistentes, pesarían alrededor de 65 kg por metro lineal.

El carril de cemento reforzado que sostiene las traviesas tendría una profundidad de 25 mm.

Sobre los cruces y agujas ferroviarias, se construirían refugios, al igual que las estaciones de superficie del metropolitano moscovita.

El sistema utilizaría corriente alterna (25 kV, 50 Hz) o corriente continua (3 kV). Se están estudiando dos opciones: una, contemplaría una

rama motora, con 12 coches de 4 ejes y cabinas de conducción en los extremos.

La otra opción prevé dos ramas motoras acoplables con dos coches principales de cuatro ejes, y cabinas de conducción y equipo eléctrico situado en el centro del tren, y seis coches remolcados.

El equipo aéreo, especialmente concebido para velocidades de 300-350 km/h, se protegería eficazmente contra heladas.

Con este fin, se instalarían subestaciones para ca-

lentar los cables de contacto (con cambio y control automático, de acuerdo con las diferentes situaciones climáticas).

Aunque el proyecto de la línea Centro-Sur tiene el marchamo de plan técnico-científico, adoptado por el gobierno soviético, en la investigación y desarrollo de los trabajos, así como en la construcción de la línea, podrían participar empresas extranjeras interesadas en promocionar el turismo con la URSS.

Yolanda del Val □