

El próximo 21 de agosto se cumplirán los cincuenta años del resultado satisfactorio de las pruebas de la estructura de guiado ferroviario que daría origen al producto español más sobresaliente de los creados para el ferrocarril: el tren articulado ligero Goicoechea Oriol, que se comercializó con el nombre de Talgo. Un producto de tecnología y capital íntegramente español.



LUNA

SALIDA AL EXTRANJERO, ALTA VELOCIDAD Y CERCANIAS, SUS ULTIMOS PROYECTOS

Talgo cumple cincuenta años, manteniéndose como el mejor producto ferroviario español

Amparo Suárez

Los resultados de las pruebas y los 75 kilómetros por hora alcanzados en el trayecto Leganés-Villaverde por la armadura arrastrada por una locomotora de vapor, sirvieron para que sólo unos meses después, José Luis Oriol y Urigüen aceptara el riesgo de financiar el desarrollo industrial y comercial del proyecto. Así en octubre de 1942, nació Patentes Talgo.

En el casi medio siglo que la empresa lleva funcionando, Talgo se ha convertido en el baluarte ferroviario español, con una tecnología propia que puede competir equilibradamente con la extranjera, y con una política empresarial muy característica que apoyada sobre un buen producto, hasta el presente ha dado excelentes resultados.

Sobre la base del buen servicio que el material Tal-

go presta en la Renfe y la larga y fructífera colaboración de ambas empresas, nace el acuerdo de crear una agrupación de empresas con carácter comercial en la que ambas participan al cincuenta por ciento, y que tiene como objetivo la comercialización y promoción del producto Talgo en el extranjero.

La primera prueba se realizó en América, en Estados Unidos, donde la agrupación Talgo-Renfe presentó, en mayo de 1988, una composición en el corredor entre Boston y Nueva York, para Amtrak. Seis meses después, esta misma composición, alcanzaría los 291 kilómetros por hora en las pruebas realizadas en la Red alemana ante los ingenieros de la Deutsche Bundesbahn.

Los buenos resultados obtenidos dieron pronto su fruto y poco tiempo después, en mayo de 1990, se estable-

ció un acuerdo para el suministro de material Talgo-Noche y Gran Clase a las redes de Alemania, Suiza y Austria, a través de la multinacional alemana Siemens, quien compraba el producto y luego lo cedía mediante una operación de leasing a quince años a las administraciones ferroviarias (ver Vía Libre 316). La firma del acuerdo está en estos momentos a la espera, posiblemente a consecuencia de los recientes cambios habidos en la DB y también de los problemas económicos derivados de la unificación alemana y del apoyo financiero alemán a la guerra del Golfo. El contrato supone uno de los más importantes pedidos de material que el sector ferroviario español ha recibido de un país extranjero. Supondría unos 13.000 millones de pesetas por la venta de 218 remolques.

Hasta ahora Talgo siempre ha trabajado sobre un mismo producto y básicamente en un mismo tipo de servicio, el de largo recorrido, si bien, con el paso de los años ha ido incorporando mejoras en su material y ampliando su oferta con los servicios nocturnos de cama. Sin embargo, en la década de los 90 ha cambiado en alguna medida su línea de conducta y ha entrado en campos inéditos para ella: la alta velocidad y las cercanías.

En el capítulo de alta velocidad cuenta con muchas bazas a su favor, entre ellas el apoyo de Renfe, que siempre ha mantenido buenas relaciones con esta constructora y algunos de cuyos directivos han mostrado su simpatía hacia esta alternativa española para la alta velocidad.

Otro de los tantos con

que cuenta Talgo en esta batalla son sus tradicionales relaciones con la empresa que está desarrollando sus cabezas tractoras para alta velocidad, la alemana Krauss Maffei que conoce perfectamente el producto Talgo, ya que durante años ha creado locomotoras para el arrastre de estos trenes. Y naturalmente, por último, los buenos resultados que ha obtenido su material tanto en las pruebas antes mencionadas, como en las realizadas en el banco de pruebas de Múnich donde, como pu-



Coche guardería.

blicó Vía Libre (ver V.L.324), alcanzó los 500 kilómetros por hora, lo que directivos de Talgo valoraron en su momento como

un buen escalón hacia la consecución del Talgo de alta velocidad, cuyo prototipo tiene una cita con el mundo ferroviario a finales de este 1991.

En la partida de las cercanías, en principio, Talgo tiene peor juego que en la de alta velocidad, su producto tradicional no parece muy adaptable a las distancias cortas y a las aceleraciones y deceleraciones continuas de las cercanías. Su acuerdo con la canadiense Bombardier para el prototipo de la 447 obliga a pensar en un producto de esta últi-



Frontal de un Talgo Pendular.

CINCO GENERACIONES DE UN TREN EUROPEO

La puesta de largo oficial del Talgo se produjo el 18 de enero de 1944, cuando la primera unidad del tren, fabricada en los talleres de Juan Garay en Guipúzcoa, realizó el trayecto descendente de La Cañada en la Línea de Avila a Madrid, a 135 kilómetros por hora. El Talgo I da comienzo a su historia. Desde entonces, y en datos del 31 de diciembre de 1989, sus trenes han transportado 57.488.683 viajeros, de los que cerca de 52 millones lo han sido por

territorio nacional y el resto en tráficos internacionales. En la misma fecha, los vehículos Talgo recorrían diariamente 29.886 kilómetros por vías nacionales y 12.762 por vías internacionales, lo que totalizaba un recorrido diario de 42.648 kilómetros.

La historia de Talgo, como la de cualquier otra compañía con una vida activa tan prolongada, está cuajada de fechas significativas. Un día clave en el recuento onomástico de Talgo es el 2 de marzo de 1950 cuando se

celebra la inauguración oficial del tren en el recorrido Madrid-Valladolid.

Las primeras composiciones industriales que rodaron por España fueron las del Talgo II. Todas ellas construidas en Estados Unidos, bajo la dirección de ingenieros españoles, por la American Car and Foundry. El pedido completo estaba compuesto por 3 locomotoras y treinta y dos remolques que efectuaron antes del viaje inaugural varios viajes de prueba.

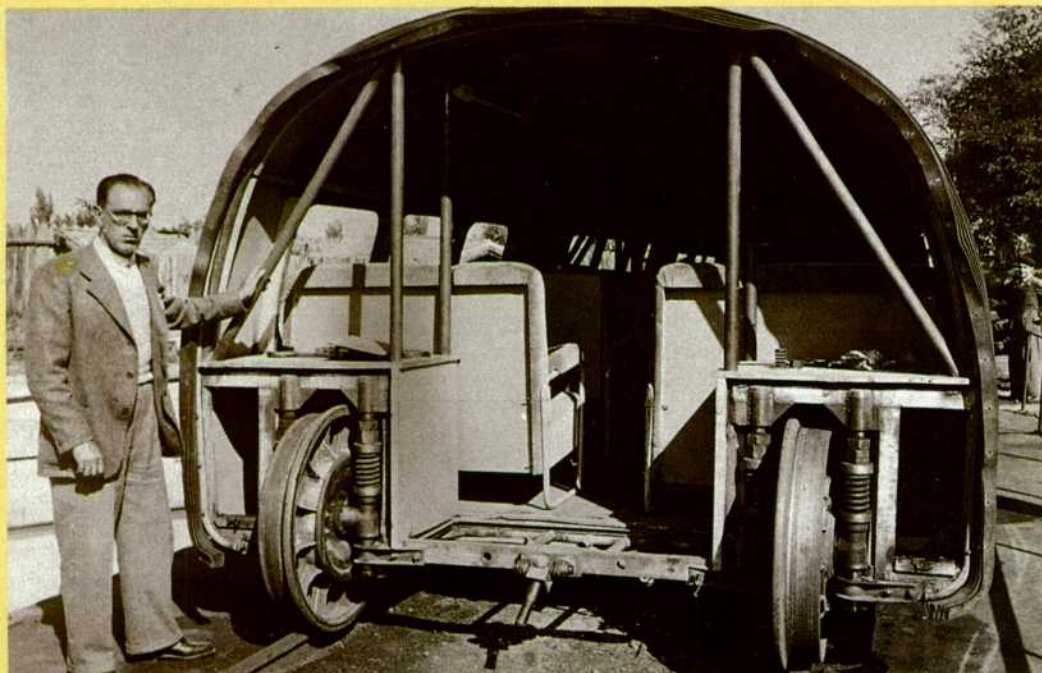
Este Talgo II realizaría once días después de su primer viaje entre Madrid y Valladolid, el primero en el extranjero, en la relación Lisboa-Oporto.

El servicio regular entre Madrid y Hendaya comenzaría en 14 de julio de 1950, con cuatro servicios semanales.

La explotación de los Talgo II, durante los tres primeros años, establecía la propiedad de los trenes de la empresa constructora que se ocupaba también de los gastos de mantenimiento de su material y de la atención al cliente. Renfe, por su parte, cubría los gastos de infraestructura, maquinistas y comercialización. Los ingresos se repartían al cincuenta por ciento.

Posteriormente, varió la situación y Renfe compra los remolques y Talgo se ocupa del mantenimiento y conservación de los mismos, un sistema que está siendo adoptado por diversas redes ferroviarias.

En la actualidad, las relaciones de Renfe y Talgo a este respecto se rigen por un contrato firmado el 19 de abril de 1988 que tiene valor retroactivo desde el 1 de junio de 1987 y que se prolonga hasta el 31 de mayo de 1993. El contrato que es riguroso, contempla entre otros aspectos la revisión de los centros neurálgicos del tren cada dos días y un altísimo nivel de disponibilidad del material (que ha llegado al 97 por ciento en los re-



Talgo I, "cortado", contemplado por su inventor, el ingeniero Alejandro Goicoechea.



ma adaptado al mercado nacional, y que quizás pudiera ser el del Metro de Boston.

La duda surge al pensar en cuál pudiera ser el suministrador eléctrico, porque las dos empresas firmantes son mecánicas. Siguiendo la pista y aunque Talgo insiste en que no tiene firmado, nada sobre este capítulo, la experiencia acumulada de los últimos años podría señalar a Siemens, partenaire tradicional de la casa, como posible suministrador eléctrico. □

molques) y de fiabilidad (con un índice del 99,9 por ciento durante la década pasada).

En 1964, llegó el Talgo III, que basado en los mismos principios que la generación anterior, aporta una serie de mejoras que hacen más efectiva su explotación comercial, como es el guiado de ejes con ángulo cero que permite la reversibilidad de los trenes y hace posible segregar las composiciones. Los grupos electrogenos son incorporados, en esta generación, a los remolques para simplificar la tracción y hacer posible que los trenes sean remolcados por cualquier tipo de locomotora. Se aumenta la longitud de los remolques lo que permite una mejor y más cómoda distribución de los asientos. El Talgo III comienza a funcionar en las líneas rápidas diurnas de Madrid a Barcelona y Hendaya en 1964, y un año después a Sevilla y Bilbao.

La diferencia de ancho entre la red española y la europea fue la causa del inicio de las investigaciones que en 1968 darían origen al Talgo RD. El primero de los trenes con rodadura desplazable llegó a París el 13 de noviembre de ese notable año, después de un viaje de 13 horas desde Madrid. La presentación oficial tuvo lugar en la parisina estación de Austerlitz, terminal habitual para los trenes procedentes de España.

A partir de 1969 el Talgo

forma parte del Trans Europe Express (TEE) con su Barcelona Ginebra. En 1972 el Talgo bate el récord mundial de velocidad diesel al alcanzar los 222 kilómetros hora entre Azuqueca y Junquera en la línea de Madrid-Barcelona. Dos años después, en 1974, comienza a funcionar el Talgo Camas entre Barcelona y París.

En 1980 Talgo pone en funcionamiento un nuevo sistema que permite una mayor velocidad en curva sin que afecte al confort, así nace el Talgo Pendular. Desde el punto de vista técnico, este tipo de pendulación se consigue subiendo los diafragmas de suspensión neumáticas del plano de las ruedas al techo, el centro de gravedad queda por debajo del plano de sustentación de los coches y con un ángulo de giro de 3,44 grados que permite obtener hasta un 20 por ciento de aumento de velocidad sin que el viajero aprecie los efectos de la fuerza centrífuga y sin peligro de descarrilamiento.

El primer Pendular comienza a funcionar en 1980 entre Madrid y Zaragoza, un año después cubriría el servicio nocturno-camas entre Madrid y París.

La última oferta comercial de Talgo hasta el momento, se centra fundamentalmente en el confort. Con esta premisa nació el Talgo Gran Clase que elimina parte de las cabinas de camas-turista y aumenta el número de plazas en cabinas single/doble. □



SUS CIFRAS, DATOS Y NOMBRES

Talgo es una empresa de capital totalmente español. Su consejo de administración está compuesto por:

José Luis Oriol e Ybarra, presidente.

Lucas Oriol López-Montenegro, vicepresidente.

Luis Javier Oriol y Díaz Bustamante, vicepresidente y secretario del Consejo.

José Nardiz Landa, consejero delegado.

Vocales: Angel Torán Tomás, José Luis Sanz Magallón, José Miguel Oriol López-Montenegro, Felipe Oriol y Díaz-Bustamante, Luis de Palacio Oriol y Javier Oriol Muñoz.

José Luis Rhodes de Diego, director general.

Datos económicos del ejercicio 1989:

Capital social	1.575 millones de pesetas.
Recursos propios	2.447 millones de pesetas.
Ingresos	8.600 millones de pesetas.
Beneficios después impuestos	255 millones de pesetas.
Inversiones en I + D	373 millones de pesetas.

La principal fuente de ingresos de la empresa los genera su contrato de mantenimiento y conservación de material con Renfe. Aunque también una parte importante la produce la fabricación de material. En mayo de este año, Talgo entregará 95 remolques del último pedido de 228 vehículos para 200 km/h. que le hizo Renfe.

Instalaciones: La sede central de Talgo está en la madrileña calle de Montalbán, allí además de las oficinas centrales se encuentra su oficina técnica. Su centro de fabricación se encuentra en Rivabellosa (Alava) y cuenta con centros de mantenimiento en Aravaca (Madrid) para el Talgo III y las locomotoras. En Las Matas (Madrid) se mantiene el Talgo Pendular y en San Andrés Condal (Barcelona) el Talgo Pendular y el RD.

La plantilla de Talgo la integran 876 personas.

El parque de material Talgo de Renfe:

10 locomotoras de la serie 2.000; 4 locomotoras de la serie 3.000; 8 locomotoras de la serie 4.000; Remolques del Talgo III 301; Remolques del Talgo RD 91; Remolques del Talgo Pendular 341; Remolques del TP (200) 133; Total866.

Número de viajeros transportados por trenes Talgo hasta el 31-12-89

Talgo II	1.800.000
Talgo III	40.554.234
Talgo RD	4.528.927
Talgo Pendular	10.605.502
Total	57.488.683