

SEMINARIO EN BERLÍN "EL FERROCARRIL PREPARA EL CAMINO DEL FUTURO DE EUROPA"

Talgo, un tren español entre los cinco grandes



DIEGO F. F.

El pasado 3 de julio, partía de la madrileña estación de Chamartín, acoplada al Talgo Madrid-París que presta servicio regular diario, la composición del tren Talgo a 200 kilómetros por hora que fue exhibida, tres días después, en Berlín junto a los trenes más rápidos de Europa.

Amparo Suárez

El tren español Talgo, fue uno de los cinco trenes europeos seleccionados para estar presente en el seminario que bajo el título de "Los ferrocarriles preparan el camino del futuro de Europa" se celebró en la capital de la Alemania reunificada, organizado por la Comisión de las Comunidades Europeas y el Senado de Berlín. En la exposición de material en vía que se realizará pa-

ralemamente al seminario, además del tren de tecnología española, estuvieron presentes el TGV francés, el ICE alemán, el X2000 sueco y el ETR500 italiano.

El seminario tenía como principal objetivo el de potenciar el diálogo entre las redes ferroviarias, los grupos industriales, las asociaciones económicas, los centros de investigación y los políticos relacionados con el mundo del transporte en general y el ferrocarril en particular.

Según los organizadores, el ferrocarril se plantea como única solución posible de cara a ampliar las infraestructuras de transporte en el contexto del Mercado Único Europeo que, tras la caída de las fronteras entre las naciones miembros, fomentará un mayor y más rápido intercambio entre los ciudadanos de Europa. Intercambio al que contribuirá también la apertura de los países del Este europeo, que, con sus intervenciones en este

Seminario, han ocupado un lugar de relevancia.

La hipótesis de trabajo de los organizadores se basa en que, la posibilidad de aumentar la capacidad de transporte de los otros modos está prácticamente fuera de cuestión debido a la saturación de sus vías y este problema no puede ser resuelto, ni siquiera a través de una política de fuertes inversiones. Por ello, el ferrocarril está en situación de aprovechar esta situación favorable para él y conseguir el apoyo político necesario para situarse como un competidor real de los otros modos: el aéreo, fluvial y la carretera. Aunque siempre fomentando más la cooperación entre los distintos modos que la confrontación y haciendo valer su respeto al medio ambiente.

Parece, en principio, que la organización ha enfocado el seminario más hacia el centro y el Este, que hacia el Oeste de Europa. Aunque hay representantes de la



DIEGO F.

LUNA

Unión Internacional de Ferrocarriles y de las Comisiones Europeas, la mayor parte de las intervenciones están protagonizadas por empresas y redes centroeuropeas, especialmente alemanas, aunque también se ha concedido un lugar destacado a los representantes de algunas administraciones de los países del Este, como el ministro de Transportes y Comercio Marítimo de Polonia, Evarist Waligorski; el director general de los ferrocarriles checos, Ratislav Chovan, el director general de los ferrocarriles húngaros, Janos Csárádi y el director de los ferrocarriles polacos Andrzej Semrav.

De los países mediterráneos, por lo que a ponencias se refiere, sólo está representada Italia, aunque en la exposición en vía de los trenes más rápidos de Europa, tres de los cinco proceden de países que tienen costas en el Mediterráneo. Sorprende sobre todo que no haya participado en esta reunión ningún representante de la SNCF que tiene en explotación la red de alta velocidad más experimentada de Europa.

En cierta medida, este seminario, es una pista más sobre como las grandes multinacionales ferroviarias de Europa se recolocan de cara a captar nuevos mercados en los antiguos países del Este de Europa y, en los primeros metros de la carrera, Alemania ha salido muy fuerte. En un futuro próximo, habrá que seguirles el rastro a los suecos y a los franceses.

De izquierda a derecha y de arriba abajo el ETR500 italiano, el fast train sueco X2000, el Talgo español, el ICE alemán y el TGV Atlántico francés.

CINCO TRENES. El último día del seminario tuvo lugar la presentación de "Los cinco trenes más rápidos de Europa". Entre ellos, el tren de tecnología enteramente española, Talgo, que hizo valer con su presencia, el sistema de pendulación natural que le permite circular a mayor velocidad por curvas, con buenos niveles de confort y seguridad, y que le hace especialmente indicado para trazados sinuosos.

Además, el Talgo con la composición presentada hizo constar su polivalencia para distintos anchos lo que le da muchas posibilidades para aquellas líneas europeas que tengan que comunicar con la Unión Soviética. También presentó el tren español su capacidad de ser utilizado tanto como tren de día, como de noche.

El Talgo que viajó a Berlín, era lógicamente el último desarrollo, el homologado en España y Francia para 200 km/h con bogies de rodadura desplazable. La composición exhibida incluía un coche de servicio extremo, dos remolques de butacas, de primera y segunda clase, un coche restaurante, otro cafetería, tres coches con cabinas de camas, con las variedades de single/doble, gran clase que incluye ducha y un servicio, y turista. Cerraba la composición un coche extremo de paquetería.

El TGV Atlántico francés, la segunda generación de la alta velocidad gala, de la que parten todos los desarrollos que Alstom ha

vendido en Europa y América, es el tren más rápido del mundo después de situar, el pasado año, el último récord de velocidad ferroviaria en 515,3 kilómetros a la hora, en la línea de París a Tours, en Francia. Es el único tren que alcanza los 300 km/h, entre París y Le Mans, en explotación comercial. Es un producto fabricado por la multinacional anglo-gala GEC-Alstom y su tecnología eléctrica es trifásica síncrona, aunque sus motores auxiliares son trifásicos asíncronos.

El pasado mes de junio, se puso en funcionamiento comercial el ICE, el tren de alta velocidad alemán que une las localidades de Fulda y Würzburg. Con una velocidad comercial de 280 km/h, el ICE es el resultado del trabajo conjunto de tres de las más importantes multinaciones europeas, las alemanas Siemens y AEG y la sueco-helvéctica ABB. En 1988, consiguió quitar al TGV francés su primer récord de velocidad, alcanzando 406,9 km/h entre Wuzburg y Hannover. Su tracción es de motores trifásicos asíncronos.

El tren-rápido X2000 es un desarrollo de tecnología ABB que lleva un año de explotación comercial entre Estocolmo y Gothenburg. Su mayor ventaja sobre los otros trenes de gran velocidad es su capacidad de utilizar líneas convencionales ligeramente mejoradas. En estas condiciones consigue aumentos de velocidad que oscilan entre un 25 y un 40 por ciento. Así, sobre una línea en la que se circule a 120 km/h, el X2000 podrá hacerlo a 200 kilómetros/hora y si la línea convencional está preparada para 160 km/h, el tren sueco podrá alcanzar los 250 km/h con buenos niveles de comodidad y seguridad. Sus motores, como los del ICE, son trifásicos asíncronos controlados por tiristores GTO.

El ETR500, el tren presentado por Italia, es un desarrollo Fiat con diseño de Pininfarina que siempre le ha valido el ser considerado como uno de los trenes más bellos de Europa, desde la presentación de su prototipo en público hace ya tres años. Aunque por el momento, la experiencia comercial del bello prototipo, es muy limitada, ya que se ha puesto en servicio el pasado junio, casi a título experimental entre Roma y Florencia, sólo durante los meses de verano. Es su antecesor, el ETR 450 quien cubre el trayecto entre Roma y Milán desde marzo de 1988. □