

La compañía británica Intercity Costa Oeste, que pertenece a Virgin Rail, ha convocado un concurso para la adquisición de cuarenta unidades de tecnología pendular, que prestarán servicio en la línea Londres-Glasgow. Otra compañía ferroviaria británica, Great North Eastern (GNER), comprará a Fiat Ferroviaria dos unidades pendulares que realizarán la ruta Londres-Edimburgo en el año 2000.



Entre Londres y Escocia circularán trenes pendulares muy parecidos al Pendolino.

**VIRGIN RAIL Y GNER LOS PONDRAN EN SERVICIO ENTRE LONDRES Y ESCOCIA**

# En el 2000 circularán por Gran Bretaña los primeros trenes pendulares

**V** Yolanda del Val  
 irgin Rail, compañía perteneciente al grupo Virgin, del que es propietario el multimillonario **Richard Branson**, ha convocado un concurso para la construcción de cuarenta unidades equipadas con tecnología pendular, que circularán por la línea Londres-Glasgow hacia el año 2002.

Los enlaces ferroviarios con Escocia han sido en Gran Bretaña, junto con la construcción del túnel bajo el Canal de la Mancha, uno de los temas clásicos ferroviarios. En la actualidad, existen dos conexiones con Escocia, explotadas por dos compañías distintas: una por la costa este y otra por la costa oeste. La conexión por la costa este, que explota la compañía Great North Eastern Railway (GNER), se realiza a través de la ciudad de York, y se trata

de una línea bastante recta y llana, en contraste con la de la costa oeste, de perfil sinuoso y pendientes pronunciadas, que llega hasta Glasgow a través de Carlisle.

En el mercado escocés siempre ha llevado ventaja la compañía GNER, cuyos trenes, que circulan a 200 km/h, realizan el trayecto Londres-Edimburgo en cuatro horas y cuarto, mientras que el trayecto Londres-Glasgow, que explota el grupo Virgin, no baja de las cinco horas. De introducirse la tecnología pendular en esta línea, el trayecto entre Londres y Glasgow se acortaría en una hora, ya que los trenes podrían alcanzar en muchos tramos los 200 km/h y en algunos hasta 260 km/h.

**Curvas.** En general, por la línea Londres-Glasgow no se puede circular a más de 176 km/h e, incluso, en algunos tramos, debido a las constantes

curvas, la velocidad no puede superar los 100 km/h.

Que la solución ideal para la conexión escocesa era la tecnología pendular ya lo vio claro hace unos veinte años la anterior compañía británica, British Rail, en cuyos talleres se fabricó el denominado Tren Avanzado de Viajeros (TAV), una unidad experimental equipada con tecnología pendular. Tras sucesivas pruebas y una vez electrificada la línea Glasgow-Edimburgo, el TAV llegó a alcanzar los 250 km/h, sin embargo el proyecto fue abandonado en los años 80.

Ahora, una vez recuperado el proyecto, Virgin Rail y GNER, las dos compañías que introducirán los trenes pendulares, deberán llegar a un acuerdo con Railtrack, la compañía propietaria de las infraestructuras, para que modernice las líneas que se dirigen a Escocia.

Por su parte, Sea Containers

Ltd ha anunciado el pasado 9 de septiembre la firma de un acuerdo con Fiat Ferroviaria de Italia para la compra de dos trenes pendulares eléctricos de alta velocidad, trenes que utilizará su filial ferroviaria británica, GNER. El acuerdo prevé la adquisición de más trenes en el caso de que esta compañía consiga prorrogar el período de siete años estipulado para explotar la línea principal que conecta Londres, King's Cross, Yorkshire, la zona noreste y Escocia.

Aptos para circular a 225 km/h, los trenes pendulares reducirán el tiempo de viaje entre Londres y Edimburgo a tres horas y media. Con la introducción, en el otoño del año 2000, de los dos trenes estilo Pendolino, muy similares a los que circulan por Italia, GNER se convertirá en la primera empresa transportista de Gran Bretaña en poner en servicio trenes pendulares. □