

LA COMPAÑÍA JAPONESA JR CENTRAL AUMENTARÁ LAS FRECUENCIAS ENTRE TOKIO Y OSAKA

## Nuevos trenes a mayor velocidad para la línea con más viajeros del mundo

La apertura de nuevas estaciones, la renovación de material rodante y el aumento de frecuencias y de velocidad hasta 270 km/h, es una de las estrategias que ha emprendido la compañía japonesa JR Central para recuperar la cuota de mercado perdida en uno de los corredores intercity que cuenta con mayor demanda del mundo.



Tokio contará con una nueva estación, Shinagawa, a partir de este otoño.

La apertura de la estación de Shinawaga en Tokio, este otoño, hará posible un aumento de las frecuencias del Tokaido Shinkansen, que pasarán de 11 a 15 en las horas punta. La retirada del servicio de los trenes más antiguos hará posible la circulación a 270 km/h, lo que contribuirá a que JR Central pueda recuperar su cuota de mercado en uno de los corredores ferroviarios más activos del mundo.

Han pasado casi cuarenta años desde que se inauguró la línea ferroviaria de alta velocidad entre Tokio y Osaka. El tokaido Shinkansen supuso una nueva concepción en el mundo de los servicios intercity de pasajeros. Entre estos servicios, destacaba el primer tren comercial a 210 km/h y la sustitución de las señales laterales por protección automática de trenes, con la implantación de la primera generación de ATC.

Más espectacular si cabe ha sido el historial de seguridad,

pues en todos estos años, concretamente desde 1964, no se ha producido un accidente con víctimas mortales o heridos de consideración, marca de seguridad que no puede igualar ningún otro modo de transporte.

Mientras, el Shinkansen ha seguido ampliándose. La última ampliación ha tenido lugar en diciembre de 2002, con 97 nuevos kilómetros, lo que viene a aumentar la red de alta velocidad, de doble vía, a 2.049 kilómetros. Esta cifra no incluye las ampliaciones del mini Shinkansen de JR Central que circula por vías transformadas a un ancho de 1.097 milímetros, entre Yamagata y Akita. La línea original Tokaido, de 515 kilómetros, sigue llevando más de la mitad de los pasajeros-kilómetro Shinkansen solamente en una cuarta parte de la actual red de alta velocidad, lo que da idea de la saturación.

Existe incluso un motivo más importante por el que JR

Central quiere ampliar la capacidad y recortar los tiempos de viaje entre Tokio y Osaka.

Sorprende, por ejemplo, que el avión domine en la relación Tokio-Fukuoka, donde el ferrocarril invierte casi cinco horas. Al contrario, no existe competencia aérea en la línea a Nagoya, ya que el viaje ferroviario se sitúa en menos de dos horas, y las líneas aéreas abandonaron esta ruta poco después de inaugurarse el Tokaido Shinkansen.

La competencia aérea es importante en el trayecto a Osaka, donde más de 100.000 pasajeros utilizan el avión o el tren. Hoy, JR Central transporta más del 80 por ciento de los pasajeros, pero la cuota de mercado es un 5 o un 6 por ciento menor que hace 10 años. La razón se debe a que tres líneas aéreas han introducido tarifas baratas y vuelos frecuentes.

En respuesta, JR Central ha decidido, primero, aumentar la

capacidad de la línea y ofrecer más plazas, introduciendo para ello los trenes de la serie 300. Y segundo, reducir aún más los tiempos de viaje. Ejemplo de ello son los trenes Nozomi, los más rápidos de los cuales tardan ahora 2 horas 30 minutos, frente a las 3 horas 10 minutos del año 1965.

**Nueva estación.** Tokio cuenta con dos estaciones que dan cobertura al área metropolitana de Tokio, Tokio Central y JR Este Tokio Ueno. La construcción de una tercera estación en Shinagawa tiene por objeto conseguir que cuatro de cada 15 trenes que se aproximan a Tokio en la hora punta puedan invertir la marcha utilizando apartaderos establecidos para este fin al norte de los dos andenes isla.

Lejos de resultar una estación incómoda para los viajeros, Tokio Shinawaga ampliará el abanico de oportunidades de viaje a los viajeros que co-

mienten o acaben su viaje en la zona sur de la gran ciudad. Este área está ya servida por los trenes de cercanías de JR Este, entre los que se incluye la línea circular, así como el ferrocarril eléctrico Keihin Express.

La nueva estación de Shinagawa está llamada a desempeñar la misma función para el Tokaido Shinkansen que la antigua estación término Tokio Ueno, cuatro kilómetros al norte de Tokio Central, para el Shinkansen JR Este. Las dos estaciones contribuirán a aliviar el gran flujo de pasajeros que ahora soporta Tokio Central. Además, la nueva estación y la posibilidad de que los trenes inviertan la marcha, será muy útil para hacer frente a las interrupciones del servicio que se producen por grandes nevadas u otro tipo de fenómenos meteorológicos.

En principio, probablemente, en las horas punta se aumentarán las frecuencias desde Tokio Central y Shinagawa, que pasarán de 11 a 12, y los servicios que ofrecen los trenes rápidos Nozomi, de tres a siete.

Otro cambio importante, que tendrá lugar este otoño, es la retirada del servicio de las restantes unidades de la serie 100, que poseen una velocidad máxima de 220 km/h. Esto permitirá introducir un nuevo horario, tras la apertura de la estación de Shinagawa, basado en una velocidad máxima de 270 km/h. Esta velocidad, que puede parecer algo reducida, se debe a las limitaciones que impone el radio de curva de 2.500 metros que se adoptó cuando se diseñó la línea hace más de 40 años.

Cuando se inauguró el Tokaido Shinkansen, circulaban unos sesenta trenes diariamente en ambas direcciones. Hoy, JR Central tiene en circulación alrededor de 287 trenes, sin contar los que opera JR Oeste al oeste de Osaka.

En agosto de 2002, la flota de JR Central estaba formada



A partir de 2005 se introducirá un nuevo sistema de señalización.

por 123 unidades de 16 coches, la máxima longitud que los andenes pueden admitir. De estas, 25 pertenecían a la serie 100, y se introdujeron en 1985; 61 eran de la serie 300, y empezaron a circular en 1992, y 37 eran de la serie 700, y comenzaron a circular en 1999.

En octubre, 19 unidades de la serie 700 sustituirán a 25 de la serie 100, por lo cual la flota pasará de 123 trenes a 117, pese a la introducción de un horario más intensivo. Todo ello se conseguirá gracias a una velocidad más uniforme.

En octubre de 2001, JR Cen-

tral también aumentó las frecuencias de los servicios rápidos Nozomi, que conectan Tokio y Osaka en 2 horas 30 minutos, con unas cadencias que oscilan entre una hora y media hora. La iniciativa constituyó todo un éxito, como prueba el aumento del 23 por ciento que se produjo en la demanda de estos servicios.

A partir de octubre, se pondrán incluso más trenes Nozomi en circulación, puesto que existe demanda para ello. Asimismo, se prevé reestructurar las tarifas, ofreciendo mayores descuentos, lo que se traducirá

posiblemente en un nuevo aumento de pasajeros.

Sin embargo, las mejoras del Tokaido Shinkansen no se detendrán aquí. Dos nuevos proyectos se encuentran ya en marcha: por un lado, la introducción en 2005 de un nuevo sistema de señalización y control de trenes que reducirá los tiempos de viaje y los intervalos; y, por otro, el desarrollo de un nuevo tren basculante que permitirá alcanzar los 270 km/h en curvas con un radio de hasta 2.500 metros y los 300 km/h en el resto de la línea.

**Yolanda del Val** □



La introducción de nuevo material rodante, de mayor capacidad, es una de las líneas maestras del plan.