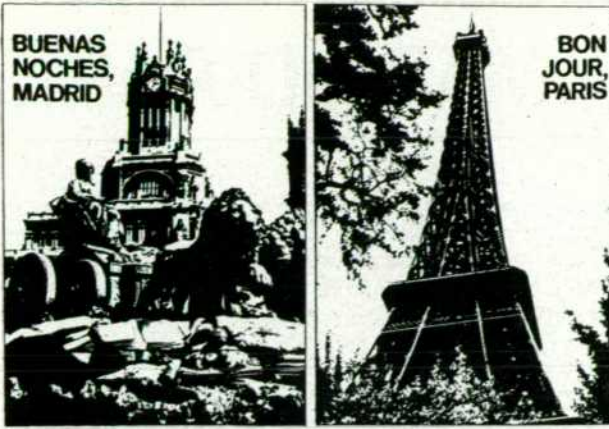


PRIMER ENLACE DIRECTO MADRID-PARIS con el «Puerta del Sol»

Por PAUL DELACROIX
Redactor-jefe de «La Vie du Rail»



S ABEMOS desde hace mucho tiempo que no hay Pirineos. Pero sobre todo después del primero de junio último, al menos para el ferrocarril, los Pirineos han desaparecido totalmente. Desde esa fecha, el «Talgo Catalán» lleva sus viajeros de un tirón de Barcelona a Ginebra y, al otro extremo, el «Puerta del Sol» franquea la frontera estableciendo un enlace ferroviario directo en el recorrido Madrid-París. Uno de mis estimados colegas ha escrito a propósito de este último tren, que «saltaba de una vía a otra»; entusiasmo totalmente mediterráneo, pues el tren «saltador», que yo sepa, no ha nacido aún.

UNA FECHA IMPORTANTE

Basta de bromas. El primero de junio es una fecha importante en la historia de las relaciones ferroviarias hispano-francesas, puesto que, desde este momento, los viajeros —inocentes víctimas de la diferencia del ancho de vías españolas (1,67 m.) y francesas (1,44 m.)— no tendrán que descender de su tren.

El «Puerta del Sol» es un nombre doblemente simbólico para los franceses, ya que es también el de una plaza en el corazón de Madrid. Enlaza, desde ahora, Madrid-París (1.456 Km.) en el tiempo de una noche, gracias a la nueva línea Madrid-Burgos por Aranda, más corta en un centenar de kilómetros, y a la adopción de coches-camas de bogies intercambiables. Precisemos, por otra parte, que esta facilidad no será reservada solamente a la clientela de los coches-camas, ya que dentro de poco será extendida, desde Hendaya, a los viajeros de los coches-litera del tren «Iberia Exprés».

Otra innovación importante en el campo de las relaciones ferroviarias internacionales europeas es la aplicación sobre el recorrido Madrid-

París de «precio fuerte», según la fórmula de «todo comprendido» que responde tanto a los deseos de la clientela, como a los de los agentes de viaje: por 365 francos, en single; 250 francos, en doble; o 200 francos, en turista; el viajero no solamente es transportado en cama, sino también en restaurante, ya que estos precios incluyen los de la cena y el desayuno. Precios ampliamente competitivos con los transportes aéreos.

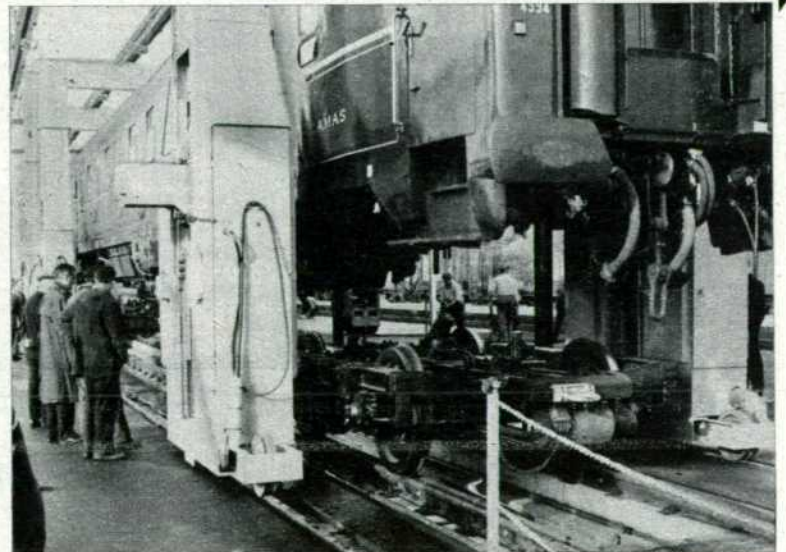
EL VIAJE INAUGURAL

Un viaje de presentación, organizado por el Servicio de Relaciones Exteriores y Prensa de la SNCF, por el Servicio de Relaciones Exteriores de la CIWLT y por los Servicios de Relaciones Públicas de la RENFE, tuvo lugar del 29 de mayo al 1 de junio. Ello permitió a unos cuarenta periodistas franceses, conducidos por el señor Lozé, jefe del servicio de explotación de la región Sud-Oeste de la SNCF, y el señor Poupardin, jefe de explotación de la Dirección General de la CIWLT, experimentar la nueva técnica y disfrutar del recreo de un fin de semana en Madrid, mientras que en sentido inverso, cierto número de sus colegas españoles gustaron de minivacaciones parisienses.

Diremos que, para los franceses, la estancia madrileña fue particularmente grata, a pesar de su brevedad, gracias a la calurosa acogida de sus huéspedes españoles, conducidos por don Antonio Carbonell, director general adjunto, y el señor Lago Carballo, jefe de Relaciones Públicas de la RENFE, y a la excelente organización de un programa que comprendía, entre otras, la visita del Prado —sin ninguna duda uno de los museos más prestigiosos del mundo—, una cena flamenca de gran tradición y una excursión al monumental y austero Escorial. →



La rama de coches-camas es puesta en lugar sobre la vía de levantamiento.



Los pórticos son mandados individualmente para la puesta en lugar de los picos bajo las cajas de los coches y simultáneamente, desde un puesto central, para el levantamiento y el descenso de las cajas.

PRIMER ENLACE DIRECTO MADRID-PARIS

ALGUNOS DATOS

Las fiestas fueron precedidas, como es normal, por el trabajo, al mismo tiempo que la presentación del servicio y del material, desde la salida de París en el coche cine SU 204, habituado a esta clase de manifestaciones.

Alternativamente, los señores Roche, jefe del Servicio de Relaciones Exteriores y Prensa de la SNCF; Langlois, de la Dirección de Movimiento de la SNCF; Fontán y Bughiet, de la CIWLT, hicieron uso de la palabra en el curso de esta conferencia de Prensa viajera y respondieron a las preguntas de los periodistas.

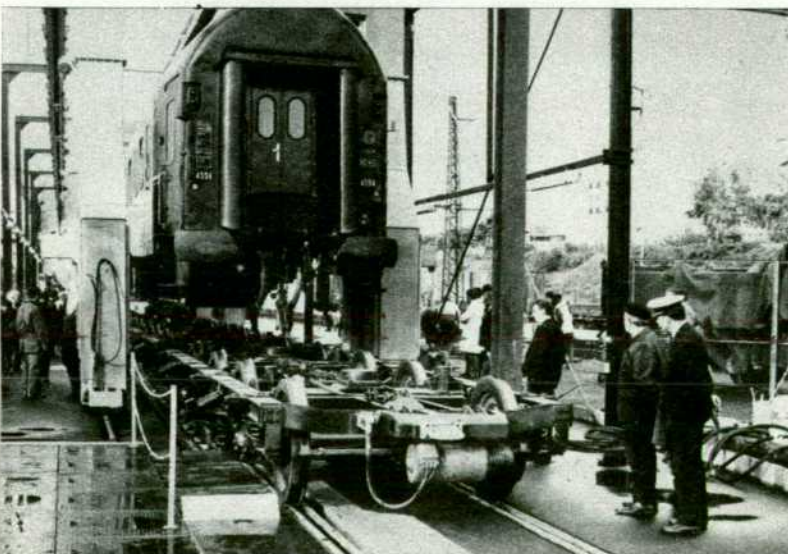
Hemos trazado, a grandes rasgos, este nuevo servicio. Pero creemos conveniente recordar que el tráfico hispano-francés se ha desenvuelto en proporciones notables en el curso de los últimos años. Dos cifras son significativas: cerca de 3.000.000 de viajeros han transitado por Hendaya-Irún y Cerbère-Port-Bou; 800.000 toneladas de naranjas fueron exportadas a través de esta misma estación en cinco meses... Cosa que no habían, evidentemente, previsto los que decidieron, por motivos estratégicos, adoptar el ancho de 1,67 metros.

Si el problema ha podido resolverse, al menos parcialmente en lo que afecta al transporte de mercancías, gracias a la adopción y al desarrollo del sistema Transfesa desde hace unos veinte años, no ha ocurrido lo mismo con el transporte de viajeros, a pesar de que la RENFE creó, hace algunos años, un premio de dos millones de pesetas destinado a recompensar a quien presentase una solución que reuniese la sencillez de concepción, la economía de realización y la seguridad de funcionamiento. Sin embargo, en 1968, la SNCF y la RENFE tomaron la decisión de poner simultáneamente en funcionamiento dos dispositivos de cambio de ancho de vía de concepción muy diferente, sin esperar a la aparición de una solución ideal y teóricamente perfecta: en Port-Bou, el sistema Talgo, ingenioso, muy sencillo, poco costoso, seguro, pero que sólo va con material de este tipo, que no tiene ni bogies ni ejes. En Hendaya, un dispositivo de cambio de bogies sobre material clásico, coches-camas o coches-literas, especialmente equipados.

CUARENTA Y CINCO MINUTOS DE PARADA

Este es el tiempo de estacionamiento del tren «Puerta del Sol» en la estación de Hendaya, durante el cual los coches-camas pasan de un ancho a otro sin molestias para los viajeros.

Una instalación especial sobre la tosa, de 130 metros de longitud,



Después del levantamiento de los coches-camas, los bogies son retirados.

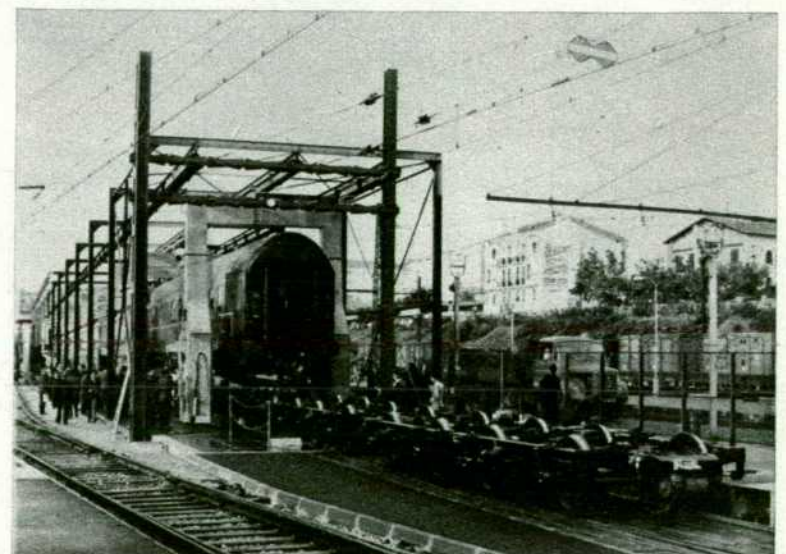
permite acoger cinco coches simultáneamente. Dicha instalación comprende cuatro vías correspondientes a los dos anchos y diez pórticos de levante con una fuerza normal de 40 toneladas. Dos locotractores, uno de vía ancha y el otro de vía normal, aseguran las evoluciones y la puesta a punto de los bogies.

Las operaciones se encadenan desde la llegada del tren. La composición es conducida sobre el dispositivo; las uniones entre ramas y bogies se desconectan, los pórticos de pico se ponen a punto individualmente bajo las ramas, el conjunto de la rama se levanta simultáneamente a la velocidad de 0,80 por minuto; el primer locomotor evacua los bogies, el segundo encadena y pone en lugar los nuevos bogies; descienden la rama, restablecen los enlaces ramas-bogies, y después del ensayo de freno, la rama está reintegrada.

Recientemente, diez coches-camas de tipo universal han sido equipados para tener en cuenta particularidades de su libre servicio y han sido dotados de un equipo de freno de vacío para el recorrido por las líneas españolas. Pero como ya habíamos indicado, el «Iberia Expres» llevará dentro de poco, en principio a partir del 4 de agosto, coches-literas de segunda clase (diez están en curso de transformación).

Sin duda esto no es más que un primer paso. Se podrá creer que la nueva fórmula no concierne más que a un número relativamente restringido de viajeros en cada sentido, incluso con la introducción de coches-literas; se podrá también objetar que los horarios no son plenamente satisfactorios y que la llegada a París es un poco tardía, pero siempre cuesta dar el primer paso. Los horarios mejorarán a medida que las velocidades practicadas sobre las líneas puedan ser reemplazadas. Sobre el recorrido francés la velocidad límite alcanza ya 160 Km. entre París y Burdeos y 140 después de esta ciudad y su media comercial es de 137,7 Km./h.; París-Burdos (561 Km.), 127,5 Km./h.; París-Hendaya (815 Km.). Recordamos que esta media es de 137,9 kilómetros por hora por el Capitolio, París-Limoges (400 Km.) y de 135,3 Km./h. por el Mistral, París-Lyon (512 Km.). Se ve que el «Puerta del Sol» sostiene al menos su rango honorablemente. En el recorrido español, los 542 Km. de Hendaya a Madrid se recorren en 8,15 h. a pesar de su difícil perfil, tiempo que deberá ser reducido en un futuro próximo.

Lo importante en definitiva es que la RENFE, la SNCF y la CIWLT hayan realizado el enlace directo Madrid-París, señalando así la voluntad y el poder unificador del ferrocarril y su importancia persistente en las relaciones internacionales, especialmente en el dominio del turismo. Buena suerte, pues, y larga vida a este nuevo tren «Puerta del Sol», cuyo nombre evoca irresistiblemente el tiempo de vacaciones.



Retirada del tren de bogies por tractor especial.