

A PESAR DE APROVECHAR AL MÁXIMO EL ESPACIO, EL TREN MANTIENE TODO SU CONFORT

El TGV Dúplex soluciona los problemas de capacidad de la línea París-Lyon

Yolanda del Val

El TGV Dúplex, que entró en servicio comercial el pasado mes de diciembre, ofrece un 40 por ciento más de capacidad que un tren TGV ordinario. El tren circula a una velocidad de 270 km/h y realiza el trayecto París-Lyon a diario en días laborables y dos veces al día durante los fines de semana.

Los ferrocarriles franceses (SNCF) han encargado a GEC Alstom otras 30 unidades de trenes TGV Dúplex, con lo que la frecuencia del servicio se verá aumentada a medida que la compañía ferroviaria reciba las nuevas unidades.

La línea de alta velocidad que conecta París y Lyon fue inaugurada en 1981 con el objeto de solucionar los graves problemas de capacidad que existían en la línea clásica que entonces unía las dos ciudades más importantes del país. En la actualidad, la línea se encuentra otra vez saturada, con 150 trenes TGV diarios en el tramo central y alrededor de 17 millones de viajeros anuales. Para hacer frente a la demanda, los trenes circulan en las horas punta a intervalos de cinco minutos, aunque no por ello se han resuelto la falta de capacidad. Para solucionar el problema, la SNCF ha adoptado una doble estrategia. Por un lado, mejorará la señalización en cabina, y para ello incorporará el sofisticado sistema TVM 430, que hará posible que en el año 2000 -fecha en la cual funcionará el TGV Mediterráneo- los trenes puedan circular a 300 km/h y a intervalos de cuatro



El TGV Dúplex ofrece un 40 por ciento más de capacidad.

El TGV Dúplex, que se encuentra en servicio comercial desde el pasado mes de diciembre, ha contribuido a aliviar los problemas de capacidad de la línea París-Lyon, una de las más saturadas de Francia. A pesar de que el espacio está muy aprovechado -el tren posee un 40 por ciento más de capacidad que los trenes TGV ordinarios-, el nuevo TGV de dos pisos no ha perdido un ápice de confort, e, incluso, ofrece mayor espacio entre asientos.

minutos. Aparte de eso, la SNCF aumentará la capacidad ofreciendo más plazas en cada tren, de manera que gracias a la introducción del nuevo sistema de señalización en cabina y a la mayor disponibilidad de plazas, la capacidad total llegará a los 22.000 viajeros por hora y dirección (la capacidad actual es de 9.000 personas por hora y dirección).

Ahorro. La SNCF descartó desde el principio la posibilidad de utilizar trenes más largos, ya que esa opción impli-

caba el alargamiento de andenes, y en su lugar, la compañía ferroviaria decidió desarrollar un tren articulado de dos pisos, apto para circular a 300 km/h.

Como resultado de ello surgió el TGV Dúplex, que ofrece un total de 516 plazas, distribuidas entre los ocho coches que forman la unidad. El tren es un 30 por ciento más caro que un TGV ordinario, pero, como contrapartida, su explotación resulta más económica, ya que supone un ahorro del 15 por ciento por asiento. En la construcción del tren se han

utilizado profusamente los materiales ligeros como el aluminio para las cajas de los coches, magnesio para los asientos y "composites" para los accesorios interiores, y se ha obtenido aún mayor capacidad rebajando 40 centímetros el suelo del piso inferior y aumentando 20 centímetros la altura del vehículo. El espacio que existe bajo los asientos se ha aprovechado para el tendido de cables, mientras que en la parte de abajo del coche restaurante se han instalado los equipos eléctricos, motivo por el cual sólo es posible llegar de un extremo a otro del tren a través del piso superior.

En materia medioambiental, a diferencia de otras generaciones anteriores, el TGV Dúplex posee perfil aerodinámico y cuenta también con un sistema de frenado que reduce significativamente el nivel de ruido. □