



JOSÉ AGUSTÍN GOYTISOLO
Escritor.

Se escapa un tren

Tener el AVE que enlace Londres y París con Barcelona, Madrid y Sevilla está bien, pero nuestra asignatura pendiente es adaptar la red ferroviaria al ancho europeo. Es costoso, pero debe hacerse y con cierta urgencia

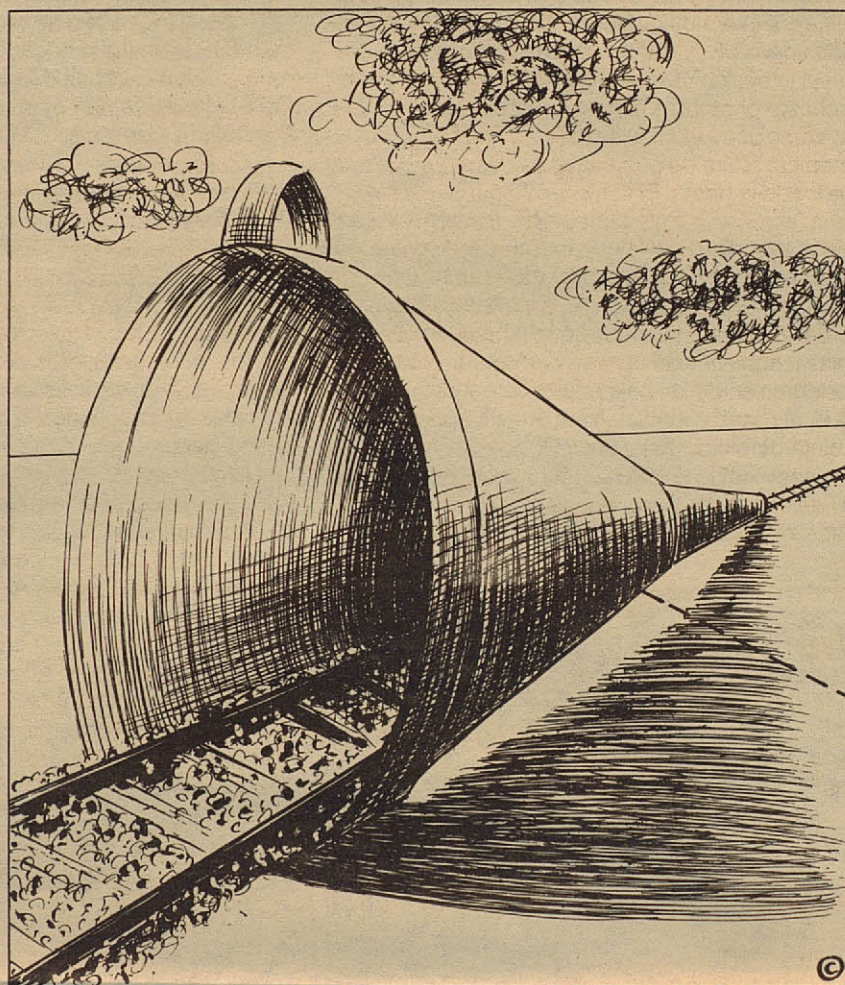
Dejando aparte varios intentos fallidos, todos ellos de fines del XVIII y principios del XIX, fue el inglés **Stephenson** el que consiguió que el vapor de una caldera tubular horizontal, alimentada con carbón y colocada sobre una plataforma, transmitiese a las ruedas su fuerza y fuese capaz de arrastrar, sobre unos carriles de hierro paralelos, varios vagones con carga y pasajeros. Esto ocurrió en 1829.

El tren tardó en llegar a la España peninsular, y digo peninsular porque el primer tren español se instaló en la entonces provincia de Cuba más de diez años antes de que se inaugurara aquí, en 1848, la línea Barcelona-Mataró. Los trenes cubanos servían a la necesidad de transportar la caña de azúcar desde los campos a las centrales azucareras, y luego, desde estos, llevar el azúcar refinado a los puertos de embarque: Cienfuegos, Matanzas, Santiago o La Habana.

Por desgracia, el Gobierno español había decidido que el ancho de vía de todos los trenes de nuestra península tuviese una medida de *seis pies castellanos*, equivalentes a 1,674 metros, es decir, mayor que el ancho europeo, que se fijó en 1,435 metros. La decisión española respondía a unas absurdas consideraciones de estrategia militar, pues se pensó que así nuestro país no podría ser invadido por el *enemigo* muy fácilmente. Portugal no tuvo más remedio que adoptar el ancho de vía español, que ahora dificulta nuestro tráfico y el suyo con el resto de Europa.

Tan sólo el talgo está preparado para estrechar sus *bogies* rápidamente al entrar en Francia, pero los trenes normales y los de mercancías no pueden realizar esta operación con facilidad y celeridad, y a los trenes del resto de Europa también les ocurre lo mismo: no pueden enganchar el eje de sus ruedas para circular por España. Estamos aislados.

No ocurrirá lo mismo con el AVE



español, que tiene ancho de vía europeo y que circulará por un trazado propio. El tramo Sevilla-Madrid será inaugurado este año, seguirá el tramo Madrid-Barcelona y, finalmente, el Barcelona-frontera francesa. Los franceses han detenido el trazado de su TGV en Avignon y no continuarán hasta que la línea española llegue a Barcelona, para que ambos trazados enlacen al mismo tiempo.

He escrito esto porque Francia, Alemania, Italia y otros países de la Comunidad con ancho de vía europeo

realizan sus movimientos de mercancías mediante un sistema llamado *transporte combinado*: los grandes camiones y los *trailers* con remolque llevan los contenedores desde el lugar de carga a la estación de salida; el tren transporta luego las mercancías hasta la estación de llegada, a bastante velocidad (unos 120 kilómetros por hora); y en ese punto preciso otros camiones o *trailers* llevan los contenedores de mercancías hasta la puerta del destinatario.

Este *transporte combinado* se está

empleando con éxito creciente y resulta más barato en las medias y largas distancias. En Italia este tipo de transporte ha *sacado* de las carreteras y autopistas más de 2.000 camiones TIR, con lo que el tránsito es más fluido. Se ha comprobado, además, que esta solución es buena desde el punto de vista de defensa del medio ambiente y que garantiza una mayor seguridad, especialmente en el transporte de materiales peligrosos.

Pues bien, este *transporte combinado* no se puede aplicar ni en la exportación ni en la importación de productos desde España o hacia España por culpa de nuestro caprichoso y *estratégico* ancho de vía. Sólo existen dos posibilidades. La primera sería dotar a todas las máquinas y a todos los vagones de mercancías españoles de un sistema parecido al del talgo, que permitiera estrechar a la ida y ensanchar al regreso a España sus *bogies* rápidamente; pero esto sólo resolvería el problema de los trenes españoles, no el de los trenes de los países europeos que comercian con nosotros, que no lo admitirían. La segunda posibilidad es ir adaptando nuestros diferentes recorridos ferroviarios al ancho europeo. Es costoso, pero habrá de hacerse, y con una cierta urgencia. Mientras tanto, y para enviar nuestros productos a la Comunidad Europea o para recibir las mercancías que importemos de esos países, tremendos camiones TIR seguirán llenando y colapsando nuestras carreteras y autopistas.

Tener el AVE que enlace Londres y París con Barcelona, Madrid y Sevilla, y que siga luego hasta Algeciras, está bien. Pero nuestra asignatura pendiente es adaptar nuestra red ferroviaria al ancho de vía europeo. Dada la saturación actual, y la que se prevé en un futuro próximo, de nuestras carreteras y autopistas, el futuro es el tren. Un tren que, de momento, se nos escapa para adoptar el *transporte combinado*.