

PAX 323. 10. 46

90385(1)
UAB
Universitat Autònoma de Barcelona
Biblioteca d'Humanitats
500

PER A ENRIC SALA

SE ESCAPA UN TREN

3 PÀGINAS

José Agustín Goytisolo

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 carrioles de hierro paralelos, varios vagones con carga y pasajeros. Esto ocurrió en 1829.

El tren tardó en llegar a la España peninsular, y dirigió peninsular porque el primer tren español se instaló en la entonces provincia de Cuba, más de diez años antes de que se inaugurara aquí la línea Barcelona-Mataró, en 1848. Los trenes cubanos servían a la necesidad de transportar la caña de azúcar desde los campos a los centrales azucareros, y luego, desde éstos, 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 1,674 mts, es decir, mayor que el ancho europeo, que se fijó en 1,435 mts. La decisión española respondía a unas absurdas consideraciones de estrategia militar, pues se pensó que así que 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 ensanchar sus ruedas para circular por España. Estamos aislados.

No ocurrirá lo mismo con el AVE español, que tiene ancho de vía europeo y circulará por un trazado propio. El tramo Sevilla-Madrid se inaugurará el año próximo; seguirá el tramo Madrid-Barcelona, y finalmente el Barcelona-frontera francesa. Los franceses han detenido el trazado de su TGV en Avignon, y no continuaron hasta que la línea española llegue a Barcelona, para que ambos trazados enlacen al mismo tiempo.

He escrito ésto 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 Kmts 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 a más de dos mil 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 ésto 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 posibili-

dad 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, 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 del tren. Un tren que, de momento, se nos escapa para adoptar el transporte combinado.