

El eurotrén: ¿una solución al transporte nacional?

¡MADRID-GETAFE EN DIEZ MINUTOS...

Diez años de ilusiones, de trabajos, pero ya el eurotrén, ambicioso proyecto del ingeniero español —«tremendamente español», dice— Julio Pinto Silva es una realidad o puede serlo en plazo mediano. Todo está a punto. «El eurotrén recorrería la distancia entre Getafe y Madrid o entre la capital y Móstoles en menos de un cuarto de hora. Todo el alfoz de la provincia estaría al alcance de la mano y los tremendos déficit que soportan la Empresa Municipal de Transportes o la Compañía del Metropolitano revertirían en ganancias. Eso sin contar las comodidades que para el usuario aportaría mi proyecto.» La rapidez, la economía, la seguridad son parte fundamental y fundamentada de este futuro transporte tanto a nivel provincial como nacional

No. El ingeniero señor Pinto Silva no es un visionario. Media Europa le conoce, admira y respeta. Aunque sus estudios sobre el eurotrén arrancan de los años setenta, sus realizaciones son poco conocidas a nivel popular en España. Munich, Estocolmo, Turín, Derby, Berlín, Viena, París, etc., marcan hitos importantes en su carrera.

En 1972 presenta la primera patente del sistema —«tecnología netamente española», repite—, que se le concede dos años después. Desde entonces cuatro más que hablan de esfuerzos y perfeccionamientos. «Como verá —asevera el señor Pinto—, estoy al día.»

En su mesa, planos, cifras, estudios, borradores de conferencias ya dictadas y otras a punto de pronunciarse.

«Estudio, leo y trabajo mucho; por ello me precio de ser un ingeniero experto en el transporte. La causa de que funcione tan mal dentro y fuera de España es la orografía, en nuestro caso concreto más difícil incluso que la de Suiza.»

EL EUROTREN

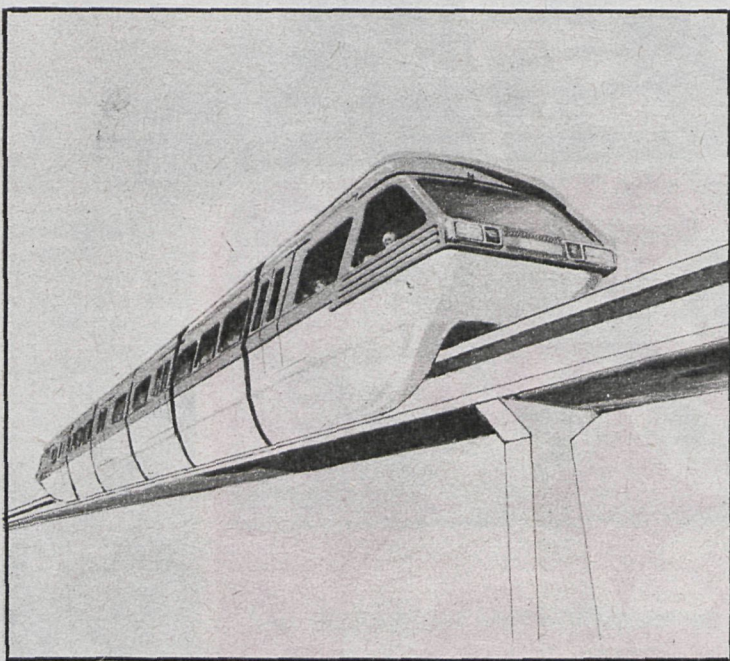
El transporte, no cabe duda, es la conjunción entre un vehículo y un camino. Pero ¿qué es el eurotrén?

«Puede decirse —sigue el señor Pinto—, y de hecho es, un tren formado por coches cortos (unos cuatro metros de longitud), contruidos en aluminio soldado, unidos entre sí mediante rótulas esféricas, sin cadenas, toques ni enganches, montados sobre ruedas neumáticas dispuestas en juegos triples y accionados por motores hidrostáticos de alta presión, directamente solidarios de las ruedas, alimentados a su vez por bombas de caudal variable.»

«Estas características —continúa— le permiten una elevadísima potencia, la relación tara y carga útil es bajísima con la consiguiente economía de la estructura (la vía) y un costo muy bajo por kilómetro de línea.»

Hay que tener en cuenta que, a nivel mundial, un kilómetro de doble vía de metro alcanza un costo de cuatro a cinco mil millones de pesetas, mientras que en este proyecto el costo se elevaría a sesenta millones en trazados urbanos sobre vía elevada y a bastante menos en circuitos abiertos a nivel del suelo por cada mil metros.

Estamos en la civilización de la rueda, de las cuatro ruedas.



Los transportes colectivos mundiales, pendientes de un español

«Por supuesto, en mi proyecto —prosigue— prescindo de la cuarta. El eurotrén funciona con tres ruedas y por tanto disminuye el consumo de energía, así como el desgaste de los carriles y de los rodajes, al tiempo que establezco un mecanismo de choque y tracción que permite la resistencia a los esfuerzos transversales, con lo cual logro la práctica y total indiscarribilidad. Usted sabe que el margen de seguridad, en

este aspecto concreto, es pequeño. Pues bien, establezco el perfil de la vía de forma tal que envuelva a las ruedas, evitando el descarrilamiento del convoy.

Puedo ofrecer un tren, y de hecho está ahí: rápido, seguro, económico, anticontaminante y totalmente silencioso.»

La Volvo sueca está fabricando motores para el tren y la British Railways consume ya

«YO NO RENUNCIO...»

(Viene de la pág. 15)

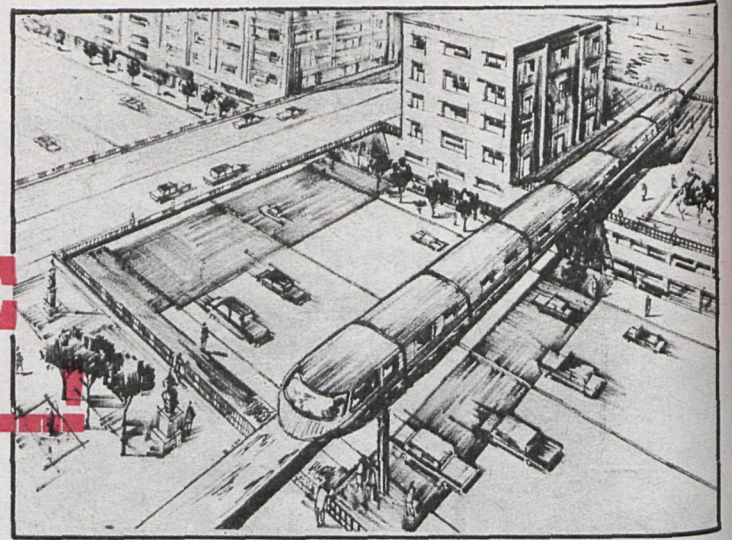
todo, de explicar. El problema es que estamos recibiendo una avalancha de extranjeros, especialmente latinoamericanos, que no sabemos exactamente quiénes son. Evidentemente está claro que llegan a España un conjunto de personas en virtud de que la situación en sus países de origen es políticamente difícil, y bien por esto o porque entienden que puede correr peligro su vida emigran hacia Europa. Dentro de esta avalancha se incluyen muchos elementos que no son exiliados políticos, aunque a veces aparezcan como tales, y se nos meten aquí auténticas bandas procedentes del mundo del delito. Por eso es tan frecuente encontrar delincuentes que en los atracos a bancos, joyerías, han importado técnicas delictivas

distintas a las europeas o españolas.

SOY PARTIDARIO DE UNA CONCEPCION DISTINTA DE LA DIPUTACION

—Volviendo al tema de las relaciones entre el Gobierno Civil y los municipios de la provincia, ¿cómo cree que se pueden contemplar éstas en la nueva y necesaria ley de Régimen Local?

—Lógicamente tenemos que potenciar la autonomía municipal. Soy partidario de definir las competencias claramente para que luego no haya interferencias, a continuar con la situación actual. Las áreas de la administración municipal y lo que deben ser las competencias del Estado en la provincia no deben interferirse.



una fase de la investigación en la ciudad de Derby.

El prototipo sueco, desarrollado conjuntamente entre los ferrocarriles de la nación nórdica y la Volvo, comenzará a probarse en los meses de febrero a marzo del próximo año.

Referencias a sus trabajos existen en toda Europa. El «que inventen ellos!», que decía Unamuno, se acabó. Tenemos que exportar tecnología, que, por supuesto, para España y las arcas de los hispanos tiene más importancia que enviar castañuelas o trajes de faralaes. Después de cincuenta años tengo la satisfacción de que los ingleses hayan seguido y aprobado las iniciativas de un ingeniero español —el anterior fue La Cierva— que les marca pautas en el mundo del transporte.»

UNA CARTA HISTORICA Y OTRAS REVELACIONES

El director gerente de la firma sueca antecitada escribe al ingeniero español, en los siguientes términos, una misiva fechada el 23 de noviembre: «... Quiero agradecerle su trabajo personal en esta materia, que no dudo será un gran éxito, como lo demuestran los estudios realizados en Suecia, ya que en este momento de crisis energética, el ahorro producido por las nuevas transmisiones será tan considerable que los transportes colectivos mundiales tendrán que adoptarlos. Por otro lado, la economía en instalación será tan importante que no existirá país donde este proyecto no sea atractivo...»

¿Nos moverá este párrafo tan clarificador a seguir la pauta? ¿Estará presente una delegación técnica española en Suecia en el momento de la prueba del eurotrén? ¿O seguiremos esperando y pagando «royalties» al tiempo que ignoramos, por desidia o desconocimiento, a nuestros investigadores?

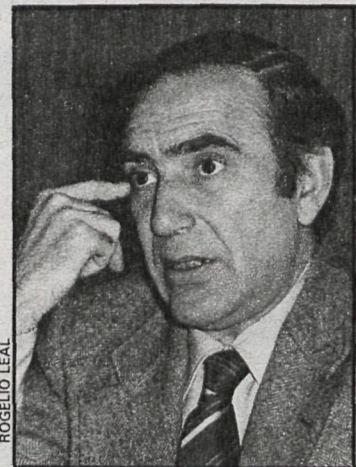
«Yo diría que en España el proyecto ha sido acogido con un interés afectuoso, sobre todo por parte del profesor Oliveros, de Renfe... Claro que el eurotrén solucionaría el problema del transporte en Madrid y su alfoz; y no sólo en nuestra provincia, sino en toda España. Si Getafe, con este tren asimétrico, queda a menos de diez minutos de Madrid, por ejemplo, y a una velocidad comercial, Talavera de la Reina estaría a una hora de la capital de la nación, que es casi el tiempo que supone el trasladarse desde Carabanchel al centro de la urbe. La explotación de media docena de líneas que atravesaran los bulevares y las calles y anchas avenidas de Madrid, de norte a sur, podrían costar menos que el déficit actual de la EMT (¿tres mil seiscientos millones?); si el proyecto fuere más ambicioso, el de la EMT y el del Metro juntos a nivel nacional, podría absorberse hasta el de la Renfe (70.000 millones), con lo cual habríamos ganado en economía, velocidad y habrían disminuido los accidentes, la contaminación y las neurosis típicas y tóxicas, por desgracia, de quienes se pasan horas y horas en los transportes urbanos.»

El eurotrén, vehículo ligero, indiscarrilable, ofrece, amén de las ventajas antecitadas, soluciones de elegancia y estética, al tiempo que enriquece el paisaje urbano.

«Seis meses. Poner en marcha y hacer una demostración del tren sólo me llevaría seis meses, y todo ello con tecnología y patentes españolas», finaliza el señor Pinto Silva.

Puede ser una solución a los graves problemas del transporte por que atraviesan no sólo los grandes núcleos urbanos, sino la economía de la nación entera.

Andrés DE LA FRANJA



—Se habla de la autonomía madrileña para evitar esta especie de centralismo del Estado con respecto a su propia capitalidad. ¿Qué opina el gobernador civil de Madrid con respecto a la opción autonómica de su provincia?

—En esto tengo una opinión bastante definida desde hace tiempo. Considero que en Madrid hay una confusión de funciones mucho más importantes de las que existen en otras provincias y hay que hacerse un replanteamiento general, porque en esta provincia actúan demasiados órganos centrales, asumiendo a veces funciones que no son muy justificables desde el punto de vista de una concepción razonable de lo que tiene que ser la administración.

Desde este punto de vista entiendo que hay que definir lo que tiene que ser el gobierno de Madrid como ciudad capital del Estado y potenciar los órganos provinciales. En este sentido soy partidario de una concepción distinta de la Diputación Provincial y, sobre todo, de que ésta tenga un juego más fuerte que el actual.

Pedro VIANA