

Viaje conmemorativo del 50 aniversario del Catalán Talgo, el primer tren de ancho variable que unió Barcelona con Europa

ROMPIENDO BARRERAS



Hace ahora 50 años, un tren Talgo de tercera generación comenzó a hacer historia al unir Barcelona con Ginebra y permitir a España entrar en la exigente red de la Trans Europ Express. El tren, un prodigio técnico de la época, incorporaba el sistema de rodadura desplazable exclusivo de Talgo, que facilitaba los cambios de ancho de vía sin molestias para los pasajeros, y sus vagones estaban equipados también con el máximo de confort. Su puesta en marcha comenzó a hacer posible que los Pirineos dejaran de ser la gran barrera entre nuestro país y el resto del continente.



José Luis Ábalos, ministro de Fomento en funciones, asistió el pasado 4 de junio al viaje conmemorativo del 50 aniversario de la primera conexión ferroviaria directa entre España y Europa, efectuada con el famoso Catalán Talgo que enlazaba las ciudades de Barcelona y Ginebra a través del sureste francés. El ministro quiso aprovechar el acto y recordar la importancia de aquel tren y sus singulares innovaciones técnicas “como un ejemplo de la excelencia de la tecnología ferroviaria española, reconocida en todo el mundo”,

y destacó también el valor internacional “tanto de Renfe como de Adif en el desarrollo de proyectos de alta velocidad en países de los cinco continentes”.

Y es que el Catalán Talgo, en un momento históricamente muy difícil, permitió a nuestro país entrar en la primera división de los ferrocarriles europeos, y romper también, de paso, muchas de las barreras sociales y culturales que, incluso más que las orográficas, representaban los Pirineos.



Por entonces, en 1969, los ojos del mundo seguían pendientes de la inminente y épica llegada del hombre a la Luna, una verdadera odisea del espacio prevista para el mes de julio y de la que las televisiones de casi todo el planeta daban cuenta con un despliegue de imágenes sin precedentes. En Europa, el Concorde, el primer avión comercial supersónico, superaba también con éxito sus primeras pruebas de vuelo. Eran signos y síntomas de que la ciencia y la técnica comenzaban a hacer posibles y reales escenarios de futuro antes solo

imaginarios. Por su parte, en España, se hacían también improbables esfuerzos por no quedar al margen de la modernidad y, sobre todo, del resto de países del inmediato entorno europeo. En un mundo cada vez más globalizado y en el que Europa daba día a día muestras de avanzar en unidad hacia estructuras políticas, económicas y sociales cada vez más compartidas, los Pirineos eran, más que una barrera montañosa, la divisoria y también el referente de cómo era preciso cambiar para no perder el tren del futuro.

► Tren conmemorativo, estacionado en la estación de Francia.

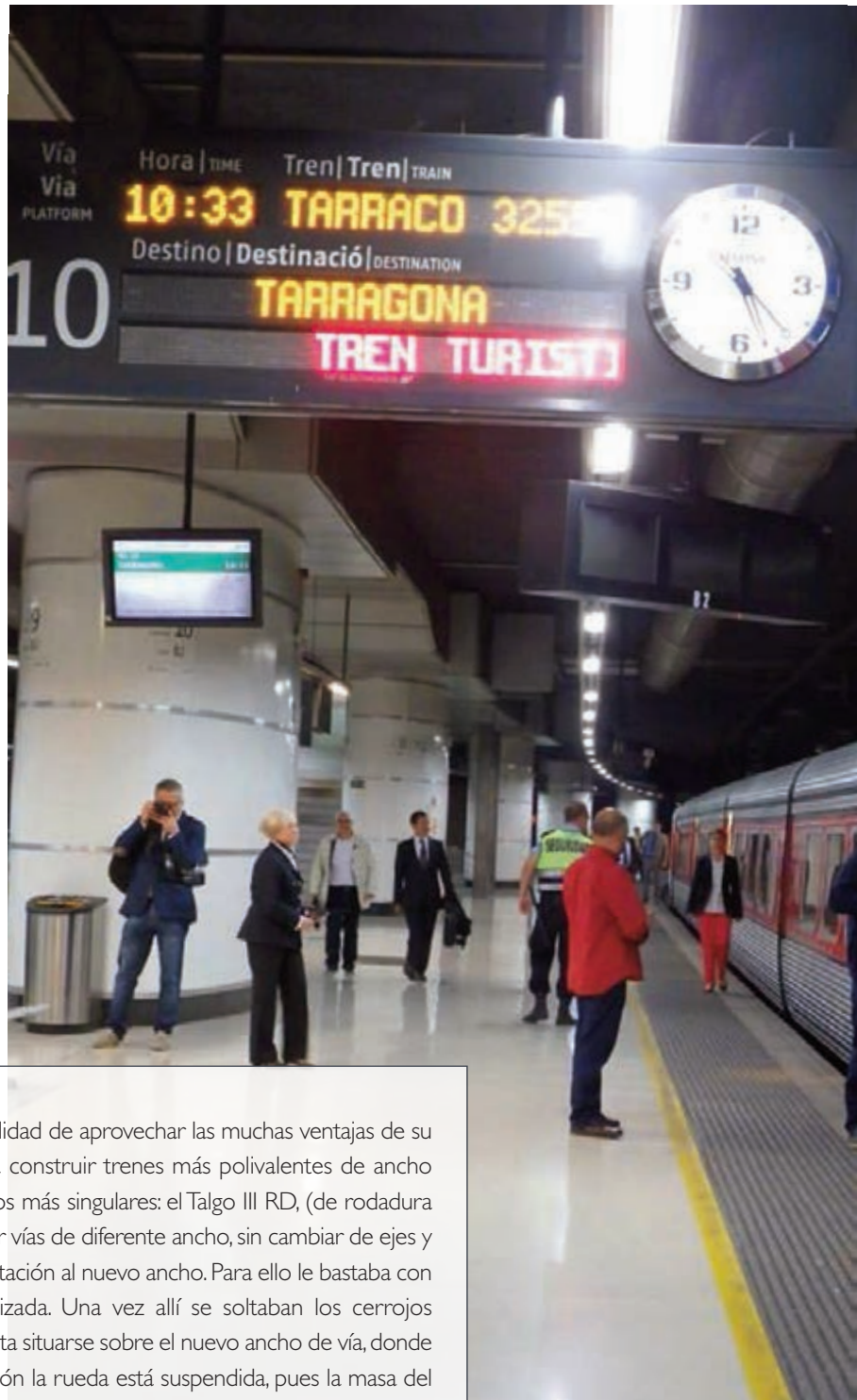


Joya ferroviaria

Y para superar esa barrera se puso a punto uno de los grandes logros técnicos del momento, la nueva joya de la corona en materia ferroviaria: un prototipo de tren Talgo de tercera generación que comenzó a hacer historia en la ruta Barcelona-Ginebra en la exigente red Trans Europ Express, una red organizada en 1957 a partir de la idea del presidente de la compañía ferroviaria holandesa F.Q. den Hollander y que era operada inicialmente por los ferrocarriles de Alemania, Francia, Suiza, Italia y Holanda, a la que luego se sumarían muchos más países hasta alcanzar 45 trenes distintos en circulación que unían unas 130 ciudades.

El Talgo III que empezó a operar desde el uno de junio de 1969 en el selecto club de trenes de la Trans Europ Express incorporaba como gran novedad el sistema de rodadura desplazable, patente de Talgo, que permitía efectuar el cambio de vía de ancho español al ancho francés sin ningún tipo de molestia para los pasajeros, con el tren en marcha, sin necesidad de que abandonaran sus asientos.

Para remolcar los trenes, Renfe incorporó inicialmente máquinas de la serie 3000 T/353, tanto en las vías españolas como en las francesas. Luego, un año más tarde, sumó locomotoras diésel BB de los ferrocarriles franceses (SNCF), y también, con posterioridad, a partir de 1971, locomotoras de la



Rodadura variable

Talgo, a partir de 1968, comenzó a estudiar la posibilidad de aprovechar las muchas ventajas de su diseño de ruedas independientes, en especial para construir trenes más polivalentes de ancho variable. De este modo surgió uno de sus prototipos más singulares: el Talgo III RD, (de rodadura desplazable). Fue el primer tren capaz de circular por vías de diferente ancho, sin cambiar de ejes y sin demorarse largos periodos de tiempo en la adaptación al nuevo ancho. Para ello le bastaba con pasar por una instalación completamente mecanizada. Una vez allí se soltaban los cerrojos retenedores de las ruedas y estas se desplazaban hasta situarse sobre el nuevo ancho de vía, donde se volvían a colocar los cerrojos. Durante la operación la rueda está suspendida, pues la masa del tren apoya en unos patines que se desplazan sobre un carril regado con agua. A diferencia del Talgo III, el RD es totalmente independiente de la locomotora a excepción del guiado del primer rodal. Talgo logró esa independencia convirtiendo los coches extremos en furgones generadores, los cuales suministran la energía necesaria para toda la composición. También adoptó el enganche estándar de 'gancho y husillo'. La primera aplicación del Talgo III RD fue para el Catalán Talgo, que cubría la relación Barcelona-Ginebra y que permitió por primera vez salir por la frontera norte española sin necesidad de cambiar de tren o cambiar los ejes de los coches.

► El Tarraco Talgo III en la estación de Tarragona

El sistema Talgo RD

El sistema de cambio automático de ancho, que se desarrolló por Talgo desde 1966, respondía a un intento de que los trenes españoles pudieran circular por la red francesa de ancho europeo. Fue ideado por la oficina técnica de Talgo, donde jugó un papel muy destacado el ingeniero Ángel Torán, que contó también con la colaboración inestimable de Boris Herrera y Francisco Uriz. Lo empezaron a denominar "Sistema de Ruedas Desplazables" (RD), y tras los estudios y diseños correspondientes, fue patentado el día 19 de octubre de 1966, poco después de convocarse el concurso de Renfe y la UIC, aunque antes de que dieran a conocer el fallo del mismo.

Fue ya en 1967 cuando Talgo comenzó los ensayos en laboratorio con prototipos de tamaño real. Superada esa fase de pruebas, que duró cerca de un año, se instalaron los rodales RD en cuatro coches de gálibo internacional construidos por CASA, siguiendo las indicaciones de Talgo para crear así el tren experimental con el que empezaron los ensayos dinámicos.

El primer cambiador se creó en la factoría de Talgo de Aravaca, y en él se llevaron a cabo los ensayos del tren experimental de Rodadura Desplazable (Talgo RD). Fue un 24 de octubre de 1967 cuando se culminó con éxito el primer paso de un tren por la instalación. Muy poco tiempo después se realizaron ya demostraciones en distintos recorridos reales, siendo la prueba decisiva el viaje de Madrid a París realizado por el Talgo RD experimental el 12 de noviembre de 1968, para el que se dispuso de un cambiador en Irún que permitió superar todo el recorrido con un rotundo éxito.

serie 7600/276, especiales para el transporte de trenes Talgo. A partir de 1975 y coincidiendo con un cambio de recorrido en la ruta, con desvío por Lyon en lugar de por Grenoble, se empezaron a utilizar máquinas de las series BB 9300 y BB 7200 eléctricas.

En cuanto a la composición de los Catalán Talgo, la más común era la de dos furgones generadores, situados uno en cada extremo, junto con ocho coches con pasillo central, a los que se podían sumar otros cuatro más en función de las necesidades dictadas por la demanda, y otros dos coches restaurante con otro dedicado solo a cocina entre ambos.

Gran lujo

Los Catalán Talgo, como obligaban las condiciones en la Trans Europ Express, reunían todos los requisitos para ser un gran tren de lujo. En el interior, los coches, todos de primera clase, contaban con asientos reclinables, amplias ventanas con cristales tratados para reducir los efectos del frío, el calor o la intensidad de la luz, aire acondicionado con regulación automática y manual, etc. Como personal de servicio a bordo, los trenes llevaban un revisor español hasta la frontera francesa, donde era relevado por otro francés, además de cocinero, pinche, jefe de comedor y camareros para atender los servicios de restaurante y cafetería. El cronista de La Vanguardia que asistía al viaje inaugural aquel 1

► El proyecto Tarraco Talgo hizo posible la restauración de 11 vagones del Catalán Talgo.





de junio de 1969 lo describía así: «El Catalán Talgo se ajusta a los principios técnicos de “Talgo III” con diversos perfeccionamientos que incluyen mayor amplitud en los coches remolques: 17 asientos por coche, reclinables y orientables según el sentido de la marcha, aire acondicionado, ventanillas dobles de vidrio con tratamientos polarizantes que reducen los efectos caloríficos y la intensidad lumínica. Además, lleva dos coches restaurantes y una cocina bar...».

El Catalán Talgo, con una velocidad media de 90 km/h, cubría los 864 km del recorrido Barcelona-Ginebra en poco más de 9 horas

El Catalán Talgo tenía parada en las estaciones españolas de Gerona y Port Bou, se detenía también en otras trece ciudades francesas, entre ellas en Perpignan, Narbonne, Avignon, Grenoble y Chambéry, antes de llegar a su destino final, la ciudad de Ginebra, en Suiza. Cubría en total un recorrido de 864 km, en un tiempo inicial de 9 horas y 50 minutos, que en muy pocos años se redujo en casi media hora. Su velocidad comercial media estaba en torno a los 90 km/h, si

► Una locomotora de la serie 232 de Renfe propulsa el Tarraco Talgo. Debajo, vista aérea del Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, donde se llevó a cabo la restauración de vagones.



bien las locomotoras podían alcanzar velocidades punta de hasta 150 km/h.

Los Catalán Talgo operaron la ruta Barcelona-Ginebra hasta 1994, año en que limitaron su recorrido solo hasta Montpellier. Con posterioridad, en 2010 cesó también en ese recorrido y el 18 de diciembre de ese año efectuó el último viaje, tras 41 años de servicio. Renfe y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles llegaron a un acuerdo en 2011 para que al menos una de aquellas históricas piezas ocupara un lugar de honor en el Museo del Ferrocarril de Cataluña

Pero un tren con tanta historia superada a sus espaldas no podía quedar para siempre aparcado en la vía muerta de una sala museística. Los nostálgicos del Catalán Talgo empezaron una larga lucha para que el tren volviera a las vías, si no como tren de servicio regular, sí al menos como tren turístico. Surgió así el proyecto Tarraco Talgo, una iniciativa a la que se sumó Renfe Viajeros, Patentes Talgo, el Ayuntamiento de Tarragona y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que llevó a cabo un minucioso proceso de restauración de diez vehículos conforme al diseño original. Y en 2015, el Catalán Talgo volvió de nuevo a las vías para operar diversas rutas culturales.

Antonio Recuero
Fotos: Renfe y Museu del Ferrocarril de Vilanova