



(Viene de la pág. 22.)

Israel» —desde Jordania hasta el Atlántico— y del partido religioso, de tesis aún más extremistas. Estas dos formaciones se inclinan a la anexión definitiva de los territorios conquistados en la guerra de los Seis Días y rechazan toda solución negociada en Nueva York por las cuatro potencias, miembros permanentes del Consejo de Seguridad.

Y en el plano diplomático, el nuevo plan presentado por Norteamérica, sobre la base de la resolución de noviembre de 1967 del Consejo de Seguridad, con algunas variantes, ha sido rechazado por Israel, por los árabes y por los palestinos, que se han convertido en un factor decisivo con el que todos tienen que contar. Los sucesos del Líbano demostraron que representan una fuerza con decisiones propias.



Nasser.

Queda, pues, la guerra, el «cuarto round» desde 1949, como perspectiva poco grata para 1970. El redactor jefe de «Al Ahram», Heykal, que pasa por reflejar la opinión del presidente Nasser, ha pronosticado nuevos combates para el próximo año, y esta opinión es compartida también en Tel Aviv.

LAS CONVERSACIONES DE HELSINKI

Sin embargo, todo depende, en realidad, de lo que suceda en Helsinki, donde norteamericanos y soviéticos celebran unas conversaciones sobre reducción de armas estratégicas, ranchada tras la que hay algo más consistente.

Nadie puede hacerse ilusiones sobre el resultado de las «Salt», que pueden prolongarse durante años, y cuyo alcance queda disminuido por el hecho de que norteamericanos y soviéticos pueden ponerse de acuerdo para disminuir su arsenal atómico, pero deben contar con el creciente armamento nuclear de la China de Mao, que no acepta ni reducción, ni control y mucho menos desarme.

En realidad, estas conversaciones representan un puente de entendimiento entre Estados Unidos y la Unión Soviética, directamente o indirectamente enfrentadas en dos conflictos: Vietnam y Oriente Medio. Estos problemas se encuentran más o menos ligados con las conversaciones de Helsinki, ya que si ambos países se entienden sobre sus armamentos atómicos y sobre otros problemas —como, por ejemplo, la disminución de la tensión en Europa—, inevitablemente han de hacerse concesiones recíprocas en las dos cuestiones citadas, que son las más explosivas.

No deja de ser revelador, para no referirnos más que a los acontecimientos recientes, que Washington ha adoptado respecto a su protegido Israel una actitud mucho más apremiante e incluso reservada —se presiona a Tel Aviv para que acepte el plan americano—, mientras en el Vietnam son los norteamericanos los que han disminuido el número de soldados, hablan de nuevas retiradas, no emprenden acciones ofensivas y apoyan políticamente en grado menor al Gobierno de Saigón. ¿Hay alguna relación entre esta actitud de los norteamericanos y el hecho no menos evidente de que los norvietnamitas y el vietcong no han desencadenado este año ninguna gran ofensiva, como en 1968? Es prematuro dar una respuesta afirmativa, sobre todo teniendo en cuenta la existencia de un tercero en discordia —los chinos, que también apoyan a



Mao.

Hanoi—, pero es preciso observar atentamente la evolución de los acontecimientos, porque lenta y casi inadvertidamente va disminuyendo el ritmo de la lucha en Vietnam, a la vez que aumentan los contactos entre soviéticos y americanos en otros terrenos.

TRENES A 240 KILOMETROS POR HORA

Por Margaret F. Young

LA industria británica ha sido la gran proveedora de material ferroviario en el mundo desde los primeros días de este medio de transporte, que, en su tiempo, representó un elemento revolucionario en las comunicaciones.

La posibilidad de seguir innovando y mejorando los servicios acicatea a los productores ingleses a colocar sobre los rieles trenes cuyas características respondan a las necesidades más actuales.

● Este es el caso de un nuevo modelo que ha llamado justamente la atención en la última muestra sobre material ferroviario que se presentó este verano en Londres bajo la denominación de «El próximo tren...»

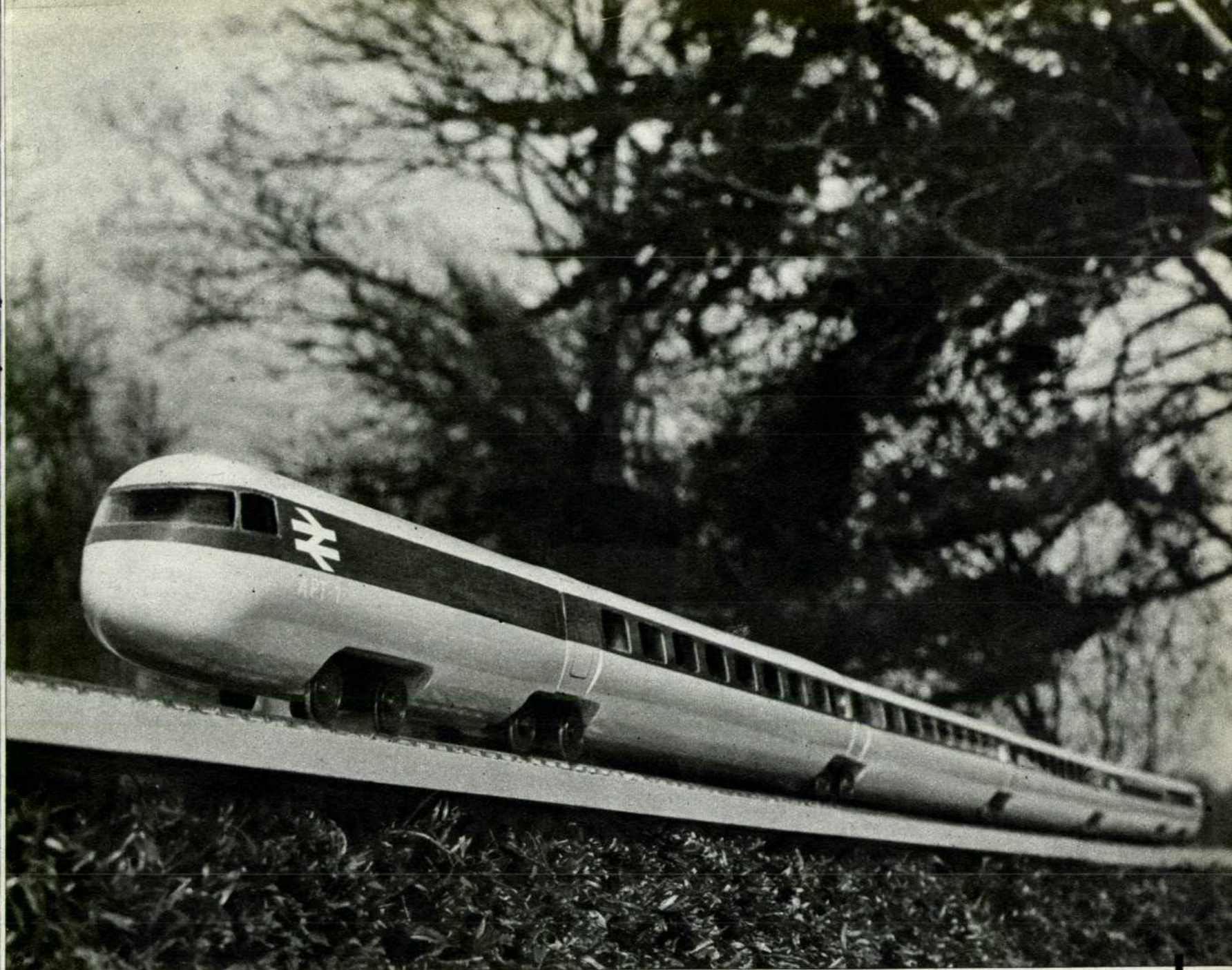
El Advanced Passenger Train (APT) correrá a 150 millas por hora, y estará listo para prestar sus servicios a los pasajeros a mediados del año 1974. Se considera que entre todos los modelos presentados en la exposición, desplegada en el Centro de Diseño de la capital inglesa; el APT representa el máximo alarde de la técnica británica en beneficio del transporte ferroviario de pasajeros.

● El nuevo tren está dotado de un sistema de suspensión único, fruto de pacientes estudios, que permite acrecentar en un cincuenta por ciento el promedio de velocidad sobre los rieles actualmente tendidos.

● A esta singular característica se añade la innovación que la complementa: un dispositivo de operación hidráulica para balancear las inclinaciones que normalmente se producen cuando el convoy debe superar las curvas. El dispositivo logrado evita las molestias que tendrían que soportar los pasajeros, en el entendido de que un viaje veloz tiene también que contar con las exigencias de confort que el usuario reclama.

● Los vagones están contruidos con aleaciones ligeras, calculadas expresamente, las cuales reducen el peso total del tren en una proporción que alcanza a la mitad de lo que representaría ese mismo peso en cualquiera de los trenes convencionales que se hallan actualmente en circulación, considerada la longitud que ocupan sobre las vías.

Tres elementos se combinan, por tanto, en el modelo revolucionario, dando conveniente respuesta a otros tantos problemas: el sistema de suspensión, el mecanismo destinado a eliminar las consecuencias de la inclinación



en ciertas curvas y los materiales de las aleaciones destinadas al cuerpo del propio tren. Velocidad, poco peso y comodidad se convierten en los atributos fundamentales del Advanced Passenger Train, diferenciándolo de sus antecesores.

- Su diseño tiende a ofrecer al usuario las máximas comodidades, entre las cuales no es la menor la eliminación de los ruidos propios de un recorrido ferroviario. Se ofrecerán viajes casi silenciosos, satisfaciendo de este modo una de las más justificadas aspiraciones de toda persona que monta en un ferrocarril.

Este propósito está asegurado mediante el empleo de vehículos servidos totalmente por un mecanismo de aire acondicionado. Las ventanillas cuentan con doble cristal grueso y están herméticamente cerradas.

- El cuerpo de los vagones descansa sobre monturas de goma, cuya acción es otro factor más en la eliminación de los ruidos incómodos, al tiempo en que constituye un elemento aislante respecto a los efectos del calor.

- Los asientos que ocupan los pasajeros responden a un diseño especial, inspirado siempre en brindar el

máximo de comodidad dentro de líneas alegres y agradables a la vista.

- El APT está preparado para correr tanto en líneas electrificadas como en las que no lo están.

Los motores eléctricos, en un caso, y las turbinas a gas, en el otro, cumplen sus funciones específicas, teniendo siempre presente la alta velocidad de 150 millas por hora, que, como se ha dicho, es la característica fundamental de estos nuevos vagones.

- Un sistema de frenos hidrodinámico tiene a su cargo la reducción de la velocidad hasta la entrada en funcionamiento de los frenos de disco, que provocan la parada. Todo ello en un proceso suave que no atenta contra la comodidad y el bienestar de los pasajeros.

Este sistema combinado de frenos permite que el tren se detenga en una pequeña distancia, a pesar de su velocidad de 150 millas; comparándola con la distancia que precisa ahora un tren que corre a 100 millas.

De este modo, la industria ferroviaria británica se prepara para aceptar el desafío de la década de los años 70.