

MISION RENFE EN U. S. A. (I)

EL FERROCARRIL NORTEAMERICANO, EN BUSCA DEL TIEMPO PERDIDO

El legendario e histórico Oeste americano fue conquistado a uña de caballo. Las tribus autóctonas fueron cediendo sus vastos territorios ante el esfuerzo numérico y técnico de los ex europeos. De las primitivas colonias inglesas del Este partió el empuje arrollador. Pero la expansión no se limitó al Oeste. Todo el Sur y el Norte, hasta Canadá y Nueva España (ahora México), quedaron también englobados bajo una nueva rúbrica nacional que se llamó y se llama Estados Unidos de Norteamérica.

Si el primer paso conquistador y colonizador se dio a golpe de caballo y carreta, formando la clásica caravana, fue realmente otro medio de transporte —el ferrocarril— quien unió, enlazó y proporcionó cierta cohesión —dentro de la disparidad racial y vastedad geográfica— al inmenso país naciente.

DISPUTA NORTE-SUR

La guerra de Secesión entre el Norte y el Sur para imponer de cara al futuro un nuevo estilo de vida estuvo a punto de quebrar la incipiente unidad. La opinión liberal de los nortehños se impuso sobre los sureños, después de fraguarse en los campos de batalla. Pero la división política y social (magnificada por las distancias enormes y

la multiplicidad racial) sólo pudo zurcirse y completarse con el robustecimiento de las nuevas teorías empresariales del Norte industrial, que se dio cuenta de que en las comunicaciones alámbricas, inalámbricas y ferroviarias estaba la clave.

La riqueza social, agrícola y ganadera, industrial, forestal y minera de la fabulosa Norteamérica viajó durante decenios a bordo de vagones y coches ferroviarios desde los centros de producción a los de manufacturación y consumo, revalorizada kilómetro a kilómetro.

EL TREN PIERDE EL TREN

Pero en este país, como en tantos otros, donde el tren lo ha sido todo o casi todo en materia de interrela-

ción, un buen día o mal día (¡vaya usted a saber!) empezó a crecer la hierba entre los raíles. El ferrocarril dejó el cetro, cedió el paso al automóvil y a la carretera y quedó convertido en un desvalido compañero de viaje. La facilidad creadora de las fábricas de Detroit (el genio de Ford estaba por medio), la abundancia y baratura del oro negro y la novedad sorprendente del motor de cuatro tiempos (automóvil) han contribuido al esplendor y desarrollo del automovilismo mundial, desarrollo que en Estados Unidos ha alcanzado su cenit. Sí, el ferrocarril ya estaba indisolublemente incorporado a la forja de la reciente nacionalidad norteamericana. Pero ya no se arriesgaban muchos centavos en su futu-

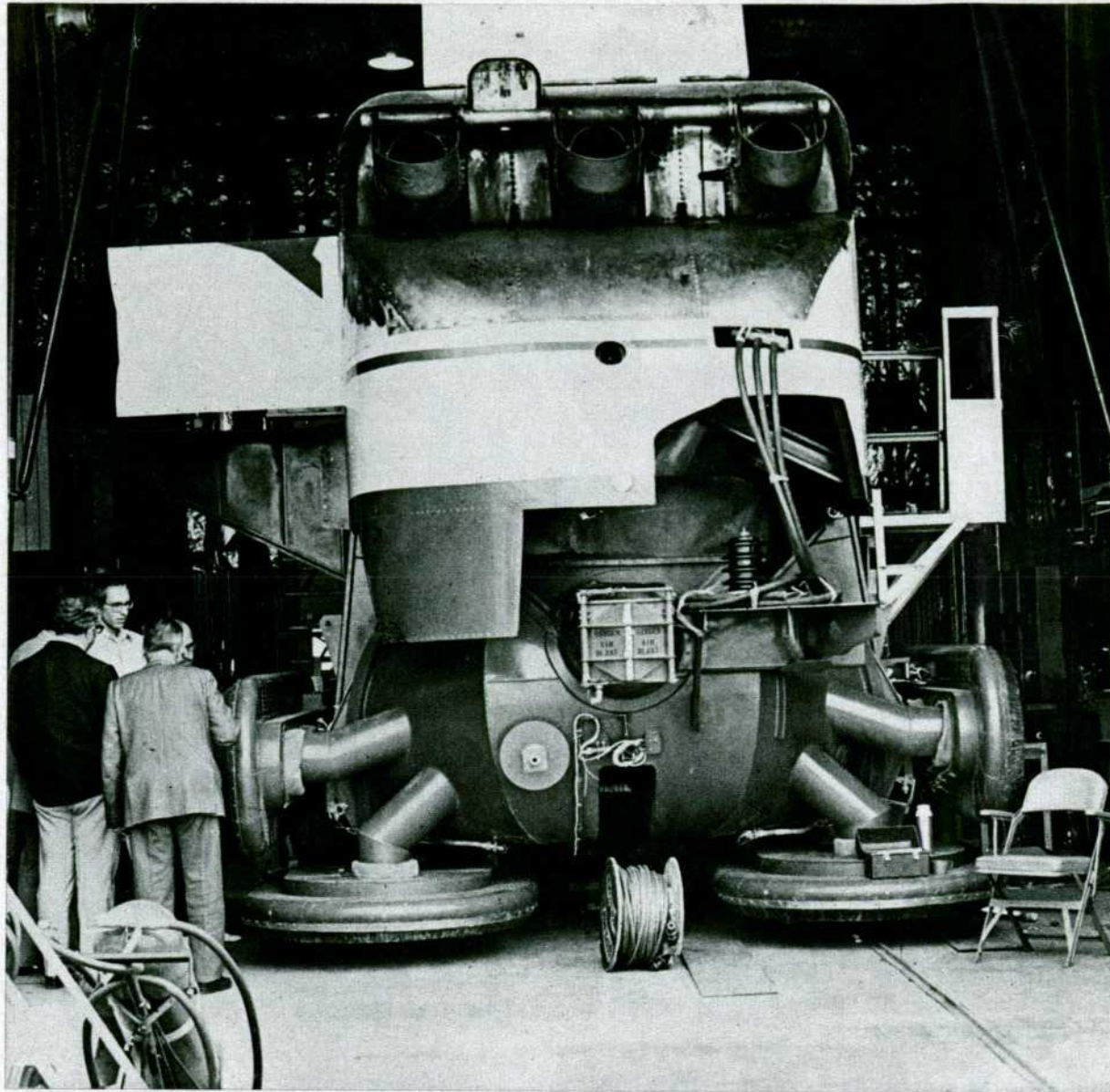
Don Francisco Lozano Vicente, presidente de la Red, con los señores Oliveros, director de Innovación, y Aleixandre, jefe de Investigación Tecnológica, durante el recorrido que hicieron, con los demás integrantes de la misión Renfe, por las instalaciones del Centro de Experimentación Ferroviaria de Pueblo, Estado de Colorado.

ro. Inexplicablemente, nadie se dio cuenta o quiso otear el futuro sin pasión, cegado quizá por los nuevos brillos modernistas. Pero la panacea no era indiscutible. El auto no era un valor absoluto. La abundancia de la nueva energía (petróleo) y de espacio no era ilimitada. La actual crisis energética lo demuestra ahora de manera inequívoca. Es irreversible. Pero mientras tanto se ha perdido un tiempo precioso para robustecer el ferrocarril, un medio insustituible dentro de la generación integrada del transporte.

GIRO DE 180 GRADOS

Los norteamericanos, pueblo pragmático por excelencia, ya se han dado cuenta de los nuevos rumbos que





Examen de un vehículo de sustentación y guiado por colchón de aire con vía en U y caja con inclinación de 13°. Tracción por motor lineal.

marca la historia futura del transporte y tratan por todos los medios, que son muchos, de recuperar el tiempo perdido. Y lo están haciendo a marchas forzadas, como corresponde a una nación que reconoce sus yerros, pero los enmienda. Ahí está, como ejemplo, su Constitución política, enriquecida de contingencias modernas.

La reciente misión de RENFE a Estados Unidos, presidida por el señor Lozano Vicente, presidente de su Consejo de Administración, ha constatado personalmente y en directo el giro copernicano que los gestores del futuro están dando al sector transporte.

EN EL CENTRO EXPERIMENTAL DE COLORADO INVESTIGAN Y CONTRASTAN LA MODERNA TECNOLOGIA PARA ACOMODAR ESTE MEDIO A LA NUEVA ERA DEL TRANSPORTE.

SU ANTIGUA LEY FERROVIARIA NO FIJABA MAS CONDICION QUE LA DE QUE TODO TREN DEBIA TENER FRENO.

EN COLORADO

En el propio Centro de Experimentación Ferroviaria de Pueblo (Estado de Colorado), el señor Stauffer, antiguo ingeniero de la American Car and Foundry, corroboró las causas de las decadencias del ferrocarril de la Unión ante la misión RENFE, presidida por don Francisco Lozano Vicente, e integrada, además, por los señores Oliveros, director de Innovación; Alei-

xandre, jefe de Investigación Tecnológica; García de Vinuesa, jefe del gabinete de Información y Difusión, y Aza, jefe de Cibernética.

ANTIGUO PRIVILEGIO

«La posición de privilegio —dijo el señor Stauffer— de que había gozado el ferrocarril en Estados Unidos quedó quebrada hace cuarenta años por el deseo del Go-

bierno norteamericano de imponer sus criterios sobre la economía del transporte, hecho que encontró un refuerzo todavía mayor en la actitud del «trust» del petróleo, lo que originó una marcada política protectora de la carretera en perjuicio de la actividad ferroviaria. Estas actitudes llevaron consigo un retraso, casi la paralización, del desarrollo de las técnicas ferroviarias, por lo que se han visto obligados a establecer acuerdos de intercambio de conocimientos con las administraciones ferroviarias más avanzadas del mundo. La legislación norteamericana impedía a las compañías ferroviarias que incorporasen entre los gastos el concepto de conservación y depreciación de vías. Como consecuencia de ello, las compañías tenían que volcar sus recursos en bienes de equipo. Un ejemplo muy representativo de esta situación es que el Penn Central, con 50.000 millas de vías, ha tenido 8.000 descarrilamientos el pasado año».

INTEGRACION DE TODOS LOS MEDIOS

Múltiples factores universales, como la carestía creciente del petróleo y el enrarecimiento de su mercado, la contaminación, los costes de la construcción y conservación de carreteras ;

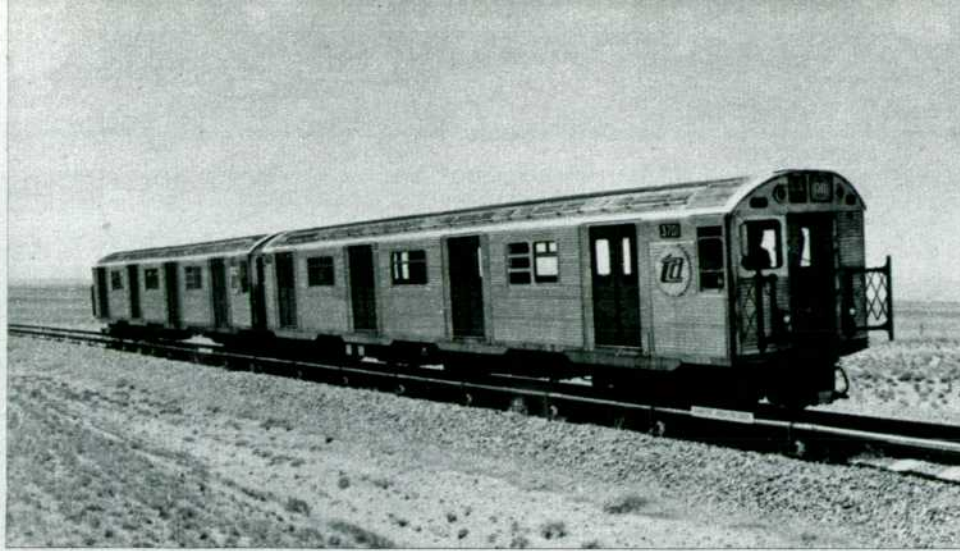
autopistas, la falta de espacio urbano y los problemas del transporte de masas, etcétera, han aconsejado a los responsables norteamericanos de la ordenación del transporte a una revisión de la situación precedente, con el fin de integrar, lo más armónicamente posible, todos los medios de transportar que el hombre dispone en la actualidad para alcanzar una perfecta conjunción de medios y resultados.

Los norteamericanos han puesto mano a la obra y de aquí este Centro Experimental de Colorado, en donde se desarrolló una de las jornadas más intensas de la misión RENFE en Estados Unidos.

MISION CENTRO

Llevar a cabo ensayos, evaluaciones y desarrollo a escala natural y otras, de sistemas y subsistemas experimentales del transporte terrestre, por el Gobierno, industria y contratistas para determinar la posibilidad técnica y operativa. Obtener datos experimentales para sancionar los proyectos y análisis, determinar «standards» de seguridad y mantenimiento, establecer bases experimentales para la estimación de costes y beneficios.

El programa de mejoras de las estructuras de la vía está basado en establecer las bases tecnológicas para aumentar la vida del carril embriado, reducir los accidentes causados por las juntas, mejorar la duración de la estabilidad de la vía, reducir los accidentes causados por desalineación de la vía y reducción total de los daños que se derivan del proceso de transporte de mercancías.



Unidad de tracción Garret con recuperación de la energía de frenado que almacena en un volante en el interior de la propia unidad para utilizarla posteriormente para la tracción.

SI TIENE UNAS TIJERAS AQUI LE OFRECEMOS UN CREDITO DE BOLSILLO.



Anímese y recorte.
Conseguir un crédito nunca fue tan fácil.

Sólo sacando de su bolsillo esta pequeña tarjeta, más de 20 mil establecimientos de toda España y 1.500.000 en más de 60 países, le venden todo lo que quiere sin pagar.

Usted no debe preocuparse por llevar encima muy poco o ningún dinero.

Basta mostrar la Tarjeta de Crédito y firmar.

Unas semanas después le llegará la factura del Banco de Bilbao.

Usted puede pagarla entonces. O si quiere, fraccionada por partes, durante muchos meses.

Mientras, puede usted seguir echando mano de su crédito.

Todo sin necesidad de ser cliente del Banco de Bilbao. Sin pagar ninguna cuota por tenerlo.

A esto se le llama "un crédito para las personas dignas de crédito".

Miles de españoles ya la tienen. ¿Por qué no ha de tener usted las mismas ventajas de ellos?

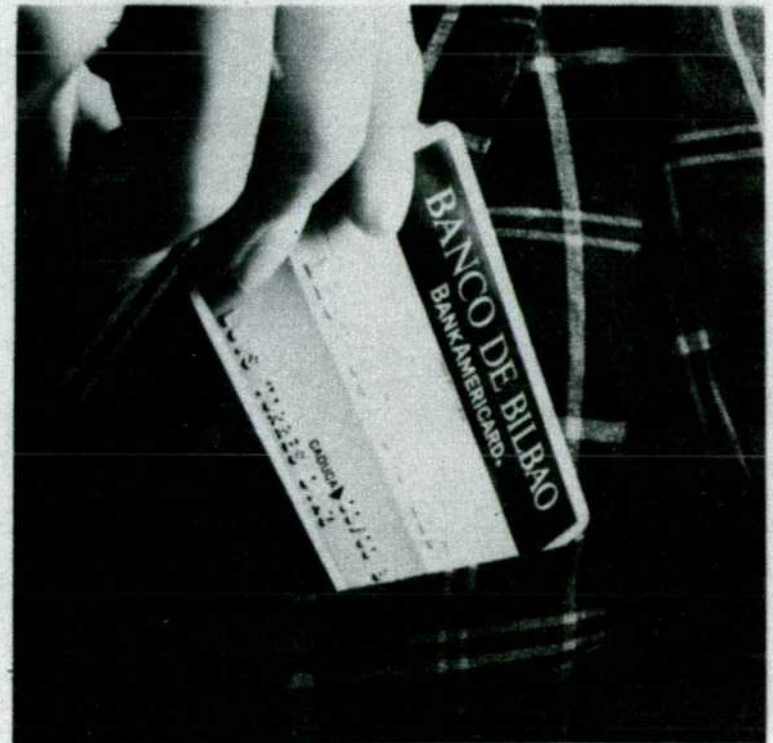
¿Lo quiere? Dirijase a su oficina más próxima del Banco de Bilbao.

O rellene, recorte y envíenos este cupón.

Sin ningún compromiso y completamente gratis, les ruego me manden más información y un impreso de solicitud.

Nombre _____
Dirección _____
Población _____

Enviar este cupón a:
Central de Tarjetas de Crédito
Corazón de María, 43 Madrid-2



A.B.E. N.º 8047/7

© MIBB Banco de Bilbao 72-5