

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/El-ejemplo-de-Espana-con-el-tren-bala>

El ejemplo de España con el tren bala.

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : mercredi 28 mai 2008

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Ante la actitud insistente por parte del gobierno de construir una línea de alta velocidad, nos preguntamos ¿Cuál es la finalidad ?, ¿a quienes beneficiaria ?, ¿su costo de construcción y de mantenimiento ?, ¿se harían inversiones en el ferrocarril convencional ? estos interrogantes son los que trataré en este artículo.

Por Claudio Espinosa

Argenpress. Buenos Aires, 27 de mayo de 2008.

Los ferrocarriles de alta velocidad surgieron de la necesidad de una altísima demanda de transporte, el mejor ejemplo que cabe mencionar es el de Francia, uno de los países que desarrollo la tecnología de alta velocidad durante los años 50 mediante muchos ensayos que determinaron como deberían ser las locomotoras eléctricas, coches, la eficiencia en el suministro de corriente eléctrica, en el equipamiento de las subestaciones eléctricas, y el incremento de consumo de energía.

Este programa inicial concluyo en 1955 cuando las locomotoras BB 9004 y CC 7107 marcaron el nuevo record mundial de velocidad 331 Km/h el 28 y 29 de Marzo del mismo año.

La decisión de construir la línea Paris-Lyón tuvo dos factores básicos-el reconocimiento de la SNCF. (F. C .Franceses) que estos seguirían siendo competitivos ante el creciente desarrollo del transporte por carretera y aéreo si los tiempos de viaje entre grandes ciudades fueran drásticamente reducidos.

- ▶ El segundo, al comienzo de los setentas hubo un considerable aumento del tráfico ferroviario que al poco tiempo quedaría saturado, debido al gran movimiento de cargas y pasajeros.

Se hizo necesario construir una nueva línea "de alta velocidad", de esta forma absorbería considerablemente el transporte de pasajeros de larga distancia, ampliando aun más la capacidad de la línea convencional para trenes de menor velocidad y trenes de carga.

Hoy en día se puede viajar en este tipo de trenes a varias capitales de Europa acortando considerablemente los tiempos de viaje.

En síntesis : la finalidad del ferrocarril de alta velocidad es para mover grandes cantidades de pasajeros en el menor tiempo entre grandes ciudades cuando el ferrocarril convencional debido a su saturación no puede satisfacer la demanda requerida.

Otro ejemplo es España, comenzó con la línea Madrid- Sevilla, la línea convencional entre la meseta y Andalucía atravesaba un entorno natural de complicada orografía : Despeñaperros. Dotado de vía única con radios de curva muy reducidos (entre 300 y 600 metros), permitían velocidades máximas entre 70 y 100 Km/esta traza sufría porcentajes de saturación muy elevados.

La puesta en servicio de la línea de alta velocidad Paris-Lyón (410 km) en 1981 y su éxito progresivo en los siguientes años hizo pensar en la conveniencia de un cambio de criterio, pasando a un diseño para la alta velocidad.

El ejemplo de España con el tren bala.

Se decidió que la nueva línea de alta velocidad tendría la trocha del resto de los países de Europa 1435 mm.. En las líneas convencionales de España es de 1668 mm. siendo un problema para el intercambio de trenes con el resto de los países).

El 21 de abril de 1992 comenzaba la explotación comercial de la alta velocidad Española (AVE) que unía Madrid y Sevilla.

En el año 2003 se inaugura el tramo de alta velocidad Madrid-Lleida en el corriente año los AVE llegan a Barcelona.

Pero el caso es que la inversión es para la alta velocidad desatendiendo el ferrocarril convencional, los porcentajes de cargas que se transportan son insignificantes con respecto al transporte automotor, a diario se ven largas caravanas de camiones por las carreteras Españolas con la consecuencia de atascos, accidentes y contaminación ambiental.

Los trenes regionales con pocos servicios a las poblaciones pequeñas, estos deberían tener combinación de horarios con la alta velocidad otorgándole más pasajeros, los trastornos ocurridos con la red de cercanías de Barcelona debido a la improvisación en las obras de construcción del ave y una evidente falta de mantenimiento, en los talleres falta de personal y repuestos para el material rodante.

Una evidente descompensación en las inversiones ferroviarias. Esto pasa en un país del primer mundo.

Con respecto a la Argentina

Viéndolo desde la Argentina tanto progreso y avance tecnológico "nos obnubila" (comparándolo con la situación actual) : una red ferroviaria casi inexistente con una infraestructura obsoleta donde una política privatizadora demostró ser ineficaz, despilfarrando fondos públicos en subsidios a concesionarios privados que caían en saco roto.

Solo se beneficiaron un minúsculo grupo de empresarios monopolizando el circuito (centro de producción-transporte-puerto) como los ferrocarriles de carga. O los servicios suburbanos que obtienen ganancias socializando las perdidas (subsidios de estado) dando un servicio deplorable.

Desde hace mas de 50 años que no se aplica una política ferroviaria coherente y adecuada para las necesidades del país."Persiste la tradición de tapar agujeros".

El mantenimiento

En una gran cantidad de artículos se menciona los costos de construcción unos U\$S 3900 millones .Pero es importante mencionar los costos de mantenimiento, se requiere un minucioso control de la infraestructura y vías, instalaciones de control de trafico, electrificación y telecomunicaciones ; con maquinaria y equipos de precisión y personal altamente calificado.

Todos los trabajos de mantenimiento que requieren intervención directa en la vía, sus inmediaciones o en las instalaciones en servicio, se realizan en horarios compatibles con la circulación de trenes, por lo que nunca un trabajo de mantenimiento interfiere el tráfico.

El ejemplo de España con el tren bala.

Así desde las 0 h. hasta las 6 de la mañana los equipos mecánicos y humanos deben ponerse en marcha para realizar los recorridos y operaciones necesarias en cada punto de la línea, dejando las instalaciones listas para el servicio de cada día.

Cada noche es necesario que varias locomotoras recorran la totalidad de la línea para comprobar que todo funcione correctamente, que la seguridad y las prestaciones estén aseguradas.

Deben realizarse trabajos de auscultación geométrica, auscultación dinámica, midiendo y registrando aceleraciones verticales en caja de grasa, laterales en bogies ; auscultación ultrasónica en los rieles ; auscultación de desgaste ondulatorio ; tratamiento herbicida.

Controles en el tendido eléctrico (catenaria) como medición de altura ; medición de la presión que ejerce el pantógrafo sobre la línea de contacto ; medición de elasticidad estática.

Mantenimiento de las telecomunicaciones, vitales para que los sistemas de regulación y control de tráfico, de detección de caída de vehículos en pasos elevados, detectores de calentamiento de ejes, de incendios, averías en el sistema de transmisión, suministro de energía, etc., funcionen perfectamente.

O acaso la clase gobernante cree que esto se mantiene con cuadrillas de diez catangos (peones de vías) con pico y pala y una zorrita.

Línea exclusiva

La línea de alta velocidad que se quiere construir sería exclusiva para pasajeros, que la haría incompatible con servicios de cargas y pasajeros regionales, comenzando por el ancho de vía y sería imposible diagramar trenes más lentos, además el peso por eje de los trenes de carga afectaría considerablemente las vías, que exigen un celoso mantenimiento.

Sería exclusiva sólo para una minoría ¿quien pagaría más de 150 U\$S para viajar a Rosario o Mar del Plata ? "Sería imposible amortizar semejante obra que además genera un endeudamiento".

Soberbia, ignorancia y demagogia

Es la mezcla explosiva que alimenta el motor para impulsar este proyecto descabellado. Para crear una falsa imagen de país desarrollado con una obra faraónica.

En La Argentina, la demanda no puede satisfacerse debido al servicio malo o a la no existencia del mismo como consecuencia de su clausura, (todo lo contrario al ejemplo de Francia antes mencionado). No se puede comparar el tráfico ferroviario entre BsAs-Rosario con el de Paris-Lyón, ni mucho menos BsAs-Mar del Plata que además la demanda crece sólo en temporadas de vacaciones.

Es necesario tener una propuesta alternativa ante semejante "disparate", haciendo un plan coherente de reactivación ferroviaria.

Se debe reconstruir la red principal donde las capitales de las provincias tengan buena comunicación ferroviaria, sin necesidad de proyectos faraónicos.

El ejemplo de España con el tren bala.

- ▶ Que los trenes de larga distancia puedan correr a una velocidad de 150 km/h con señalamiento automático, lo harían altamente competitivo con el autotransporte de pasajeros, pudiéndose alternar con trenes de carga y trenes regionales a un menor costo. Descongestionando considerablemente las rutas y bajando los accidentes viales.
- ▶ Crear servicios regionales en el interior de las provincias para comunicar pequeñas poblaciones.
- ▶ Modernizar y construir nuevas líneas suburbanas en las grandes ciudades.
- ▶ Reactivar la industria siderurgia para producir rieles argentinos, como lo hacia Somisa en épocas pasadas.
- ▶ Volver a poner en funcionamiento los talleres ferroviarios que están prácticamente abandonados reequipándolos y modernizándolos.

Para fabricar locomotoras y vagones

- ▶ Hacer un plan de reconstrucción de material rodante fuera de uso
- ▶ Crear escuelas para capacitación profesional del personal.
- ▶ La administración de la empresa debe ser eficiente y desburocratizada, con funcionarios competentes ("no cargos políticos").

Con esto queda claro que se necesitará una gran inversión, que de ninguna manera el capital privado lo hará de su propio bolsillo.

El estado lo tendrá que hacer indudablemente, pero ese mismo estado lo tendrá que administrar, a pesar de que los defensores de la iniciativa privada pondrán infinidad de argumentos invocando la ineficiencia de la administración pública para que no intervenga.

Los hechos demuestran con claridad el fracaso de las empresas privadas que operan los ferrocarriles en la Argentina y la falta de interés por parte del estado de revertir esta situación.

Claudio Espinosa es especialista en tracción y operación, y reconstrucción ferroviaria en lo Ferrocarriles Españoles - Corresponsal MoNaReFA.