

GOICOECHEA, PREMIADO

El Círculo de Fomento a la Invención ha hecho entrega del Premio García Cabrerizo a don Alejandro Goicoechea Omar, creador del tren vertebrado.

Esta sencilla noticia es consecuencia de cuarenta años de investigación en la técnica ferroviaria. El tren articulado, conocido con el nombre de "Talgo", es una de las

obras más conocidas que se deben a la invención de Goicoechea.

—¿Por qué el "Talgo" circula únicamente por España?—le preguntamos.

—Pues mire usted, el "Talgo" produjo una conmoción mundial de tipo ferroviario entre los años 1940 y 1945. En mi viaje a Norteamérica, en 1944, observé que allí el ferrocarril estaba de s-prestigiado, como en el resto del mundo, mientras ganaba prestigio el sistema de carreteras.

La presentación de los estudios del "Talgo" produjo un movimiento de esperanza, y las grandes casas americanas comenzaron a estudiar el aligeramiento del material.

—El criterio de los americanos, respaldados por los reglamentos de la Asociación de Ferrocarriles, no les permitía la adopción de la rueda libre implantada en el "Talgo", que le hace funcional con ventajas de todo orden. Al copiar el modelo con el eje montado clásico en lugar de la rueda libre los resultados fueron desastrosos. Otro tanto ocurrió en Alemania.

A nuestra pregunta acerca de la intervención que tuvo la Renfe en el "Talgo", don Alejandro Goicoechea responde que le proporcionó cuantos medios podía desear para la iniciación del desarrollo y puesta a punto del nuevo sistema, sin limitación: vías, talleres, motores, operarios.

—En fin, todo lo que yo necesitaba, menos una cosa: la convicción y la fe. Las pruebas previas al apoyo de la Renfe, en forma de dispositivo triangular básico demostrativo de que se podía circular por la vía sin peso, fueron positivas. En ese momento, que debería haberse aprovechado, mi proyecto no fue asimilado por los técnicos de la Renfe, que, a pesar de todos los posteriores apoyos, no creían en él.

Es entonces cuando don José Luis Oriol Uriguen, que captó las posibilidades del "Talgo", apoya decididamente la invención de Goicoechea sin desfallecimiento alguno, hasta que el "Talgo" fue inaugurado por el Jefe del Estado en el trayecto Madrid-Valladolid y posteriormente implantado en numerosos servicios que ya son conocidos.

Trabaja ahora Goicoechea en el campo del tren vertebrado, en cuya problemática viene ocupándose desde hace, como ya hemos dicho, cuarenta años.

—Se trata de un tren cuyas características son las de ser ultraligero y discurrir por una rodadura totalmente revolucionaria. Este tren se puede comparar en sus movimientos con los ciempiés, que están formados por pequeñas vértebras o elementos, por decirlo así, provistas cada una de ellas de dos patas, que en el tren son ruedas.

La vía del tren vertebrado es también distinta de la clásica, puesto que los carriles son elevados con relación al terreno y abrazan al tren.

—Con este sistema se obtiene la seguridad de circulación con una indiscarrilabilidad absoluta. La vía está siendo estudiada por el prestigioso ingeniero de Caminos don Carlos Fernández Casado, quien, por el momento, ha dado resultados económicos del orden del millón y medio de pesetas por kilómetro para el costo de la vía, comprendidos sus apoyos.

Para que podamos hacernos una idea de lo inverosímil que resulta esta cifra, don Alejandro Goicoechea nos dice que tratándose del tren clásico, aun en sus sistemas más modernos, la cifra del costo de vía por

kilómetro oscila entre los ochenta y cien millones de pesetas.

—¿Cuándo piensa usted realizar una demostración práctica del tren vertebrado?

—Dentro de este año se realizarán las pruebas estáticas y dinámicas con un prototipo. De esta manera, el campo de las aplicaciones quedará abierto.

Goicoechea trabaja en el tren vertebrado, que puede ser la gran solución para el ferrocarril del futuro.—Marino GOMEZ-SANTOS.



Alejandro Goicoechea