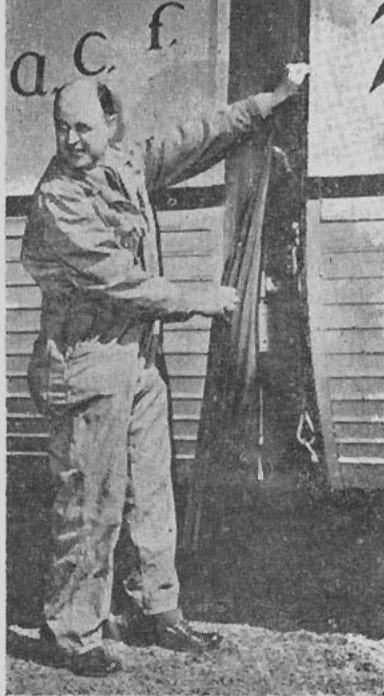




Uno de los empleados del tren "Talgo" cerrando la gran cremallera que une los vagones entre sí

UN INVENTO QUE REVOLUCIONA LOS TRANSPORTES FERREOS

Recientemente acaban de verificarse las pruebas oficiales del tren oruga "Talgo", que se debe al invento de un ingeniero español. Las primeras pruebas se hicieron hace unos años en Madrid bajo la dirección de su inventor, don Alejandro Goicoechea. Los resultados fueron altamente satisfactorios y el hombre de negocios don José María Oriol, muy conocido como promotor de grandes industrias en España, se interesó vivamente por esta creación y se asoció al inventor, recabando el concurso de otros ingenieros españoles que perfilaron algunos aspectos técnicos de la patente. Luego de un silencio prolongado que dió a sospechar que el invento no había cuajado en realidad, la prensa de todo el mundo ha hecho público que una fábrica norteamericana ha construido varios prototipos de este tren español.

El tren "Talgo" (tren articulado ligero Goicoechea-

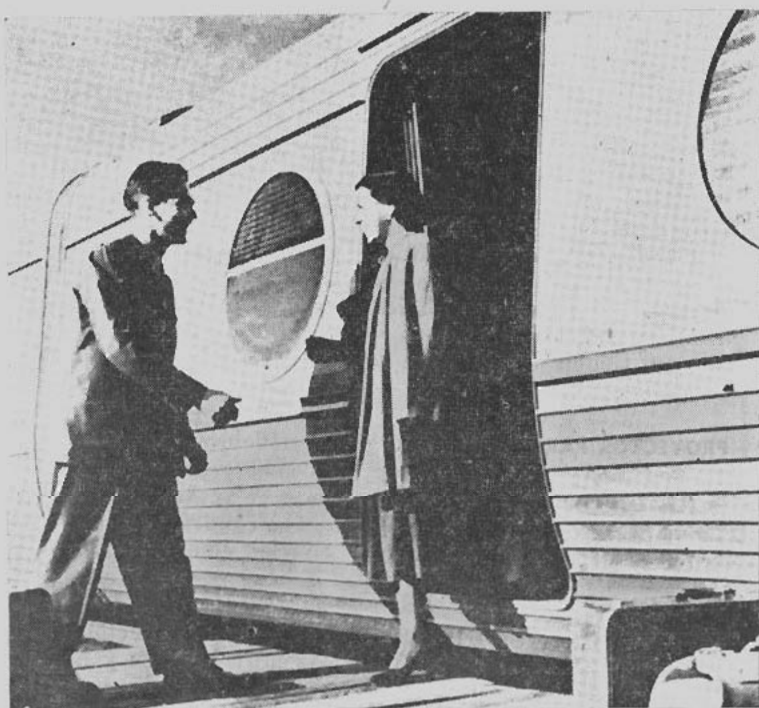
El tren oruga español

Oriol) constituye, desde luego, una revolución en los transportes férreos, no sólo por las velocidades que puede alcanzar, muy superiores a las de los normales, sino también porque el peso muerto de los convoyes, calculado actualmente en unos 1.500 kilogramos por pasajero, se reduce a menos de la mitad. Huelga decir que reducción tan notable en el peso muerto asegura una extraordinaria economía en materiales y en el consumo de combustibles, cayendo por el suelo la teoría actual de que para obtener mayor velocidad era preciso aumentar el peso muerto que garantizaba la estabilidad del convoy.

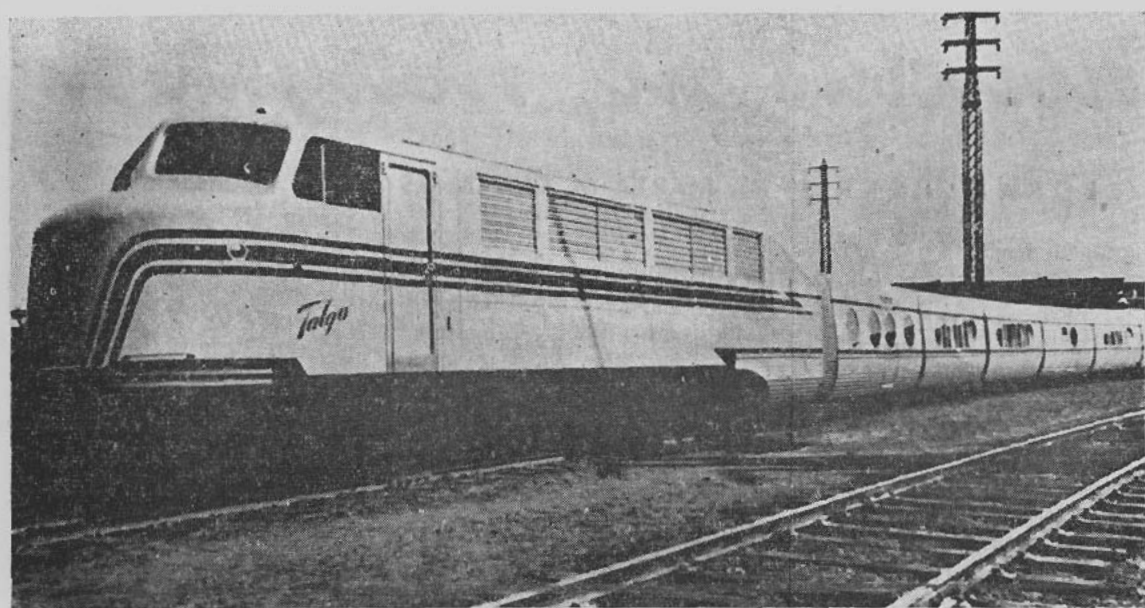
La perspectiva exterior que ofrece este tren es la de una inmensa oruga plateada, de poderosa cabeza y cola acristalada, que ofrece la novedad de que sus vagones o elementos aparecen perfectamente ensamblados, que dan la sen-

sación de constituir una sola pieza. Esta circunstancia permite que el tren, en su interior, aparezca como un gran salón alargado, con parejas de butacas a ambos lados y separadas por un espacioso pasillo. Cada uno de estos vagones o elementos tiene 16 cómodas butacas, similares a las de los aviones que, como las de éstos, disponen de resortes que permiten que sus respaldos se inclinen hacia atrás, para que el viajero logre una postura cómoda. La misma disposición de estas butacas recuerda el interior de los grandes aviones transoceánicos. Cada cuatro de estos elementos o vagones lleva otro exclusivamente para servicios y en el que hay una pequeña cocina eléctrica, amplios armarios murales que sirven de guardarropa y cuartos de aseo, bajo la custodia permanente de dos servidores.

La unión de los elementos



Una de las puertas de entrada, casi a ras del suelo. Novedad que presenta el tren español "Talgo"



Perspectiva del tren articulado español "Talgo" al pasar por una estación

o vagones, entre sí, se verifica por unos simplísimos y seguros dispositivos de enganche, objeto también de patente, y en el exterior por cierre de cremallera. El "Talgo" termina en un vagón o elemento que forma un amplio chaflán y desde el cual, en cómodos sillones, los viajeros que lo deseen pueden recrearse con las vistas panorámicas que ofrezca el viaje. Los accesos al tren están situados en los elementos o vagones de servicio.

La iluminación interior de los coches es por lámparas fluorescentes y la ventilación está regulada automáticamente por un sistema de refrigeración a comodidad de los pasajeros. Para librarse de los rayos del sol los viajeros disponen, además de unas cortinillas normales, de un sistema automático especial que permite, pulsando un botón, que un espeso gas anaranjado descienda a lo largo de las ventanas, por entre los dobles cristales que tienen y cuando lo deseen; tocando también otro botón, pueden convertir

el interior del vagón en noche cerrada, haciendo caer un gas azul obscuro. Las butacas van tapizadas en tela de tonos rosáceos, muy vistosos. Cada sillón dispone también de unos enganches especiales en los que, de manera sencilla, se adosa una especie de mesita para que el viajero que lo desee pueda tomar, en ruta, el refrigerio que se haya hecho preparar en la cocina del coche por los servidores del tren.

Otra de las particularidades del tren es que todos sus elementos o vagones llevan el chasis muy bajo, al extremo de que el piso o suelo de éstos se encuentra a la misma altura, aproximadamente, de los andenes, haciendo, por tanto, extremadamente cómoda la entrada y salida. Para mejor comprensión, bastará decir que el pasajero sentado está a una altura inferior a la de cualquier persona situada de pie en el andén. Novedad, objeto también de patente, es que cada vagón o elemento tan sólo lleva dos ruedas colocadas en su parte posterior, que permite una mayor

flexibilidad del convoy, y tienen unos dispositivos tales que casi hacen desaparecer el ensordecedor ruido característico en los trenes corrientes y, además, da una mayor estabilidad que disminuye las posibilidades de accidente por descarrilamiento.

Las máquinas de los prototipos contruidos, son parecidas a las de algunos de los grandes expresos norteamericanos. Van protegidas, en su parte delantera, por una gran chapa de acero, sobre la cual está situada la cabina de mandos, rodeada de grandes ventanales. Cada máquina lleva tres motores, uno de ellos de 1.500 HP., para la tracción del convoy, y otros dos más de 400 HP., destinados exclusivamente a los servicios de alumbrado, refrigeración, suministro de energía a las cocinas y cuartos de aseo. De los tres trenes "Talgo" contruidos en los Estados Unidos, dos de ellos llegarán a España dentro de poco tiempo y entrarán inmediatamente en servicio en la línea Madrid-Irún y viceversa.