

Para los efectos de la Ley de Propiedad Intelectual
 El Presidente de la Comisión burgalesa
 de Iniciativas ferroviarias
 Guadalupe Giloung

El ferrocarril Madrid-Dax

¡19 Millones de pesetas por minuto!



La Comisión burgalesa de Iniciativas ferroviarias se ha inscrito como socio corporativo en el Congreso de Ingeniería que se celebrará en Madrid en el próximo otoño y tiene en preparación la memoria que, sobre el problema ferroviario español, piensa someter a la deliberación de los congresistas.

Entre los diversos puntos que en la misma se han de tratar figura el que se refiere a las mejoras de que son susceptibles las actuales líneas de nuestra red y, aunque el trabajo no se ha completado todavía, se ha creído de gran interés, por las consecuencias elocuentes que de él se derivan, divulgar un avance del estudio sobre las velocidades que los trenes rápidos podrían desarrollar en la línea de Madrid a Irún por Avila, que hoy explota la Compañía del Norte, estableciendo en ella la tracción eléctrica.

Se basa este estudio en la admisión, para cada clase de rampas y pendientes, según su inclinación, y para cada clase de curvas, según su radio, de las mismas velocidades adoptadas por los autores del anteproyecto del ferrocarril internacional de Madrid a Francia por Soria, Pamplona y los Alduides, que son las indicadas a continuación:

En horizontales	100 Kms. por hora
En rampas y pendientes inferiores a 0,004	100 id. id.
En id. id. comprendidas entre 0,004 y 0,01	90 id. id.
En id. id. comprendidas entre 0,01 y 0,015	80 id. id.
En id. id. comprendidas entre 0,015 y 0,02	65 id. id.
En id. id. de 0,02	56 id. id.
En curva con radio de 1.000 metros	100 id. id.
En id. id. de 800 id.	95 id. id.
En id. id. de 600 id.	90 id. id.
En id. id. de 500 id.	85 id. id.
En id. id. de 400 id.	80 id. id.
En id. id. de 300 id.	70 id. id.

Adoptando estas velocidades han demostrado los autores del citado anteproyecto que en 7 horas podría un tren rápido recorrer los 444 kilómetros del trazado Madrid-Soria-Pamplona-frontera, con una velocidad media comercial de 65 kilómetros por hora, algo escasos.

Veamos ahora lo que resulta de la aplicación de las mismas velocidades a la línea de Madrid a Irún por Avila:

Se ha hecho un minucioso estudio del perfil longitudinal de la línea y una clasificación laboriosa de todas sus rasantes y sus curvas, aplicando después a cada segmento de la misma la velocidad que, según los datos del cuadro anterior, debe corresponderle por razón de su inclinación y de su curvatura, cuidando, como es lógico, de sumar los efectos de ambas características.

Se han sumado las longitudes de todos los segmentos a los que ha correspondido la misma velocidad y el resultado aparece en el siguiente cuadro, en cada una de cuyas casillas figuran las longitudes de los citados segmentos, las velocidades que les corresponden y el tiempo invertido en su recorrido:

CUADRO de las velocidades que podrian desarrollarse con tracci6n el6ctrica en la actual l6nea del Norte entre Madrid e Ir6n, clasifica- das seg6n las distintas rasantes y curvas que presenta el trazado:

		ALINEACIONES							SUMAS PARCIALES
		RECTAS	CURVAS CON RADIOS DE						
			1000 m. 6 m6s	800 6 1000 m.	600 6 800 m.	500 a 600 m.	400 a 500 m.	300 a 400 m.	
RASANTES	Horizontales y no superiores a 0,004	223.357,00 100 kms. h. 2h 14'	33.888,19 100 kms. h. 0h 23'18''	9.631,25 95 kms. h. 0h 6'	7.557,00 90 kms. h. 0h 5'	9.157,80 85 kms. h. 0h 6'24''	7.532,73 80 kms. h. 0h 5'36''	2.535,90 70 kms. h. 0h 2'6''	298.709,93 3h 2'24''
	Comprendidas entre 0,004 y 0,01	146.949,66 90 kms. h. 1h 37'54''	33.789,69 90 kms. h. 0h 22'30''	6.481,08 85,5 kms. h. 0h 4'30''	114.38,85 81 kms. h. 0h 8'24''	14.884,49 76,5 kms. h. 0h 11'35''	5.509,57 72 kms. h. 0h 4'30''	3.123,00 63 kms. h. 0h 2'54''	222.186,34 2h 32'18''
	Comprendidas entre 0,01 y 0,015	47.564,83 80 kms. h. 0h 35'36''	6.779,28 80 kms. h. 0h 5'	2.613,71 76 kms. h. 0h 2'	4.439,40 72 kms. h. 0h 3'36''	9.363,8 68 kms. h. Ch 8'	6.504,20 64 kms. h. 0h 6'	8.205,75 56 kms. h. 0h 8'42''	85.471,15 1h 8'54''
	Comprendidas entre 0,015 y 0,02	15.049,91 65 kms. h. 0h 13'48''	1.690,3 65 kms. h. 0h 1'30''	1.242,77 61,75 kms. h. 0h 112''	1.431,40 58,5 kms. h. 0h 1'24''	2.053,66 55,25 kms. h. 0h 2'12''	5.504,69 52 kms. h. 0h 5'48''	6.124,40 45,5 kms. h. 0h 8'0''	32.647,13 0h 33'54''
	Comprendidas entre 0,02 y 0,011	170,00 56 kms. h. 7h 0'12''	» 56 kms. h. »	355,00 53,2 kms. h. 0h 0'24''	» 50,4 kms. h. »	700,00 46,6 kms. h. 0h 1'	760,00 41,8 kms. h. 0h 1'0''	90,00 39,2 kms. h. 0h 0'6''	2.075,00 0h 2'42''
SUMAS PARCIALES	4h 42'18''	0h 52' 81.147,46	0h 13'24'' 20.323,82	0h 18' 24.866,65	0h 29' 36.619,93	0h 24' 25.411,24	0h 22'18'' 20.079,05	7h 20'12'' 641.089,55	
		133.091,40	207.993,15						

Se deduce de este cuadro que en la l6nea que nos ocupa hay:

262.	<u>245.19</u>	Kms.	que pueden recorrerse a 100	Kms.	por hora	en 2	37' 18''
9.	<u>631.26</u>	Kms.	id.	id.	a 95	id.	id.
188.	<u>296.35</u>	Kms.	id.	id.	a 90.	id.	id.
6.	<u>481.08</u>	Kms.	id.	id.	a 85,5	id.	id.
9.	<u>157.80</u>	Kms.	id.	id.	a 85	id.	id.
11.	<u>433.85</u>	Kms.	id.	id.	a 81	id.	id.
61.	<u>926.89</u>	Kms.	id.	id.	a 80	id.	id.
14.	<u>894.49</u>	Kms.	id.	id.	a 76,5	id.	id.
2.	<u>613.71</u>	Kms.	id.	id.	a 76	id.	id.
9.	<u>948.97</u>	Kms.	id.	id.	a 72	id.	id.
2.	<u>535.90</u>	Kms.	id.	id.	a 70	id.	id.
9.	<u>363.98</u>	Kms.	id.	id.	a 68	id.	id.
16.	<u>740.21</u>	Kms.	id.	id.	a 65	id.	id.
SUMA Y SIGUE	<u>274.68</u>	605.	Kms.			en 6	41' 18''



SUMA ANTERIOR.	605.	<u>274,68</u>	Kms.							h	en 6 41' 18"	
	6.	<u>504,20</u>	Kms.	id.	id.	a 64	id.	id.	id.	h.	en 0 6'	
	3.	<u>123,00</u>	Kms.	id.	id.	a 63	id.	id.	id.	h.	en 0 2' 54"	
	1.	<u>242,77</u>	Kms.	id.	id.	a 61,75	id.	id.	id.	n.	en 0 1' 12"	
	1.	<u>431,40</u>	Kms.	id.	id.	a 58,5	id.	id.	id.	h.	en 0 1' 24"	
	8.	<u>375,75</u>	Kms.	id.	id.	a 56	id.	id.	id.	h.	en 0 8' 54"	
	2.	<u>053,66</u>	Kms.	id.	id.	a 55,25	id.	id.	id.	h.	en 0 2' 12"	
	0.	<u>355,00</u>	Kms.	id.	id.	a 53,2	id.	id.	id.	h.	en 0 0' 24"	
	5.	<u>054,69</u>	Kms.	id.	id.	a 52	id.	id.	id.	h.	en 0 5' 48"	
	0.	<u>700,00</u>	Kms.	id.	id.	a 47,6	id.	id.	id.	h.	en 0 1'	
	6.	<u>124,40</u>	Kms.	id.	id.	a 45,5	id.	id.	id.	h.	en 0 8'	
	0.	<u>760,00</u>	Kms.	id.	id.	a 44,8	id.	id.	id.	h.	en 0 1'	
	0.	<u>090,00</u>	Kms.	id.	id.	a 39,2	id.	id.	id.	h.	en 0 0' 6"	
SUMA.	641.	<u>089,55</u>	Kms.	con velocidad media de 87,38 kms. hora							h.	en 7 20' 12"

Resulta del estado anterior, que un tren rápido, de la misma clase que el internacional de los Alduides, podría ir de Madrid a Irún por la línea del Norte en 7 horas y 20 minutos sin detenerse en ninguna estación.

Hay que suponer que tenga paradas en Avila, Medina del Campo (empalme de Portugal), Valladolid, Venta de Baños (empalme de Santander, Asturias y Galicia), Burgos, Miranda de Ebro (empalme de la Rioja), Vitoria (empalme probable de Bilbao), Alsasua (empalme de Navarra) y San Sebastián, y puede calcularse que se perderían 34 minutos, aproximadamente, en estas detenciones, con lo que el tiempo total invertido sería de 7 horas y 54 minutos para recorrer 641 kilómetros con la velocidad media comercial de 81 kilómetros por hora.

Comparando estos resultados con los que se consiguen en el anteproyecto oficial, se observa que, por las ventajósimas condiciones que reúne al perfil de la línea del Norte, la velocidad media comercial de que esta es susceptible es superior en 16 kilómetros por hora a la del ferrocarril de los Alduides y que, como consecuencia de ello, el tiempo empleado por un tren rápido en el trayecto Madrid-frontera aprovechando la línea actual solo excedería en 54 minutos al que se invertiría por el nuevo directo.

Entre los Alduides y Dax hay una distancia de 107 kms. que los autores del anteproyecto suponen que será recorrida con velocidad media de 65 kms. por hora, lo que supone el empleo de una hora y 39 minutos, es decir que, según sus cálculos, el viaje de Madrid a Dax será de 8 horas y 39 minutos. Pero de Irún a Dax hay solo 87 kilómetros que se desarrollan en terreno en que la velocidad podría ser superior a 80 kms. por hora y aunque nos limitemos a aceptar esta cifra el tiempo empleado no sería mayor de una hora y 5 minutos, tiempo que sumado con el invertido entre Madrid e Irún da un total de 8 horas y 59 minutos.

El internacional, cuya construcción se quiere imponer al país, no serviría, por consiguiente, sino para ganar ¡¡20 minutos!!

¿Es posible que prospere un proyecto cuya construcción supone un sacrificio desproporcionado para el Erario nacional y que solo conseguiría tan ridícula utilidad?

Conviene advertir que las consideraciones que anteceden suponen el establecimiento de la tracción eléctrica en la línea Madrid-Irún y la terminación de la doble vía y de los enclavamientos en las estaciones de la misma.

El establecimiento de la tracción eléctrica, por comparación con el presupuesto del anteproyecto del directo, puede evaluarse en 43 millones de pesetas; los 232 kilómetros de doble vía que quedan por hacer supondrían a razón, según el ilustre Ingeniero Sr. Alonso Zabala, de 100.000 pesetas por kilómetro. 23 200.000 ptas. y los enclavamientos que para el directo se valoran en 6.230.434 ptas., podrían costar, a lo sumo, nueve millones y probablemente menos teniendo en cuenta que son muchas las estaciones que ya disponen de estos aparatos. En resumen, mediante un gasto seguramente inferior a 75.000.000 pesetas se podría construir un ferrocarril directo con la economía de 375 millones de pesetas sobre el de los Alduides, cuyo presupuesto es de 450 y con solo el retraso de 20 minutos en el recorrido Madrid-Dax.

La ejecución del proyecto supone por lo tanto el despilfarro completamente inútil de ¡¡19.000.000 pesetas por minuto de adelanto!!

¿Puede España tirar su dinero de esa manera para que los multimillonarios americanos lleguen 20 minutos antes a París?

El acortamiento Vitoria-Zumárraga bastaría probablemente para que desapareciera la diferencia de esos 20 minutos, pero si se construyera el enlace Burgos-Segovia o el de Madrid-Somosierra-Burgos, la ventaja respecto del proyecto por Soria y Pamplona, sería evidentemente enorme.



B.P. BURGOS
N.R. 202436
N.T. 1395260
C.B. 72254706

DL
2618
(21)

Sr. D.

DL
2618
(21)

B. Pública de Burgos



72254706 DL 2618 (21)