

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

EL NUEVO CONCEPTO DE VIAJAR

► El confort del TALGO: los años 60

“El Talgo Madrid-Alicante acogido favorablemente por el público”, así se titulaba un breve del nº156 del año 1977 de la revista *Vía Libre* haciendo mención al Talgo III de Madrid a Alicante, que había comenzado a circular el 1 de junio de 1976¹.

Se resaltaba su confort, su modernidad y su rapidez, pues en cinco horas y cinco minutos se hacía el recorrido. Este Talgo III empleado para la línea de Alicante era la evolución tecnológica de un tren de diseño español, cuyo nombre provenía de sus diseñadores españoles Alejandro Goicoechea y José Luis Oriol Urigüen: “*Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol*”.

Se trataba de una solución singular para el guiado de los ejes de los vehículos ferroviarios, formada por una estructura rodante con una larga armadura realizada a base de módulos formados por triángulos isósceles, en cuyas bases estaban montadas unas ruedas unidas entre sí de tal forma que, de una manera natural, los ejes eran guiados sobre la vía, evitando el ataque directo de las ruedas sobre el carril exterior de las curvas².

El 28 de octubre de 1942, se constituía *Patentes Talgo, S.A.* para el desarrollo industrial y comercial de este nuevo sistema, una de las más innovadoras concepciones ferroviarias de la historia. En 1950 se inaugura oficialmente el Talgo II en la línea Madrid-Valladolid, con las 3 locomotoras y 32 coches construidos en los talleres de la American Car and Foundry (A.C.F.), en los Estados Unidos, según proyecto y Dirección Técnica de ingenieros españoles.

Los trenes Talgo III entraron en servicio en agosto de 1964 con las locomotoras 2000 T, en la relación Madrid-Barcelona y en junio de 1976 llegaron a Alicante. Este nuevo material, resultado de los conocimientos y experiencias adquiridos desde sus inicios, ofrecía mejoras sustanciales, como la independencia entre las locomotoras y los remolques y una velocidad máxima de 140 Km/h. El frenado sobre discos y la suspensión neumática proporcionaba una extraordinaria suavidad de marcha, además de los nuevos avances de climatización, música ambiental y dos clases diferenciadas.

El TALGO proporcionó al viajero una forma distinta de viajar, no sólo por su tecnología, diseño y velocidad, sino porque transformó la filosofía de la atención al

¹ .- MOHEDANO SOLANA, G. “El Talgo Madrid-Alicante, acogido favorablemente por el público”, *VIA LIBRE*, nº156, 1977, p.57.

² .- SÁNCHEZ CORRALES, J.A. “Historia de la tracción y los servicios de los Talgo (1). Los primeros trenes”, *Vía Libre*, nº 287, dic. 1987, pp.19-21. ; SÁNCHEZ CORRALES, J.A. “Historia de la tracción y los servicios de los Talgo (2). La nueva generación de trenes pendulares”, *Vía Libre*, nº 288, 1988, pp.34-37. ; “Del antepasado de 1949 al Catalán. Veinte años de explotación de los trenes Talgo”, *Vía Libre*, nº 69, 1969, pp.23-24. ; “Las locomotoras Talgo serie 2001-2010 (año 1965)”, *Vía Libre*, nº35, 1966, p.10. ; ARENILLAS MELENDO, J. “Historia de la tracción de los ferrocarriles españoles. La tracción diesel III”, *Vía Libre*, nº153, 1976, p.27-42. ; “Historia de la tracción de los ferrocarriles españoles. La tracción eléctrica II”, *Vía Libre*, nº151, 1976, p.27-42. ; ARENILLAS MELENDO, J. “Nuevo material motor de Renfe”, *Vía Libre*, nº137, 1975, pp.12-15. ; LOZANO CARBAYO, P. *El libro del Tren*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1988.

cliente. El tren TALGO introduce desde su inicio mejoras de diseño interior y de confort, como puertas de acceso a la altura de los andenes, butacas anatómicas y reclinables, aire acondicionado, comidas servidas en los asientos o ventanas panorámicas. Mejoras generales hoy en la mayoría de los trenes de largo recorrido³.

Posteriormente, ya en 2001 los servicios Madrid-Alicante, pasaron a ser asegurados por trenes Talgo serie 7 en servicio *Altaria*, con locomotora eléctrica 252. En el año 2005 los servicios *Altaria* entre Alicante y la costa cantábrica incorporaron trenes Talgo serie 7 en sustitución de los trenes de la serie 4. Hay que reseñar que ocasionalmente también se ha podido contar en Alicante con la presencia de los trenes Talgo de la última generación en sustitución por uno u otro motivo de las composiciones habituales de los servicios *Talgo* (serie 6) o *Euromed* (serie 101) del Corredor Mediterráneo.

Con la inauguración de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid, el 23 de diciembre de 2007, los dos trenes diarios de las relaciones Alicante-Gijón y Alicante-Santander pasaron a ser asignados a trenes Talgo autopropulsados de ancho variable (130) en servicio *Alvia*⁴.

³.- Mayor información sobre las características técnicas del Talgo puede encontrarse en www.talgo.es ; www.talgo.ifrace.com ; www.ferrocarriles.wikia.com.

⁴.- Trabajo inédito de E. Andrés Gramage y Javier Roselló.