

# Surfliner: a 200 por hora en la Costa del Pacífico

**E**n 1998, ahora hace cinco años, la compañía estadounidense Amtrak tomó la decisión de solicitar a Alstom el suministro de composiciones de cinco coches de dos pisos para prestar servicio en el Corredor Ferroviario Sur del Pacífico, en la Costa Oeste de los Estados Unidos, el denominado "Surfliner".

Así los nuevos trenes, por extensión también llamados "Surfliners" o "Pacific Surfliners", comenzaron, en junio de 2000, a unir las principales ciudades de la costa -Los Angeles, San Diego, Santa Bárbara y San Luis Obispo- desde la zona central del corredor hasta el sur del estado de California.

Los nuevos trenes, que supusieron una sustancial elevación del nivel del confort y lujo de los servicios intercity de Amtrak, se enmarcaban en el plan de modernización de la compañía ferroviaria y pretendían relanzar al ferrocarril en el corredor, el segundo del país por nivel de ocupación para Amtrak.

El éxito de aquellas primeras composiciones provocó que el Estado de California encargara otros veinte coches adicionales. El servicio Surfliner es hoy un modelo de diseño ferroviario, de prestaciones y de confort en los Estados Unidos.



Pacific Surfliner en la estación de San Luis Obispo.

En febrero de 2002, Surfliner alcanzó los 125.000 pasajeros, con un 9,6 por ciento de incremento sobre el mismo mes del año anterior, en buena medida gracias a la mejora de sus frecuencias y servicios que vienen permitiendo crecimientos anuales del entorno del 10 por ciento en el número de viajeros.

La línea servida por estos trenes va desde San Luis Obispo, en el norte del estado de California a San Diego, en el sur, próxima a la frontera mejicana, y pasa por Santa Bárbara y los Angeles. En total son 565 kilómetros de línea.

Para el futuro, el Plan Ferroviario del Estado de California, prevé que hasta 2011 crezca el número de viajeros del corredor Surfliner en un 52 por ciento hasta superar los 2,5 millones de viajeros, desde los aproximadamente 1,75 millones actuales, y paralelamente crezcan los ingresos de explotación en un 68 por ciento.

Para ello será necesario pasar de los actuales 11 trenes diarios entre San Diego y los Angeles a los 16 previstos, de los cuatro actuales a seis entre Santa Bárbara-Goleta y los Angeles, y de uno a dos entre Santa Bárbara-Goleta y San Luis Obispo.



Clase business.



Café bar.



Detalle del tren Surfliner de Alstom.



Servicio para discapacitados.



Coche turista.

Asimismo, los tiempos de viajes se situarán por debajo de las dos horas entre San Diego y Los Angeles, ahora más de 2 horas y 35 minutos, en un tiempo similar entre Los Angeles y Santa Bárbara-Goleta y algo menos en el tramo final de la línea hasta San Luis Obispo.

**Los Coches.** Fabricados en la factoría de Alstom en Hornell, estado de Nueva York (ver VIA LIBRE nº 463), los cinco coches que constituyen la composición tipo de un tren Surfliner, tienen una capacidad de 411 pasajeros en sus dos pisos, y están diseñados para circular a 200 kilómetros por hora, nominalmente 129 millas por hora.

Cada composición tipo cuenta con dos coches de clase turista, otro más que in-

cluye la zona de cafetería, un coche de primera clase -negocios en la denominación estadounidense- y una última unidad de 82 plazas, una de ellas para sillas de ruedas, que incluye también la zona de equipajes del tren.

Los coches de primera clase tienen una capacidad de 77 pasajeros -incluida una plaza para discapacitados-, con asientos de 117 milímetros de ancho. Los coches de clase turista tienen 90 plazas, de las que una es para personas de movilidad reducida, con asientos de 103 milímetros de ancho. El coche turista-cafetería, cuenta con 72 asientos y con 11 plazas sentadas en la zona de cafetería.

Inicialmente el pedido realizado por Amtrak Alstom incluía nueve coches turista-equipajes, 15 turista, ocho turista-cafe-

tería, y otros tantos de primera, que formaron las primeras composiciones, cuyo éxito comercial provocó nuevos pedidos.

La longitud de los coches entre enganches es de 25.91 metros -25.72 es la longitud de las cajas-, su anchura de 3 metros veinte centímetros y la altura desde el carril de cuatro metros y 98 centímetros. La altura del suelo desde el borde del carril se sitúa en 44 centímetros.

Las puertas exteriores, deslizantes y de accionamiento eléctrico, dos por coche y costado, tienen dos hojas y un paso libre de un metro y 27 centímetros, y una altura de un metro y 93 centímetros. En el interior el nivel máximo de ruido es de 73 decibelios, y los coches están preparados para prestar servicio en un rango de temperaturas que va de los -23 a los + 55 grados centígrados.

La tracción de estas composiciones viene suministrada por locomotoras diésel fabricadas por la división EMD de General Motors, que permiten alcanzar los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima. El tren cuenta con baterías de níquel-cadmio de 72 voltios.

Los coches están contruidos con acero inoxidable salvo en los pisos de ambos niveles que van en estructura de aluminio en nido de abeja cubiertos de moqueta. Las ventanas fijas y de vidrio de seguridad tintado, tienen dos láminas de cristal lo que asegura el aislamiento térmico y acústico en el interior de la composición.

Cada coche está apoyado en dos bogies con ruedas de 91 centímetros de diámetro. La suspensión, tanto primaria como secundaria es de muelles helicoidales. Los frenos son neumáticos con discos de acero, y los de estacionamiento por resorte de accionamiento mecánico manual.

Los coches son climatizados con convectoros con salidas de aire forzado en el suelo y el techo. Cada coche dispone de dos equipos independientes de producción de aire acondicionado.

La iluminación es por fluorescentes situados sobre las bandejas portaequipajes de mano, y en caso de emergencia se asegura un quince por ciento de la iluminación total. Cada coche dispone de un aseo accesible.

En las zonas de entrada existen espacios destinados a bicicletas y un sistema de anuncios e información sobre la situación del tren regido por GPS. En los asientos, los viajeros disponen de tomas de vídeo y audio, y en el caso del coche de primera de dos puestos de suministro de bebidas frías y calientes. **A.R.**