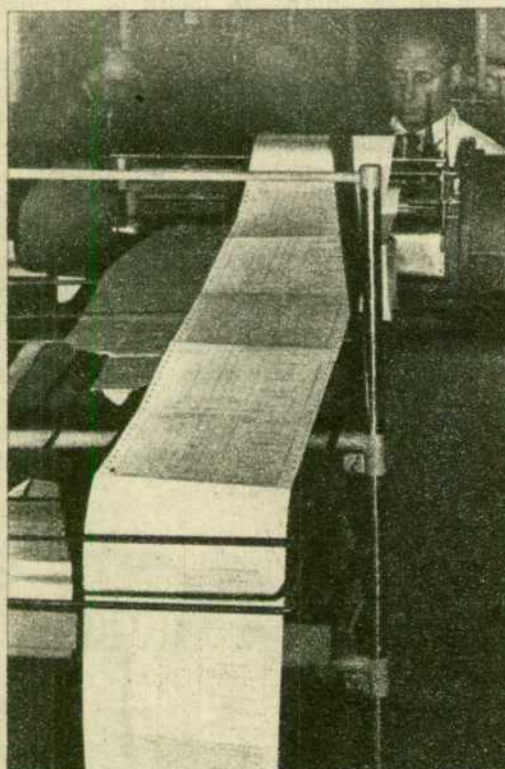


# LA PAGA



Perforación de fichas.



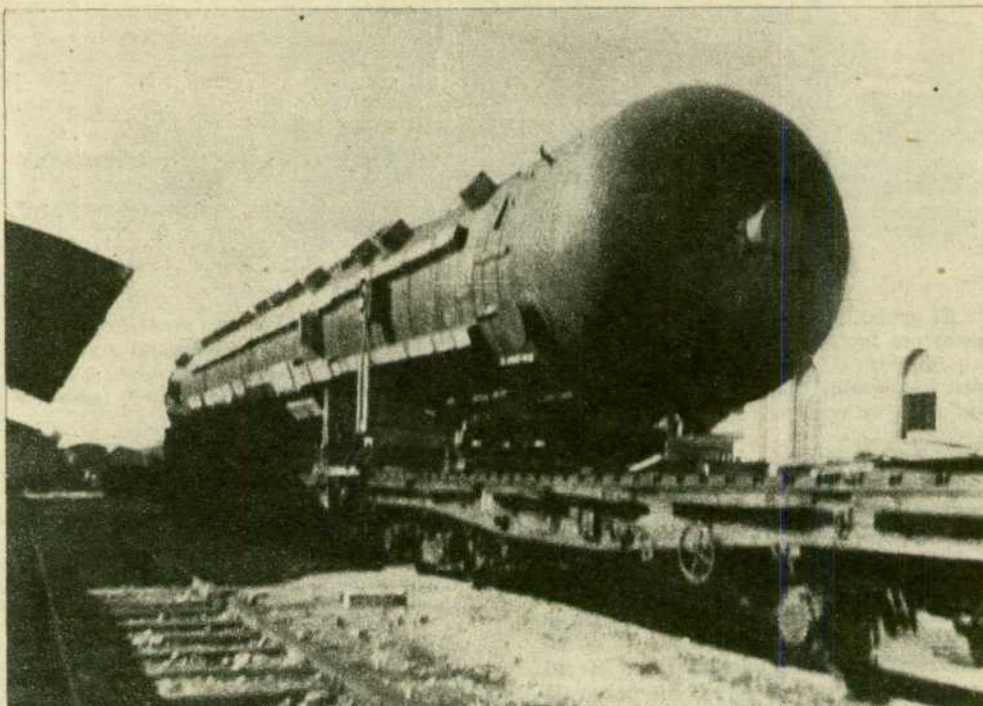
La tabuladora IBM 421 imprime el resultado en la larga tira de justificantes de nómina. (Fotos Man.)

no de una máquina de vapor, levantan el banderín en las estaciones solitarias al paso del expreso que no para. formalizan un «doble», se levantan de la renovación de vía con dolor en los riñones, conversan con los compañeros sobre el último partid de fútbol, piensan en sus hijos, en la última bronca del jefe, en las posibilidades de ascenso, o cogen una gripe o los coge a ellos algo peor...

Todo esto se va traduciendo en unos numeritos que la máquina digiere y convierte en lengua e interminable sucesión de justificantes de nómina: representan la biografía más fiel de nuestro nutrido grupo ferroviario, social y humanamente considerado. Ahí tenemos las enfermedades, los méritos, las sanciones, la huella de los hijos, de los años. Es cierto. Las tabuladoras IBM no producen sólo un rollo de papel impreso.

EDUARDO TIJERAS

(Fotos Man.)



La mayor de las calderas transportadas: 23,30 metros de longitud y 86 toneladas de peso.

## EL MAYOR PESO TRANSPORTADO POR RENFE

**M**ALAGA, que en el nuevo potencial económico del turismo ocupa un lugar privilegiado, comienza a hacer sonar su nombre en los planes de desarrollo industrial. El puerto aumentará notablemente su importancia cuando concluyan las obras del oleoducto hasta Puertollano; se levantan nuevas fábricas y se incrementan las zonas de regadío en el valle del río Guadalhorce.

Ultimamente la actualidad se ha centrado sobre la factoría de amonlaco, en construcción muy avanzada en las proximidades de Los Prados, que emplearán 5.000 operarios y cuya producción de 6.000 Tm. diarias hará de ella una de las más importantes de Europa. El peso de varias calderas de gran volumen a través de las calles de la ciudad con destino a la instalación, despertó la natural curiosidad entre los malagueños. Cerca de cinco horas se invirtieron en realizar el recorrido de dos kilómetros desde el muelle a la estación.

Una de las calderas media algo más de veintiocho metros con un diámetro de cinco. Su peso total era de ochenta y seis toneladas, de las que seis correspondían al embalaje. Continuar el viaje por carretera presentaba obstáculos casi insuperables y las calderas fueron colocadas sobre plataformas de ferrocarril para llevarlas hasta la factoría, situada a unos ocho kilómetros.

Naturalmente, también para la Red presentaba dicho transporte dificultades numerosas. Hubo que rebajar la vía hasta setenta centímetros en dos pasos inferiores, realizar algunos derribos en tapias y viviendas, traer una grúa de 70 Tn. de potencia y establecer precauciones en la circulación durante el tiempo que duró el recorrido.

Con este transporte, el mayor de los hasta ahora realizados, la Red ha demostrado una vez más que el ferrocarril lo transporta todo.

Otra de las calderas, de menor peso, pero de más diámetro. Fue la primera que se transportó.

