

OTROS PAISES, OTRAS NOTICIAS

JAPON

Nuevos tipos de bogies para tracción eléctrica



En el Japón se han estudiado dos nuevos tipos de bogies-motores para tracción eléctrica. Partiendo de que conviene reducir en lo posible el peso no suspendido, y teniendo en cuenta que la potencia de motor eléctrico es proporcional a la velocidad de giro del inducido, se ha ensayado con éxito un motor llamado relativo. Su novedad consiste en que no sólo gira, como de costumbre, el inducido, sino también el estator, con lo que la velocidad relativa entre ambos se duplica prácticamente. De esta forma se obtiene, a igualdad de potencia, un motor mucho más ligero. El inducido ataca uno de los ejes del bogie y el estator el otro, ambos mediante engranajes del tipo habitual.

El otro tipo de bogie está destinado al material alimentado por corriente alterna. Hasta ahora se solía prever en estos casos un rectificador para poder utilizar motores de corriente continua con características más adecuadas para la tracción que los de alterna. Combinando un motor de corriente continua de poca potencia con uno de alterna de mayor potencia, el primero sirve al principio de ayuda durante el arranque, luego de convertidor de par y, finalmente, como motor suplementario. Contrariamente a la construcción normal, también en este caso son giratorios los estatores y están unidos entre sí por engranajes, mientras que los inducidos actúan cada uno sobre el eje adjunto del bogie.

BRASIL

La política ferroviaria del futuro



Las conclusiones se definían la política fe-

El Ministerio de Transportes y Obras Públicas ha aprobado las conclusiones a que ha llegado una comisión de estudios compuesta por los señores Hélice de Almeida, ex ministro de Transportes y Obras Públicas, como presidente; Herminio Armorrin, jr., presidente de la Red Ferroviaria Federal, y su jefe de gabinete, José de Sousa Batista, en cu-

roviaria a seguir en el futuro. Entre los 22 puntos del proyecto presentado destacan los siguientes:

Transformación de la Red Ferroviaria Federal en una verdadera empresa nacional de los transportes con autorización para explotar servicios públicos de carretera y todas las actividades anexas al transporte, con la finalidad de organizar un sistema nacional de orden nacional.

Preferencia del ferrocarril, siempre que el balance de transportes sea a su favor, sin eliminar por eso los transportes por carretera, sino integrándolos en una cadena única.

Simplificación de las tarifas.

Abandono de las líneas que a la larga resulten deficitarias.

Aseguran la continuidad en las inversiones para ayudar a la industria nacional ferroviaria.

Creación de una sociedad filial para explotar los servicios suburbanos de Río de Janeiro.

Con estas premisas se ha confeccionado un Plan de Desarrollo a completar hasta 1966, con un presupuesto de cruzeiros 12.306.000.000 (unos 423.710.000 pesetas), y que también comprende la construcción de nuevas líneas en diversos territorios faltos de posibilidades de evolución económica.

FINLANDIA



Los ferrocarriles finlandeses han establecido un Plan para electrificar durante los diez próximos años unos 1.000 kilómetros de líneas y sustituir la tracción vapor por la Diesel. Se empleará corriente alterna de 50 periodos y una tensión de 25 kv., y se necesitarán unas 150 locomotoras eléctricas, que serán suministradas por las dos em-

presas existentes que hasta ahora construían locomotoras de vapor. A pesar de que las líneas previstas para la electrificación no llegan al 20 por 100 del total, su tráfico alcanza el 50 por 100. Existen ya locomotoras Diesel eléctricas (serie Hr 13) dispuestas, desde un principio, para ser transformadas en su día como eléctricas con toma de corriente por la catenaria.

IRLANDIA

Lucha contra el déficit de los ferrocarriles



A pesar de que la meta anhelada de nivelar el balance hasta el 31 de marzo de 1964 no se ha alcanzado por los ferrocarriles irlandeses (C. I. R.), se han logrado avances notables. A pesar del cierre de 943 kilómetros de líneas y 208 estaciones, los ingresos aumentaron durante los cinco últimos años de 17 a 21 millones de libras. No obstante, por carretera se realiza actualmente el 76 por 100 del tráfico total, y este porcentaje aumentará más en el futuro, puesto que en amplios distritos el ferrocarril no tiene justificación en el aspecto económico. A partir del 1 de abril de 1963 quedó suprimida por entero la tracción a vapor, debido a la entrega de 73 locomotoras Diesel, con las que se puen-

sa ahorrar en combustible unas 150.000 libras anuales. Las líneas abandonadas han supuesto un ahorro de gastos de unas 700.000 libras por año y una reducción del parque de material móvil de 14.711 a 11.394 unidades.

YUGOSLAVIA



El Banco Mundial ha concedido a los ferrocarriles yugoslavos un crédito por valor de 35 millones de dólares para mejoras de su red. En primer lugar se financiará con dicho crédito el ensanchamiento de la línea de Sarajevo al puerto de Ploce, cuyos 195 kilómetros se construyeron en su día con un ancho de 760 mm. La línea será además electrificada y dotada con CTC. La terminación de los trabajos está prevista para fines de 1966.

RUSIA

Importancia del tráfico ferroviario en la Unión Soviética



El ministro de Ferrocarriles, Boris Beschev, asegura que el transporte de mercancías realizado por los ferrocarriles soviéticos supone el 45 por 100 del total realizado por carril en el mundo entero.

DINAMARCA

Trenes «relámpagos»



Los ferrocarriles del estado de Dinamarca (D. S. B.) han puesto recientemente en servicio un tren automotor Diesel construido en Alemania, similar a los TEE, con el que han iniciado en su explotación una nueva época. Llamados «tren relámpago», se componen de dos mitades iguales. Cada una tiene en el extremo un coche motor de 1.200 CV de potencia con transmisión hidráulica y mando múltiple. La cabina de conducción se halla en el coche adyacente y es sobreelevada. La primera mitad del tren lleva además un coche de primera con departamentos separados y un coche cocina. En la segunda mitad, este último se sustituye por un coche de departamento único corrido. La disposición de las cabinas, independiente del coche motor en cabeza y en cola, se debe a que la composición ha de ser dividida en camino varias veces a causa de los «ferry boats», que los transportan de una isla a otra, y por seguir finalmente cada mitad una ruta diferente. Con dicha disposición se logra mejor visibilidad en marcha atrás de cada semitren. La longitud total de las ocho unidades que forman el tren completo es de 150,5 metros, y en total se ofrecen 72 asientos de primera, 165 de segunda, más 24 de reserva. Todos los coches están climatizados. Los departamentos de servicio se comunican entre sí por altavoces y teléfonos.