



Llegada del tren inaugural a la estación de Gerona

LA LINEA DE BARCELONA A LA FRONTERA, TOTALMENTE ELECTRIFICADA

INAUGURACION DEL TRAYECTO GERONA-CERBERE, DE 69 KILOMETROS DE LONGITUD

VIAJARON en el tren de la inauguración el ministro de Obras Públicas, señor Vigón; el director general de Transportes Terrestres, señor Lorenzo; el secretario técnico del Ministerio, señor Carral; el vicepresidente del Consejo de Administración de la Renfe, señor García Lomas; el consejero delegado, señor Moreno, el consejero señor Puig-Batet; el comisario de Relaciones Públicas, señor Coca de la Piñera; el subdirector, señor Escario; el director de la 5.ª Zona, señor Vila; el gobernador civil, señor Hellín; el gobernador militar, duque de la Victoria; el presidente de la Diputación, señor de Llobet; el alcalde de la ciudad, señor Ordis; el embajador, señor Mateu, y otras personalidades, así como el inspector principal de Explotación, señor Puigdevall, e ingenieros de la Red.

La bendición del trayecto fue oficiada por el vicario general de la diócesis, doctor Taberner.

En la estación francesa recibieron a las autoridades españolas, el presidente del Pirineo oriental, M. Dubois; el director de la Región Mediterránea de los ferrocarriles franceses, M. Marthelot, y otros altos jefes. Fue servido un refrigerio, durante el cual, M. Marthelot mostró su complacencia por la importancia del creciente desarrollo español y por la buena amistad materializada, en síntesis, en este acontecimiento. El señor Vigón, después de agradecer las palabras de M. Marthelot, dijo que nuestros ferrocarriles estaban a punto de conseguir una situación completamente satisfactoria. Añadió que, al atravesar el túnel que separa las dos estaciones fronterizas, había sentido la impresión de estar cumpliendo un sim-

bolo de la voluntad de todos para que vayan desapareciendo las fronteras. Saludó a las autoridades francesas y brindó por la prosperidad de ambos países y por sus jefes de Estado.

ALGUNOS DATOS TECNICOS

La electrificación es a 3.000 voltios. Para la alimentación de la línea de contacto se han construido por la Renfe las subestaciones de Gerona, San Miguel y Llansá, que, a su vez, reciben energía trifásica de 45 KV., a través de un puesto de transformación de 132/45 KV., propiedad de la Renfe, en el que se dispone de dos transformadores de 10.000 KVA., y que está situado en la subestación receptora de Gerona, de la Empresa Nacional Hidroeléctrica del Ribagorzana.

Cada una de las tres subestaciones transforman la corriente alterna trifásica a 45 KV., en corriente continua a 3.300 voltios, para lo cual utiliza dos grupos rectificadores de vapor de mercurio, de fabricación nacional, de 2.000 KW. de potencia nominal, y que pueden soportar sobrecargas del 50 por 100 durante dos horas y del 200 por 100 durante cinco minutos.

La catenaria instalada en esta línea es del tipo adoptado en las demás secciones electrificadas a 3.000 V., y está constituida por dos hilos de contacto de cobre de 10/ mm. cuadrados de sección cada uno, suspendidos de un cable sustentador, también de cobre de 153 mm. cuadrados de sección.

LOCOMOTORAS

Los trenes de viajeros y mercancías se remolcarán con locomotoras serie 7.600 y 8.600, tipo CO-CO, de fabricación nacional, cuya potencia, en llantas, es de 3.000 CV., en régimen continuo, y cuyo peso, todo el adherente, es de 120 Tm. Cada locomotora posee 6 motores de tracción, que accionan los ejes correspondientes mediante acoplamientos elásticos, tipo ALSTHOM. Estos motores, fijados en los bastidores de los bogies, pueden acoplarse eléctricamente en serie, serie-paralelo y paralelo, lo que unido a los diversos grados de «shuntado» que poseen, permite que el régimen de marcha sea en todo momento el más adecuado a las características del tren que se remolque.

Las locomotoras disponen de freno de aire comprimido y de equipo correspondiente para asegurar el frenado por vacío de tren remolcado, pudiendo actuar ambos sistemas de freno conjunta o independientemente. También están provistas de equipos para frenado por recuperación de energía.

AUTOMOTORES

El servicio de trenes tranvías se asegurará con las unidades de construcción nacional de que ya dispone y que mediante el dispositivo de acoplamiento automático, tipo SHARFENBERG, permite la formación de trenes de varias unidades, según las exigencias del servicio. Cada coche motor, de 1.200 CV. de potencia en régimen continuo, posee cuatro motores de tracción totalmente suspendidos y que accionan los ejes motores mediante un dispositivo de transmisión tipo SECHERON. Estas unidades están provistas de frenado reostático y de freno de aire comprimido, y pueden alcanzar velocidades de 110 km/h.

IMPORTANCIA DE ESTA ELECTRIFICACION

La terminación, en un futuro próximo, de los trabajos en curso de ejecución para la instalación de doble vía y modernización de las instalaciones de señalización y comunicaciones, permitirá atender, en el futuro, el creciente tráfico de viajeros y mercancías. Supone, pues, un notable incremento de la expansión industrial, comercial y turística de nuestro país.



El ministro de Obras Públicas, excelentísimo señor Vigón, presencia atento el acto de la bendición