

Los grandes tráficos de Renfe

EL TRANSPORTE DE REMOLACHA



Faenas de carga de remolacha

HASTA principios del siglo XIX, el azúcar se obtenía exclusivamente a partir de la caña; planta originaria del sur de Asia e Indonesia, que los árabes aclimataron en el litoral mediterráneo de España y los españoles llevaron después a las Indias. Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, las Antillas, el Brasil y las Indias holandesas disfrutaron de un verdadero monopolio mundial del azúcar, que se quebró a principios del XIX. El bloqueo continental ordenado por Napoleón para arruinar a Inglaterra, originó una gran escasez de azúcar en Europa. Los franceses iniciaron su producción a partir de la remolacha, perfeccionando los métodos que, ideados por los alemanes, habían fracasado anteriormente por resultar a un precio mayor que la de caña.

La primera instalación para obtener azúcar de la remolacha en España se montó en Granada en 1884. El cultivo y la industria azucarera en nuestro país adquirió un impulso decisivo después de la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Unos fuertes derechos arancelarios facilitaron la expansión de esta industria, que en 1903 contaba ya con 52 fábricas azucareras.

ZONAS DE PRODUCCION.—El consumo de azúcar crece con el aumento del nivel de vida, lo que, a su vez, ha determinado el incremento de la superficie dedicada al cultivo de la remolacha. Las zonas remolacheras más importantes son el valle del Ebro, la cuenca del Duero y Andalucía.

En el valle del Ebro destaca la provincia de Zaragoza, que, con los regadíos del Jalón, Jiloca, Gállego y del propio Ebro y canal Imperial, es la primera provincia productora de España.

Los cultivos más intensos de la cuenca del Duero corresponden a la provincia de León, que se extienden a lo largo de los ríos Orbigo, Esla y Cea. Siguen en intensidad decreciente los regadíos de Valladolid y Palencia (zona del Pisuerga), Burgos, Zamora y Salamanca.

En Andalucía, las vegas del Genil y las hoyas de Guadix y Baza obtienen los rendimientos más elevados de remolacha azucarera de España. En el valle del Guadalquivir, Sevilla es la provincia más importante. Este

cultivo también se extiende por Córdoba, Málaga (Antequera y valle del Guadalhorce), y en Cádiz por los regadíos del bajo Guadalete.

El resto de la producción remolachera se reparte por Asturias, Alava, Lérida y Castilla la Nueva, en la vega de Aranjuez y en los regadíos del Jarama y el Tajuña.

TRAFICOS CORTOS.—El transporte de remolacha es uno de los más tradicionales en el ferrocarril, aunque sus tráficos son cortos y variables, ya que dependen de las fluctuaciones de la cosecha. La distribución de las azucareras, situadas en las zonas de producción, hacen que la mayoría de los recorridos no rebasen los 100 kilómetros. Los cargues se realizan en vagones X, de bordes máximos de 20 toneladas.

La distribución de vagones suele hacerse asignando a las azucareras un determinado número, que se rotulan para utilizarlos en trenes especiales en sistema de lanzadera durante el desarrollo de la campaña. Así, por ejemplo, la de Los Rosales tiene asignados 220 vagones.

En otras ocasiones, cuando los cargues no son tan importantes y no permiten hacer trenes completos suelen aprovecharse los vagones vacíos de retorno, como en el caso de los que llevan carbón de Asturias a Cataluña, que al regreso recogen remolacha en la zona de Zaragoza.

Por último, algunas fábricas tienen su propio material particular.

ESTACIONES.—En los últimos años, los cargues han oscilado alrededor del millón cien mil toneladas, como puede apreciarse en el siguiente cuadro:

| | | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|---------------|
| 1961 | ... | ... | ... | ... | 1.263.300 Tn. |
| 1962 | ... | ... | ... | ... | 1.349.000 » |
| 1963 | ... | ... | ... | ... | 971.600 » |
| 1964 | ... | ... | ... | ... | 1.293.500 » |
| 1965 | ... | ... | ... | ... | 1.057.000 » |

En cuanto a los del año 1966 fueron de 61.454 vagones y 1.212.309 toneladas.

Un tren completo en la estación de Jédula (Cádiz).



El gran número de azucareras hace que sean también muy numerosas las estaciones de descarga, que, repartidas por las siete Zonas de la Red, son las siguientes:

- 1.ª Zona.—Salamanca, Peñafiel, La Bañeza, Aranda de Duero, Venta de Baños, Monzón de Campos, Valladolid, Toro y Benavente.
- 2.ª Zona.—Epila, Terrer, Aranjuez, Ciempozuelos y Torrejón.
- 3.ª Zona.—Antequera, Villarrubia de Córdoba, La Rinconada, Los Rosales, Benalúa de Guadix, Sierra Elvira y San Isidro.
- 4.ª Zona.—Jiloca, Santa Eulalia y Caniles.
- 5.ª Zona.—Zaragoza, Casetas, Puebla de Híjar, Monzón y río Cinca.
- 6.ª Zona.—Alagón, Luceni, Tudela, Pamplona, Marcilla, Vitoria, Miranda de Ebro, Calahorra, Alfaro y Burgos.
- 7.ª Zona.—León y Veguellina.

UN DÍA CUALQUIERA.—La campaña de la región andaluza es la más temprana e importante de España. Se inicia en junio y concluye en septiembre, fecha que señala el comienzo de la recolección en otras zonas. que se prolonga hasta febrero en las más tardías.

Veamos ahora como transcurre una jornada en la importante zona de producción de Sevilla.

La remolacha se carga en Las Alcantarillas, Las Cabezas, Lebrija, El Cuervo y Jerez; estaciones de la línea de Sevilla a Cádiz, y en la de Jédula, situada en la de Jerez a Arcos, que sólo se abre al tráfico durante la campaña. Los centros de recepción son las azucareras de La Rinconada y Los Rosales, en Sevilla, y Villarrubia de Córdoba. Los recorridos entre origen y destino oscilan de 56 a 223 kilómetros, en tanto que las toneladas por composición van de las 1.400 a las 1.700 toneladas. Como diariamente circulan cuatro o cinco trenes, desde el 15 de junio al 30 de agosto, puede calcularse en 75 millones de toneladas/kilómetro el volumen de transporte de la pasada campaña.

Durante todo el día, largos días del verano andaluz, se cargan uno tras otro hasta sesenta vagones, que forman cada una de las composiciones. La faena se hace a mano y resulta espectacular. Los camiones y tractores se alinean paralelamente a los vagones, y las cuadrillas lanzan por el aire y a buen ritmo el rojizo tubérculo. Como la carga de los vagones se efectúa durante el día, ya tenemos el primer requisito exigido al ferrocarril. El material vacío debe estar situado en las estaciones al amanecer, y quedar dispuestos por su carga a la puesta del sol.

Al anochecer, los trenes se encuentran listos para salir. Algunos van directamente desde Jerez de la Frontera a Los Rosales; otros, recogerán más vagones en las estaciones señaladas a lo largo de su ruta. Empieza entonces la complicada tarea de resolver el tráfico con las ocupaciones de vía, cruces de trenes y maniobras para enganchar el material dispuesto.

Hace pocos años, este transporte constituía para los puestos de mando una auténtica pesadilla. La tracción se efectuaba a vapor, y en la circulación intervenían numerosos agentes,

con la consiguiente falta de coordinación por carecer de visión de conjunto. Las paradas largas eran un serio problema, ya que la capacidad de agua y carbón en las locomotoras era limitada. Ello obligaba muchas veces a imponer retrasos a los trenes de viajeros.

EN EL C. T. C.—Para tener una visión completa del desarrollo actual del tráfico, nada mejor que situarse en el puesto de C. T. C., de Sevilla-San Bernardo. En la mesa se encuentra don Francisco Murillo, quien nos da toda clase de detalles.

Las locomotoras Diesel de 2.100 CV han resuelto muchísimos problemas no sólo por no requerir aguadas, con las consiguientes maniobras, sino por su regularidad de marcha. Hacen perfectamente los 50 kilómetros/hora, con carga de 1.800 toneladas. De todas formas, el trabajo al frente del C. T. C. requiere agilidad mental y buen cálculo. Veámoslo con un ejemplo práctico: son las diez de la noche. El Talgo que venía algo retrasado de Madrid ha salido de

Sevilla hace un momento con dirección a Cádiz. No tiene parada hasta Jerez de la Frontera, y de la habilidad de los cruces depende su llegada a la hora. Utrera tiene sólo una vía libre, por lo que un tren con material vacío hay que llevarlo hasta Las Cabezas, pues en Las Alcantarillas se efectuará el cruce del Expreso 203 con el Talgo, y sólo se dispone de dos vías teledemandadas.

Este es el único inconveniente del C. T. C. Para las necesidades actuales se precisaría el aumento de dos a tres vías en todas las estaciones, y hasta de cinco en Utrera y Jerez de la Frontera. Es de esperar que con el Plan de Modernización se consiga esta mejora.

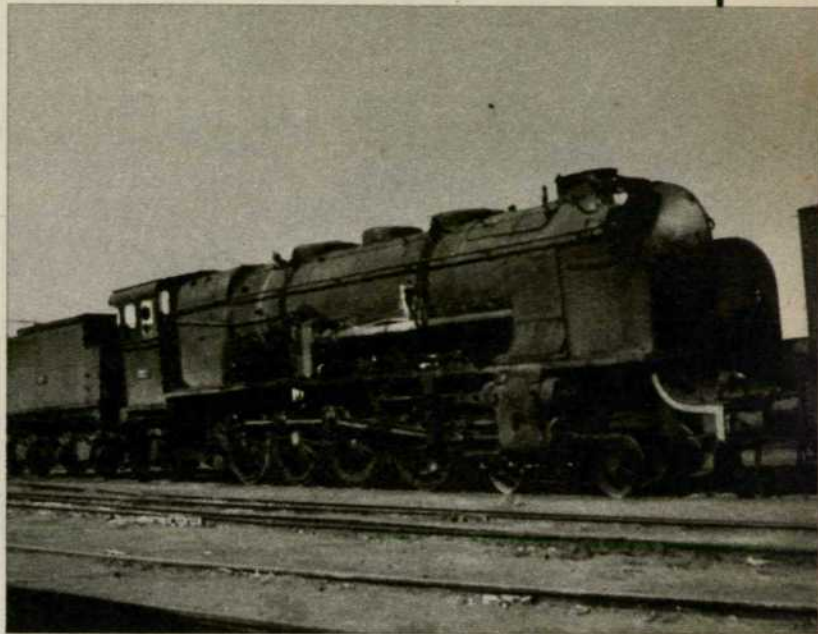
EN LA AZUCARERA.—Una vez que han circulado los trenes de viajeros, los remolacheros —como aquí se les conoce— se ponen en marcha. Entre las 6 y las 7 de la mañana pasarán por Sevilla camino del lugar de descarga en las azucareras. Dicha operación se hace a mano en las más antiguas y mediante chorros de agua a presión en las mecanizadas.

En la de La Rinconada, los vagones se colocan debajo de un tinglado, donde dos operarios manejan doce bocas de agua, que se dirigen mediante un volante con un sinfín acoplado en su eje. Al girar se dirige el chorro al sitio más conveniente. Normalmente, un vagón se descarga con ayuda de dos chorros. El agua utilizada en las operaciones de descarga procede de la evacuación industrial de la misma fábrica.

F. SERRANO y Miguel CANO

(Fotos Sanz y M. Cano.)

Histórica con creces



ESTAS dos imágenes de la misma locomotora de vapor que presentamos a nuestros lectores son históricas por partida doble: primero, porque la vejez es en sí misma historia y, segundo, porque fue una de las máquinas que condujeron el tren del actual jefe del Estado español durante la guerra 1936-1939, el llamado tren «Terminus», que hacía las veces de cuartel general ambulante.

Los presentes datos nos los ha facilitado don Juan Gangutia Puente, jefe de Servicio en el Departamento de Adquisiciones y Almacenes, así como la fotografía de la orgullosa «Pasamontañas» cuando estaba en pleno rendimiento. El señor Gangutia que, desde fogonero, ha recorrido toda la escala profesional, fue precisamente el maquinista que manejó los históricos mandos durante el periodo expresado. La «Pasamontañas» llevaba el número 241-4.608 (nueva serie 241-4.008) y, desde el 7 de julio de 1965, se encuentra en León a la espera del desguace. He aquí el epílogo. No obstante, a pesar del tiempo transcurrido, todavía conserva un brioso esqueleto. (Fotos Benavente.)

