LA "PALETIZACION" EN LOS TRANSPORTES

CONSECUENCIA de la intensificación que en el transporte terrestre de mercancías se viene desarrollando y del incremento que a su vez alcanza la exportación al extranjero de muchos de nuestros productos, principalmente los agrios y otros frutos, es la evolución constante que se está llevando a cabo en los sistemas que afectan a la acción del transporte.

A las varias innovaciones que en este orden se llevan realizadas, puede añadirse la relacionada con el sistema de carga y descarga de mercancías, mediante el empleo mecanizado de la paletización.

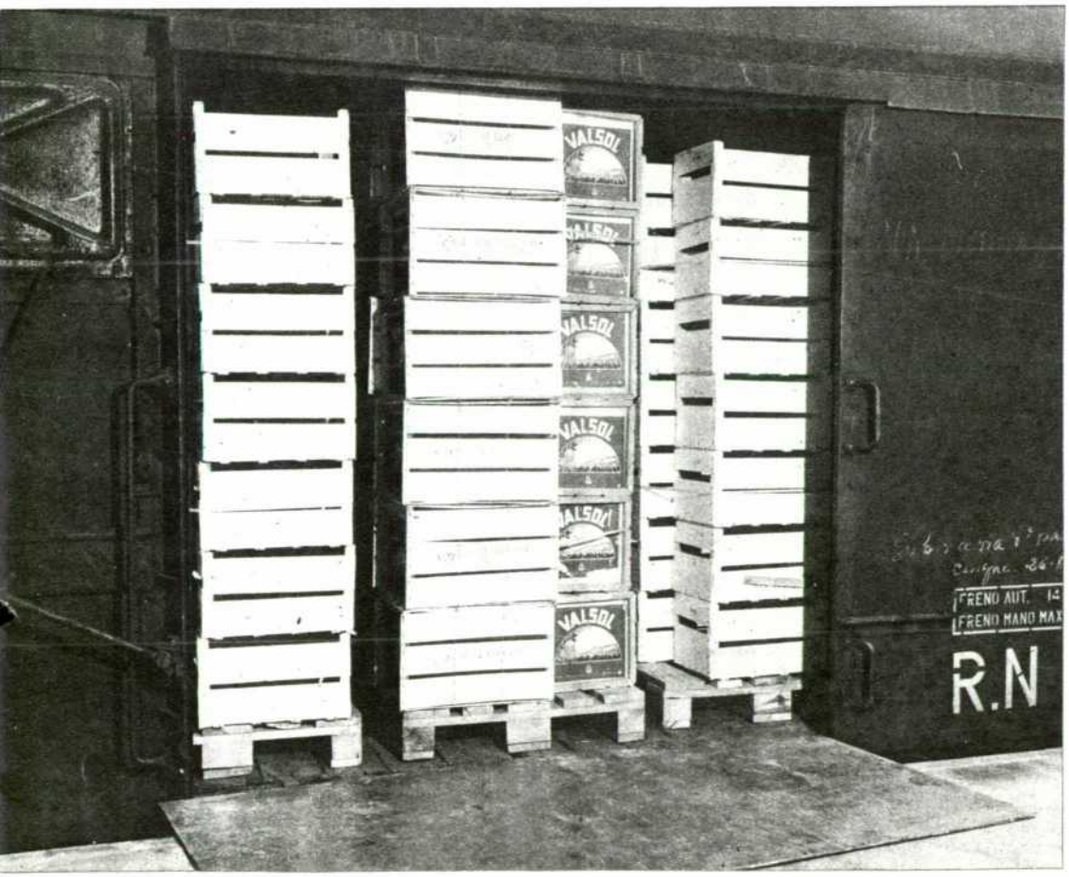
Esta nueva modalidad constituye un medio altamente práctico y beneficioso en su realización, puesto que facilita los trabajos en la carga, transbordos y descarga de los vagones en los puntos de destino, disminuyendo sensiblemente el personal que interviene en las tareas, como también los gastos de embalaje, que pueden ser considerablemente reducidos e, incluso, suprimidos.

El cargue paletizado se hace mediante el empleo de paletas de diferentes formas, tamaños y medidas. Se utilizan las más adecuadas y uniformes en relación a la mercancía a transportar y a las características y capacidad del vagón a fin de conseguir un mejor aprovechamiento de espacio, colocación y estiba. Ello permite formar, con el cargamento bien acondicionado, un bloque compacto que evita, durante la marcha, cualquier deslizamiento de la carga, susceptible de ocasionar averías. Los huecos que en ciertas cargas puedan quedar del ajuste de colocación, se rellenan con rollos de papel, cartón o material similar. En el transporte de agrios y frutos pueden utilizarse paletas para colocar cajas o bandejas de iguales medidas que, apiladas en fila y altura a la de la puerta del vagón en piso a igual nivel muelle-vagón, son llevadas por un operario en un carro «transpaleta» manual al interior del vehículo. Recientemente, el 19 de septiembre último, se realizaron pruebas de estos cargues en una de las estaciones expedidoras de naranja de la 4.ª Zona, en operaciones de muelle a un vagon cerrado de los denominados ORE (serie J. 400.000), de carga máxima 28.000 kilogramos (tipo 100), con franco éxito. Se comprobaron las ventajas del sistema y su prontitud en la acción. Esta rapidez es de sumo interés para transbordar, si se precisa, en pocos minutos la mercancía en frontera de vagón español a su homólogo francés, facilitando y activando la operación con gran rendimiento, más notable en los meses en que la exportación de agrios alcanza su mayor elevación. Se reduce con ello el número de vagones, de ejes no intercambiables, que se acumulan para su transbordo, más lento si se hace de forma tradicional. Conjuntamente, las administraciones de los ferrocarriles franceses y españoles —con la valiosa colaboración de TRANSFESA, que construye, por su parte, diferentes modelos de «palettes», entre ellos para cajas Mussy y «plateaux» alemanes y holandeses— tratan de coordinar los elementos que mejor se adapten al tipo de vagones adecuados que permitan el total y perfecto transbordo del contenido de cada vehículo al otro respectivo sin producirse fraccionamientos en la carga.

ENSAYOS ANTERIORES

La modalidad del cargue paletizado para el transporte de agrios al exterior ya fue ensayada hace tiempo —en abril del año 1959— en pruebas que, con muy buen resultado, se realizaron en las estaciones naranjeras de Villarreal, Castellón y Carcagente, si bien en aquella ocasión se hicieron con «palettes» en forma de caja, con un volumen de un metro cúbico, o en forma de bandeja, con una superficie aproximada de un metro cuadrado. Transportadas por un carro elevador, eran cargadas sobre un vagón cerrado ordinario; demostración que fue presenciada por un representante de la SNCF, autoridades del Ministerio de Co-

A la izquierda: carga de paletas en muelles. Arriba: entrada de paletas en vagón. Abajo: vagón completo con paletas.



mercio, del Sindicato de Frutos, técnicos del SOIVRE, jefatura de la RENFE y de la 4.ª Zona y exportadores de las respectivas comarcas.

Aquellas primeras pruebas marcaron, en principio, lo que podría llegar a ser un sistema de paletización amplio y perfecto, y que, ahora, transcurrida una década y ante el considerable y progresivo aumento de la exportación por una mayor producción anual de frutos, la modernización de los transportes, los beneficios que reporta y las facilidades que ofrece, obliga a su implantación como medio necesario y eficaz para la carga y descarga de mercancías. Este sistema se extenderá pronto a los acarreos locales, no solamente de estos productos, sino de otras mercaderías con la utilización de paletas-cajas y paletas-planas que la RENFE tiene en su servicio.

En estos tiempos de total evolución ha experimentado el ferrocarril profundas y modernas transformaciones que han modificado notable y beneficiosamente el tráfico ferroviario, siendo la paletización una más entre ellas.

Juan HERNANDO HERRERA

(Fotos Finezas.)