

MATERIAL DE VIAJEROS Y MERCANCIAS

Competencia en el transporte por ferrocarril y carretera. — Ordenación de criterios. — Evolución de la técnica ferroviaria. — Todo vehículo de nueva adquisición tendrá las características precisas para poder circular por vías de ancho internacional.



La evolución del transporte por ferrocarril, tanto de mercancías como de viajeros, está determinada en gran medida en todo el mundo por la competencia que en ambos dominios le presenta el transporte por carretera.

Es indudable que para pequeñas distancias, del orden de 300 kilómetros, y pequeñas cargas o cargas fraccionadas, esta competencia es claramente ventajosa para la carretera, especialmente en un país como es el nuestro, en el que predominan las rampas.

Este desequilibrio ha obligado en algunos países, como Alemania, a proteger al ferrocarril mediante limitaciones del transporte por carretera, el cual queda así vinculado prácticamente al ferrocarril al serle reducidas las distancias de transporte.

El resto de administraciones que no gozan de protección oficial tienen que compensar la ventaja de la carretera desarrollando al máximo sus facetas positivas, esto es, acaparando el tráfico de grandes cargas en grandes distancias, y simplificando y automatizando las operaciones de carga y descarga.

Siguiendo este criterio, la RENFE ha pasado de construir vagones cerrados de dos ejes, vagones bordes para el transporte de mercancías a granel y plataformas de dos ejes —la mayor parte de ellos con una carga máxima por vagón de veinte toneladas y una velocidad de 80 kilómetros por hora— a vagones cerrados con paredes deslizantes, que facilitan las operaciones de carga y descarga al dejar simultáneamente libres la mitad de cada costado; a vagones de techo corredizo, que permiten la carga y descarga con grúa de bobinas de chapa y cargas pesadas; a vagones tolva, de descarga automática para el transporte de minerales, cereales y carbón; a plataformas a bogies para el transporte de productos siderúrgicos etcétera.

Todos estos vagones admiten una carga de 56 toneladas y una velocidad de 120 kilómetros por hora, al estar dotados sus ejes de rodamientos a rodillos.

Por otra parte, se ha desarrollado con prometedor impulso el transporte en «containers», a cuyo efecto se han construido cuatrocientos de ellos, así como trescientos vagones plataforma especiales para su transporte.

En esta política de competencia con la carretera se proyecta adquirir vagones plataforma rebajada y vagones góndola de gran vano para el transporte de cargas de gran volumen.

VIAJEROS

Por lo que se refiere al tráfico de viajeros, además de la supresión de los coches de madera, se ha adoptado la política de acrecentar la velocidad de los trenes de día, lo que ha conducido a la adquisición de trenes automotores de gran velocidad: TER, electrotrenes, etcétera, y aumentar el confort en los de noche, adquiriendo nuevos coches litera.

Asimismo, y con gran repercusión, se ha iniciado el proyecto de enlaces ferroviarios, que permiten el acceso directo de los viajeros al centro de las poblaciones.

Como acciones futuras a realizar dentro de la evolución de la técnica ferroviaria es preciso destacar en primer lugar el cambio del sistema de freno de vacío a aire comprimido, lo que permitirá aumentar la velocidad de los trenes con un mayor grado de seguridad; en segundo lugar, la introducción del enganche automático, que facilitará las maniobras de acoplamiento, haciéndolas menos peligrosas para el personal que interviene en las mismas y permitirá la ampliación de la longitud de los trenes al admitir mayores esfuerzos en el arrastre.

Por último, es preciso mencionar dentro de las acciones futuras las medidas ya adoptadas, desde el punto de vista tanto del material



Puente sobre el Tajo, Aranjuez



Tren puro de mineral de hierro.
El Talgo.



EL PARQUE MATERIAL MOVIL EN 1942

En el inventario realizado el 1 de enero de 1942 se contabilizaron 4.115 coches de viajeros, 2.347 furgones y 74.494 vagones. Pero de dichos totales sólo estaban útiles 2.816 coches y 64.997 furgones y vagones. No obstante, la situación había mejorado notablemente desde el 1 de abril de 1939, en que el número de coches útiles era sólo de 1.740 y el de furgones y vagones de 41.700. El parque presentaba además el problema de su antigüedad. Por ejemplo, de los 8.089 vagones de una de las compañías que integraron la RENFE, 2.938 eran del siglo XIX y 499 del año 1870.

MATERIAL DE VIAJEROS Y MERCANCIAS



El Ter en la estación de Príncipe Pío.



Transportes de automóviles.

ferroviario como de instalaciones, para desarrollar el tráfico internacional de viajeros y mercancías.

Estas medidas pueden clasificarse, de forma general, en tres grupos:

— Desarrollo de los proyectos de ejes de ancho variable.

— Preparación del material para el cambio de ejes en frontera.

— Ampliación y nueva creación de instalaciones de cambio de ejes.

La primera de ellas ha rebasado ya la fase de proyecto para entrar de lleno en la etapa de ensayo, a cuyo fin se están montando los bancos de pruebas correspondientes, por lo que en un breve período de tiempo podrá disponerse de resultados prácticos e iniciar la explotación comercial del sistema.

Por lo que se refiere a la preparación del material, se ha dispuesto que todo vehículo de nueva adquisición tenga las características precisas para poder circular por vía de ancho internacional, previo el cambio de ejes en frontera, a cuyo fin se ha elegido un bogie que facilita dicho cambio, adoptándose asimismo, un nuevo tipo de eje que mejora el utilizado hasta ahora.

Con respecto al último grupo de medidas adoptadas, nos limitaremos a señalar que está en estudio avanzado el proyecto de ampliación de la estación de cambio de bogies de Hendaya, pasándola a Irún, así como la creación de una nueva estación de cambio de ejes en Port-Bou.