



CRONICAS

EXITO DEL TRANSPORTE COMBINADO



A partir del año 1975, la Red del Canadiense Pacífico se encargará de un importante transporte de papel de periódico destinado a Estados Unidos y, hasta ahora, asegurado exclusivamente por vía fluvial y marítima.

El ferrocarril canadiense encaminará a las imprentas de periódicos de Chicago, y sobre todo de Nueva York, más de 300.000 toneladas de papel por año, es decir, los dos tercios de la capacidad total de producción de la fábrica de Bahía Comeau, perteneciente a la Quebec North Shore Paper y establecida en la orilla del estuario del San Lorenzo. El resto de la producción (que se destina concretamente a Europa) continuará siendo transportado por vía marítima. El papel de periódico producido en Bahía

Comeau está normalmente presentado en bobinas de 2,30 metros de longitud y 1,15 metros de diámetro.

La nueva forma de transporte elegido constituirá una ilustración perfecta de las posibilidades del transporte combinado, poniendo a contribución, por una parte, un navío transportador de vagones en 210 millas marinas (390 kilómetros) que separa Bahía Comeau de Quebec; de otra parte, a partir de la capital provincial, las vías del Canadiense-Pacífico y sus prolongaciones a los Estados Unidos hacia Chicago (vía Montreal) o Nueva York.

Con capacidad para 6.060 toneladas y construido con una estructura reforzada capaz de resistir las heladas invernales del San Lorenzo, el transportador, de 117 metros de largo, podrá cargar 26 va-

gones de 50 pies (15,25 metros), conteniendo 1.820 toneladas de papel de periódico, y efectuará una media de algo más de tres rotaciones por semana.

Doscientos setenta vagones han sido encargados para asegurar este tráfico, y el conjunto de las inversiones que comprenden no sólo el material rodante y el navío transportador, sino también las pasarelas de embarque y de desembarque, así como las instalaciones de cargo, perfeccionadas en Bahía Comeau, se calcula en un poco más de 18 millones de dólares canadienses.

Es evidente que la red Canadiense-Pacífico y sus asociados (Incan Ships, filial del Canadiense-Pacífico, y Quebec y Ontario Transportation) no han montado esta operación sin sólidos estudios de precio de coste; a primera vista, el nuevo sistema de transporte es más complejo que el transporte completo por vía marítima, que es lo habitual ahora. Puede suponerse también que al paralizar el puerto de Nueva York durante numerosos meses, como lo han hecho a veces los cargadores, involuntariamente han favorecido la solución ferroviaria. Sea como sea, la red Canadiense-Pacífico se adjudica así un importante tráfico nuevo y espera, además, mejorar aún más el balance financiero, asegurando, al menos parcialmente, un flete de regreso para los vagones que vuelven a Bahía Comeau.

Los trabajos de construcción de dos terminales están en curso y durarán unos ocho meses. En cuanto al navío transportador, estará dispuesto en la primavera próxima.

GESTION CENTRALIZADA DEL CANADIENSE-PACIFICO

Se ha instalado en Montreal el puesto central de regulación de tráfico de la red del Canadiense-Pacífico. El centro, que funciona permanentemente, se encuentra enlazado por circuitos especiales a todos los puntos neurálgicos de la red, permite mejorar la utilización del material rodante y del parque de tracción. En su gran tablero magnético, que representa, de forma esquemática, la red de 2.650 kilómetros, en todo momento se controlan desde el puesto los movimientos de unos 300 trenes.

VUELVEN LAS LOCOMOTORAS ELECTRICAS

«Economía energética», la fuerza que está cambiando todos los principios de los negocios, ha obligado a los ferrocarriles norteamericanos a echar un nuevo vistazo a su electrificación. Los Estados Unidos, con una red ferroviaria de 207.000 millas, tienen actualmente menos del 1 por 100 de ella electrificada, mientras la Unión Soviética tiene el 25, Francia, otro tanto, Alemania Occidental, el 29; Italia, el 47; Holanda, el 57; Suecia, el 60, y Suiza, nada menos que el 99 por 100.

Fueron también consideraciones económicas, allá en la década de los 30, las que impulsaron a cambiar la electricidad por el aceite pesado como fuerza motriz de las locomotoras. Con el petróleo muy barato, no resultaba económico el tendido del «tercer rafí», como aquí se denomina al cable conductor de la electricidad. Sólo su instalación costaba ya un pico. Añádanse el mantenimiento y las reparaciones y se convertirá en prohibitivo. Pero hoy, con el precio del petróleo triplicado, hay que hacer nuevos cálculos, pues los viejos no sirven. Y un grupo de técnicos ha realizado un estudio por cuenta del Gobierno USA para re-

plantear el entero esquema de la fuerza motriz más conveniente de los ferrocarriles. El estudio que acaban de hacer público recomienda que se autorice al Departamento Federal de Transportes, el invertir dinero en la ayuda a las compañías de ferrocarriles, a fin de que éstas electrifiquen, por lo menos, veinte mil millas de vía, que vienen a ser el 50 por 100 de la parte de la red nacional más recorrida. El costo de la operación se estima en unos 2.000 millones de dólares.

El Departamento de Transportes no se ha hecho esperar en la respuesta, y anuncia que ha encargado ya a sus ingenieros un proyecto de electrificación del



trayecto New Haven-Boston, en el corredor del Noreste. Es precisamente en este corredor, que se extiende desde Washington a Nueva Inglaterra, donde existe lo poco que los Estados Unidos tienen en vía electrificada.

El renacimiento del tren eléctrico puede coincidir muy bien con el renacimiento de las minas de carbón. Ambos, en cierto sentido, decayeron juntos, ya que, al menos en este país, a diferencia de otros donde la electricidad se obtiene principalmente de saltos de agua, la principal fuente de energía eléctrica la constituyen las centrales térmicas alimentadas por carbón. En su época cumbre, la entera red nacional de ferrocarriles americanos consumía 120 millones de toneladas de carbón al año. Pero la aparición del petróleo barato y del motor Diesel, significó un rudo golpe para la electrificación, del que no se ha recuperado hasta ahora.

Todo indica, sin embargo, que va a recobrarse ampliamente. El objetivo puesto por el Presidente Nixon a la nación de ser autosuficiente en energía en 1980, obliga a dirigir la mirada hacia el carbón, del que los Estados Unidos tienen las mayores reservas del mundo. Y con él, pensar en el tren eléctrico. ■ **JOSE M. CARRASCAL.**

M. Z. O. V.

Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo-Empresa Constructora

Ejecuta para RENFE diversas obras, entre las que figuran:

- Reparación y consolidación de túneles y obras de fábrica.
- Reparación y consolidación de infraestructura.
- Renovación, rehabilitación y conservación de vía.
- Reparación y ampliación de estaciones, modificación de rasantes, etc., etc.