

RENFE MODERNIZA EL MATERIAL REMOLCADO

CIENTO CINCUENTA VAGONES-TOLVA ESPECIALES PARA TRANSPORTAR CARBÓN

- *Han comenzado a funcionar en Tarragona para cubrir un tráfico de 900.000 toneladas anuales de este mineral, entre dicho puerto y Andorra-Escatrón.*

La necesidad de adecuar los medios de RENFE al incremento del transporte de productos energéticos, por ejemplo, el carbón, ha hecho necesaria la construcción de 150 nuevos vagones-tolva especiales para el acarreo de carbón, de descarga central, automática y manual. Los nuevos vagones-tolva han sido construidos durante 1979 por ATEINSA, serie y número RENFE T. T. fhvc 210.001 al 030 y fvc 210.031 al 150.

Sus características principales se pueden resumir en lo siguiente:

Volumen: 70 m³.

Tara: 27 Tm.

Carga: 53 Tm.

Carga por eje: 20 Tm.

Dimensiones boca descarga: 1,700 x 2,300 m.

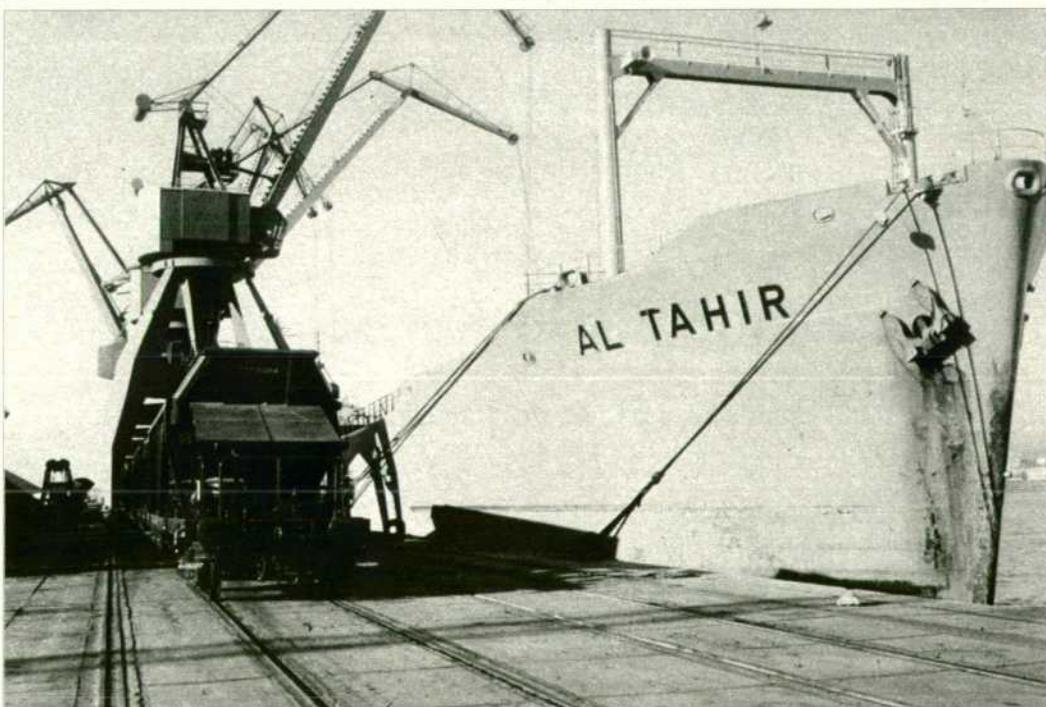
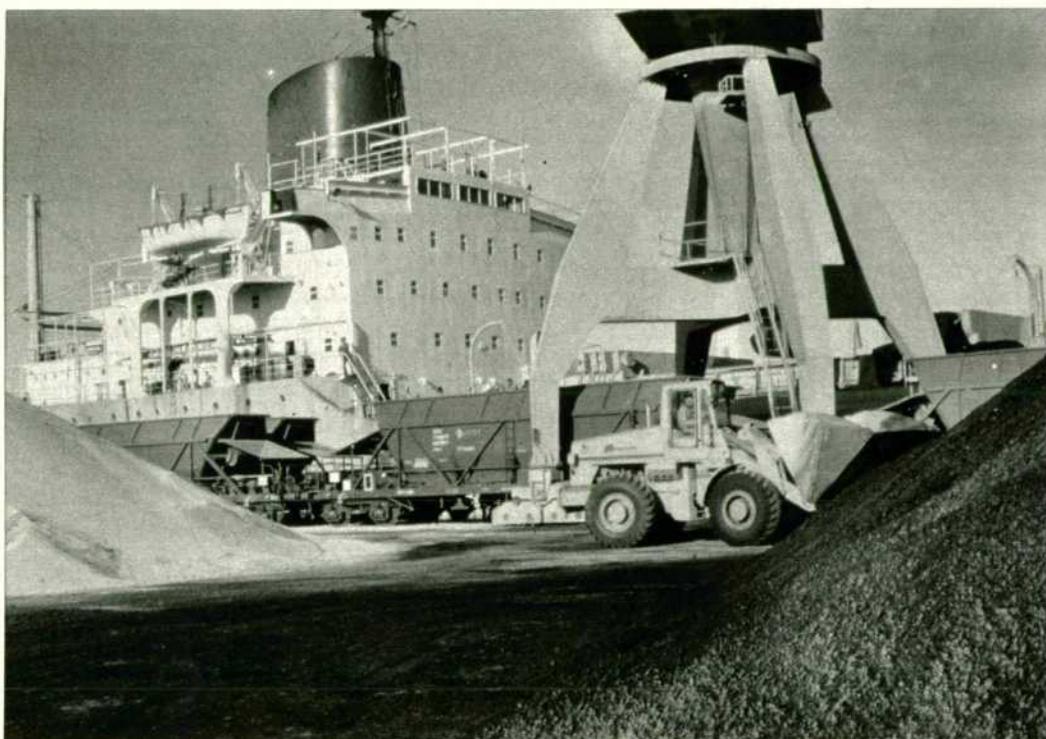
Dimensiones boca de carga: 11,565 x 1,750 m.

Número bocas descarga: 4.

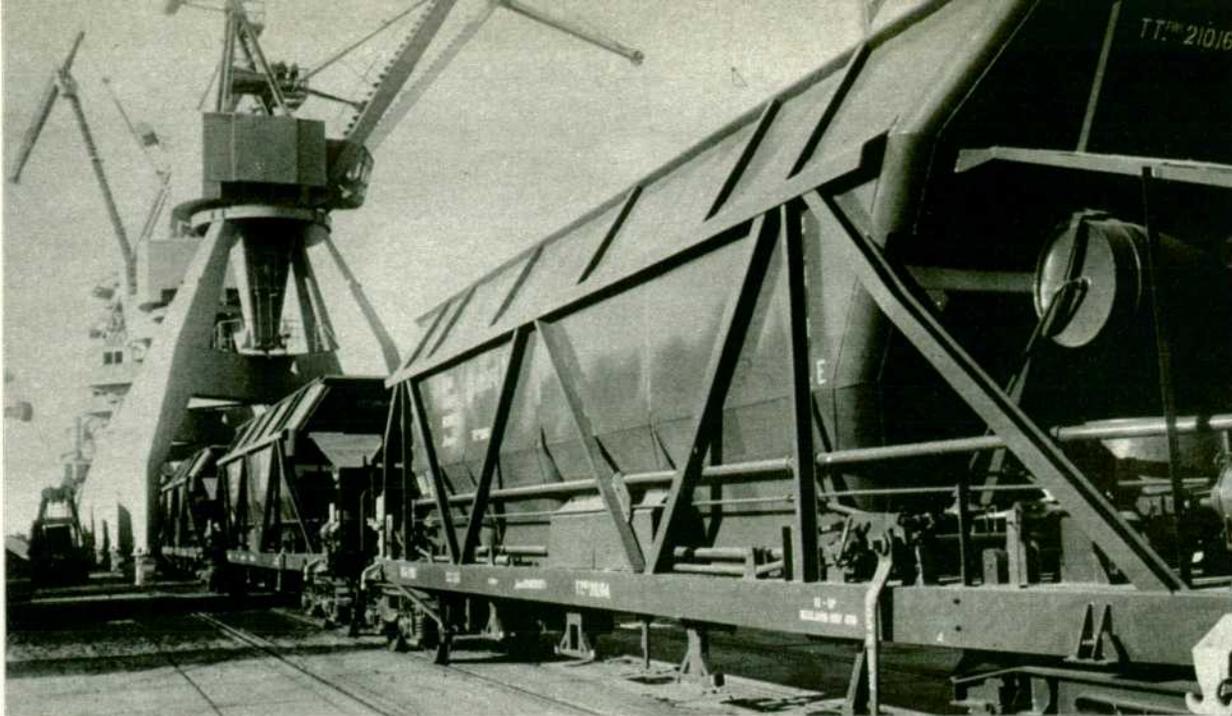
Velocidad tipo: 100 km.

Estos nuevos vagones-tolva han entrado ya en funcionamiento con motivo del acuerdo suscrito entre RENFE y ENDESA para el transporte por ferrocarril de 900.000 Tm. de carbón entre Tarragona y la central térmica "Teruel", de ENDESA, situada en Andorra-Escatrón (Teruel). El acuerdo señala que, durante el primer semestre del año, RENFE transportará 500.000 Tm. de carbón, quedando en previsión, para lo que reste del año, el transporte de 400.000 Tm. más.

La importancia de esta operación ha obligado a llevar a cabo un programa, en el que han participado ENDESA, MAFUSA, Junta de Obras del Puerto de Tarragona y RENFE, a fin de organizar y coordinar dicho transporte. En líneas generales, se ha previsto que el carbón llegue al puerto de Tarragona en barcos de 38.000 a 40.000 Tm., concretamente al muelle "Aragón", que cuenta con vías de RENFE. Cinco grúas fijas del puerto se encargan de los trabajos de descarga del mineral que queda amontonado en las playas del citado muelle. RENFE sitúa diez vagones-tolva entre el barco y la carga



En el puerto de Tarragona es desembarcado el carbón, de importación fundamentalmente, para su posterior transporte ferroviario.



En cada operación de carga-descarga, RENFE emplea diez tolvas entre el barco y la pila del carbón.

de carbón. Dos tractores de pala mecánica se encargan de recoger el carbón e introducirlo en los vagones. Esta operación se realiza con gran rapidez, ya que los tractores pueden cargar una tonelada de una sola vez. En cinco minutos queda el vagón-tolva totalmente cargado. Aproximadamente, en una hora y media está cargado un tren com-

puesto de 20 vagones-tolva con una carga de 1.060 Tm. Una vez cumplimentadas estas operaciones, el convoy es trasladado a la estación Término de Tarragona, e inmediatamente un nuevo lote de 10 vagones-tolva es llevado al muelle para repetir la operación. RENFE dispone en Tarragona de 120 vagones-tolva. Estas operaciones de

carga y descarga se realizan de 8 a 14 horas, excepto los días festivos, completando diariamente un total de cinco trenes, lo que supone una carga total de 5.300 Tm.

TRAYECTO MODERNIZADO

La segunda parte del programa atañe al transporte del carbón desde la estación Tér-



Los nuevos vagones-tolva carboneros, con capacidad unitaria de carga de 53 toneladas.

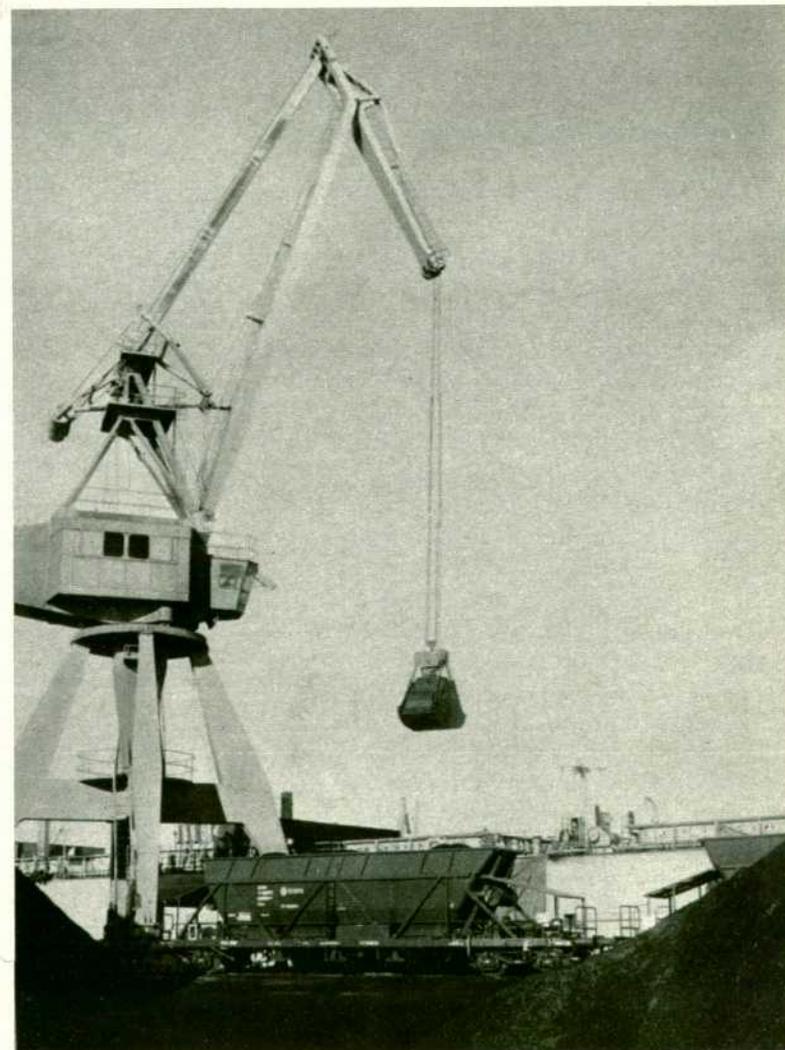
PARTICULAR COMPRA TRENES ELECTRICOS O DE VAPOR

MAQUINAS Y VAGONES VIA ANCHA
"0", 32 mm., y "1", 45 mm.
MARKLIN, JOSFEL, BING,
MANAMO, LIONEL

JUGUETES ANTIGUOS

de metal, alemanes y nacionales (coches,
aviones, barcos, etc.; plástico, no.

Escribir a señorita Charo:
General Mola, 207-3. Madrid-2.
O telefonar todos los días, hasta finales
de febrero, al 250 28 87.
Me desplazo a provincias.



Cinco grúas fijas, emplazadas en el muelle "Aragón", del puerto tarragonense, se ocupan del desembarque de mineral.



idos por ATEINSA, tienen una capacidad

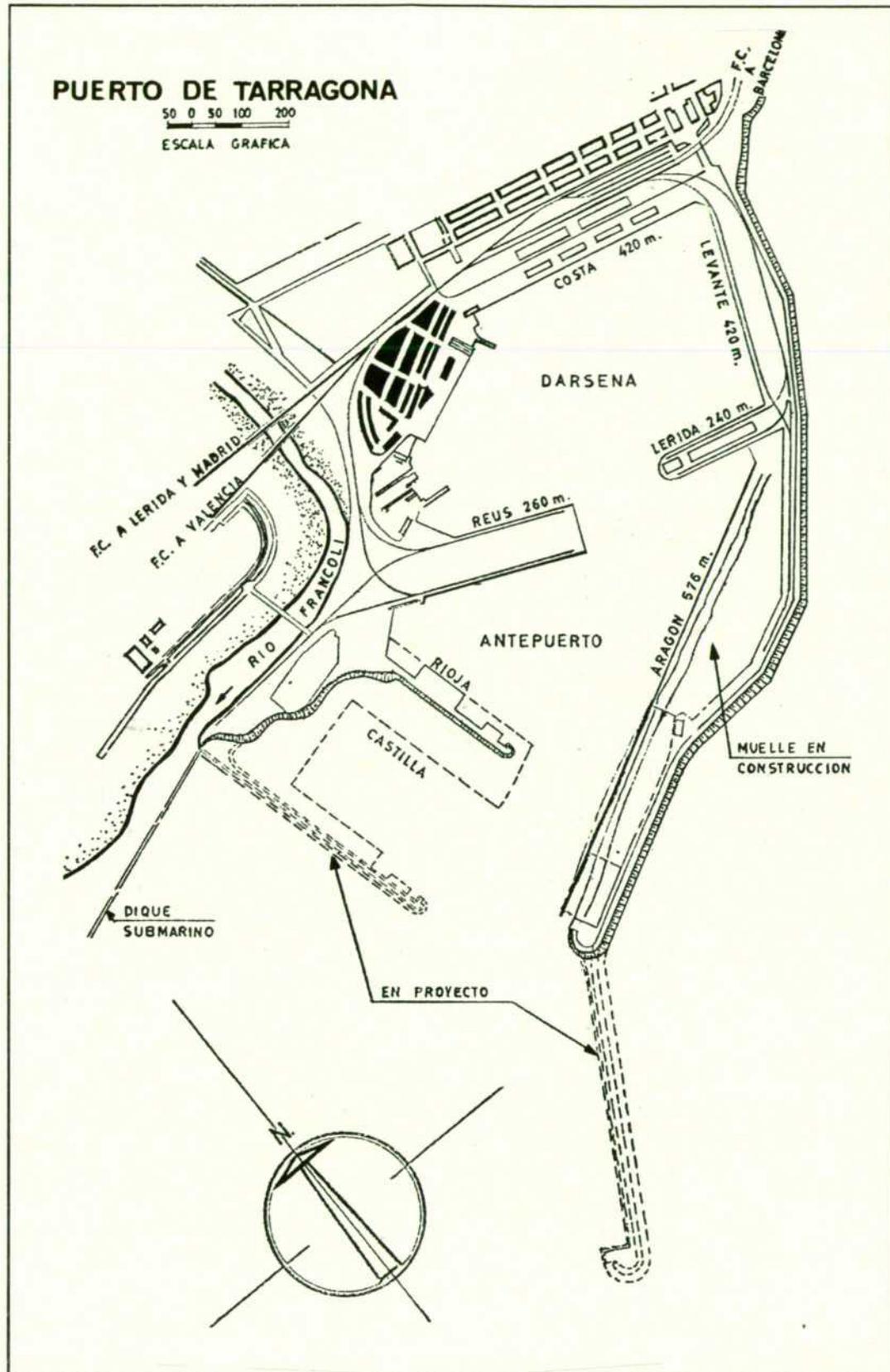
mino tarraconense hasta la central térmica de Andorra-Escatrón. Se ha dispuesto la salida del primer tren a las 10.20 horas y la del último —de los cinco diarios— a las 5.00 horas, todos ellos con tracción eléctrica (locomotoras 7600), desde Tarragona hasta Mora de Ebro, en donde se produce el cambio a tracción Diesel, siendo entonces arrastrados por locomotoras del tipo 333 hasta la estación de Samper de Calanda, donde comienza el trayecto del ferrocarril minero.

Dadas las características e importancia de este transporte, RENFE y ENDESA han acordado que los vagones-tolva circulen por el trayecto privado de la empresa, que dispone de rampas de 15 mm. Para la realización de este transporte se ha revisado el trayecto, aplicando a éste todas las medidas de seguridad necesarias.

Así, las composiciones de veinte tolvas son divididas en dos, con diez vagones-tolva cada una, arrastradas por una locomotora Diesel que funciona como lanzadera entre Samper de Calanda y Andorra, transportando, desde la primera estación, las tolvas cargadas y regresando a esta estación con tolvas vacías para que, devueltas a Tarragona, inicien un nuevo ciclo del transporte.

El Plan Energético Nacional 1978-87 dice que, dentro del sector transportes, los principales esfuerzos para ahorrar energía se concretarán en la racionalización del sector, promoción de la disminución de los consumos específicos y propiciamiento de la utilización de los tráficos de ferrocarril y de cabotaje para las mercancías que son adecuadas a estas modalidades.

También prevé dicho Plan un "programa urgente de RENFE para mejorar el servicio y la competitividad de los ferrocarriles, con el apoyo de la adecuación del precio del gasoil para carretera, mediante el desarrollo



y modernización de la Red y del equipamiento".

Pero a esa función de "ahorrador energético" que tiene el ferrocarril, se añade el papel de medio transportista de productos energéticos, y de manera especial del carbón. En este campo, RENFE es la primera empresa transportadora de España (en general lo es de toda clase de minerales). Con ello contribuye en una medida muy estimable al abastecimiento de las fuentes de energía en nuestro país.

La puesta en funcionamiento de estos nuevos vagones facilita y mejora el transporte de un mineral como el carbón que, si bien durante las últimas décadas ha visto disminuir su demanda, no hay que dudar que, ante la crisis energética actual, va a jugar un importante papel.

El transporte de carbón entre Tarragona y Andorra en vagones-tolva diseñados especialmente para este tráfico es buena muestra de ello, y a buen seguro que no será la única. ■