

Durante 1982 se cargaron 318.528 toneladas en trenes de la Red MAS DE TRECE MIL VAGONES DESTINA RENFE AL TRANSPORTE DE MADERAS

EL tren está a punto de llegar a la estación de destino. El viajero se levanta para ordenar su equipaje. Guarda el periódico, las revistas y sus papeles de trabajo. Su pensamiento vuelve atrás. Al comenzar su viaje, cuando había decidido contemplar un rato el paisaje, su tren se ha cruzado con otro en el que iban vagones cargados con madera. Luego, en su viaje, también recuerda que el ferrocarril ha atravesado pinares. De otros viajes también recuerda los encinares y otros bosques formados por árboles que desconoce. Enlaza sus pensamientos: madera, periódicos, papeles de trabajo. Un suave golpe le indica que el tren ha llegado a su estación; sus pensamientos se aceleran y le llegan visiones de otros viajes: eucaliptos de Huelva, encinas de Salamanca, pinares de Valsaín, hayedos navarros, pinos negros de los Pirineos catalanes y recuerda:

*Al olmo viejo, hundido por
|el rayo
y en su mitad podrido
|con las lluvias de abril y el
sol de mayo
algunas hojas verdes le
|han salido.*

PRODUCCION Y CONSUMO EN ESPAÑA

Brasil es el primer país del mundo en producción de madera. En Europa, la Unión Soviética ocupa la primera plaza, segunda de Finlandia y Suecia. En Francia, la cuarta parte del país está dedicada a los árboles.

España tiene una extensión de 50,5 millones de hectáreas, de las cuales corresponden: a superficie forestal arbolada, 11,8 millones de hectáreas; 13,8, a superficie forestal desarbolada; como superficie de cultivo se ocu-



● *La producción forestal española osciló, a lo largo del último quinquenio, en torno a los once millones de metros cúbicos.*

● *Galicia, cuenca del Duero, Asturias, País Vasco, Huelva y Extremadura, principales zonas productoras.*

pan 22,6, y los restantes 2,3 millones de hectáreas son superficie improductiva.

La producción española de madera ha oscilado en los últimos cinco años alrededor de los 11 millones de metros cúbicos, a los que hay que añadir otros 1,2 millones de metros cúbicos de leña.

Las principales zonas productoras son Galicia, la cuenca del Duero, Asturias, el País Vasco, Huelva y Extremadura.

La madera producida en España en 1980 y la importada ha servido principalmente para fabricar los siguientes productos: madera aserrada, 2,2 millones de metros cúbicos; traviesas y chapas, 0,1 millones de metros cúbicos; tableros, 2,4 millones de metros cúbicos; pastas de papel y cartón, 5,8 millones de metros cúbicos.

La producción se dirige, por tanto, hacia aserraderos y fábricas (de tableros o de

pasta de papel y papel), donde se efectúa una primera transformación y, por tanto, se produce un primer valor añadido.

Cara al transporte por ferrocarril de la madera en rollo (troncos simplemente aserrados), hay que indicar que los principales centros de destino sólo pueden ser las fábricas de tableros y las de pasta de papel y papel, puesto que los aserraderos suelen estar a pie de monte y aunque se puede realizar transporte de la madera ya aserrada la propia dispersión del consumo hace muy difícil su transporte por ferrocarril.

La madera es una mercancía en la que los costes de transporte inciden de manera muy importante en los costes finales de los productos que se derivan de ella y, por tanto, en los precios de venta de estos productos.

No tiene, pues, nada de particular el hecho de que

muchas fábricas de tableros o de pasta de papel y papel estén situadas en las zonas de producción.

Así, en Galicia se concentran varias fábricas de tableros, además de una muy importante de pasta de papel, y en el País Vasco se concentran también varias fábricas de pasta de papel.

Sin embargo, la madera cercana a las fábricas se acaba y éstas deben ir en busca de otras fuentes de aprovisionamiento que lógicamente están más alejadas.

A la vez, la creciente actividad de las empresas hace que no sólo se dediquen a transformar la madera, sino también a producirla con objeto de garantizar sus suministros de materia prima que, claro está, se busca al menor coste posible, incluyendo el transporte.

Surgen así importantes cantidades de madera que hay que transportar incluso a largas distancias y la madera, que anteriormente no era una mercancía tradicional del ferrocarril, empieza a serlo.

SU TRANSPORTE EN RENFE

En 1982, RENFE transportó 318.528 toneladas de madera con una distancia media de 947 kilómetros (la más alta de la Red), lo que dio lugar a 301,7 millones de toneladas por kilómetro.

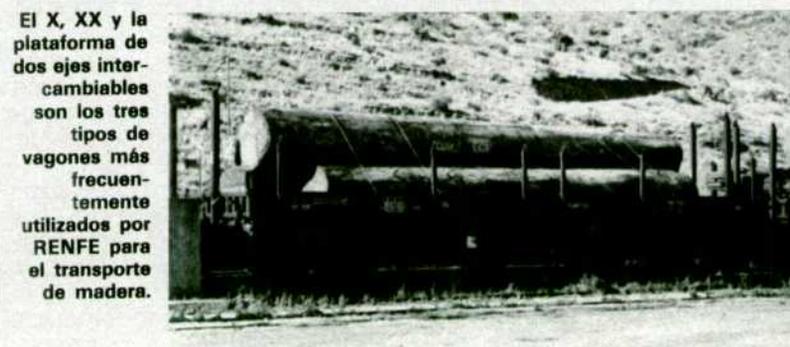
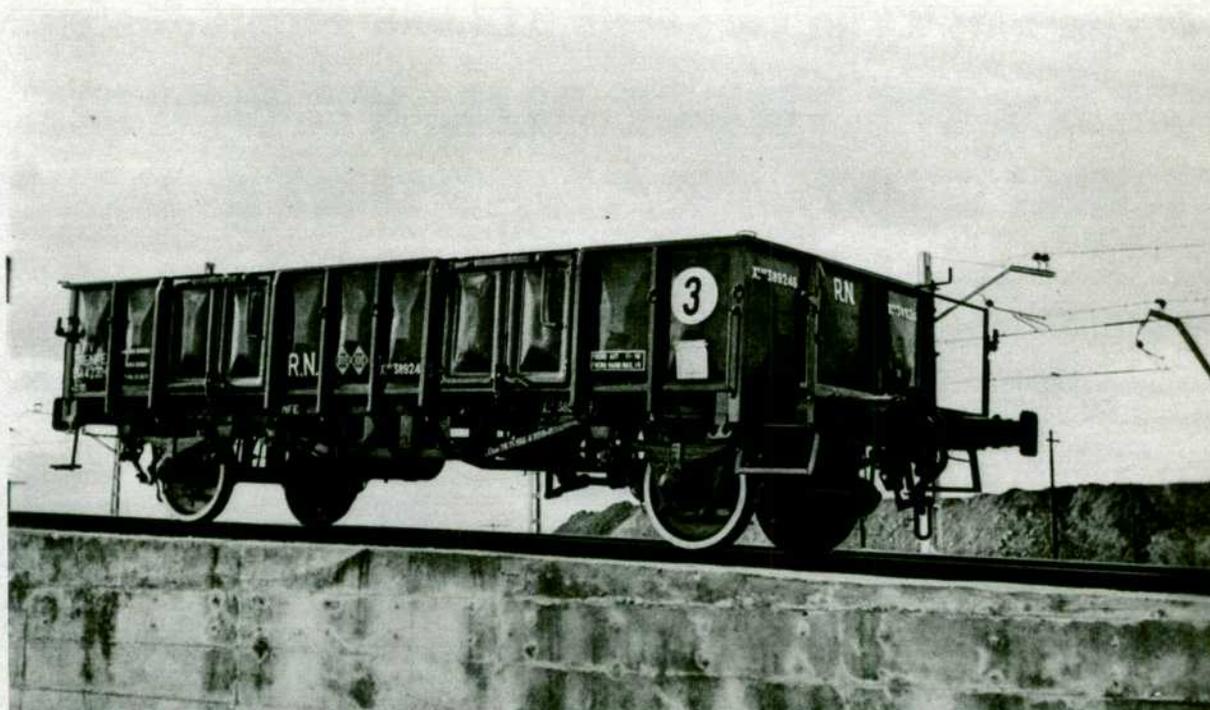
Se cargaron 13.961 vagones con una carga media por vagón de 22,8 toneladas.

Los vagones que principalmente se utilizan para el transporte de madera en rollo son los denominados tipo X y XX, cuyas características son:

	Largo interior	Ancho interior	Volumen (m ³)	Carga máxima (Tm.)
Vagón X	8,68	2,88	28	20
Vagón XX	12,60	2,76	70	57

También se utilizaron vagones tipo plataforma (M-1, M-2 y MMQ) para los transportes de troncos de gran diámetro y vagones de paredes deslizantes (JJPD) para el transporte de tableros.

La evolución del grupo estadístico A-9 maderas en los últimos cuatro años, queda



El X, XX y la plataforma de dos ejes intercambiables son los tres tipos de vagones más frecuentemente utilizados por RENFE para el transporte de madera.

reflejada en el cuadro siguiente:

	Tm x 10 ³	TKm x 10 ⁶	Carga media por vagón (Tm.)
1979	378,1	322,2	18,9
1980	376,6	329,8	19,3
1981	316,0	295,9	20,7
1982	318,5	301,7	22,8

Como comentario al cuadro comparativo anterior, cabe señalar que la disminución habida en los años 1981 y 1982 ha sido debida a dos causas principales:

La paulatina caída de los precios de pasta de papel y tableros en el mercado exterior y el descenso del consumo de papel que ha hecho descender la producción.

El trasvase de algunas fuentes de aprovisionamiento a Portugal con el consiguiente incremento del grupo estadístico A-32 (Internacional).

Los principales puntos de cargue han sido en 1982 estaciones de Extremadura, Galicia, Asturias y Huelva. Los puntos de destino han sido principalmente Gerona, Balaguer, Zaragoza, Miranda, Pontevedra y San Juan del Puerto. Las principales empresas, clientes de RENFE, son, pues, Torras Hostench, Inpacsa, La Montañanesa (Sarrío) y la Empresa Nacional de Celulosa, todas ellas empresas papeleras.

El transporte de madera por ferrocarril no plantea graves problemas, pero las empresas han tenido que prepararse tanto en los puntos de origen como en los de destino para realizar la carga, descarga y acarreos. En el caso de los vagones X, y con objeto de aumentar su capacidad, lo que se hace es disponer troncos en sentido vertical y a modo de empalizada alrededor de la parte interna del vagón. De esta manera se logra "hacer más altas" las paredes del vagón. El sistema ha dado lugar a algunas incidencias, por lo que se van a realizar algunas pruebas con nuevos elementos de sujeción y en colaboración con algunas empresas del sector.

También se han hecho algunas pruebas de transporte

de tableros con resultado satisfactorio. El transporte de esta mercancía pasa, sin embargo, por la existencia de almacenes reguladores en destino. En este caso se están realizando gestiones conjuntas con una de las empresas más importantes de tableros, Tafisa, que de esta manera logrará "acercar" sus fábricas situadas en Galicia, Valladolid y Solsona a centros consumidores importantes, como Madrid, Barcelona y Valencia.

LA IMPORTANCIA DEL ARBOL

La gente del campo ama a los árboles. Tradicionalmente les han dado sombra, frutos y leña. La gente de la ciudad los queremos menos. Pero los árboles son seres vivos que generan riqueza.

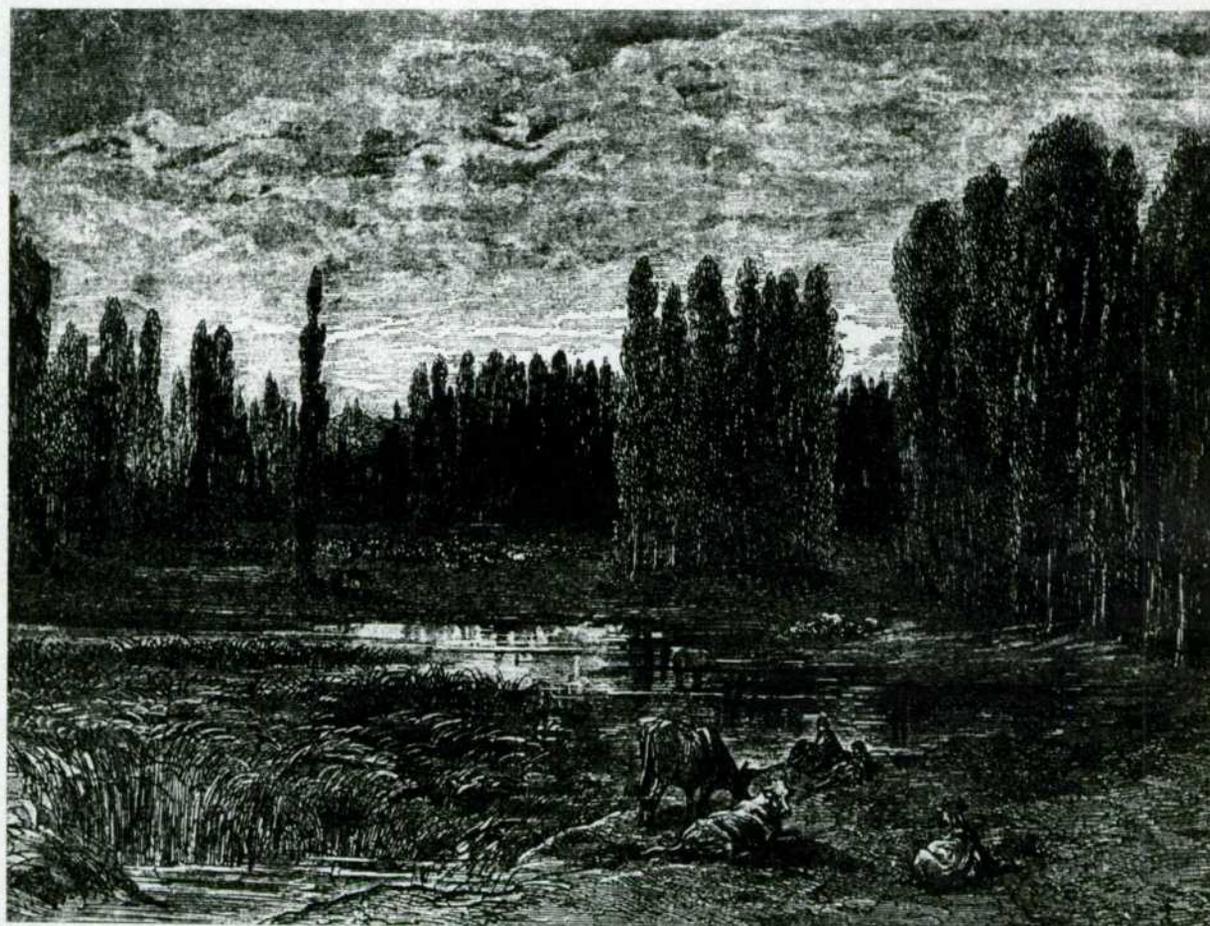
Para RENFE, el transporte de madera representa en 1982 el 3,2 por 100 de su tráfico en toneladas/kilómetro. No es un porcentaje alto, pero a él han colaborado muchos ferroviarios que estoy seguro que también quieren al árbol, aunque le vean ya cortado y cargado en los vagones.

En España debemos tener más árboles. Hay que aprovechar los árboles sin des-

truir los bosques y hay que crear más bosques. La madera es una materia prima que se acaba, aunque parezca que hay mucha. ¿Qué pasa con esos 13,8 millones de

hectáreas de superficie forestal desarbolada? ¿Qué ocurre con aquellos trabajadores que deseando trabajar no encuentran empleo? Acercar otra vez el hombre al árbol.

La idea no es nueva. Ya se ha hecho mucho, pero hay que hacer más. La tarea es muy difícil, pero merece la pena intentarlo. ■ RAFAEL RUIZ SANCHIDRIAN.



LOS ARBOLES DE MACHADO

(De "Las encinas", "Campos de Castilla")

(...) "El roble es la guerra,
[el roble
dice el valor y el coraje,
rabia inmoble
en su torcido ramaje;
y es más rudo
que la encina, más nervudo,
más altivo y más señor".

El alto roble parece
que recalca y ennucece
su robustez como atleta
que, erguido, afincado en el
[suelo.

El pino es el mar y el cielo
y la montaña: el planeta.
La palmera es el desierto,
el sol y la lejanía:
la sed; una fuente fría
soñada en el campo yerto.

Las hayas son la leyenda.
Alguien, en las viejas hayas,

leía una historia horrenda
de crímenes y batallas.

¿Quién ha visto sin tem-
[blar

un hayedo en un pinar?
Los chopos son la ribera,
liras de la primavera,
cerca del agua que fluye
pasa y huye,
viva o lenta,
que se emboca turbulenta
o en remanso se dilata.
En su eterno escalofrío
copian del agua del río
las vivas ondas de plata.

De los parques las olme-
[das
son las buenas arboledas
que nos han visto jugar,
cuando eran nuestros cabe-
[llos

rubios y, con nieve en ellos
nos han de ver meditar.

Tiene el manzano el olor
de su poma,
el eucalipto el aroma
de sus hojas, de su flor
el naranjo la fragancia;
y es del huerto
la elegancia
el ciprés oscuro y yerto.

¿Qué tienes tú, negra en-
campesina, [cina
con tus ramas sin color
en el campo sin verdor;
con tu tronco ceniciento
sin esbeltez ni altiveza,
con tu vigor sin tormento,
y tu humildad que es firme-
[za? (...)

(Grabado de Gustavo Doré.)

