

(Viene de la pág. 5)

males. Una carta semejante a la escrita en 1968 a VIA LIBRE para participar en el concurso "Lar" convocado entonces entre las esposas de ferroviario, y una de cuyas bases sugería: "No tema escribir mal. Si usted es sincera y espontánea, resultará muy bien lo escrito, aunque no pretenda oscurecer la gloria de Cervantes. Traslade directamente al papel lo que sienta su corazón. Sencillez, naturalidad, franqueza. Esto es lo que esperamos". Doña Margarita obtuvo uno de los tres premios "Lar" en su cuarta convocatoria, y lo recibiría de manos del presidente de RENFE —a la sazón don Alfonso Osorio— en julio de 1969, en Madrid.

Mereció el "Lar", entre otras cosas, por su abnegada y decisiva actuación tres años antes, cuando en Aldeanueva descarriló un tren de mercancías cargado de ovejas. El tren se precipitó por un terraplén, y diecinueve personas, ferroviarios y cuidadores del ganado, resultaron víctimas de diversa consideración. Uno de los hijos de doña Margarita que andaba por allí en bicicleta —la que su padre utilizaba para acudir al trabajo, y que quedó destrozada como consecuencia del mismo accidente— fue el primero en dar la alarma. Doña Margarita pidió auxilio en un caserío próximo, corrió al pueblo a solicitar ayuda, y vivió unas horas pavorosas e imborrables en el rescate de los heridos; acompañó al médico local en todo momento como improvisada enfermera, prácticamente sola. De su humanitario comportamiento no se oíría hablar, de hecho, hasta que ella misma relató el caso al concurso de VIA LIBRE.

El mensaje recibido en "Si yo fuera presidente" no pasó inadvertido a Fernando G. Tola, y el equipo del programa consiguió conectar con la remitente, gracias a los buenos servicios de la Guardia Civil de Aldeanueva. A idéntico recurso tuvo que apelar la Redacción de VIA LIBRE para, al día siguiente de la emisión, hablar con doña Margarita Martín Rojo. Mujer de ferroviario que, ya en la madurez de su vida ejemplar, se alfabetizó con ayuda de nuestra revista.

PRESENTADOS A LA PRENSA EN BARCELONA

NUEVAS GENERACIONES DE COCHES DE RENFE

EL próximo mes de junio, RENFE pondrá en circulación un nuevo material remolcado para los trenes de viajeros. Este material ya ha sido presentado oficialmente a la prensa y a las agencias de viajes, en el curso de sendos programas organizados en Barcelona por la Dirección General Adjunta de Explotación de la Red, que se desarrollaron en coincidencia con el III Salón Europeo del Turismo (RODATUR 84).

Previamente a la presentación, ambos grupos —periodistas y agentes de viajes— visitaron en jornadas distintas el pabellón de RENFE instalado en el Palacio de la Metalurgia de la Ciudad Condal, donde se celebraba RODATUR 84.

La visita de los informadores tuvo lugar el mismo día de la inauguración del citado Salón Europeo del Turismo y posteriormente, en el tren compuesto por el nuevo material, se trasladaron hasta Massanet-Massanas, desde donde regresaron a Barcelona-Sants. Durante el trayecto se sirvió una comida en los coches restaurantes que formaban parte de la composición del tren.

A la llegada a la Terminal barcelonesa, el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Enrique Barón, acompañado del presidente de RENFE, Ramón Boixadós, de diversas autoridades y de directivos de la Red, visitó el tren y saludó a los informadores. A continuación, en el salón de actos de la estación se celebró una rueda de prensa, presidida por el ministro.

La situación económica de RENFE, la deuda del Estado con la empresa, el cierre de líneas deficitarias, la Ley de Ordenación de las Comunicaciones y el ancho de vía fueron las principales cuestiones tratadas en la reunión con los periodistas.

Sobre el cierre de líneas, el señor Barón advirtió que afecta únicamente a las altamente deficitarias y, aun en ese caso, existe siempre la posibilidad de

llegar a acuerdos con las autonomías para la financiación de aquellas líneas que se considere conveniente que continúen abiertas. En cualquier caso, el servicio de las líneas suprimidas —añadió— quedará atendido por otro medio de transporte.

Ajustar el ancho de nuestra Red al internacional, según Enrique Barón, supondría un coste económico insostenible para el país; la obra representaría medio billón de pesetas. Los ferrocarriles españoles cumplen perfectamente su función en la red nacional. En las relaciones internacionales, la mayor dificultad subsiste en los coches con bogies, pero tanto en el Talgo como en el transporte de mercancías los inconvenientes del diferente ancho de vía están prácticamente superados. A la sugerencia de prolongar la vía del llamado "ancho internacional" hasta Barcelona se respondió que con tal medida únicamente se conseguiría trasladar la situación actual a otro lugar, sin lograr resolver el problema.

En cuanto a la Ley de Ordenación de las Comunicaciones, el ministro manifestó que la consideraba absolutamente ne-

cesaria y que en breve se remitiría a las Cortes.

El ministro de Transportes había comenzado su jornada inaugurando con el presidente de la Generalitat, Jordi Pujol, RODATUR 84. Durante su visita a la exposición se detuvo en el pabellón de RENFE, donde fue recibido por su presidente, Ramón Boixadós.

En el segundo día de RODATUR 84 se reunieron en el "stand" de RENFE los representantes de las agencias de viajes. A continuación celebraron una entrevista con el director general adjunto de Explotación, Juan Luis Ruiz Núñez, y les fue mostrado el nuevo material estacionado en Barcelona-Sants. Posteriormente se trasladaron a Sitges, donde se les ofreció un almuerzo. (Sobre este encuentro se da amplia información en las páginas 9 y 10.)

A lo largo de este año de 1984, RENFE va a incorporar a su parque de material remolcado tres nuevas series de vehículos de tipos y funciones diferentes, pero que tienen en común algunas características y, sobre todo, que suponen, junto con los coches de 1.ª y 2.ª de la serie 9000 (años 81-83), un sal-



Portaautomóviles serie 9500.



Furgón electrógeno serie 9450.

to generacional significativo respecto a los coches que se construyeron hasta 1980. Las nuevas series son las que integran los furgones con grupo electrógeno (serie 9400), los coches literas (la serie 9600) y los coches de departamentos y pasillo lateral (serie 10000). Todos estos coches de viajeros disponen de aire acondicionado.

Furgones de la serie 9400

La serie consta de 20 furgones que construye Babcock-Wilcox y que están numerados como DDT 9451 a 9470. Todos ellos se reciben en 1984. Estos furgones están concebidos para suministrar corriente continua a 3.000 V. a los trenes

- Los 20 furgones DDT 9451 a 9470 suministran energía al tren en líneas no electrificadas.
- Los coches de departamentos de la serie 10000 (20 de 1.^a y 60 de 2.^a) tienen aire acondicionado, megafonía, cierre automático de puertas y pueden circular a 160 km/h.
- Sesenta coches-literas climatizados (serie 9600) comenzarán a prestar servicio en 1984.

para alimentar los equipos de aire acondicionado, calefacción, servicios auxiliares, etc. En principio, dicha alimentación se efectúa desde la máquina eléctrica en las líneas electrificadas, por lo que la fundamental utilidad del furgón será en las líneas no electrificadas, como efectivamente señala la Consigna Serie C número 43 de la Dirección de Transportes, que (relativa al suministro de calefacción eléctrica a los trenes por estos furgones) dispone que siempre que sea posible en los trenes remolcados por máquinas eléctricas, la calefacción

será suministrada por la máquina eléctrica, y en los trenes remolcados por máquina Diesel, la calefacción será suministrada por el furgón DDT 9400.

El furgón lleva en su parte central dos grupos electrógenos de 225 kVA cada uno, que, como se ha dicho, suministran corriente continua a 3.000 V. Además, lleva dos departamentos de carga, fresquera, pererras, portaequipajes abatibles, departamento de jefe de tren, central de megafonía y un W. C.

Va montado sobre bogies tipo GC2 (similar al GC1, aunque reforzado, habida cuenta de la



**RENFE, DESDE SIEMPRE,
CONFIA EN LOS PRODUCTOS
DE GUREOLA-SCOTT, S. A.**

Scottex®

... es mucho papel

masa del furgón, 52 T, 60 T en carga), y puede circular a 160 km/h.

En cuanto a la relación con el resto de la composición, el cable de 12 polos permite transmitir entre otras las órdenes relativas a la megafonía y cierre automático de puertas por mando a distancia; la segunda tubería permite (mediante aire a 10 kg/cm²) el accionamiento neumático de puertas, agua a presión, etc.

Exteriormente el furgón va decorado con franjas horizontales gris y blanca, una raya roja en la parte superior y anagrama de RENFE en amarillo.

Coches-literas serie 9600

En vista de la creciente demanda de plazas acostadas en los trenes nocturnos, RENFE ha decidido la construcción de una nueva serie de coches-literas que, por un lado, permitan hacer frente a este incremento de la demanda y, por otro, incorporen las más modernas técnicas empleadas en Europa en este tipo de coches. Nace así la serie 9600, que en principio está compuesta por 60 coches que construyen CAF y MACOSA y que se numeran como BBL 9601 a 9660.

La caja corresponde al tipo X unificado de la UIC, tiene el coche una longitud entre topes de 26,4 m. y una distancia entre bogies de 19 m. Los diez departamentos en que está dividido ofrecen en total 80 plazas en posición "día", que se convierten en 60 literas en posición "noche", conforme a la clásica distribución en 2.ª clase de seis literas por departamento. Lleva el coche, además, dos W. C. con lavabo y dos lavabos más, así como departamento para el literista.

Las puertas (plegables-pivotantes) son de apertura manual y cierre manual o automático en función de la velocidad del coche o por mando a distancia. El coche tiene aire acondicionado y, como suplemento de calefacción, radiadores eléctricos en pasillo, plataformas y W. C. El coche dispone de megafonía y lleva una central emisora de música y mensajes para el resto de la composición. Se han cuidado de forma especial los detalles útiles para el viajero. La alimentación del aire acondicionado y servicios auxiliares se efectúa a través de un convertidor estático de 45 kVA que recibe la energía a 3.000 V c. c. o a 1.500 V de la línea general



Coche litera serie 9600.

del tren y tiene dos salidas: una a 380 V, 50 Hz, y otra a 24 V c. c. El coche va montado sobre bogies GC 1, puede circular a 160 km/h., el freno es por aire comprimido y lleva incorporado el equipo de antibloqueo.

El aire a presión (10 cm²) que recibe de la segunda tubería acciona las puertas, agua a presión, etc. El cable de 12 polos permite la transmisión a o desde otros coches de las órdenes relativas a megafonía, alumbrado, cierre automático de puertas, etc. Exteriormente está decorado con amplias franjas crema y marrón, anagrama de RENFE en crema sobre fondo marrón, raya anaranjada a la altura de la cintura crema sobre las ventanas.

Coches de departamentos de la serie 10000

Tras el paréntesis que supuso la serie 9000, integrada por coches tipo salón de pasillo central, RENFE vuelve con los coches de la serie 10000 a la distribución más habitual en los coches de viajeros: pasillo lateral y departamentos. Los coches que forman esta serie (20 de 1.ª clase y 60 de 2.ª) están siendo construidos por CAF, MACOSA y Babcock-Wilcox. Incorporan la tecnología que corresponde a los tiempos actuales, y están dotados de los más sofisticados sistemas de seguridad, conjugándose todo ello con un diseño actual y confortable de los interiores.

El coche de 1.ª clase tiene 10 departamentos de seis plazas cada uno. Las butacas son de asiento y respaldo deslizante hasta una posición tal que puede, con su enfrentada, constituir una cama en la que cada uno de los respaldos sirve de almohada. Estos departamentos están decorados en tonos granales y rojo, aunque en el coche prototipo AA-10001 la mitad del coche tiene otra decoración que ha servido de muestra descartada en la selección definitiva. El coche de 2.ª clase tiene



Departamento en posición de noche con las literas sin vestir de la serie 9600.

11 departamentos de ocho plazas cada uno, cuyas butacas son también de asiento y respaldos deslizantes, pero con una mayor limitación en su recorrido que las de 1.ª clase.

Tanto uno como otro tienen, además, dos servicios con lavabo, y están divididos en dos grupos de departamentos para fumadores y no fumadores, separados por una puerta en el pasillo y climatizados independientemente por cada uno de los dos equipos de aire acondicionado.

Sobre la puerta de entrada a cada departamento, además del aparato de alarma hay unos mandos que permiten regular la luz, temperatura y volumen del sonido emitido por el altavoz situado a su lado. Tanto el coche de 1.ª como de 2.ª tiene sobre las butacas espejo, portaobjetos y portaequipajes. Las puertas de acceso al coche (4) son encajables-deslizantes con apertura y cierre automáticos.

Va el coche montado sobre bogies tipo GC3A, puede circular a 160 km/h., el freno es de aire comprimido y está dotado de equipo antibloqueo. Para la alimentación de los equipos auxiliares lleva, bajo bastidor, un convertidor de 45 kVA, con entrada a 3.000 V c. c. y salidas a 380 V (50 Hz) y 24 V c. c. Para la comunicación con el resto de los coches de la composición lleva el cable de 12 polos y la segunda tubería (10 kg/cm²) bifurcada en testeros.

La decoración exterior es en colores crema, marrón y naranja, muy semejante a la de los

coches literas serie 9600, diferenciada por tener en 1.ª clase la raya sobre las ventanas naranja en lugar de crema.

Coches de la serie 9000

Finalizada la recepción de las distintas subseries que integran la serie 9000, RENFE ha presentado oficialmente estos vehículos. Se trata de 110 coches recepcionados entre 1981 y 1983, integrados en seis subseries: AA9000 (10 coches de 76 plazas), AA9100 (cinco coches de 55 plazas), AAR9700 (cinco coches de 55 plazas), BB9200 (70 coches de 88 plazas), BBR9800 (10 coches de 32 plazas en 2.ª clase y 30 en cafetería), RRR9900 (40 plazas en restaurante y 10 en cafetería).

Todos los coches llevan aire acondicionado, megafonía, cierre automático de sus cuatro puertas de acceso plegables-pivotantes.

Pueden ir montados tanto sobre bogies Fiat 80 SL como GC1, siendo en todos los casos la velocidad máxima de 160 km/h. El freno es de aire comprimido y llevan equipo de antibloqueo (que ha sido montado en algunos coches que no lo traían de origen). Para la alimentación de los servicios auxiliares lleva un convertidor estático de 45 kVA.

Exteriormente están decorados en azul con franjas, puertas y anagrama en amarillo, excepto el RRR9900, que las lleva en naranja. Los coches han sido construidos por CAF y MACOSA y se derivan del remolque intermedio del electrotrén 432.

Furgones portaautomóviles serie 9500

RENFE adquirió entre 1981 y 1982 100 furgones portaautomóviles numerados DDMA9500 a 9599, que fueron construidos por CAF y MACOSA. Van montados sobre bogies tipo Y30; los 12 primeros están adaptados al tráfico internacional mediante cambio de bogies en frontera. Tienen dos pisos y capacidad total para 12 automóviles, pueden circular a 160 km/h. y están dotados de instalaciones de paso para línea de alta tensión, señalización, tuberías de freno, segunda tubería, etc.

Francisco ESTEBAN CASAS y Alberto GARCIA ALVAREZ