

Desde tiempos inmemoriales, el hombre ha sentido la imperiosa necesidad de transmitir y recibir mensajes escritos. Los mensajeros montados en mulas y los correos imperiales chinos, que dio a conocer en Europa el viajero Marco Polo, son algunos de los antecedentes de la sofisticada red



de tráfico postal actual. Dentro de este engranaje, el ferrocarril juega un papel fundamental. Cinco trenes postales, ciento sesenta y seis coches oficina y sesenta y nueve furgones son los encargados de acarrear en España un volumen postal cuarenta veces superior al transportado por avión.

Soporta un volumen postal cuarenta veces superior al del avión

EL FERROCARRIL, COLUMNA VERTEBRAL DEL TRANSPORTE DE CORREOS

DENTRO de la Red de Transporte Ferroviario de Correos, el Centro de Clasificación Postal de Chamartín (CCP) es el que registra el mayor volumen postal de España. El incremento del volumen del correo en los años 70 y la inadecuada ubicación de algunas oficinas, prácticamente aisladas en el casco antiguo de las ciudades, motivó el acercamiento de estos centros a las estaciones de ferrocarril. En este plan de actuación se inscribió la construcción de seis grandes centros de clasificación: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao y Zaragoza, que mueven el 70 por 100 de la correspondencia nacional. Complementariamente, se construyeron varios pabellones postales, oficinas situadas en las principales estaciones de RENFE, para el trabajo interno de Correos.

El transporte de correo por ferrocarril ha crecido simultáneamente al aumento del volumen postal. Este transporte se realiza mediante cinco trenes postales, ciento sesenta y seis coches correo y sesenta y nueve furgones —todos propiedad de Correos—, y un porcentaje variable de vehículos alquilados a RENFE, entre los que se encuentran las plataformas de contenedores —que se utilizan para la correspondencia con destino a Canarias— y los va-

gonos de madera, popularmente llamados «borregueros». Dentro de este parque, los vehículos más utilizados son los furgones postales y los coches oficina. Los furgones postales —diáfanos— constan de varios almacenes, separados por un pasillo central, que albergan en su interior un conjunto de sacas homogéneas en su contenido y destino. A diferencia del furgón postal, el coche de correos es una auténtica oficina móvil, que permite a los funcionarios clasificar la correspondencia que reciben sobre la marcha. Este coche posee dos almacenes en los extremos, donde se carga el correo ya agrupado por destinados o por encaminamientos, y



Del CCP de Chamartín parten cuatro de los cinco trenes postales existentes en España.

Los transportadores aéreos de doble vía distribuyen las sacas de cartas y de impresos a los diferentes negociados.

una parte central, formada por varios mostradores y casilleros para la clasificación postal.

El parque móvil ferroviario de Correos está formado por los coches de las series 1500, 3000 y 3200. La única diferencia entre ellos estriba en el tamaño y en la fecha de construcción. Los 3000, además de ser los coches más modernos, tienen mayor capacidad, mientras que

los 1500 son más antiguos y menos espaciosos.

La composición de un tren postal posee características diferentes a otro tipo de formaciones ferroviarias. «En la composición de los trenes se tienen en cuenta los criterios de RENFE y de Correos. Por una parte, cuando hay que dejar vagones en estaciones intermedias, a RENFE le interesa que éstos vayan situados en cola, de forma que las maniobras sean más sencillas. Por su parte, a Correos le conviene que vayan junto al coche oficina, que es donde viaja el personal ambulante; de lo contrario, los funcionarios tendrían que recorrer varios vagones cada vez que hubiese que descargar una expedición», dice Jesús Muñoz, jefe de Automatización del CCP de Madrid. Dentro de las redes de distribución de correo, el ferrocarril desempeña un papel especialmente destacado en el transporte interregional. Esta red primaria radial está cubierta por los expresos, que acarrear, generalmente, correspondencia



Con un coste de 30.501 toneladas/kilómetro, el ferrocarril es el medio de transporte más utilizado en Correos.

de primera categoría —cartas—, y por los trenes postales, que se reservan para la correspondencia de segunda categoría —impresos, paquetería, etcétera—. El transporte entre regiones y provincias —red

transversal secundaria— también se realiza por ferrocarril.

Los trenes postales

El edificio del CCP de Chamartín está formado por cuatro plantas en vertical, una planta cero, dedicada a muelle de camiones, y dos sótanos, en el primero de los cuales está situado el digestor o colector general de entradas y salidas de correo. Estas instalaciones cuentan con una parte netamente ferroviaria, compuesta por cuatro vías, que enlazan con la estación de Chamartín, y varios fosos para la revisión y mantenimiento de los coches. La correspondencia que llega por los trenes postales se recibe, de forma mecanizada, en el digestor o distribuidor general a través de tres caminos de cintas, conocidos por su orientación geográfica como túnel norte, central y sur. El túnel sur está físicamente en la zona más próxima a toperas y el norte, en el lado contrario. Por el número y longitud de las cintas que lo alimentan, el túnel central es el más importante y por él entran la mayor parte de las sacas procedentes de los trenes, que descargan directamente en los planos de almacenaje existentes sobre él, con capacidad aproximada para unas 400 sacas. El túnel norte, que desemboca directamente en el digestor, es el segundo en importancia en este proceso de descarga. El túnel sur admite la des-

■ *En los años 70, la construcción de varios centros de clasificación cercanos a las estaciones de ferrocarril agilizó el servicio de Correos.*

carga sobre el digestor y sobre el camino de cintas que alimentan uno de los cuatro elevadores. Esta última opción permite enlazar los andenes de vías con el elevador, sin necesidad de que las sacas que traen los trenes postales pasen por el distribuidor general. La correspondencia que llega por los expresos se traslada al CCP mediante carretillas eléctricas, a través del túnel que comunica el Centro de Clasificación Postal con la estación de Chamartín. Con la ayuda de una cinta transportadora, dicha correspondencia llega al digestor, desde donde se distribuye a las correspondientes plantas y negociados. En el almacén volado de vías (llamado así por estar físicamente situado encima de ellas) se recibe la correspondencia de salida por vía férrea, y en él, mediante transportadores aéreos, se clasifican mecánicamente las sacas, antes de proceder a

Productos
"AZACONSA" N.C.R.

Marcas DELIA-SHIP

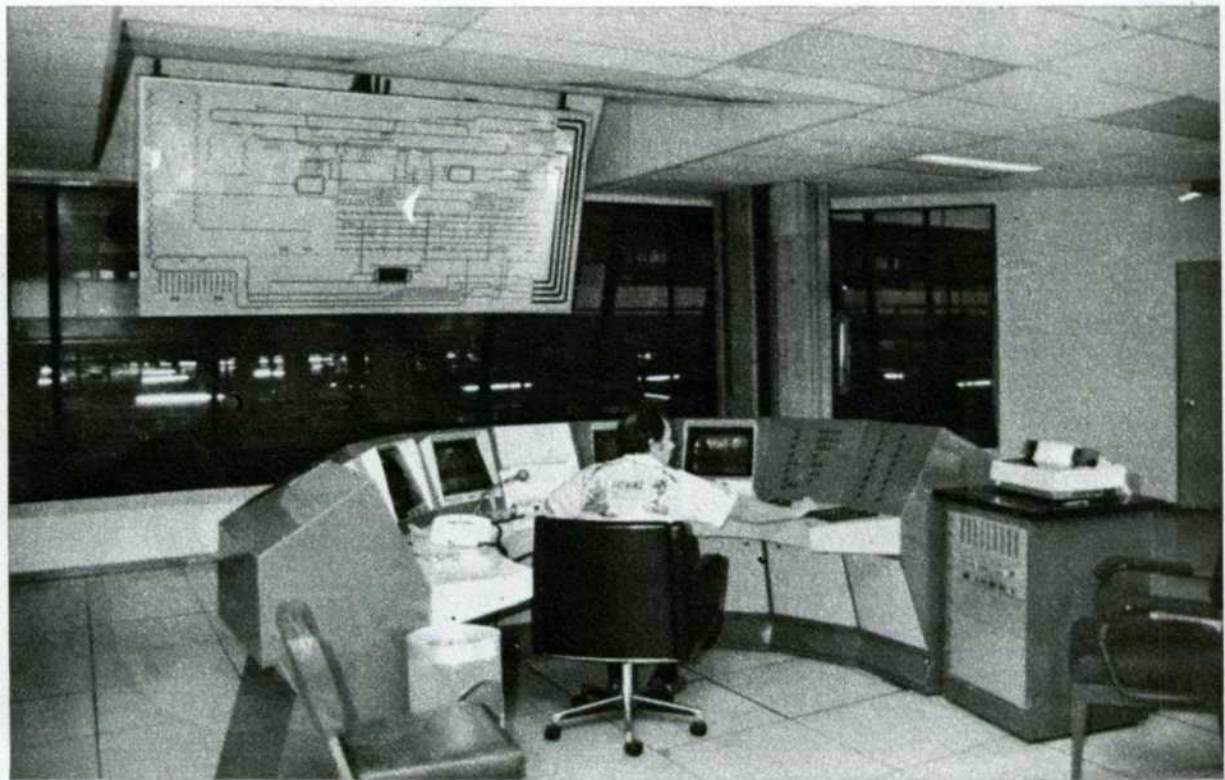
- *Infusiones.*
- *Descafeinado.*
- *Condimentos.*
- *Pimentones.*
- *Espicias.*

Apartado 30. Novelda (Alicante).
Príncipe de Vergara, 215. 28016 Madrid.

la carga del tren. Por el almacén volado de vías salen diariamente del orden de las trece mil o catorce mil sacas. «Este almacén —explica Jesús Muñoz— nos permite trabajar más rápidamente. El proceso de carga, que hemos de realizar en aproximadamente dos horas, es, a diferencia de la descarga, un proceso selectivo. Es decir, es preciso mirar cada saca y comprobar que va en el compartimento adecuado. Teniendo en cuenta que un tren postal transporta de dos mil quinientas a tres mil sacas, sería prácticamente imposible cargarlo en ese espacio de tiempo sin unos medios electromecánicos perfectamente diseñados para ese fin». La Dirección General de Correos cuenta con cinco trenes postales. Cuatro de ellos, el Madrid-Barcelona, el Madrid-Hendaya con ramal a Bilbao, el Madrid-Valencia-Alicante y el Madrid-Cádiz tienen su punto de origen en la estación postal de Chamartín. Un quinto tren, el Madrid-Galicia-Asturias (en León se separa la composición de Asturias, y en Monforte la de La Coruña y Vigo), parte de la estación de Príncipe Pío. El tráfico internacional se canaliza a través del tren postal Madrid-Hendaya y los trenes expresos Madrid-Barcelona y Madrid-Badajoz. En estos puntos fronterizos existen unas oficinas donde se efectúa el intercambio de correspondencia entre países.

El transporte rey

El ferrocarril es, con diferencia, el medio de transporte más utilizado por Correos, con un coste de 3,0501 pesetas tonelada/kilómetro. «Dentro de la Península —afirma Angel Cique Bello, jefe de servicio de Tráfico Postal y Telegráfico de la Subdirección General de Correos—, el ferrocarril es el transporte rey. El avión se emplea, sobre todo, para la correspondencia de primera categoría —cartas—, pero depende siempre de la distancia de los destinos». Aunque Correos es propietario de los coches y furgones postales, RENFE se ocupa del mantenimiento de este parque. Las revisiones de los coches se llevan a cabo en varios fosos construidos en la estación postal de Chamartín hace algu-



Desde el centro de control del CCP de Chamartín se controla la carga y descarga de los trenes postales.



La segregadora/faciadora/canceladora selecciona, encara y matasella las cartas.

nos años. «Anteriormente, las revisiones se realizaban en Fuencarral, pero el proceso era más lento, por eso se constru-

■ **El ferrocarril protagoniza el papel principal en el transporte de cartas y paquetería dentro de la red radial y transversal.**

yeron estos fosos», explica Jesús Muñoz.

Detrás de las operaciones de carga y descarga de trenes anteriormente descritas existe un proceso que, aunque ajeno al ferrocarril, es de vital importancia desde el punto de vista del tratamiento del correo: la clasificación automática. Una primera parte de este proceso, que afecta especialmente a la correspondencia que transportan los expresos (cartas), se realiza a través de la segregadora/faciadora/canceladora. Esta máquina lleva a cabo tres funciones: separar las cartas no normalizadas (en cuanto a tamaño, dimensiones, conteni-

do...), encararlas (es decir, colocar las direcciones hacia delante mediante un haz de radiaciones ultravioletas que orientan el sello de la forma correcta), y matasellarlas. De ahí se pasa a una segunda fase que abarca dos partes: indesación y clasificación. La indesación se encarga de transcribir el código postal en un sistema de barras fosforescentes, condición previa para la labor que posteriormente realiza la clasificadora automática. Ya indesadas y clasificadas las cartas, la empaquetadora las envasa conforme a los diferentes destinos. ■ **YOLANDA DEL VAL. (Fotos: DIEGO.)**