

RECORRIDO DE 617 KILOMETROS ENTRE VALENCIA Y MATILLAS EN GUADALAJARA

Renfe realiza, con 700 toneladas, el transporte más pesado de su historia

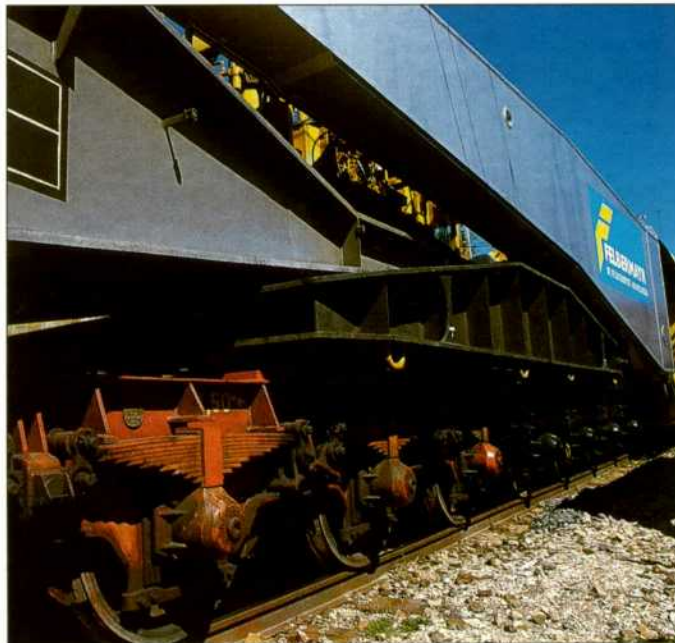
Pilar Lozano

El tren más "pesado" se puso en circulación el pasado día 1 de mayo para transportar un nuevo estator para la Central Nuclear de Trillo, ya que la rotura de esta pieza (un generador eléctrico) tenía paralizada la actividad de la Central. Si el anterior estator de importó desde Alemania a España por piezas y fue montado aquí en las instalaciones de Trillo, en esta ocasión se decidió realizar el transporte con el estator montado para realizar la operación de sustitución con la mayor rapidez posible. El estator averiado que se devuelve a la factoría de Siemens en Alemania se transporta también en ferrocarril.

Para el transporte del estator -pieza que tiene un peso de 395,4 toneladas, una longitud de 37,8 metros y un diámetro de cuatro metros- se ha utilizado un conjunto de transporte de 32 ejes al que se le ha montado una estructura superior de la casa alemana ITB desde cuya cabina se facilita el desplazamiento de la carga. El estator se asienta sobre la plataforma, que viaja dividida en dos partes de 16 ejes cada una, en medio de las cuales se asienta la pieza. Mediante unos pivotes (picos de cigüeña), el estator se sujeta a la viga del vagón. Este se ha montado con un vagón de 24 ejes de la casa Arbegui -colaboradora de Renfe en el transporte de cargas- y un segundo carretón de 8 ruedas.

La composición del tren estaba formada por una locomo-

En algunos medios de comunicación se le ha llamado "el tren fantasma" porque aparecía sólo por las noches, pero no era sino el tren con la carga más pesada transportada por Renfe en su historia. Con un peso total de 695,4 toneladas (395 tn de la pieza y 330 de la viga portante) y una velocidad máxima de 30 km/h, durante nueve noches -desde las 0,30 hasta las 5 horas- el tren ha recorrido los 617 kilómetros que separaban el puerto valenciano de El Grao de la estación de Matillas en Guadalajara.



El tren tenía una longitud de 63 metros.

tora diesel -han intervenido varias dependiendo de la disponibilidad de los depósitos en cada recorrido- al que se le sumaba un coche litera de Grandes Líneas de Renfe en el que viajaban el equipo acompañante del tren y las dos plataformas MM2 con cuatro bogies. Un equipo de la UN de Cargas de Renfe, especializado en transportes especiales ha acompañado al tren en todo su

trayecto. Igualmente han viajado con el tren técnicos especializados de la casa alemana ITB y de Arbegui.

Reforzar puentes. La circulación especial de este tren empezó a prepararse con un mes de antelación ya que el elevado peso de la carga que se transportaba, requería de particulares atenciones. Así, la UN de Mantenimiento de In-

fraestructura ha realizado un estudio de ingeniería de la línea completa que ha llevado a tener que realizar diversas actuaciones de reforzamiento de puentes y tramos metálicos sobre los que existían dudas de su resistencia. El punto más difícil de toda la línea ha sido en este sentido el puente de principios de siglo de Aranjuez sobre el río Jarama que se instrumentalizó para comprobar el paso por el mismo.

Los reforzamientos han sido necesarios ya que Renfe tiene previstos transportes con un peso de carga por metro lineal de 8 toneladas y con esta carga se ha llegado a las 15,8 toneladas. En el peso por eje -22 toneladas peso máximo admitido- se cumplía con 21,58 toneladas por eje.

Pese a todo ello, **Marisa Cordón**, responsable de transportes excepcionales y Enrique Espiago, técnico en estudios de cargamentos especiales -ambos de Cargas-Renfe- aseguran que este transporte aunque ha sido el más pesado de la empresa no ha sido difícil. "Diariamente" -aseguran- "realizamos transportes más complicados con cargas que superan los gálibos permitidos y que resultan por ello mucho más delicados. En este sentido, la forma redonda del estator ha facilitado la circulación, que hemos realizado desde origen a destino en vía doble electrificada, con corte de tensión y sin cruce con ningún otro cargamento. Dependiendo de los gálibos y el estado de conservación de la infraestructura, se ha circulado por una vía o su contraria". □