El Plan de Modernización, en marcha

Desguace de la vía vieja

COMO es sabido, el 25 por 100 de las inversiones del Plan de Modernización se destinan a la vía, y de dicha cantidad, la parte más importante es la dedicada a la renovación. A los efectos de los planes de renovación, se consideran incluidos todos los tramos instalados desde 1950, que suman, hasta el 31 de diciembre de 1965, 4.859 kilómetros.

Sobresalen las renovaciones efectuadas durante los dos últimos años —1964 y 1965—, que alcanzan por sí solas la cifra de 1.335 kilómetros, es decir, más del 27 por 100 del total, lo que demuestra el fuerte impulso dado a este capítulo desde la entrada en vigor del actual Plan de Modernización.

CARRIL DE 54 KILOS POR METRO

Las renovaciones presentan diferentes características, según la importancia de las líneas. En los trayectos principales, donde es más abundante el tráfico, se utiliza el carril de 54 kilos por metro y la traviesa de hormigón, cuyo empleo se inició en la Red a partir del año 1954. A veces también se coloca este tipo de carril sobre traviesa de madera, aunque durante el pasado año sólo se empleó en seis kilómetros (en su mayor parte en el trayecto Castejón-Bilbao), proporción ínfima comparada con los 520 kilómetros renovados con traviesa de hormigón.

CARRIL DE 45 KILOS POR METRO

En las líneas de menor tráfico se utiliza este tipo de carril. Las traviesas son, indistintamente, de hormigón o madera. La vía renovada con traviesa de hormigón y este tipo de carril alcanzó algo más de 40 kilómetros, y 26 la de traviesa de madera.

PREFERENCIA POR LAS LINEAS PRINCIPALES

A la cifra total de renovación hay que sumar un kilómetro de doble vía, con traviesa de hormigón y carril de 54 kilos, instalada en la línea de Barcelona a la frontera.

Comparados los dos tipos de renovaciones, según la clase de carril empleado, se advierte una clara y lógica preferencia para atender las renovaciones de las líneas más importantes.

CARRIL USADO

Además de estos 593 kilómetros de vía completamente nueva se han renovado, durante 1965, otros 48 kilómetros, mediante el empleo de carriles usados, de 45 y 42,5 kilos por metro, levantado de las vías principales. Como estos carriles suelen tener una longitud de 12 metros, se les corta un metro y medio por ambos extremos, parte que ha sufrido más, dada su proximidad a las juntas, y se sueldan de dos en dos, con lo que se consigue un carril regenerado de 18 metros. Este sistema se ha empleado, por ejemplo, en la LINEA DE MADRID A BADAJOZ, en la de VALENCIA A UTIEL y en la de LERIDA A TARRAGONA.

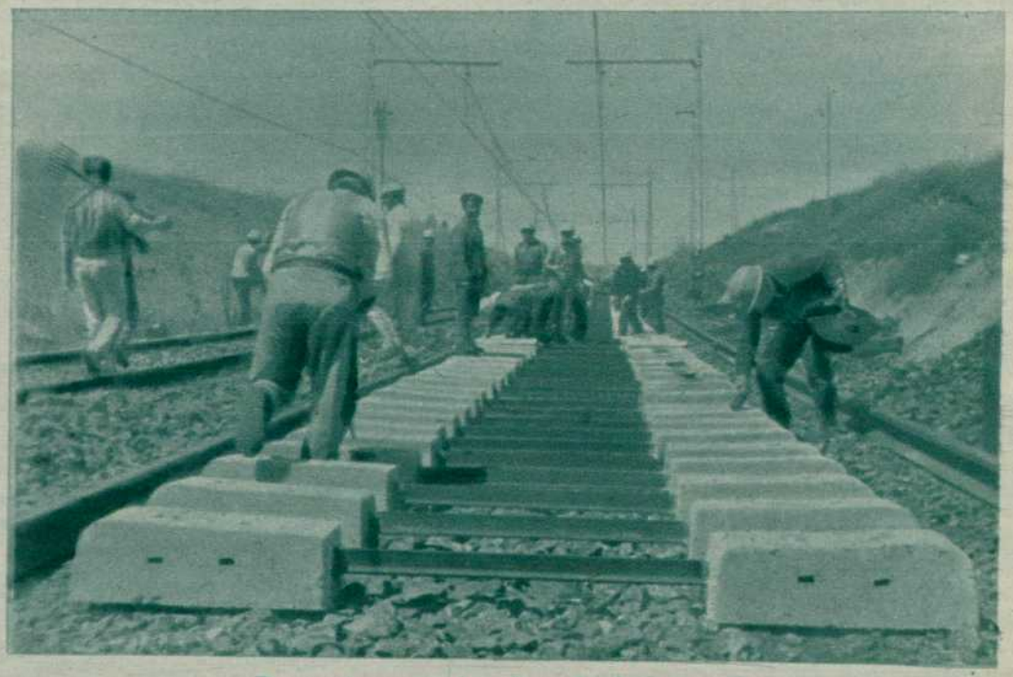
585 KILOMETROS PROGRAMADOS PARA EL AÑO ACTUAL

Este año se proyecta renovar 585 kilómetros, de ellos, 478 kilómetros con carril de 54 kilos por metro; 80 kilómetros con carril de 45 kilos, ambos con traviesas de hormigón, y 26 kilómetros con carril de 45 kilos y traviesa de madera.

TRAYECTOS

- EN LA LINEA DE MADRID A HENDAYA se renovarán 72 kilómetros en el trayecto Madrid-Medina del Campo, 15 kilómetros entre Alegría y Salvatierra (estos últimos con carril de 45 kilos), y las estaciones de El Escorial, Medina del Campo y Burgos. Con ello prácticamente quedará concluida la renovación de esta importante línea.
- EN LA LINEA GENERAL DE ANDALUCIA se proseguirán los trabajos entre Aranjuez y Villacañas —40 kilómetros previstos para renovar—, y se iniciará entre Ciempozuelos y

El pórtico-grúa traslada y deposita las traviesas



Preparativos para la colocación de los carriles

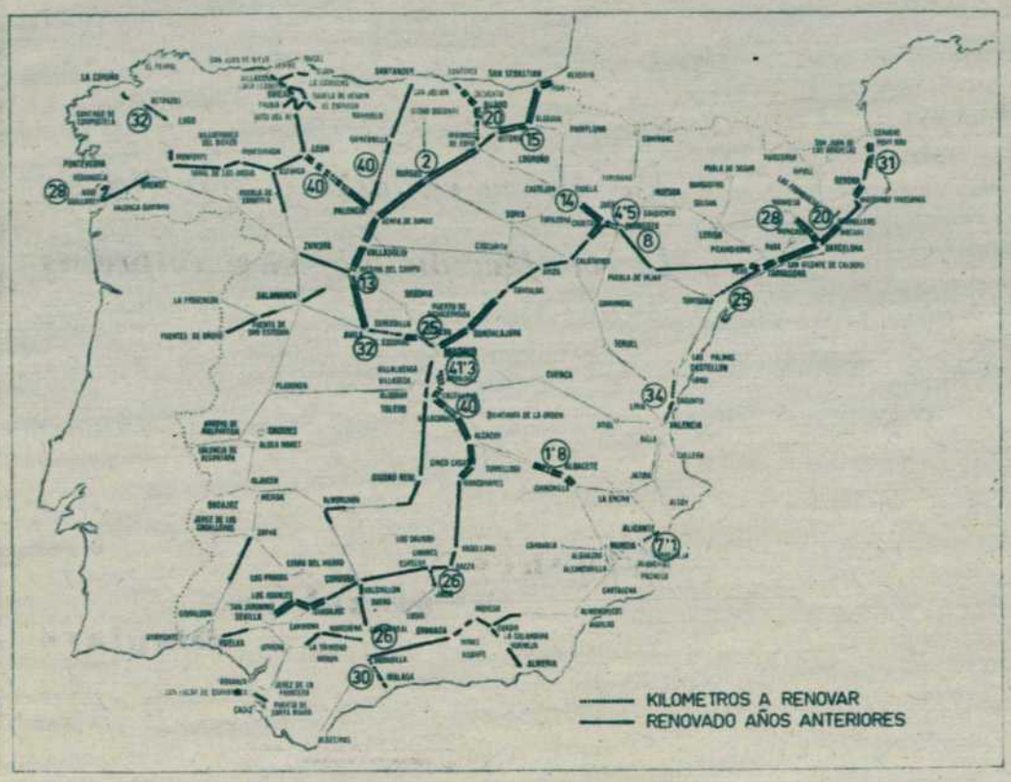
641 kilómetros de vía renovados en un año

Aranjuez, 41 kilómetros. Esta línea, por tanto, también podrá al final de 1966 considerarse renovada en su totalidad desde Aranjuez a Sevilla.

- EN LA DE MADRID A BARCELONA, ya concluida, se renovarán las estaciones de Rueda, Grisén, Pinseque, Utebo, La Almozara y Casetas. También está programada en 1966 la renovación de una vía apartadero en La Cartuja, El Burgo, Fuentes, Pina, Quinto y Samper, en cuyas vías generales ya se han instalado nuevos carriles y traviesas.

Otros importantes trayectos que se renovarán son los siguientes:

- 40 kilómetros entre Sahagún y León.
- 40 kilómetros entre Frómista y Herrera del Pisuerga y las estaciones de Osorno, Espinosa y Herrera.
- 32 kilómetros entre Lugo y Betanzos, con las estaciones de Beamonde, Parga, Guitiriz, Aranga y Teijeiro.
- 28 kilómetros entre Orense y Vigo, con las estaciones de Guillarey, Porriño y Los Valos.
- 20 kilómetros entre Miranda de Ebro y Bilbao, que incluyen las estaciones de Pobes, Llodio, Miravalles, Arrigorriaga y Dos Caminos.
- 14 kilómetros entre Casetas y Castejón, con las estaciones de La Joyosa, Alagón, Cabañas, Pedrola, Luceni y Gallur.
- 31 kilómetros en la línea de Barcelona a la frontera de Port Bou, con las estaciones de Bordils, Flassá, Camallera y Vilamalla.
- 28 kilómetros entre Barcelona y Manresa, con las estaciones de Sabadell, Tarrasa y Sardañola.
- 59 kilómetros en la línea de Valencia a Tarragona (trayectos Cabañal-Masalfasar, Sagunto-Nules, Miahes-Campredo y Campredo-Amposta, y las estaciones de Sagunto, Chilches, Los Valles, Almenara, Moncófar, Hospitalet, Vandellos, Ametlla, Ampolla, La Granadella, Amposta, Campredo y Tortosa.
- 30 kilómetros entre Bobadilla y Málaga, y las estaciones de Pizarra, Alora y El Chorro.
- 26 kilómetros entre Osuna y La Roda de Andalucía y las estaciones de Aguadulce y Pedrera, con lo que quedará renovado totalmente el trayecto La Trinidad-La Roda, que tenía carril de 30 kilos por metro.



TRAVIESAS DE MADERA

Por último, se renovarán también otros pequeños trayectos en los recorridos de Alicante a Murcia (siete kilómetros) y Alcázar a Chinchilla (dos kilómetros), así como 26 kilómetros entre Espeluy y Jaén, que es la única que se realiza con traviesa de madera.

OTRAS MEJORAS

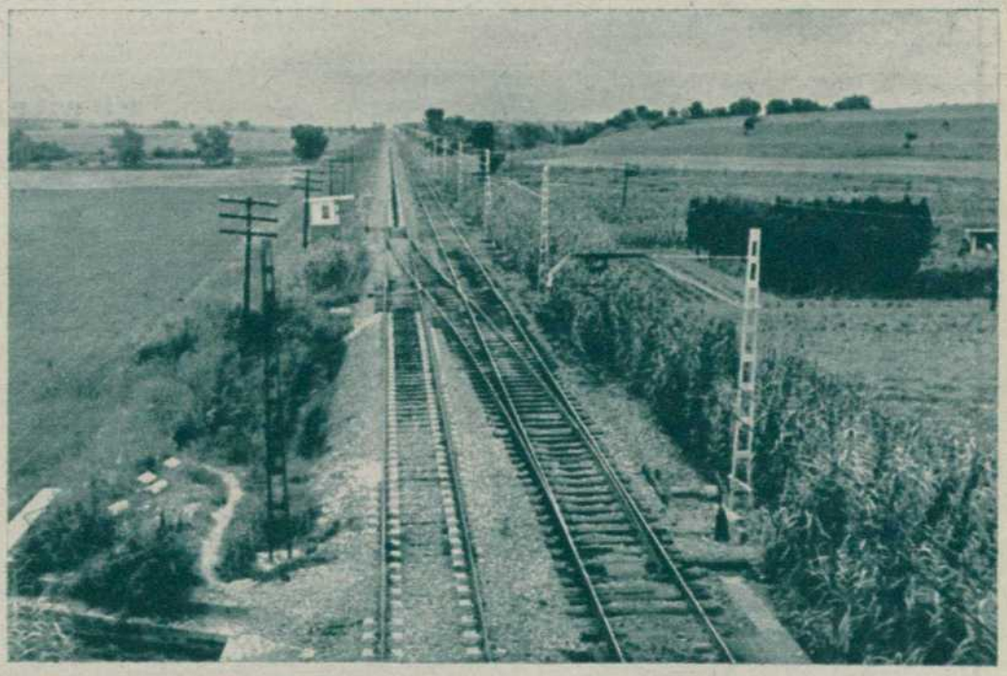
Conviene resaltar que las renovaciones de vía realizadas, además de la sustitución de los materiales de la superestructura (carriles, traviesas y balasto), suponen otras importantes mejoras en las líneas férreas. Una de ellas es el establecimiento de curvas de transición, intercaladas entre las alineaciones rectas y las curvas circulares, lo que permite aumentar la velocidad de los trenes, sin perjuicio de la comodidad. También implican mayor comodidad en la marcha y una gran economía en la conservación de la vía y del material rodante las fijaciones elásticas del carril a las traviesas de hormigón que, a su vez, hace posible la soldadura de las barras con supresión de las juntas.

Hay que destacar igualmente que las renovaciones de vía se complementan con otras obras auxiliares de bastante importancia para mejorar el saneamiento de la explanación. A su vez, en las estaciones se amplían las vías y se modifica su trazado para facilitar las condiciones de servicio.

En suma, los trabajos de renovación de vía implican prácticamente la construcción de un nuevo ferrocarril, adaptado a las condiciones de rapidez y eficacia de servicio que exige la actual coyuntura económica.

F. S.

(Fotos Sanz y Servicios de Instalaciones Fijas. Gráfico Gómez.)



Desvío para establecer la circulación por vía única durante las obras de renovación