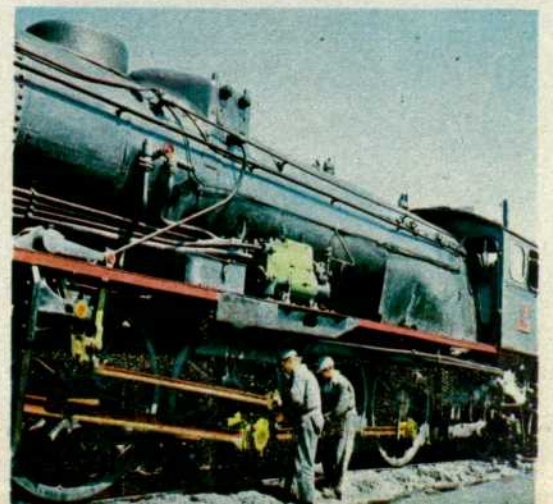
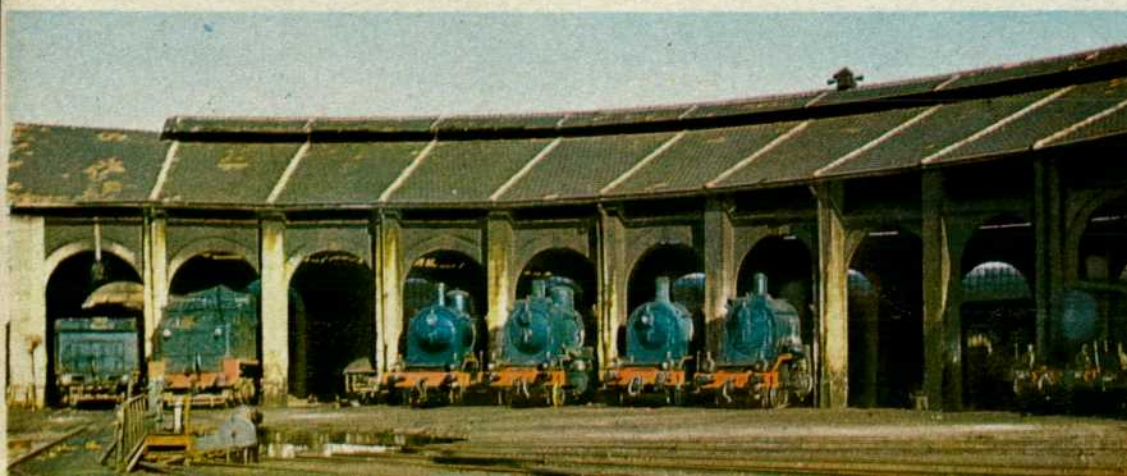
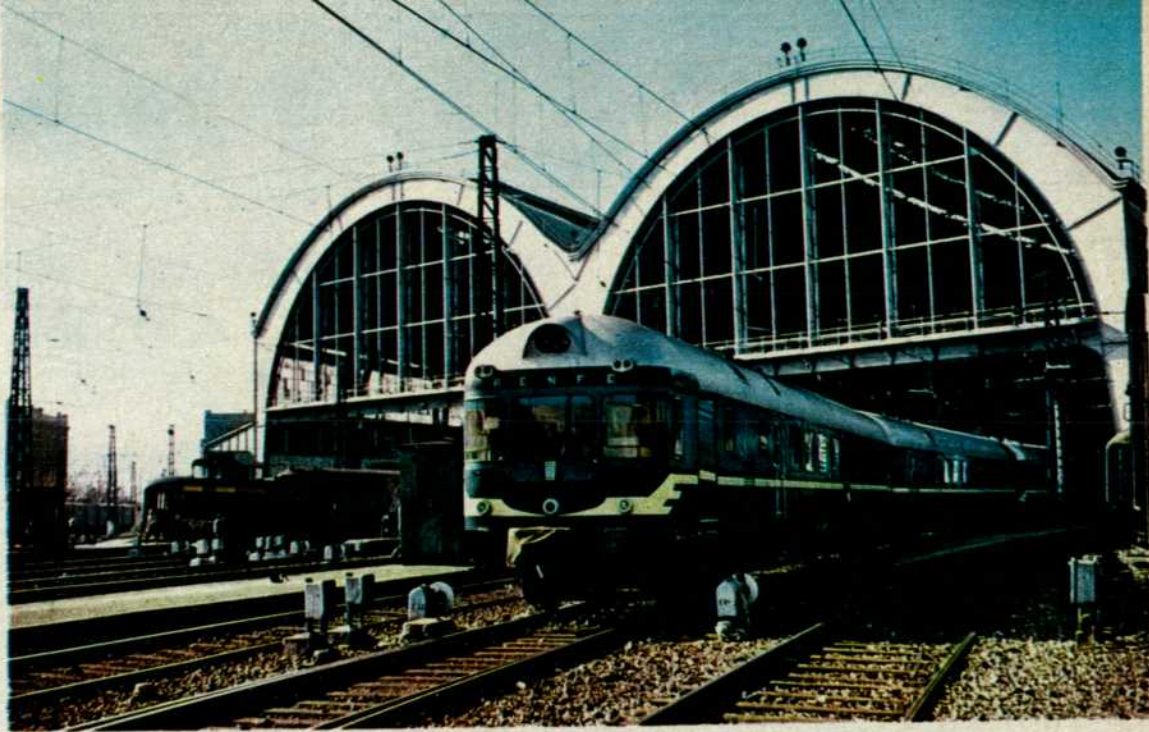


NOSTALGIA DEL VAPOR



CUANDO la técnica y el progreso condenan un modo de vida o una civilización, la literatura les presta una segunda existencia en la que se recuperan más decantadas y teñidas de nostalgia las viejas ilusiones que fueron años vitales para otras generaciones. El familiar resoplido del vapor y los penachos de humo pronto dejarán de ser una imagen común de los caminos. La locomotora que llegó a formar parte del paisaje quedará arrumbada en los museos donde simbolizará la historia de toda una época. La sustitución de los medios de tracción ha seguido en los últimos años un proceso muy rápido y tal vez por ello doloroso. Las cifras son elocuentes: a principios de 1958 existían cerca de 3.500 locomotoras de vapor, muchas de ellas centenarias y de tan variados tipos que España era un rico filón para los coleccionistas de imágenes del pasado. El año que ahora se inicia marcará el final de la tracción vapor-carbón en España. Cambiamos el tipismo por la eficacia. La economía obliga a decir adiós al vapor, pero estamos seguros se inicia ahora el momento de escribir su epopeya. Ofrecemos algunas de sus familiares imágenes, ya cada día más difíciles de captar, y que pronto no serán más que un recuerdo.





Bienvenidas las Diesel y eléctricas

ADIÓS al vapor. Ahora sí que va en serio. Las instalaciones ferroviarias pierden la negrura del carbón. Nuevas máquinas, nuevos métodos de tracción —eléctricos, diesel-eléctricos o hidráulicos, fuel-oil, etc.—, recorren sus vías con mayor pujanza. El 67 ha sido el año de transición, el año de la gran coyuntura del transporte ferroviario. Adiós al vapor y... enhorabuena a las diesel y eléctricas.

Con la diesel de transmisión hidráulica, que figura en la portada de este número, damos algunas imágenes de los nuevos métodos de tracción y que componen la fisonomía potente y pulcra del 68 ferroviario español.

(Fotos García y Sanz.)



¡ ADIOS AL VAPOR!

Por **LUIS DE COS JARHLING**

Director Ejecutivo de Explotación



Don Luis de Cos Jarhling es ingeniero de Caminos.

Nació el 12 de junio de 1924.

Ingresó en la RENFE, en la 7.ª Zona, como ingeniero, el 1.º de agosto de 1949 y ha desempeñado en la misma los cargos de jefe de la Secretaría Técnico-Económica, jefe de Explotación y Comercial y director de la Zona.

En enero de 1965 es trasladado a Madrid

para desempeñar las funciones de director de la Región Norte.

Ocupa en la actualidad el cargo de director ejecutivo de Explotación, con categoría personal de subdirector de la Red.

LARENFE, como toda empresa moderna, cuya actividad se desarrolla para atender un servicio público, tiene una necesidad constante de renovarse, de mejorar sus equipos e instalaciones, atemperando su estructuración y modernización de transportes con el progreso, con el avance técnico, que en todos los órdenes de la actividad humana viene produciendo el desarrollo progresivo de estructuras comerciales e industriales.

Como el transporte por ferrocarril continúa siendo la base fundamental para el desplazamiento masivo de viajeros y mercancías, se ha visto obligado aquel a buscar un perfeccionamiento en su técnica y una innovación en sus medios y sistemas de efectivos, para su mejora y perfeccionamiento con el fin de hacer frente a la demanda que la economía nacional precisa en su desarrollo, garantizando la calidad en el servicio. En resumen, la vida avanza, el progreso se impone y el ferrocarril tiene que modernizarse para no languidecer y morir.

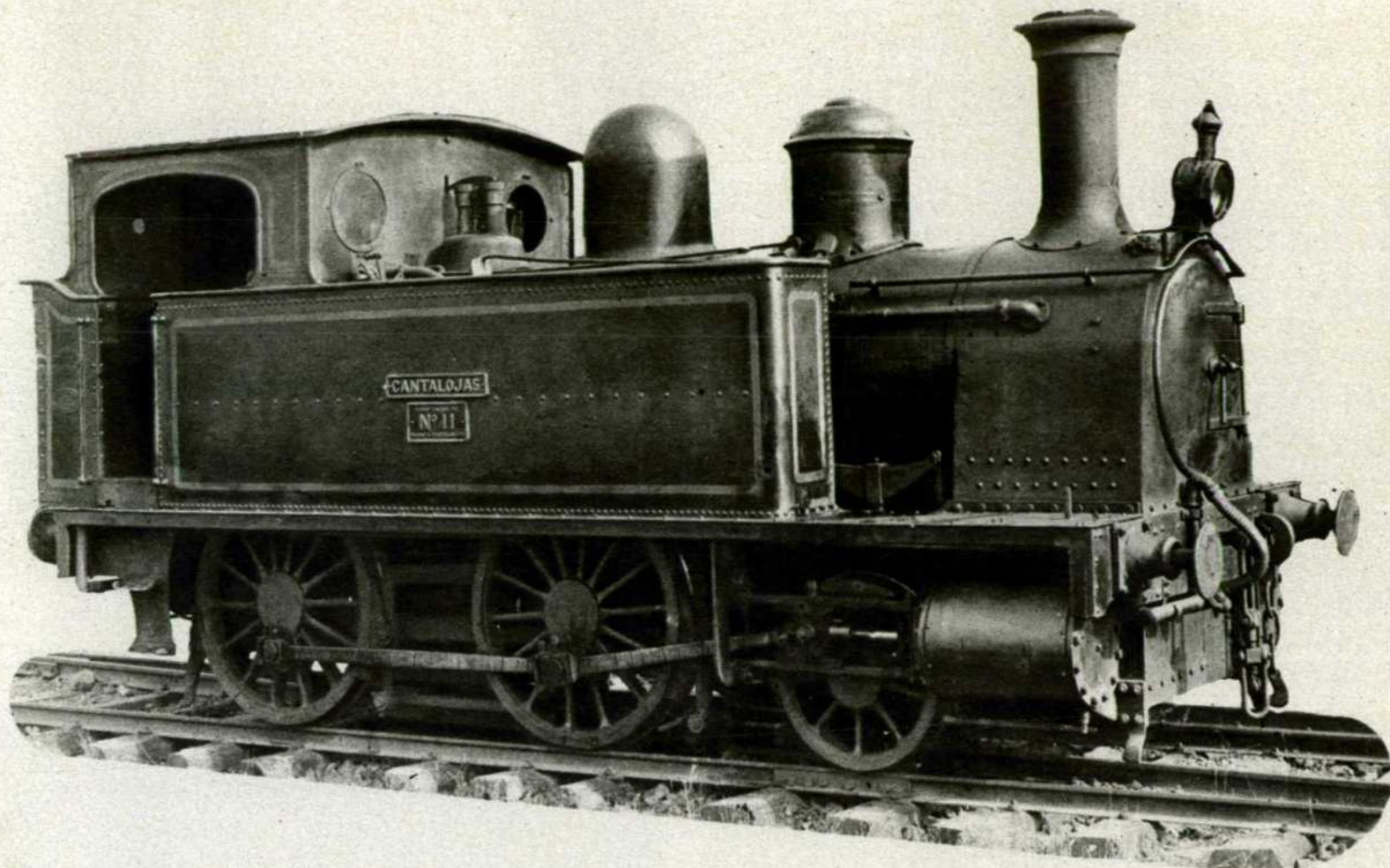
Ciñéndonos exclusivamente a la transformación que ha experimentado la tracción ferroviaria desde su inicia-

ción, es obligado dedicar un recuerdo inolvidable a la locomotora de vapor.

Cuando hablamos del ferrocarril, en la mente de todos se nos representa el tren deslizándose por llanuras y montañas, arrastrado por la locomotora de vapor que va dejando en el aire su largo penacho de humo. La locomotora de vapor nos daba la impresión de un ser viviente, con sus órganos de funcionamiento a la vista, con su silueta robusta, maciza, imprimiéndonos un sentimiento de seguridad, basado en su fortaleza.

Lógicamente en el largo periodo de existencia de la locomotora de vapor, esta ha sufrido una serie de transformaciones técnicas encaminadas a mejorar su rendimiento, potencia y velocidad, situación que se acentúa a partir de 1891, al aparecer la primera locomotora eléctrica y, posteriormente, en 1911 la primera locomotora con motor diesel.

Con la aparición y desarrollo de los nuevos sistemas de tracción se consigue una progresiva mejora de la calidad del servicio y la disminución de los precios de coste por el aumento de la productividad. En los ferroca-



rriles el precio de coste de su producción, unidades de tráfico (viajeros-Km. y Tm.-Km.), viene fundamentalmente influenciado por el gasto en personal y en energía. Por ello la política económico-social de todas las administraciones se orienta a conseguir la mejora de la productividad laboral y energética.

La utilización de la electricidad y del motor diesel en los ferrocarriles ha determinado en el progresivo desplazamiento de la locomotora de vapor, cuya era puede considerarse terminada. Incluso en países ricos en carbón de calidad, está condenada a desaparecer a causa de su bajo rendimiento y de los cortos recorridos medios diarios.

Esto queda de manifiesto ya que en la tracción vapor el rendimiento energético está comprendido entre el 4 y el 5 por ciento, mientras que en la tracción diesel se llega al 17 por ciento y en la eléctrica su campo de variación se encuentra entre el 12 y el 25 por ciento, según que la energía sea de origen hidráulico o térmico.

Si se tiene en cuenta el carbón que se quema anualmente en las paradas por las locomotoras de vapor y las pérdidas de carbón en cantidad y calidad durante su transporte y almacenamiento, resulta que el rendimiento energético no pasa del 4 por ciento y aún puede bajar más en casos desfavorables.

Además de lo expuesto, la necesidad de modernizar el parque de tracción se pone de relieve al considerar que más del 44 por ciento del parque total de locomotoras tenía más de cuarenta años de servicio. La casi totalidad de estas locomotoras antiguas eran de vapor-carbón.

Pero el aspecto que debe ser más resaltado es la

mejora de las condiciones de trabajo experimentadas por el personal de conducción. La dura jornada de los maquinistas y fogoneros en una máquina de vapor es conocida por todos y podemos considerar como un progreso las mejoras que una máquina diesel o eléctrica aportan al quehacer diario de nuestro personal de conducción.

Por otro lado, no cabe la menor duda que con la tracción vapor se prestaba al viajero un servicio menos confortable, menos limpio que con la tracción diesel y eléctrica, debido a las grandes molestias de los humos, y que se acentuaban en los túneles de longitudes considerables.

Todos estos aspectos sociales, económicos y técnicos, han obligado a realizar una sustitución progresiva de las locomotoras de vapor por las eléctricas y diesel.

Vamos a pasar revista rápida a los sucesivos avances de sustitución del vapor en RENFE que ponen de manifiesto las mejoras espectaculares conseguidas en los últimos años.

Como consecuencia de los sucesivos planes de modernización y refiriéndonos a las grandes unidades de Renfe denominadas Zonas, podemos considerar como fechas relevantes las siguientes:

12 de Julio de 1966

En este día desaparece de la 7.^a Zona tanto la tracción vapor-carbón como fuel-oil. Todo el Noroeste de nuestra Península con sus 1.516 Km. de vía férrea queda dieselizado y electrificado. Esta Zona sirve como

¡ADIÓS AL VAPOR!



piloto en el sentido de indicar lo que va a ser la tracción en la futura Renfe.

1 de Octubre de 1967

La 2.^a Zona, con 2.290 km., suprime por completo la tracción vapor-carbón tanto en líneas como en maniobras.

15 de Noviembre de 1967

Desaparece la tracción vapor-carbón (en líneas y maniobras) de la 4.^a Zona liberándose 1.857 km. de este tipo de tracción.

A finales del presente año o primeros del 68, está prevista la desaparición de la tracción vapor-carbón en la 3.^a Zona, cuya extensión es de 2.570 km.

CUADRO I

PORCENTAJE DEL REMOLQUE TOTAL (t. k. b. r.)
CORRESPONDIENTE A LOS DIVERSOS SISTEMAS DE TRACCION

	1950	1963	1966	Mayo 1967	Previsión 1968 P. D. M. de 1964
Carbón	89,55	31,90	13,50	5,10	12,9
Fuel-oil	0,35	27,24	23,10	23,80	25,2
Eléctrica... ..	9,65	32,56	40,30	42,30	39,9
Diesel... ..	0,45	8,30	23,10	28,80	22,0

El cuadro I refleja cómo se han repartido las toneladas métricas remolcadas por los diferentes sistemas de tracción y su evolución en los años que se indican, poniéndose de manifiesto que la previsión recogida con el Plan Decenal de Modernización del año 1964 para el 1968 se alcanza dos años antes, siendo superado con creces con el año 1967.

CUADRO II
CONSUMO DE CARBON EN TN/DIA

	1950	1963	1966	1967
Enero	8.123	4.567	3.047	1.462
Febrero	8.266	4.636	3.017	1.415
Marzo	8.138	4.533	2.763	1.302
Abril	7.901	4.237	2.558	1.163
Mayo	7.606	4.110	2.390	955
Junio	7.294	3.937	2.154	797
Julio	7.024	3.825	1.778	611
Agosto	7.100	3.788	1.615	493
Septiembre	7.225	3.761	1.543	476
Octubre	7.381	3.845	1.599	367
Noviembre... ..	7.721	3.877	1.598	(1)
Diciembre... ..	8.181	3.926	1.545	

(1) En la primera decena de noviembre el consumo ha sido de 321 Tn/día.

El cuadro II refleja los consumos medios diarios de carbón en los diferentes meses a lo largo de los años relacionados y que expresan claramente la evolución sufrida por la tracción vapor-carbón.

El esfuerzo conjunto y coordinado de todos los servicios afectados de Renfe ha permitido estos resultados y, lo que es más importante, poder prever que, para primeros de Julio del próximo año, desaparecerá de todas las líneas de RENFE la tracción vapor-carbón, tanto en líneas como en maniobras. Con esto se conseguirá alcanzar otro de los objetivos del Plan Decenal de Modernización, pero con un adelanto en la previsión de cinco años, puesto que se había programado para 1973. Por ello se ha podido establecer en los últimos planes para 1973 la desaparición total de la tracción vapor, es decir, tanto vapor-carbón como fuel-oil. Este último tipo de tracción contará para primero de Julio de 1968 con un parque de 700 locomotoras que tendrán que ir desapareciendo entre los años 1968-1973.

Estos logros esenciales animan a todos los ferroviarios a seguir con firmeza el camino emprendido de mejoras sociales, económicas y técnicas y a pensar, aunque con nostalgia, que el adiós al vapor, es como un paso más en la vida de nuestro querido ferrocarril.