



Desde el árbol al consumidor. La naranja viaja en el tren con el mismo cuidado y rapidez que el viajero m

MAGNITUD DE ESTE TRANSPORTE FERROVIARIO

El tráfico de naranjas en la IV Zona, puede decirse es uno de los más importantes, por no decir el principal. Su volumen alcanza cifras muy respetables.

La campaña, con pequeñas variantes, comprende desde la segunda quincena del mes de octubre al mes de mayo. Los meses mas fuertes son noviembre y diciembre, iniciándose una curva más suave a partir del mes de enero.

Cada variedad de naranjas tiene su fecha de iniciación para ser exportada. Aquella

es acordada por la Junta Consultiva, compuesta por representantes del Gobierno, Sindicatos de Frutos y Productos Hortícolas, RENFE, TRANSFESA y principales exportadores.

PRINCIPALES ESTACIONES DE CARGUE

Carcagente, Alcira, Algemés, Sagunto, Almenara, Villarreal y Burriana.

También tiene relativa importancia la región murciana, principalmente Murcia.

En estas estaciones existen oficinas comarcales destinadas a los servicios oficiales, como SOIVRE (Servicio Oficial de



NARANJA

Por Manuel SALTO



ás distinguido.



Para tomar el tren especial, la naranja utiliza cualquier medio de transporte. Después irá guardada en un «container» como en la más segura caja fuerte de un banco.

Inspección y Vigilancia para la Regularización de las Exportaciones). Este organismo tiene a su cargo la inspección y vigilancia del tamaño, calidad, color, acidez, maduración, presentación, envasado, etcétera.

Servicio Fitopatológico. Interviene en la salud, podríamos decir, de las naranjas, plagas, etc., para que se exporten en óptimas condiciones.

Servicio de aduanas. Tiene a su cargo todos los trámites aduaneros, para que toda la documentación vaya en regla y evitar las intervenciones en las distintas fronteras de su recorrido.

PRINCIPALES PAISES CONSUMIDORES

Prácticamente, puede decirse son importadores de nuestras naranjas todos los europeos, siendo el principal, Alemania Occidental, seguido de Holanda, Bélgica, Francia, Inglaterra, Suiza, Checoslovaquia, Dinamarca, Suecia, etcétera.

Esta temporada se han abierto nuevos mercados, como Alemania Oriental y Hungría.

Debido el beneficio que reporta para esta clase de fruto el transporte sin transbordos, se viene realizando, en su mayor parte, en vagones de ejes intercambiables, propie-

FUNDADOR

Domecq

¡está
como nunca!



Pedro Domecq
JEREZ DE LA FRONTERA

dad de TRANSFESA, recambio que se efectúa con gatos hidráulicos en las fronteras de Cerbere y Hendaya, con la máxima rapidez.

Se han conseguido resultados óptimos en el encaminamiento de estos transportes. Los reiterados estudios llevados a cabo por personal técnico de la red con la colaboración de otras administraciones ferroviarias extranjeras y representación de exportadores han dado el resultado de los frutos obtenidos.

Este transporte requiere una dedicación especial y absoluta, el máximo dinamismo en todos los órdenes y una perfecta coordinación de todos los elementos de que se dispone.

El equipo director y ejecutor debe ser suficientemente competente para poder obtener los resultados deseados.

El regreso de material vacío procedente de fronteras, la distribución de las estaciones, situación del cargue, horarios fijos de terminación, reconocimiento del fruto por los organismos oficiales, despacho de documentación, situación de locomotoras en las estaciones de origen de trenes, aprovechamiento de motores, formación de trenes, salidas a horas reglamentarias, prioridad, vigilancia y coordinación de sus itinerarios, etc., todo ello constituye un complejo despliegue de actividades, cuyo mayor éxito radica en la *coordinación* de

todos estos elementos puestos en juego, controlados por el puesto de mando.

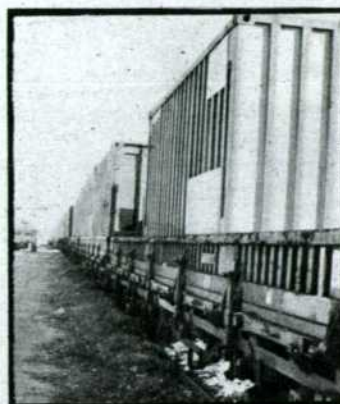
Como cifras récord podríamos señalar un determinado día en que circularon 25 trenes con un total de 550 vagones.

Lo normal, puede decirse que es hacer de 20 a 22 trenes para las fronteras de Cerbere y Hendaya, en la proporción del 75 y, el 25 por 100, respectivamente.

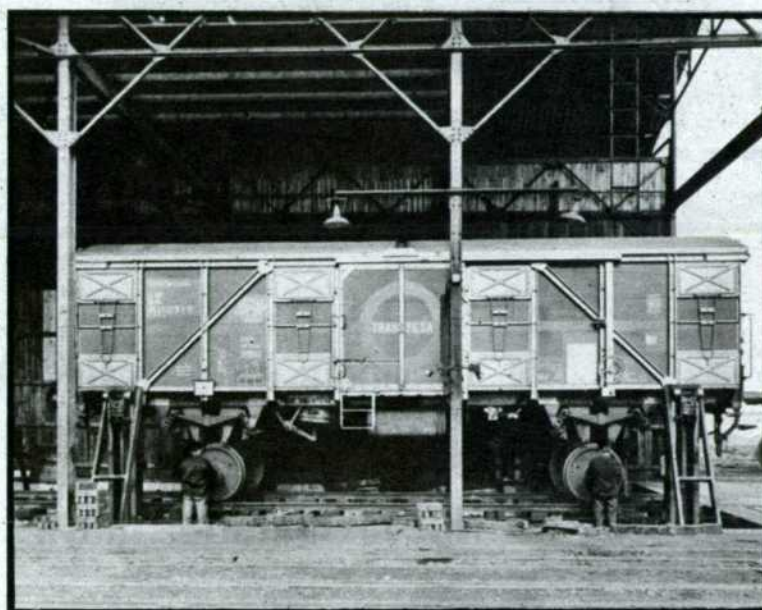
Sus cargas brutas por tren representan 850 toneladas para Cerbere, y 500 en dirección a Hendaya. Toda la



Contenedores a media carga.



Tren de contenedores dispuesto para su salida.



Vista lateral de un vagón elevado sobre gatos hidráulicos para su cambio de ejes.—Frontera de Hendaya.

tracción es a base de máquinas Diesel tipo 1.900.

TRANSPORTE EN «CONTAINERS»

Merece especial atención en estos transportes la innovación introducida este año por RENFE, de los vagones con «containers», que han dado excelentes resultados.

Estos contenedores van cargados sobre vagones plataformas de la serie 450.000 y tienen la particularidad de que pueden ser transportados, por medio de grúas especiales, a la misma puerta del almacén o a su interior, según lo prefiera el cliente exportador. Una vez cargado se traslada con el mismo elemento a la estación para ser montado sobre su correspondiente plataforma.

Cada vagón lleva dos contenedores.

Los resultados han sido sumamente satisfactorios, por haber sido absorbidos en su totalidad los doscientos contenedores empleados como vía de ensayo, propiedad de la RENFE.

Puede decirse que es un transporte verdaderamente revolucionario, por ir desde el almacén del exportador hasta el del importador, sin ninguna manipulación de su contenido. Además el precio de transporte es muy competitivo, y mi opinión particular es que ha de tener muy buena aceptación, no solamente en ésta, sino en otras clases de mercancías.

CARACTERISTICAS DE LOS CONTENEDORES

Dimensiones:
6,10×2,74×2,44 m.
Volumen: 30 m³.
Tara: 2.160 Kgs.
Carga: 17.840 Kgs.

La RENFE ha aplicado toda su sabiduría y se esfuerza para lograr, además de la adecuada modernización, una organización perfecta en la canalización masiva de esta clase de tráfico.

(Fotos: Sánchez, por gentileza de TRANSFESA y del autor.)

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES A LAS TRES ULTIMAS TEMPORADAS

Frontera	Campaña	RENFE		TRANSFESA		TOTAL	
		Vagones	Tm. netas	Vagones	Tm. netas	Vagones	Tm. netas
CERBERE:	1966-67	3.349	53.232	20.091	414.174	23.440	467.406
	1967-68	848	13.144	16.414	339.854	17.262	352.998
	1968-69	370	6.180	19.446	410.525	19.816	416.705
HENDAYA:	1966-67	534	8.452	7.509	164.606	8.043	173.058
	1967-68	87	1.441	6.487	144.115	6.574	145.556
	1968-69	16	249	7.755	173.048	7.771	173.297
TOTAL GENERAL	1966-67	3.883	61.684	27.600	578.780	31.483	640.464
	1967-68	935	14.585	22.901	483.969	23.836	498.554
	1968-69	386	6.429	27.201	583.573	27.587	590.002
CARGA MEDIA POR VAGON	1966-67		14,72		20,90		20,33
	1967-68		15,45		21,12		20,91
	1968-69		16,62		21,45		21,34