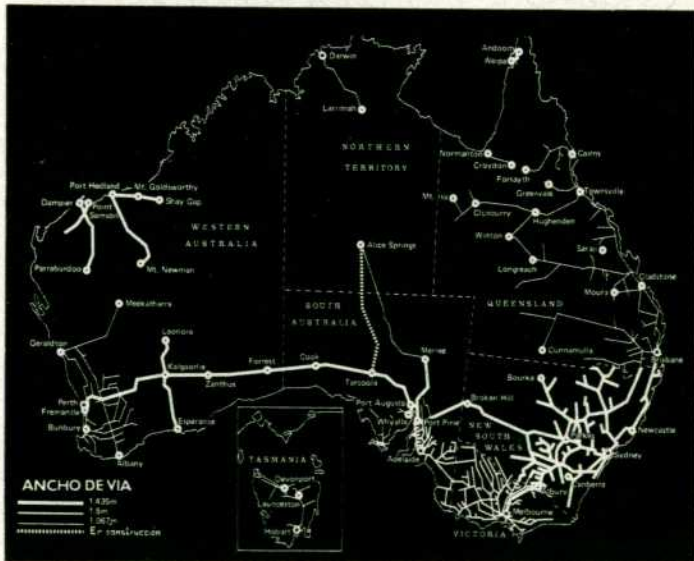


OTROS PAISES, OTRAS NOTICIAS

AUSTRALIA: HACIA UN NUEVO SISTEMA FERROVIARIO

Australia, ese inmenso país considerado por muchos un verdadero continente, se enfrenta con la necesidad de vitalizar y unificar sus distintas redes ferroviarias. Actualmente, la longitud total de líneas férreas australianas es de 45.000 km., de los cuales 40.500 son propiedad de la Administración estatal competente. Antes del primero de julio de 1975, existían siete grandes líneas pertenecientes al Estado: la Queensland Railways (QR), de 9.563 km.; la Public Transport Commission de Nueva Gales del Sur (PTCNSW), de



9.758 km.; la Victorian Railways (TGR), de 805 km.; la South Australian Railways (SAR), de 3.885 km.; la Western Australian Government Railways (WAGR), de 6.165 km., y la Commonwealth Railways (CR), de 3.586 km.

En la fecha indicada fue creada la Comisión Nacional Australiana de Ferrocarriles (ANRC) con vistas a incorporar al Estado las líneas adquiridas a los Gobiernos regionales. Como contrapartida, el Gobierno central ha hecho una oferta a los demás Estados para que exploten las líneas de propiedad estatal.

La ANRC ha hecho un pedido, durante 1975, de 500 nuevos vagones, y tiene la intención de comprar otros 800 a lo largo de 1976. En años venideros se prevé una adquisición anual de 1.500, cantidad suficiente para paliar la escasez de vehículos de mercancías. Esta demanda de material persigue, por otro lado, el objetivo de estimular la dotación de nuevos puestos de trabajo y los recursos de la industria nacional del ramo ferroviario. (Extractado de "International Railway Journal".)

RECONSTRUCCION DE LA RED VIETNAMITA

Devastada al cabo de largos años de guerra, la red ferroviaria de Vietnam ha quedado reducida a unos pocos tramos explotados de manera irregular. Con la paz en Indochina se ha emprendido la reconstrucción, y el nuevo Gobierno está comprometido en un esfuerzo importante para reparar las líneas y el restablecimiento de sus ejes principales.

Por de pronto, la línea Da Nang-Hué ha sido abierta de nuevo al tráfico. Entre Hanoi y Da Nang funciona a diario un servicio combinado de tren-autobús, dada la imposibilidad de circular en algunos tramos.

El próximo proyecto de envergadura, en este mismo sentido, es la reapertura total de la línea Nha Trang-Saigón, de 500 km. Asimismo prosiguen las obras para reanudar la relación entre Khac Phu y Bai Trai.

Las autoridades vietnamitas confían en contar, en lo que queda de año, con una red férrea coherente y, sobre todo, la comunicación de Hanoi con Saigón.

ISRAEL: CAMINO HACIA EILAT

En otra área frecuentemente castigada por la guerra, en Oriente Medio, la reapertura del canal de Suez obliga a revisar el "mapa" de las corrientes comerciales. Por lo que atañe al Estado de Israel, el hecho despierta un antiguo proyecto: unir por ferrocarril el puerto de Eilat, en el mar Rojo, con el resto de la red. Hasta ahora, el tendido alcanza las fábricas de tratamiento de fosfatos de Oron, con una prolongación a Hor Habar, actualmente en ejecución. Si esta línea llegara a Eilat, se establecería una comunicación con los puertos de Ashdod y Haifa, en el Mediterráneo, lo que supondría (para 1982) un tráfico anual de mercancías de aproxi-

madamente tres millones y medio de toneladas. (Hoy día, el tráfico anual de mercancías por los ferrocarriles israelíes se cifra en cuatro millones de toneladas).

La nueva línea, de ancho internacional, tendrá una longitud de 215 kilómetros. Ochenta millones de dólares se calcula que costarán las obras, que, además de varias estaciones intermedias, incluye una terminal intermodal en Hatzeva y una estación de clasificación en Eilat.

MOSCU- LENINGRADO, G. V.

El día que la "Russkaia Troika" —nuevo tren aerodinámico ruso de gran velocidad— logre circular a 200 kilómetros por hora, los 700 km. que separan a Moscú de Leningrado serán cubiertos en cuatro horas. El "Troika", vehículo completamente climatizado, acaba de ponerse en servicio entre los dos principales núcleos urbanos de la URSS, a una velocidad comercial de 160 km/h.

FINLANDIA: PRACTICOS COCHES- RESTAURANTE

Los Ferrocarriles Finlandeses reciben los primeros modelos de un nuevo tipo de coche-restaurante, para reemplazar a los que han venido prestando servicio ordinario como coches-buffet en la categoría de segunda clase. Estos coches, contruidos en acero, están divididos en dos partes: el salón-comedor propiamente dicho, capaz para 24 personas, y el bar, donde se exponen, en una especie de vitrina, los platos calientes y fríos que puede elegir el viajero. Como en los aviones, estos platos vienen ya preparados y, en su caso, recalentados al tiempo de consumirse. El personal de servicio en el "self-service" de los trenes finlandeses se ha limitado a tres personas.



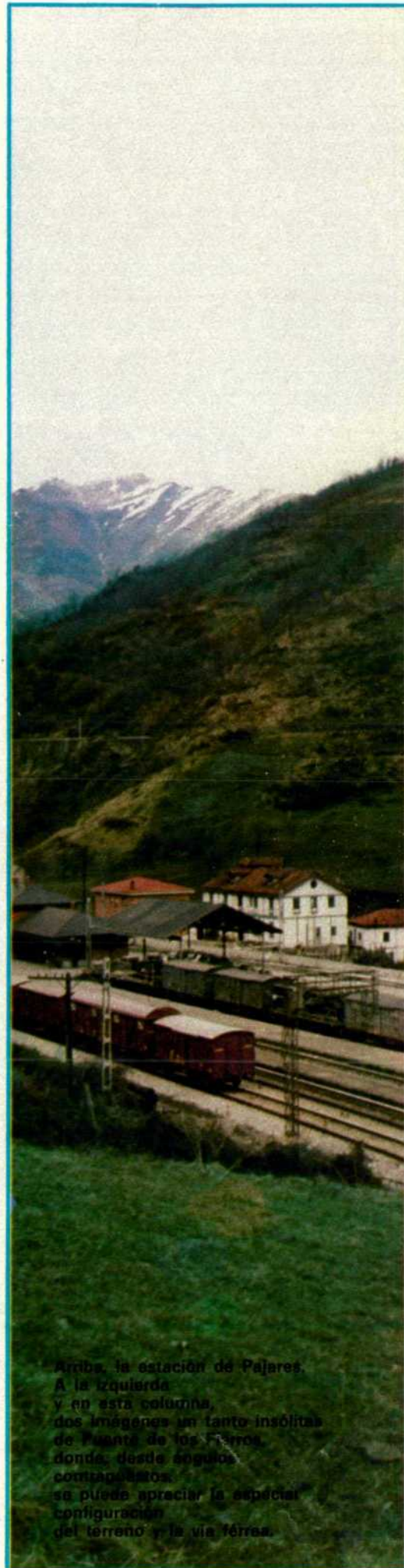
Los viajeros se sirven a sí mismos en los nuevos coches-restaurante adquiridos por los Ferrocarriles Finlandeses.



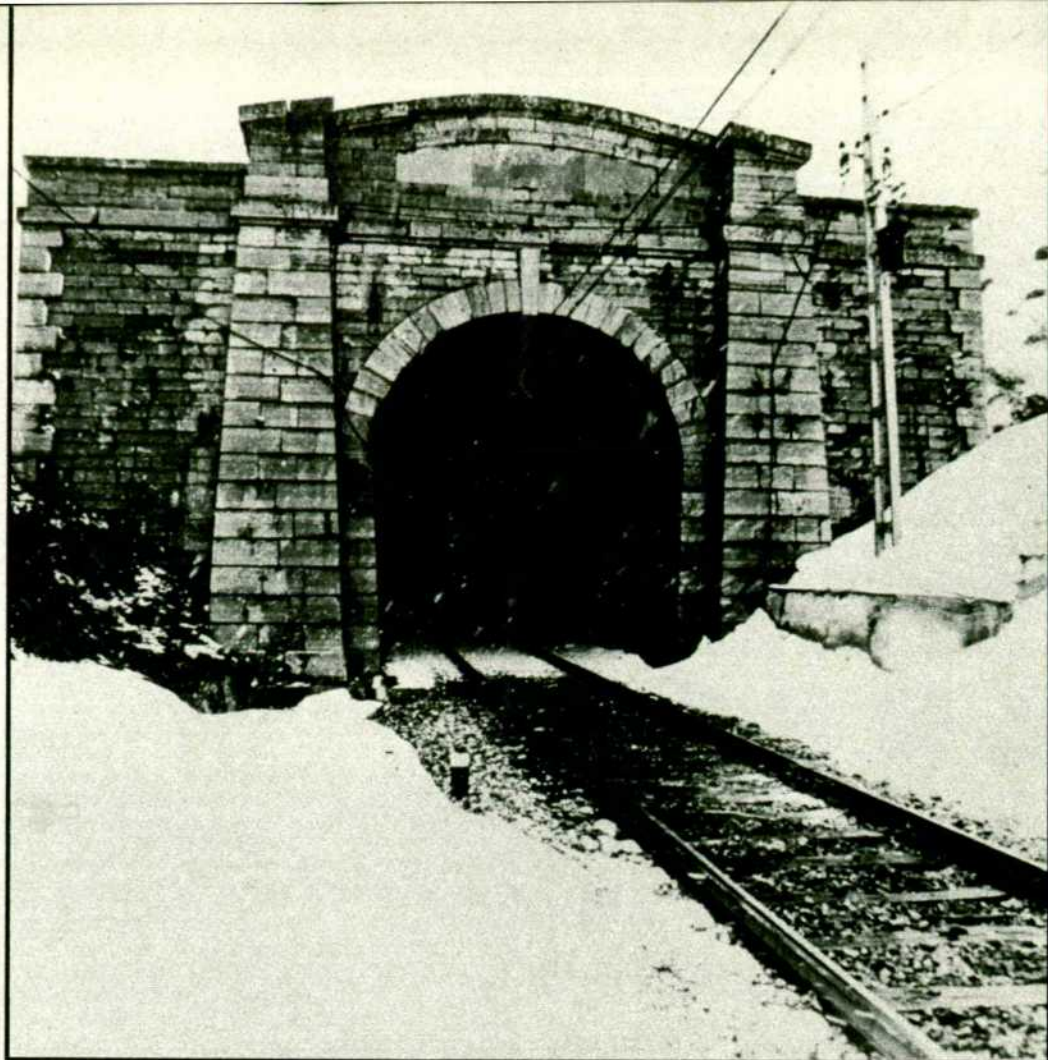
PAJARES

IMPRESIONANTE VERICUETO
DE BELLEZA Y TECNICA EN
LA CORDILLERA CANTABRICA

Por EDUARDO TIJERAS



Arriba, la estación de Pajares.
A la izquierda
y en esta columna,
dos imágenes un tanto insólitas
de Puente de los Fierros,
donde, desde algunos
centímetros,
se puede apreciar la especial
configuración
del terreno y la vía férrea.



Boca Sur del túnel de la Perruca, en el puerto de Pajares.

Busdongo, a 1.236,7 metros de altura sobre el nivel del mar.



CON el puerto de Pajares damos fin, momentáneamente —la posibilidad de un retorno siempre queda abierta, puesto que el tema no está agotado—, a la serie que nos ha venido ocupando sobre los dificultosos e interesantes pasos de montaña y que ha englobado Despeñaperros, El Chorro, Tosas, Navacerrada y el presente Pajares, quizá el más significativo de todos, fundamentalmente si se tiene en cuenta su situación estratégica como vía principal entre una región de gran volumen industrial, generador de fuertes índices de tráfico, y el centro de la Península, y también las dificultades naturales del tremendo contrafuerte representado por la cordillera Cantábrica. El carbón asturiano, el mineral de hierro, los productos siderúrgicos y las cales y calizas dan lugar a tráficos de millones de toneladas, originados en las factorías de Hunosa, Ensidesa, Uninsa, etc. Túneles, rampas, curvas, la cordillera es la fuerza bruta; la vía es la "astucia".

La dificultad para salvar Pajares queda de manifiesto al comprobar que desde Busdongo a Campomanes, con una distancia de tan sólo 49 kilómetros, la línea férrea atraviesa 68 túneles, que suman 25,4 kilómetros, lo cual representa el 52 por 100 del trayecto en túnel. El total de la línea (León-Gijón), con 171 kilómetros, tiene 98 túneles, ocho de ellos artificiales. El más largo de todos es el de la Perruca,

- ESTE AÑO SE CELEBRA EL CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE FRANCISCO CAMBO, QUIEN IMPULSO COMO MINISTRO DE FOMENTO LA ELECTRIFICACION DEL PUERTO DE PAJARES.
- ENTRE BUSDONGO Y CAMPOMANES —CUARENTA Y NUEVE KILOMETROS— HAY SESENTA Y OCHO TUNELES, QUE SUMAN 25,4 KILOMETROS DE LONGITUD.
- LA LINEA FERREA DE PAJARES SALVA UN DESNIVEL DE 830 METROS, ENTRE VALLES VERDES Y PICACHOS NEVADOS.
- PAJARES ES EL PUERTO QUE, POR SU SITUACION ESTRATEGICA Y VOLUMEN DE TRAFICO, REQUIERE MAS ATENCION DE RENFE.

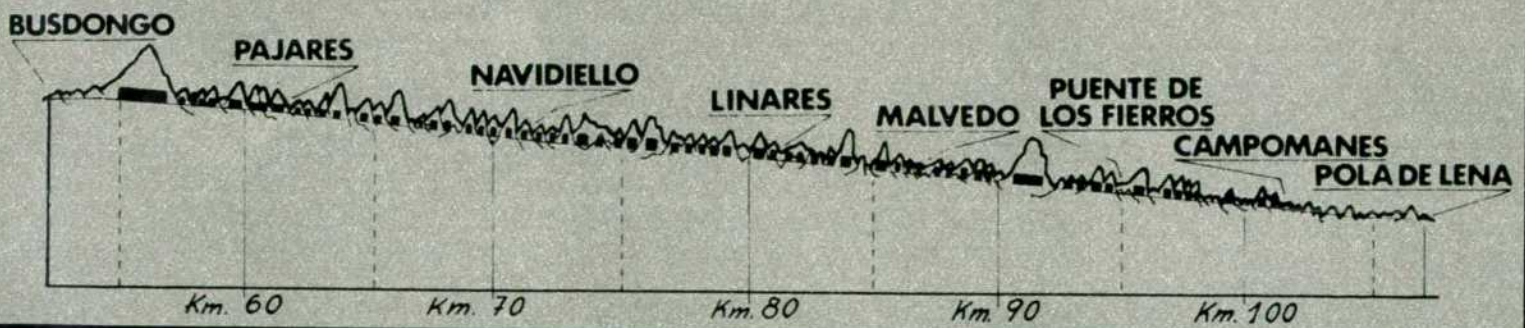
situado en la divisoria astur-leonesa, con 3.071 metros, seguido por los de Congostina y Capricho. Entre los 50 kilómetros de Busdongo a La Cobertoira, los carriles franquean un desnivel de 830 metros, la mayor parte con pendientes de 18 a 20 milésimas y curvas a barullo. De ellas hay 68 de 300 metros y 10 de 350 a 400 metros de radio (1). Pajares está considerado como la obra de ingeniería más notable de España. Y la vía de vueltas, se adosa a las laderas de las montañas, aprovecha tajos y cauces, da vueltas sobre sí misma, se muestra astuta con los mastodontes de piedra, va generalmente más alta que la carretera (en lo que se diferencia de los restantes puertos de montaña), crea estados de estupefacción en el viajero cuando éste, desde un mismo plano y simultáneamente, puede contemplar la línea férrea en tres pasadas distintas. Aquí la línea recta está desterrada. Las montañas verdes, la nieve, las parcelas con lindes de piedra, los prados, los bosquecillos de hayas y castaños, el caserío de techumbre roja, la alternancia de la aldea idílica —recogida en el halda de los montes— y el poblachón minero e industrial, con sus mecheros ardiendo en la tarde lluviosa y las chimeneas de espeso humo; las carretas leonesas de lentos bueyes, los generosos caballos astures, los ríos de aguas rápidas, la niebla, el arco iris, las estaciones solitarias, todo

(1) Muchos de estos datos nos los han venido facilitando en la Dirección de Obras e Instalaciones, por mediación de don Fausto Leal Pérez.

LINEA DE LEON A GIJON. - PUERTO DE PAJARES.



0 10 Km.



En el esquema se aprecia el perfil longitudinal y el sinuoso trazado de la vía. Sobre el paisaje, verde y nevado, la belleza del arco iris.

CULACION

EN HOMENAJE
AL EXCELENTÍSIMO SR
D. FRANCISCO CAMBÓ
A CUYA INICIATIVA Y DECISION
DE BE ASTURIAS
LA ELECTRIFICACION
DE LA RAMPA DE PAJARES

Y
A LOS TÉCNICOS Y OBREROS
QUE CON SU INTELIGENCIA
Y ESFUERZO
REALIZARON
TAN IMPORTANTE OBRA.

1918. 1925. 1968.

EL ATENEO DE OVIEDO

Uno de los puentes característicos del puerto de Pajares. Sobre estas líneas, el jefe de la estación de Oviedo, señor Flores Ortiz, señala la lápida conmemorativa de la electrificación de Pajares.





Cerca de Malvedo se ve el trazado del ferrocarril, a un solo golpe de vista, tres veces.

eso crea un espectáculo de indudable grandiosidad y belleza.

LAS "VERRACOS"

La línea de Pajares fue inaugurada por Alfonso XII, el 15 de agosto de 1884. Antes de la electrificación, cuyos trabajos comenzaron en 1918, se hicieron famosas por estas cotas unas locomotoras de vapor que respondían al sobrenombre de "verracos", en función del ruido característico que producían al expulsar el vapor. La electrificación terminó en 1925, impulsada por Francisco Cambó, ministro de Fomento, del cual se celebra precisamente ahora el primer centenario de su nacimiento. Una lápida en la estación de Oviedo conmemora el hecho de tan importante realización electrotécnica.

TRABAJOS PARA AMPLIAR LA CAPACIDAD DEL PUERTO

Los estudios realizados en 1969 y 1970 sobre las posibilidades de desarrollo del transporte ferroviario en la región astúrico-leonesa, condujeron a la redacción y puesta en práctica del Plan de Infraestructura Ferroviaria de Asturias, que contempló en primer lugar el acceso a Asturias y, en segunda fase, la infraestructura del interior de la región.

Actualmente se trabaja en la ampliación y alargamiento de vías de las estaciones de Pajares, Navidiello y Malvedo, con objeto de conseguir por lo

menos 500 metros entre piquetes y que puedan cruzarse trenes largos. El alargamiento de piquetes en el puerto de Pajares no es tarea fácil por hallarse las estaciones incrustadas entre túneles, y requiere la construcción de otros túneles paralelos a los ya existentes (túneles de desahogo) que, sumados a la renovación viaria y al aumento de potencia de las subestaciones, suplen, en la medida de lo posible, la doble vía, cuyo coste es prohibitivo debido a la quebrada orografía.

Los aumentos de velocidad y cargas por eje llevan parejos también el aumento de interceptaciones, problema de cierta frecuencia en Pajares. De ahí la necesidad de los túneles artificiales.

LAPIDA EN LA ESTACION DE OVIEDO

Tras la incursión montañosa, el ánimo un poco absorto por las obras de la Naturaleza y la ingeniería, hay que rendir homenaje ante la citada lápida que adorna la estación de Oviedo y que situara allí el Ateneo de la capital asturiana durante los actos celebrados con motivo del cincuentenario de la aprobación del proyecto electrificador. Dice así la lápida: "En homenaje al Excmo. Sr. don Francisco Cambó, a cuya iniciativa y decisión debe Asturias la electrificación de la rampa de Pajares y a los técnicos y obreros que con su inteligencia y esfuerzo realizaron tan importante obra. 1918-1968". ■ E. T. Reportaje gráfico: MAN.