

Este puente ferroviario entre las estaciones de Llodio y Miravalles, muy cerca del apeadero de Arbide, es sólo un ejemplo de la desolación que dejaron las aguas a su paso, durante las recientes inundaciones que ha padecido la zona Norte de nuestro país, y que también dejaron su caótica estela en el ferrocarril.

(Foto: MAN.)

Págs.

Valdepeñas-Puertollano, curiosa vía estrecha en la región manchega, por Arturo E. Sánchez Ojanguren	13
Breve repaso a la historia de las locomotoras inglesas, por Alberto García Álvarez . .	18
Evolución de la tracción para trenes Talgo en la línea de Andalucía, por Miguel Cano López Luzzatti	22
El 25 de septiembre se puso en servicio toda la línea del TGV francés, por Justo Arenillas	26
El túnel de Guadalmedina, por Carlos Domínguez	31

Y las habituales secciones de "Comentarios", "Buzón de los lectores", "La tienda de la esquina", "Moda", "Cine", "Cultura", etcétera.

Director:

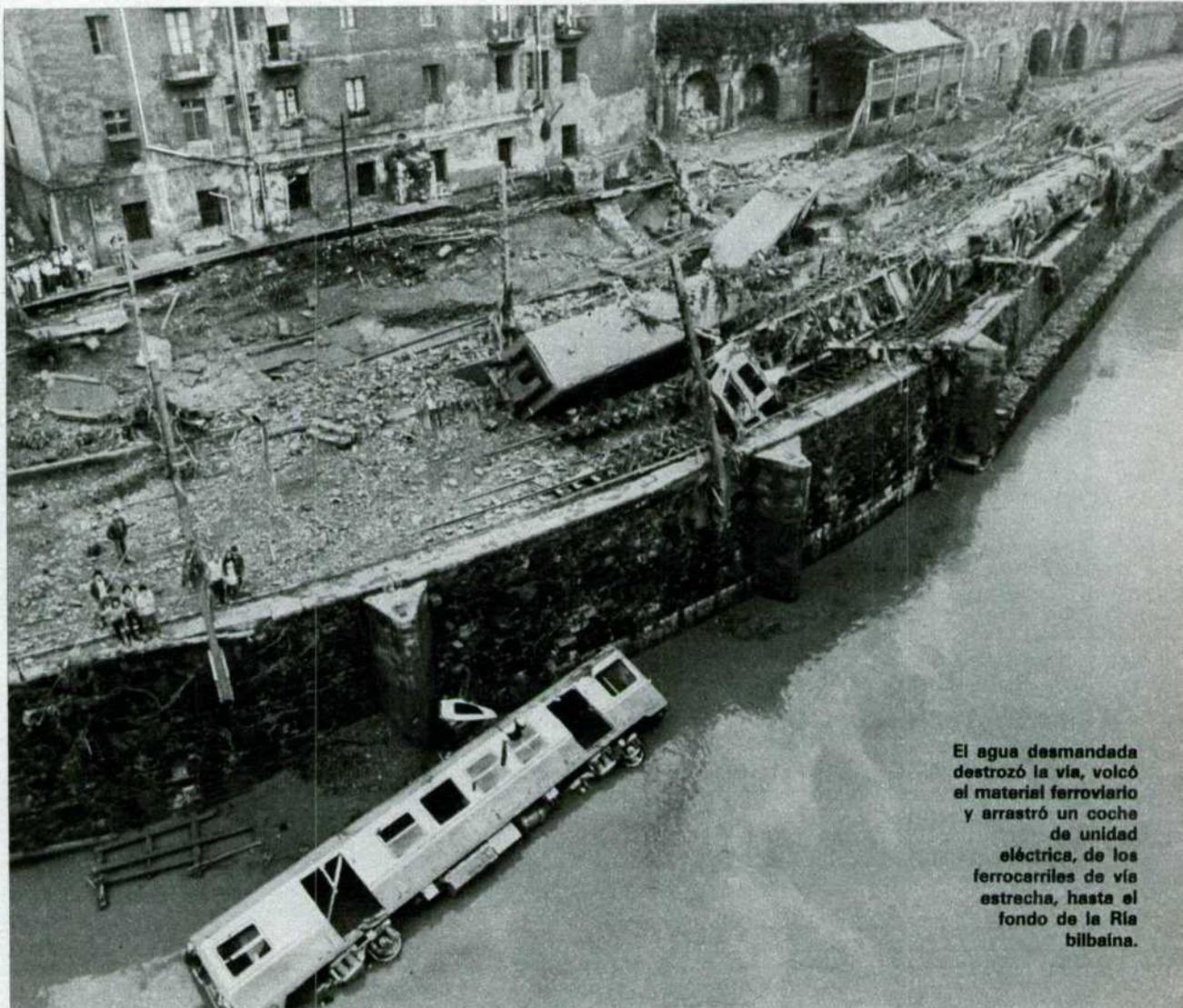
José Luis Pérez Cebrían

Redactor-jefe: Gonzalo García Sánchez. Redacción: Carmen Abella ("Por Toda la Red"). Amparo Suárez Redondo, Eduardo Tijeras. Fotografía: Isabel Peraleda. Secretaria de Dirección: María del Carmen González Hernández. Diseño: Manuel Ruiz Angeles.

Administración y suscripciones: GIRE, Nuevos Pabellones Chamartín. Avenida de Pío XII, s/n. Madrid-16 (Teléfono 733 62 00, ext. 2485). Apto. de Correos 14.411. Depósito legal: M.922-1964. Redacción: Darro, 32. Madrid-2 (Teléfonos 259 92 81, 259 93 17 y 259 78 50).

IMPRESO EN HAUSER
Y MENET, S. A.

Se somete al control de la tirada a la Oficina de Justificación de la Difusión.



El agua desbordada destruyó la vía, volcó el material ferroviario y arrastró un coche de unidad eléctrica, de los ferrocarriles de vía estrecha, hasta el fondo de la Ría bilbaina.

LAS INUNDACIONES DEL NORTE

TAMBIEN EL FERROCARRIL SUFRIO GRAVES DAÑOS

La recuperación total de las líneas y servicios afectados supondrá un coste de varios miles de millones de pesetas

LA noticia nos sorprendió en pleno estío. El mes de agosto, el mes de vacaciones por excelencia, el que imprime a la vida ciudadana un sabor de letargo y de siesta nos trajo la conmoción, el horror y el caos de la mano de un fenómeno natural, ¡tan deseado en otras zonas del país!, que desbordó y arrasó, que sembró en riadas de agua la desolación en el Norte de España... En Llodio, una factoría de la que sólo quedan las columnas; la catedral de Bilbao, en el casco viejo, en cuyas paredes quedan las marcas del agua que alcanzó más de tres metros de altura; comercios destruidos...

Y la angustia de ver crecer el agua, palmo a palmo, y la ría, que arrastraba en su cauce todo tipo de enseres y que llegó a servir de lecho a un coche de unidad eléctrica. El ferrocarril

también sufrió graves daños: estaciones completamente inundadas; tramos de vía inutilizados e incluso arrasados o cubiertos por el barro; incidencias —aunque en este caso sea insuficiente este habitual término ferroviario— de toda especie que comunicaban los teletipos de la empresa a los responsables de los dispositivos de socorro y seguridad previstos para esta clase de emergencias, puestos desde el primer momento de la catástrofe en funcionamiento. Entre los episodios que afectaron a los viajeros puede citarse como indicio el de los

150 pasajeros de un tren a los que, interrumpido su viaje, dio amparo el Colegio de los Jesuitas de Indauchu y que estuvieron retenidos durante dos días en la capital bilbaina hasta que fue posible su evacuación por carretera.

Y el Gobierno Civil de Bilbao, que se convirtió en lugar de encuentro obligado de todo aquel que tenía la responsabilidad de un servicio, todos a la disputa del objeto más preciado en aquel momento: un teléfono que funcionaba y que significaba, prácticamente, la única vía de comunicación con el exterior.



Y en el plano ferroviario, como decimos, frente a los estragos sufridos, el trabajo intenso de más de mil hombres, que dedicaron todas sus energías a reanudar la conexión de las áreas devastadas con el resto del país y de cuyos esfuerzos habla, por sí solo, el tiempo record (tan sólo cuarenta y ocho horas) en que fueron capaces de restablecer la mayor parte del servicio ferroviario en la zona afectada.

Por el momento, es imposible hacer una valoración en cifras, aunque se calcula en varios miles de millones de pesetas los daños que el ferrocarril ha sufrido durante el terrible fin de semana del 26 al 28 de agosto. El presidente de RENFE se trasladó a la zona siniestrada para coordinar los distintos trabajos efectuados en las diferentes líneas.

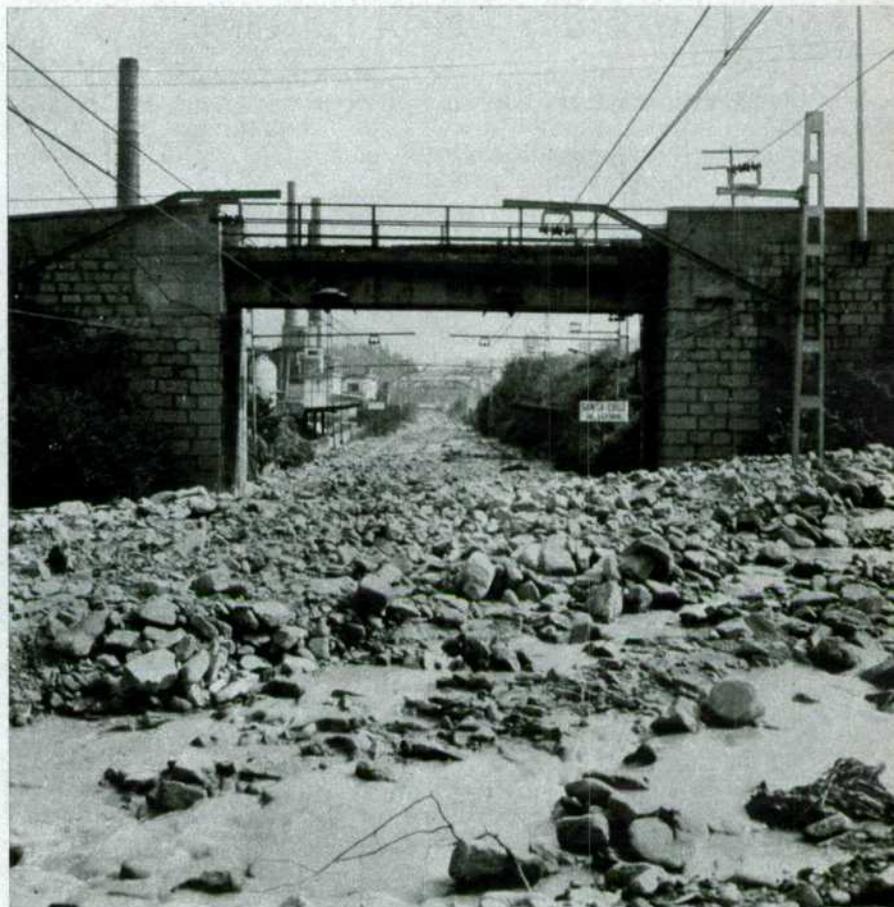
La de Palencia a Santander sufrió un corte en la vía, por desprendimiento de tierra, en nueve puntos kilométricos, hundimiento de terraplenes en cuatro zonas, derrumbamiento de un muro de sostenimiento y arrastre de balasto en diversos tramos entre las estaciones de Renedo y Guarnizo, con graves daños para ambas instalaciones, cuyos edificios de viajeros quedaron inundados, y los muelles y la subestación de la segunda de ellas. La línea cuyo servicio se había interrumpido a las 11.40 horas del día 27 de agosto reanudó su actividad en la mañana del día 30. Hasta aquel momento, el transporte hasta y desde Torrelavega se realizó por ferrocarril y desde allí hasta Santander en autobús.

La línea de Madrid-Hendaya, entre las estaciones de Alsasua y San Sebastián, se vio interrumpida el día 26 y el corte de la vía se produjo por inundaciones y desprendimientos de tierras en 17 puntos: hundimiento de terraplenes en dos puntos y arrastre de balasto en diferentes tramos. Las subestaciones de Zegama y Zumárraga quedaron inundadas. La circulación se restableció el día 27 con vía única y a partir del 28 en vía doble, con limitación de velocidad. Durante la intercepción de la vía, algunos trenes de emigrantes fueron desviados por la frontera de Port Bou y se realizaron transbordos entre Alsasua y las poblaciones afectadas.

DAÑOS EN TODOS SUS TRAYECTOS

La línea Miranda-Bilbao fue una de las que más intensamente padecieron los efectos de la catástrofe, ya que sufrió importantes daños en todos sus trayectos. La vía quedó cortada el día 26. En el trayecto Miranda-Inoso hubo desprendimientos entre Izarra e Inoso. El incidente de mayor importancia en el tramo comprendido entre Inoso y Orduña fue el desprendimiento de 20.000 metros cúbicos de tierras de una trinchera próxima a Lezama. En esta zona, los desprendimientos de trincheras arrastraron en su caída árboles, rocas, postes..., con una magnitud de unos 40.000 metros cúbicos. Entre Orduña y Amurrio se produjeron desprendimientos y descalces de terraplenes. El trayecto entre Amurrio y Llodio sufrió graves daños, con deslizamientos de terraplenes importantes, pontones derrumbados y hundimiento de la explanación con hendiduras de hasta 20 metros y arrastres del balasto. La





estación de Llodio se hallaba prácticamente cubierta de barro y de arrastres.

Las especiales características del trayecto entre Llodio y Miravalles, cuyo trazado es cruza-

do siete veces por el río Nervión y una por el río Orozco, han motivado que toda la vía se halle colmatada por los arrastres y, en algunos puntos, desplazada. Ocho pontones de cauces

afuentes sufrieron daños importantes y también los han sufrido los ocho puentes que cruzan la línea. Areta tuvo su estación cubierta de barro y de arrastres.

VEINTE CENTIMETROS DE BARRO SOBRE EL CARRIL

El trayecto entre Miravalles y Bilbao ha padecido importantes desprendimientos de trincheras, vía colmada y desplazada, con importantes arrastres y en algunos puntos la vía impar ha remontado sobre la par. Existen varios pontones hundidos y de ellos, uno entre las estaciones de Miravalles y Arrigorriaga ha dejado una brecha de 50 metros de longitud en el terraplén y de 15 metros de altura. Se han producido grandes socavones, los más importantes entre Dos Caminos y Ollargan. El túnel de Cantalejas, inundado por el agua, llegó a almacenar hasta 20 centímetros de barro sobre el carril y encauzó las aguas hacia la estación de Bilbao-Abando, que ha sufrido graves daños, fundamentalmente en suelos y paredes, y fue anegada por el barro. Al ser alcanzados por las aguas, los muelles de mercancías, especialmente el de paquetería, han perdido parte del almacenaje; lo mismo ha ocurrido

con el economato laboral de RENFE en la localidad, que ha perdido todas sus existencias.

Finalmente, en la línea Bilbao-La Naja-Santurce y en el ramal Desierto-Baracaldo-San Julián de Musques, el tramo comprendido entre Bilbao-La Naja y Bilbao-Parque está completamente embarrado, al igual que en la estación de La Naja. Entre Bilbao-Parque y Olaveaga, la vía está asimismo embarrada y cubierta de arrastres, y ha sufrido serios desperfectos el depósito de unidades eléctricas de Olaveaga, con unidades recubiertas por el barro. Entre Olaveaga y Santurce y Desierto-Baracaldo-San Julián de Musques, la línea estaba completamente embarrada y cubierta por los arrastres; en el segundo tramo se produjeron pequeños hundimientos.

En todas las líneas citadas las instalaciones eléctricas, de seguridad y de telefonía se hallan seriamente dañadas.

En el momento de escribir estas líneas quedaba por reanudarse el servicio entre los trayectos Orduña-Bilbao, de la línea de Miranda a Bilbao, y Bilbao-Parque-Bilbao-La Naja, de la línea de Bilbao a Santurce, donde se han realizado importantes trabajos que han permitido el restablecimiento del servicio en el resto de la línea.

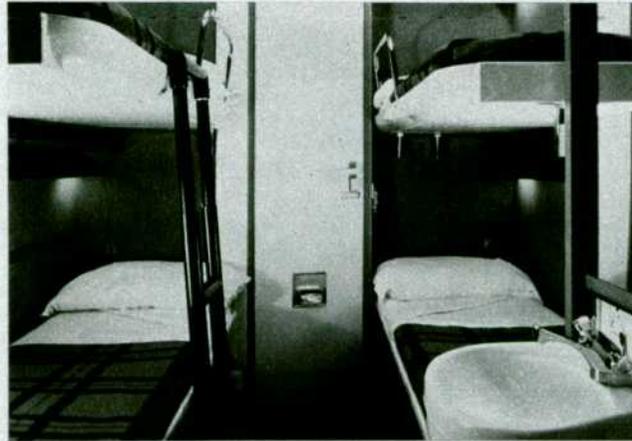
CAMBIO DE SERVICIO DEL 25 DE SEPTIEMBRE

Con la entrada en vigor de los nuevos horarios de invierno 83-84, RENFE introducirá diversas modificaciones en sus servicios a partir del 25-26 de septiembre.

Las más destacadas se refieren a la sustitución del expreso de camas y literas Madrid-Barcelona Término por un Expreso Talgo Pendular Camas que tendrá una composición básica de 23 remolques Talgo de diversos tipos (WLAB, WLA, comedor, cafetería-cocina y furgones), así como las plataformas DDMA 9500 necesarias para atender al servicio de autoexpreso. El horario es similar al tren al que sustituye.

Igualmente en la relación

Madrid-Sevilla se pondrá en circulación un tren Talgo III en sustitución del actual electrotrén de la serie 444.



Interior de una cabina turística del Talgo camas que se pondrá en circulación de Madrid a Barcelona.

También el horario y tiempo de viaje es similar, aunque se adelanta algo la hora de llegada a Madrid, lo que facilitará el enlace con los trenes rápidos que salen a primeras horas de la tarde de la capital de España. La composición básica será de 11 remol-

ques Talgo, de los cuales tres serán de primera clase, cinco de segunda, un coche cocina-bar, un furgón y un furgón generador.

Entre Sevilla y Valencia se refuerza con un tercer electrotrén de la serie 444 la composición del actual electrotrén Sevilla-Málaga-Barcelona y viceversa, lo que permite aumentar de forma permanente la oferta entre ambas ciudades. Desde el día 25 de septiembre se fusionarán en uno sólo los actuales trenes expresos de Madrid a Hendaya y de Madrid a Irún-Pamplona.

Puede señalarse, por otra parte, que los nuevos coches restaurantes de la serie RRR 9.900 circulan desde distintas fechas de este verano en los trenes Rías Bajas, Rías Altas, Costa de la Luz (Madrid-Cádiz) y Costa del Sol.

LAS LOCOMOTORAS 269-600, ASIGNADAS AL DEPOSITO DE OVIEDO

Desde el 1 de junio de 1983, las cuatro locomotoras de las subseries 269-600 están asignadas al depósito de Oviedo (anteriormente lo estaban a Madrid-Fuencarral). Estas locomotoras (que fueron construidas en Japón y entraron en servicio en 1981) se diferencian del resto de las subseries 269 por tener equipo de control "chopper" (igual al que se aplicó luego en las locomotoras 251); cada uno de los dos bogies monomotor se alimenta de un "chopper" diferente. Esta subserie tiene frenos reostáticos con excitación independiente y conducción por velocidad prefijada. El peso es de 88 Tm., la potencia de 3.100 kW. y la velocidad máxima de 160 km/h. en la reducción GV y de 100 km/h. en PV.

Las locomotoras 269-601/604 remolcan desde que están asignadas al depósito asturiano el tren Talgo Gijón-Madrid; el Talgo Madrid-Gijón; el Rápido Gijón-Barcelona hasta Venta de Baños y desde Venta de Baños a Gijón el tercer día quedando el cuarto día para visita y reserva, si bien en algunas ocasiones remolcan en este día entre San Juan de Nieva y Oviedo la rama del expreso "Costa Verde".

La dotación del depósito de Oviedo al finalizar agosto de 1983 era de cuatro locomotoras eléctricas serie 269, 27 locomotoras serie 251, 20 locomotoras eléctricas de la serie 277, 22 unidades eléctricas de la serie 436 (todas ellas en composición motor-remolque con cabina y ocho

de ellas ya reformadas) y 14 tractores (13 serie 303 y uno 301, que presta servicio en Trubial). También prestan servicio en Asturias una locomotora Diesel-eléctrica de la serie 318 del depósito de Orense, que se destina a las líneas Oviedo-Trubia y Verina-La Camocha, y que ocasio-

nalmente es alquilada a la Cantera del Naranco. Igualmente, tres locomotoras Diesel de la serie 321 del depósito de Orense están alquiladas a Ensidesa, prestando servicio en la red de ancho RENFE que posee esta empresa. Para completar el panorama de los vehículos motores que circulan en las líneas de RENFE en la región hay que señalar que también circulan entre León y Gijón las unidades eléctricas 440 del depósito de León.

Las locomotoras 251 y 269-600 son muy similares, aunque las 251 tienen mayor potencia. Ambas series están asignadas al depósito de Oviedo.

