

Se presentaron los nuevos servicios de mercancías

1.500 EMPRESARIOS VISITARON LA EXPOSICION DE MADRID-ABROÑIGAL

- Con la entrada en el Mercado Común, este tipo de transporte puede experimentar un considerable aumento.
 - Más de 900 trenes mercantes recorren diariamente la Red nacional.

EL pasado 26 de septiembre fueron presentadas a más de 1.500 empresarios las distintas modalidades del transporte de mercancías en RENFE, para lo que se expusieron en la estación de Madrid-Abroñigal distintos modelos de vagones y contenedores, así como grúas y otros aparatos para la manutención de las citadas mercancías.

Los empresarios fueron conducidos a la citada estación en dos trenes especiales que salieron de la estación de Madrid-Chamartín. Les acompañaban, para suministrarles la información correspondiente de cada uno de los servicios y sus modalidades que tiene establecidos RENFE en el transporte de mercancías, los delegados comerciales y otros agentes de ventas de RENFE, así como directivos de la empresa, entre los que se encontraban los directores de Zona.

A su llegada a Madrid-Abroñigal, los trenes que traían a los invitados al acto fueron estacionados en sendas vías de la estación-terminal.

Seguidamente se recorrieron las instalaciones de la estación de contenedores, donde se presenciaron operaciones de carga y descarga, llamando poderosamente la atención las dos grandes grúas-pórtico de la misma.

En la playa estaban expuestas las distintas clases de contenedores que circulan por las líneas férreas españolas, tanto del parque de RENFE como de distintos particulares. Entre ellos había varios contenedores-cisterna para el transporte de productos químicos; otros contenedores isoterms para leche; uno frigorífico con setenta y dos horas de autonomía; otros de descarga neumática y otros de descarga y carga lateral, además de



Parte de la exposición dedicada a los contenedores.

todas las modalidades existentes en contenedores-RENFE.

Entre los vagones expuestos se encontraban las plataformas

para el transporte de automóviles, vagones especiales para transportes militares, un vagón-góndola de 24 ejes capaz de

transportar cargas unitarias de 330 toneladas, otro para el transporte de lunas y uno de los nuevos vagones "poche" recientemente incorporados al parque de RENFE para el transporte de semirremolques.

Se recorrieron después las instalaciones de la Estación-Centro, también en pleno trabajo, y finalmente se dirigieron a los empresarios el director de Comercial-Mercancías, Pelayo Gutiérrez, y el vicepresidente de RENFE, Juan Luis Ruiz Núñez.

Perspectivas del tráfico de mercancías

El señor Ruiz Núñez afirmó que el futuro de RENFE pasa necesariamente por el incremento de su tráfico de mercancías y el



Juan Luis Ruiz, en el momento de dirigirse a los empresarios

aumento de los ingresos por este concepto.

RENFE tiene capacidad suficiente para realizar un tráfico de mercancías mayor que el que está realizando, ya que su infraestructura se lo permite. También recalcó el vicepresidente que RENFE era una gran desconocida para el empresario español. "Por eso —puntualizó— queremos personalizar la relación que se mantiene actualmente con los clientes; es decir, hemos de conseguir que cada cliente tenga un interlocutor válido".

Igualmente opinó el señor Ruiz Núñez que con la entrada en el Mercado Común habrá más transporte por ferrocarril y añadió que RENFE puede experimentar, una vez dentro del Mercado Común y a medio plazo un aumento en torno al 45 por 100 en el transporte de mercancías.

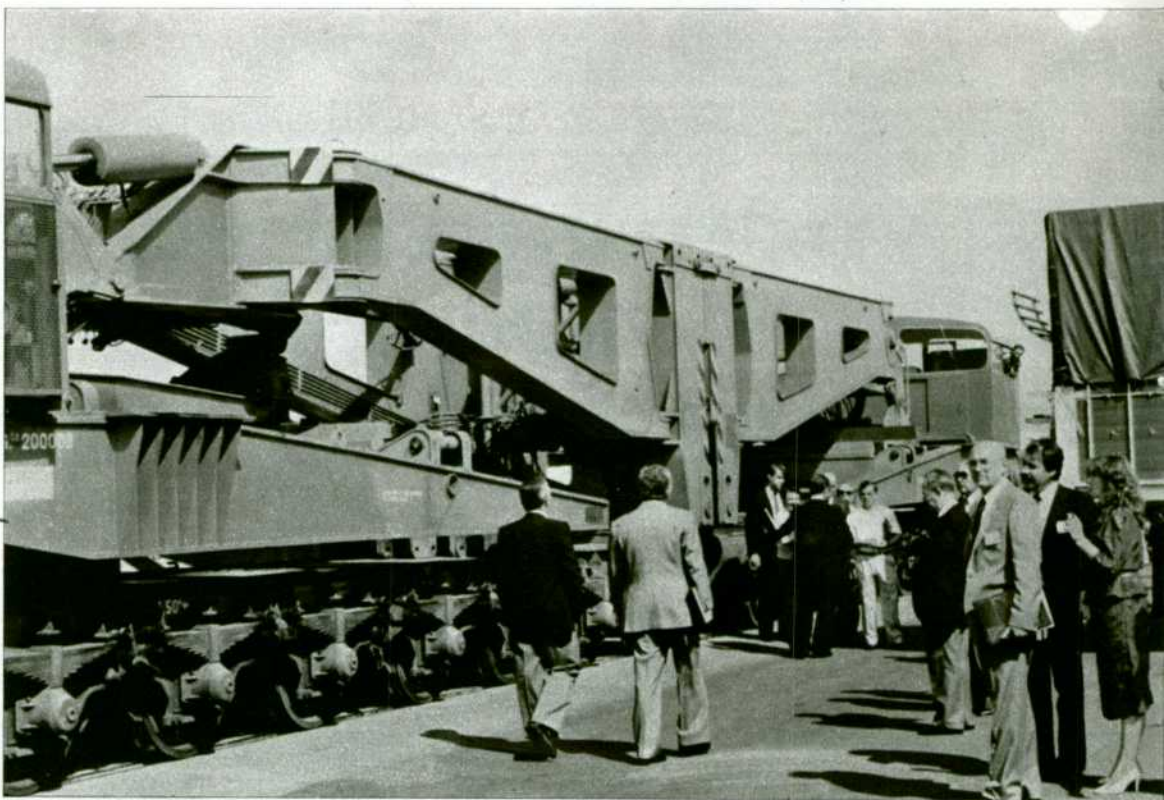
En cuanto a la distribución de las mercancías en los distintos tráficos, indicó que por vagón completo crecieron alrededor de un 11 por 100; el de contenedores un 30 por 100, mientras que los servicios fraccionados mantuvieron una estabilidad similar a la del año 1983.

Dentro de este mismo capítulo, para el año en curso se prevé un aumento aproximado del 25 por 100 con respecto a 1984 en el tráfico de contenedores; de un 3 a un 4 por 100 en vagones completos (este mínimo incremento se debe a los efectos de las heladas en el transporte de agrios y a la disminución del tráfico de carbón) y un crecimiento cero para el tráfico de detalle.

Por su parte, Pelayo Gutiérrez, director de Comercial-Mercancías, dijo que hay que plantearse claramente "qué es lo que el país gana con las pérdidas de RENFE"; dicho de otra forma, qué le costaría al país la no existencia de RENFE; qué gastos en energía, carreteras, accidentes, empleos, etc., debería asumir el país si RENFE cerrara. A este respecto, añadió que la participación de RENFE en el tráfico de mercancías en la actualidad oscila entre el 20 y el 22 por 100, y no en el 9 por 100, como indicó un organismo oficial ya desaparecido, cuya hipótesis de trabajo se basaba únicamente en el consumo de carburantes, con lo que incluía tráfico de corta distancia.

Por ello, RENFE no es ninguna carga excepcional para el

Vagón-góndola para transportes excepcionales de hasta 330 T.



país, ya que cumple una importante misión y está preparada para ejercer y llevar a cabo los servicios que la sociedad necesita.

Dijo más adelante que el total de trenes de mercancías que diariamente recorren la Red supera los 900. Para ello, se dispone de un parque de 35.000 vagones, más otros 10.000 de empresas colaboradoras, cuyos prototipos más representativos habían quedado expuestos en la estación de Abroñigal.

Resaltó igualmente, por su reciente incorporación, los vagones cerrados de paredes deslizantes de dos ejes, ideales para el transporte de mercancías palletizadas, y los vagones "poche" para el transporte de semirremolques de carretera.

Señaló también que para el tráfico intermodal, RENFE dispone de la Red TECO, con sus 27 trenes expresos de contenedores diarios, que enlazan estaciones terminales extendidas por toda España. E igualmente circulan los trenes convencionales de contenedores para unir cualquier estación no incluida en la citada Red TECO. Para atender este tráfico, al igual que en el caso de los vagones, se dispone de un parque propio de 2.700 unidades, además de las cajas móviles y contenedores especiales de empresas colaboradoras.

Finalmente subrayó que a partir del 1 de noviembre se implantará para los tráficos fraccio-



Los empresarios se disponen a subir a los dos trenes especiales que les condujeron a la estación de Madrid-Abroñigal.

nados, con carácter general, el pago de reclamaciones por el valor declarado de la mercancía y el plazo garantizado con penalidades de pago inmediato por RENFE en caso de incumplimiento.

La estación de Madrid-Abroñigal

La concepción de la Red TECO y su posterior desarrollo obligaron a proyectar en un punto estratégico de Madrid la gran terminal de contenedores que había de ser el corazón de la Red citada.

Los terrenos de reserva ferroviaria disponibles al final de la calle de Méndez Alvaro, conti-

guos a lo que posteriormente sería la autovía principal de circunvalación de Madrid, denominada M-30, fueron considerados como idóneos para la construcción de la terminal.

El 12 de noviembre de 1974 entraba en servicio la terminal de contenedores TECO de Abroñigal, que sustituía a la nacional, puesta en servicio, dos años antes, en la estación de Peñuelas.

La instalación total ocupaba una extensión de 200.000 metros cuadrados, con cinco haces de vías, con dimensiones medidas de 18 x 560 metros, y un sexto haz que servía a la playa de contenedores, esta última con un ancho de 68 metros.

Posteriormente fueron trasladados a la terminal de Abroñigal



La gran grúa-pórtico para contenedores atrajo el interés de los invitados.

los servicios de vagón completo, que venían desarrollándose en otras estaciones del interior de la ciudad, principalmente la de Paseo Imperial, mejorándose así las condiciones de explotación y de acceso, así como los tiempos de desplazamiento al domicilio de los clientes.

En el mes de julio de 1982 se aprobó el proyecto de instalación en la terminal de Abroñigal de la Estación Centro y terminal de Paquexpress, que venían ocupando terrenos de la estación de Atocha, necesarios para la ubicación de la futura estación central de cercanías de Madrid, incluida en el plan de remodelación de Atocha.

Estas nuevas instalaciones para el tratamiento de la paquetería fueron inauguradas el 26 de marzo de 1984.

El haz de la estación terminal se compone de 25 vías, montadas en la forma siguiente:

1.130 metros con contracarril; 6.155 metros sobre balasto; 1.083 metros en placa de hormigón; 1.070 metros bajo naves cubiertas. Total: 8.368 metros de vía.

De los 200.000 metros cuadrados en que se extiende la estación, 33.383 metros cuadrados están ocupados por edificios y 52.535 metros cuadrados por las playas de mercancías.

Los edificios construidos para diversos fines son: A) Servicios de transporte, material remolcado, guardería jurada, cafetería y restaurante. B) Delega-

ción Comercial, Servicios comerciales y cafetería. C) Control terminal TECO. D) Taller de reparación de contenedores, y E) Estación-Centro (paquetería).

La terminal de contenedores

La terminal de contenedores, con una superficie de 35.000 metros cuadrados, se extiende a lo largo del lateral contiguo a la vía férrea de Andalucía.

Dispone de dos grúas-pórtico tipo 2-6-2, capaces de manipular contenedores ISO de 20, 30, 35 y 40 pies, así como cajas móviles. Ambas tienen una capacidad de carga de 32 Tm. Construidas por la firma Fruehauf, son

las de mayor envergadura del parque de RENFE, junto con las instaladas en Barcelona-Morrot.

Bajo las dos grúas-pórtico se extiende un haz de ocho vías de 440 metros de largo útil capaces para estacionar 168 vagones plataforma portacontenedores (tipo MMC) y dos calzadas para camiones.

Fuera del área batida por las grúas se extiende una playa de 15.000 metros cuadrados para almacenaje y circulación de camiones servida por dos carretillas elevadoras capaces de manipular contenedores y cajas móviles de distintos tipos.

La terminal de contenedores TECO dispone, al igual que el resto de terminales de la Red, de un servicio de acarreo a domici-



Los empresarios recorriendo la zona destinada a vagones. Al fondo, el nuevo vagón para el transporte de semirremolques.

lio que cubre un área de 120 km. de radio.

Además dispone de una instalación para lavado, reparación y pintado de contenedores y cajas móviles. Esta prestación se facilita también a los clientes.

La terminal TECO de Abroñigal trata anualmente el equivalente a 90.000 contenedores de 20 pies y semanalmente recibe y expide 100 trenes expresos de contenedores.

Terminal de vagón completo

En sus instalaciones, con tres vías de un total de 1.505 metros de longitud y dos playas de 19.275 metros cuadrados de superficie, se transbordan todo tipo de mercancías de vagón a camión, y viceversa. Para este fin se dispone de grúas móviles y carretillas elevadoras, que permiten tratar adecuadamente las mercancías más delicadas.

El servicio de transporte ferroviario puede ampliarse, si el cliente así lo desea, con la recogida o entrega de las mercancías en su domicilio y a cargo de RENFE, mediante el servicio de camionaje correspondiente.

Terminal de paquetería

Ocupa 65.720 metros cuadrados con una superficie edificada de 33.383 metros cuadrados. Dispone de dos muelles cerrados en forma de H en los que la paquetería es clasificada y cargada a vagón, si se trata de expediciones de salida, o al revés si se trata de llegadas.

El edificio que une las dos partes de la H alberga las oficinas generales de la Estación Centro.

Esta Estación Centro cubre el área de Madrid, llegando sus servicios de acarreos a las poblaciones de las provincias limítrofes.

El tratamiento de las mercancías se efectúa con las más modernas técnicas de manipulación, disponiendo además de los habituales medios de manipulación, como carretillas, remolques, etc., de 590 metros de cinta transportadora, que permite el desplazamiento y clasificación de paquetes.

La terminal de Abroñigal se completa con un servicio de facturación de Paquexpress, que es un transporte rápido de paquetería. **F. F. S. Fotos: MAN.**