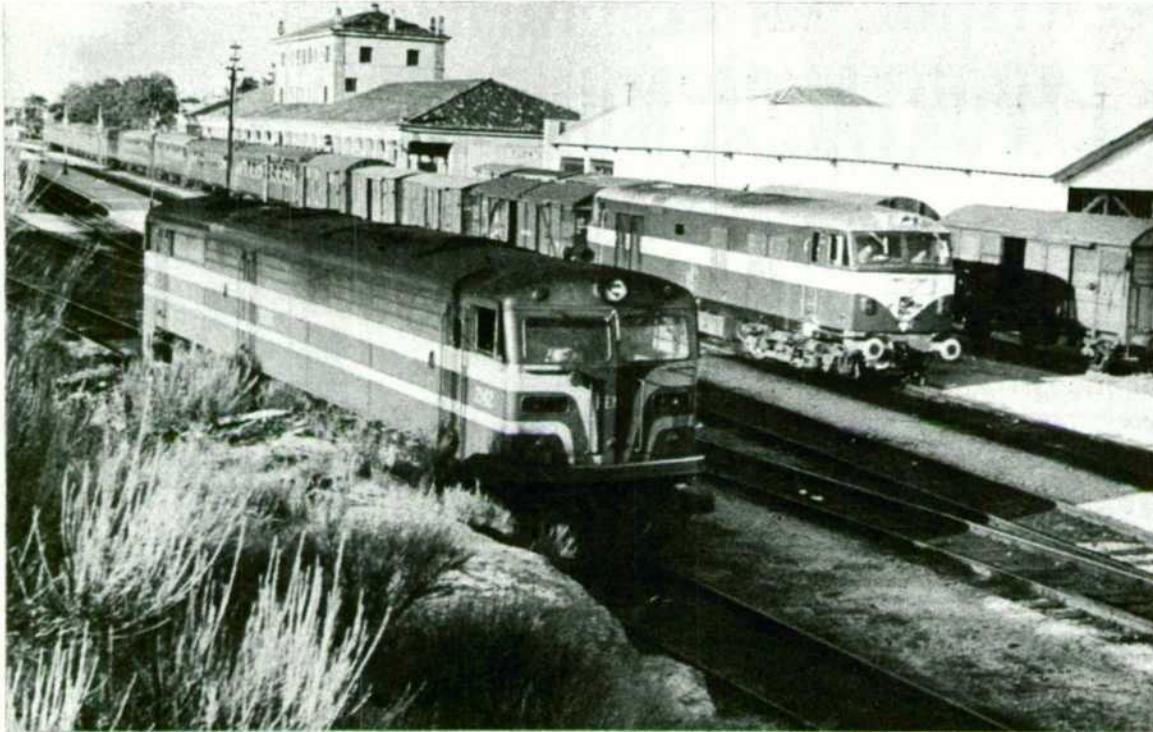


MATERIAL DE LOS FERROCARRILES PORTUGUESES EN ESPAÑA



Tren remolcado por locomotora diesel de la C. P., en la estación de Fuentes de Oñoro.

DESDE HACE UNOS MESES, LAS LOCOMOTORAS DIESEL DE LA C. P. LLEGAN HASTA MEDINA DEL CAMPO

LA línea que une la frontera de Francia con la portuguesa, desde Irún a Fuentes de Oñoro, sufre, en los períodos de vacaciones, un fuerte incremento del tráfico de viajeros, en su mayoría trabajadores portugueses, procedentes o con destino a Francia y otros países.

De ordinario existen dos trenes directos Portugal-frontera francesa; uno es el sud-express, formado por coches-camas, literas y primera clase, y el otro, un expreso con coches de segunda clase españoles y portugueses y compuesto de diez vagones, como término medio, más el furgón. De circulación bisemanal hay otro expreso con coches de segunda clase procedentes de Lisboa y Oporto.

En época de vacaciones circulan otros trenes extraordinarios y así, en ciertos días de este verano, hubo dos composiciones más, ello

hizo que circularan alrededor de cincuenta coches en una u otra dirección, lo que da idea del incremento de

tráfico que sufre esta línea.

Por este motivo, y para mejor aprovechamiento del parque motor de ambas re-

des, se decidió que las locomotoras portuguesas rindieran viaje en Medina del Campo en lugar de efectuar el cambio en la frontera.

Antecedentes de este hecho los tenemos en la implantación de coches directos del primera y tercera entre Irún-Lisboa hace ya muchos años. Estos carruajes de la C. P. llamaron poderosamente la atención por ser los primeros de acero inoxidable que circularon por España.

Hoy ya son muy numerosos, llegando a formar trenes completos, lo que junto a la implantación de la locomotora portuguesa confieren al tren una estampa muy curiosa al discurrir por tierras salmantinas.

También, hace unos años, los automotores diesel de la C. P. efectúan recorridos por España —estos son los servicios Oporto-Salamanca y Coruña-Oporto— en justa correspondencia a los que efectúan nuestros trenes TER Madrid-Lisboa y Coruña-Oporto.

Texto y foto:
J. PACHECO

EL NUEVO SISTEMA DE MATRICULACION DEL MATERIAL MOTOR DE LA RENFE

Como continuación del artículo de este mismo título aparecido en el número del mes de octubre, conviene advertir que la RENFE, con objeto de unificar criterios con las otras administraciones de la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles), va a adoptar el sistema indicado por la citada UIC para el cálculo de la cifra de complemento, es decir, la segunda cifra.

Refiriéndonos al caso de la locomotora de nuestro ejemplo, la 289-028-3, la cifra de complemento «C», se calculará así:

Matricula internacional	9 - C - 7 1 - 0 - 2 8 9 - 0 2 8 - 3
Factor	2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1

Productos	18 C 14 1 0 2 16 9 0 2 16 3
Suma:	1 + 8 + 1 + 4 + 1 + 0 + 2 + 1 + 6 + 9 + 0 + 2 + 1 + 6 + 3 = 45.

Cifra de unidades de la suma, es decir, la última cifra: 5.

Complemento de esta cifra a 10: $10 - 5 = 5$.

La matricula internacional de esta locomotora va a pasar a ser la siguiente: 9-5-71-0-289-028-3, aunque provisionalmente la matricula 9-3-71-0-289-028-3 figure inscrita en la cabina de los vehículos.

Finalmente hay que resaltar que, conforme a este nuevo procedimiento de cálculo, la cifra de complemento de los vehículos de la RENFE resultará siempre 5 en el caso de las locomotoras y 6 en los casos restantes.

JUSTO ARENILLAS