



[TDR]



La industria y el ferrocarril siempre han convivido porque ambos se necesitan mutuamente para que los negocios sean competitivos. [AGP]

MANIOBRAS

Conservas "La Almejilla"

La estación de Moré, se publicó en el número 171 de Maquetren, en ese artículo, su autor, don José M^a Sasplugas, nos enseñaba cómo sacar rendimiento al espacio y en este artículo mostramos otro interesante ejemplo.

Los apartaderos industriales son el motor de cualquier explotación ferroviaria, al menos lo han sido desde los inicios del ferrocarril hasta hace pocos años en que se ha abandonado el tráfico de detalle, es decir, aquel que requiere maniobras en las propias instalaciones y después en las estaciones.

LA HISTORIA

Conservas "La Almejilla" es un típico ejemplo de pequeña industria que recibe y expide por ferrocarril la gran mayoría de las materias primas y de los productos manufacturados. Las estaciones de nuestro ferrocarril tenían muchos apartaderos particulares en su entorno y eran atendidos,

en la mayoría de los casos por el material motor y remolcado de las compañías (Norte, MZA, Oeste, Andaluces, RENFE y las de vía estrecha). En algunos casos tuvieron vagones propios y en otros, los menos, locomotoras, bien en régimen de alquiler, bien compradas de segunda mano o nuevas. Nuestro país, poco



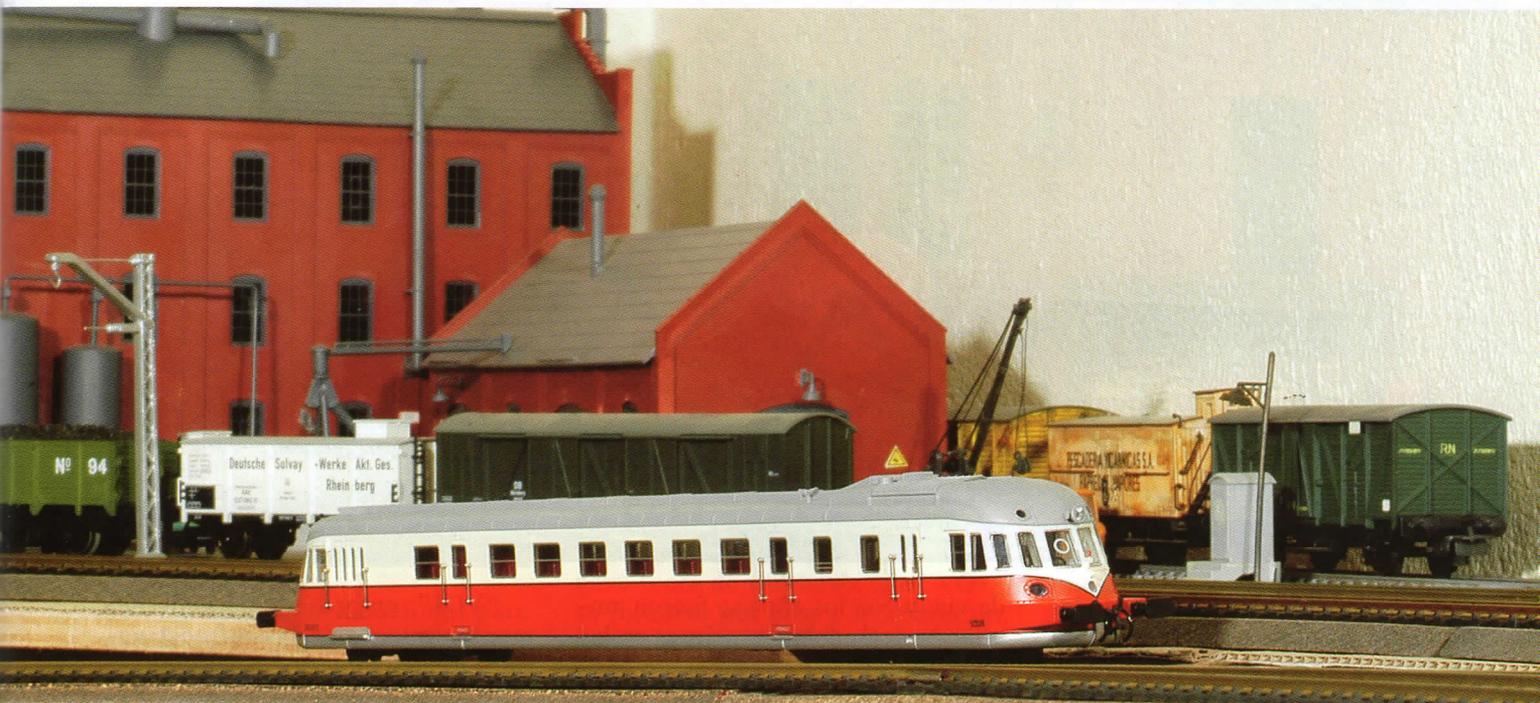
industrializado, desarrolló poco este tipo de explotación si lo comparamos con los ferrocarriles europeos y norteamericanos.

El propietario de Conservas “La Almejilla” levantó su industria aprovechando un terreno barato, comprando de ocasión una parcela de

forma triangular que quedó fuera de todo uso una vez que se construyó el trazado del ferrocarril que describía en esa zona una gran curva. La línea principal es de vía única y termina en la estación de Moré, situada al Oeste y el ramal parte de un punto de la vía principal, situado al

Los apartaderos no suelen estar electrificados para evitar accidentes con la tensión de la catenaria y evitar, en muchos casos, las chispas que se originan al rozar el pantógrafo con el hilo de trabajo. [RS]

Los viajeros del ABJ contemplan al paso por Conservas “La Almejilla” las obras de electrificación de las vías principales con destino a la estación de Moré. [TdR]





El antiguo cocherón para la locomotora de vapor conserva su utilidad desde que la conservera se lo alquiló a VOI para estacionamiento de su material y también, para hacer las labores de mantenimiento. [TdR]



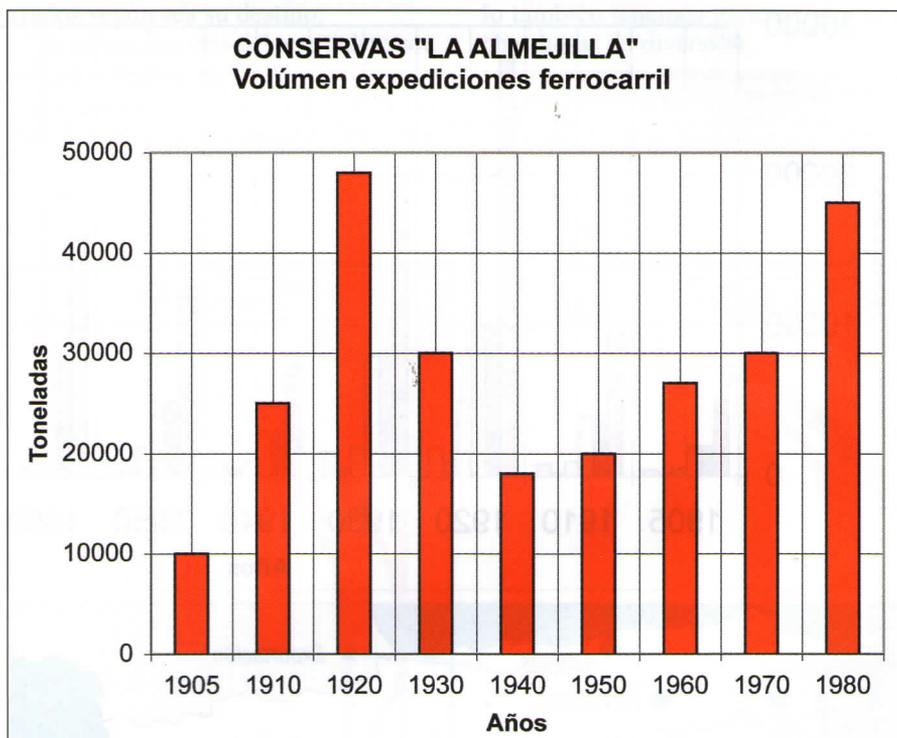
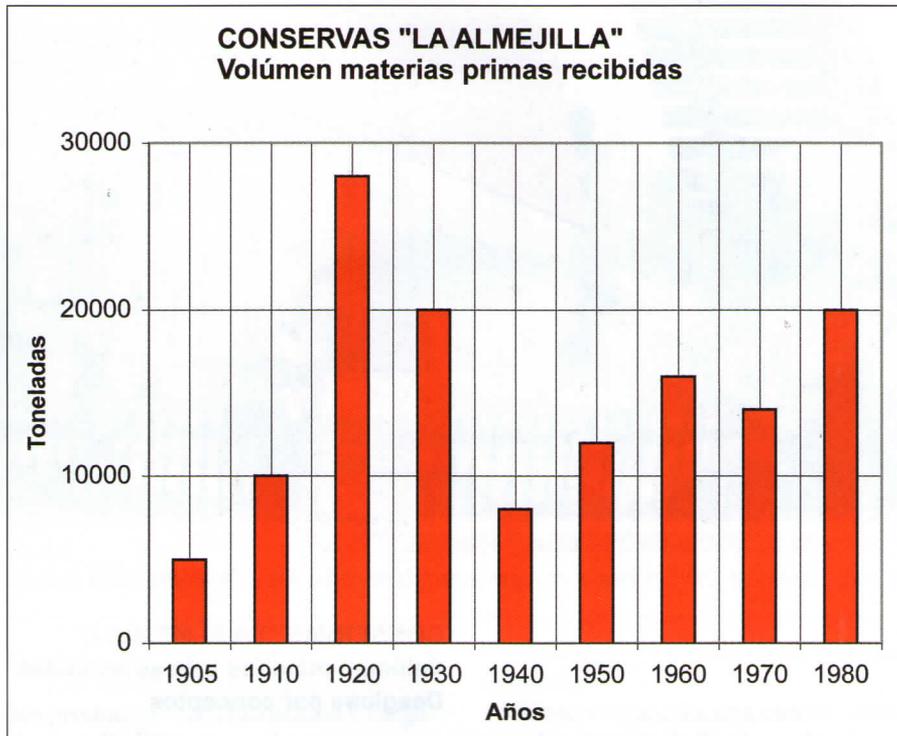
Sur. Los orígenes de este apartadero fueron modestos, desde el punto de vista de instalación de aparatos

de vía, y con los años se fueron ampliando dotándolo de mejoras en las instalaciones.

“VOI”, empresa encargada del mantenimiento de las infraestructuras (Vías-Obras-Infraestructuras)



necesitaba unas instalaciones para ubicar su almacén, sus oficinas y una pequeña nave para guardar las

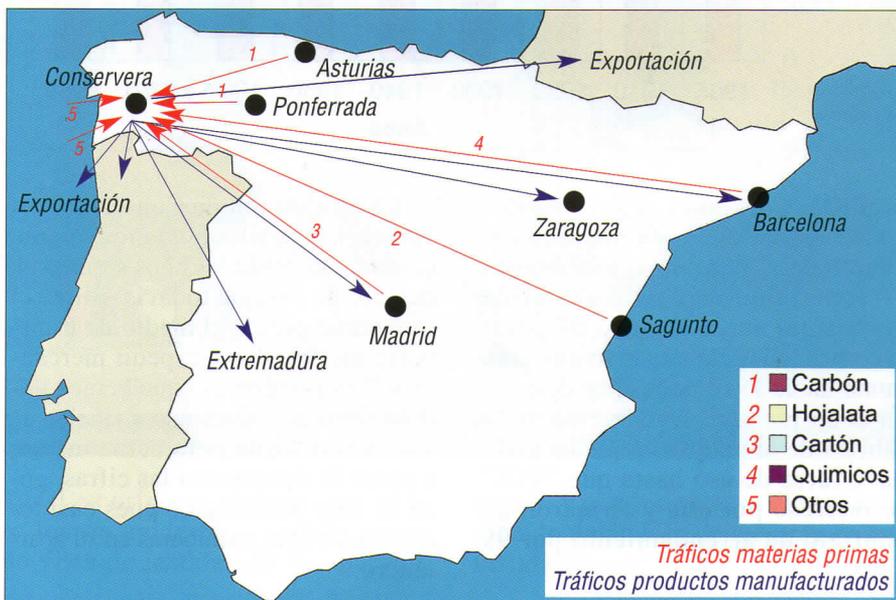
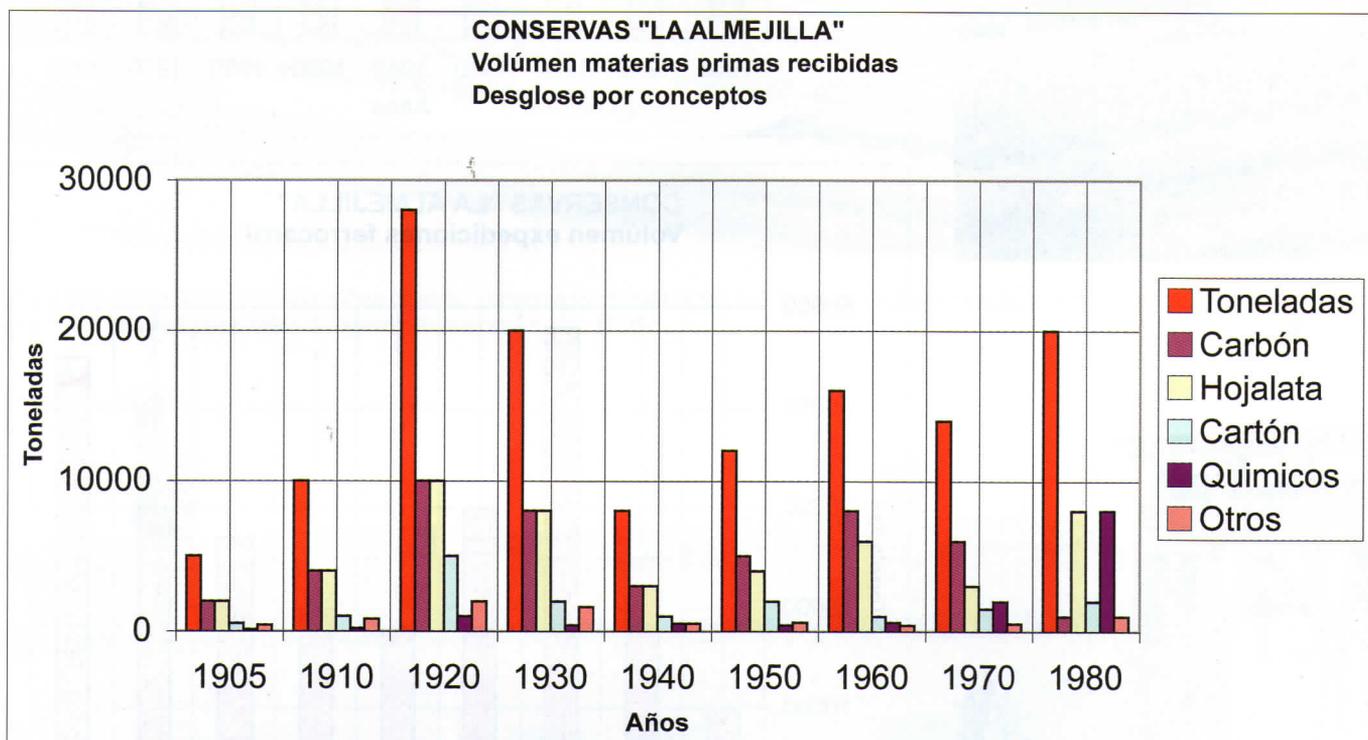


dresinas. Conservas "La Almejilla" construyó en su día un pequeño cocherón para guardar su locomotora de vapor alquilada pero el tráfico de vagones nunca alcanzó las cifras previstas, pues aunque tuvo una gran punta hacia 1914 unos años después cayó en picado, deshaciéndose la fábrica de la máquina, quedando la nave fuera de uso hasta que "VOI" se interesó por ella y firmaron un contrato de arrendamiento por 99 años.

La producción de Conservas "La Almejilla" ha tenido un crecimiento continuado desde los años sesenta en delante de ahí que todavía utilice el tren como principal medio de transporte para recibir y expedir mercancías. Las estadísticas que hemos podido conseguir terminan a finales de los años ochenta pero actualmente, a pesar de desconocer las cifras, goza de muy buena salud pues casi todos los días hay maniobras en su aparcadero.



El patio trasero de "VOI" es ideal para jugar la partida de cartas fuera del alcance de la vista de los jefes, ¡cómo si no lo supieran!. [TdR]



LA MAQUETA

Conservas "La Almejilla" nos permite sacar partido de una esquina de la maqueta, aprovechando el espacio que nos queda libre entre la curva y el final de la carpintería. La superficie está limitada al Norte y al Este por los bordes de la maqueta y se cierra el teórico triángulo con el trazado en curva de la vía, que partiendo del Sur se dirige hacia el Oeste. La disposición de los desvíos fue estudiada para hacer interesantes maniobras sin invadir la vía principal, motivo por el cual este rincón tiene una gran actividad y mientras los trenes de cercanías hacen su servicio en forma de lanzadera, nos podemos dedicar a las maniobras.



LAS MANIOBRAS

Los trenes de mercancías llegan al apartadero de Conservas "La Almejilla" con los vagones cargados de carbón para las calderas de la fábrica, de cartón, de madera, de aceite y de hojalata para los embalajes y también, de almejas frescas en vagones refrigerados, procedentes del puerto que está situado a unos 30 kilómetros de distancia. Los productos químicos también son frecuentes en el apartadero, pues se utilizan en el proceso industrial

de la preparación de las conservas. La hojalata viaja en vagones cerrados ya que las bobinas destinadas a las conservas no pueden viajar a la intemperie.

Los trenes salen del apartadero con los productos manufacturados y cargados en distintos tipos de vagones cerrados según sea su destino.

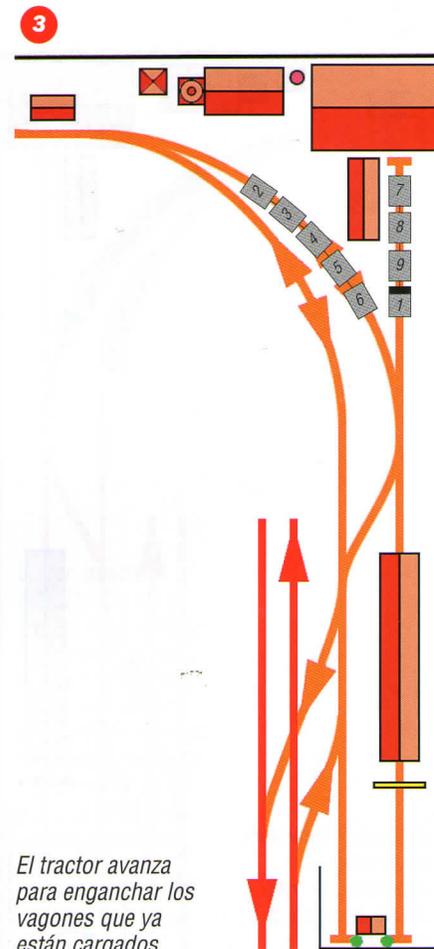
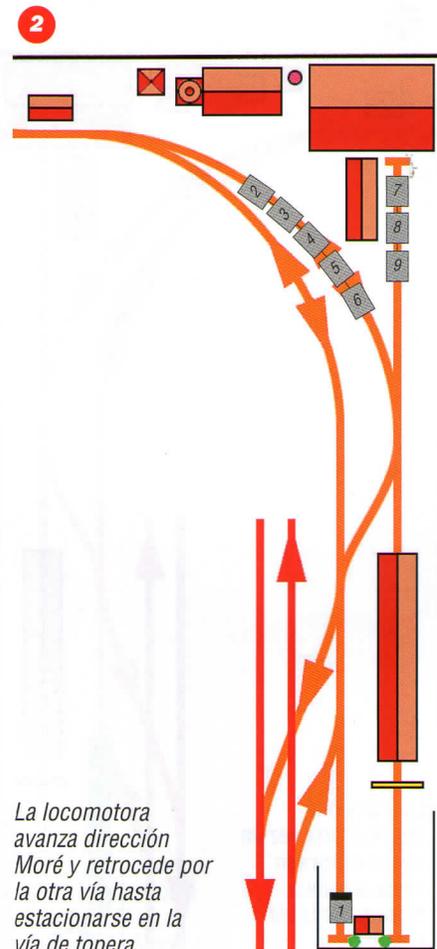
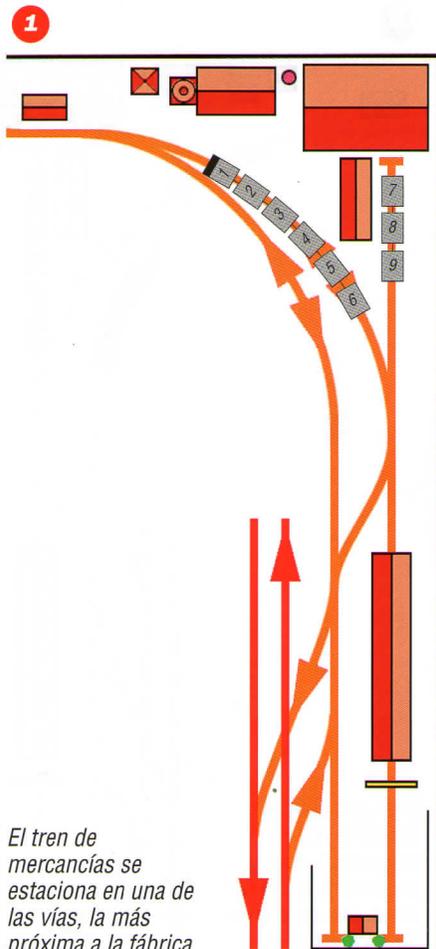
A su vez, las vías del apartadero son origen y destino de los vagones vacíos pues, por un lado, necesitan los vacíos para llenarlos de mercancía y, por otro

lado, devolver a origen los vagones carboneros, los de productos químicos y los utilizados para llevar la hojalata.

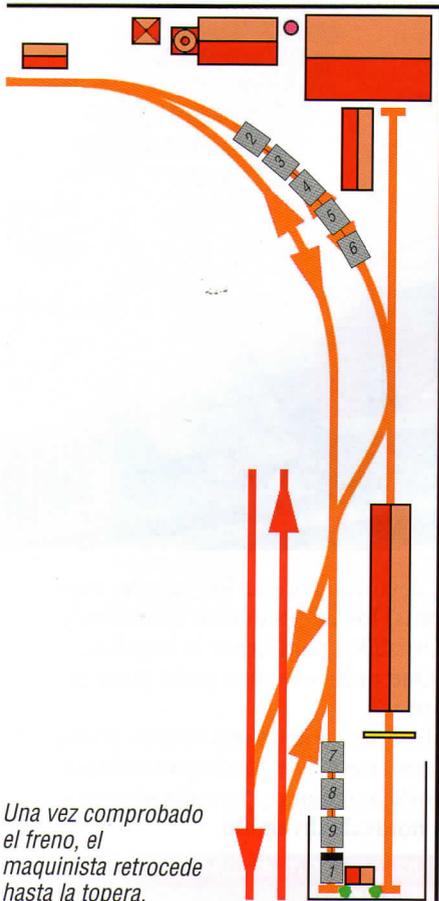
¿Qué más podemos pedir para divertirnos?

Moré sólo media una cuarta, ahora con dos cuartas de fondo y el triángulo también tenemos garantizadas muchas horas de diversión.

Los gráficos nos muestran un ejemplo de cómo podemos hacer las maniobras en Conservas "La Almejilla".

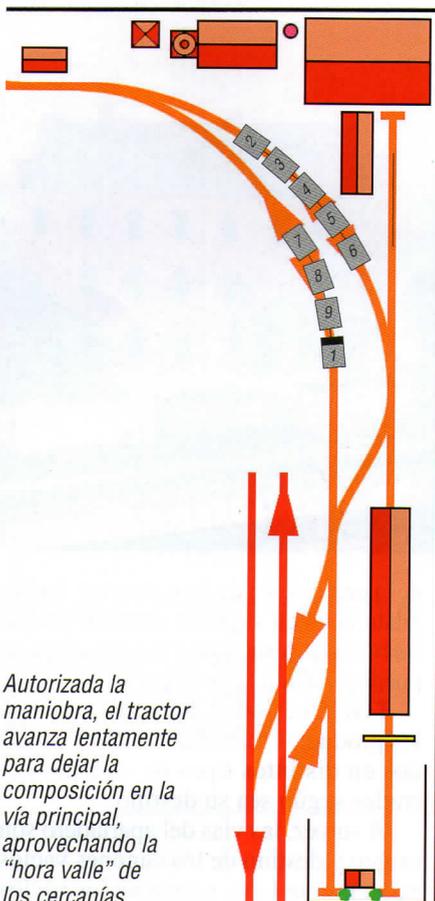


4



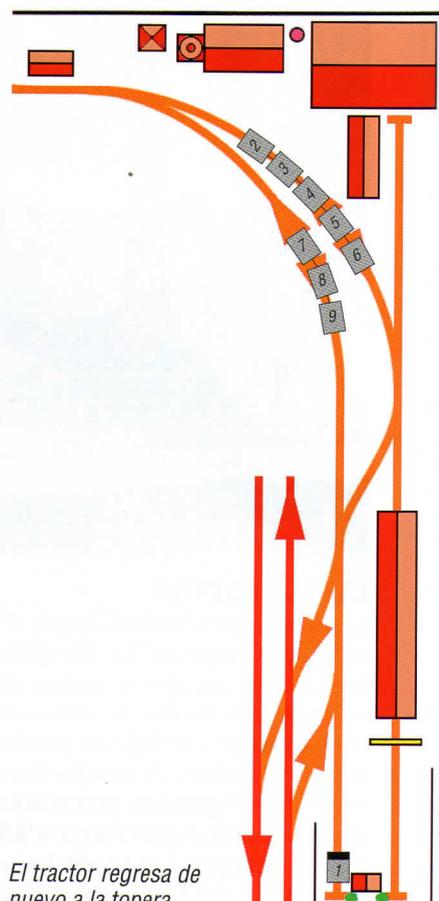
Una vez comprobado el freno, el maquinista retrocede hasta la topera.

5



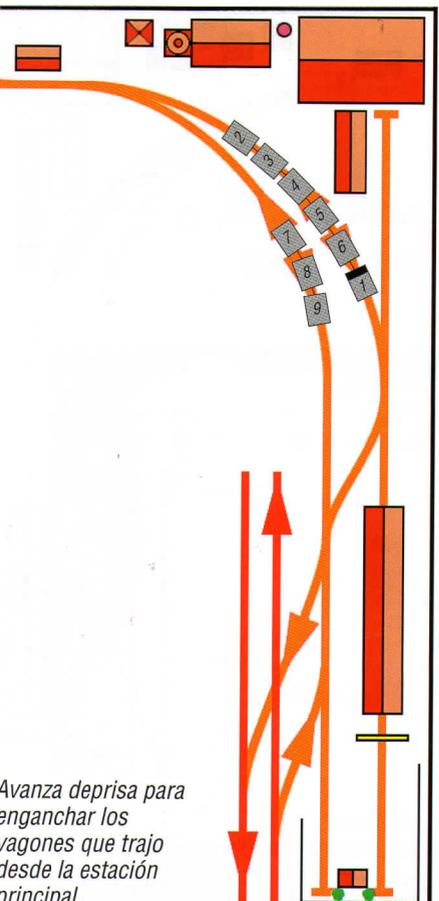
Autorizada la maniobra, el tractor avanza lentamente para dejar la composición en la vía principal, aprovechando la "hora valle" de las cercanías.

6



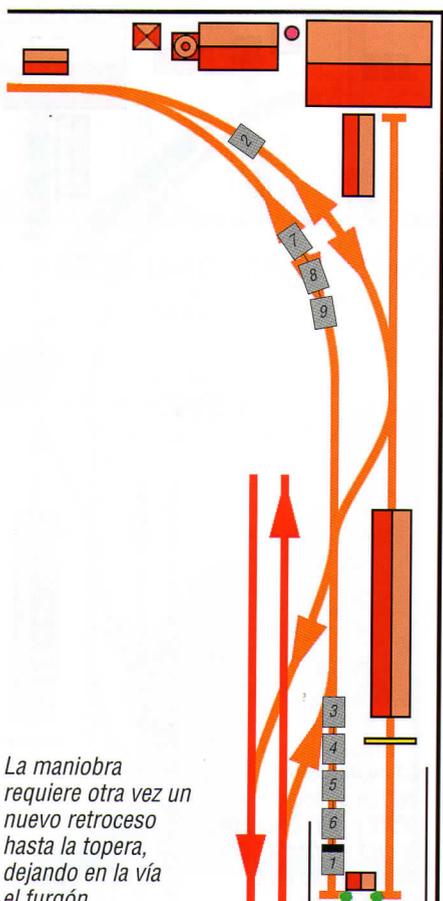
El tractor regresa de nuevo a la topera.

7



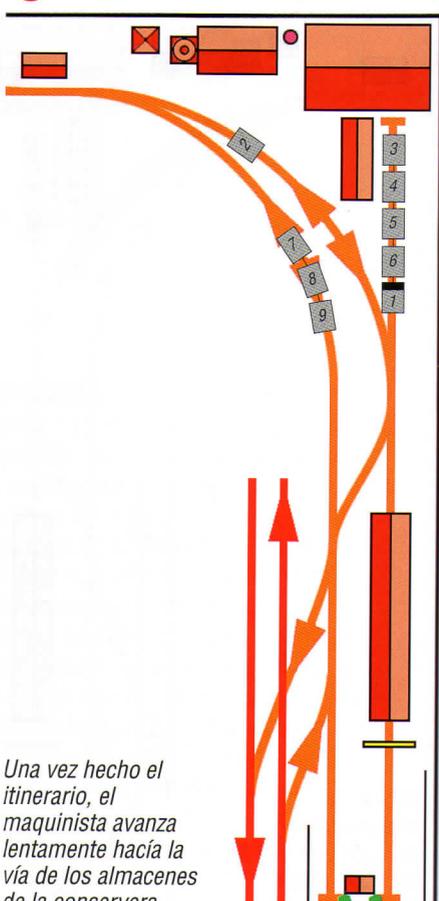
Avanza deprisa para enganchar los vagones que trajo desde la estación principal.

8



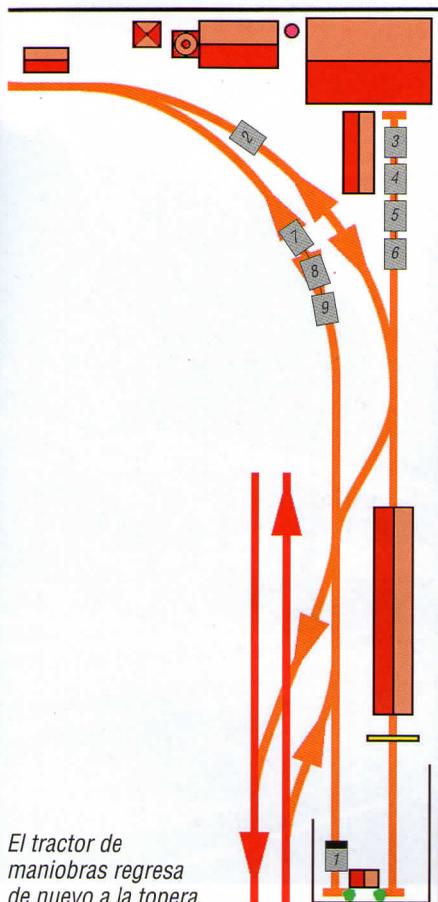
La maniobra requiere otra vez un nuevo retroceso hasta la topera, dejando en la vía el furgón.

9



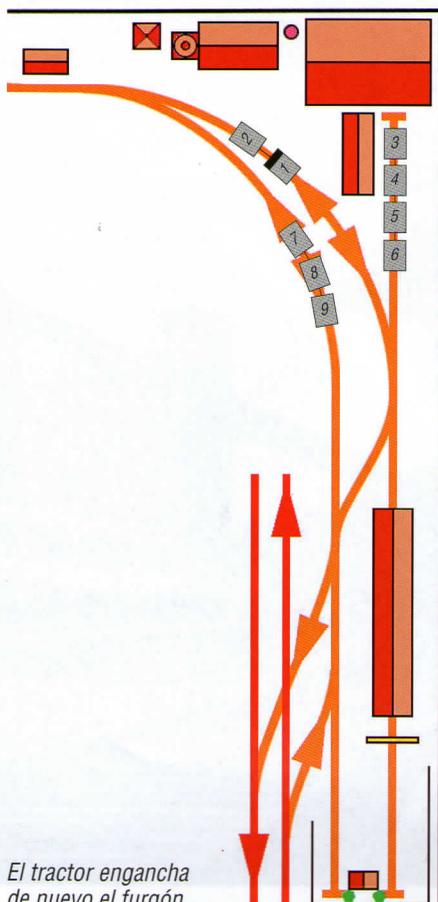
Una vez hecho el itinerario, el maquinista avanza lentamente hacia la vía de los almacenes de la conservera.

10



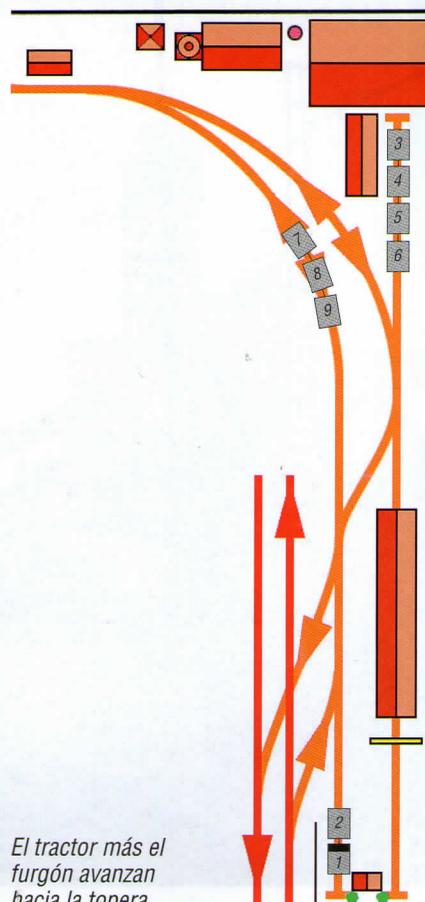
El tractor de maniobras regresa de nuevo a la topera.

11



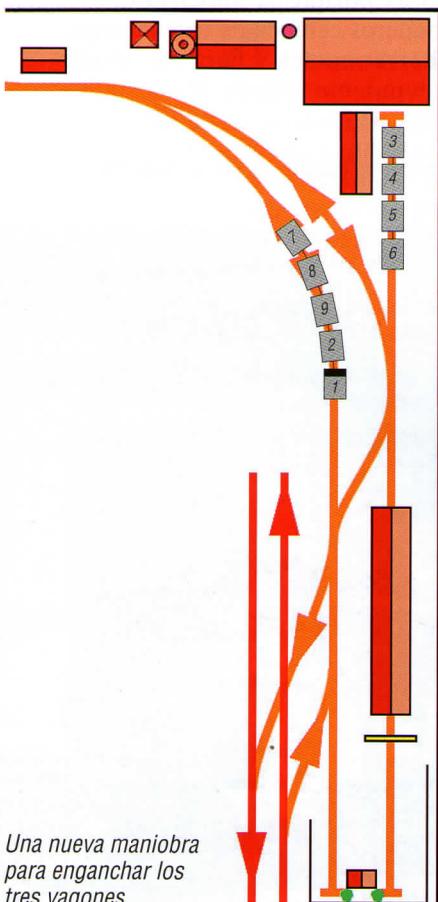
El tractor engancha de nuevo el furgón.

12



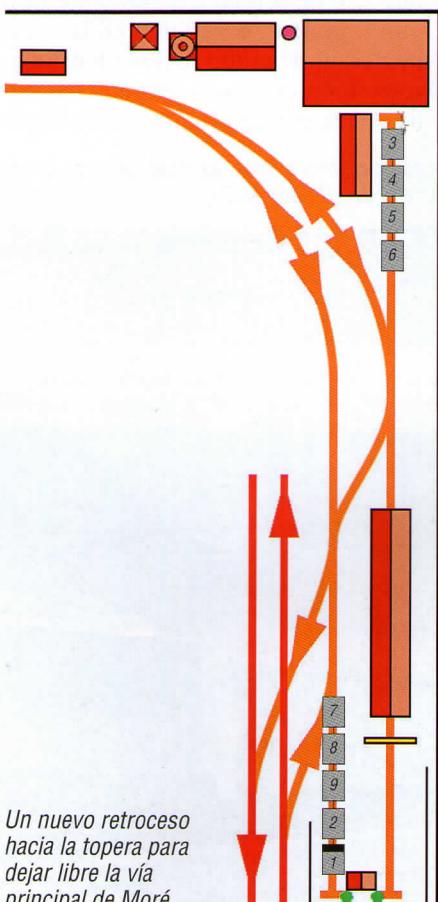
El tractor más el furgón avanzan hacia la topera.

13



Una nueva maniobra para enganchar los tres vagones.

14



Un nuevo retroceso hacia la topera para dejar libre la vía principal de Moré.

15



El tren queda estacionado en la misma vía que llegó a la espera de recibir la señal de vía libre hacia la estación principal. Este juego se puede complicar con secuencias de paso de los trenes de cercanías que interrumpen las maniobras y alterando el orden de los vagones.



Los apartaderos industriales suelen estar situados, en la gran mayoría de los casos, en los terrenos colindantes de las estaciones de ferrocarril. En otros países con una red ferroviaria más desarrollada en muchos casos los ramales tienen varios kilómetros de longitud desde la vía principal hasta el complejo fabril. Mataporquera (2005) [HR]

LOS APARTADEROS

Actualmente las compañías ferroviarias sólo atienden los grandes tráfico, los que generan trenes completos de varios cientos de toneladas

que van de origen a destino sin ningún tipo de intervención en la composición, llegando incluso a utilizar tracción diesel en líneas electrificadas para evitar el cambio de loco-

motoras porque la mayoría de los apartaderos carecen de catenaria para ahorrar costes y para no limitar el movimiento interno de su maquinaria. 🇪🇸

Actualmente es difícil ver trenes que lleven vagones de distintos tipos, excepto aquellos que tienen como destino estaciones con talleres para el mantenimiento de material remolcado. Miranda de Ebro (2006). [AGP]





La imagen de nuestro ferrocarril ha cambiado mucho en los últimos años porque casi todas las composiciones son homogéneas del primero al último vagón. La foto en blanco y negro nos permite apreciar la variedad de vagones que existía hasta hace unos pocos años. Venta de Baños (2004 y 1988). [HR]



Antonio G. Portas



**Trinidad del Río [TdR],
Juan Jesús Guillén [JJG],
Héctor Rodríguez [HR],
Ricardo Solís [RS] y
Antonio G. Portas [AGP]**



**Manuel Galán
Conservera: José M^a Sasplugas**

[AGP]



La liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril ha cambiado la imagen de algunos de nuestros trenes, aunque estén formados con material homogéneo, las locomotoras ponen un punto de color al tren actual. Por algo se empieza. Rampa de Pajares (2007). [JJG]

