

La colocación de la vía, el reparto del balasto y sus variantes

He encontrado entre mis papeles, una carpeta de anillas de tamaño octavilla apaisada, de la Dirección de Obras e Instalaciones de RENFE, con las cubiertas plastificadas y cuyo título reza: MATERIAL DE VÍA. En su preámbulo se especifica que se trata de un inicio de publicaciones que simplifiquen la labor de Servicios de la Red y den una visión rápida de los diversos elementos sobre los que se apoyan las circulaciones. En este caso se trata del conjunto de la superestructura ferroviaria en suma. Está datado en 1 de diciembre de 1973.

Es mi intención pues compartir desde aquí, la página web avaf.es, con la extensa afición internacional de habla castellana que nos visita cada día, sobretodo es de suponer que la centro y sudamericana, esta recapitulación que nos ilustra al menos en teoría cómo se componía la armadura de vía hace 44 años en la red española de ancho ibérico o vía ancha. No hay que olvidar que a más de tres decenios de la unificación de las grandes compañías ferroviarias nacionales, todavía se perpetuaban las denominaciones de sus redes originales para los distintos tramos o líneas, como MZA, NORTE, CENTRAL DE ARAGÓN, ANDALUCES, LINARES-ALMERÍA, OESTE, etc., y permanecía en el catálogo que cito, la existencia de escarpas, diferentes anchos de vía, multitud del largo de barras-carriles, o juntas apoyadas o no por poner solo algunos ejemplos.

Ahora que como se sabe se está iniciando por Juan Marco, el actual presidente de la Asociación, el balastado y ambientado de vía en la maqueta HO de continua analógica, algo que sólo se recuerda en la parte de alterna del antiguo local social o en el simbólico y diminuto trazado de escala 0 de la actual sede, considero que son particularmente oportunas estas observaciones.

Por otra parte, este nomenclátor de vía y clavazón puede ser objeto de consulta en caso de buscar cualquier dato de la vía española, y es obvio que cualquier aclaración o error observado ruego se me comuniqué. La máxima es representar en el modelismo lo mejor posible la realidad, y esta información puede ayudar a ello. Decoración actual que como digo muestra la traviesa de madera enrasada entre el balasto de la vía en el común de los casos. Pero aspecto que la mayoría consideramos que era siempre lo usual y con lo que estamos habituados a ver y además nos gusta, y nada más lejos de la uniforme realidad. La complejidad de antaño era infinitamente mayor.

Se representan aquí 21 páginas de las 67 de que consta el cuaderno.

Por ello a modo de meros pies de ilustraciones y como pinzelladas a recordar, cito algunos de los puntos que hay que mirar o cotejar atentamente en cada imagen:

a) No hay unicidad de criterios en dicha fecha ni siquiera entre RENFE y el MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, en cuanto a la Sección de Superestructura. Si bien ambos continúan con un cubrimiento total de traviesa para Tracción Vapor o sin ella y con ancho de vía 1674 mm. (S-050, S-060 y S-100).

b) Se mantiene a esta fecha, (32 años después de creada RENFE), cinco anchos de vía, 1680 y 1677 mm para sobreancho en curvas para el vapor, 1674 mm para red convencional, 1672 mm para exAndaluces y exOeste, y 1668 mm para las renovaciones con traviesa RS o bibloc -que como es sabido tendían a compatibilizarse con la red lusa de 1665 mm-. (S-020, S-030, S-040, S-050, S-060, S-110 y 80-11).

c) Se recubre la traviesa de madera con balasto para evitar incendios generalmente en todos los casos por fuera del carril o caja de la vía (salvo NORTE), un extremo muy llamativo, y en el interior de la entrevía; y toda compañía sigue este sistema salvo para tracción eléctrica. Todo lo contrario cuando se trata de "moderna" traviesa bibloc en que incluso la riostra se deja al aire y se supone desaparecen los sobreanchos. (S-010, S-020 y S-080).

d) La separación de traviesas es muy dispar entre líneas y va desde 1 m hasta 0,78 m, incluso se acercan las mismas al aproximarse a la junta (30-41, 32.5-23).

e) Hay dos tipos de traviesas de hormigón armado RS francesas (Sonheville) bibloc con ínfimas diferencias de cotas. Ya sean para carril de 45 o de 54 kg/m. (80-10, 80-11).

f) Las placas o cojinetes suelen ser planos salvo en vía con carril de 54 kg/m en que aparecen con inclinación, o sea que eliminan el cajeo de traviesa. Además las escarpas fijan estas placas (45-13, 54-11 y 30-10).

g) Se observa un variado abanico de sección o grueso del carril Vignoles, y no digamos de longitudes de carril que oscilan entre los 5, 6, 8, 9, 12, 16, 18, 24 m, pero con profusión de medidas en decimales, y es de suponer que para hacer coincidir el traqueteo de las juntas, o todo lo contrario y procurar sean alternas, ya que existía todo tipo de teorías al respecto. (45-14).

h) Las juntas pueden ser al aire o apoyadas. Y los tipos de bridas (mal llamadas eclisas) o sus modelos de tornillería, disponen de notable variedad. Al menos una cosa es de obligado cumplimiento: las tuercas de eclisa siempre se colocan del lado interior de la vía. (45-11).

i) La traviesa metálica del Central de Aragón merece, como casi todo lo de esta insigne compañía valenciana, un tratamiento aparte. Y toda su armadura de vía es característica y especial en el contexto español. (31-10).

j) Finalmente se representa una junta aislante, aspecto prácticamente desaparecido con el auge de la corrientes moduladas y las antenas embarcadas en el material móvil, que convierten en casi inapreciables los circuitos de vía actuales. (90-10).

Juan Luis Llop

Vocal de Patrimonio y Relaciones Externas

En Valencia, a 14 de noviembre de 2017.