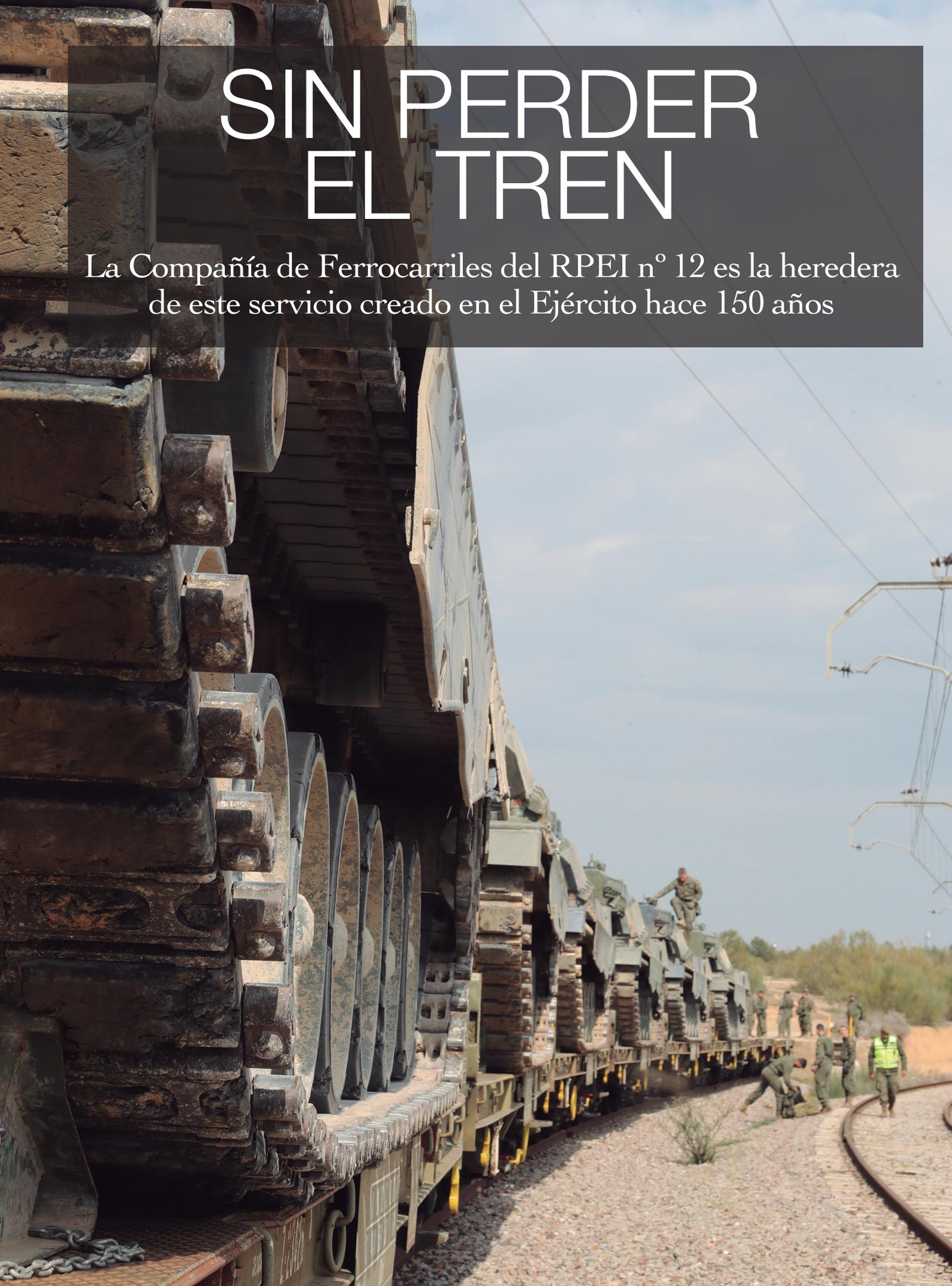


SIN PERDER EL TREN

La Compañía de Ferrocarriles del RPEI n° 12 es la heredera de este servicio creado en el Ejército hace 150 años





La Estación Militar de San Gregorio, situada junto a la entrada principal del campo de maniobras, cuenta con un ramal de 21 vías, incluida la de salida —izquierda—, de tres kilómetros de largo.

SUAVEMENTE, con la precisión quirúrgica que requiere la maniobra de embarque, un *Leopard 2A4* avanza al ralentí, sobre la última plataforma ferroviaria de un convoy en el que ya se encuentran calzados y amarrados una larga hilera de vehículos: siete carros de combate del mismo tipo, otro en su versión de recuperación *2ER Búfalo* y cuatro Blindados Medios sobre Ruedas (BMR). La maniobra tiene lugar en el ramal de salida de la Estación Militar de San Gregorio, en Zaragoza, base de operaciones principal de la Compañía de Ferrocarriles, la unidad responsable del transporte por vía férrea de los medios del Ejército de Tierra y del sostenimiento de las infraestructuras ferroviarias de interés para la Defensa.

La operación de estiba del *Leopard 2A4* se desarrolla bajo la dirección y supervisión del sargento primero José María Fontán. Como responsable de operaciones de carga, su misión principal es certificar que la tripulación del vehículo coloca el acorazado perfectamente centrado sobre la plataforma. El suboficial enmienda, cuando es necesario, la labor del que actúa de guía sobre

la plataforma agitando constantemente sus manos a derecha e izquierda y adelante y atrás poniendo a prueba la pericia del conductor para introducir el carro «enresado», dice Fontán, es decir, alineado con los laterales del vagón. Este es ligeramente más estrecho, por lo que la dificultad estriba en conseguir que el carro «vuele no más de nueve centímetros a ambos lados», añade. Bajo las gomas del vehículo de cadenas coloca una regla metálica comprobando que las medidas que sobresalen no superan el gálibo permitido para el transporte de mercancías por vía férrea en España. Tras el visto bueno del sargento primero, la dotación del carro de combate procede al calzado y amarrado, también bajo su supervisión.

La unidad gestiona el transporte por tren de los vehículos pesados

«Hay que hilar muy fino para cuadrar al milímetro 54 toneladas en un vagón de carga», afirma el capitán Adrián Crucis al pie del tren, sin haber perdido de vista en ningún momento la evolución del vehículo sobre la plataforma PMME-R (reforzada). Es el jefe de esta unidad, heredera de una tradición de 150 años. Está integrada en el Regimiento de Pontoneros y de Especialidades de Ingenieros 12 desde 2008, tras la disolución del Regimiento de Ferrocarriles 13, sucesora, a su vez, de las dos primeras compañías de ferrocarriles creadas en 1872.

El capitán Crucis y el sargento primero Fontán están acostumbrados, al igual que el resto de los miembros de la Compañía, a bregar con los vehículos pesados de las grandes unidades mecanizadas, por ejemplo, las brigadas *Extremadura*, *Guadarrama* o *Guzmán El Bueno*. También con otras que se trasladan a San Gregorio desde Ceuta y Melilla. La actividad más reciente tuvo lugar a mediados de marzo con material de los regimientos de Caballería *Montesa 3* y mixto de Artillería y del Grupo de Regulares 54 de Ceuta, que se ejercitaron conjuntamente en Zaragoza durante casi dos semanas movilizándolo,



La compañía utiliza muelles TRANSFER para cargar y descargar los vehículos, entre ellos, obuses —arriba— y carros de combate, que son anclados a las plataformas por los miembros de la unidad.

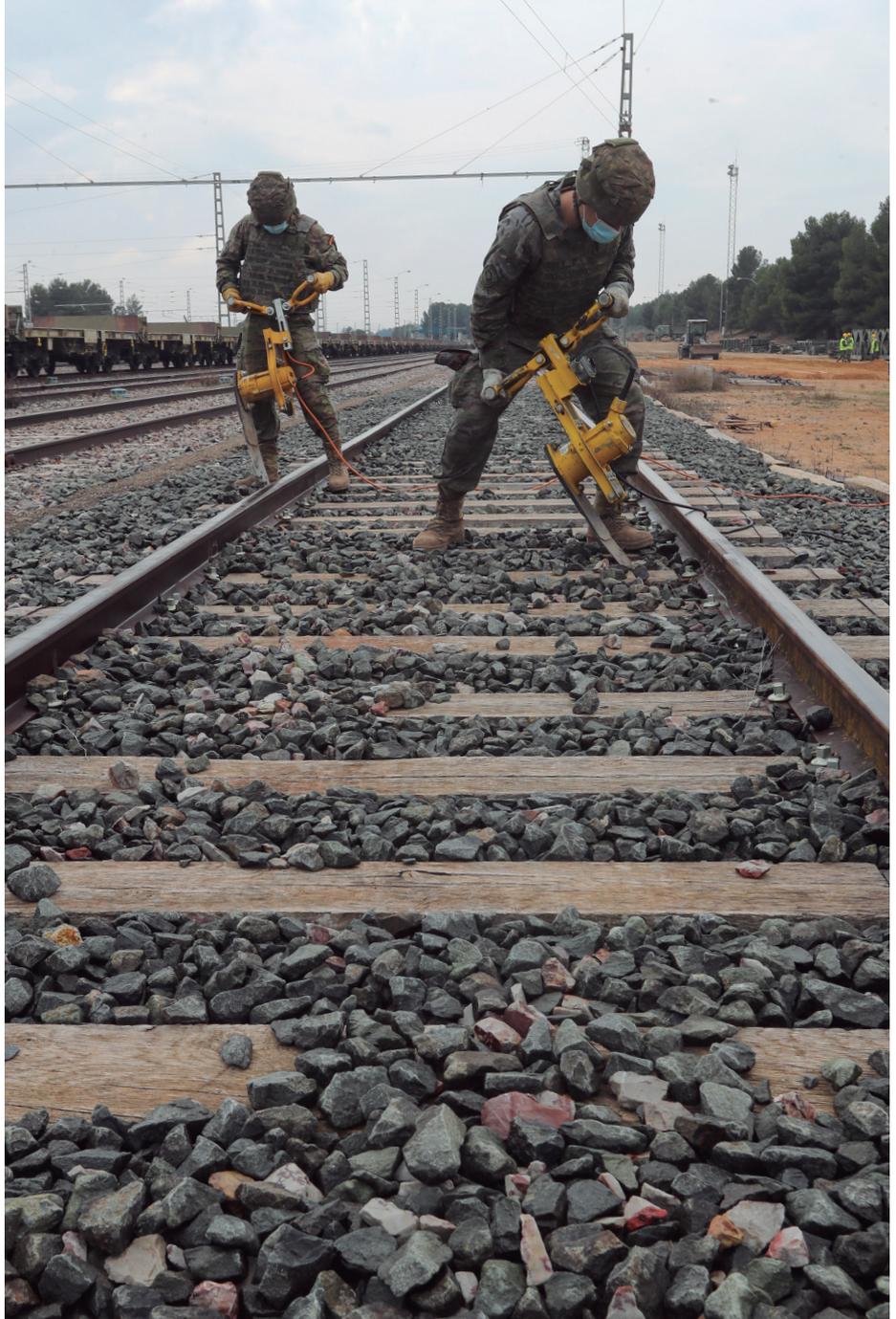


primero por barco desde la ciudad autónoma hasta el puerto de Tarragona y, después, desde allí en tren hasta el campo de maniobras, los *Leopard* y BMR ya citados y cinco Tractores Oruga Acorazados (TOA) M-113, nueve Vehículos de Combate de Infantería *Pizarro* y dos obuses de 155/52 mm. SIAC. Para su repliegue, tras concluir el ejercicio, la Compañía de Ferrocarriles preparó y puso en circulación un convoy dividido en dos trenes que partieron la madrugada del 15 de marzo en horarios diferentes, de nuevo hacia el puerto de Tarragona.

CAPACIDADES

El personal de la Estación Militar de San Gregorio se ocupa de prepararlo todo. «Lo único que hace RENFE es venir y llevarse el tren», afirmaba la mañana previa a su partida el brigada Francisco Tundidor, elevando la voz a los mandos de una locomotora de maniobra *Henschell*, inmerso en plena maniobra de ida y vuelta entre los muelles testers —de carga frontal— enganchar, desenganchar y volviendo a enganchar los coches y vagones. Lo hace según el orden de colocación programado: «Un coche de viajeros en cabecera y otro en cola —donde viajarán las dotaciones de los vehículos— y entre ambos, las plataformas con sus TOAS, *Pizarros* y obuses», concretaba.

El brigada Tundidor, jefe de la sección de Explotación-Tracción, es un veterano ingeniero ferroviario con veinte años de servicio. Se le puede ver trabajando a pie de plataforma como Responsable de Operaciones de Carga —supervisando y corrigiendo las labores de embarque y desembarque—, o como Autorizado Responsable de Circulación, gestionando a los mandos de la máquina diesel todos los movimientos de coches y vagones que requiere la composición de un tren en el ramal de la Estación Militar de San Gregorio, compuesto de 21 vías, incluida la de salida de tres kilómetros de largo que conecta con la red viaria general. Esta labor se lleva a cabo con el apoyo de los Auxiliares de Operaciones de Tren, encargados, por ejemplo, de los cambios de aguja. Los responsables de circulación también tienen la facultad de contactar con ADIF para administrar las entradas y salidas de los transportes militares y de las locomotoras



La sección de Vía y Obra se ocupa del mantenimiento o la construcción de nuevos tramos con sus equipos de nivelación y bateo (arriba) y de topografía (debajo).





El brigada Tundidor a los mandos de una locomotora de maniobra *Henschel*, utilizada para mover los coches y vagones —arriba— y comprobando que el ancho del *Leopard* no supera el gálibo permitido para el transporte en tren.

*El Ejército
contó con apoyo
ferroviario para
su repliegue en
las misiones de
Kosovo o Pakistán*

La compañía se ocupa del sostenimiento de las infraestructuras ferroviarias de interés para la defensa

de RENFE que los mueven durante su recorrido. Una vez configurado el tren, antes de su partida, el Inspector de Plataformas comprueba el funcionamiento correcto de los sistemas de seguridad, como los de frenado, de cada módulo que lo compone. Por último, los Acompañantes de Tren Militar viajan en los coches actuando de enlace entre el maquinista, el personal militar embarcado —la dotación de los vehículos que transporta el tren— y la célula de seguimiento en tiempo real del convoy, ubicada en el acuartelamiento de Monzalbarba, sede del Regimiento de Pontoneros.

La sección de Explotación-Tracción gestiona todo el material rodante que se mueve por las vías. La unidad dispone, entre otros medios, de dos tractores *Henschel DH500*, 100 plataformas PMM-E (reforzadas) y M-1, once coches de viajeros, una dresina o vehículo de inspección de trabajo en vía, otra de reconocimiento ligero y cinco muelles testers Transportables por Ferrocarril. Más conocidos por sus siglas, los TRANSFER son «rampas desplegables que pueden colocarse en cualquier parte de la vía para el embarque y desembarque de material, tanto frontal como lateralmente», explica el capitán Crucis. «Una capacidad única, que no tiene ningún Ejército —subraya el brigada Tundidor— con la particularidad de que pueden adaptarse al ancho de vía ibérico e internacional». Estos muelles móviles fueron ya empleados, por ejemplo, en Pakistán en 2006 para el repliegue por tren del material de la misión de ayuda humanitaria *Respuesta Solidaria II*, en Kosovo con anterioridad y en numerosas ocasiones en España, la más reciente, el pasado mes de marzo, en el puerto de Tarragona.

GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN

La carga y descarga de una plataforma, la puesta en marcha de una locomotora *Henschel*, el despliegue de un muelle TRANSFER o el lanzamiento de un tren responde a una labor previa de gestión y planificación de la que se ocupa la Célula de Control de Movimiento por Ferrocarril. Esta unidad, al igual que la

Compañía de Ferrocarriles, está integrada en el Batallón de Especialidades del Regimiento. «Nuestra misión es la explotación y el seguimiento de los transportes militares por vía férrea», dice su jefe, el comandante José Manuel Burgos. «El primer paso es contactar con las unidades y conocer el material que necesitan mover. A partir de ahí, organizamos su distribución en los trenes teniendo en cuenta el tipo de carga y su amarre». La célula se ocupa también de fijar la hora de embarque y desembarque y de coordinar con RENFE, por ejemplo, la fecha

su mando realiza el seguimiento de los convoyes ferroviarios durante toda su trayectoria.

La Real Orden de 3 de octubre de 1872, por la que se constituyó la nueva estructura de las Tropas de Ingenieros en la Península, incluía la creación de dos compañías de ferrocarriles en sendos regimientos. La plantilla fijada fue de 144 efectivos para cubrir los oficios de maquinista y fogonero de locomotora y de todos aquellos relacionados con la construcción, mantenimiento y reparación de las infraestructuras ferroviarias.



Los vehículos pesados que, como los carros de combate, superan las 54 toneladas, son amarrados con cintas capaces de soportar hasta 100 kilonewtons de fuerza.

y los horarios de salida y de llegada del convoy, su longitud y tonelaje, y de revisar la consigna C-41, «normativa que nos autoriza a realizar transportes excepcionales de alguno de nuestros vehículos, calificados así por sus limitaciones de anchura y altura, que deben ajustarse a los gálibos fijados». El comandante Burgos se refiere a las dimensiones, entre otras, de los carros de combate *Leopard* y *Leopard*. «El pasado mes de marzo también solicitamos permiso para embarcar como material nuevo los obuses de 155/52 mm. porque nunca antes habían sido transportados en tren», destaca el comandante Burgos. Por último, la célula bajo

«Carpinteros, canteros, albañiles, barrenderos, cordeleros, mineros, asentadores de vía...». Los herederos de estas tareas, siglo y medio después, son los miembros de las Sección de Vía y Obra —constituida por equipos de topografía, de tendido, de cosido y ancho de vía y de nivelación y bateo— y de Explotación Móvil, capaces de rehabilitar una estación dañada o construir una nueva con todos sus servicios. «Estas unidades nos permiten desplegar en cualquier punto de España y trabajar en zona de conflicto, como ya ocurrió en Túnez, Kosovo y Pakistán», destaca el capitán Crucis.

José Luis Expósito/Fotos: Pepe Díaz