



LÓGISTICA DE MERCANCÍAS DE RENFE EN LOS AÑOS 80

ADRIÁN GUERRERO GUERRERO

INTRODUCCIÓN:

En los años 80, el sistema de transporte de mercancías poco tenía que ver con lo que hoy conocemos. Una explotación totalmente diferente a la actual, en cuanto a modalidad de transporte, servicios ofrecidos y la propia organización empresarial, sin Unidades de Negocio (U.N.). Fue el punto álgido en el transporte de mercancías por ferrocarril en España, hoy en clara decadencia.

Como venía siendo habitual en la década anterior, las playas de vías de las estaciones albergaban tanto material de viajeros como material de mercancías. Los muelles de carga, hoy en extinción, eran los centros neurálgicos del transporte de mercancía.

Muchos de estos muelles, se ubicaban en las propias estaciones, pero en ciudades con un mayor movimiento de cargas, existían estaciones dedicadas en exclusiva a este tipo de explotación.



TIPOS DE ESTACIONES DE MERCANCÍAS:

Por aquellos años, las dependencias de mercancías se clasificaban en **Gran Velocidad (G.V.)** y de **Pequeña Velocidad (P.V.)**

El matiz existía en el régimen en el cual la carga viajaba; si viajaba en trenes de mercancía convencional, a velocidad baja y con baja preferencia respecto a otros trenes expresos, el régimen era de P.V., si por el contrario circulaba acoplado a composiciones de viajeros y trenes expresos (máxima preferencia), su régimen era de G.V.



Las estaciones de G.V. a menudo se integraban dentro de las estaciones de viajeros, al necesitar mayor cercanía para su acople en los expresos, y las de P.V. podían también estar cerca debido a la ausencia de espacio y/o la relevancia de la explotación. Otras veces, podían ser estaciones independientes a las de viajeros.

Un ejemplo de este tipo de clasificación era Jerez de la Frontera, donde la estación de G.V. se limitaba a un muelle de carga junto al edificio principal de la estación, y varios metros más adelante una gran playa de vías se destinaba a la estación de P.V.

ÁREAS LOGÍSTICAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS:

Desde mediados de los años 70, la explotación de RENFE Mercancías se había organizado en una serie de áreas para clasificar el tipo de carga así como el tipo de productos y sus características. Se dividían en:

- **Cargas Completas:** *Transporte sin rotura de carga. Es decir, el producto a transportar forma parte de un paquete mayor e indivisible:*
 - **TECO (Trenes Expresos de Contenedores):** Trenes puros de contenedores, con carácter de tren expreso, en los que la carga no sale del contenedor hasta la entrega. -Desde 1972-



- **Contenedores en Servicio Convencional:** Trenes de mercancía convencional donde viajan contenedores mezclados con la mercancía común. -Desde 1972-
- **Cargas Fraccionadas:** *Transporte donde el producto, más pequeño, se manipula en el transporte, sin que ello precise su apertura. Se divide en:*
 - **Régimen de Vagón Completo:** La carga, de gran volumen, ocupa vagones completos, lo cual obliga al cliente a contratar un vagón o más para su uso exclusivo. La recogida y entrega se hace en las estaciones de origen y destino. La variedad de cargas y de vagones destinados a ellas dan lugar a lo que se conoce como vagón disperso. Puede estar contratado por convenio de larga duración para más de una ocasión, pudiéndose contratar Apartaderos particulares.
 - **Vagón disperso:** es una modalidad hoy extinta. Se refiere a la existencia de más de una carga y, en consecuencia, más de un tipo de vagón en los trenes, en función de la demanda.



Esto dio lugar a la creación de *Estaciones de Clasificación*, donde se clasificaban los vagones por destino para su expedición. Los *Trenes Colectores o de Ruta*, recogían los vagones de cada estación de su itinerario y los llevaban a las estaciones de clasificación.

Para cargas de masa o volumen excepcionales, era posible contratar Transporte Especial

- **Régimen de Ocupación Parcial:** No es suficiente para ocupar vagones completos, debido al inferior volumen de carga, con lo cual se transporta en sacas, paquetes o en palés. Hace referencia a la paquetería o la correspondencia. Pueden componerse en trenes puros, pero también se acoplan vagones sueltos a otros trenes. Se subdivide en:

- **Paquete Exprés:** A pesar de la confusión que generalmente se produce entre los términos **Paquete Exprés** y **Paquexprés**, no son lo mismo; El término Paquete Exprés, hace referencia al conjunto de servicios de paquetería de RENFE, incluido el servicio Paquexprés. Posteriormente, estos servicios pasaron a englobarse en la U.N. de Paquexprés, de ahí la confusión.



Estos servicios se hacían en conjunto con el transporte por carretera, gracias al cual se contemplaba la entrega o recogida directamente en la dirección del cliente, servicio conocido como Puerta a Puerta.

- **Especial Exprés:** Paquetería urgente de máxima preferencia para particulares de hasta 30/60kg (vol. bajo). Régimen Acelerado (GV) *Tiempo de transporte Bajo (0 a 24h)*. -Desde 1974 hasta 1996-

Una de sus modalidades, permitía el envío y recogida del paquete en el mismo día, el "Paquetedía", introducido en 1984, que utilizaba incluso trenes de viajeros para los paquetes, como el Talgo o el TER.



Desde 1987, la paquetería de Especial Exprés se empezó a transportar en pequeños contenedores de madera, que se organizaban según destino. Ello aportaba seguridad mediante un precinto y facilitaban la carga y descarga de los bultos. Los contenedores se alquilaban según los distintos tamaños.

- **Paquexpres:** Paquetería para particulares de 5 a 100Kg (vol. bajo). Régimen Acelerado (GV) *Tiempo de transporte Moderado (24 a 48h).*
-Desde 1974 hasta 1996-



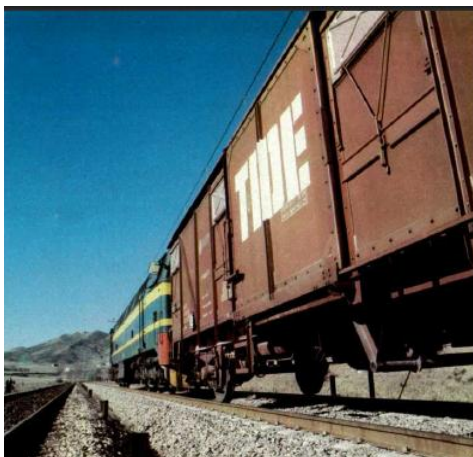
De la misma forma que el servicio Especial Exprés, en 1987 se aplicó el contenedor de madera como forma de embalaje para los bultos de Paquexpres. Esto hizo que las carretillas empezasen verse en las estaciones cargadas con los contenedores de madera en lugar de los bultos uno a uno apilados.

- **TIDE (Transporte Integrado de Detalle):** Paquetería, con Transporte Combinado de hasta 5000Kg (vol. medio). Régimen Ordinario (PV) *Tiempo de transporte Alto (2 a 5 días)*
-Desde 1976 hasta 1996-



El servicio TIDE transportaba bultos de volumen medio que no justificasen el régimen de vagón completo entre despachos de mercancías de RENFE.

Dado el gran número de combinaciones que se podían dar entre despachos de origen y destino resultaba inviable establecer enlaces directos entre ellos. De forma que se crearon 21 *Estaciones-Centro* en toda la península, teniendo cada una un radio de acción de 150km.



Los despachos podían estar en pueblos sin estación, así que los bultos viajaban por carretera entre el despacho de origen y su Estación-Centro asignada, y desde la Estación-Centro de llegada hasta su destino final en tren. *Con la creación de la U.N. de Paquexpres, este servicio pasó a denominarse Cargoexpres.*

- **Correos y Telégrafos:** Paquetería y correspondencia ambulante de carácter no urgente. Régimen Acelerado (GV).
-Hasta 1993-



Los furgones postales, pertenecientes a la DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS (DGCT), se colocaban con frecuencia en las composiciones de los expresos y formaciones de viajeros, pero en ocasiones también se formaban trenes puros de correos.

El mejor ejemplo de ello es el Tren Postal Madrid-Andalucía, que desde la capital de España recorría toda la mitad sur peninsular hasta Cádiz dejando por el camino sus vagones en las principales estaciones.

La misión de estos trenes era servir de buzón móvil, de forma que a las sacas ya preparadas en las oficinas fijas, se unían furgones con su propia oficina de correos.

Estos furgones tenían un buzón que daba al exterior desde los cuales se podían introducir las cartas desde el andén como si se tratase de buzones comunes de calle.

Cuando el tren partía, las cartas eran clasificadas por el personal de correos que viajaba dentro de dichos furgones. A lo largo del recorrido, se recogían vagones y/o correspondencia en sacas además de la introducida por el buzón desde los andenes.

Correos podía tener sus propias vías en las estaciones cabecera de sus trazados, adquiridas a RENFE en las cuales procedía al estacionamiento de las composiciones para carga o descarga final, con lo cual no hacía uso de los muelles de carga como el resto de servicios. Es el caso de Valencia-Término o Cádiz.

Otras estaciones incluso tenían la oficina postal en la propia estación, como el caso de Bobadilla, en la que la oficina del pueblo se encuentra en el andén principal de la estación.

EL FIN DEL SISTEMA:

Todo este sistema quedó obsoleto y se fue abandonando progresivamente desde la creación de las U.N.: La nueva arquitectura organizativa de RENFE se formó en Enero de 1990. El año anterior, un estudio concluyó en la necesidad de integrar en RENFE la *corporatisation*, término que había sido introducido por la CE (Comunidad Europea) en la reestructuración del sistema ferroviario de Reino Unido. El 13 de Enero de 1990 se presentó la decisión de constituir las 11 "unidades de gestión" que compondrían la estructura de la empresa. Se dio un plazo de un año para la aplicación de las reformas, y la apertura de hasta 4 años para la creación de otras unidades de gestión. Las unidades de gestión de mercancías iniciales fueron: "*Mercancías de vagón completo y contenedor*" y "*Cargas Fraccionadas*".

Finalmente, fue en 1991, cuando se estableció el nombre de Unidades de Negocio, en lugar de de gestión. Ese mismo año, la **UN de Paquexpres** se constituyó como unidad independiente de Paquetería, segregándose de la U. Gestión de Cargas Fraccionadas, y tomando su identidad corporativa.

En 1995, el servicio de paquetería se traslada por completo al transporte por carretera, en un intento de compensar las pérdidas. El 28 de Mayo de 1996 RENFE abandona definitivamente la paquetería y disuelve la UN de Paquexpres, tras 3 años seguidos de pérdidas de hasta 11.000 millones de pesetas.

Cabe destacar que la UN de Paquexpres llegó a hacer servicios en el AVE <<Paquexpres-AVE>>, asignándose uno de los furgones de los coches extremos al transporte de paquetería.



De la misma forma, en 1991 se formaron: **Cargas** -para transporte mercancía convencional-, y **Transporte Combinado** -para la gestión del transporte de contenedores-, que sobrevivieron hasta la década de los 2000, cuando se unieron en una sola **UN de Mercancías**.

Correos siguió otro camino. Al pertenecer a una empresa diferente, lógicamente no tuvo participación en la reestructuración de RENFE, y prosiguió su andadura tal y como se había llevado a cabo hasta entonces, hasta el año 1993. Concretamente, la última oficina ambulante (P3-3039) de Correos salió de Chamartín el 30 de Junio de 1993 a las 22:30, en el Estrella Costa del Sol (Madrid-Málaga).

Años después, Correos retomó el transporte por ferrocarril por medio de contenedores, pero sin ofrecer el servicio de estafetas ambulantes y de forma muy tímida.

BIBLIOGRAFÍA:

- Revista Vía Libre nº190 (Noviembre 1979)
- TRENES HOY nºs 1 a 7 (1987)
- Folleto "Transporte a Todo Tren" editado por RENFE (1988)
- ADIF-Viadoc (2010)
- <http://www.ForoTrenes.com>
- <http://www.Tranvia.org>