

LA NOCHE DEL CAMBIO DE HORA

- *A las dos horas del día 6 de abril, los relojes del país avanzaron a las tres, adquiriendo todos los trenes una hora de retraso.*
- *El 28 de septiembre se recuperará la hora perdida.*

DESDE 1974, España viene cambiando la hora oficial de verano, adelantando en abril sesenta minutos todos los relojes. Esta modificación nos sitúa dos horas por delante del Sol con vistas al ahorro de combustible por un mejor aprovechamiento de la iluminación natural.

Para los transportes, y muy especialmente para los ferrocarriles, el cambio horario lleva consigo un extenso plan de adaptación de sus servicios, debido precisamente a que de noche hay en circulación cientos de trenes que, automáticamente, deben adaptarse a las nuevas circunstancias.

Gracias a las gestiones de la UIC, cerca de los Ministerios de Transportes de los respectivos países, poco a poco se va consiguiendo la unificación en la fecha del cambio de hora, para evitar los enormes trastornos que se originaron a las Administraciones Ferroviarias en los primeros años de ponerse en práctica las modificaciones de la hora oficial para invierno y verano, por la falta de acuerdo entre los distintos países para fijar una fecha común. Recordemos, en lo que nos concierne a los españoles, cómo en 1974, al mantener Francia inalterable su hora oficial, todos los trenes de RENFE con enlace en la frontera debieron modificar las horas de salida, con la dislocación consiguiente de las correspondencias interiores.

Para 1980, las fechas del cambio horario han sido fijadas en la reunión que anualmente celebran los ministros de Transportes, reduciéndose los problemas de índole internacional a aquellos países que, como Suiza, no han aceptado el cambio, a pesar de que la situación geográfica del país obliga a los Ferrocarriles Federales a poner en circulación más de mil cien trenes suplementarios.

Pero no cabe duda de que, aunque se hayan reducido los problemas, para los ferroviarios, la noche del cambio de hora sigue siendo muy especial. Por ello, VIA LIBRE ha querido vivir, junto a maquinistas y reguladores del tráfico ferroviario, la que se ha dado en llamar la noche más corta del año.

Hemos elegido para ello la línea de Anda-



A las dos de la madrugada del día 6 de abril, todos los relojes telemandados iniciaron una frenética carrera hacia la hora siguiente.

lucía, y más concretamente, la mesa del CTC situada en Córdoba, por tener la responsabilidad sobre una línea de vía única, en la que precisamente a la hora del cambio coinciden la mayor parte de los expresos de la región.

Este reportaje comienza a bordo de la locomotora 276062 en cabeza del tren 403 "Sevilla Expreso", a su salida de la capital andaluza, que se pone en marcha a las 23 horas del sábado 5 de abril. La marcha al tipo 100 es alcanzada después de la bifurcación de Majarabique y se mantiene hasta la primera parada en Lora del Río. El maquinista nos comenta que con esta locomotora que llevamos se podría llegar a Madrid a la hora, a pesar de los sesenta minutos de retraso que el tren cogerá a partir de las tres del día siguiente, y es que resulta ser una de las tres Alstom que en su día se adaptaron para remolcar el TEE Catalán Talgo y que ahora tienen su base en el Depósito de Alcázar de San Juan.

Dejamos el 403 cuando sale hacia Baeza

a la 1.03, y subimos al puesto de mando, situado en la planta alta del edificio de viajeros, donde se encuentra el CTC. Comienzan a entrar en estos momentos bajo su control trenes expresos por uno y otro extremo de la línea. El circuito de vía telemandada está dividido en dos secciones: Baeza-Córdoba, de 127 km., con 16 estaciones, y Córdoba-Lora, de 75 km. y 9 estaciones, atendidas cada una de ellas por un operador.

El primer expreso que ha entrado por Baeza es el 906, con destino Algeciras. Le precede en el mismo sentido un mercancías denominado AU2, que será el único que circulará esta noche entre Baeza y Córdoba. Será detenido en Villafranca hasta que crucen con él la primera batería de expresos ascendentes que proceden de Sevilla (403), Huelva (5423) y Cádiz (423). Estos dos últimos son las dos ramas del "Costa de la Luz", que por superar en conjunto los 80 ejes, van esta noche desdobladas.

ORDENES DE ADELANTO

Al aproximarse las dos de la madrugada, comienzan a cursarse órdenes a las estaciones donde van a detenerse los trenes, para que los maquinistas ajusten sus relojes y los de las locomotoras, adelantándolos sesenta minutos. Para facilitar la circulación, normalmente complicada en esta sección de la línea de Andalucía, los puestos de mando han recibido una circular en la que se les comunica que, para no detener todos los trenes, pondrán en conocimiento de los maquinistas el cambio de hora, en la forma que consideren más oportuna.

En Andújar se informará de la nueva hora al "Sevilla Expreso" y en Montoro a las dos composiciones del "Costa de la Luz". El "Algeciras Ceuta Expreso", por su parte, recibe la confirmación del cambio de hora en Los Siles.

Pocos minutos antes de las dos había entrado por Baeza el 424 "Costa de la Luz" descendente, que trae una composición de diecisiete coches. Aunque ya se le ha puesto sobre aviso antes de entrar en la mesa

del CTC, en Andújar le será aplicada la hora de retraso.

Cuando el reloj marca las dos, todo el personal del puesto de mando tiene sus relojes con la nueva hora. El gráfico real de circulación de trenes se avanza una hora. Sobre el papel, nunca hasta este día las líneas que reflejan la marcha de los trenes se manifiestan verticalmente sobre sesenta minutos. Automáticamente, los trenes adquieren una hora de retraso, que deberán mantener hasta el final de su recorrido.

Los relojes telemandados de todas las dependencias de la zona realizan un avance rápido de las manecillas, demorándose en siete minutos el ajuste. Al ver el minuterero en frenética carrera, sentimos la extraña sensación de un acortamiento acelerado de nuestra existencia. Menos mal que en septiembre "recuperaremos" el tiempo perdido.

Ahora, los operadores del CTC reflejan en los boletines de circulación el retraso de cada tren, con indicación de las estaciones donde les ha cogido el cambio de hora.

A las 3.23 entra por Córdoba el tren 909 "Costa del Sol", procedente de Málaga, y un minuto después lo hace por Baeza su homónimo 910, que baja de Madrid. Trae una composición importante: 19 coches, de los cuales cuatro son plataformas de automóviles. El estacionamiento en Espeluy, para cruzar con el tren Postal 6401, requiere algo más de tiempo para librar los piquetes. El otro Postal 6402 entra también por Baeza, avanzando hasta Las Madrigueras, donde cruzará con el Postal ascendente.

UNA FIESTA DE LUZ Y SONIDO

Vivimos los momentos de mayor tensión al ir todos los trenes descendentes al encuentro de los que suben. A las 3.45 hay en la mesa once circulaciones entre Baeza y Córdoba y dos más entre Córdoba y Lora. Esto hace que los códigos de comprobación se retrasen y la información sobre la situación de los trenes no sea totalmente exacta. Durante media hora, los operadores no articulan palabra, limitándose a mover frenéticamente las manetas de agujas y señales, para que no se pierda un minuto en dar salida a los trenes detenidos por causa de los cruces, una vez librados los piquetes. Las luces rojas que los señalizan y el toque de timbre que acusa el paso de los mismos constituyen todo un festival de luz y sonido.

A partir de las cuatro empiezan a salir trenes por Baeza, comenzando por el Postal y el 403, que ha salvado todos los cruces, recuperando en seguida los minutos perdidos en las paradas. Por Córdoba ha salido también el mercancías AU2, tras prolongada detención en Alcolea.

El tren "Costa de la Luz", en el que vamos a regresar a Sevilla, ha avanzado hasta Los Cansinos, donde tiene prescrita parada



Un gesto repetido en todas las locomotoras de RENFE. El maquinista ajusta el reloj del Tacro a la nueva situación.



En la mesa del CTC, el gráfico de marcha real es avanzado una hora.

por cruce con el 905 de Algeciras, pero éste trae cuarenta y cuatro minutos sobre la hora que llevan los demás trenes y esperará en Córdoba. Nosotros abandonamos ya el puesto de mando para bajar a los andenes de nuevo.

A bordo del 424 esperamos la entrada de un tren de cisternas procedente de Sevilla, para seguir el camino del Guadalquivir. A las 5.40 se nos da la salida y, muesca a muesca, la locomotora 276129 sube a 100 con la composición de 718 toneladas. En Los Rosales, las ramas de Cádiz y Huelva son separadas, iniciando esta última inmediatamente su marcha hacia la estación sevillana de

Plaza de Armas, recuperando los pocos minutos de retraso que sobre la hora de avance se habían acumulado desde Andújar. A las 7.35 hacemos la entrada en Sevilla, cruzándonos antes con las unidades eléctricas que ya han comenzado a circular y el "Ruta de la Plata", que se dirige a Gijón.

Las horas de convivencia con los ferroviarios de servicio en esta noche nos ha permitido valorar el espíritu de entrega que en todas las circunstancias deben poner de manifiesto para el mejor desempeño de la misión encomendada. Gracias a todos ellos por facilitar nuestra labor informativa. ■ **TORRES DE ROCAVERTI. Fotos: M. CANO.**