

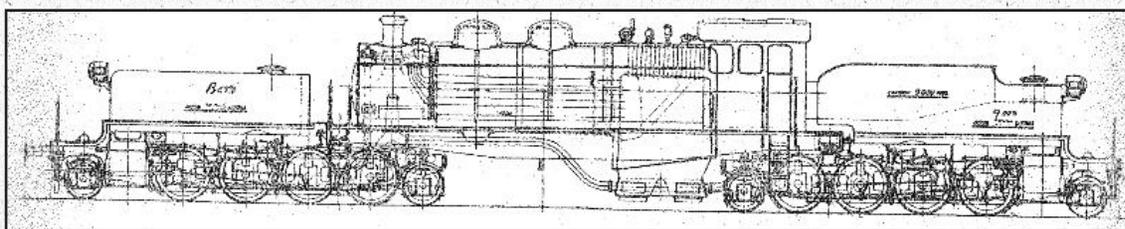
LAS LOCOMOTORAS GARRAT Y SUS APLICACIONES EN ESPAÑA

En los números de febrero y marzo de 1930, se desarrolla una revisión ilustrada de las soluciones necesarias a “la necesidad que a muchos ferrocarriles se les presenta, de aumentar la capacidad de tráfico de sus líneas sin necesidad de recurrir a la instalación de doble vía”. La geografía española con “líneas accidentadas en relieve que exigen grandes esfuerzos de tracción, y que lo son igualmente en planta”, complica el problema de la locomotora que precisa de dos condiciones antagónicas: “peso adherente grande y flexibilidad para el paso de las curvas”.

Entre los diferentes tipos de máquina diseñados (Fairlie, Meyer-Kitson, De Glehn, etc.) se destaca el GARRAT “que divide el número total de ejes en dos grupos, accionado cada uno por dos o más cilindros”. Se trata de una locomotora muy versátil, “de la que se emplean tanto en líneas estrechas como normales”,... y así “las hay en 0,60 m y se construyen para el ancho normal español de 1,67 m”.

“La Cía. General de Ferrocarriles Catalanes tiene en servicio locomotoras GARRAT construidas en Lieja.... los Ferrocarriles de la Robla pusieron en servicio dos máquinas con el fin de hacer frente al creciente tráfico de carbones..., la Cía. Minera de Sierra Menera tiene en construcción en los Talleres Euskalduna de Bilbao dos máquinas para vía de 1 m,... y junto con Babcock & Wilcox varias más para la Cía. del Ferrocarril Central de Aragón”.

LUIS CHECA



CENTRO DE DOCUMENTACIÓN Y DE INFORMACIÓN – LAS OFICINAS DE INFORMACIÓN Y LAS BIBLIOTECAS TÉCNICAS

Se trata de una especie de propuesta o anteproyecto para la creación en España de un Centro que pueda facilitar el acceso “a los progresos realizados en la técnica industrial”. “Los directores de fábricas han de estar al corriente de todas las modificaciones y transformaciones que se realizan... sirviéndose de las publicaciones, revistas técnicas, folletos, etc...esto exige una labor...a la que no pueden dedicar el tiempo necesario ni organizarlo en la debida forma”.

Por eso se proponen las ventajas de un Centro de Documentación Técnica, que recibiendo entre 150 a 200 documentos de ese tipo y dotada de técnicos propios haría un trabajo de escrutinio, de clasificación y de difusión, con un resumen quincenal de lo detectado.

“El Centro de Documentación ha de ir hacia el lector, ha de ser dinámico...no debe ser organismo del Estado...las Uniones de Industriales o las Asociaciones Gremiales son las llamadas a crear el órgano y a concretar su función”. También detalla un presupuesto aproximado anual de 100.000 ptas, cubierto por abonos, servicios y subvenciones, poniendo como ejemplo al Comité Nacional Italiano de Organización Científica (ENIOS), creado en 1926.

ERNESTO WINTER BLANCO

EL MOTOR DIESEL EN LA NAVEGACIÓN

Con el título de EL MOTOR DIESEL EN LA MARINA, el mismo autor había iniciado en el número de DYNA de enero una serie que prolongó durante muchos más, componiendo un todo informativo sobre un medio de propulsión marítima que iba sustituyendo progresivamente al vapor.

Los artículos de febrero y marzo están dedicados a la descripción general del motor diesel, sus tipos y características termodinámicas o constructivas, con ilustraciones de las marcas europeas más notables (Burmeister & Wain, Sulzer, Werkspoor, M.A.N., Krupp, etc.) cuyos talleres ha visitado el autor y cuyos detalles conoce a la perfección.

MARIO MARTÍNEZ Y R. DE LA ESCALERA

