

LA RED FERROVIARIA DE ALTOS HORNOS DEL MEDITERRANEO

- *Tiene una extensión de 74,5 kilómetros, incluida la línea de enlace con RENFE.*
- *Dispone de un parque de 586 vagones y 26 máquinas.*

Las factorías de Altos Hornos del Mediterráneo en Puerto de Sagunto (Valencia) disponen de una pequeña red de ferrocarriles interiores con un total de 74,501 km. de longitud, para atender las diversas secciones de procesos industriales y enlazar con RENFE en Sagunto.

La antigua fábrica dispone de trazado de ancho normal y métrico, distribuidos en 28,721 km. de vía métrica, 2,316 de ancho normal, 17,052 de vía mixta (normal y métrica) y 6,412 km. de ancho normal, correspondiente a la línea de enlace con RENFE. Parte de la red y la línea de enlace están electrificadas con instalación de un solo hilo de contacto.

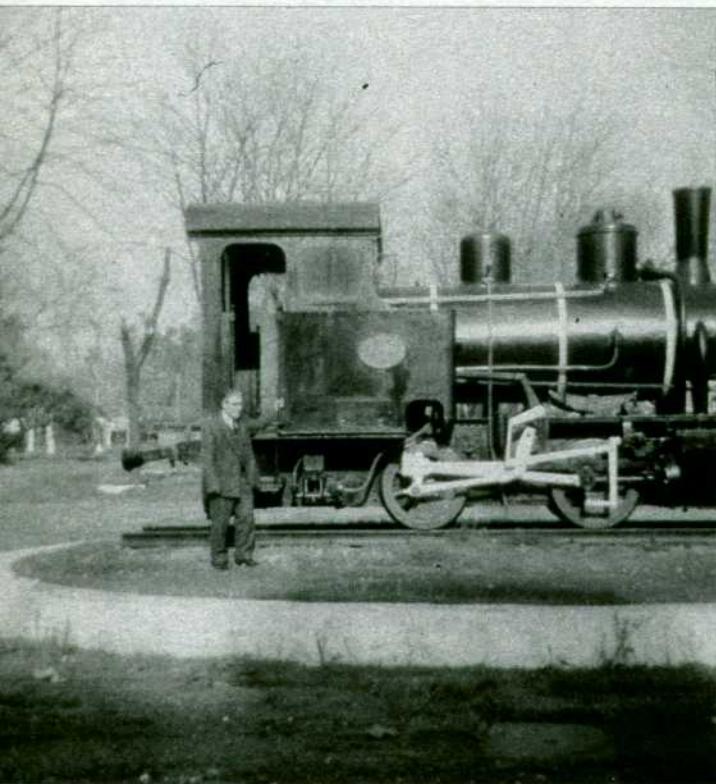
En la IV Siderúrgica han sido instalados 19,500 km. de ancho normal, con una amplia playa de clasificación, y 0,500 kilómetros de vía mixta.

Hasta el 1 de julio de 1972 recibían el mineral de hierro de Ojos Negros (Teruel), transportado por el Ferrocarril de Sierra Menera, de vía estrecha. Suprimido este ferrocarril, el mineral se transporta en grandes tolvas por la línea de RENFE Valencia-Zaragoza.

Como además AHM recibe mineral de otras zonas mineras españolas, y expiden productos siderúrgicos utilizando la Red Nacional, la vía métrica ha quedado sólo para servicios interiores de la fábrica vieja. Hace algún tiempo, la extensión de vías métricas en Puerto Sagunto llegó a ser de 60,210 kilómetros.

EL PARQUE DE ALTOS HORNOS

Esta empresa dispone de un extenso parque con 586 vagones de dos ejes y varios tipos, que son movidos por doce locomotoras Diesel y catorce eléctricas. Tres eléctricas son de ancho normal: dos Siemens de 340 HP. de 1923 y una Cemesa de Macosa de 320 HP. de 1954. Las restantes locomotoras son de vía estrecha: seis eléctricas, construidas por Babcock and Wilcox en 1921 y 1923;



La locomotora de vapor 0-2-0, construida por Babcock and Wilcox, denominada popularmente "La Salvadora", convertida en monumento.



Once vías se pueden contar en la playa de la nueva Siderúrgica de Sagunto.

cinco eléctricas, de Macosa, 1953 y 1960, y las Diesel, que proceden de Metalúrgicas S. Martín, Jung, Ferrotrade, Orestein and Koppel, Hunslet y CAF. Estas últimas —las Diesel— sustituyen a doce locomotoras de vapor que dejaron de funcionar en los últimos años sesenta.

Todas estas locomotoras de vapor de variada procedencia formaban un pequeño museo. Tres tipo 2-3-0 números 213/215 Villaverde, Beranga, y Sodupe de 27 Tm., construidas por Dübs y procedentes del Ferrocarril Santander-Bilbao; dos tipo 0-3-0 números 109 y 110 de 20 Tm. y una 0-2-0 número 105, de 7 Tm., construidas por Hunslet Engine Company y procedente de la CTFV de Valencia, donde tenían los números 9, 10 y 20; dos 1-3-1 números 211 y 212, construidas por Beyer Peacock en 1891 y adquiridas al Ferrocarril Alcoy-Puerto de Gandía, donde tenían los números 4 y 8; tres de desconocida procedencia: 1-3-0 número 207 Algimia, 2-2-0 número 208 Zumaya, 2-3-0 número 210 Orconera, y, finalmente, una 0-2-0 número 209, construida por Babcock and Wilcox, denominada "Vizcaya" pero, popularmente, "La Salvadora". Esta es la única que subsiste, convertida en monumento y situada en una pequeña explanada. Todas eran locomotoras ténder.

TRANSPORTE DE VIAJEROS

Del 22 de diciembre de 1942 al 1 de mayo de 1967, Altos Hornos prestó un servicio público de viajeros, principalmente para facilitar el transporte de sus trabajadores, entre Puerto de Sagunto y Sagunto, utilizando la línea de enlace. Se componían los trenes de varios coches metálicos de dos ejes, remolcados por una de las tres locomotoras eléctricas de ancho normal. En 1967, el servicio era de once trenes en cada sentido. Fueron suprimidos cuando inauguraron el servicio de autobuses urbanos Sagunto-Puerto Sagunto.

Un nuevo ramal ha construido RENFE entre El Coscollar y Puerto de Sagunto para que los trenes de y para Valencia no tengan paso obligado por la estación de Sagunto y facilitar el tráfico.

SAGUNTO, CUNA DE LA SIDERURGIA VALENCIANA

Las primeras instalaciones siderúrgicas valencianas pertenecieron a la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo. En 1940 pasaron a Altos Hornos de Vizcaya, que dieron nuevos impulsos a la industria. Finalmente, en 1974, todas las instalaciones pasaron a ser de AHM (Al-



Locomotora eléctrica número 2003, de 320 HP., de bogies, construida por Macosa (Cenemesa) en 1953.

tos Hornos del Mediterráneo), empresa creada para la construcción y explotación de la IV Siderúrgica integral.

AMPLIACION DE LA ANTIGUA FABRICA

Proyectada para una producción de seis millones de toneladas de acero anuales, se inició su construcción, dividida en tres fases. En la actualidad se encuentran terminadas y en funcionamiento normal todas las líneas de la primera fase. Consisten en un tren de laminación en frío dedicado a la fabricación de chapa laminada partiendo de bobinas laminadas en caliente de otras proce-

dencias (hasta que se construyan las fases dos y tres), y para una capacidad de 1.325.000 Tm/año.

Además, y con el nombre de proyecto FAS (Futuro del actual Sagunto), se iniciaron en 1975 obras de ampliación de la antigua fábrica de estructuras y chapa gruesa. Las obras, ya finalizadas, consisten en un convertidor LD de 45 toneladas, una colada continua de cuatro líneas para desbastes, un mezclador de 600 Tm. y una fábrica de oxígeno y nitrógeno con capacidad de producción de 5.350 Nm cúbicos/h. de oxígeno y 2.000 Nm cúbicos/h. de nitrógeno. La fábrica vieja puede alcanzar una producción de un millón de toneladas de acero anuales.

Para ayudar a descongestionar la carretera Sagunto-Puerto, en prevención de grandes aumentos de tráfico, en septiembre de 1974 fue inaugurado un nuevo acceso, de dos calzadas en ambos sentidos, de cuatro km. de longitud que desde la N-340 llega a Puerto de Sagunto. Salva con pasos inferiores la referida N-340, y los ferrocarriles Valencia-Zaragoza, Valencia-Tarragona y El Coscollar-Puerto Sagunto.

Con el actual potencial siderúrgico, que se verá grandemente incrementado cuando se incorporen las fases dos y tres, todavía en construcción, y con las industrias que a su amparo se instalan, se está contribuyendo eficazmente al desarrollo de Sagunto. ■ E. GONZALO. Fotos autor.

● *Sus locomotoras de vapor eran auténticas piezas de museo.*

● *La IV Siderúrgica está proyectada para una producción de seis millones de toneladas de acero anuales.*