

CARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL
CIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL
RRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE



HIERRO LIQUIDO A 1.500°, TRANSPORTADO POR TREN

El pasado 9 de junio se inauguró oficialmente el transporte de arrabio líquido desde la factoría de Uninsa a la de Ensidesa, lo que supone un paso más para la coordinación de operaciones entre ambas empresas siderúrgicas.

Este transporte se ha programado debido a la necesidad de reconstruir el revestimiento de uno de los altos hornos de Ensidesa, lo que ha hecho disminuir la producción de arrabio en dicha factoría, que se suplirá a partir de la indicada fecha con este transporte de hierro líquido desde la vecina Uninsa, operación que podrá efectuarse en sentido inverso cuando sea uno de los hornos de esta última el que necesite ser reparado.

En esta operación ha participado también decisivamente la RENFE, ya que ha sido necesario renovar y reforzar mil doscientos metros de vías de la Red que enlaza ambas acerías. Este enlace se realiza, desde Ensidesa, por la línea propiedad de la factoría a Aboño y el puerto del Musel. A partir de Aboño se ha construido un enlace de unos 680 metros de longitud hasta la vías de la RENFE, en el que se han invertido ciento sesenta y cinco días,



Enlace con la línea de la RENFE Veriña-Aboño, debajo del puente de acceso a la central térmica de Aboño.

lo que puede considerarse como un record, dado el volumen de obra, entre la que se encontraba el tendido de un puente metálico de 19 metros para cruzar el río Aboño.

La parte del enlace correspondiente a vías de la RENFE ha consistido en renovar y reforzar la línea, para permitir el paso de grandes cargas de hasta 32 toneladas por eje. Para ello, la separación entre traviesas se ha reducido de los 60 centímetros habituales a 50; el carril es de 54 kilos por metro lineal de acero, naturalmente duro, que resulta más resistente. La capa de balasto, de 35 centímetros, tiene también 5 centímetros

más de lo habitual. Por último, la sujeción elástica de la vía permite que, pese a ir montada sobre traviesas de madera, puede soldarse en barra larga.

La obra ha exigido igualmente la sustitución de un puente sobre la carretera de Gijón-Avilés. Se han instalado dos tramos de vigas gemelas de hormigón prefabricado, que se montaron en el tiempo record de cinco horas.

VAGONES-TORPEDO

El transporte del arrabio líquido, con una temperatura de 1.400 a 1.500 grados cen-

◀ Vagón-torpedo para el transporte de arrabio.

tígrados, se hace en vagones-torpedo de Ensidesa. Estos recipientes están constituidos por coraza de chapa de acero, y su interior está recubierto de ladrillo refractario, para evitar el enfriamiento del hierro en fusión. Su capacidad teórica es de doscientas toneladas, y va soportado por cuatro bogies de tres ejes cada uno, para que la distribución de carga sobre los carriles sea, con toda seguridad, inferior a la admisible por la vía. El peso total cargado del torpedo es de más de 372 toneladas, lo que arroja un peso por eje de 31 toneladas. Estos vagones especiales van dotados de un mecanismo de vuelco automático para su vaciado. El parque de estos vehículos en Ensidesa es de 18, y hay otros 8 en construcción.

Los torpedos van completamente cerrados, ya que la escotilla de carga, situada en la parte superior, lleva una tapa hermética, lo que imposibilita las salpicaduras y derrames, ofreciendo este transporte las máximas garantías de seguridad.

El recorrido total entre ambas factorías es de unos 13 kilómetros, y este enlace se explota por telemando, incorporado a los sistemas de Control de Tráfico Centralizado (CTC) de Ensidesa (Trasona) y la RENFE (Oviedo) y, por tanto, sin otro personal que el correspondiente a la conducción del tren. Las locomotoras deberán ser Diesel, debido a que parte del trayecto no está electrificado.

Los trenes normales que circulan por este trazado pueden ser de un peso total de 1.200 toneladas brutas, y los especiales con arrabio podrán llevar uno o dos vagones especiales, lo que supone una capacidad de transporte de 200 a 400 toneladas por viaje.

Se calcula que este tráfico se realizará por espacio de noventa y ocho días.

Un ejemplo más de que el ferrocarril es capaz de resolver los mayores problemas de transporte.