

Railes y puertos gallegos el ferrocarril se abre al Atlántico

Obras de construcción del nuevo puerto exterior de A Coruña, en Punta Langosteira, para el cual se ha previsto un acceso ferroviario.

Siguiendo la tónica general de la dinámica de ferrocarril y puertos en toda España, los puertos gallegos tienen una participación muy escasa de los trenes en la entrada y salida de mercancías.

El camión copa casi en exclusividad los movimientos en puertos, teniendo incluso más relevancia los fluidos llegados por oleoductos. Pero esta realidad quiere ser revertida, tanto desde la administración central como por cada una de las autoridades portuarias. Ya sea desde planteamientos ambientales como desde posiciones de ampliar la eficiencia comercial de cada puerto, se está haciendo una fuerte apuesta para conseguir que el ferrocarril abandone esa posición residual y eleve sensiblemente su participación. Para lograr esto se están ejecutando nuevas infraestructuras que mejoren la conectividad de vías y muelles, nuevas bases logísticas,

Los cinco grandes puertos gallegos afrontan una nueva etapa con grandes proyectos ferroviarios. Nuevos ramales y vías darán un especial protagonismo a los trenes en estos puertos atlánticos.

puertos secos tierra adentro, que optimicen el potencial del ferrocarril como redistribuidor tierra adentro de las cargas que trasiegan por los puertos.

Singularmente hay que destacar cómo en la actualidad están en un proceso muy avanzado de construcción dos nuevos puertos exteriores, en Ferrol (Caneliñas) y A Coruña (Punta Langosteira). En estas nuevas radas el ferrocarril es clave para garantizar su éxito, por lo cual están negociando con la administración central para conseguir agilizar la construcción de sendos ramales que den acceso ferroviario a los nuevos muelles.

Adif, por su parte, dentro de una política general para toda España, está suscribiendo convenios con los puertos que recogen las reglas para la conexión física de las infraestructuras ferroviarias de Adif y las de las autoridades portuarias, aspectos operativos para la gestión de la circulación y las reglas para la adjudicación de capacidad de dichas infraestructuras.

En diciembre de 2005 se firmó un convenio marco con Puertos del Estado que, tras los sucesivos

cambios legislativos en el sector ferroviario, permitieron poner en marcha, el pasado mes de mayo, el "convenio tipo", estando consensuados los convenios que regirán en Vigo y A Coruña.

■ Puerto de Vilagarcía, el más veterano

El puerto de Carril, antecesor de lo que hoy es el puerto de Vilagarcía d'Arousa, fue el primer puerto gallego en contar con acceso ferroviario y, además, término del primer trazado de ferrocarril construido en Galicia, adonde llegaron los trenes en 1873 procedentes de Santiago de Compostela. Desde este punto las vías tardaron 26 años en proseguir hacia el sur, hacia Pontevedra. Ya en servicio este nuevo tramo, en 1902 se inauguró el ramal de 1.500 metros hasta el actual puerto de Vilagarcía.

En la actualidad, el puerto de Vilagarcía dispo-

ne de una conexión ferroviaria que da servicio al muelle de O Ramal (así llamado, precisamente, por disponer del ramal del ferrocarril). Dicha conexión, que estuvo abandonada cerca de tres décadas, se recuperó en el año 1997. La reapertura del ramal del ferrocarril al puerto supuso una inversión para esta entidad de 128.331.072 millones de pesetas, a lo que hubo que añadir la aportación de Renfe de material de vías, traviesas, etc.

Desde su recuperación, en la que ha habido periodos de mayor o menor uso, los graneles sólidos y, más concretamente, los cereales, son la mercancía que con más frecuencia se ha movido a través de esta vía. También se ha utilizado el ferrocarril para el transporte de pasta de papel, cemento y madera.

Este pasado verano, tras varios meses sin actividad, el ferrocarril de nuevo se utilizó para el transporte de aproximadamente 30.000 toneladas de cebada. La disponibilidad de esta infraestructura fue fundamental para que el puerto recibiese esta mercancía, al abaratar los costes de su traslado hacia su destino final con respecto a lo que hubiese significado su transporte por carretera. Durante

varias semanas, trenes cargados con cereal salieron del Puerto de Vilagarcía hacia Salamanca; la media de utilización fue de entre dos y cuatro trenes a la semana y la carga de cada uno de los trenes fue de 750 toneladas de cebada, aproximadamente. Cada convoy estaba compuesto de unos 15 vagones.

Entre los planes de futuro de esta autoridad portuaria con respecto al ferrocarril está la ampliación de esta conexión férrea a los muelles Comercial, de Comboa y Ferrazo, quedando así recogida en el Plan Director del puerto. El motivo es que los citados muelles, por disponer de mayores calados y superficie, son los más utilizados en las operaciones de carga y descarga de mercancías.

La extensión del trazado ferroviario a la zona sur del recinto portuario se incluye en el Plan de Empresa 2009-2013 recientemente aprobado. Dicho Plan prevé destinar el próximo año a la mejora y ampliación de la red ferroviaria 730.000 euros. Las previsiones de la autoridad portuaria son que, a lo largo de 2010, puedan comenzar estas obras. El presupuesto total de la extensión de la línea del ferrocarril a los muelles Comercial, de Comboa y de Ferrazo asciende a 8,2 millones de euros.

■ La Coruña, ramal al nuevo puerto exterior

El puerto de A Coruña vive un momento crucial. El viejo puerto urbano, inscrito en la ría, será pronto relevado por un espectacular puerto exterior, situado a pocos kilómetros, en mar abierto, en la Punta Langosteira. El puerto actual cuenta con conexión ferroviaria desde que en 1875 llegaron las vías de Norte procedentes de la meseta. El primer ramal de acceso era muy complejo, pero tras la guerra civil se reordenó toda la



trama ferroviaria local, construyéndose un nuevo ascenso y la estación de mercancías de San Diego, en pleno recinto portuario. Desde allí las vías se internan en el puerto, y aunque hay vías en muchos muelles, hoy sólo están activas las que van al Muelle del Centenario ("Medusa") y Muelle de San Diego.

El puerto de A Coruña ocupa el cuarto puesto en el sistema portuario español en cuanto a movimiento de mercancías por ferrocarril. La relevancia de los graneles sólidos lo han colocado en esta posición, principalmente por las cargas y descargas de carbón y, en menor medida, por el movimiento de grano y bioetanol. Así, durante este año (hasta el 1 de octubre) se cargaron más de 560.000 toneladas de carbón con destino a la central térmica de Meirama. A este movimiento hay que sumar las en torno a 20.000 toneladas de carbón anuales con destino a Ponferrada (León). En estos movimientos han trabajado tanto Renfe Mercancías como la nueva operadora Comsa Rail, que ha canalizado los últimos fletes hacia Ponferrada.

Para evitar la propagación del polvo de carbón en sus operaciones de carga y manipulado se construyó la "Medusa", una impactante infraestructura de almacenamiento y distribución del carbón que permite que el mineral que llega al puerto se manipule en circuito cerrado en su tránsito hacia los vagones.

Las tendencias crecientes en el tráfico del puerto, y en concreto del carbón debido al cierre de la mina de lignito de Meirama, que implica una mayor necesidad de importación, apuntan a un notable incremento en tráfico de mercancías por ferrocarril. Se calcula para el horizonte del año 2012 un movimiento de 1,8 millones de toneladas de carbón con destino a la central de Meirama, mientras



Carga de tolvas de cereal en el Puerto de Vilagarcía.

que el que se carga rumbo a Ponferrada se mantendrá en torno a 20.000 toneladas. Con respecto al grano que se traslada por vía férrea, se calcula en 100.000 toneladas para ese ejercicio, mientras que el bioetanol procedente de Abengoa para su carga en el puerto rondará las 150.000 toneladas. Se estima así en más de dos millones de toneladas anuales el movimiento de mercancías por ferrocarril para el año 2012, coincidiendo con la puesta en servicio del puerto exterior de A Coruña.

Estas previsiones confirman la necesidad de garantizar la accesibilidad ferroviaria en las nuevas instalaciones de **Punta Langosteira** que estarán construidas y preparadas para empezar a recibir buques en el año 2012. Sin embargo, las mejores hipótesis apuntan a que hasta el año 2014 no podrá estar construido el acceso ferroviario. En los Presupuestos Generales del Estado para el año 2009 se ha consignado una partida de un millón de euros para el estudio informativo del acceso ferroviario al puerto exterior.

Ya existe un estudio previo redactado por la Autoridad Portuaria, Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento, en el que finalmente, se optó por la alternativa que enlaza el puerto exterior con la línea existente a través de un trazado de 6,8 kilómetros de longitud total, 3,7 kilómetros de longitud en túneles, un viaducto de 400 metros y una pendiente

máxima de 15 por ciento cumpliendo los requisitos que exige el ADIF para el tráfico de mercancías. El coste total para la ejecución de este trazado y el ramal de 1,3 kilómetros a la estación de Uxes para enlazar con Santiago de Compostela asciende a 74,8 millones de euros.

■ Vigo, vocación logística

Los raíles del tren llegaron a los muelles de Vigo en 1897, con un enrevesado acceso directo desde la terminal de viajeros. Este complejo itinerario fue suplido por un más eficiente ramal, desde cerca de Redondela, el año 1963, con una nueva terminal mercante, Vigo-Guixar. Esta terminal de Adif funciona hoy como una terminal intermodal que, en buena medida, desarrolla una actividad logística vinculada, pero no directamente dependiente, de la dinámica portuaria, y que tiene una intensa actividad propia (13.000 vagones/350.000 toneladas) ligada a la terminal de contenedores de Lisboa y, sobre todo, al movimiento de contenedores de residuos de Sogama.



Terminal de Adif de Guixar, situada en pleno puerto de Vigo.

Este puerto gallego ha experimentado en los últimos años una fuerte contracción de su actividad ferroviaria, pero las autoridades portuarias sí que creen que el ferrocarril tiene una gran opción de futuro en esta rada por dos cuestiones: afirman que será la única terminal gallega que mantendrá una conexión ferroviaria abierta en ancho ibérico para el transporte de mercancías y, por otro, por la conexión directa del puerto con una gran terminal logística, Plisán.

El puerto vigués, además de la terminal de Adif, cuenta casi 15 kilómetros de vías en seis muelles comerciales, de los cuales los más activos son el muelle Teco de Guixar y el de mercancía convencional en El Arenal. Los datos de movimiento son muy bajos para el tren ya que en 2008 tan sólo entraron 120 vagones en el puerto, moviendo 6.718 toneladas (la mitad que en 2007), de un total de algo más de cinco millones de toneladas trasegadas en el puerto. Todo ese movimiento correspondió a granito de importación, moviendo sólo el dos por ciento del total de granito en tránsito por el puerto.

El último ejercicio con tráficos relevantes fue 1993, con 93.000 toneladas y casi 15.000 vagones movidos en puerto.

La gran baza de este puerto para el futuro es la conexión con la plataforma logística Plisán, dependiente directamente de la autoridad portuaria, la zona franca y la Xunta de Galicia. Ésta se conforma como la válvula de escape que descongestionará este puerto tan constreñido por la ciudad. Situada cerca de Salvaterra do Miño, a 35 kilómetros del puerto, se ubica adosada a las vías del ferrocarril a Ourense, con el cual contará con una derivación ferroviaria propia. El puerto seco tendrá una zona logística con varios haces de vía, con acceso directo al interior de naves. En paralelo a la vía general se ha diseñado un haz de recepción/clasificación/expedición de trenes formado por cuatro vías de 750 m de longitud útil, conectado en ambas cabeceras con los desvíos de acceso a vía general. Para posibilitar el movimiento de trenes entre los haces de recepción / clasificación / expedición por el lado Vigo ha sido preciso disponer una vía mango, en

paralelo con la actual vía general, también de 750 m de longitud.

■ Ferrol: recuperación de tráficos y vías

La llegada del ferrocarril a Ferrol y su puerto fue relativamente tardía, tal que en 1913. La actual conexión lo es aún más, ya que fue fruto de la recuperación por parte de Renfe de un ramal de Feve que esta empresa no llegó a explotar nunca. Y es que si bien es la vía ancha la única existente en este puerto, la vía métrica de Feve queda bien cerca de esta rada y es probable que en un futuro también acceda a los muelles.

El puerto de Ferrol se inscribe en una cerrada ría y comparte aguas con una base naval. Este puerto clásico, hoy conocido como "puerto interior", dispone de acceso directo