



LUNA

EL FERROCARRIL EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

Proyectos para incrementar el tráfico intermodal en Barcelona

El puerto de Barcelona constituye una buena plataforma para establecer una programación que favorezca el incremento del tráfico ferroviario intermodal. La conjunción de las perspectivas de desarrollo comercial del puerto y de la mejora de sus modos de transporte permiten al ferrocarril aumentar la presencia en los tráficos desde y hacia las instalaciones portuarias.

José Luis Ordóñez

El puerto de Barcelona es hoy el primero de España por el volumen de mercancías de carácter general, y el primero del Mediterráneo por el número de contenedores manipulados. Esta privilegiada posición comercial, especializada en tráficos de fácil acomodo ferroviario, constituye una plataforma ideal para proyectar nuevas

instalaciones ferroviarias en los muelles del puerto.

Los proyectos de la Gerencia de Cargas Completas de Renfe en Barcelona pretenden aprovechar el futuro crecimiento del puerto con la ampliación del recinto portuario en la zona del llamado sistema general del Prat de Llobregat, que se realizará tras el desvío y canalización definitiva del río Llobregat. Este sería el

momento ideal para crear una moderna relación marítimo-ferroviaria con construcción en terreno portuario de una estación de mercancías que disponga tanto de ancho de vía ibérico como de ancho de vía internacional.

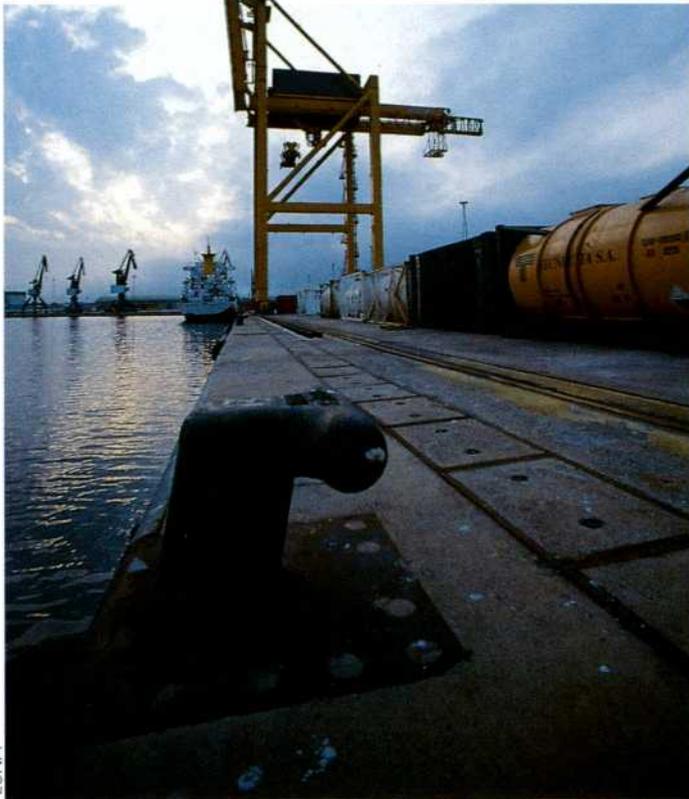
Mientras tanto debe ser ampliada la red ferroviaria en el muelle Sur 1, ahora en obras de remodelación realizadas por Focsa y Dragados y Construcciones, porque el plan director del puerto contempla el desplazamiento de la manipulación de contenedores desde el muelle Príncipe de España al citado muelle Sur 1, donde quedará definitivamente ubicada en 1992 la gran terminal del puerto de Barcelona.

Al considerar la gerencia del puerto la posibilidad de captar nuevos tráficos, tales como serían los originados por su pro-

pia zona de actividad logística, los de origen y destino en Extremo Oriente, los de distribución de productos generados en las regiones sureñas francesas de Midi Pireneés y Languedoc-Roussillon y los de distribución de productos alimenticios en Europa, resulta que todos ellos son tráficos utilizadores del contenedor como sistema operativo.

Por eso todas las previsiones, tanto las del estudio realizado por el Puerto Autónomo de Barcelona, como las efectuadas por la empresa consultora Intecsa, apuntan a un espectacular aumento del tráfico de contenedores que pasaría de los 450.000 TEU actuales a más del millón en el año 2010, pasando por un movimiento de 765.000 TEU en el próximo año 1995.

PROYECTOS. "Los proyectos de Renfe para sus instalaciones portuarias", asegura Josep Manau, gerente de Cargas Completas en Barcelona, "con una terminal nacional en El Prat, y las nuevas instalaciones en el muelle Sur 1, se completarían, en cuanto a la logística necesaria para mejorar el transporte intermodal, con la terminal de transporte terrestre internacional que el Ministerio de Obras Públicas



LUNA

y Transportes está terminando en la Llagosta".

Ahora, la mayor parte de la red ferroviaria existente en el puerto carece de utilidad práctica por las dificultades de disposición del material móvil ferroviario y los tiempos de estancia de las mercancías en puerto, el anterior abandono comercial del modo de transporte ferroviario por las partes implicadas, la inadecuada situación de las vías dentro de los muelles, y la inutilidad de las instalaciones ferroviarias por deterioro físico.

Los efectos negativos de esta situación pretenden paliarse con dificultad por medio de la

utilización de la estación del servicio Teco en Barcelona-Morrot.

Terminal que no cumple los requisitos mínimos imprescindibles para considerarla una auténtica instalación de transporte ferroviario en el puerto, pues está alejada del resto de la estructura portuaria y separada de la misma por barreras físicamente insalvables. Funciona con la disposición logística propia de una estación interior que obliga a una manipulación de las mercancías con carga en los muelles a camión, transporte por carretera y transbordo posterior hasta los vagones. □



LUNA

TERMINALES PORTUARIOS DE CONTENEDORES

El puerto de Barcelona tiene muelles especializados en contenedores con existencia de terminales dedicadas a esta clase de carga, se trata de las terminales de Tersaco y Marítima Layetana en el muelle Príncipe de

La terminal de Tersaco tiene una superficie portuaria en explotación de 153.000 metros cuadrados y durante el año 1989 manipuló 103.170 TEU. En las vías de Renfe instaladas dentro de la terminal se expiden y reciben contenedores sobre vagón de forma muy esporádica,



LUNA

España donde operan desde 1983, y que manipulan el 61 por ciento de todo el movimiento de contenedores del puerto. Otro 16 por ciento del tráfico de contenedores corresponde a la terminal Contenemar en el muelle Alvarez de la Campa, dedicada primordialmente a las relaciones con las Islas Baleares y Canarias, y el 23 por ciento restante se distribuye entre los demás muelles convencionales del puerto.

La terminal Marítima Layetana dispone de una superficie de 142.000 metros cuadrados y durante 1989 manipuló, en unidades equivalentes de 20 pies, 164.000 TEU. Esta terminal dispone en su interior de vías de Renfe, si bien para el transporte directo por ferrocarril utiliza las vías instaladas en la terminal de Tersaco, con quien mantiene un acuerdo en tal sentido. Desde esta terminal y hacia la estación de Morrot o desde esta estación de mercancías hacia la terminal portuaria, se movieron por camión 17.803 TEU, durante 1989.

una media de 80 vagones cada mes, y con un volumen total reducido, de 1.968 TEU durante el año 1989. Sin embargo por medio de camión se movieron entre esta terminal y la estación de Morrot 23.325 TEU en el mismo año 1989.

"De acuerdo con estos datos", asegura Tomás Fuentes, de la Gerencia de Cargas Completas en Barcelona, "de los 267.000 TEU manipulados durante 1989 por las dos terminales de contenedores, Tersaco y Marítima Layetana, el 16% utilizó, antes o después de la vía marítima, el ferrocarril, pero no lo hizo desde la propia instalación férrea portuaria, sino desde la estación de mercancías de Morrot y previo desplazamiento por carretera".

La terminal de Contenemar que manipuló 71.600 TEU en 1989 dedicada casi exclusivamente al movimiento de contenedores entre Barcelona y los archipiélagos españoles, no ofrece interés para el ferrocarril dado el mínimo recorrido efectuado en tierra por sus mercancías. □