

# Un ferrocarril para el puerto de Valencia

El primer puerto nacional en movimiento de contenedores y el segundo en tonelaje total, tiene una historia ferroviaria de ida y vuelta. Fue el primer puerto español en contar con ferrocarril y ahora afronta el arranque de milenio con la apuesta de contar con un ferrocarril moderno dentro de sus muelles. Una nueva infraestructura, combinada con avanzadas prácticas de gestión, prefiguran un escenario muy optimista para el desarrollo del transporte ferroviario en este puerto, clave en el sistema portuario nacional.



eventos como la Copa América de vela o incluso carreras de Fórmula 1. El nuevo acceso consigue una comunicación rápida y directa con la terminal de Adif, libre de las cargas que suponía compartir acceso con otras circulaciones de viajeros de la línea Valencia-Castellón y, por otra parte, con un acceso directo hacia el norte sin paso por Fuente de San Luis.

## ■ Ferrocarril del puerto

Pero, además de generar un nuevo acceso ferroviario, la demanda actual de los gestores del puerto es crear un auténtico ferrocarril del puerto. La Autoridad Portuaria viene desarrollando, desde hace ya varios años, un continuado esfuerzo en mejorar la red ferroviaria interior. Si bien tiempo atrás el ferrocarril portuario presentaba los rasgos de obsolescencia del ferrocarril tradicional, con una red no jerarquizada, con múltiples intersecciones no

**E**l puerto de Valencia, como indican sus responsables, tiene el mejor acceso ferroviario de todo el sistema portuario nacional. La construcción del "Acceso Sur" cambió una situación histórica. Los primeros raíles al puerto de Valencia se montaron en una fecha muy temprana. Fueron vías pioneras ya que fue en 1852 cuando se abrieron los cuatro kilómetros que separan la estación de Valencia de la del Grao, siendo así la tercera inauguración ferroviaria nacional y la primera netamente portuaria. Desde entonces a ahora las cosas han cambiado mucho, tanto en lo puramente ferroviario como en las dimensiones y capacidades del puerto valenciano. Así en sus muelles han coincidido aquellos primeros trenes con los del antiguo Central de Aragón, que

entraban desde el norte, a los cuales se sumaban los de vía estrecha del trenet. La situación se fue simplificando con los años hasta que finalmente sólo quedaba en servicio el primer acceso desde Grao.

Todo esto se trastocó radicalmente en 2006, con la construcción del nuevo Acceso Sur, directo desde la estación de Fuente de San Luis, que jubiló al veterano acceso de Grao y, de paso, a su estación. Como curiosidad merece la pena citar que esa estación, ya sin trenes, es el edificio ferroviario más antiguo de España.

El nuevo acceso facilitaba la operación ferroviaria y liberaba espacios para la ciudad y la dinámica portuaria, muy alterada por la vocación ciudadana de este puerto, abierto a la celebración de



La terminal de graneles, en el Muelle Norte, recibe carbón y clinker que, en parte salen por ferrocarril.

reguladas, con frecuentes invasiones por otros tráficos terrestres, lo cierto es que en los últimos años esta situación ha experimentado una sensible mejoría, y actualmente ya operan con normalidad, diariamente, trenes hacia las diversas terminales que organizan el devenir portuario. El puerto, en el

arranque del siglo XXI, se encuentra con un acceso ferroviario inmejorable y, en consonancia a ello, se trabaja para mejorar aún más las condiciones de operación de los ferrocarriles a través de estos muelles valencianos.

Esto ha obligado a redefinir el esquema de la red del puerto. El nuevo ferrocarril se dibuja como una infraestructura eficiente en plataforma reservada que evita los

antiguos esquemas ferroportuarios. Así, si en décadas pasadas se procuraban que los raíles llegaran a todos los muelles, las nuevas redes portuarias jerarquizan el sistema acercando las vías sólo a terminales especializadas, que son como pequeñas estaciones mercantes inscritas en muelles especialmente susceptibles al transporte ferroviario. Además se reordenan las intersecciones con los viales internos del puerto, estableciendo pasos a nivel con semibarreras en los más relevantes (dotadas de sonería y señales luminosas) y concentrando intersecciones en ciertos puntos. Esto redundará en una mejora de las condiciones de seguridad y en una sensible ganancia en los tiempos de recorrido de los convoyes a través de la red de puerto.

## ■ Terminales especializadas

La tendencia generalizada en los grandes puertos es que la actividad se concentre en ciertas terminales especializadas. En algu-

## ■ Los puertos de Sagunto y Gandía

Si bien el puerto de Valencia es el mayor, la Autoridad Portuaria de Valencia gestiona otras dos radas: Sagunto y Gandía. El grao de Gandía es un puerto menor que conserva unas modestas instalaciones ferroviarias. En realidad hace muchos años que estas vías no son utilizadas por tren alguno, pero la Autoridad Portuaria las mantiene por las expectativas de ampliar la actividad de este puerto gracias a su dotación ferroviaria.

En cambio donde si hay un proyecto ferroviario importante es en el puerto de Sagunto. La realidad actual es la de una red ferroviaria que se desgaja de la malla general en Sagunto y llega hasta la terminal de Adif de Sagunto-Mercancías. Desde allí se van abriendo varios ramales y derivaciones, destacando de manera especial la red de Arcelor, heredera de las instalaciones de Altos Hornos del Mediterráneo. Éstas cuentan con decenas de kilómetros de vías propias para el trasiego de sus trenes, ya sean entre sus diversas plantas, los muelles del puerto o la conexión con la red de Adif. Y este es el gran problema ferroviario de este puerto: cualquier acceso de los trenes a las campas y muelles ha de hacerse a través de la red de Arcelor. Esto complica mucho la explotación por lo cual el Ministerio de Fomento está trabajando en el diseño de un nuevo ramal de Adif que dará acceso directo a los muelles. Actualmente ya cuenta con Estudio Informativo, demostrando un especial interés en su desarrollo ya que concursó a la vez el Estudio Informativo, el Proyecto de Trazado y el Proyecto Constructivo.

En paralelo la Generalitat plantea, dentro de su estrategia logística, la construcción de una nueva terminal de mercancías. Actualmente, además del tráfico siderúrgico, el puerto de Sagunto tiene una intensa actividad de transporte de automóviles, de la marca Toyota, que no se canalizan por ferrocarril y que podrían ser captados por el tren con el nuevo ramal.

nas de ellas se instalan concesiones que cuentan, además de con una línea de atraque propia, con una gran campa en muelles en los cuales pueden acopiar miles de contenedores, en el caso de tráfico intermodal, u otros espacios francos para el depósito de granel, productos siderúrgicos, automóviles...

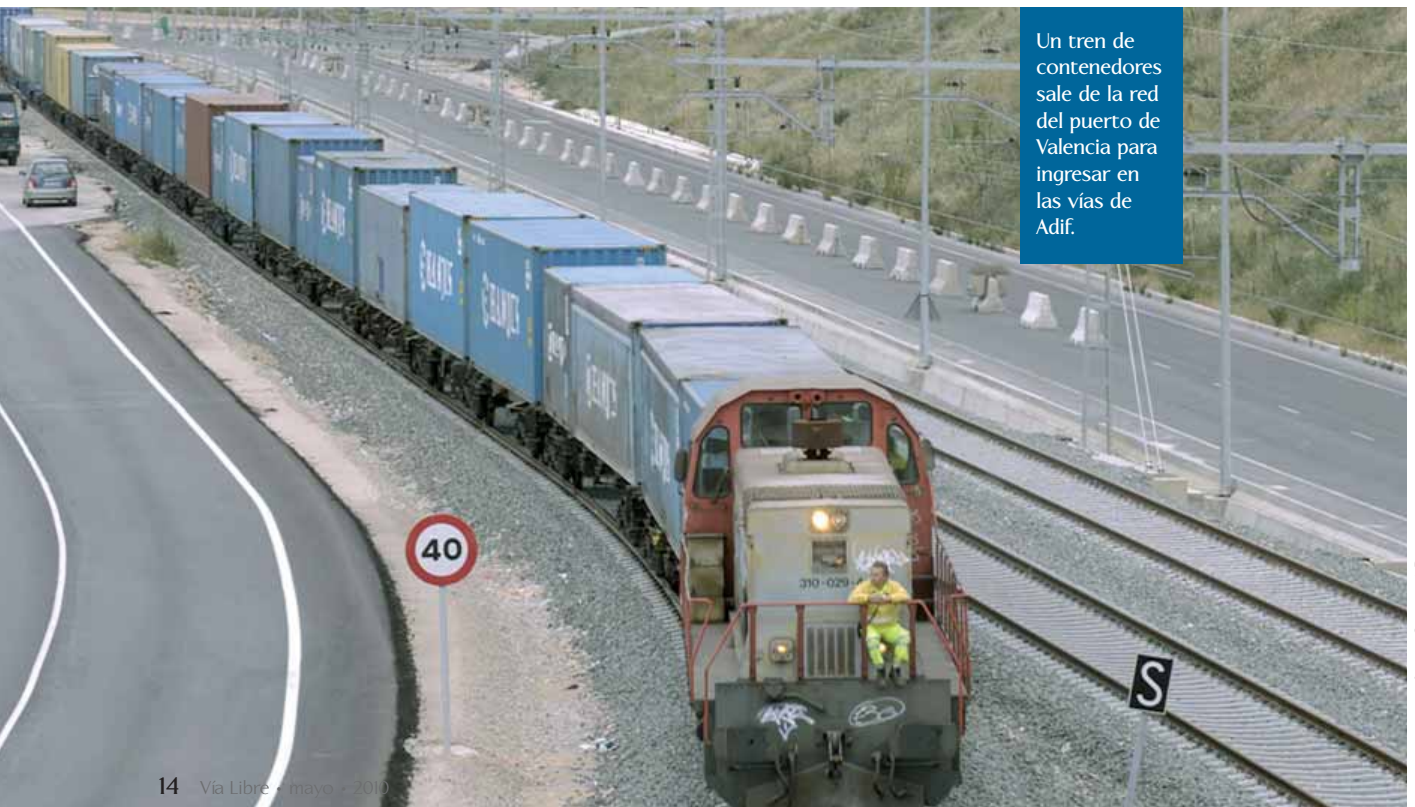
El puerto de Valencia cuenta en la actualidad con dos grandes terminales de tráfico de contenedores. En el extremo sur del puerto se encuentra Marvalsa. Esta terminal tiene una superficie de 113 hectáreas, ampliables hasta 150 y una línea de atraque de 1.780 metros, ampliables hasta 2.280. Esta gran terminal, con 16 grandes grúas de muelle, tiene una terminal ferroviaria propia con cuatro vías de 650 metros más otra gran vía que sirve para el retorno de locomotoras. Las cinco hectáreas de la terminal ferroviaria tienen capacidad para acoger 100 trenes semanales pero el espacio se ha concebido con una capacidad de ampliación hasta nueve vías. En el espacio actual, la terminal ferroviaria de Marvalsa podría operar



hasta 150.000 teus/año, pero con la posibilidad de doblar estos volúmenes ampliando la terminal en el espacio reservado para ello. La playa ferroviaria está conformada en fondo de saco y cuenta con diversos sistemas de remoción de contenedores.

En el Muelle de Levante

opera la segunda terminal de contenedores del puerto TCV. Filial del grupo TCB, la Terminal de Contenedores de Valencia ocupa un espacio de 30 hectáreas. Aquí se han dispuesto, tras las diferentes remodelaciones de este espacio por-



Un tren de contenedores sale de la red del puerto de Valencia para ingresar en las vías de Adif.





Terminal de Marvalsa, en la cual se cargan diariamente trenes de contenedores.

## ■ Un puerto con voluntad de gestionar su red

El puerto de Valencia es un interesante laboratorio donde se ensayan nuevos modelos de gestión ferropuertuaria. Desde hace años sus responsables analizan, con la ayuda de varios grupos de trabajo estables, el papel del ferrocarril en el puerto, sus limitaciones y potenciales, y los trabajos que hay que hacer para lograr su máxima eficiencia. Esto se estudia desde la faceta de la infraestructura pero también desde la óptica de la gestión. Se han diseccionado todos los procedimientos documentales, con la participación de todos los agentes implicados, para ajustar procedimientos y ganar en eficacia y reducción de costos y tiempos.

En paralelo, el puerto ya está asumiendo tareas de gestión ferroviaria hasta ahora responsabilidad de Adif. Por lo pronto ha suscrito el convenio pertinente con el gestor de infraestructura estatal para el desarrollo de las ACA, con concreciones tan singulares como haber rubricado un contrato de dos años para que tres factores de Adif estén a disposición del puerto para las operaciones ferroviarias. Por su parte el puerto ya tiene realizada la selección de personal que compondrá su propia plantilla ferroviaria una vez se diseñen los planes formativos y cauces para que se pueda asumir esta responsabilidad.

tuario, una zona de cuatro vías, todas pasantes. La más exterior de ellas se conforma también como vía pasante para las recientes prolongaciones hacia las zonas de graneles y automoción del Muelle Dique del Este.

Más allá de TCV se encuentra la tercera gran terminal ferroviaria del puerto, la de graneles. En esta zona se inscriben dos vías de unos 520 metros de longitud donde vagones tolva cargan carbón y clínker de importación desde los muelles, lugar donde grandes grúas tipo cuchara depositan la carga de las bodegas de los buques. Además de estas terminales, la nueva terminal de MSC cuenta con red ferroviaria propia que espera ser conectada en breve plazo a la red general del puerto y poder contar con el ferrocarril para sus tráfi-

## ■ Los tráfi- cos ferroviarios

Al igual que pasa con el resto del transporte ferroviario de mercancías en España, la participación modal de los trenes en el puerto valenciano es, en términos absolutos, baja. Así, si a lo largo de 2009

el puerto valenciano movió algo más de tres millones y medio de teus, por ferrocarril sólo se movieron cerca de 57.000. El otro campo donde el ferrocarril tiene participación, el de los graneles, también se mueve en niveles muy bajos: unas 50.000 toneladas de un total aproximado de nueve millones. En todo



Las vías se están protegiendo con barreras y las intersecciones se están dotando de semibarreras con señales luminosas y acústicas.

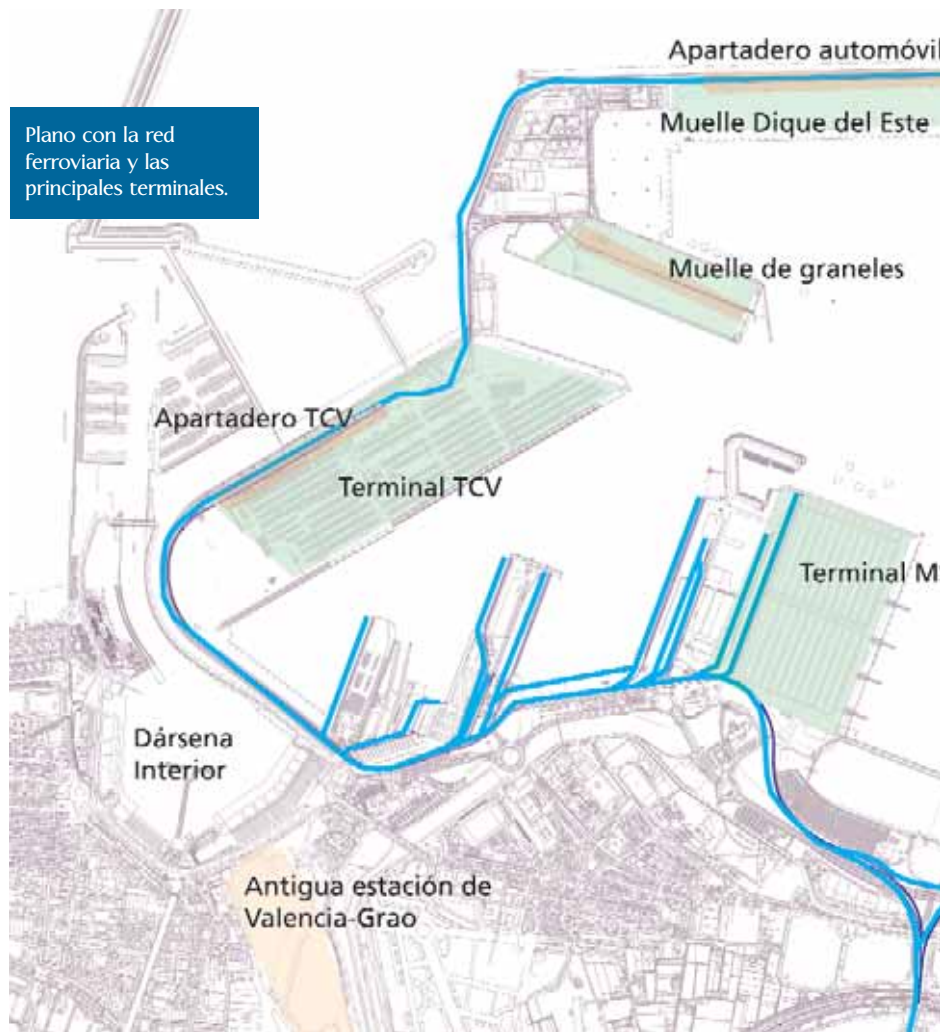
caso, un análisis más fino nos indica que no todas estas cargas son "ferrocarrizables". Casi el 50 por ciento del tráfico es de transferencia entre naves, no pasa tierra adentro. El tráfico transferible al ferrocarril, que superara los 300-500 kilómetros a destino, sería de unos 600.000 teus, dato que indica que la participación ferroviaria, siendo mejorable, no es tan baja como a priori podría considerarse.

Desagregando un poco más estos datos se aprecia que todo el tráfico se registra en tres puntos: las terminales de Marvalsa, TCV y el muelle de graneles. Durante el año pasado la media de circulaciones semanales era de 24 trenes, repartidos entre Renfe y Continental Rail. Los destinos habituales son las terminales madrileñas de Puerto Seco Coslada y Abroñigal, con incursiones ocasionales hasta León y Valladolid. Desde el pasado otoño se han iniciado nuevos tráficos, dos por semana, hasta Zaragoza-Plaza, pero se han perdido los trenes hacia Burgos. En general el número de trenes ha disminuido, pero hay que tener en cuenta que esto, en parte, obedece a la puesta en marcha de los nuevos trenes de Continental Rail y Renfe de longitudes excepcionales, 600 metros, que han agrupado tráficos que antes partían fraccionados. La terminal de Marvalsa concentra tres cuartas partes del total de tráficos.

Los tráficos graneleros se reducen en la actualidad a clinker calizo para cementeras y coque de petróleo. Hasta el año 2008 había un importante tráfico carbonero, pero la crisis, con sus consecuencias de reducción del consumo eléctrico y, sobre todo, el abaratamiento de los costes por carretera, ha terminado con este servicio, que llegó a mover 77.000 Tm en 2008.

## ■ Futuros tráficos

Si bien el punto de partida, en cuando a reparto modal,



Plano con la red ferroviaria y las principales terminales.

es bajo, las expectativas son prometedoras. Los trenes de 600 metros de Renfe y Continental se han consolidado tras más de un año de servicio. Este mes de abril se han iniciado los tráficos de la nueva UTE entre Renfe y la nueva operadora Logitren hacia Zaragoza-Plaza. Otro factor positivo será la liberación de la línea convencional Madrid-Valencia de los tráficos de viajeros de larga distancia tras la puesta en marcha del AVE, lo cual permitirá agilizar tráficos mercantes. A esto se suman las expectativas que desde Madrid y Valencia se han puesto en el la línea Aranjuez-Cuenca, de recorrido mucho más corto. En todo caso, el uso de esta línea implicaría importantes actuaciones previas en esas vías.

Pero sin duda el tráfico más relevante que se espera en

este puerto serán los cuatro trenes diarios de automóviles que ligarán, probablemente desde finales del próximo verano, la factoría de Ford de Almussafes con la nueva terminal especializada construida en el dique Este.

## ■ Remodelación

La conexión ferroviaria del conjunto de los muelles de Levante, Xitá y Dique Este ha sufrido grandes cambios al hilo de la gran remodelación que ha experimentado esta zona del puerto. En primer lugar las vías abandonaron la zona urbana con un nuevo



El puerto de Valencia lidera el movimiento de contenedores en España.

trazado que contó con un puente levadizo en la boca de la Dársena Interior. Más adelante, la celebración de la Copa América alteró toda la fisonomía original con la construcción de un nuevo canal y el cegado de la primera boca del puerto, donde estaba situado este puente.

Las vías, por su parte, desde el pasado mes de septiembre, han proseguido más allá de su término original, en el acceso al muelle de graneles, para continuar por los nuevos muelles que se han abierto en el frente oriental del puerto. Han sido casi dos kilómetros de raíles que da acceso a una zona especializada en el tráfico de automóviles. En ella se ha dispuesto

una playa de tres vías que terminan en un mango final para escape de locomotoras. Este nuevo tramo aún no ha entrado en servicio comercial y será el que previsiblemente registre la mayor actividad ferroviaria de todo el puerto con el nuevo servicio procedente de la Ford, que se estima en cuatro trenes diarios. ■

MIGUEL JIMÉNEZ

**TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO POR FERROCARRIL**  
**JORNADA COMUNICACIÓN e JOURNÉE COMMUNICATION**  
**KOMUNIKAZIO JARDUNALDIAK**  
 mai 27 Mayo 2010 • 2010ko Maiatzan 27  
 Irujan

EL DIARIO VASCO  
 AQUITAINE - EUSKADI  
 renfe  
 TREN

**PROGRAMA**  
 9.30: Recepción participantes. Acceso Sala Conferencias.  
 9.45-10.00: Inauguración de la Jornada. Sra. Virginia Gil, Directora Plataforma Logística Aquitania-Euskadi.  
 10.00-10.45: Remfo Operadora. Sr. José Antonio Grandel Siolla, Gerente Área Negocio Área Norte.  
 10.45-11.30: Talgo. Sr. Mario Oriol Talgo, Director de Marketing, Evolución tecnológica y proyectos recientes.  
 11.30-12.00: Descanso.  
 12.00-12.45: Cruce de Saini André de Bayona. Sección Modélima Maquillas. Sr. René Gocin-Rabasi. El ferrocarril visto desde Iparalde.  
 12.45-13.30: SNCF -Géodes. Sr. Pascal Fernandez y Sra. Emmanuelle Hent. Delegación Organización Territorial Ferrovias, Région Aquitaine. Estación Nimo-Sur, sin el tráfico de mercancías.  
 13.30-15.00: Almuerzo.  
 15.00-15.45: Adif. Sr. Manuel Buselo. Delegado de Red Convencional. Via tres carriles, entido redes ancho Remfo y UIC.  
 15.45-16.30: Eusko-Tren. Sr. José Ignacio Asensio, Director General de Eusko-Tren. Conurbación Urbana Donostia-Irujan-Bayona. Sistema de Cercanías Guipuzcoa-Iparalde sin Inasborde.  
 16.30-17.15

**Organiza**

Bidasoaldeko trenbidearen lagunen elkartea  
 "Bidasotarra 7301" de amigos del ferrocarril

**Patrocina**

**AQUITAINE - EUSKADI**  
 plataforma logística e logística ferroviaria  
 logistikaren eta trenbidearen laguntza

**Acceso libre y gratuito**  
 Limite afora de 100 localidades  
 correo electrónico de confirmación asistencia  
 ba7301@gmail.com