



Algunos de los trenes de contenedores con componentes para la fabricación de coches son descargados en una nave cubierta.

Ford-Almussafes, ochocientos trenes y 15.000 vagones al año

En plena huerta sur de Valencia desde el año 1976 hay un enorme recinto, de más de 200 hectáreas, que acoge una de las principales factorías automovilísticas españolas. Esta empresa se dotó con un acceso ferroviario propio, en ancho ibérico, que arranca en la estación de Silla. Este ramal, de vía única electrificada y cuatro kilómetros de longitud, en su mayor

Situada en Almussafes, en pleno corazón de la factoría valenciana del Grupo Ford, la estación de Ford Factoría es un enorme recinto de casi 1.600 metros de largo por 100 metros en su parte más ancha, que recibe continuamente trenes de cajas móviles con piezas para alimentar la cadena de producción. Está en estudio el inicio de nuevos tráficos de automóviles hacia el puerto de Valencia

parte paralelos a la línea Valencia-La Encina, desemboca en un amplio haz de trece vías para la recepción y expedición de trenes, dos vías para el transbordo



Cargadero de automóviles recién renovado para atender los futuros tráficos hacia el puerto de Valencia.

de cajas en la terminal, y otras dos de paso y acceso a los diversos muelles, entre ellos dos con rampas fijas de carga para automóviles.

Este haz es el territorio ferroviario de Ford. En esta playa, que tiene quince de sus vías electrificadas, Ford viene operando desde hace ya 34 años un intenso tráfico ferroviario que ha ido mutando sus características a lo largo de estas tres décadas. Pero, además de cambiar el tipo de trenes, la estación de

Ford también ha ido cambiando, creciendo, incorporando nuevos servicios, medios, áreas.

Y si en sus comienzos ninguno de los cambios estaba enclavado ni señalizado, en la actualidad la mitad de los cambios de la playa de clasificación están enclavados, motorizados y con señales de protección. El total de la playa y vía de acceso cuenta con circuitos eléctricos de vía y comprobadores de ocupación. La gestión del

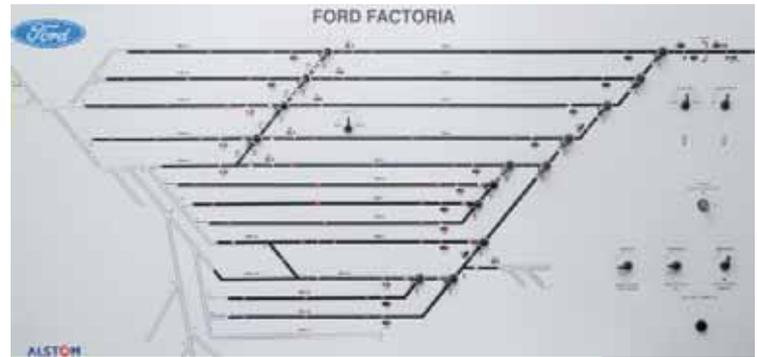
Tractor número 2, fabricado por M.T.M. de 286 CV.



recinto ferroviario se focaliza en un puesto de mando, desde el cual se controla todo el recinto. En la actualidad Comsa Rail es la empresa que tiene asignada la gestión de todo este recinto ferroviario privado.

El movimiento de los vagones en esta gran playa está encomendado a tres tractores diesel hidráulicos. El número 1 fue fabricado por MACOSA y tiene 317 CV. El 2, con 286 CV, fue fabricado por MTM y el tercero es de MEINFESA y tiene 310 CV. Para el removido de las cajas móviles la terminal cuenta con tres grúas móviles Hyster dotadas de Pigg-Back y una tipo Reachstacker. Estas grúas desarrollan su tarea en una gran losa, de 20.000 m² en la que se gestionan estos tráficlos intermodales desde la plataforma ferroviaria a las diversas dependencias de esta factoría automovilística.

Todo esto supone que desde el inicio de la actividad industrial ha habido un movimiento de



Panel de enclavamientos del puesto de mando de la estación de Ford Factoría.

1.115.433 vagones (entradas más salidas). Esta actividad ha ido cambiando sustancialmente. Así en los primeros años de la fábrica el principal movimiento era de automóviles. Aquí se expedían diariamente trenes con destino Reino Unido (en ferrocarril hasta el puerto de Pasajes), Alemania y Francia (vía Port-Bou/Cerbere) con automóviles.

Intermodal

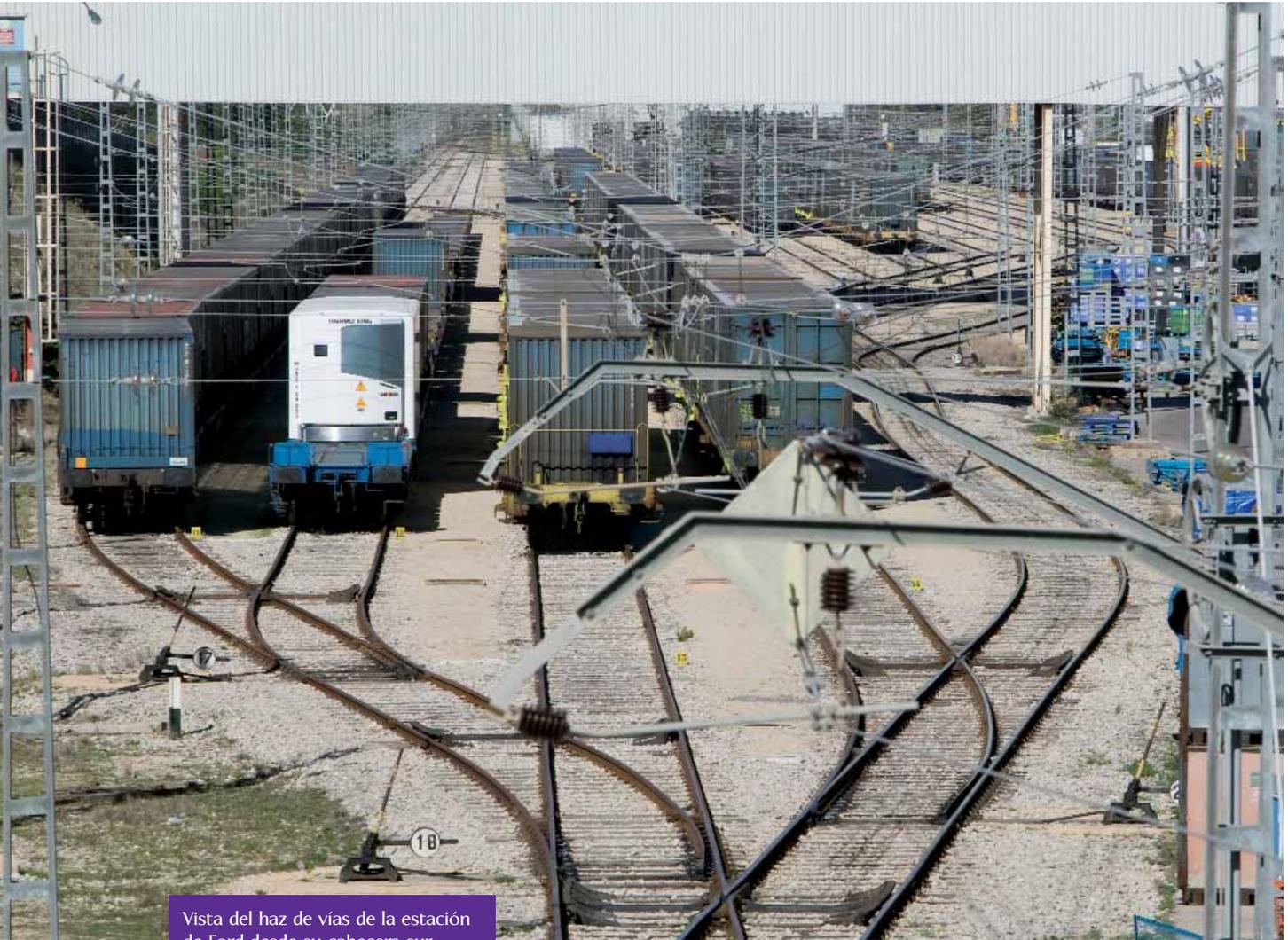
Procedentes de Alemania también se recibían coches por ferrocarril y desde aquí eran redistribuidos, en tren o, básicamente, por carretera, a otras campos de distribución nacional. Las crecientes difi-

La estadística de movimientos de vagones en la terminal es elevada:

Cajas móviles	614.303
Automóviles	355.600
Chapa laminada	70.198
Otros (chatarra, aislantes, etc)	75.332



Los tractores 1 y 3 de Ford. El número 1, fabricado por MACOSA tiene 317 CV. y el número 3, fabricado por MEINFESA, de 310 CV.



Vista del haz de vías de la estación de Ford desde su cabecera sur.

cultades del paso de los trenes por Francia, sobre todo por conflictos laborales de los ferroviarios franceses, fueron lastrando estas circulaciones, que podrían demorarse varios días para los convoyes entre España y Alemania. Esto abocó al fracaso a estos tráficos que, en la actualidad, han desaparecido completamente.

Pero esto no supuso el fin de la actividad ferroviaria en esta playa. La terminal de Ford se ha especializado en trenes de transporte intermodal, con cajas móviles. En ellas, procedentes de las plantas alemanas e inglesas del grupo Ford, llegan motores y otras piezas a la factoría valenciana.

■ Exportación

Actualmente Ford estudia la viabilidad de un proyecto para recuperar el tráfico de automóviles terminados en su planta para su exportación por el puerto de Valencia. Para esta operación se han reha-

bilitado y modernizado dos vías del cargadero de automóviles que ya existían en la estación y, por su parte, el puerto de Valencia está acometiendo sus trabajos respectivos para recibir este importante tráfico.

MOVIMIENTOS FERROVIARIOS EN EL AÑO 2009

Vagones recibidos:	7.391
Vagones expedidos:	7.442
Trenes recibidos:	432
Trenes expedidos:	428

En la actualidad la principal actividad en el transporte ferroviario corresponde al tráfico combinado con más de un 95 por ciento del total de la estación. ■

MIGUEL JIMÉNEZ