

A TODO



# VAPOR



ASOCIACIÓN VALENCIANA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL

Número 41

Octubre 2008



50 años

AVAF

50 AÑOS DE FERROCARRIL EN VALENCIA



## La innovación en transporte por ferrocarril tiene un nombre.

Líderes construyendo y diseñando locomotoras, trenes de pasajeros y servicios de mantenimiento. Estrechamente unidos desde el inicio con la historia del ferrocarril y con el valor de más de un siglo de experiencia, hemos hecho de nuestro negocio, crear soluciones innovadoras para el transporte por ferrocarril. Diseñamos locomotoras de alto rendimiento para las futuras redes de transporte de mercancías, nuevos conceptos de trenes de pasajeros y servicios de mantenimiento.

Rail Infrastructure | Motive Power & Components

Vossloh España, S.A.  
Polígono Industrial del Mediterráneo  
C/ Mitxera nº 6  
46550 Albuixech (Valencia), España  
[www.vossloh-transportation-systems.com](http://www.vossloh-transportation-systems.com)

**vossloh**  
Transportation Systems



Edita:

Asociación Valenciana de Amigos  
del Ferrocarril. (AVAF)

C/. Manolo Taberner, 10 - bajo izq.  
46018 Valencia  
Apdo. nº 734, 46080 Valencia  
Teléfono y Fax: 96 379 14 04  
<http://www.avaf.es>  
[avaf@avaf.es](mailto:avaf@avaf.es)

Dirección  
**Xavier V. Jiménez Belenguer**

Coordinación  
**Carlos Royo Muñoz-Reja**

Consejo de redacción  
**Enric Andrés i Gramage**  
**Juan Carlos Estrela Bastida**  
**Pedro Quiñonero Mateu**

Colaboran en este número

**Javier Aranguren Castro, Manuel Cuenca Satorres, José Ejarque Figols†, José Elena Alegre, Luis Encinar Barrios, Virginia García Ortells, Alfonso Gascón, Jose Joaquín Godoy Haro, Manuel González Márquez, Esteban Gonzalo Rogel, Enrique Goñi Igual, Jordi Ibáñez Puente, Carlos Ortega Álvarez, José Marcos Ortega Álvarez, Antonio Palma González, Carlos Pérez Fontana, Pedro Pintado Quintana, Jaume Roca i Llauro, Javier Roselló Iglesias, Trevor Rowe, Luciano Vañó Giner, Jeremy Wiseman.**

Correo electrónico  
[atodovapor@avaf.es](mailto:atodovapor@avaf.es)

#### Portada:

El tranvía nº 120 con un remolque de su misma serie realizando servicio en la línea 7 a su paso por Mislata. Foto Jeremy Wiseman.

#### Interior de tapa trasera: Obras de la LAV a Valencia Superior:

Tren carrilero remolcado por la locomotora 58047 depositando barras largas soldadas de 270 metros en lo que será la futura estación de Requena-Utiel. Esta locomotora forma parte de un lote que Continental Rail ha alquilado a EWS para este fin. 21 de octubre de 2008. Foto Carlos Pérez.

#### Inferior:

Para el abastecimiento del material de vía se han puesto en circulación trenes de mercancías, operados por la Renfe, entre Vicálvaro Clasificación y la base de acopios de Requena. El tren 83040 remolcado por la locomotora 333.351 con una carga de carriles acaba de rebasar la aguja del p.k. 4/476 para entrar en dicha base. 16 de noviembre de 2008. Foto Carlos Pérez.

# Nº 41 Octubre 2008 ■ Sumario

50 años AVAF

	Pág.
<b>Cartas de los ex presidentes</b>	<b>4</b>
<b>Tranvías en Valencia</b>	<b>6</b>
<b>Medio siglo con los trenes</b>	<b>26</b>
<b>Vía ancha en Valencia</b>	<b>45</b>
<b>El trenet</b>	<b>80</b>
<b>Panorama Ferroviario</b>	<b>91</b>

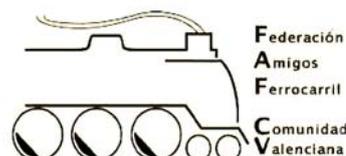
A Todo Vapor es una publicación que se nutre de los trabajos que, desinteresadamente, aportan aficionados del mundo del ferrocarril.

Cualquier colaboración o comunicación que se quiera dirigir a esta revista para su publicación se puede llevar a cabo mediante carta, fax al número 96 379 14 04, indicando que está destinado a la revista A Todo Vapor, o bien, por correo electrónico ([atodovapor@avaf.es](mailto:atodovapor@avaf.es)).

Esta revista no se hace responsable ni se solidariza necesariamente con las opiniones, juicios y críticas que se puedan expresar en los artículos publicados, siendo, en todo caso, sus autores quienes deben responder de lo que en ellos se manifiesta.

Se prohíbe la reproducción total o parcial de los contenidos de esta revista por cualquier medio escrito, audiovisual o informático salvo mención expresa de su procedencia y previa autorización.

Este número ha sido subvencionado parcialmente por la Consellería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.



AVAF es miembro fundacional de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril (FEAAF) y de la Federación de Amigos del Ferrocarril de la Comunidad Valenciana (FAF-CV)

# Cartas de los ex presidentes de AVAF

La Asociación Valenciana de Amigos del Ferrocarril ha tenido, desde su fundación en 1957, seis presidentes los cuales han trabajado por los socios y por la asociación para llevarla a donde se encuentra en estos momentos. Durante todos estos años la labor de los presidentes ha sido la de la locomotora que tira del tren liderando la vida social y representando a la asociación. Su dedicación es el mejor atributo en el desempeño del cargo.

Dos de ellos, socios fundadores ambos, han fallecido y no han podido compartir con nosotros este cincuentenario. De los restantes acompañamos aquí las cartas que nos han remitido resumiendo sus sensaciones y sentimientos de los años en los que tuvieron la responsabilidad de dirigir nuestra asociación.

## José Josquín Godoy Haro (1989-1991)

La primera vez que fui a la AVAF me impresionó aquella escalera grande, señorial, por la que se subía al piso que la asociación tenía en la calle Conquista número 4 de Valencia. Tras subir la escalera llegué a una puerta que tenía en la pared un modesto cartelito que decía «Asociación Valenciana de Amigos del Ferrocarril» pero que daba acceso a un lugar mágico, lleno de trenes.

Recuerdo que, nada más entrar, enfrente, había una preciosa maqueta de la estación del Norte de Valencia en una urna de cristal y que entrando a la derecha había una pequeña habitación con una maqueta, en H0 y H0e, de una estación término con su placa giratoria y sus vías muertas para mercancías. Por esta pequeña habitación se accedía, agachándose para pasar por debajo de un puente de ferrocarril, a otra habitación más grande, toda ella ocupada por el circuito en el que, saliendo por un pequeño túnel hecho en una de las paredes, los trenes de la estación término podían recorrer un largo itinerario. Girando sobre ti mismo siempre veías trenes. Como digo, un lugar mágico para alguien que, como yo, llegaba por primera vez a la AVAF.

Saliendo de allí por el pasillo se alcanzaba otra habitación pequeña que tenía un compartimiento de tren y en el que algunos socios debatían animadamente sobre tal o cual cosa *de trenes*, aunque también, como luego supe más tarde, *de aviones*. Sí digo bien, *de aviones* porque había algunos socios a los que también les gustaba ese mundo aéreo y a los que nada ni nadie les impedía compaginar aficiones.

Siguiendo por el pasillo se llegaba a una sala grande con varias sillas y una mesa. Tenía estanterías acristaladas llenas de libros y de revistas ferroviarias españolas como *Tren Miniatura* y *Vía Libre*, o francesas como *Loco Revue* o *Le Train*. También había cintas de Súper 8, extranjeras, de trenes americanos, y repartidos por la sala, faroles, señales, carteles,

etc. Esta sala se utilizaba también para las asambleas y para proyecciones de cine y diapositivas por parte de algunos socios.

Enfrente justo estaba el despacho de la secretaría, lugar donde la junta directiva tomaba las *grandes decisiones*, la cocina, convertida en almacén, y el baño, donde también llegaba la decoración ferroviaria con objetos utilizados en los lavabos de coches cama.

Por último, al final del pasillo, se llegaba a la sala más grande, la sala donde estaba la maqueta de H0 alterna, toda hecha con vía M de Märklin y de Electrotrén, con dos circuitos, uno con catenaria funcional que permitía el funcionamiento de varios trenes en sucesión ininterrumpida.

En aquella primera visita también conocí a algunos de los socios, luego tan queridos, como Miguel Fernández, presidente de la asociación, y José Ejarque, a quienes Dios llamó a su presencia para disfrutar de su compañía poniéndoles su mejor tren para ir con Él. Estoy seguro que Miguel estará presidiendo la Asociación Celestial de Amigos del Ferrocarril y Pepe le ayudará llevando las cuentas y preparando la lotería del próximo sorteo.

Así era la asociación que conocí cuando llegue allí por primera vez y a la que luego tuve el honor de presidir durante 4 años, haciendo, con mi Junta Directiva, un sinfín de actividades como organizar el IX Congreso de la Federación (gracias Gonzalo), llevar las maquetas a los «ExpoJove» de 1990, 1991 y 1992 (gracias Juan Carlos y Fernando), creando la revista *A Todo Vapor* (gracias Xavier) o poniendo en marcha nuestra mayor aventura, el circuito de vapor vivo de Riba-roja de Turia (gracias José Luis, Rafa, Ventura, Dasí, y muchos más) con tanto éxito que terminó emancipándose de la AVAF para seguir su propio camino.

Hoy, con la mirada puesta atrás, recuerdo con mucho cariño esa etapa de la AVAF y a las personas que la hicieron posible, aunque después los avatares de la vida nos llevarán por vías separadas.

### Antonio Palma González (1999-2003)

Me piden que haga un escrito sobre el tiempo de mi presidencia en esta asociación. La verdad es que no sé qué decir ante tantas cosas que transcurrieron durante esa época, 1999-2003. Me vienen a la memoria y pasan ante mi como un vídeo, las luces y las sombras de todo en lo que nos vimos inmersos y que hicimos más bien o más mal, pero lo hicimos con sumo placer y entrega. De las sombras mejor no acordarse y de las luces que son las que más y entre ellas las actividades que realizamos y que requerían trabajo y dedicación como fueron montar la maqueta portátil en los casares de dos fallas, en el Colegio Inglés de El Plantío, en la feria de muestras del juguete y lo más importante; tomar parte, aportando nuestra maqueta de H0 y trenes en la conmemoración de los cien años del ferrocarril del Alto Palencia, cuya exposición principal tuvo lugar en Segorbe y que fue donde AVAF montó su maqueta, antes mencionada y los trenes fueron prestados por *El Fallero*. También me viene a la memoria la celebración de los 150 años del ferrocarril Valencia a Grao, con colocación de placa en esta última y el paseo en una unidad diesel hasta el puerto, pasando por el puente levadizo, desmontado hace poco tiempo. También recuerdo con agrado el viaje a Denia para visitar el museo del juguete, en el edificio de la vieja estación y la

visita a la nueva estación. El broche de oro fue el congreso de la Federación Española de Amigos del Ferrocarril, que ese año le tocaba a Valencia.

Este evento tuvo lugar con un sobresaliente, gracias al grupo que formaba la junta directiva de esta Asociación. Pues la verdad es que yo no tenía ni idea de por dónde empezar. Entre otras cosas porque no había asistido nunca a tales encuentros. Mis gracias a estos compañeros, de los cuales no quiero decir nombres por si se me olvida alguno, molesto a los no mencionados.

También es justo mencionar que algunos de este grupo de socios, antes dicho, y el que suscribe nos hicimos cargo del arduo trabajo del cambio de local, sin estar aún en la junta directiva. Y digo arduo, ya que este local que ahora disfrutamos era un almacén de chatarra con el suelo de tierra apisonada y con una instalación eléctrica compuesta por dos bombillas, un viejo interruptor y un retrete tercermundista. Sin mencionar el trabajo de desmontar del local viejo, las maquetas, retratos, etc. y volverlos a montar en el nuevo local, además de hacer la instalación eléctrica y ante todo, un taller para pequeños trabajos. Con un cuadro de herramientas donde cada una debe estar donde *debe estar*.

Bueno, con esto termino, deseando a la junta directiva actual y a la venidera las mejores venturas y aventuras.

### Esteban Gonzalo Rogel (2003-2007)

Considero un honor haber presidido la Junta Directiva que ha sido responsable de preparar actividades para conmemorar el quincuagésimo aniversario de esta Asociación con dos propósitos, interno y externo. El primero para festejar quienes la componemos y sus familias tan fausta efeméride y al mismo tiempo recordar con aprecio y respeto a quienes nos han ido dejando al terminar su ciclo de vida en tan largo periodo de tiempo. Y el segundo propósito ha sido celebrar con actividades exteriores y divulgar que una Asociación sin ánimo de lucro y con sólo la aportación de sus asociados ha conseguido estar en la brecha en pro del ferrocarril desde 1957, capeando épocas donde el tren era poco más que un medio de transporte a extinguir hasta ahora que cada vez más, aunque les pese a quienes sólo miran hacia la carretera y los impuestos que perciben de los carburantes y peajes, aumenta su consolidación como insustituible medio de transporte masivo de cercanías y regionales, mientras en largos recorrido se debe ir acomodándose en esa franja del transporte terrestre donde es competitivo, comercial y social.

A la Junta Directiva le manifiesto mi agradecimiento por su magnífico arropamiento y colaboración para que hayan sido realidad parte de los proyectos estudiados para las actividades anuales en los cuatro primeros años y muy especialmente los conmemorativos a partir de mayo del año 2007 que culminaron a lo largo del año 2008.

Hemos procurado realizar el máximo de actividades posibles según las aportaciones económicas disponibles y las ayudas personales habidas sabiendo que todavía queda un largo trecho para que se cumplan totalmente los fines internos y externos que fijan los Estatutos de la AVAF.

Se ha procurado enaltecer a quienes nos ha precedido para que la Asociación haya llegado a la importante meta del quincuagésimo aniversario, medio siglo con los trenes de escala real y reducida en sus variados aspectos y particularidades, pero con la mirada puesta hacia el futuro para animar a quienes son y serán los continuadores hacia la meta de los 75 años y el centenario, que aunque parecen muy lejanos llegarán con rapidez, como sucede con la edad madura cuando en la juventud pensamos en ella.

# Tranvías en Valencia

## 1957-2007

Al comenzar 1957, la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia (CTFV) explotaba las líneas de tranvías de la ciudad así como las extraurbanas que aún estaban en funcionamiento, tenía 13 líneas urbanas y 2 extraurbanas. Las calamidades de la riada y el rescate de la concesión por parte del ayuntamiento de Valencia supusieron el declive y desaparición en 1970 de este medio de transporte tan característico de la ciudad de Valencia. Décadas más tarde, Valencia es pionera en España en la reintroducción del tranvía moderno, seguido ya por decenas de localidades en plena moda del tranvía.

### Descripción de las líneas de tranvías existentes a comienzos de 1957:

**Línea 1:** Caudillo-Barcas-Malvarrosa

Itinerario: Plaza Caudillo, Barcas, Pintor Sorolla, Plaza Alfonso el Magnánimo, Glorieta, Navarro Reverter, Plaza América, Puente Aragón, Av. Puerto, J.J. Domínguez, Reina, y haciendo bucle por Pintor Ferrandis, Dr. Lluch y Campos, volviendo a Reina.

Regreso: el mismo recorrido a la inversa.

Era la única línea que usaba normalmente el recorrido por Barcas y Pintor Sorolla para salir de Plaza Caudillo, salvo en Fallas y otras celebraciones en que se cortaba la salida por San Vicente y Paz; asimismo de las líneas que iban a El Grao era la única que llegaba al final de la Malvarrosa.

El servicio se efectuaba exclusivamente con coches de la serie 400

que llevaban acoplados remolques serie 300.

**Línea 2:** Gran Vía-Gobernador Moreno-Paz (Playa, en verano)

Itinerario: Plaza Caudillo, Marqués de Sotelo, Játiva, Alicante, Gran Vía Germanías, G. V. Marqués del Turia, Puente de Aragón, Avenida Puerto, J.J. Dómine, Reina, formando bucle con Virgen del Sufragio, Dr. Lluch, Gobernador Moreno (Mediterráneo) a Reina y regreso por J. J. Dómine, Av. Puerto, Puente



Tranvía nº 450 con remolque «300» de la línea 1 pasando por la entonces Plaza del Marqués de Estella hacia la Malvarrosa. Año 1957. Archivo José Elena.

de Aragón, Plaza América, Navarro Reverter, Plaza Marqués de Estella, Glorieta, Paz, San Vicente, Plaza Caudillo. En verano circulaba hasta la Playa de las Arenas, con el mismo itinerario hasta Virgen del Sufragio y seguía por Eugenia Viñes frente al Paseo de Neptuno donde tenía un bucle con kiosco circular y volvía por el mismo recorrido. El servicio se efectuaba con las series 400 y 200 así como con remolques 100, 200 y jardineras en verano.

**Línea 4:** Gran Vía-Nazaret-Paz (Playa en verano)

Itinerario: Igual que la línea 2 hasta el final de Av. Puerto, donde giraba a la derecha por Francia, Puente de Astilleros, Mayor, Castell de Pop, haciendo bucle por Alta del Mar, de vuelta a Mayor. El regreso igual que la línea 2 lo hacía por Glorieta y Paz hasta la Plaza Caudillo.

En verano circulaba hasta la playa de Nazaret, siguiendo por Castell de Pop, San Francisco de Paula, Carboneras, a la playa.

El servicio se efectuaba también con 400, 200, y remolques 100, 200 y jardineras en verano.

**Línea 5:** Circunvalación

Recorrido circular en dos direcciones.

a) Conde Trénor (frente al Pont de Fusta), Blanquerías, Guillén de Castro, Játiva, Colón, Plaza Marqués de Estella, Glorieta (por General Palanca), Plaza Tetuán, Plaza Temple, Pintor López, a Conde Trénor.

b) Blanquerías (junto a Torres de Serranos), Conde Trénor, Pintor López, Plaza Temple, Plaza Tetuán, Glorieta (por General Tovar), Colón, Játiva, Guillén de Castro, a Blanquerías.

El servicio se efectuaba con tranvías de la serie 400 con puertas sólo en el lado izquierdo ya que todas las paradas en las dos direcciones estaban en isletas centrales.

**Línea 6:** Ruzafa-Sagunto

Itinerario: Matías Perelló, Joaquín Costa, Reina D<sup>a</sup> Germana, Pedro III el Grande, General Prim, Plaza Dr. Landete, Ruzafa, Colón, Plaza Marqués de Estella, General Palanca, General Tovar, Paz, Plaza Reina, Campaneros, Miguelete, Plaza de la Virgen, Navellos, Plaza S. Lorenzo,



Tranvía de la serie «100» con remolque, de la línea 22-Manises, saliendo del principio de línea junto a las Torres de Cuarte. Año 1960. Archivo José Elena.

Muro de Santa Ana, Conde Trénor, Puente de Serranos, Sagunto, con final junto a los Salesianos (sin bucle).

El regreso se hacía por el mismo recorrido a la inversa excepto: entre Puente de Serranos a Plaza de la Virgen por Serranos y Caballeros; entre Plaza Dr. Landete y Matías Perelló por Consulado del Mar y Maestro Aguilar hacia Matías Perelló, cerrando el bucle.

El servicio se hacía con las series 100 y 200 bidireccionales (al no existir bucle en calle Sagunto) alternativamente con remolque 100 o 200 y en verano alguna jardinera.

**Línea 7:** Ruzafa-Mislata

Itinerario: Matías Perelló, Pintor Salvador Abril, General Prim, Plaza Dr. Landete, Ruzafa, Játiva, Marqués de Sotelo, Plaza Caudillo, María Cristina, Mercado, Bolsería, Cuarte, Matadero, y por calle Valencia, Blasco Ibáñez, Vázquez de Mella y Ramón y Cajal en Mislata, cerrando el bucle. El regreso igual hasta Cuarte a la altura de Fernando el Católico en que continuaba por Borrull, Guillén de Castro, Murillo, Carda a Mercado, y desde aquí por el mismo recorrido de la ida hasta Plaza Dr. Landete, y por Maestro Aguilar a Matías Perelló

Líneas de Tranvías en 1957				
Línea	Itinerario	Principio	Final	Notas
1	Pl. Caudillo-Barcas-Malvarrosa	Pl. Caudillo	Malvarrosa (final C/. Reina)	1
2	Gran Vía-Gobernador Moreno-Paz	Pl. Caudillo	C/ Gobernador Moreno	2
4	Gran Vía-Nazaret-Paz	Pl. Caudillo	C/ Castell de Pop (Nazaret)	3
5	Circunvalación	Torres Serranos		4
6	Ruzafa-Sagunto	C/ Matías Perelló	C/ Sagunto (Salesianos)	
7	Ruzafa-Mislata	C/ Matías Perelló	C/ Ramón y Cajal (Mislata)	
8	Pl. Caudillo-Gran Vía-Alameda	P.º Alameda		4
9	Pl. Caudillo-Cementerio	C/ Falangista Esteve	Cementerio	
10	Fdo. El Católico-Pl. Caudillo	G. V. Fdo. El Católico - Cuarte		4
11	Estación Valenciana-Patraix	E. Pont de Fusta	Pl. Jesús	
12	Paz-Gobernador Moreno-Gran Vía	Pl. Caudillo	C/ Gobernador Moreno	2
14	Paz-Nazaret-Gran Vía	Pl. Caudillo	C/ Castell de Pop (Nazaret)	3
16	Abastos-Pl. Caudillo-Sagunto	C/ Angel Guimerá	C/ Sagunto(Salesianos)	
21	Torrente	Torres de Cuarte	Avda Mártires (Torrente)	
22	Manises	Torres de Cuarte	C/ Los Filtros (Manises)	

Notas

- 1 Suprimida en 1962
- 2 Bucle Las Arenas en verano
- 3 Playa Nazaret en verano
- 4 Circular. Dos direcciones.

cerrando el bucle. El servicio se hacía con «cienes» y «doscientos» con remolque y también se empleaban los de la serie 500.

Línea 8: Plaza Caudillo-Gran Vía-Alameda

Recorrido circular en dos direcciones.

a) Plaza Caudillo, Marqués de Sotelo, Játiva, Alicante G.V. Germanías, G.V. Marqués del Turia, Puente de Aragón, Alameda, Viveros, Puente del Real, Plaza Tetuán,

Glorieta, Paz, San Vicente, Plaza Caudillo.

b) El mismo recorrido a la inversa excepto de Germanías a Alicante por Alcoy.

El servicio se hacía con los 200 y 400.

Línea 9: Plaza Caudillo-Cementerio

Itinerario: Falangista Esteve (hoy Periodista Azzati), Marqués de Sotelo, Játiva, San Vicente, Pintor Benedito, Jesús, Gaspar Aguilar,

Cementerio (con bucle al final).

El regreso se hacía por el mismo recorrido hasta San Vicente, cruzando por Plaza San Agustín a Falangista Esteve, cerrando el bucle. El servicio se hacía con 100 y 200 con o sin remolque, y cerca del día 1 de noviembre se incrementaba el servicio con los tranvías 400.

Línea 10: Fernando el Católico-Plaza Caudillo. Recorrido circular en dos direcciones

a) Cartel con franja azul y blanca:

(Sigue en página 10)

Líneas de Tranvías a partir de 1 de marzo de 1965				
Línea	Itinerario	Principio	Final	Notas
1	Torres Serranos-Malvarrosa	Torres de Serranos	C/ Reina	1
2	Gran Vía Germanías-Malvarrosa	C/ Alcoy	C/ Reina	1
3	Gran Vía Germanías-Nazaret	C/ Alcoy	C/ Castell de Pop (Nazaret)	2
4	Torres Serranos-Nazaret	Torres de Serranos	C/ Castell de Pop (Nazaret)	2
5	Circunvalación	Torres de Serranos		3
6	Ruzafa-Sagunto	C/ Matías Perelló	C/ Sagunto (Salesianos)	
8	Fdo. El Católico-Alameda	Bucle G. V. Fernando El Católico		3
9	Pl. Caudillo-Cementerio	C/ Falangista Esteve	Cementerio	
11	Estación Valenciana-Patraix	E. Pont de Fusta	Pl. Jesús	
16	Abastos-Pl. Caudillo-Sagunto	Mercado de Abastos	C/ Sagunto (Salesianos)	

Notas

- 1 Playa Las Arenas en verano
- 2 Playa Nazaret en verano
- 3 Circular. Dos direcciones.



Tranvías en todas las direcciones en el triángulo entre las calles Játiva y Marqués de Sotelo. Año 1961. Archivo José Elena.



Tranvía número 201 de la línea 6 sobre el Puente de Serranos en dirección hacia el centro y Ruzafa. 6 de febrero de 1966. Foto Jeremy Wiseman.



Tranvía articulado nº 502 de la línea 7 en la entonces plaza del Caudillo. Año 1958. Archivo Luciano Vañó.

Plaza Caudillo, Marqués de Sotelo, Játiva, San Vicente, G. V. Ramón y Cajal, G. V. Fernando el Católico, Paseo Pechina, Norte, Dr. Zamenhof, cerrando bucle; el regreso era por Gran Vía Fernando el Católico, Borrull, Guillén de Castro, Murillo, Carda, Mercado, María Cristina, a Plaza Caudillo.

b) Cartel con cuadros azules y blancos: Plaza Caudillo, María Cristina, Mercado, Bolsería, Cuarte, G. V. Fernando el Católico, Paseo Pechina, Norte, Dr. Zamenhof, cerrando bucle; el regreso era por G.V. Fernando el Católico, G.V. Ramón y Cajal, San Vicente, Játiva, Marqués de Sotelo, a Plaza Caudillo.

Ambas direcciones compartían el bucle al final de Fernando el Católico, de ahí la importancia del cartel que portaban para saber la dirección de regreso. El servicio siempre se hacía con la serie 100 sin remolque.

**Línea 11:** Estación Valenciana-Patxaix

Itinerario: Estación Pont de Fusta, puente de Serranos, Serranos, Caballeros, Plaza Virgen, Miguelete, Plaza Reina, San Vicente, Plaza Caudillo, Marqués de Sotelo, Játiva, San Vicente, Pintor Benedito, Jesús,

con bucle en la Plaza de Jesús. El regreso se realizaba por el mismo recorrido pero a la inversa, excepto de Plaza de la Virgen a Puente de Serranos por Navellos y Conde Trénor. El servicio se hacía normalmente con los «cienes» y «doscientos» y esporádicamente con los «cuatrocientos».

**Línea 12:** Paz-Gobernador Moreno-Gran Vía (Playa, en verano)

Itinerario: Plaza Caudillo, San Vicente, Paz, Glorieta, Navarro Reverter, Plaza América, Puente de Aragón, Av. Puerto, J. J. Dómine, Reina, formando bucle con Virgen del Sufragio, Dr. Lluch, Gobernador Moreno, a Reina y regreso por J. J.



Tranvía nº 465 con remolque «300» de la línea 1 hacia la Malvarrosa frente a los jardines de la Glorieta. Tras él, tranvía nº 456 de la línea 14. Año 1958. Archivo José Elena.



Tranvía número 416 de la línea 5 pasando junto a las Torres de Serranos. Hacia el año 1957. Archivo José Elena.

Dómine, Av. Puerto, Puente de Aragón, G. V. Marqués del Turia, G. V. Germanías, Alcoy, Alicante, Játiva, Marqués de Sotelo y Plaza

Caudillo. En verano circulaba hasta la Playa de las Arenas por el mismo itinerario del 2. El servicio se efectuaba con tranvías 400, 200 y

remolques de las series 100 y 200 con jardineras en verano.

Línea 14: Paz-Nazaret-Gran Vía (Playa en verano)



Tranvía número 221 con remolque «jardinera» de la línea 6 a punto de girar a la izquierda hacia la calle Ruzafa. A su lado, tranvía número 412 de la línea 5. Cruce de las calles Colón y Ruzafa. Hacia el año 1957. Archivo José Elena.

### El Material Móvil de 1957 hasta 1970

Al empezar 1957 había en servicio los siguientes tranvías motores y remolques:

**Coches serie 100:** constituía la serie más antigua y numerosa de los tranvías aun en funcionamiento. Se empezaron a construir a partir de 1912 por las empresas *Carde y Escoriaza* de Zaragoza y *Lladró, Cuñat y Cía.* de Almacera. La serie se componía de un total de 98 unidades numeradas del 85 al 182. De origen eran bidireccionales, aunque algunos con el tiempo se convirtieron en unidireccionales. Eran vehículos de dos ejes y pertenecían a un modelo unificado, existiendo tranvías muy similares en otras redes. A partir de 1940 se desguzaron algunos de estos coches y en 1950 varios de ellos se emplearon en la construcción de la serie 500. Por ello podemos estimar que hacia 1957 quedaban en servicio unos 75 coches de esta serie.

**Remolques serie 100:** constituyeron una variopinta flota de vehículos de características similares a los motores, aunque algunos procedían de la desmotorización de coches motores de las series anteriores. Podemos estimar sus existencias en unas 60 unidades.

Remolques «Jardineras» procedentes de los tranvías antiguos eran unos coches abiertos con asientos transversales a la marcha y cuyo techo estaba sostenido por ocho o diez pilares, de madera los centrales y metálicos los extremos situados en las plataformas; llevaban estribo corrido a lo largo de toda su longitud para uso del cobrador y eran muy apreciados en verano sobre todo en las líneas a la playa. A comienzos de 1957 todavía eran muy habituales pudiendo estimar su número en unas 25 unidades.

**Coches serie 200:** fabricados a partir de 1926, la serie se componía de 42 unidades, al principio numerados del 183 al 224, pero pronto renumerados del 201 al 242. En origen eran bidireccionales y de dos ejes pero, a diferencia de los anteriores, con una magnífica estabilidad de marcha. Corresponde también a un modelo unificado con tranvías similares en otras redes. Muchos de ellos sufrieron importantes reformas como la supresión de uno de los puestos de conducción y la instalación en algunos de puertas para el cierre de las plataformas de acceso, fueron los denominados «doscientos cerrados». La serie completa estaba en funcionamiento en 1957.

**Remolques serie 200:** formaron una serie de sólo ocho remolques similares a los coches motores por lo que era habitual que éstos arrastraran los de la serie 100.

**Coches serie 400:** el primer vehículo de este modelo entró en servicio en 1943 y estaba claramente inspirado en las anteriores series 300 y 350, siendo evidente su parentesco con una de las mejores series de tranvías convencionales de España: la 200 de Zaragoza. Eran tranvías de bogies y presentaban como principal novedad las plataformas de

Itinerario: igual que la línea 12 hasta el final de la Av. del Puerto, donde giraba a la derecha por Francia, Puente de Astilleros, Mayor, Castell de Pop, haciendo bucle por Alta del Mar de vuelta a Mayor. El regreso igual que la línea 12 lo hacía por las Grandes Vías y Alcoy a la Plaza Caudillo. En verano circulaba hasta la playa de Nazaret, igual que la línea 4. El servicio se efectuaba también con 400, 200, y remolques 100, 200 con jardineras en verano.

**Línea 16:** Mercado de Abastos-Plaza Caudillo-Sagunto

Itinerario: Alberique, S. José de Calasanz, S. Francisco de Borja, Pintor Benedito, San Vicente, Játiva, Marqués de Sotelo, Plaza Caudillo, San Vicente, Plaza Reina, Miguelete, Plaza Virgen, Navellos, Conde Trénor, Puente Serranos, Sagunto, con final junto a los Salesianos (sin bucle). El regreso por el mismo itinerario a la inversa salvo de puente de Serranos a Plaza Virgen por Serranos y Caballeros, y de S. Francisco de Borja

al Mercado de Abastos por Plaza Obispo Amigó, Buen Orden, Ángel Guimerá y Alberique cerrando bucle. El servicio se hacía con la serie 100 y 200 bidireccionales (al no existir bucle en la calle Sagunto) llevando remolque uno de cada dos servicios

**Líneas Extraurbanas:**

**Línea 21:** Torrente

Parada en Torres de Cuarte. Recorrido de Valencia a Mislata (como la línea 7), siguiendo por Chirivella, Alacuás a Torrente.

**Línea 22:** Manises

Parada en Torres de Cuarte. Recorrido de Valencia a Mislata, Cuart de Poblet y Manises.

La CTFV explotaba desde 1951 dos líneas de trolebuses en la ciudad de Valencia, las números 3 y 13.

### La crisis de la CTFV y la constitución de la SALTUV (1957-1964)

Antes de acabar el año 1957 tuvo lugar el triste y doloroso acontecimiento de la riada del Turia de los

días 13 y 14 de octubre que costó casi un centenar de muertos y dejó a más de media ciudad y pueblos vecinos cubiertos de barro, lo que afectó muy negativamente a los tranvías en sus instalaciones, cocheras, material y personal (quién no recuerda la foto del tranvía de la línea 5 ahogado en la calle Blanquerías). Así, el día 15 de octubre de 1957 no circularon los tranvías en ninguna de las líneas, el día 16 las líneas 7,9 y 11 circularon desde Ruzafa, Cementerio y Patraix sólo hasta la Plaza Caudillo; a partir del día 19 los servicios de El Grao sólo funcionaban desde el puerto hasta la Plaza Aragón, y más tarde hasta la Plaza Caudillo pero sólo por las Grandes Vías. Así, poco a poco se fueron poniendo de nuevo en funcionamiento normal todas las líneas.

El efecto que tuvo la riada sobre la CTFV fue demoledor puesto que supuso la puntilla económica, hay que recordar que desde 1953 la compañía arrastraba déficit en la

acceso cerradas mediante puertas automáticas y la ubicación fija del puesto de cobrador sentado junto a la puerta trasera; además eran más redondeados que las series anteriores. Fueron construidos por las empresas *Devis*, *Carde* y *Escoriaza*, los propios talleres de CTFV y *Talleres Gay*. El primer pedido lo formaron 23 unidades numeradas del 401 al 423, a continuación se numeraron los 15 coches procedentes de la reforma de la serie 350 (del 424 al 438), seguidos por los 17 de la reforma de la serie 300 (del 439 al 455); finalmente la serie se completó con otros 15 vehículos fabricados nuevos entre 1947 y 1954 (del 456 al 470). Fue una serie con importantes variantes entre unos vehículos y otros, así los procedentes de la reforma de las series 300 y 350 eran más angulosos que los 400 puros; además algunos sólo tenían puertas en el lado izquierdo (usados exclusivamente en la línea de circunvalación), otros tenían puertas únicamente a la derecha, y también los había con puertas en ambos lados. Debido a la falta de materiales en la postguerra fue habitual que algunos coches sólo tuviesen motorizado el bogie delantero y además, como la construcción de los coches era más rápida que la recepción de los equipos de tracción y freno, algunos de ellos circularon al principio como remolques hasta su definitiva motorización. Una corta cantidad de ellos llevó conexión de aire (los llamados popularmente «grifos traseros») para accionar los frenos y puertas de los remolques 300. La serie completa estaba en funcionamiento en 1957.

Remolques serie 300: fueron construidos entre 1940 y 1945 por *Talleres Gay* utilizando carrocerías de antiguos coches imperiales del tranvía (dos carrocerías para un remolque) sobre un bastidor provisto de bogies; disponían de puertas automáticas y freno de aire comprimido suministrado desde el coche motor. Se construyeron nueve unidades formando la serie 301 a 309 y fueron pareja permanente de los 400 en la línea 1 hasta la desaparición de ésta en 1962 donde pasaron por corto tiempo a las líneas 2 y 12.

Coches serie 500: en 1950 la CTFV encargó a Macosa (antiguos Talleres Devis) la construcción de un tranvía articulado partiendo de dos coches de la serie 100 de los que conservaban gran parte de la carrocería salvo una de las plataformas extremas en las que se añadía un cuerpo central unido mediante fuelles; llevaban tres puertas en el lado derecho accionadas por aire comprimido y eran unidireccionales. Con 15 metros de longitud han sido los tranvías más largos que tuvo la CTFV. Se construyeron sólo tres unidades formando la serie 501 a 503 y fueron los primeros vehículos de este tipo que circularon en España (a finales de los años 50 la compañía Tranvías de Zaragoza realizaron un proyecto similar, la serie 250). Esta serie 500 tuvo una vida bastante breve, pues se retiró de la circulación en 1963. Fueron utilizados exclusivamente en la línea 7, salvo en algunos domingos de fútbol en que reforzaban la línea 8 por su gran capacidad (105 plazas).

explotación de las líneas de tranvías pues el Ayuntamiento no autorizaba la subida de tarifas en consonancia con los crecientes gastos de explotación. Por el contrario, un efecto positivo que tuvo la riada fue el proyecto y ejecución a partir de 1960 de la reforma de la avenida del Puerto, en la que se sustituyeron las vías tipo ferroviario de los tranvías formadas por carril Vignole y traviesas de madera con plataforma independiente junto a las aceras por vías con carril Phoenix situadas en el centro de la avenida; de igual forma se actuó en el puente de Aragón.

Por estas mismas fechas, y como consecuencia directa del incremento del tráfico de coches en la ciudad, los tranvías se vieron afectados en su circulación al suprimirse el giro a la izquierda en la salida de la calle Alicante hacia Játiva, así como el giro también a la izquierda desde la calle Játiva a la de San Vicente. Ello motivó las siguientes modificaciones en varias líneas:

Las líneas 8 (Gran Vía-Alameda), 12 (Gran Vía-Paz-Malvarrosa/Las Arenas) y 14 (Gran Vía-Paz-Nazaret/Playa Nazaret) al volver hacia el centro, desde Marqués del

Turia giraban por Ruzafa hasta Játiva, suprimiéndose el trayecto Germanías, Alcoy y Alicante.

Línea 10: Plaza Caudillo-Fernando el Católico. Desde Játiva sigue por



Tranvías de la serie «400» en la calle Játiva, uno de ellos encaminándose hacia la calle Alicante para dirigirse a los poblados marítimos (líneas 2 ó 4). Hacia el año 1957. Archivo José Elena.



Tranvía nº 421 de la línea 5 casi sumergido por la riada en la calle Blanquerías. 14 de octubre de 1957. Archivo José Elena.

Guillen de Castro, gira a la izquierda por la calle Jesús hasta la Gran Vía, donde sigue el itinerario anterior.

Asimismo, el bucle del final de trayecto por Pechina, Norte y Dr. Zamenhoff es sustituido por uno en la propia Gran Vía, frente a la calle Dr. Zamenhoff, ya que el bucle en Pechina iba pegado a la acera y lógicamente en sentido contrario al ya abundante tráfico procedente de Mislata, Quart de Poblet, etc; lo razonable y sencillo hubiera sido invertir el sentido de la circulación en el bucle de la manzana de Agentes Comerciales.

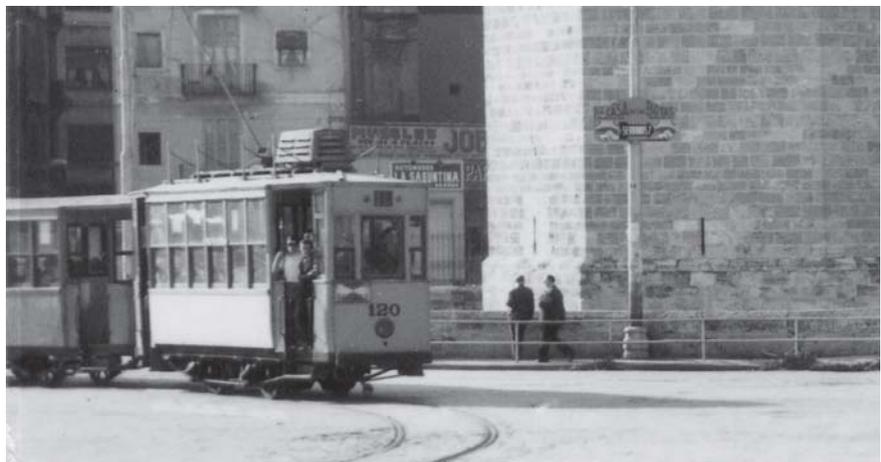
Líneas 9: (Caudillo-Cementerio), 11 (Estación Valenciana-Patraix) y 16 (Abastos-Sagunto). Desde Játiva siguen por Guillen de Castro y Jesús y se suprime para todas ellas el paso por San Vicente y Pintor Benedito; el 16 continuaba por San Francisco de Borja el anterior itinerario y poco después se le recorta el paso al 16 por Ángel Guimerá en Abastos, atajando por la calle Heroe Romeu entre Buen Orden y Alberique, motivado por el fuerte incremento de tráfico en Ángel Guimerá.

En 1961 y con fecha de 21 de agosto se suprime la línea 22 a Manises, sustituida por autobuses una vez reparada la carretera que desde

Valencia iba a aquella población. En 1962, acatando una orden municipal, el día 9 de abril se suprime la línea 1 por protestas de vecinos y hosteleros de las calles Barcas y Pintor Sorolla que argumentaban que los tranvías daban una impresión anticuada y ruidosa de la ciudad. Por otra parte las comunicaciones con El Cabañal y La Malvarrosa eran suficientes con las líneas 2 y 12, ya que éstas se prolongaron para todos los tranvías desde el bucle de Av. Mediterráneo hasta el final antiguo recorrido del 1 en La Malvarrosa excepto, naturalmente, los que en verano iban a la

playa; estas líneas se ven reforzadas con los coches de la anterior y además ahora heredan los remolques tipo 300 exclusivos de la anterior. En 1963 y con fecha 12 de junio se clausura la última línea interurbana, la número 21 a Torrente, sustituida por autobuses.

El 8 de julio de 1963 las Cortes Españolas aprueban una ley creada ex professo por la que se autoriza el anticipo de los rescates de las líneas tranviarias y de otros transportistas urbanos de Valencia por parte del Ayuntamiento, que era la parte que insistentemente lo solicitaba, entidad



Tranvía nº 120 con remolque «100» de la línea 11 dirigiéndose al puente de Serranos. Año 1960. Archivo José Elena.

que por otra parte no tuvo ningún interés en ser el gestor, por lo que apoyó la experimental creación de la Sociedad Anonima Laboral de Transportes Urbanos de Valencia (SALTUV) creada el 16 de diciembre de 1963 con el apoyo del ministerio de Trabajo y los escasos bienes tranviarios de la CTFV. Hay que aclarar que las cocheras y algunas series de tranvías eran propiedad desde hacía muchos años de otra empresa filial, VASA, que las tenía alquiladas a CTFV, junto con algunas líneas interurbanas de autobuses. El propósito de la Saltuv no era otro que la eliminación lo más rápida posible de los tranvías en Valencia para lo que se daba un plazo de cinco años.

Así, la CTFV estaba harta de luchar contra el Ayuntamiento, el cual no quería oír hablar de tranvías, y contra los ministerios correspondientes muy ocupados en esa época en intentar vehiculizar las ciudades mediante empresas estatales como Seat o Enasa (Pegaso). Por otra parte la CTFV, a la que se le negaban permanentemente tanto aumentos de precios como creaciones de líneas nuevas o ampliaciones de las existentes, cumplió con la ley cediendo las líneas ferroviarias que explotaba a EFE y las urbanas de tranvías y trolebuses que le quedaban, caducadas o no, al Ayuntamiento que inmediatamente las pasó a SALTUV junto con las plantillas de empleados correspondientes; la nueva empresa se hizo cargo del servicio el 1 de julio de 1964.

### **SALTUV y la progresiva desaparición de los tranvías (1964-1970)**

La SALTUV heredó dos líneas de trolebuses y doce líneas de tranvías, las números 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14 y 16, que para su servicio disponían de 60 coches motores tipo 100, 42 tipo 200 y 70 tipo 400, a lo que se sumaban 47 remolques tipo 100, 6 tipo 200, y 9 tipo 300, aunque no todos en orden de marcha. Estas líneas las fue modificando o clausurando poco a poco; la sustitución por autobuses fue en sus primeros años absoluta y siempre por modelos de la marca Pegaso; así tenemos:



Tranvía nº 205 de la línea 6 en la plaza de la Reina aun con casas delante de la catedral Hacia el año 1957. Archivo José Elena.

*Línea 7:* clausurada el 1 de julio de 1964, el mismo día de la asunción del servicio por parte de la SALTUV, la cual tuvo el dudoso honor de ser la primera línea urbana en ser sustituida por autobuses.

*Línea 6:* se le modifica el itinerario para evitar su paso por el centro histórico y se le recorta el bucle en Ruzafa que ya no atraviesa dos veces la avenida de José Antonio, únicamente la bordea, sin cambio de cartel anunciador. Se suprime el paso desde Serranos por Miguelete y Paz hasta Glorieta, yendo por Pintor López, Plaza Temple y Plaza Tetuán.

*Líneas 8 y 10:* el mismo día 1 de julio fueron unidas formando, a base de las dos líneas circulares, una nueva circular también de doble sentido y que tuvo un trayecto en forma de ocho al unirse sus itinerarios en la

Plaza Caudillo; la nueva línea tomó el disco número 8 Fernando el Católico-Alameda.

En 1965 la SALTUV anuncia al público que a partir del día 1 de marzo se modifican las líneas 2, 12, 14 y 4, que son sustituidas por las números 1, 2, 3 y 4 respectivamente con cambio de itinerario, desapareciendo así la comunicación tranviaria entre el centro y El Grao sustituida a partir de ese momento por líneas de autobuses que alargaron su recorrido hasta la Plaza Caudillo; con esta modificación sólo pasaban por la Plaza Caudillo a partir de esa fecha las líneas 8, 9, 11 y 16, con lo que se lograba que los tranvías fueran desapareciendo del centro urbano pues el Ayuntamiento pretendía que no hubiera tranvías en el interior de la Ronda de Circunvalación, en donde



Tranvía de la serie «200», de la línea 8 pasando por el puente del Real. Marzo de 1963. Archivo José Elena.

permanecía la línea 5 por su itinerario habitual en las dos direcciones. Así, las líneas entre el centro y El Grao quedaban de la siguiente manera:

**Línea 1:** Torres de Serranos-Malvarrosa (sustituye a la antigua línea 2)

Por detrás de las Torres de Serranos seguía por Conde Trénor, Pintor López, Plaza Temple, Plaza Tetuán hasta la Glorieta, donde seguía el itinerario antiguo hasta La Malvarrosa, regresando por el mismo recorrido a la inversa hasta cerrar el bucle por detrás de las Torres de Serranos.

**Línea 2:** Gran Vía Germanías-Malvarrosa (sustituye a la antigua línea 12)

Se construyó un empalme entre la vía de la calle Alcoy y la calle Alicante para que los tranvías que venían de la Gran Vía de Germanías entraran por la calle Alcoy y salieran de nuevo a la Gran Vía por la calle Alicante cerrando el bucle. El resto del recorrido de ida y vuelta hasta La Malvarrosa era el mismo que el antiguo de la línea 12.

**Línea 3:** Gran Vía Germanías-Nazaret (sustituye a la antigua línea 14). Igual que el anterior pero llegando a Nazaret en vez de a La Malvarrosa.

**Línea 4:** Torres de Serranos-Nazaret (sustituye a la antigua línea 4). Igual que la nueva línea 1 pero llegando a Nazaret en lugar de ir a La Malvarrosa.

En verano estas líneas llegaban hasta las playas de Levante y Nazaret, como antes. Con esta nueva numeración de líneas, al volverse a tomar el número 3 para una de ellas, la línea de trolebuses que lo tenía pasa a denominarse 12, aunque por poco tiempo ya que al final quedó la línea 13 como titular de los dos itinerarios, el corto y el largo.

A partir del 8 de octubre de 1965, la SALTUV anuncia la sustitución por autobuses de la línea 8 de tranvías que había durado con su nuevo itinerario poco más de un año. Durante parte del día circuló un tranvía de despedida por la calle de La Paz con letreros alusivos pues dicha calle dejaba de ver pasar los tranvías desde esa fecha. En 1966 la

sociedad laboral anuncia que el día 10 de diciembre clausura la línea de tranvías número 6 sustituida por una línea de autobuses.

El 6 de enero de 1967 se clausura la línea número 16 sustituida por una de autobuses. Y para el 12 de febrero se clausuran las líneas 9 y 11, son sustituidas por autobuses. A partir de esta fecha sólo quedan en funcionamiento las líneas de tranvías números 1, 2, 3, 4 y 5, las cuales funcionan exclusivamente con los 50 coches tipo 400 sin remolques que quedaban en activo. Desde ese momento ya no circula ningún tranvía por el centro de la ciudad.

Con este estado de cosas llegamos al año 1969, en el cual la SALTUV anuncia que a partir del 8 de octubre la línea de tranvías número 5 serán sustituidos por una línea de trolebuses denominada «5-Interior», también con doble sentido, aunque al cabo de poco tiempo se quedó la línea en un único sentido, el actual de circulación.

Por último, llegamos al año 1970, el último de circulación de los tranvías, tras casi un siglo (desde



Tranvía nº 210 con remolque, de la línea 7 pasando frente a la Lonja y el Mercado Central. Año 1963. Archivo José Elena.

1876) de funcionamiento ininterrumpido en la ciudad la SALTUV anuncia que el 20 de junio de 1970 hará la sustitución de las cuatro últimas líneas de tranvías (1, 2, 3 y 4) por otras tantas de trolebuses con idénticos itinerarios. Ese día circularon por última vez dos tranvías, los números 414 y 424, con un letrero alusivo en su parte delantera «SALTUV 1876-1970 FIN DEL TRANVÍA» siendo el número 424 el último en retirarse a las cocheras de Portalet, en la avenida del Puerto. De este modo, la SALTUV, a los seis años de su constitución y por imperativo del ayuntamiento, terminó con las líneas de tranvías en Valencia.

### El Tranvía moderno (1994-2007)

La historia reciente de nuestra red de transporte público de metro y tranvía tiene su inicio con el traspaso a la Comunidad Valenciana de las competencias de los servicios ferroviarios de vía estrecha explotados por FEVE y la posterior creación por la Generalitat Valenciana de

una entidad de derecho público, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), el 10 de noviembre de 1986. Curiosamente será FGV y no el Ayuntamiento de Valencia, la que como continuación de la construcción del sistema de metro suburbano de Valencia, implantará la primera línea moderna

de tranvías en España, a partir de la modernización del antiguo tramo ferroviario Ademuz-Pont de Fusta-Grao (antigua línea 4 del trenet), línea ésta de nuevo concepto, sobre plataforma reservada, pero totalmente permeable al tráfico actual de la ciudad. La nueva línea de tranvía en ancho métrico de Valencia se



Tranvía nº 122 de la línea 8 (ya unida con la 10 en tiempos de la SALTUV) en la calle María Cristina. Año 1965. Foto Zurita.



Cuatro tranvías de la serie «400» en la entonces plaza de Aragón. El primero de la izquierda es el nº 443 de la línea 12 que lleva un remolque «300» heredado de la extinta línea 1. Año 1963. Archivo José Elena.

empezó a construir en el año 1992, formando parte de la red de metro de FGV como línea número 4, y aprovecha una buena parte de la traza del antiguo tren de vía estrecha de Valencia a El Grao, los terrenos de la antigua estación central de CTFV (nuevo bulevar Pont de Fusta) y la traza común de las líneas de Bétera y Liria hasta El Empalme (Ademuz), trazas convertidas gracias al paso del tren en calles y avenidas. En la parte de El Cabañal tiene nuevo trazado formando un largo bucle que envuelve parte de su antigua traza, y desde Marxalenes hasta Trànsits sigue un nuevo trazado rodeando el nuevo parque de Marchalenes al quedar la traza antigua dentro del parque, al cual quedan incorporadas la antigua estación de Marxalenes y su rotonda de locomotoras formando parte de él como el «Espai Ferroviari de Marxalenes». También permanece en pie la antigua estación central de CTFV (Estación Pont de Fusta), aunque con el paso de los años dejará de tener uso ferroviario para pasar a ser sede de la policía autonómica. La línea cubre una buena parte de El

Cabañal por la parte más cercana al Paseo Marítimo y la playa, a lo que se suma el paso en paralelo por delante de las universidades valencianas.

Para la explotación de esta línea FGV contrató la construcción de 21 tranvías el 7 de abril de 1992 con las empresas alemanas Siemens, que realizará el proyecto eléctrico, y

Duewag, que se encargará del proyecto mecánico; los adjudicatarios encargan a su vez a Meinfesa (luego Gec-Alsthom) y a CAF las cajas de los tranvías. La primera, en la factoría valenciana de Albuxech, se haría cargo de 9 vehículos, y la segunda se encargaría de los 12 restantes. Se diseña un modelo especial para la



Tranvía «400» volviendo de La Malvarrosa hacia el centro, a la altura de la entrada al puerto (Escalera Real). Año 1962. Archivo José Elena.



Tranvía nº 407 de la línea 1, ya en tiempos de Saltuv, entrando a las «cocheras de Trafalgar» en la avenida del Puerto. 23 de junio de 1968. Foto Jordi Ibáñez.

ciudad de Valencia, con líneas suaves en el frontal, grandes ventanales para ofrecer el máximo de visibilidad exterior y colores suaves tanto en el interior como en el exterior; cada tranvía consta de tres cuerpos con cuatro puertas deslizantes en el lado derecho de la caja; asimismo cuentan con dos bogies motores situados en los cuerpos extremos y uno portante en el cuerpo central; la caja es de acero inoxidable de 23 metros de largo, 2'40 metros de ancho y con un altura de 3'37 metros, siendo su peso en vacío de 27 toneladas; disponen de un pantógrafo para alimentar sus motores desde la catenaria simple que cubre el eje de las vías; la distribución interior es diáfana con 65 asientos, 201 pasajeros totales y espacio reservado para personas con sillas de ruedas. Son tranvías unidireccionales con un solo puesto de conducción, de ancho de vía de un metro, con plataforma baja que facilita el acceso y climatizados (aire acondicionado y calefacción). Además pueden circular en composiciones de dos unidades acopladas. Este modelo plasmado en una maqueta a escala natural fue

presentado en octubre de 1993, instalado en la nueva estación de Pont de Fusta para que los ciudadanos acudieran a conocerlo.

Para el mantenimiento y estacionamiento de la futura línea 4 del tranvía se empezaron a construir en 1993 las cocheras y talleres de Tarongers, al lado de la Universidad Politécnica de Valencia en la avenida de los Naranjos, en una parcela de 25.000 m<sup>2</sup>; consta de un circuito perimetral de vías para entrada y salida, edificio de talleres, cochera romboidal cubierta con capacidad para 22 tranvías que se distribuyen en 11 vías, dependencias administrativas y zona de servicios y lavado.

El 26 de noviembre de 1993 llegan a Valencia los dos primeros tranvías de la denominada serie 3800, números 3801 y 3802, que fueron presentados oficialmente al público al día siguiente en la Estación de Pont de Fusta. Inmediatamente después estos vehículos experimentaron un completo calendario de pruebas en vía, comprobando todos los sistemas ya probados anteriormente en factoría, según un programa establecido y

acordado con FGV. Entre finales de 1993 y mediados de 1994 se fueron entregando el resto (3803 a 3821).

Por fin, la nueva línea del tranvía de Valencia se inauguró el sábado 21 de mayo de 1994; ese día se producía un acontecimiento histórico de primer orden en el campo del transporte público en España: la vuelta del tranvía a las calles españolas después de casi un cuarto de siglo de ausencia, pues hay que recordar que la última línea de tranvías regular fue clausurada en 1976 en Zaragoza, última ciudad española en contar con este medio de transporte. Ese día los valencianos se echaron a la calle para celebrar el acontecimiento, ya que todo el mundo pudo viajar gratis para conocer la línea.

La longitud de la línea, denominada 4 Ademuz-Doctor Lluç, era de 9'8 km en vía doble con sendos bucles de retorno en sus extremos. Desde el punto de partida en la calle Doctor Lluç su itinerario sigue por Av. de los Naranjos, Dr. Vicente Zaragozá, Cofrentes, Almazora, Fray Pedro Vives, Actor Mora, Ricardo Samper, Reus, Periodista Llorente, Francisco Tárrega, Mondúver,



Cola de tranvías en la avenida del Puerto esperando a que se abra el paso a nivel de la Renfe, ya en tiempos de la Saltuv. Julio de 1966. Foto Manuel Cuenca.

Florista, hasta la estación de Ademuz (Empalme); el regreso es por el mismo itinerario a la inversa hasta Av. de los Naranjos, de donde sigue por acequia de La Cadena, Eugenia Viñes, Av. Mediterráneo, a salir a Doctor Lluch.

Las paradas, en número total de 21, en el tramo de doble sentido son: La Cadena, Serrería, Tarongers, La Carrasca, Politècnic, Dr. Zaragoza, Benimaclet, Primat Reig, Pont de Fusta, Sagunt, Reus, Marxalenes, Trànsits, Mondúver, Garbí, Florista y Ademús; a éstas hay que añadir desde La Cadena las de Eugenia Viñes, Les Arenes, Doctor Lluch y La Marina, con un solo andén pues se encuentran en el largo bucle de la zona marítima. La distancia media entre paradas no llega a los 500 m y la velocidad comercial al inicio de la explotación se estableció en 20 km por hora. En la estación de Pont de Fusta se construyeron dos vías de enlace adicionales para poder hacer servicios cortos desde Ademuz o desde Doctor Lluch. Al inicio del servicio enlazaba con las líneas del trenet de Liria y Bétera en Ademuz

(Empalme) y con la línea de Rafelbuñol en Pont de Fusta. Al año siguiente, al inaugurarse el tramo subterráneo de la línea 3, la conexión con el tranvía se hizo en la parada de Benimaclet.

En 1998, al concluirse el palacio de congresos en la avenida de las Cortes Valencianas se añadirá una nueva parada en la línea del tranvía entre Ademuz (Empalme) y Florista para dar servicio al palacio, y llamada precisamente Palau de Congressos. En febrero del mismo año es adjudicada la obra de la prolongación del tranvía en Burjassot, hasta el Campus de Burjassot de la Universidad de Valencia y la sede de Televisión Valenciana (TVV), realizándose las obras durante los siguientes once meses, inaugurándose el nuevo tramo de 2'362 km el 3 de marzo de 1999.

Inmediatamente comienzan las obras de un nuevo ramal de 785 metros desde el bucle de TVV hasta la Feria de Muestras, inaugurándose esta prolongación en septiembre de 1999, y a donde sólo llegarán los

tranvías en las fechas en que se celebren ferias. Estas ampliaciones obligaron a FGV a suscribir un nuevo contrato con Siemens en fecha 1 de junio de 1999 para la adquisición de cuatro nuevos tranvías iguales a los anteriores, que entrarán en servicio a partir de noviembre de 1999 con los números 3822 a 3825. Asimismo, por esas fechas se anuncia que el tranvía se ampliará al resto de Burjassot y Paterna (La Coma).

El itinerario de estas ampliaciones desde la estación de Ademuz (ahora nuevamente denominada Empalme) entra en Burjassot por las calles de Alfarería, Av. Virgen de la Cabeza, Dr. Moliner y Vicente Andrés Estellés hasta la rotonda de TVV donde cierra el bucle; desde éste sale el ramal hacia la Feria de Muestras (FMI) y después de pasar bajo la autovía de Ademuz, llega a la avenida de las Ferias donde hace su bucle.

Las nuevas paradas son: La Granja, Sant Joan, Campus, Vicent Andrés Estellés y TVV; En dirección FMI solo hay una parada más, la final en Fira. Así los tranvías en dirección



Tranvía nº 3809 con rótulo «Especial» en viaje inaugural con autoridades saliendo de Pont de Fusta hacia Doctor Lluch. 21 de mayo de 1994. Foto Carlos Royo.

hacia Burjasot llevan ahora el rótulo «4 TVV» o bien «4 Fira», los días que el recinto ferial abre por certámenes, llegando hasta ella un tranvía de cada dos que se dirigen a la parada de TVV. Hacia la playa llevan siempre el rótulo «4 Doctor Lluch».

En este año de 1999 se hizo una prueba con el tranvía 3806, que posteriormente no tendría continuidad, al dotarlo de una cabina de conducción en la parte posterior, con lo que pasó a convertirse en bidireccional, seguramente pensado para su traslado a la nueva red tranviaria de Alicante, donde también se procedía a la reinstalación del tranvía por parte de FGV, al principio de forma experimental.

A principios del 2000 es enviado a Alicante el tranvía bicabina 3806 y en los siguientes meses se enviarían cuatro más, los números 3803, 3804, 3805 y 3808, para iniciar las pruebas en dicha red. Asimismo, en marzo de 2000, se pudieron ver en Valencia por primera vez tranvías con anuncios en su carrocería, lo que a partir de entonces se convirtió en algo habitual.

Los primeros en llevarlos fueron los números 3801, 3815 y 3818, aunque esta primera vez sólo llevaban un tercio de la caja con anuncio, después pasarían a ser integrales.

El 5 de enero de 2001 tuvo lugar la más importante avería de la línea tranviaria hasta la fecha, pues un camión con la grúa-pluma levantada cortó la catenaria en la Avda. de Primado Reig, quedando suspendido el servicio entre Doctor Lluch y Pont de Fusta, mientras que los tranvías que habían quedado en la otra parte de la línea siguieron prestando servicio entre TVV y Pont de Fusta. El incidente no pudo resolverse hasta el día siguiente y esa noche permanecieron varios tranvías al aire libre junto a Pont de Fusta, lo que por fortuna no ha vuelto a suceder desde entonces.

El 12 de noviembre de 2001 se puso en servicio un nuevo bucle en la Avda. de los Naranjos, entre las estaciones de Tarongers y Serrería; con esta obra se consiguió mejorar la frecuencia del tranvía, al crear en horas punta servicios cortos entre

Tarongers y Pont de Fusta, lo que aumentó considerablemente la capacidad del servicio en la zona de las universidades, así como su conexión con el metro en Benimaclet.

En abril de 2002 se presenta a información pública el proyecto de construcción de la nueva línea tranviaria T2, dividida en dos tramos, el norte desde Orriols/Torreíel hasta la estación de la calle Játiva que pasará en subterráneo por el centro histórico de Valencia desde la estación de Pont de Fusta, y el sur que irá desde la estación de la calle Játiva hasta el barrio de Nazaret. Asimismo a finales de ese año salió a concurso la prolongación de la línea T4 desde TVV hasta La Coma y Valterna; en el futuro está proyectado que pueda ampliarse hasta el parque tecnológico de Paterna.

El 24 de julio de 2003 comienzan las obras de prolongación de la T4 al barrio de La Coma y la urbanización Valterna, ambas en Paterna; la nueva línea iniciará su trazado en la rotonda de TVV y continuará por la calle Universidad en Burjasot, al final de

la cual la línea se bifurca en dos, una se dirigirá al barrio de La Coma y la otra a Valterna. Con motivo de estas obras tuvo que cortarse el tráfico tranviario entre las paradas de Vicent Andrés Estellés y TVV para hacer un paso subterráneo bajo la rotonda de TVV, por lo que hubo que construir un bucle provisional junto a la facultad de Farmacia en la parada de Vicent Andrés Estellés; ello motivó dejar sin servicio de tranvías el ramal a la Feria, que fue sustituido por transporte en autobús desde el nuevo bucle mientras duraron las obras.

Por otra parte, en septiembre de 2003 entró en servicio en Alicante la nueva línea de tranvía, el TRAM, con los cinco tranvías cedidos por Valencia. Con motivo de esta cesión y ante la inminencia de nuevos tramos en servicio FGV se vio forzada a alquilar cuatro tranvías a la ciudad alemana de Erfurt por un periodo de seis meses, que empezaron a funcionar el 23 de Octubre de 2003, con los números 609, 610, 612 y 614 y decorados con el logotipo Metrovalencia, y que fueron empleados casi exclusivamente en los cortos Tarongers-Pont de Fusta, tanto en sencillo como en doble. (ATV 40)

En abril de 2004 dieron comienzo las obras de la T2, empezando éstas en la zona de la calle Almazora con la construcción de un empalme en forma de triángulo entre las vías de dicha calle y las vías de la calle Fray



Tranvías 3801 y 3803, el primero de la época moderna en llevar publicidad, pasando por la calle Almazora. 15 de marzo del 2000. Foto José Elena.

Pedro Vives. Bastante después, y al principio muy lentamente, se iniciarían las obras en la zona de Orriols. En Mayo de 2004 se celebra el décimo aniversario de la puesta en marcha del tranvía con una exposición en las cocheras de Tarongers titulada «Valencia Tranvía 1874-2004» que contó con la presencia de material antiguo restaurado. Como hecho más significativo es que en diez años de funcionamiento del tranvía se han transportado 44 millones de viajeros.

En enero de 2005 se adjudica a la empresa Bombardier el contrato para la construcción de 30 tranvías bidireccionales para Valencia y

Alicante (futura serie 4200). En marzo de 2005 tiene lugar el inicio de las obras del llamado «Tranvía de la Costa», que no es sino la prolongación de la T4 para enlazar con la línea 5 del metro en Serrería. El 24 de abril de 2005, y ante la inminente entrada en servicio de los nuevos tramos a La Coma y Valterna, FGV anuncia la llegada de tranvías polacos alquilados durante dos años a la ciudad de Łódź, para entrar en funcionamiento en septiembre. Así el 1 de mayo de 2005 llega a Valencia el primer tranvía polaco, modelo «Cityrunner» construidos por la empresa Bombardier entre 2001 y 2002, y posteriormente llegarían cinco más, luego numerados 1202, 1203, 1204, 1205, 1206 y 1210, los cuales empezaron las pruebas en vía a lo largo del mes de mayo; como nota negativa cabe decir que estos tranvías no disponen de aire acondicionado por lo que su uso durante el verano es muy restringido.

En septiembre comienzan las pruebas en vía entre TVV y La Coma, realizadas casi exclusivamente con los tranvías polacos, y el 23 de septiembre de 2005 tiene lugar la inauguración del tramo a La Coma con el tranvía 3810 con el rótulo «Especial» lleva a representantes políticos autonómicos y a los alcaldes de Burjassot y Paterna.

A partir de ahora los tranvías llevan el rótulo «4 Mas del Rosari» los que van a La Coma o bien «4 Vicent Andrés Estellés» los que dan



Tranvía nº 3816 en el bucle provisional de la Facultad de Farmacia. 24 de marzo de 2004. Foto José Elena.



Tranvías alquilados a la ciudad alemana de Erfurt, números 610 y 609 Metrovalencia, haciendo «cortos» entre Pont de Fusta y Tarongers. 23 de octubre de 2003. Foto José Elena.

la vuelta en la rotonda de TVV. El itinerario de la nueva prolongación sale desde antes de la rotonda de la TVV por paso subterráneo, sigue por la calle Universidad, y a su término gira a la derecha hasta llegar a la carretera de Liria ahora calle de Santa Gemma en Paterna y desde allí gira a la izquierda y luego a la derecha para alcanzar y atravesar el barrio de La Coma. Tiene una longitud de 3'1 km y cinco nuevas paradas, la nueva de TVV, que se ha alejado de su anterior emplazamiento en la rotonda hasta después de la salida del paso subterráneo, Santa Gemma, Tomás y Valiente, La Coma y Mas del Rosari, donde se cierra el bucle, las cuatro últimas en término de Paterna.

Por otra parte, el 21 de diciembre de 2005 se inaugura el servicio a Valterna, cuyos tranvías llevan el rótulo 4 Empalme-Lloma Llarga Terramellar. En la parada final de Lloma Llarga no había previsto bucle pues se confiaba en disponer ya de los tranvías bidireccionales y al no ser así se tuvo que construir un bucle provisional para empezar el servicio. El servicio se da desde Empalme

aprovechando el bucle antiguo, por cierto reformado formando un círculo completo, pero se ha construido también un apartadero entre Empalme y Palau de Congressos para dar el servicio con los tranvías bicabina. El itinerario de esta prolongación desde Empalme hasta TVV es el de la línea general y en el desvío de la calle Universidad gira a la izquierda, pasa bajo la autovía de

Ademuz y desde allí sigue junto a la derecha de la carretera CV-365 y alcanza la urbanización de Valterna en Lloma Llarga, después de un recorrido de 710 metros desde la bifurcación. Sólo hay una parada, al final del ramal, la llamada Lloma Llarga-Terramellar. El servicio comenzó sólo con dos tranvías polacos, salvo en verano que eran de los 3800 por aquello de tener



Tranvía nº 3811 con rótulo «Especial» inauguración del servicio a La Coma. 23 de septiembre de 2005. Foto José Elena.



Tramway polaco nº 1205 con publicidad en el bucle de Lloma Llarga. 21 de diciembre de 2005. Foto José Elena.

climatización. Actualmente prestan servicio los nuevos tranvías de la serie 4200 quedando el bucle de Lloma Llarga definitivamente sin uso.

En cuanto al servicio general se intercala una unidad a Vicent Andrés Estellés y la otra hasta Mas del Rosari y cuando hay feria uno de cada dos servicios hacia Vicente Andrés

Estellés continua hasta Fira y el otro hasta Mas del Rosari, además de las lanzaderas en horas punta entre Tarongers y Pont de Fusta que apoyan el servicio a los centros universitarios y al intercambiador de Benimaclet.

A lo largo del año 2006 se acabaron las obras de infraestructura de la

línea T2 en su tramo norte entre Orriols/Torrefiel y la calle Almazora donde ha conectado con la línea T4, pero el empalme no se ha hecho en dirección a Pont de Fusta sino en dirección hacia Benimaclet y la Playa, por lo que seguramente el tramo por el centro histórico hasta la estación de calle Játiva sufra un parón importante. Asimismo en dicho año se acabaron también las obras de plataforma del tranvía de la costa parte final del gran eje de transporte oeste-este, es decir, Aeropuerto-Puerto, y que enlaza con dicha línea 5 del metro en el intercambiador metro-tranvía de Marítimo-Serrería, y llega al Paseo de Neptuno, junto al Puerto, después de 1'200 km de recorrido, a través de tres paradas: Francisco Cubells, Grau y Neptú, además de un ramal que enlaza con la T4 en Doctor Lluch. En ambos extremos no se ha construido bucle, por lo que el servicio tendrá que darse obligatoriamente con los tranvías bidireccionales.

Por otra parte, a finales de enero de 2007 ha sido devuelto a Valencia el primero de los tranvías que estaban prestando servicio en Alicante, el



Tramway nº 4228 hacia Marítimo-Serrería en el cruce de la Avda. Primado Reig. 28 de septiembre de 2007. Foto José Elena.

3805, que ha empezado a circular de nuevo por Valencia el 3 de febrero, repintado con los colores valencianos (recordemos que en Alicante lucieron otro esquema de pintura).

En febrero de 2007 llegó a Valencia el primer tranvía Bombardier (serie 4200) bicabina, que inmediatamente ha empezado las pruebas en línea. En el mes de

marzo del mismo año ha sido devuelto el segundo de los tranvías que estaban en Alicante, el 3808, que se ha incorporado sin novedad, después de ser repintado.

En el mes de abril de 2007, y coincidiendo con el inicio de la Copa del América de Vela, se abrió al servicio el día 17 la prolongación de la línea 5 del metro desde la estación

de intercambio de Marítimo-Serrería con cuatro de los tranvías 4200 (6, 7, 8 y 9). Al ser considerada una prolongación de la línea 5, los tranvías llevan el rótulo «5 Marítimo Serrería», o «5 Neptú» según la dirección.

**Enrique Goñi**  
**José Elena**

#### Bibliografía

VALERO SUÁREZ, José María y Javier Peña Gonzalvo: *Los tranvías de Zaragoza*, Zaragoza, Diputación Provincial, 1985  
ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael: *El Tinet de Valencia*, Barcelona, Lluís Prieto Editor, 1988  
AGUILAR CIVERA, Inmaculada: *Valencia Tranvía 1874-2004*, Valencia, FGV, 2004  
CEREZO RABADÁN, Hermenegildo: *Tranvías, trolebuses y autobuses. La Empresa Municipal de Transportes de Valencia*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2006  
SIGNES MARTÍNEZ, Francisco y Manuel del Álamo Andrés: *Devis, Macosa, Alstom... Historia gráfica de una industria valenciana (1891-2001)*, Valencia, CCOO, 2002

#### Publicaciones periódicas

*Las Provincias*, (Valencia, 1957 a 1970 y 1992 a 2007)  
*Levante*, (Valencia, 1957 a 1970 y 1992 a 2007)  
*Boletín de Información Municipal*, (Valencia, 1957 a 1970)  
*Guías de Valencia Bayarri*, (Valencia, 1957 a 1970)  
*Vía Libre*, (Madrid, 1991 a 2007)



**VIAJES  
LEVANTE**  
**TOURS, S.A.**

CVMm-138-V

**Especialistas en viajes de empresa**

Albacete, 19  
46007 VALENCIA

Tel. 963 42 04 22  
levanteempresas@viajeslevante.com

# 50 años de la Asociación Valenciana de Amigos del Ferrocarril

## Medio siglo con los trenes

El mismo año de la riada se fundó la AVAF en medio de las penurias de aquellos tiempos; poco a poco fueron llegando las maquetas, la biblioteca, los objetos ferroviarios y el local propio. En estos años han pasado por la asociación casi cuatrocientos socios y decenas de viajes realizados con todas las tracciones posibles. Medio siglo da para mucho y vale la pena que lo recordemos.

La afición por los trenes en escala reducida de un grupo de amigos formado por Nicolás Ayza, Ignacio Díaz, Salvador Díez, Vicente Dolz, Vicente Domingo, José Ejarque, Miguel Fernández, Juan Giménez, Juan Hernando, Javier Maldonado, José Melo, Vicente Micó, Leopoldo Mompó, José Montesinos, Francisco Moreno, Jesús Pajares, Enrique Pertegás, Manuel Pertegás, Vicente Quiles, Francisco María Ricart, José Luis Rius, Federico Tamarit y Conesa Verdú, quedó plasmada en el acta de constitución de una asociación el 27 de mayo de 1957. De ellos siguen en la brecha Manuel Pertegás Orient y José Luis Rius Safont.

Una Asociación que promovió José Luis Rius mediante llamamientos en la sección «Cartas al Director» de los primeros números de la revista “Tren Miniatura”, una avanzada en la época, cuando los esfuerzos de la mayoría de la población eran para mejorar sus condiciones de vida y minoritarias las distracciones caras.

Fue inscrita como «Asociación Valenciana Amigos del Ferrocarril», denominación que en 1962 se sustituyó por imperativo legal por la de «Asociación Valenciana de Trenes Miniatura», para retornar definitivamente en 1980 a la de su creación, que es acorde con sus fines: agrupar a los aficionados al ferrocarril,

divulgar los conocimientos técnicos y documentales de los mismos, conocer y fomentar el modelismo ferroviario en sus múltiples facetas y cooperar en la conservación de elementos ferroviarios reales, reproducciones y modelos, pudiendo tomar parte en patronatos, museos, exposiciones o cualquier otra manifestación de carácter histórico o actual de tipo ferroviario.

Porello, en su larga historia AVAF ha promovido, siempre que las circunstancias lo han permitido, exposiciones, charlas escolares, conferencias y viajes conmemorativos para rememorar aniversarios de las inauguraciones de líneas



En un local de la plaza de la Reina se celebró la primera exposición de trenes miniatura de la recién constituida AVAF: modestas maquetas, objetos ferroviarios y fotografías fue la aportación. Mayo de 1957. Archivo AVAF.

férreas que en su día eliminaron del aislamiento a muchas comarcas valencianas o para apoyar reivindicaciones para la mejora de nuestros ferrocarriles, mientras que en otras ocasiones ha participado en actos promovidos por otras entidades.

Al primer grupo pertenecen los trenes especiales hasta 1987 y al segundo los siguientes viajes con tracción vapor, algunos con diesel o eléctrica y la participación en las ferias de Expojove de Valencia. Asimismo, la Asociación ha estado presente tanto en las inauguraciones como en las horas tristes de las despedidas de tramos o líneas y ha tenido en cuenta la importancia de los viajes familiares, en los que para estrechar vínculos se procura compaginar el placer de ir en tren con el disfrute paisajístico, cultural y gastronómico.

AVAF fue una de las asociaciones fundadoras de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril (FEAAF), organizó los congresos de la misma correspondientes a los años 1971, 1982, 1991 y 2003 y está integrada en la

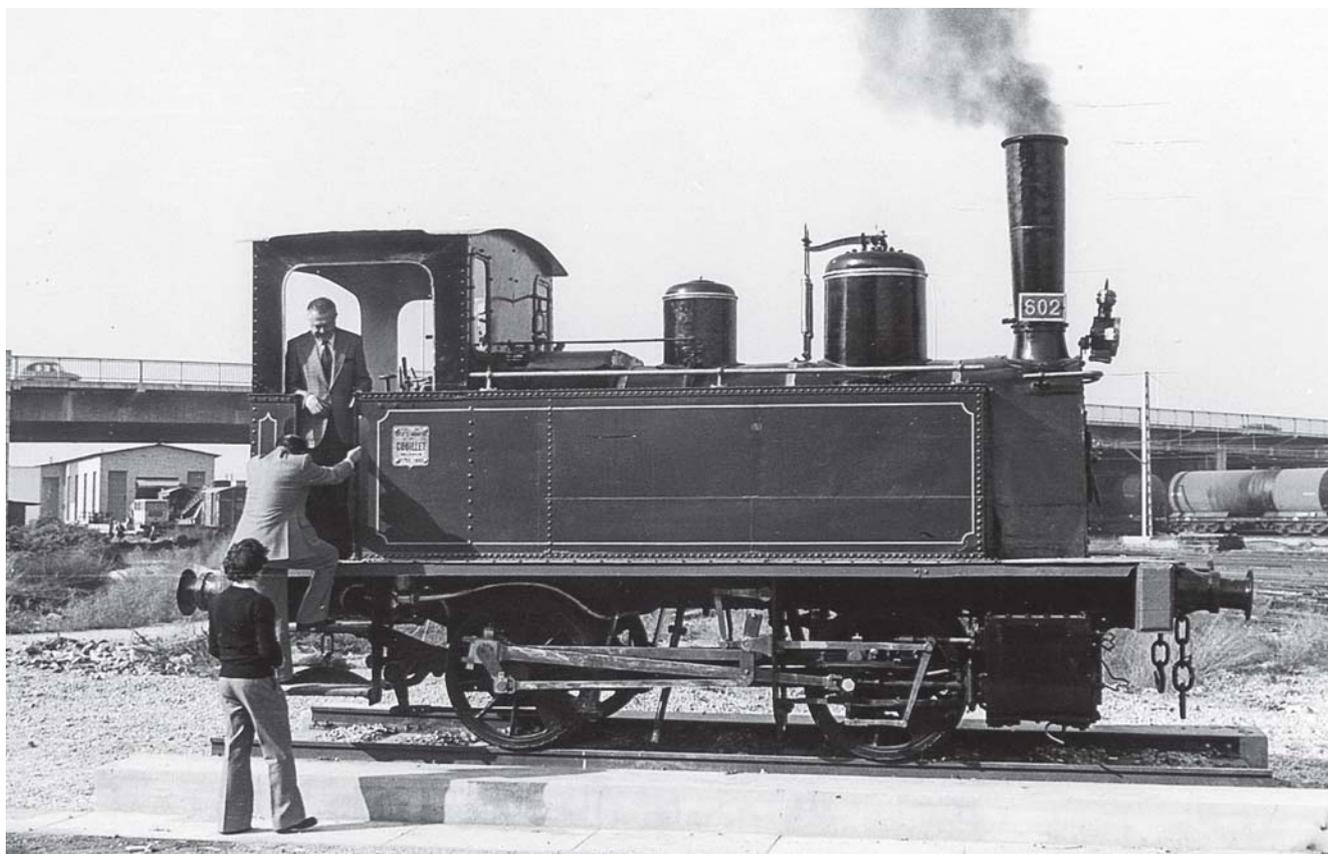
Federación de Amigos del Ferrocarril de la Comunidad Valenciana.

Quedaron en el recuerdo las primeras reuniones en la trastienda de la filatelia del secretario, Enrique Pertegás Senís, que ejerció el cargo treinta años, en la calle Juan de Austria número 6, a la que siguieron la calle Avellanas número 4 y, desde 1962, el segundo piso de la calle Conquista, los tres locales en el centro histórico de Valencia. Tercera sede que treinta y cinco años después, en 1997, fue sustituida por un bajo en la calle Manolo Taberner, que alberga numerosos recuerdos ferroviarios, nutrida biblioteca, hemeroteca con publicaciones españolas y extranjeras, videoteca con diversos soportes audiovisuales y una amplia colección de modelos en varias escalas. Un local abierto para los socios los martes, jueves y sábados de 18 a 21 horas, donde el placer de jugar con trenes eléctricos en miniatura está facilitado por una maqueta con dos circuitos en escala H0, uno de corriente alterna y otro de corriente continua, con la adición de ramales minero H0e, suburbano y tranvía además de otra

instalación en escala N que está en avanzado estado de construcción.

Sin embargo, pocos presidentes y de muy diferentes duraciones en el cargo en medio siglo: Federico Tamarit Carné hasta 1984, Miguel Fernández Romero los cuatro años siguientes y otros tantos José Joaquín Godoy Haro. Después Antonio Giménez Ayora presidió AVAF siete años, Antonio Palma González cuatro, y quien suscribe esta crónica, Esteban Gonzalo Rogel, ha llegado casi a los cinco años en una Junta Directiva responsable de realizar las actividades para conmemorar el quincuagésimo aniversario de la Asociación. Aunque para duración en un cargo, los casi cuarenta años ejerciendo de tesorero José Ejarque Figols, socio fundador recientemente fallecido.

La larga historia de actividades la comenzaron nuestros pioneros cuando montaron una gran exposición con maquetas cuyo éxito de asistentes motivó enaltecedores comentarios de los diarios valencianos y de la publicación Tren Miniatura, revista que por las dificultades económicas de la época tuvo poca



Inauguración de la restauración estética de la MZA 602 en los talleres de Fuente de San Luis. Noviembre de 1973. Foto Esteban Gonzalo.



En la estación de Gandía (Carcagente-Denia) se prepara el automotor Billard para la despedida y cierre de la línea Gandía-Denia. 10 de febrero de 1974. Foto Esteban Gonzalo.

vida. Éxito inicial que les motivó para continuar realizando exposiciones hasta que en 1971 fueron noticia importante con la celebración de la novena edición del Congreso de la FEAAF que reunió en Valencia a más de doscientos congresistas, ya que a los llegados de las asociaciones

de Barcelona, Madrid, Bilbao, Sevilla, Pamplona y San Sebastián se unieron noventa aficionados franceses que realizaron el viaje desde Port Bou en un TER especial acoplado al «Mare Nostrum».

En los años setenta la incorporación de numerosos socios, la

mayoría jóvenes, estuvo acompañada de nuevas inquietudes para participar más en la vida ciudadana, inicialmente promoviendo o ayudando a preparar viajes para conmemorar efemérides, modernizaciones de material o incorporación de nuevo y posteriormente participando en foros de debate, mesas redondas, colegios, seminarios y exposiciones en centros culturales y comerciales.

La AVAF publica periódicamente su boletín «El Ravachol» para informar a sus socios sobre actividades en preparación y realizadas y comentar la actualidad ferroviaria, principalmente de los trazados que afectan a la Comunidad Valenciana, continuando la labor iniciada con boletines y circulares informativos desde los años setenta del siglo XX, mientras que la revista «A Todo Vapor» incluye, como parte básica de su contenido, un monográfico sobre la historia y los materiales motor y remolcado de una compañía ferroviaria española.

Y como asignatura pendiente de la AVAF, conseguir que hayan en Valencia lo que han logrado otras asociaciones españolas: conservar material histórico en estado de marcha.

**Esteban Gonzalo**



En mayo de 1977 se celebró la cena del vigésimo aniversario de la AVAF. Foto Esteban Gonzalo.



El 23 de septiembre de 1978 se preparaba «La Colorines» para remolcar el tren de los 75 años del Játiva-Alcoy en la vía 1 de Valencia-Término. Foto Manuel Cuenca.

Momentos más tarde, en Onteniente con cruce de trenes y mucho ambiente festivo. 23 de septiembre de 1978. Foto Esteban Gonzalo Rogel.





Los 125 años del Valencia-Játiva fueron recordados con un viaje especial con la Mikado 2413. La parada en Carcagente es aprovechada para que centenares de personas contemplan la majestuosidad del tren. Eso ocurrió el 16 de diciembre de 1979. Foto Esteban Gonzalo.



Llegada a Buñol del tren especial del centenario del Valencia-Buñol el 29 de octubre de 1983. Foto Esteban Gonzalo.



Un ferrobús modernizado y engalanado realizó el 3 de junio de 1984 la despedida de la «vía churra» ante su inminente desmantelamiento. Massamagrell. Foto Esteban Gonzalo.



Otro cierre: Liria, 30 de diciembre de 1984. Foto Esteban Gonzalo.



Para la conmemoración de los 125 años del Valencia-Almansa no podía faltar el vapor: de nuevo, la locomotora 141F-2111 junto con seis coches de la serie 8000 protagonizaron dicho evento. En Almansa cargando agua y preparada para volver hacia Valencia. 16 de junio de 1985. Foto Esteban Gonzalo.



Eran otros tiempos: el 14 de septiembre de 1985 la Mikado 2111 con una generosa composición de ochomiles en la vía 1 de Utiel y sin complejos. Ciudadanos y representantes políticos celebran el centenario del tramo Venta Mina-Utiel. Foto Esteban Gonzalo.



El 4 de diciembre de 1985 se dedicó a la celebración de dos efemérides distantes en la historia; a primera hora de la mañana en los talleres de Valencia Fuente de San Luis se hizo un homenaje a la locomotora MZA 602 que cumplía cien años de su construcción. Desde allí en un tren especial con el automotor MAN nº 37 se hizo un viaje a Cullera con motivo del cincuentenario del ensanchamiento del ferrocarril de la Cía. del Norte Silla a Cullera. Fotos Xavier Jiménez.





Primera participación de AVAF en la feria «Expojove» en las navidades de 1986. En esta ocasión, el entonces alcalde de Valencia, Ricardo Pérez Casado se acercó a nuestro stand y saludó al entonces presidente de AVAF Miguel Fernández Romero. 26 de diciembre de 1986. Foto Xavier Jiménez.



Caras conocidas contemplan el funcionamiento de la maqueta de H0 que para la ocasión la AVAF dispuso en «Expojove» durante las Navidades de 1988. Foto Esteban Gonzalo.

La AVAF en colaboración con «Los 40 Principales» expuso en la clásica feria «Expojove» una maqueta que hizo las delicias de los más pequeños. Diciembre de 1990. Foto Esteban Gonzalo.





Por todo lo alto, así se celebraron los 125 años de la llegada del tren a Castellón. La 1701 fue la protagonista del acto social que supuso este tren especial. En Almenara, el 22 de octubre de 1987, el gentío restaba lucidez fotográfica a la composición. Foto Esteban Gonzalo.

Imponente imagen de la 1701 en Castellón. ¡Irrepetible!. Foto Esteban Gonzalo.





Las destartaladas instalaciones de El Grao de Feve fueron objeto de visita el 3 de mayo de 1987. Foto Esteban Gonzalo.



El 53 sirvió de tren para conmemorar los 100 años de la llegada del *trenet* a Paterna. En Marchalenes, el 24 de abril de 1988. Foto Esteban Gonzalo.



Tras arduas negociaciones con Renfe se consiguió que la 141F-2413 fuera la encargada de dar tracción al tren especial del centenario Valencia-Manises con continuidad hasta Ribarroja. En Manises, un cercanías da cruce al especial, el 26 de noviembre de 1989. Foto Esteban Gonzalo.



En Rafelbuñol, todavía con un «Bujías», se rindió viaje-homenaje al centenario de la estación de Pont de Fusta el 19 de diciembre de 1992. Foto Esteban Gonzalo.



En un viaje de la AVAF sin mayores pretensiones con material TER a Utiel para comer se podían contemplar vagones y máquinas en la misma estación de Utiel un sábado de mayo de 1992. Foto Esteban Gonzalo.



Con la 3606 en destino se conmemoraron los cien años de la llegada del ferrocarril a Alberique mediante esta circulación especial en la que también colaboró FGV. 26 de noviembre de 1995. Archivo AVAF.



El último tren de vapor que circuló por Valencia. Con motivo del centenario Sagunto-Anfiteatro a Segorbe, la «Garrafeta» realizó varios viajes a Caudiel y Teruel durante el fin de semana del 23 y 24 de mayo de 1998. La composición asciende a duras penas las prolongadas rampas del puerto de El Ragudo. Foto Carlos Royo.



Entrega del premio «Archival Comunidad Valenciana 2007» a la AVAF en reconocimiento de los 50 años de historia. El escritor José Soler hace entrega del galardón al socio fundador más antiguo, Manuel Pertegás Orient, junto a Esteban Gonzalo Rogel como presidente en funciones. Centro cultural La Beneficencia, 3 de abril de 2008. Foto Ana Gallart.



Con dos viajes especiales, uno en homenaje y otro como despedida, se celebró en 2007 el cese en el servicio de la serie 3600 de FGV. El primero de ellos fue el 26 de mayo a Villanueva de Castellón y el segundo el 23 de junio hasta Liria, momento en el que es fotografiada la 3604. Archivo AVAF.





El primer congreso de la FEAAF que organizó la AVAF fue en 1971, en concreto la novena edición. Una de las visitas fue a las nuevas instalaciones de Fuente de San Luis en donde una Garrat del Central de Aragón sirve como telón de fondo para la foto del grupo. 21 de mayo de 1971. Archivo AVAF.



El XX Congreso de la FEAAF se celebró en Valencia, tuvo como actos importantes un tren de vapor a Benicarló y un «Limón Expres» a Gata de Gorgos. En aquellos años había una buena disposición por parte de las empresas ferroviarias a colaborar en estos actos. El 14 de mayo de 1982 se viajó a Benicarló con la 2413. El tren de los congresistas efectuó parada en la vía general de Fuente de San Luis para visitar las instalaciones ferroviarias. Archivo AVAF.



Durante la segunda jornada del XX Congreso de la FEAF se viajó a Gandía con el nuevo material de cercanías. Una parada para cruce sirve como pretexto para la foto de una parte del grupo de asistentes. Se prosiguió viaje en tren desde Denia con el «Limón Exprés» hasta Gata de Gorgos. Algunos de los congresistas aprovechan la parada del tren en Calpe para retratar el tren. Archivo AVAF.





Dos meses después de la inauguración del soterramiento de El Cabañal, los congresistas de la XXXIX edición realizaron una visita a esta nueva instalación. Archivo AVAF.



En el XLI Congreso una de las visitas más esperadas fue a la factoría de Alstom en Albuixech donde los asistentes quedaron muy satisfechos por el trato recibido por parte de la empresa. Archivo AVAF.

## 50 años y 50 eventos para el recuerdo

Fecha	Acto
Mayo 1957	Constitución de la AVAF y I Exposición de Trenes Miniatura
Marzo 1958	II Exposición de Trenes Miniatura
Marzo 1958	III Exposición de Trenes Miniatura
Abril 1959	Nuevo domicilio social en la calle Avellanas nº 4
Agosto 1962	Cambio de denominación por AVTM
Octubre 1966	Ingreso en la FEAAF. Nuevo domicilio social en la calle Conquista nº 4
Mayo 1971	IX Congreso de la FEAAF
Noviembre 1973	Inauguración como monumento de la máquina de MZA 602 0-2-0T en FSL
Febrero de 1974	Viaje a Gandía y a Denia como despedida de la vía estrecha
Mayo de 1977	XX Aniversario de la AVAF
Septiembre 1978	Tren especial 75º Aniversario Játiva-Alcoy
Diciembre 1979	Tren especial de vapor 125º Aniversario Valencia-Játiva
Enero 1980	Recuperación de la denominación AVAF
Mayo 1982	XX Congreso FEAAF
Octubre 1983	Tren especial para el centenario Valencia-Buñol
Marzo 1984	Viaje con el "Limón Exprés" entre Denia y Benidorm
Junio 1984	Viaje especial con ferrobús a Alboraya (Central de Aragón)
Diciembre 1984	Viaje a Liria por cierre de Ribarroja-Liria
Junio 1985	Tren especial de vapor 125º Aniversario Játiva-Almansa
Septiembre 1985	Centenario Valencia-Utiel. Tren de vapor Venta Mina-Utiel
Diciembre 1985	Cincuentenario vía ancha Silla-Cullera
Diciembre 1986	Participación en la feria "Expojove"
Mayo 1987	XXX Aniversario AVAF. Viaje a El Grao-FGV
Octubre 1987	125 Años Valencia-Castellón. Tren de vapor
Diciembre 1987	Participación en la feria "Expojove"
Abril 1988	100 Años Valencia-Partena con tren especial
Septiembre 1988	Viaje a Liria con la 1001 antes del cambio de tensión
Octubre 1988	Viaje a Paterna y Bétera con el 51 antes del cambio de tensión
Diciembre 1988	Participación en la feria "Expojove"
Noviembre 1989	Centenario Valencia-Manises. Tren de vapor a Ribarroja
Marzo 1990	Viaje a Villanueva de Castellón. Apertura del nuevo puente del Júcar
Diciembre 1990	Participación en la feria "Expojove"
Junio 1991	XXIX Congreso FEAAF
Diciembre 1991	Viaje a Rafelbuñol y despedida de los "Miles"
Diciembre 1992	Centenario Estación de Puente de Madera. Viaje a Rafelbuñol con "Bujías"
Noviembre 1993	Visita a Meinfesa (ex Macosa)
Enero 1994	100 Años Játiva-Albaida. Viaje conmemorativo
Noviembre 1995	Centenario Picasent-Alberique. Viaje especial con 3600
Octubre 1996	Viaje y comida típica en Cuenca
Noviembre 1996	Visita a los talleres de Fuente de San Luis
Mayo 1998	Centenario Sagunto-Segorbe Central de Aragón. Tren especial de vapor hasta Teruel
Octubre 1998	Viaje a Barcelona. Sesquicentenario Barcelona-Mataró
Marzo 2002	Automotor especial Valencia-Puerto de Valencia. 150 Años Valencia-Grao
Abril 2003	XLI Congreso FEAAF
Septiembre 2003	Tren especial 125 aniversario Silla-Cullera (vía métrica)
Mayo 2004	Centenario Játiva-Alcoy. Tren especial conmemorativo
Abril 2005	Acta fundacional de la Federación de Amigos del Fc. de la C. V.
Mayo 2005	Celebración 150 años Valencia-Játiva. Unidad especial y exposición fotográfica
Diciembre 2006	Visitas a los puestos de mando de FSL (Adif) y València-Sud (FGV)
Mayo 2007	Viajes especiales con la 3604 a Vva. Castellón y Liria. Homenaje a la S. 3600
Noviembre 2007	Ciclo "Cine Ferroviario" Filmoteca Valenciana

# Vía ancha en Valencia (1957-2007)

En la historia de la ciudad de Valencia hay un antes y después del 14 de octubre de 1957. El desbordamiento del Turia, el centenar de muertos, los miles de millones de pesetas en pérdidas y el «plan Sur» cambiaron por completo la fisonomía de esta ciudad rodeada de vías y jalonada por incontables pasos a nivel. No cabe entender la evolución de Valencia en los últimos cincuenta años si no tenemos siempre en perspectiva aquella fecha.

## 1957: La riada

La ciudad de Valencia contaba en 1957 con unos 542.666 habitantes que se ampliaban hasta los 732.000 si se consideraba su área metropolitana de influencia. El sistema de transporte ferroviario se articulaba mediante una red de tranvías, tanto urbana como extraurbana, a lo que se añade los servicios de Renfe y de CTFV. A pesar de que la vía ancha ha tenido

doce millones de personas transportadas. Cifras muy altas para aquella época y hoy en día son similares a cualquier ferrocarril metropolitano de parecidas características. Sin embargo, Renfe no era capaz de mover más de 600.000 viajeros anuales en sus servicios de omnibuses y no es de extrañar pues en el mejor de los casos no había más de ocho relaciones

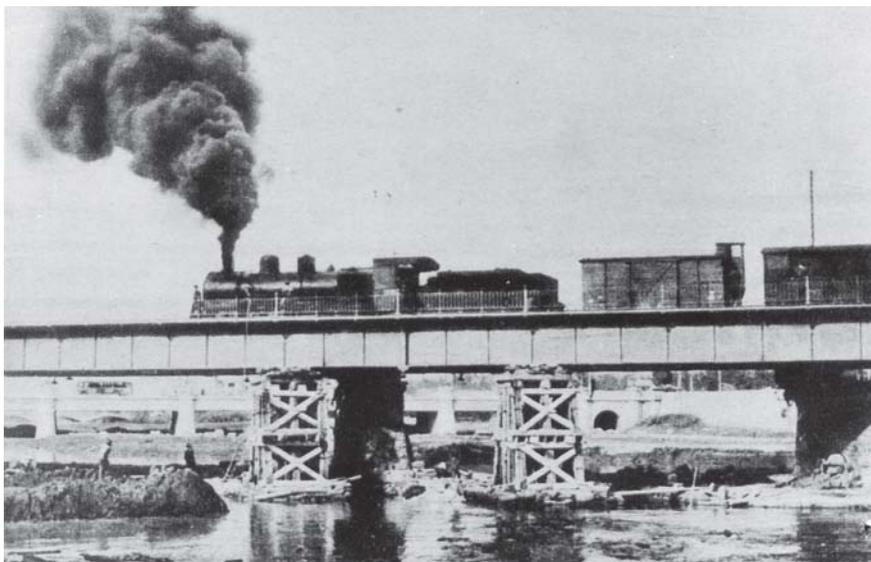
empleaba todo el día y un rápido prestado con material autopropulsado que circulaba por las tardes; también había dos servicios omnibuses a Buñol y Utiel.

Hacia Barcelona los valencianos contaban con un rápido, un TAF, el correo y dos expresos, uno nocturno y otro diurno procedente de Sevilla. Mención importante merece el servicio ferrobús que se realizaba entre Castellón y Valencia con el prototipo FER/FRI/FRC 301, con el paso de los años este peculiar ferrobús recibió el apodo de «El Abuelo» al permanecer hasta 1978 en activo y ser el precursor de las diferentes series de ferrobuses posteriores.

Con destino Zaragoza había un tren correo por la mañana, un paquetero con tercera clase y los omnibuses de Caudiel y Teruel; todos estos trenes tenían su salida de Alameda mientras que el TAF de la mañana partía desde Término y prolongaba su recorrido hasta Irún y Bilbao.

Los horarios hacia Alicante consistían en automotores, el de la mañana llegaba hasta Granada y el de la tarde hasta Cartagena.

Las cercanías estaban cubiertas por omnibuses, paqueterías (mensajerías) con tercera clase y algún servicio como correo. La línea que más servicios de cercanías era Játiva con ocho trenes por sentido; Cullera y Liria tenían seis trenes diarios. En la mayoría de los casos eran servicios efectuados con material convencional y locomotoras de vapor hasta la llegada de los ferrobuses a partir de 1962.



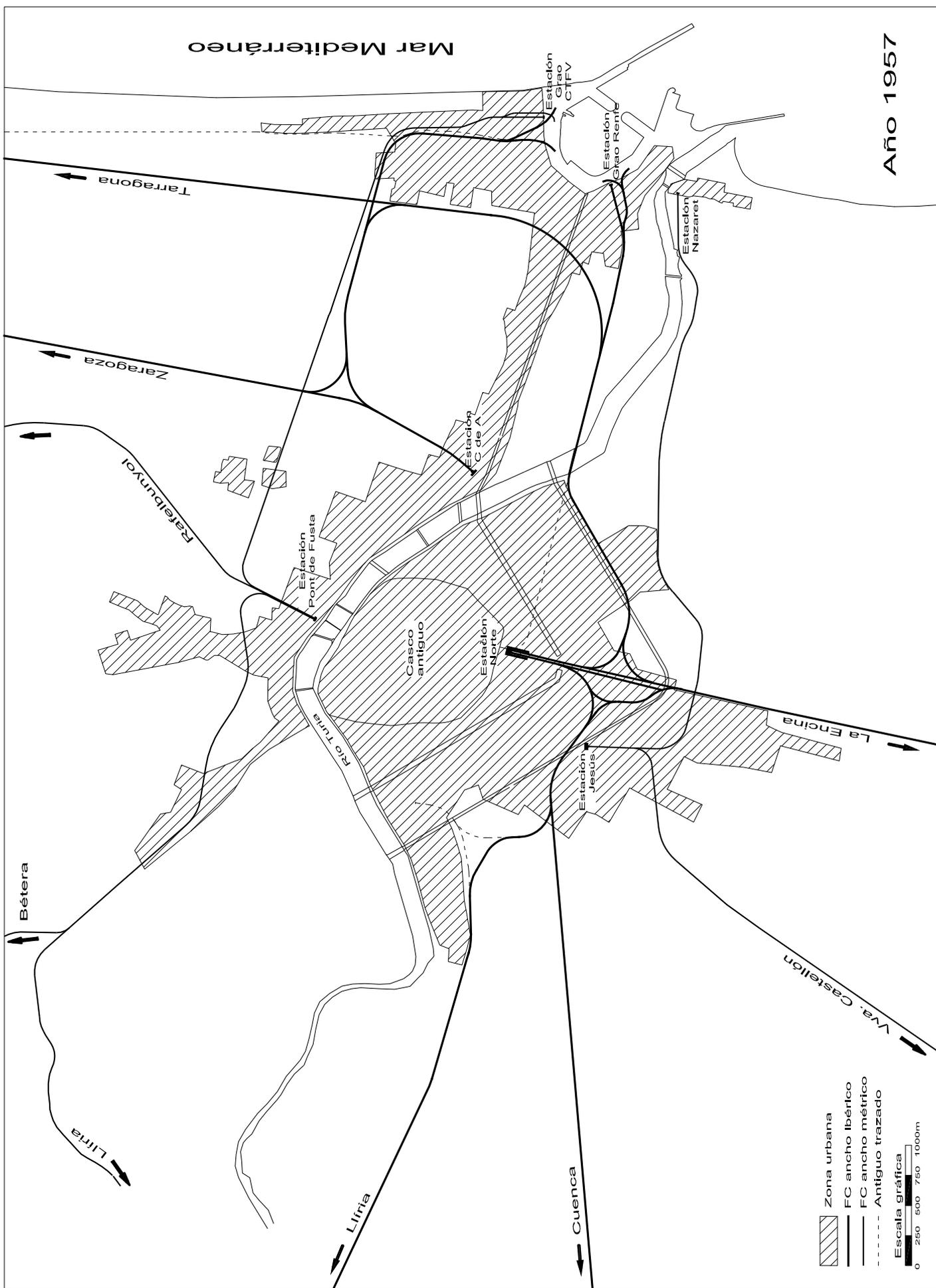
En la línea de Tarragona se tuvo que apuntalar el puente metálico de Monteolivete con unos castilletes de madera para lograr el urgente restablecimiento del tráfico ferroviario tras la riada del 14 de octubre de 1957. Archivo Esteban Gonzalo.

más recursos que la vía estrecha, lo cierto es que el protagonismo en el movimiento de viajeros de aquellos tiempos lo acaparaba CTFV con más de nueve millones de viajeros transportados en 1957 en sus líneas con origen en la estación del Puente de Madera y más de dos millones de viajeros desplazados a lo largo de la línea Valencia-Villanueva de Castellón y Nazaret. En total, casi

diarias como por ejemplo en la línea de Játiva.

Haciendo un breve repaso a los servicios ferroviarios de aquel año, Valencia estaba comunicada con Madrid por Albacete con un rápido matutino, el TAF de la tarde y un expreso nocturno además de algún ómnibus a Alcázar.

La relación vía Cuenca se basaba en un correo de mañanas que



Año 1957

**VALENCIA A LIRIA  
(RENFE)**

Km.	ESTACIONES	1637		1639		5641		693		1677	
		Omn. 2-3	Aut. 2.º	Omn. 2-3	Omn. 2-3	Cor. 2-3	Aut. 2.º	Omn. 2-3	Cor. 2-3	Omn. 2-3	Aut. 2.º
	*VALENCIA-T.º X ..... S...	7 30	10 15	13 25	17 —	19 40	21 —				
3	Mislata.....	7 40	10 23	13 35	17 10	19 51	21 08				
5	Cuart.....	7 47	10 28	13 43	17 17	19 59	21 13				
7	Manises.....	7 54	10 32	13 50	17 24	20 07	21 17				
8	Aeródromo de Manises (apd.)..	7 59	10 35	13 56	17 29	20 12	21 20				
9	La Cova (apd.).....	8 04	10 38	14 02	17 34	20 17	21 23				
13	La Presa (apd.).....	8 12	10 43	14 11	17 42	20 25	21 28				
18	Ribarroja del Turia.....	8 25	10 53	14 24	17 55	20 38	21 38				
23	Villamarchante V.....	8 34	11 01	14 35	18 05	20 49	21 46				
24	El Molino (apd.).....	8 40	11 04	14 41	18 11	21 55	21 49				
26	Benaguacil.....	8 47	11 09	14 47	18 17	21 02	21 54				
30	*Liria..... Li..	8 55	11 15	14 55	18 25	21 10	22 —				

Km.	ESTACIONES	694		1672		1674		1638		5640	
		Cor. 2-3	Aut. 2.º	Aut. 2.º	Omn. 2-3						
	*Liria..... S..	6 50	8 40	12 55	14 15	17 20	19 05				
4	Benaguacil.....	7 —	8 48	13 02	14 24	17 30	19 14				
6	El Molino (apd.).....	7 06	8 52	13 06	14 30	17 36	19 20				
8	Villamarchante V.....	7 13	8 56	13 10	14 36	17 43	19 26				
12	Ribarroja del Turia.....	7 23	9 03	13 17	14 46	17 54	19 35				
18	La Presa (apd.).....	7 35	9 11	13 25	14 58	18 06	19 47				
21	La Cova (apd.).....	7 43	9 16	13 30	15 06	18 14	19 55				
22	Aeródromo de Manises (apd.)..	7 49	9 19	13 33	15 12	18 20	20 01				
23	Manises.....	7 55	9 23	13 37	15 17	18 26	20 06				
25	Cuart.....	8 02	9 27	13 42	15 23	18 32	20 12				
27	Mislata.....	8 09	9 32	13 47	15 30	18 39	20 19				
30	*VALENCIA-T.º X ..... Li..	8 20	9 40	13 55	15 40	18 50	20 30				

Mientras persista la interrupción de la línea, los trenes circulan hasta y desde Villamarchante

Horario de trenes entre Valencia y Liria donde se hace constar la interrupción de la línea en Villamarchante. Enero 1958.

Pero la vida en la ciudad cambiaría súbitamente cuando una borrasca aislada en niveles altos de la troposfera, coloquialmente conocida como «gota fría», se instaló durante los días 12, 13 y 14 de octubre de 1957 sobre la Comunidad Valenciana aportando lluvias torrenciales a los barrancos y las cabeceras de los ríos Turia, Palancia, Magro y Mijares principalmente. Dos crecidas del Turia como dos grandes olas durante el lunes 14 de octubre dejaron su impronta de barro y destrucción en Valencia y alrededores: 102 muertos, 4.426 millones de pesetas en daños directos e indirectos y el Plan Sur como herencia urbanística con importantísimas secuelas en el ferrocarril.

La catástrofe vivida en Valencia el 14 de octubre de 1957 (y posteriores días) fue de tal magnitud en lo humano que dejó en un segundo plano los daños producidos por las inundaciones en el ferrocarril pero no por ello fueron desdeñables. Así, ya el 13 de octubre se registran las primeras interrupciones del servicio en la línea de Utiel. A media tarde en las proximidades de Venta Mina el agua arrastró parte del balasto y del terraplén, el Correo de Madrid quedó

interceptado en la misma estación donde ya se alcanzaban los 60 centímetros de anegación en al menos un kilómetro fue extendiéndose hasta más de tres kilómetros. Entre Aldaya y Llano se desbordó el barranco llegando a cubrir la vía dos metros y medio de altura. Con este panorama era imposible realizar transbordos ni tan siquiera alternativas.

La línea de Liria en pleno cauce del Turia sufre de lleno las con-

secuencias de la crecida por el puente del río en Villamarchante (km 22) donde uno de los estribos desaparece y la vía general y la aguja del lado Liria quedan totalmente en el aire en 30 metros de longitud.

En la ciudad se inundan las estaciones del Puente de Madera, El Cabañal, Alameda, El Grao y Nazaret con alturas considerables y posteriormente cubiertas por un metro de fango.

Entre Valencia y El Cabañal la vía queda tres metros desplazada y en algunos puntos cubierta por escombros de los derrumbes de edificaciones colindantes. El puente sobre el Turia pierde uno de sus pilares y otro queda gravemente dañado.

La línea de Zaragoza sufre los efectos del río Palancia y los barrancos subsidiarios. Entre Jérica y Navajas se pierden 30 metros de plataforma y entre Segorbe y Soneja el agua salta por encima de la vía y la arrastra.

La vía de Albacete sufre diferentes puntos de interceptación en Catarroja, Silla, y Algemés, en algunos lugares hay hasta un kilómetro y medio de arrastre de una de las vías y la otra presenta múltiples descarnados.

El 15 de octubre Renfe pone en marcha autobuses para facilitar la movilidad a pesar del mal estado de las carreteras, así dos de estos autobuses sufren accidentes como



El ferrobús 301 «El Abuelo» realizando las maniobras para colocar en cabeza el coche motor. Este prototipo de tres unidades solamente tenía un coche motor siendo necesaria la maniobra para colocarlo en cabeza del tren. Valencia-Término 1 de noviembre de 1975. Foto Jaime Roca.



Un ómnibus con destino Játiva permanece apartado en Catarroja esperando el rebase de otro tren más rápido. La locomotora 230-023 y una heterogénea composición de *Imperiales*, coche de primera clase y furgón. Este tipo de composiciones serían relevadas por los ferrobuses. 13 de marzo de 1959. Foto Jeremy Wiseman.

consecuencia de los daños del agua en el asfalto. Desde Albacete se puede acceder hasta la estación de Algemésí donde se realiza el transbordo por carretera hasta Valencia.

La primera estación en expedir trenes fue la de Alameda la cual se constituyó en el centro neurálgico de operaciones del 10º Batallón de Ferrocarriles donde se asistía a unos 300 refugiados. El acceso a los trenes se efectuaba a través de una trinchera de barro abierta para poder llegar a los andenes. Los trenes hacia Tarragona utilizaron esta estación hasta que fue reparado el puente de la línea de El Cabañal. Posteriormente, el 17 de octubre a mediodía se reestablece el servicio por la línea de Cuenca y ya por la tarde queda expedita la línea de Teruel y Cullera.

El 18 de octubre a las 13 horas se abre a la circulación el enlace entre Valencia-Alameda con El Cabañal y El Grao. Ese mismo día por la noche se consigue dar de alta la reparación de urgencia efectuada en el puente metálico de Monteolivete de la línea Valencia-Tarragona, para ello se colocaron unos castilletes de madera para suplir y reforzar los estribos como media provisional para el restablecimiento del servicio. El día 19 a las siete de la mañana queda reanudada completamente la circulación en la línea de La Encina. Días

después se abrió el ramal de El Grao el cual contaba con dos metros de barro en muchos puntos.

### El Plan Sur

Tras la catástrofe la vida en la capital quedó completamente trastornada; todos los proyectos municipales planeados para tiempos normales se vieron aplazados para atender la recuperación de la ciudad mediante la elaboración de proyectos de reposición de daños y para evitar la repetición de los efectos de las inundaciones. Para ello, el gobierno de la dictadura creó el 24 de enero de

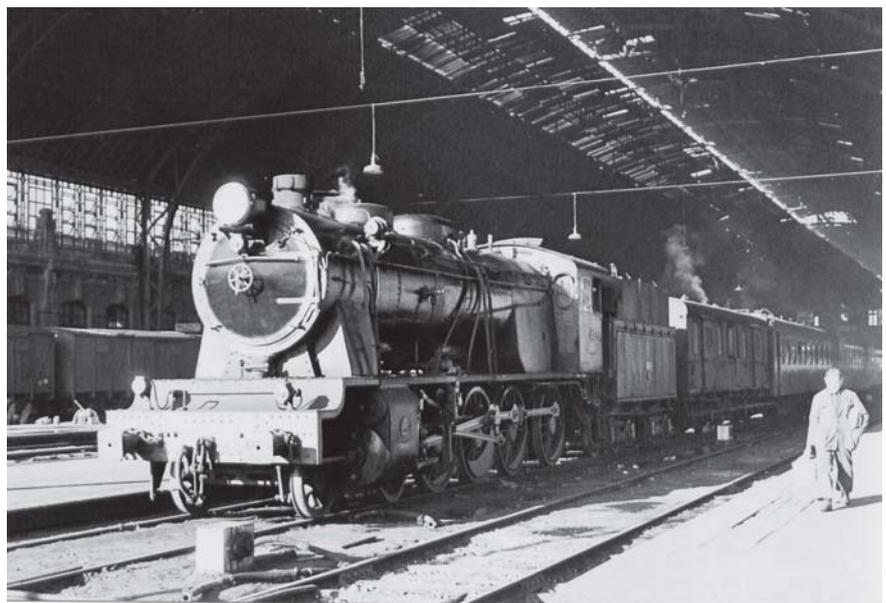
1958 la Comisión Técnica Especial, dirigida por la figura del ministro delegado permanente Pedro Gual Villalbí, cuya finalidad era, por un lado, aplicación del decreto de adopción de medidas especiales para la reparación de los daños y por otra parte la elaboración de anteproyectos (soluciones) que eviten los futuros desbordamiento del río Turia.

Como resultado de la Oficina Técnica de la Comisión y en tan solo cuatro meses de trabajo se publicaron las distintas soluciones preventivas a las riadas. En cualquiera de sus alternativas el nudo de la cuestión estriba en las obras hidráulicas y de ahí se derivarían las obras complementarias en las infraestructuras de transportes:

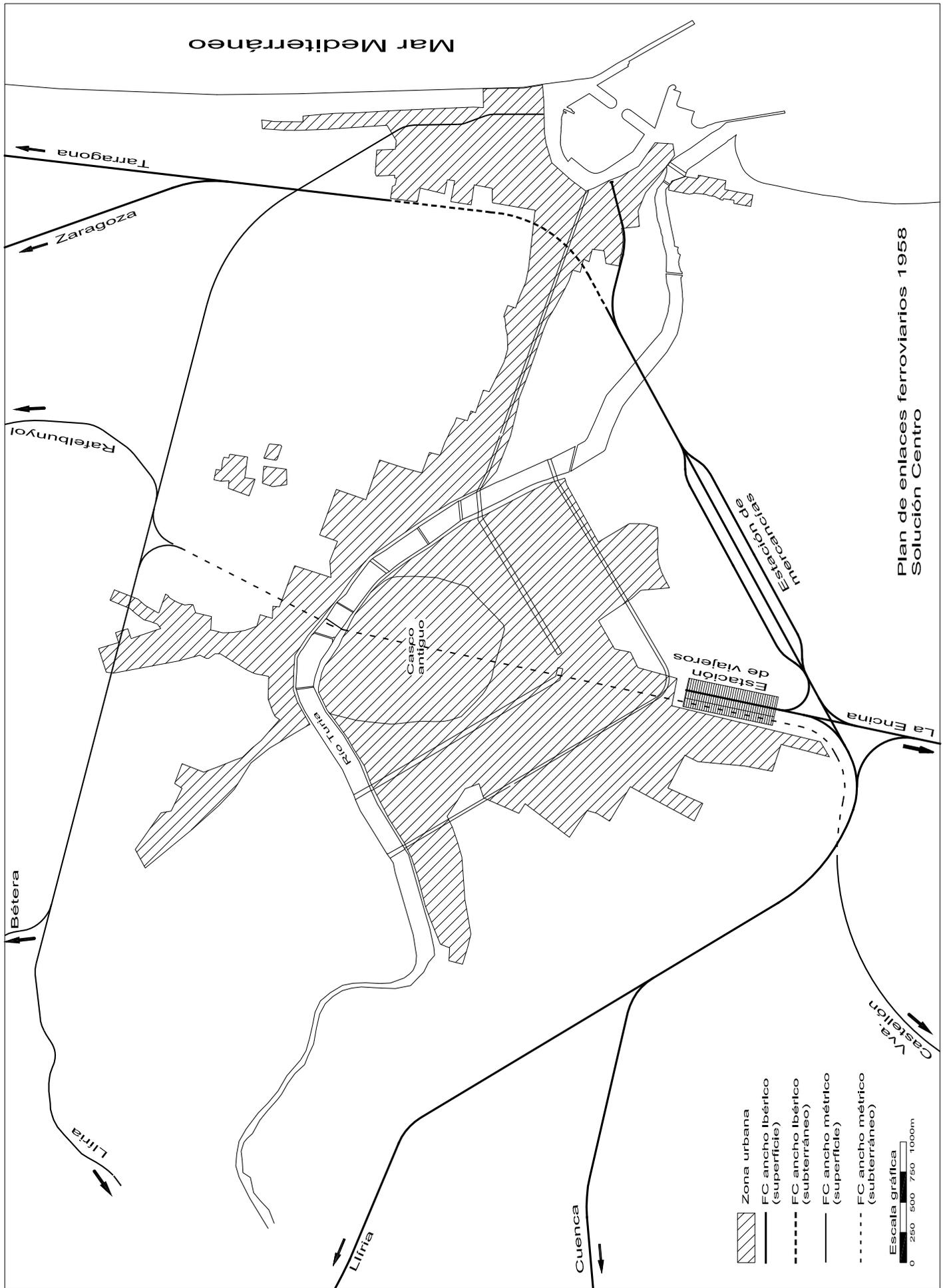
a) Solución Norte: desviación del río por el norte de la ciudad abriendo un nuevo cauce a la altura de Quart de Poblet y desembocando en el mar por Alboraya.

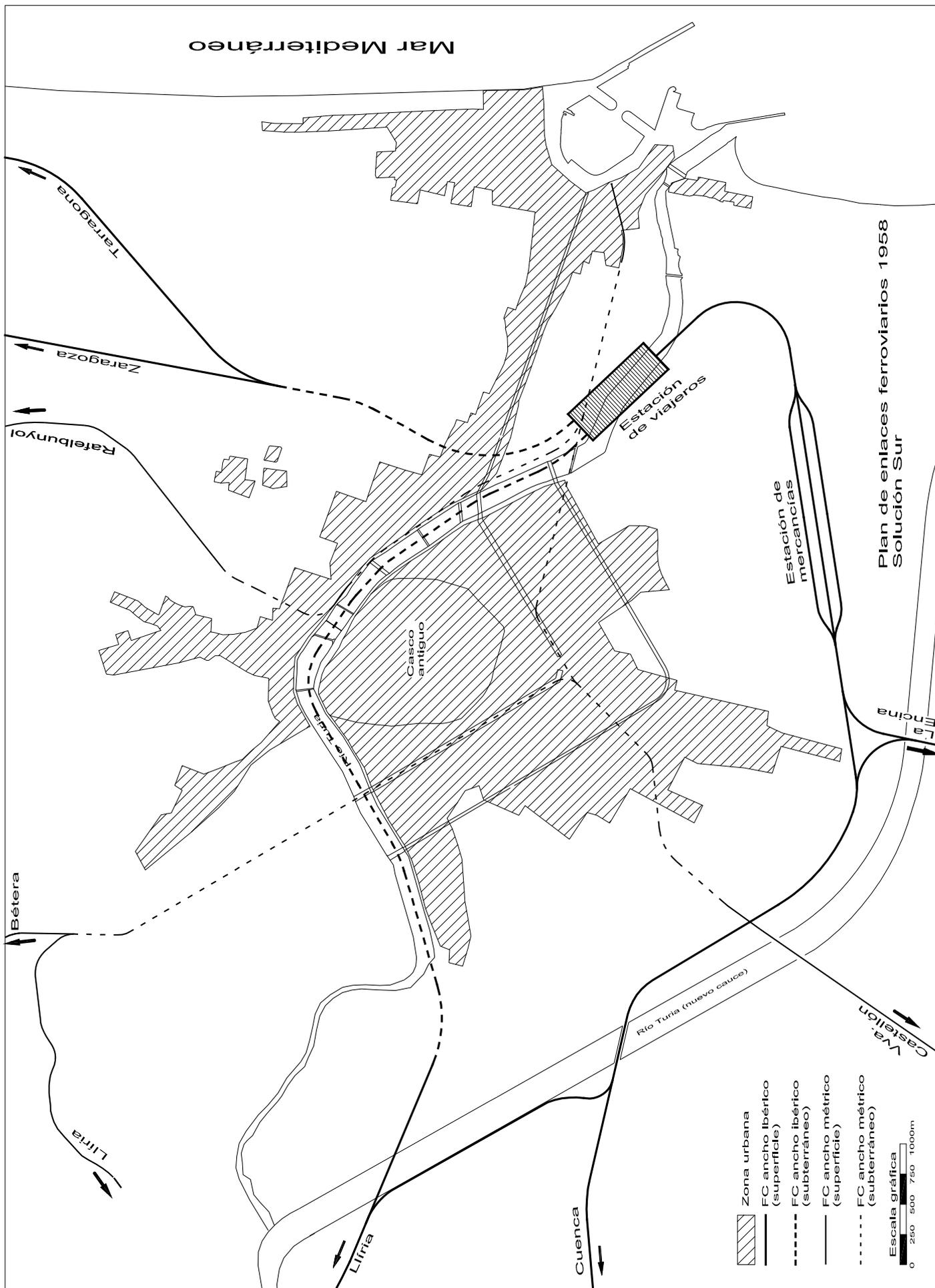
b) Solución Centro: conservación del actual trazado urbano del río, mejorando su capacidad con un pantano de laminación en Villamar-chante y modificando el desagüe con la apertura de un nuevo cauce hacia el mar a partir de Monteolivete, en concreto desde el puente metálico de la línea Valencia-Tarragona hasta la desembocadura

c) Solución Sur: desviación del río por el sur, igualmente a partir de Quart de Poblet mediante un nuevo



A principios de enero de 1960, una 240 «Renfe» encabeza una composición de coches metálicos de la serie 5000 y algún «Verderón» con destino Barcelona. Archivo Javier Aranguren.





Valencia-Cuenca-Madrid

Km.	ESTACIONES		6625		691	671	7633	1643	1647
			Men.	3	Cor.	Ráp. Aut.	Mer.	Omn.	Omn.
0	Valencia-Término X	S.			9.-	15.-		18.25	19.45
8	Aldaya				9.15			18.39	19.59
16	Hermanas Chavás (apd.)				9.27			18.52	20.12
18	Llano				9.33			19.-	20.19
29	Cheste				9.53			19.19	20.38
35	Chiva				10.14			19.31	20.51
42	Buñol				10.33			19.55	21.05
53	Venta Mina-Siete Aguas				10.57			20.19	
55	Siete Aguas (apd.)				11.06			20.28	
66	Rebollar				11.26			20.54	
76	Requena				11.47	16.32	14.59	21.17	
81	San Antonio de Requena				11.58		15.27	21.28	
88	Utiel ♀	LL. S.			12.10	16.48	15.45	21.40	
96	Cuevas de Utiel				6.30	12.35			
109	Camporrobles				6.46	12.48			
117	Mira				7.14	13.09			
125	Enguadanos				7.27	13.19			
133	Villora				7.45	13.33			
139	Yémeda-Cardenete				8.06	13.49			
149	La Gramedosa				8.24	14.-	(1)17.38		
156	Arguisuelas		1641	6621	8.43	14.17			
163	Carboneras de Guadasoán		Semi-Dir.	Men	8.58	14.28	6623		
173	Cañada del Hoyo		2-3	2503	9.22	14.43	Men.		
182	Los Palancares			Omn.	9.40	14.57	3		
195	La Melgosa			3	10.01	15.16			
201	Cuenca ♀	LL. S.		A	10.21	15.32			
211	Chillarón				10.30	15.40	18.37	19.30	
226	Villar del Sax de Navalón					15.50	18.39	19.49	
231	Cuevas de Velasco					16.03		20.16	
239	Castillejo del Romeral					16.27		20.28	
246	Caracocilla					16.34		20.43	
267	Huete					16.45		20.55	
269	Vellisca					16.54		21.32	
277	Paredes de Melo					17.13	19.28	21.57	
282	Huelves					17.36		22.15	
284	Tarancoñ ♀	LL. S.				17.47		22.28	
309	Santa Cruz de la Zarza					17.55		22.45	
326	Villarrubia de Santiago					18.11	20.01		
333	Noblejas					18.21	20.02		
337	Ocaña					18.41			
346	Ontigola					18.41			
353	Aranjuez	LL. S.				18.43	20.53		
388	Getafe-A.					18.48	20.54		
402	Madrid-Atocha X	LL.				19.28			
						20.28			
						20.45			

A Los viajeros procedentes de la línea de Cuenca en tren 662r, destino Seseña y más allá, efectuarán transbordo en Aranjuez al tren 2503.  
 B Suplemento de velocidad.  
 (1) Parada del I-VII al 30-IX.

Servicio de trenes de viajeros entre Madrid y Valencia por Cuenca en enero de 1958.

cauce de 200 metros de anchura y 12692 metros de longitud con desembocadura en Pinedo. La capacidad prevista del mismo sería de 5000 m<sup>3</sup>/s.

La Comisión Técnica Especial evaluó las tres soluciones y en su sesión del 6 de marzo de 1958 resolvió rechazar definitivamente la «Solución Norte» a la vista de los graves inconvenientes que entraña su ejecución. El más grave sería la confluencia del barranco de Carraixet junto con el nuevo cauce lo que podría originar inundaciones en las poblaciones de Alboraya y Tabernes Blanques pero por otro lado se crearía un efecto barrera entre Valencia y su zona residencial de alto valor de Godella y Rocafort.

Así pues, quedaron para su estudio detallado y definitivo las soluciones

centro y sur. La primera quedó establecida en un plan de 10 años y la segunda al ser mucho más costosa se fijó un plazo de 12 años ajustados a los presupuestos del Estado. Durante el mes de junio de 1958 se presentaron en Madrid los informes completos de ambas soluciones que incluían el estudio sobre los lucros cesantes de la riada junto con el impacto de riqueza que cada solución rendirá en los sectores sociales de la ciudad y la financiación de cada proyecto.

El 22 de julio de 1958 se aprueba en consejo de ministros la «Solución Sur» con diversas modificaciones sobre su proyecto original: es de aplicación todo el estudio de la «Solución Sur» tal y como quedó cerrado pero se toma de la «Solución Centro» la construcción del pantano de laminación en Villamarchante y el dragado del cauce natural. La necesidad de abrir un nuevo cauce es la  *piedra angular*  para el planteamiento de las restantes infraestructuras terrestres. Se puede decir que la riada de 1957 y su posterior «Solución Sur» han condicionado el futuro ferroviario de la ciudad. Analizando el apartado de obras y enlaces ferroviarios propuestos para cada solución ambas coincidían en que el sistema ferroviario de la ciudad desarticulaba una correcta planificación urbanística y



La locomotora Sharp & Stewart número 78 de la antigua compañía AVT (Renfe 030-2223) maniobra en una de las vías de enlace entre el depósito y la línea general de La Encina. Valencia-Término, 1959. Archivo Javier Aranguren.

**Resumen Económico Soluciones Centro y Sur (millones de pesetas)**

<b>Partida económica</b>	<b>Solución Sur</b>	<b>Solución Centro</b>
<b>Obra hidráulica</b>	<b>1345</b>	<b>870</b>
<b>Ferrocarriles</b>	<b>1139</b>	<b>1069</b>
Desvío líneas Liria, Utiel, Tarragona, Calatayud y puerto	406	273
Estaciones viajeros y clasificación	313	353
Estación mercancías PV	60	64
Vía estrecha	255	255
Expropiaciones	105	125
<b>Carreteras</b>	<b>846</b>	<b>1109</b>
<b>Alcantarillado y urbanización</b>	<b>434</b>	<b>224</b>
<b>Total</b>	<b>3767</b>	<b>3279</b>

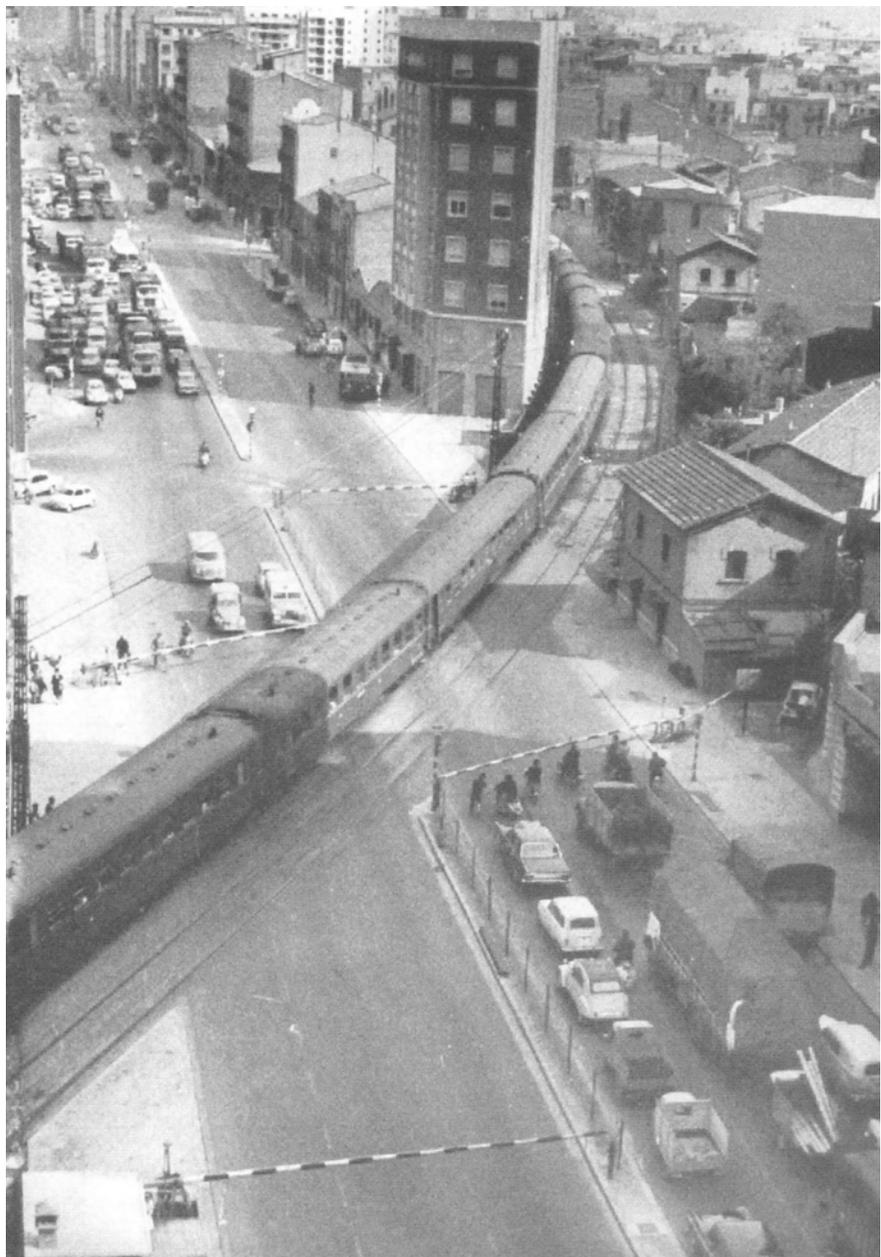
que era necesario cambiar radicalmente la configuración norte-sur del eje ferroviario principal hacia una nueva configuración este-oeste.

La «Solución Centro» contemplaba el desplazamiento más hacia el sur de la estación del Norte, totalmente periférica y la creación de una gran zona verde en las instalaciones ferroviarias liberadas. También propugnaba el cierre de la estación de Valencia-Alameda para crear una zona de continuidad de carretera por la margen izquierda del río desde Mislata hasta el puerto y que funcionaría como autovía urbana de distribución de tránsitos. Para los tráficó de mercancías se proyectaba una doble estación de clasificación y de carga en el barrio de Monteolivete cuya continuación era la línea de Tarragona en túnel urbano. Respecto a las líneas de vía métrica la solución planteada consistía en la unión de la línea de Villanueva de Castellón y las líneas del norte mediante un túnel urbano (eje norte-sur) con una estación intermodal junto a la estación principal de vía ancha. Las líneas del norte estarían todas desplazadas periféricamente para aliviar el entramado urbano de pasos a nivel. Cabe recordar que en aquellos años, la ciudad de Valencia y su entorno tenía 273 pasos a nivel.

La «Solución Sur» en lo referente a ferrocarril sigue la misma filosofía de alejar de la ciudad el ferrocarril de vía ancha y concentrar las actividades en dos estaciones, una de viajeros y otra de mercancías y para la vía estrecha la propuesta era la unión subterránea de la línea del sur con las líneas del norte, sin embargo contiene modificaciones sustanciales en cuanto a ubicación de las estaciones. La estación principal de viajeros para las líneas de Renfe la ubicaba entre

el puente del Ángel Custodio y el azud del Oro; desde ahí salen en superficie un haz de vías con destino La Encina, Cuenca y Liria mientras que las vías de Tarragona y Zaragoza

salen en túnel por la margen izquierda hasta buscar la vertical de los terrenos de la estación de Alameda desde donde seguirá su curso hasta salir a la superpie en Alboraya y separe la línea de Tarragona para ir al encuentro de su actual trazado por El Machistre. Las instalaciones para mercancías se ubicarían en Fuente de San Luis con un acceso directo a la estación de El Grao. Por lo que respecta a la vía estrecha, el plan Sur era muy ambicioso al plantear las líneas de CTFV como un metropolitano mediante un túnel de conexión entre la línea de Villanueva de Castellón y las líneas de Bétera y Liria a través



A las 12 del mediodía tenía prevista la salida de Valencia el expreso 720 Sevilla-Plaza de Armas a Barcelona-Término. El paso a nivel de Peris y Valero perduró hasta la entrada en servicio de la variante de Fuente de San Luis el 27 de noviembre de 1967. Año 1966. Foto Boletín de Información Municipal.



El ómnibus 1011 Caudiel-Valencia con coches de tercera clase hace su entrada en Valencia-Alameda remolcado por una 242 (ex MZA 1600). 26 de marzo de 1965. Archivo Manuel Cuenca.

de la Gran Vía Fernando el Católico para salir a superficie en El Empalme. Entre la Gran Vía Ramón y Cajal y la plaza de España se construiría una gran estación subterránea de enlaces metropolitanos desde donde saldría un ramal hacia el puerto siguiendo la traza primitiva del Valencia-Grao y conectando, por tanto, la estación de vía ancha con las líneas de vía estrecha. La línea de Rafelbuñol se mantendría su origen en Puente de Madera pero en subterráneo aunque en algún momento se planteó llevar la línea soterrada pasando por los Viveros y llegar a enlazar con la estación de vía ancha en el Ángel Custodio aprovechando la apertura del túnel para la salida a Tarragona. En una fase posterior se proponía la conexión de la estación central con la línea de Liria por el subsuelo del cauce viejo una vez se hubiera consolidado el desvío del río por el cauce nuevo. Se pretendía con esto conectar el aeropuerto de Manises con la estación principal. En cualquier caso, el cauce antiguo quedaría sin uso hidráulico y este estudio proyectaba la transformación en una vía rápida de automóviles. Esta idea no gustó mucho a buena parte de los valencianos y no fue hasta la democracia, en la época de Ricardo Pérez Casado, cuando se abandona completamente la idea de la autovía deprimida y se hace realidad el lema ciudadano «*El Túria és nostre i el volem verd*».

### Los años sesenta

Esta década representa para Valencia el gran cambio de cara que produjo en su territorio todas las obras del «Plan Sur» que se llevaron a cabo, aunque de todo aquel proyecto sólo se ejecutó una parte. Por lo que respecta a ferrocarriles se construyeron las variantes sur de Fuente San Luis y Vara de Quart y se desmanteló Valencia-Alameda. La futura estación principal del azud del Oro cayó definitivamente en el olvido. Por su parte, la Red Nacional pone en marcha el primer Plan Decenal de Modernización, fue en 1963 cuando

se aprueba y su aplicación a partir de 1964 hasta 1973. Al amparo de este plan se produjo la compra masiva de material, renovaciones importantes y la extensión de la electrificaciónes por la líneas valencianas

A comienzos de los años sesenta las relaciones más significativas eran con Madrid mediante trenes grafiados con tres servicios: un Rápido formado por coches de primera y tercera clase que circulaba martes, jueves y sábados con salida de Valencia a las 9 horas para llegar a Atocha a las 20.15 horas, el TAF que circulaba los lunes, miércoles y viernes con horario de tarde empleando un poco más de siete horas y con tan solo 11 paradas intermedias y por último el Correo-Expreso que salía a las 22.30 para llegar a Madrid a las 9.20 horas del día siguiente, formado por coches de primera, segunda, tercera clase y camas. Además de estos trenes, también existía un mensajerías de Valencia a Alcázar con segunda y tercera clase que hacía el trayecto en 15 horas nada menos, un correo vespertino hasta Albacete y varios omnibuses a Játiva.

Por Cuenca había dos servicios: el de la mañana era el correo con paradas en todas las estaciones y por la tarde circulaba el rápido automotor en días alternos parando tan solo en Requena, Utiel, Cuenca, Huete, Tarancón y Aranjuez; en seis horas



Entrada en Sagunto del tren-correo de Zaragoza con tracción Diesel. Las nuevas 1900 comenzaban a sustituir a la tracción vapor de forma galopante. Julio de 1967. Foto Manuel Cuenca.

Valencia-Teruel-Zaragoza-Bilbao-Irún

Km.	ESTACIONES	82 Cor. 1-2-3	6002 Men. 3	1012 Omn. 3	782 52 TAF 2 B L M V	5754 1054 Omn. Aut 2	1052 Omn.- Aut. 2	86 Cor. 1-2-3 A	6004 Men. 3 L M V	2 Exo. 1-3 L M V
0	Valencia-T. X	—	—	—	7.15	18.25				
0	Valencia-Al. V	8.15	14.35	20. —						
5	Alboraya (apd.)	8.22	14.44	20.07						
13	Masamagrell (apt.)	8.34	15. —	20.19						
25	Sagunto V	9.04	15.51	20.45	8.14	19.14				
30	Gilet (apd.)	9.13	16.03	20.53		19.20				22.30
32	Albalat dels Taronghers (apd)	9.19	16.10	20.58		19.23				
34	Estivella-Albalat	9.27	16.23	21.04		19.28				
39	Algimia-Torres-Torres	9.37	16.41	21.13		19.36				
42	Algar	9.45	16.56	21.20		19.40				
48	Sot Ferrer (apd.)	9.56	17.08	21.30		19.48				
50	Soneja	10.02	17.19	21.36		19.54				
54	Geldo (apd.)	10.11	17.30	21.44		19.59				
56	Segorbe-Ciudad	10.24	18.01	21.57	8.52	20.05				23.23
62	Nayajas	10.37	18.20	22.10		20.13				
70	Jérica-Viver	10.53	18.43	22.24	9.10	20.24				23.43
		10.58	18.55	22.32	9.14	20.25				24.49
77	Caudiel	11.15	19.22	22.45		20.39				0.05
85	Masadas Blancas (apt.)	11.36	19.54	ll.		20.56				
92	Torrás-Begis V	11.51	20.19			21.13				
100	Barracas	12.09	21.04			21.25				0.52
112	Rubielos de Mora	12.24	21.27			21.40				
116	Mora de Rubielos	12.35	21.57		10.20	21.47				1.16
123	Sarrión	12.48	22.18	1002 Omn.		21.56			8.08	
131	Pozo del Fraile (apt.)	13.04	22.39	2-3					8.28	
136	Puebla de Escandón	13.14	22.54			22.14			8.59	
145	Puerto de Escandón	13.29	23.19	L M V		22.24			9.15	
154	Caparrates (apd.)	13.47	23.40						10.01	
163	Teruel X	14. —	23.55		11.12	22.45			10.27	2.26
169	Concud (apd.)	14.25	0.25	13.10	11.15		7.15	19.45	10.46	2.36
171	Caudé (apt.)	14.37	0.42	13.22			7.23	19.57	11.29	
174	Caudé-Tablares (apd.)	14.44	0.55	13.29			7.28	20.04	11.50	
181	Cella	15.02	1.01	13.35		5058	7.31	20.10	12.04	
188	Villarquemado (apd.)	15.13	1.35	13.59			7.40	20.21	12.13	3.05
196	Santa Eulalia del Campo	15.24	1.55	14.09	11.57	Omn.- Aut.	7.49	20.33	12.44	
199	Alba del Campo (apd.)	15.31	2.03	14.16		3	8.04	20.53	13.27	3.23
208	Villafranca del Campo	15.43	2.28	14.28		Aut.	8.14	21.05	13.36	
221	Monreal del Campo	15.58	3.07	14.43	12.26	C	8.28	21.14	13.52	3.52
224	Torrijo (apd.)	16.04	3.45	14.49			8.34	21.30	14.26	
227	Caminreal V	16.08	3.49	14.53	12.35		8.37	21.34	14.34	4.01
234	Calamocha Nueva	16.13	4.20		12.36	18.00	8.38		14.39	4.06
240	Navarrete	16.23	4.40		12.44	18.12	8.46			4.16
244	Lechago (apd.)	16.32	4.54			18.22	8.52	Madrid Li. 8. —		
249	Cuencabuena	16.38	5. —			18.27	8.50			
256	Ferreruela	16.52	5.19			18.39	9.06	Li. 98-1		
261	Villahermosa (apd.)	17.06	5.38			18.52	9.15			
265	Badules	17.14	5.48			19.03	9.21			
269	Villadoz (apd.)	17.21	5.56			19.10	9.25	1056		
272	Villarreal de Huerva	17.28	6.04			19.17	9.29	Omn.- Aut.		
279	Puerto del Alto (apt.)	17.39	6.19		13.21	19.25	9.34	2		5.14
287	Encinacorba	17.53	6.36	Calata- yud Li. 11.		19.36	9.42		Calata- yud Li. 20.30 Li. 98	
297	Carriñena V	18.04	6.52	Li. 98		19.53	9.50			
308	Longares	18.17	7.09		13.46	20.13	10.01			5.45
314	La Torrubia (apt.)	18.20	7.30		13.47	20.14	10.02	15.15		5.47
318	Arañales de Muel (apd.)	18.35	7.50			20.32	10.13	15.26		
320	Muel-Mozota		8.01			20.46				
325	Botorrilla	18.49	8.09			20.55	10.23	15.36		
330	Maria de Huerva	18.54	8.18			20.59	10.25	15.39		
334	Cadrete	19.04	8.30			21.08	10.31	15.45		
335	Santa Fe de Huerva (apd.)	19.12	8.42			21.18	10.36	15.51		
339	Cuarte de Huerva (apt.)	19.18	8.54			21.27	10.41	15.56		
347	Zaragoza-D.	19.22	8.59			21.31	10.44	15.59		
350	Zaragoza-C. S. X	19.28	9.07			21.38	10.48	16.03		
	Zaragoza-A.	19.45	—		14.30	—	21.55	11. —	16.15	6.35
	Bilbao 17	—	—		14.40	—	—	—	—	6.45
	Irún 16	—	—		21. —	—	—	—	—	—
		—	—		21.40	—	—	—	—	—

B Suplemento TAF.—C Suplemento velocidad.

Horario de trenes a Zaragoza, Bilbao e Irún en verano de 1960.

y cuarenta minutos recorría los 402 kilómetros entre Madrid y Valencia por Cuenca. Completaba la oferta dos omnibuses a Utiel y otro que se quedaba en Buñol. Durante septiembre de 1964 se realizan las pruebas de simulación comercial del Talgo II verificando en 5 horas y 30 minutos el trayecto de Valencia a Madrid. Esta línea recibió comercialmente el 18 de diciembre de 1964 el Talgo II que realizaba dos viajes diarios por sentido empleando cinco horas y media en recorrer los 402 kilómetros entre Madrid y Valencia

y dando a esta línea un marchamo de calidad que se vería rubricado en 1970 cuando se sustituye el material Talgo II por el Talgo III

Los servicios hasta Alcoy estaban cubiertos por un ómnibus por la mañana, un correo por la tarde y el rápido automotor de las 20.00 horas que tardaba tan solo dos horas y cuarenta minutos. Además, un mensajerías iba y volvía de Játiva a Alcoy.

Las trenes con Cullera eran seis en cada sentido, todos ellos diarios, tres por la mañana y tres por la tarde,

paraban en todas las dependencias; empleaban una hora y diez minutos en hacer los 38 kilómetros del recorrido.

La línea de Liria seguía estando cortada en Villamarchante y los seis servicios diarios por sentido llegaban y salían de esta localidad. Eran todos omnibuses excepto un correo y con paradas en todas las estaciones y apeaderos. Invertían entre 65 y 90 minutos según trenes en hacer los 23 kilómetros de trayecto. A finales de 1964 se da por concluido el nuevo puente sobre el Turia en Villamarchante y se restablece el servicio hasta Liria con cuatro ferrobuses por sentido, además de otros dos que solo llegan hasta Ribarroja.

La vida ferroviaria valenciana se ve sobresaltada a comienzos de la década, el 11 de enero de 1960 una intensa nevada tanto en la capital como en toda la provincia deja incomunicada por vía férrea a la capital; las líneas con Madrid y Zaragoza tardaron tres días en quedar transitables y se tardó una semana en retirar la nieve de todos los trayectos. Se quedaron trenes atrapados en la nieve, por ejemplo el correo de Madrid por Cuenca se quedó en Siete Aguas atrapado durante once horas y fue necesario el envío de víveres mediante helicópteros a diversas composiciones aisladas en La Encina y Villena.

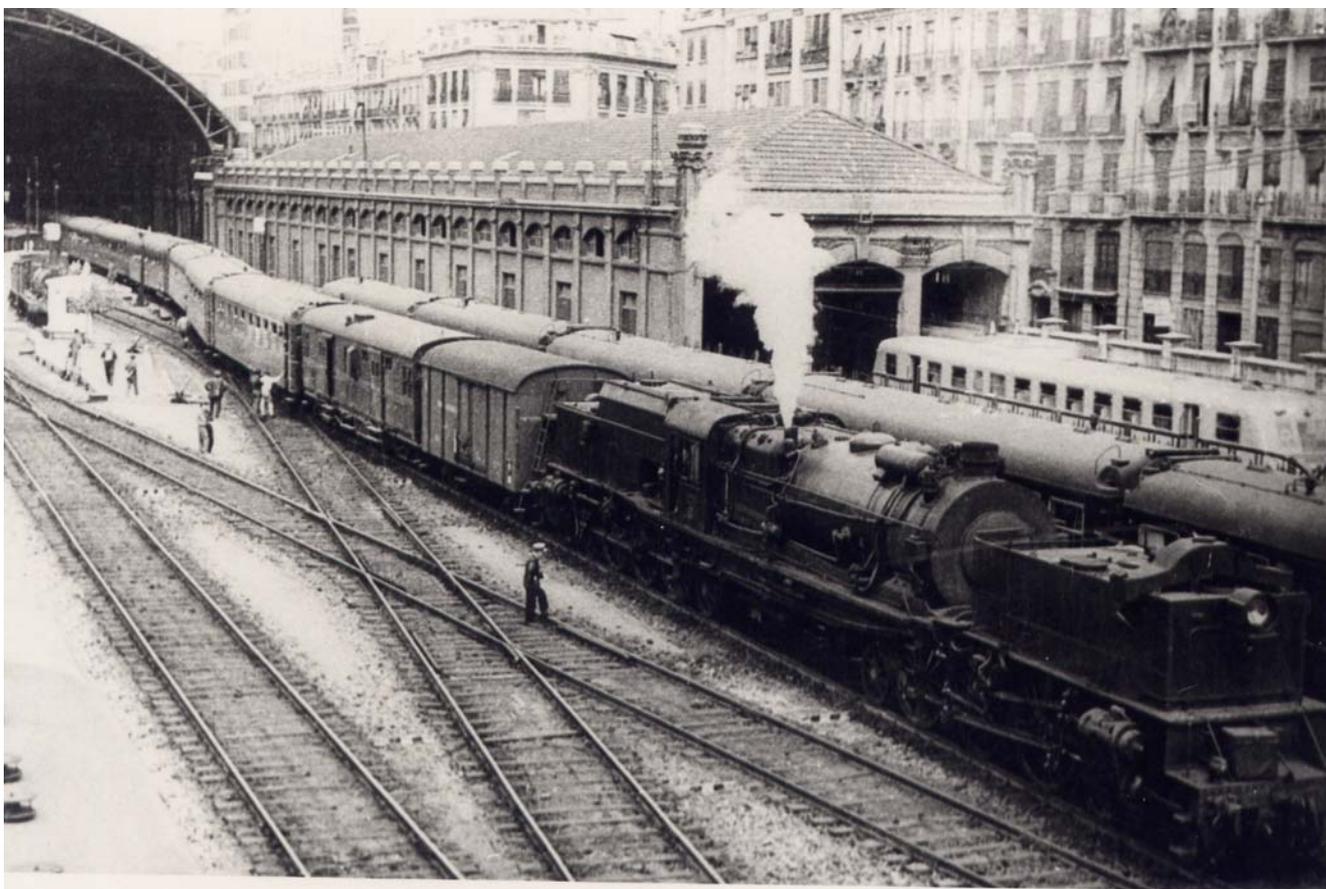
Las electrificaciones que se estaban llevando a término en el sur de España también repercuten en Valencia y «el Sevillano» recorta dos horas el tiempo de trayecto entre Valencia y Sevilla.

A finales de 1960 empieza a construirse la variante de Fuente de San Luis, concretamente el triángulo de Alfajar quedando a la espera dicha obra de la apertura del nuevo cauce. El triángulo de Alfajar estaba cifrado en 71 millones de pesetas de los cuales doce millones los ponía el ayuntamiento, cinco iban por cuenta de Renfe y el resto lo aportaba el Estado.

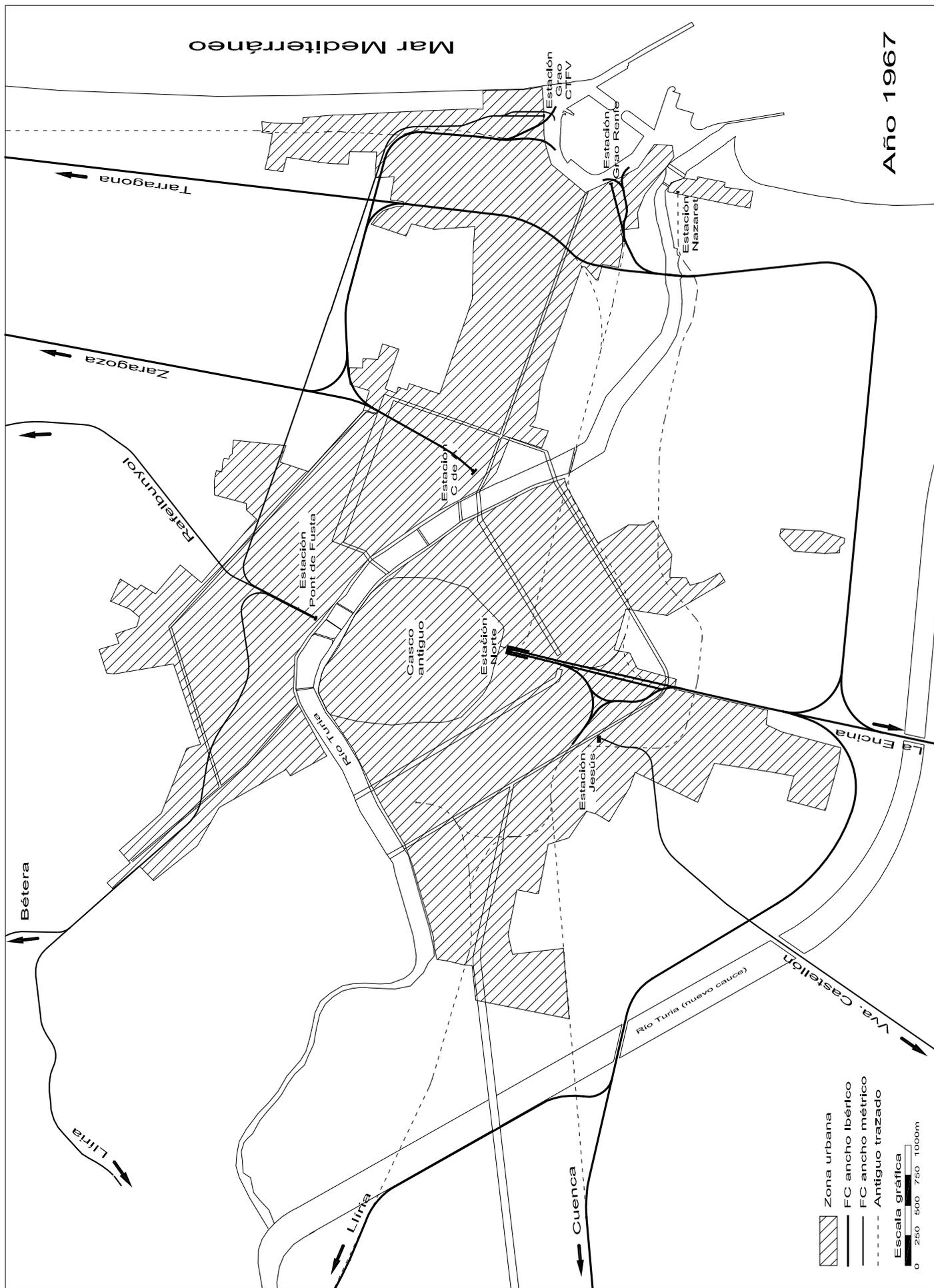
Una de las obras más polémicas y deseadas por los valencianos era la unión de las grandes vías de Germanías y Ramón y Cajal mediante un túnel que permitiera el tráfico de



Un automotor TAF estacionado en la vía 6 preparado para efectuar el Rápido Automotor 671 Valencia-Madrid por Cuenca en enero de 1958. Archivo Javier Aranguren.



La pasarela peatonal que comunicaba las grandes vías de Ramón y Cajal con Germanías constituía uno de los enclaves más fotogénicos del ferrocarril español. Largas composiciones como el expreso de Sevilla sobresalían de forma evidente ocupando varias agujas. Archivo Manuel Cuenca.





Una «Mallet» 060 (ex Central de Aragón) con un mercancías en Buñol. 27 de mayo de 1965. Archivo Manuel Cuenca.

financieros de la constructora paralizaron la reforma en febrero de 1959. Tras una nueva adjudicación se reemprenden los trabajos en 1961; el 3 de enero del año siguiente queda concluido el túnel y el 18 de julio se inaugura aunque solo se permitía la circulación en un sentido. Por otra parte y siguiendo con las medias de adopción contra las avenidas del Turia se aprueba en agosto de 1962 la apertura del nuevo cauce con un presupuesto de 1292 millones de pesetas y como adjudicatario MZOV junto con Cubiertas y Tejados con un plazo de obra de 60 meses y en junio de 1964 comienzan las obras. Como muchos valencianos recordarán, una parte de las obras se sufragaron con la sobretasa de 25 céntimos en el franqueo de Correos para la modalidad de cartas y 50 céntimos de peseta para los telegramas; esta medida fue aprobada en enero de 1963 y tuvo una vigencia de diez años.

En 1963 Renfe comienza el ensayo del modelo prototipo monocabina GL-12CU Co-Co de General Motors que se matricularía como 1401. La combinación de varios colores crema y anaranjado en la decoración de la caja hizo que rápidamente fuera apodada «La Colorines» y así se mantuvo a pesar de unificarse la decoración verde y amarilla en 1965. Los trenes que realizaba eran mercancías hasta Tarragona hasta 1965 cuando el prototipo desapareció de Valencia

para ser destinado a las rampas de Almería. Posteriormente volvería a Valencia durante unos meses para seguir realizando mercancías; fue trasladada en 1967 a la 5ª Zona para maniobras en ramales. Finalmente en 1969 se devolvió al nuevo depósito de Fuente de San Luis y fue agrupada junto con toda la serie 319. Los resultados favorables de este prototipo hizo que Renfe encargara en 1964 un pedido de 10 locomotoras similares pero más potentes en un principio y posteriormente 60 más. Se desembarcaron en el puerto de Valencia en agosto de 1965 las 10 primeras locomotoras monocabina numeradas como 1961 a 1970 las «morrudas» o «americanas» pero fueron adscritas al depósito de

Atocha. Mientras tanto las bicabinas 1901 a 1960 eran fabricadas por Macosa y se fueron entregando entre los años 1965 y 1967 asignándose a Valencia-Término. A finales de 1967 las monocabinas son trasladadas al recién inaugurado depósito de Valencia-Fuente San Luis junto con el resto de la serie. Como el resultado era óptimo y la tracción vapor estaba desapareciendo por esos años, se ampliaría el pedido con veinte ejemplares más en 1967. Mientras tanto la tracción Diesel se vio reforzada por la llegada de varias locomotoras ALCO de la serie 1800 para maniobras en la campaña de la naranja.

Si en el apartado de locomotoras las «milesnovecientas» fueron las protagonistas de esta década, en el apartado de material autopropulsado lo fue el ferrobús. Desde 1954 circulaba en las líneas valencianas, normalmente entre Valencia y Castellón, el prototipo de ferrobús 301 (591-301) formado por un coche motor (FER), un coche remolque (FRI) y el remolque con furgón (FRC) y ante el buen resultado obtenido se pidieron 16 unidades más de las cuales siete llegaron a Valencia en 1962 comenzando a realizar servicios, que se podrían considerar de cercanías, el 15 de agosto de 1962. Posteriormente se recibieron 11 trenes más totalizando 29 unidades de la serie 300 (incluido el prototipo) con las que se empezaron a prestar 35 servicios diarios; según el gráfico del

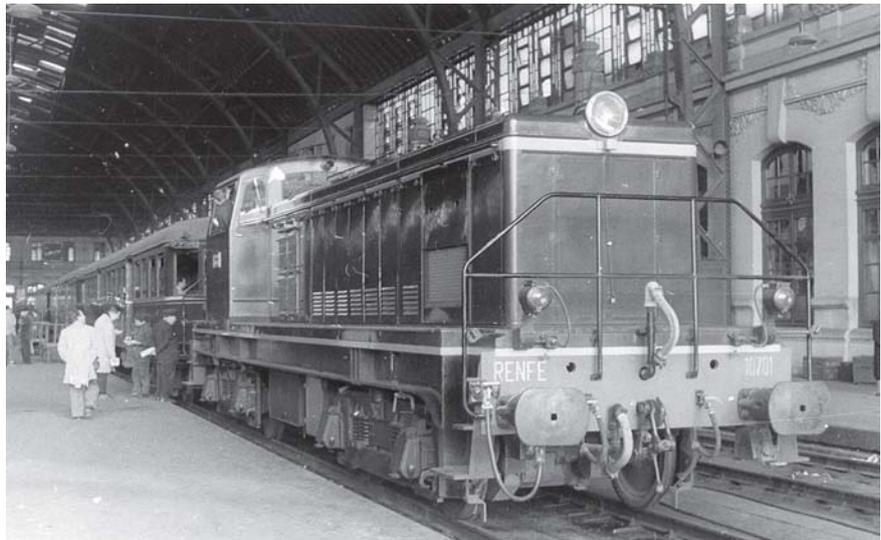


La 1401 con una composición de viajeros con un coche 5000 de Correos con su característico filete amarillo, dos coches serie 8000 y un 5000 en cola entra en Valencia. 14 de febrero de 1978. Foto Enrique Andrés.

depósito de Valencia los destinos alcanzaban: Castellón con cuatro trenes, Liria con siete, dos hasta Utiel, tres a Cullera, cinco a Játiva, hasta Alcoy llegaban tres ferrobuses, dos a Mogente, otros dos a Almansa, dos más a Cieza y dos hasta Alicante y Torreveija. Con sucesivos pedidos de ferrobuses en otras configuraciones de dos o de cuatro coches fueron llegando a Valencia hasta que en 1969 se contabilizan 44 ferrobuses: 22 de la serie 300 y otros 22 de la serie 400/500. A partir de ese momento la dotación de ferrobuses adscritos al depósito de Valencia fue menguando lentamente.

A lo largo de esta década se percibe un cierto grado de modernización en cuanto a material. En 1960 se reciben los tractores «Pegasines» 10100 para maniobras en el taller. En 1967 llegan los primeros ejemplares de los tractores 10400 compartiendo depósito con los 10300 que se encontraban basados en Valencia desde 1953. En cuanto a locomotoras mixtas (línea y maniobras) se reciben en 1962 la serie 10700 íntegra para el depósito de Fuente de San Luis y en 1966 llegan las locomotoras, también mixtas 10800

El 20 de junio de 1965 se instaura el primer servicio TAR (un año después pasaría a denominarse TER) entre Alicante y Cerbere aunque los TAF Valencia-Barcelona aguan-



La 10701 todavía con los colores originales está acoplada a la composición de remolques ex Norte conocidos como «Pájaro Azul» para efectuar un servicio desde Valencia a Caudiel en 1962. Archivo Javier Aranguren.

tarían hasta marzo de 1966. A partir de este momento los trenes Fiat de la serie 597 comienzan a adueñarse de muchas relaciones de calidad. A finales de 1965 otro TER sustituye al TAF Valencia-Hendaya. En 1967 le toca el turno a la relación Valencia-Granada tener su TER en lugar de los veteranos automotores Renault o Ganz. Curiosamente en el otoño de 1969 se cambió el encaminamiento de este TER, en lugar de vía Murcia como era habitual, pasó a hacerse por Alcázar y Linares lo que provocó fuertes protestas de los usuarios de Murcia por lo que poco después volvió a su itinerario de costumbre. Incluso durante unos meses de 1968 el TER

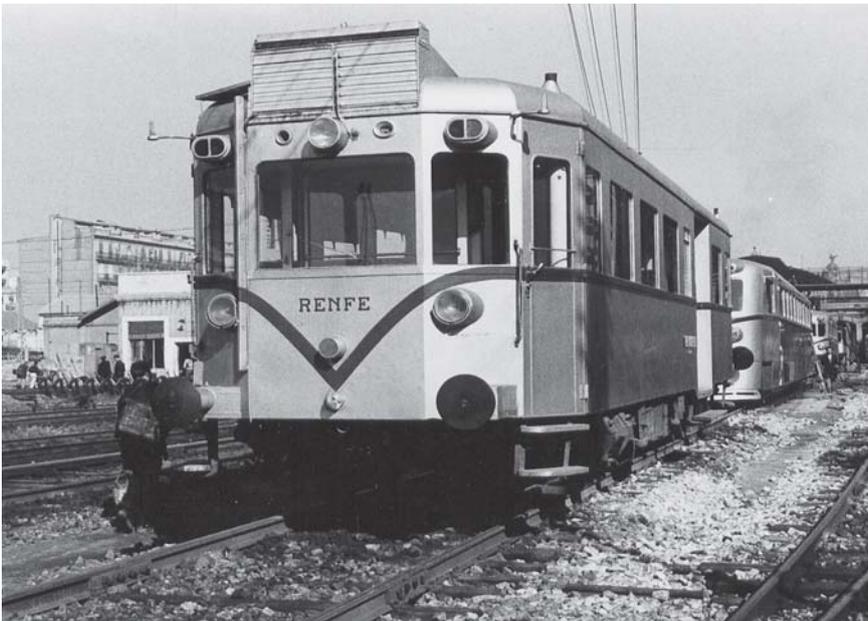
hace servicios hasta Alcoy. El 7 de marzo de 1969 se crea una nueva relación con TER entre Castellón, Valencia y Madrid por Albacete, sin embargo a partir de 1970 pasó a circular vía Cuenca.

Con la llegada de la serie 1900 se inicia el declive absoluto de la tracción vapor en Valencia. Los trenes correo fueron los últimos trenes de viajeros en recibir el material Diesel. Así, el tren correo Madrid-Cuenca-Valencia pierde la tracción vapor en mayo de 1966. La tracción vapor también desaparece en ese año de la línea Valencia-Calatayud y Zaragoza. Finalmente en 1967 desaparece la tracción vapor de forma grafiada en los trenes de viajeros siendo la línea de Tarragona la última por donde se circuló a forma regular con tracción de vapor. Sin embargo, un nutrido grupo de 29 máquinas, *Garratt*, *Renfes* y *Mikados*, permanecían en reserva en el depósito de Valencia-Término y Játiva para reforzar los tránsitos de *naranjeros* y algún que otro *socorro*. En 1969 desaparecen definitivamente las locomotoras de vapor del depósito de Valencia y quedan tan solo cinco máquinas en Játiva de las cuales dos Garratt 462 se encienden en 1971 por última vez para realizar trenes de trabajo durante la renovación de Játiva hasta La Encina.

Fruto del Plan Decenal de Modernización y del avance del Plan Sur es la construcción del complejo ferroviario de Fuente de San Luis:



Para reforzar la tracción durante la campaña de trenes de cítricos —y ante la ausencia de locomotoras Diesel— se destacaron varias máquinas de la serie 1800 en Valencia. Febrero de 1962. Archivo Javier Aranguren.



En las vías del taller de material autopropulsado era habitual observar gran cantidad de automotores: en primer término el Ganz 9155, detrás otro Ganz, esta vez el 9211 y posteriormente un Maybach de MZA. Archivo Javier Aranguren.

talleres, clasificación y variante de la línea de Tarragona que evita el paso por ciudad en plena expansión urbanística. Las obras comenzaron en julio de 1964.

Incluido en el PDM se encontraba el CTC Valencia-Sagunto, primer tramo valenciano que iba a estar dotado con este sistema. Se proyectó en 1966 para 30 km y 8 estaciones. Fue entrando en servicio paulatinamente hasta 1968.

En 1964 se aprueba la prolongación de Cullera hasta Tabernes quedando pendiente llevar a cabo el cierre y desmantelamiento del ferrocarril de vía métrica Carcagente a Denia para aprovechar su plataforma y llegar a Gandía en vía ancha.

En 1965 Valencia-Alameda pierde su depósito de material Diesel y se traslada a Valencia-Término.

También comienzan las primeras renovaciones con carril de 54 kg/m y traviesa bloque entre El Cabañal y Masalfasar y entre Sagunto y Nules y con carril usado y soldado en diferentes tramos de Valencia hasta Utiel según estaba programado en el Plan de Modernización.

Se crea el Valencia Expreso en 1966 que relaciona en verano Cerbere y Valencia aprovechando el nuevo material de coches serie 8000 literas, primera y segunda clase. Este tren tenía su salida de la estación del

Norte a las 21.55 h y rendía viaje en Cerbere a las 9.20 h. La vuelta se realizaba saliendo a las 22.00 h desde Port Bou para llegar a Valencia a las 9.24 h.

En la ciudad se aprobó la construcción del paso superior de la avenida César Giorgeta en 1965 por valor de 100 millones de pesetas comenzando las obras el 26 de febrero de ese mismo año pero por diferentes problemas se pararon y no se retomaron hasta 1971.

El trienio 67-69 fue pródigo en inauguraciones de grandes obras públicas; se alcanzaba así la culminación de algunos de los grandes proyectos del «Plan Sur». El 27 de noviembre de 1967 entra en servicio el complejo de Fuente de San Luis siendo celebrado con un viaje especial en ferrobús con el ministro de Obras Públicas, Federico Silva, y representantes de Obras Públicas y de la Renfe. Recorrieron el trayecto entre Término y El Cabañal por el trazado urbano y volvieron a Valencia por la nueva variante parando a inaugurar el complejo de Fuente de San Luis. La nueva distancia entre El Cabañal y Valencia es de ocho kilómetros respecto a los seis kilómetros anteriormente. Con esto se eliminaron 15 pasos a nivel, siete guardados y ocho sin guardar, se construyó el nuevo puente metálico sobre el Turia y supuso la desaparición del tren por la zona de Peris y Valero.

Un acontecimiento importante se produjo el 25 de mayo de 1968 cuando se cerró la estación de Valencia-Alameda definitivamente. Había prestado sus servicios como estación terminal del Ferrocarril Central de Aragón desde el 25 de febrero de 1902. Su ubicación, ligeramente alejada del centro económico de la ciudad, había hecho que poco a poco fuera perdiendo protagonismo. Con

Valencia-Játiva-Alcoy-Alcudia-Mogente

Km.	ESTACIONES 29-IX-968	5561	5557	5563	5565	5567	5559	5569	5571	5555	5575	5579
		Ferr.	Ferr.	Ferr.	5-5564 Ferr.	Ferr.	Ferr.	5-5566 Ferr.	Ferr.	Ferr.	5-5568 Ferr.	Ferr.
0	Valencia-Término ..	7.19	7.50	9.05	10.40	11.50	13.17	14.23	16.20	19.00	19.40	21.30
6	Alfafar-Benetúser .....	7.26	7.57	9.12	10.47	11.57	13.24	14.29	16.27	19.07	19.47	21.37
7	Masanasa (apd.) .....	7.29	8.00	9.15	10.50	12.00	13.28	14.32	16.30	19.10	19.50	21.40
8	Catarroja .....	7.32	8.02	9.17	10.52	12.02	13.31	14.34	16.32	19.12	19.52	21.42
13	Silla .....	7.38	8.08	9.23	10.58	12.08	13.37	14.39	16.38	19.18	19.58	21.48
22	Benifayó-Almussafes .....	7.47	8.17	9.32	11.07	12.17	13.47	14.48	16.47	19.27	20.07	21.57
26	Algines (apd.) .....	7.52	8.22	9.37	11.12	12.22	13.52	14.53	16.52	19.32	20.12	22.02
32	Algemesi .....	8.00	8.30	9.45	11.20	12.30	14.00	15.00	17.00	19.40	20.20	22.10
36	Alcira .....	8.06	8.36	9.51	11.26	12.36	14.06	15.06	17.06	19.46	20.26	22.16
40	Carcagente .....	8.11	8.41	9.56	11.31	12.41	14.11	15.11	17.11	19.51	20.31	22.21
44	Puebla Larga .....	8.16	8.46	10.01	11.36	12.46	14.16	15.16	17.16	19.56	20.36	22.26
49	Manuel-Enova .....	8.22	8.52	10.07	11.42	12.52	14.22	15.22	17.22	20.02	20.42	22.32
56	Játiva .....	8.30	9.00	10.15	11.50	13.00	14.30	15.30	17.30	20.10	20.50	22.40
56	Játiva .....	8.32	—	—	11.51	—	—	15.32	—	—	—	20.52
60	Gonovés (apd.) .....	8.37	—	—	11.56	—	—	15.37	—	—	—	20.57
69	Bonigüem .....	8.49	—	—	12.08	—	—	15.49	—	—	—	21.09
74	Puebla del Duc .....	8.55	—	—	12.14	—	—	15.55	—	—	—	21.15
80	Montaverner .....	9.03	—	—	12.22	—	—	16.03	—	—	—	21.23
82	Buñol (apd.) .....	9.08	—	—	12.27	—	—	16.08	—	—	—	21.28
85	Albaida .....	9.14	—	—	12.33	—	—	16.14	—	—	—	21.34
89	Agullent (apd.) .....	9.20	—	—	12.39	—	—	16.20	—	—	—	21.40
95	Onteniente .....	9.30	—	—	12.49	—	—	16.30	—	—	—	21.50
104	Agres .....	9.47	—	—	13.06	—	—	16.47	—	—	—	22.07
114	Cocentaina .....	9.59	—	—	13.18	—	—	16.59	—	—	—	22.19
120	Alcoy .....	10.07	—	—	13.26	—	—	17.07	—	—	—	22.27
	Játiva .....	—	9.01	—	—	—	14.31	—	—	20.20	—	—
	Alcudia .....	—	9.10	—	—	—	14.40	—	—	20.31	—	—
	Montesa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	20.42	—	—
	Vallada .....	—	—	—	—	—	—	—	—	20.50	—	—
	Mogente .....	—	—	—	—	—	—	—	—	20.58	—	—

Horario de cercanías Valencia-Mogente y Alcoy en septiembre de 1968. El dominio de los ferrobuses en este gráfico era total aunque la falta de material obligaba en muchas ocasiones al empleo de material convencional para asegurar los horarios.

Valencia-Alicante - Murcia - Granada  
Cartagena

Km.	5853	6815	5503	685	501	551	ESTACIONES				651	1626	5871	5852	883	1831
	Omn.-Aut. 3	Men. 3	5510 5519 5572	885 884 2-3	1526 1627 Ráp. S.-D. 2-3	562 661 652	3-X-960				Aut. 2	Omn. S.-D. 2-3	5620 5509 5504	Omn.-Aut. 3	886 886 2-3	6816 Men. 3
0	—	—	8.55	—	9. —	15.20	S. Valencia-T. ....	Li.	13.25	18.25	20.13	—	—	—	—	—
13	—	—	—	—	9.15	—	S. Silla .....	Li.	—	18.11	—	—	—	—	—	—
20	—	—	9.24	—	9.45	15.51	S. Alceira .....	Li.	12.53	17.41	19.44	—	—	—	—	—
46	—	—	9.30	—	9.54	15.56	S. Carcagente .....	Li.	12.47	17.34	19.38	—	—	—	—	—
56	—	—	9.46	—	10.23	16.13	S. Játiva .....	Li.	12.30	17.14	19.22	—	—	—	—	—
62	—	—	9.53	—	10.35	16.22	S. Alcedia .....	Li.	12.21	16.55	19.14	—	—	—	—	—
113	—	—	10.42	—	12.09	17.20	S. La Encina .....	Li.	11.33	15.40	18.24	—	—	—	—	—
133	—	—	10.45	—	12.25	17.22	S. Caudete .....	Li.	11.25	15.28	18.22	—	—	—	—	—
144	—	—	11.02	—	12.55	17.42	S. Villena .....	Li.	11.14	—	—	—	—	—	—	—
151	—	—	11.14	—	13.10	17.54	S. Sax .....	Li.	10.56	14.56	18.04	—	—	—	—	—
156	—	—	11.23	—	13.22	18.02	S. Elda-Petrel .....	Li.	10.38	14.37	17.53	—	—	—	—	—
162	—	—	11.30	—	13.31	18.09	S. Monóvar-Pinoso .....	Li.	10.27	14.25	17.44	—	—	—	—	—
182	—	—	11.37	—	13.40	18.16	S. Novelda-Aspe .....	Li.	10.18	14.13	17.36	—	—	—	—	—
196	—	—	12.05	—	14.25	18.43	S. Alicante-T. ....	Li.	10.10	14.03	17.28	—	—	—	—	—
223	—	—	12.08	—	14.30	18.50	S. Alicante-Ben. ....	Li.	9.30	13.10	16.59	—	—	—	—	—
235	—	—	12.21	6.10	14.41	19.05	S. Elche .....	Li.	9.25	13. —	16.54	—	—	—	—	—
255	—	—	12.45	6.51	15.27	19.34	S. Albuera-Catral .....	Li.	9.10	12.39	16.39	—	—	—	—	—
261	—	—	13.08	7.23	15.59	20.02	S. Orihuela .....	Li.	8.46	12.04	16.17	—	—	—	—	—
262	—	—	13.28	7.54	16.34	20.25	S. Alquerías-S. ....	Li.	8.18	11.26	15.54	—	—	—	—	—
272	—	—	13.44	8.21	16.57	20.46	S. Beniaján .....	Li.	7.46	10.55	15.34	—	—	—	—	—
316	—	—	13.55	8.41	17.15	20.58	S. Murcia del C. ....	Li.	7.35	10.30	15.19	—	—	—	—	—
272	—	—	—	—	—	21.07	S. Murcia del C. ....	Li.	7.29	10.18	15.08	—	—	—	—	—
280	16.10	—	—	—	—	22.25	S. Cartagena .....	Li.	7.22	10.10	15.08	—	—	—	—	—
296	16.38	—	14. —	9. —	19.35	—	S. Murcia del C. ....	Li.	7.20	10.05	15.02	—	—	—	—	—
303	16.48	—	14.11	9.25	19.51	—	S. Alcantarilla .....	Li.	6.15	—	—	—	—	—	—	—
316	17.04	—	14.34	9.51	20.19	—	S. Librilla .....	Li.	—	9.31	15.02	12.20	20.55	—	—	—
328	17.18	—	14.46	10.06	20.31	—	S. Alhama de Murcia .....	Li.	—	9.22	14.55	12.12	20.45	—	—	—
336	17.30	—	15.03	10.30	20.53	—	S. Totana .....	Li.	—	9. —	14.53	11.53	20.18	—	—	—
338	17.36	—	15.03	10.30	20.53	—	S. La Hoya .....	Li.	—	8.49	14.24	11.43	20.05	—	—	—
350	17.49	—	15.32	11.13	21.26	—	S. Lorca-San Diego .....	Li.	—	8.31	14.06	11.28	19.44	—	—	—
361	18.06	—	15.36	11.23	21.32	—	S. Lorca-Sutullena .....	Li.	—	8.13	13.40	11.01	19.10	—	—	—
368	18.16	—	16.08	12.09	22.05	—	S. Lumbrecas .....	Li.	—	8. —	13.36	10.56	18.56	—	—	—
379	18.30	—	16.08	12.09	22.05	—	S. Almendricos .....	Li.	—	7.35	13.06	10.44	18.37	—	—	—
384	18.37	—	16.33	12.57	22.30	—	S. Las Norias .....	Li.	—	7.15	13.06	10.24	18.15	—	—	—
390	18.46	—	16.33	12.57	22.30	—	S. Huércal-Overa .....	Li.	—	6. —	12.42	9.59	17.33	—	—	—
395	18.54	—	16.53	13.25	23.05	—	S. Almajalejo (apd.) .....	Li.	—	6. —	12.22	9.52	17.19	—	—	—
401	19.02	—	17.07	13.47	23.29	—	S. Zurgena .....	Li.	—	6. —	12.22	9.41	17.03	—	—	—
406	19.11	—	17.14	14. —	—	—	S. Arboleas (apd.) .....	Li.	—	6. —	12.22	9.33	16.44	—	—	—
415	19.25	—	17.27	14.30	—	—	S. Albox .....	Li.	—	6. —	12.22	9.25	16.34	—	—	—
421	19.34	—	17.35	14.45	—	—	S. Cantoria .....	Li.	—	6. —	12.22	9.18	16.18	—	—	—
431	19.52	—	17.50	15.18	—	—	S. Fines-Olula .....	Li.	—	6. —	12.22	9.06	15.57	—	—	—
439	20.06	—	18.01	15.37	—	—	S. Purchena .....	Li.	—	6. —	12.22	8.48	15.38	—	—	—
452	20.25	—	18.01	15.37	—	—	S. Tijola .....	Li.	—	6. —	12.22	8.45	15.16	—	—	—
466	20.43	—	18.40	16.34	—	—	S. Serón .....	Li.	—	6. —	12.22	8.34	14.58	—	—	—
471	—	—	18.40	16.44	—	—	S. Hijate .....	Li.	—	6. —	12.22	8.18	14.36	—	—	—
479	—	—	18.40	16.44	—	—	S. Caniles .....	Li.	—	6. —	12.22	7.57	14.02	—	—	—
494	—	—	14.25	18.41	16.54	19.45	S. Baza .....	Li.	—	6. —	12.22	7.50	13.50	—	—	—
501	—	—	14.50	17.11	20.21	7.20	S. Zújar-Freila .....	Li.	10.10	16.20	10.34	—	—	—	—	—
503	—	—	15.37	19.06	17.54	21.28	S. Baúl .....	Li.	9.50	16.05	—	—	—	—	—	—
506	—	—	15.59	18.12	22.03	8.29	S. Gorafe .....	Li.	9.05	15.30	10.14	—	—	—	—	—
512	—	—	16.01	18.18	22.14	8.39	S. Quebr. de Gor (apd.) .....	Li.	8.33	15.03	—	—	—	—	—	—
524	—	—	16.16	18.26	22.35	8.47	S. Gor .....	Li.	8.14	14.46	—	—	—	—	—	—
529	—	—	16.30	18.36	22.54	9.01	S. Hernán-V. (apd.) .....	Li.	8.04	14.38	—	—	—	—	—	—
532	—	—	16.55	19.35	23.30	9.25	S. Guadix .....	Li.	7.36	14.20	—	—	—	—	—	—
543	—	—	—	19.40	19.05	9.34	S. Benalúa de G. (apt.) .....	Li.	6.50	13.50	9.37	—	—	—	—	—
550	—	—	—	19.45	19.15	9.42	S. Fonelas (apt.) .....	Li.	—	—	9.34	—	—	—	—	—
574	—	—	20.14	19.56	—	9.51	S. Huélago-Darro-D. ....	Li.	—	—	—	—	—	—	—	—
584	—	—	20.16	20.20	—	10.40	S. Moreda .....	Li.	—	—	—	—	—	—	—	—
608	—	—	21.05	22. —	—	12. —	S. Iznalloz .....	Li.	—	—	9.08	—	—	—	—	—
							S. Deifontes .....	Li.	—	—	9.07	—	—	—	—	—
							S. Granada .....	Li.	—	—	8.41	—	—	—	—	—

1969 el ministro de Obras Públicas da por inaugurado el nuevo cauce y ello supuso la culminación de las obras dándose por realizada la «Solución Sur» a pesar de quedar pendiente la solución a los enlaces ferroviarios del norte y del este de la ciudad.

En Valencia-Término, mientras tanto, se eliminan los muelles de gran velocidad junto a la vía 6 y así construir andenes y nuevas vías (hoy están numeradas como 7, 8 y 9) para los servicios de cercanías. Junto con esta mejora llegó la implantación a las taquillas de Valencia del revolucionario sistema informático de reserva de plaza (SIRE) para la venta de largo recorrido el cual se ha mantenido vigente hasta nuestros días con pocas variaciones.

Los años setenta

Es la década de las renovaciones de vía y de las electrificaciones. En estos años se renovarán las líneas principales de Albacete, Tarragona y se electrificarán igualmente. Según las previsiones de la propia Renfe, se preveía renovar en tan solo cuatro años 3171 kilómetros y electrificar 4510 kilómetros.

La década se inició con la puesta en servicio de las nuevas vías de cercanías para Liria y Utiel, las vías 7, 8 y 9 en la estación del Norte. A lo largo de 1970 se procedió al cierre de los talleres de material móvil de Valencia-Alameda y en febrero de 1974 se derriba la estación de viajeros como acto final del desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias de la antigua Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. Sin embargo se decide mantener la vía entre Puzol (C. de A.) y el enlace con El Cabañal por motivos estratégicos y aprovechar el paralelismo entre Sagunto y Puzol de las líneas de Norte y del Central de Aragón para el establecimiento de una doble vía pero esto no se hizo realidad hasta diez años después.

La línea de Cuenca recibe al Talgo III como sustituto del Talgo II: se crea una relación Barcelona-Valencia-Cuenca-Madrid de diez horas de duración mientras que la segunda relación que se efectuaba con Talgo II desde 1964 pasa a realizarse con un Rápido TER.

Horario de trenes entre Valencia, Alicante, Murcia y Granada para el verano de 1967. En este año entró en servicio el TER entre Valencia y Granada realizando 608 kilómetros en poco más de doce horas. Era el gráfico más largo de los TER del depósito de Valencia.

la creación de la Renfe en 1941 se impuso el criterio de ir centralizando todos los servicios ferroviarios en Valencia-Término y así la estación de Alameda fue languideciendo lenta pero inexorablemente. Desde principios de los años 50 el servicio de calidad con Zaragoza, el TAF y después el TER, tenía su origen y final en Término quedando la estación de Alameda para los Correos y los omnibuses o ferrobuses. En sus últimos tiempos incluso también perdió el ómnibus vespertino de Teruel a favor de Término.

El 21 de septiembre 1968 se da de alta la variante del «Plan Sur» de la línea de Cuenca y el 3 de octubre ocurre lo mismo para las circulaciones de Liria. El trazado abandona definitivamente la ciudad y pasa a bordearla para buscar la bifurcación de Vara de Quart cuya estación era provisional hasta que en 1976 se construyó el edificio actual. La variante de Vara de Quart trajo consigo el cierre de la estación de Mislata y la desaparición del antiguo trazado hasta el kilómetro 3´4 en la línea de Liria. El 22 de diciembre de



**Ferrobuses, «Yenkas» y coches «ochomiles». Ambiente ferroviario en Valencia. Abril de 1976. Foto Esteban Gonzalo.**

También se sustituye el servicio de TER de Valencia a Barcelona por Talgo III (1 de marzo de 1970) pero se mantendría hasta 1976 el TER «Mare Nostrum» entre Alicante y Cerbere pasando a prestarse con material Talgo III a partir del cambio de horarios del 26 de septiembre de 1976 ampliando su recorrido hasta Murcia el 1 de octubre de 1978.

Con el cambio de horario de septiembre de 1971 se crea el TER Valencia-Bilbao fusionado al TER de Valencia a Irún-Hendaya.

El 14 de marzo de 1972 se pone en marcha el cuarto tren Postal en la Red Nacional, éste es el que da servicio a Murcia y Levante, está formado por seis furgones que se van segregando por parejas en Albacete para Murcia y en La Encina para Alicante y Valencia.

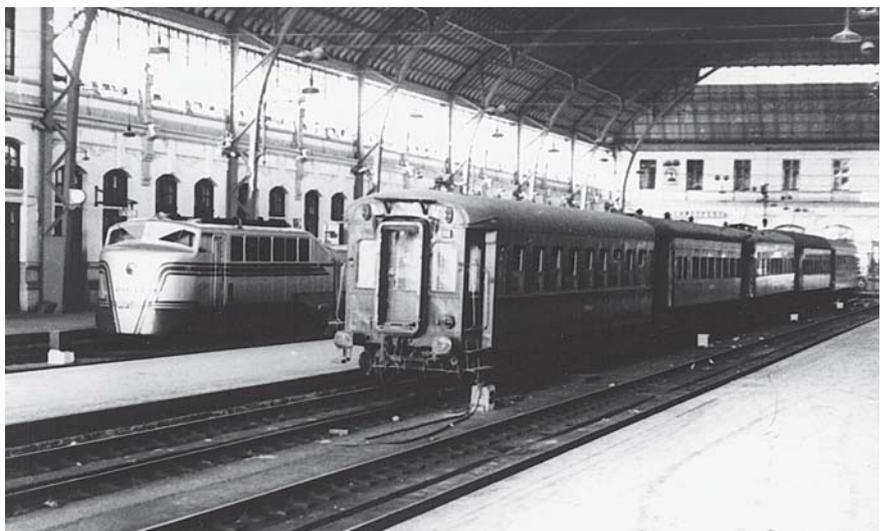
El 12 de julio de 1972 se puso en marcha el primer tren expreso de contenedores (Teco) entre Madrid-Peñuelas y Barcelona-Morrot, esto supuso la puesta en marcha de una red de estaciones de contenedores en puntos estratégicos de la Red Nacional para cumplir con el Plan de Contenedores. En la Comunidad Valenciana, Silla fue el emplazamiento elegido para el desarrollo de la Red Teco, no obstante y de forma experimental había comenzado a usarse el contenedor para la exportación de cítricos dos años antes en unas instalaciones provisionales en Alcira y en Villarreal.

Con 66 años en servicio, desde 1907 hasta 1973, cesa en su actividad la Compañía del Ferrocarril de Sierra Menera debido a la asunción del transporte del mineral de hierro por parte de Renfe. Para ello se construyó un ramal de 29 kilómetros desde Santa Eulalia hasta la planta de carga en Montiel. El 18 de enero de 1973 comenzó oficialmente el servicio por vía Renfe desmantelándose los 208 kilómetros del Ferrocarril Sierra Menera desde las minas de Ojos Negros hasta el Puerto de Sagunto. El tráfico de mineral caracterizó a la línea de Teruel desde ese momento al aportar unos dos millones de toneladas anuales lo que implicaba

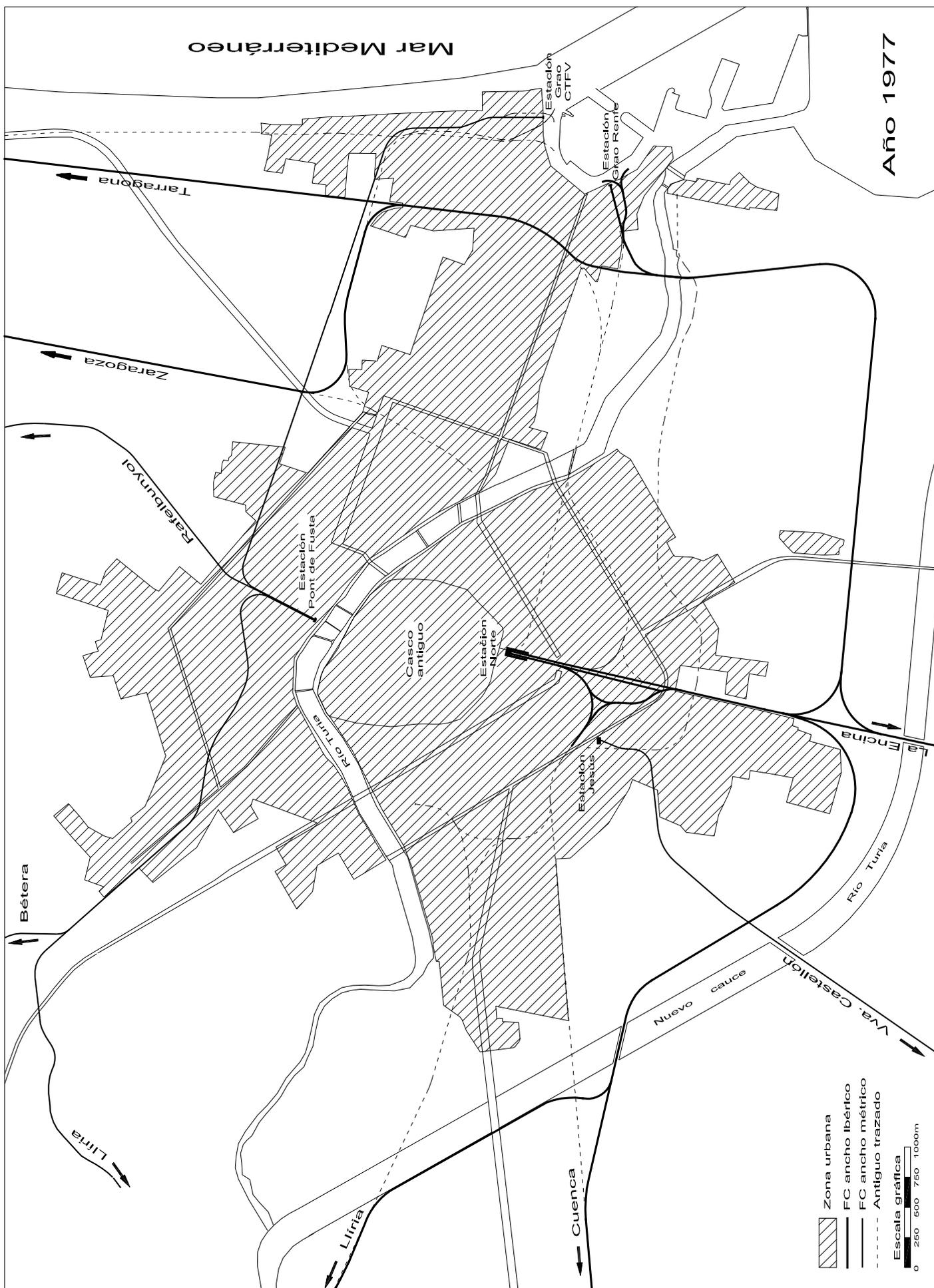
unos diez trenes diarios en cada sentido hasta el cierre de la IV Planta Siderúrgica del Mediterráneo en 1986.

Tras el cierre por el Estado del ferrocarril Carcagente-Denia en 1969 comenzaron las obras para la prolongación de la línea Silla-Cullera hasta Denia. Según los planes del ministerio de Obras Públicas la obra se dividió en tres etapas: prolongación de Cullera a Tavernes de la Vallidigna, tramo Tavernes-Gandía Mercancías y por último la penetración subterránea a Gandía con la extensión a Denia y la creación del ramal al puerto de Gandía. En julio de 1971 se terminó la primera etapa hasta Tabernes pero no entró en servicio hasta el 23 de noviembre de 1972 cuando se da por inaugurada la segunda fase hasta la estación de Gandía-Mercancías.

En esa misma fecha entra en servicio el paso superior entre las avenidas de César Giorgeta y Peris y Valero. Se trata de un puente de 630 metros que salva las vías de Valencia-Término y evita definitivamente el paso a nivel de Tránsitos. Esta obra era una de las que se aprobaron en el «Plan Sur», las obras empezaron en 1968 pero fueron paralizadas por problemas técnicos que obligaron a un nuevo replanteo. En 1971 se retomaron las obras y fueron concluidas en apenas un año ya que en septiembre de 1972 se efectuó satisfactoriamente la prueba de carga.



**La 350-001 en vía 6 encabeza el Talgo II dispuesto para partir hacia Madrid. Una variada composición de coches metálicos en la vía 4 espera locomotora para iniciar algún servicio omnibus. Valencia-Término, 1965. Foto Manuel Cuenca.**



Valencia-Albacete-Madrid

Km.	ESTACIONES (26-5-968)	3501 Omn. Aut.	501 Ráp. 1-2	5555 Omn. Ferr. 3	505 Exp. 1-2	5-5581 Ráp.-Aut. 551 TER 1-2	507 Cor. 1-2-3	523 Exp. 1-2	517 Exp. 1-2
0	VALENCIA-T.	S.	9.45	13.10	22.30	14.10	18.-	1.40	20.-
6	Alfajar-Benetúser			13.17			18.08		
7	Masanasa (apd.)			13.20			18.13		
8	Catarroja			13.22			18.17		
13	Silla	Ll.	10.-	13.27	22.45		18.23		20.15
		S.	10.01	13.28	22.46		18.24		20.16
22	Benifayó-Almusafes		10.12	13.37			18.35		
26	Alginet (apd.)			13.42					
32	Algemesí		10.23	13.50	23.05	14.41	18.47		20.35
36	Alcira ♀		10.30	13.56	23.11		18.54	2.17	20.41
			10.36	14.-	23.19	14.51	18.59	2.24	20.48
40	Carcagente ♀	Ll.	10.37	14.01	23.20	14.52	19.-	2.25	20.49
44	Puebla Larga	S.		14.06			19.07		
49	Manuel-Enova			14.12			19.15		
56	Játiva ♀	Ll.	11.-	14.20	23.43	15.08	19.25	2.47	21.11
		S.	11.01	14.21	23.44	15.09	19.31	2.48	21.12
62	Alcudia		11.14	14.32	23.59	15.17	19.43		21.26
68	Montesa		11.26	14.40	0.13	15.26	19.54		
74	Vallada		11.38	14.49	0.27	15.34	20.07		
81	Mogente		11.54	15.-	0.43	15.45	20.20		
90	La Parrilla (apt.)			15.12			20.38		
100	Fuente Higuera		12.26	15.26	1.23	16.11	21.03		
		Ll.	12.45	15.40	1.43	16.26	21.21	4.27	22.52
113	La Encina ×	S.	13.05	15.41	2.03	16.27	21.31	4.47	23.04
123	Casas del Camp. (apd.)			15.52			21.47		
132	Almansa	Ll.	13.28	16.02	2.26	16.47	21.57	5.10	23.27
		S.	13.30		2.31	16.48	22.02	5.16	23.32
141	El Angel (apt.)		7.11				22.17		
146	El Mugrón (apd.)		7.17				22.27		
152	Alpera		7.29	13.56	2.57	17.09	22.37	5.44	
162	Bonete		7.47	14.09	3.11		22.52		
167	Higuera (apd.)		7.53				23.01		
174	Villar de Chinchilla		8.02	14.24	3.26	17.33	23.12		
183	Hoya Gonzalo (apt.)		8.11			17.46	23.25		
192	Chinchilla ×	Ll.	8.19	14.42	3.44	17.55	23.36	6.24	0.35
		S.	8.21	14.44	3.45	17.56	23.49	6.25	0.36
199	Pozo de la P. (apd.)		8.28				23.58		
204	La Losilla (apt.)		8.33				0.06		
211	ALBACETE ♀	Ll.	8.40	15.03	4.04	18.12	0.15	6.44	0.55
		S.	8.43	15.23	4.16	18.46		6.54	1.05
220	Pinilla (apd.)		8.51		4.34				
230	La Gineta		9.01	15.41					
238	Hoya del Pozo (apd.)		9.09						
247	La Roda de Albacete.	Ll.	9.17	15.57	4.51	19.11			1.37
		S.	9.18	16.07	4.52	19.12			1.38
256	Santa Marta (apd.)		9.26		5.09				
264	Minaya		9.34	16.24	5.19				
272	Matas Verdes (apt.)		9.42		5.33	19.38			2.12
279	Peralta (apd.)		9.49		5.34	19.39			2.13
286	Villarrobledo	Ll.	9.55	16.44	5.52	19.54			2.30
		S.	9.56	16.45					
295	Gangueras (apd.)		10.06						
303	Socuéllamos		10.14	17.01					
311	Córcoles (apd.)		10.22		6.09				
318	Río Záncara		10.30	17.16					
326	Arenales (apd.)		10.38		6.25				
334	Criptana		10.47	17.32	6.33	20.20		8.45	3.05
342	Alcázar S. J.	Ll.	10.55	17.41	6.48	20.22			
		S.		17.56					
370	Villacañas-P.	Ll.							
		S.							
426	Castillejo-A.	Ll.							
		S.							
441	Aranjuez	Ll.		19.14	8.04				
		S.		19.15	8.05				
490	Madrid-A. ×	Ll.		20.-	8.50	22.-			

A Transbordo en Albacete.

Servicio de trenes de viajeros en el verano de 1970 entre Madrid y Valencia por Albacete. El TER empleaba ocho horas en llegar a Madrid por Albacete mientras que el Talgo III por Cuenca invertía cinco horas.

El plan de electrificaciones de Renfe 1972-1975 comienza a dar sus frutos y el 17 de octubre de 1973 se da por inaugurada completamente la electrificación entre Valencia y Tarragona. Ello supuso aumentar en 275 kilómetros la totalidad de líneas electrificadas y paralelamente la puesta en servicio del CTC (el cual no llegó a completarse) y toda una revolución en los servicios de viajeros

y mercancías al permitir la entrada en funcionamiento de los Electrotrenes y las 269 y 276 para la tracción de mercancías, expresos, rápidos...

Otro hecho relevante por aquellos años fue el cambio en el sentido de la circulación en la doble vía entre Valencia y Játiva que tuvo lugar a las cero horas del 18 de noviembre de 1974. La doble vía existente entre

estas dos estaciones desde 1930 presentaba circulación por la izquierda tal y como era preceptivo en las dobles vías de la Compañía del Norte.

En 1975 la estación del Norte sufre una reforma en su vestíbulo para adaptarlo a las nuevas necesidades de taquillas de venta de largo recorrido mediante SIRE y la nueva área de información.

En ese mismo año se puso en marcha el ramal de cuatro kilómetros entre Silla y la factoría Ford de Almusafes. Para la inauguración se empleó un TER que llegó hasta la misma fábrica.

El 14 de febrero de 1976 entró en servicio el expreso «Sol de Levante» uniendo Bilbao y San Sebastián con Alicante. En principio era una circulación semanal con salida el sábado por la tarde desde el norte y la vuelta desde Alicante el domingo a mediodía. Desde su comienzo el tren llevaba literas, primera, segunda clase y autoexpreso y paulatinamente fue incorporando coche-cama y ampliando el periodo de circulación hasta su desaparición en 2006.

La estación de viajeros de Gandía entra en servicio el 1 de julio de 1976 tras casi cuatro años de obras y estación provisional en Gandía-Mercancías. A partir de ese momento es establecieron servicios de ferrobuses con Valencia y con Madrid mediante un TER y la prolongación del expreso Madrid-Valencia.

En 1977 se construye el ramal entre El Coscollar y la IV Planta de AHM para el acceso directo de mercancías aunque su uso no tuvo lugar hasta finales de los noventa cuando se reformó totalmente la configuración de Sagunto.

Como consecuencia del Plan de Electrificaciones 1974-1978, en 1977 se materializa la electrificación del tramo Valencia-Játiva que permitió sustituir los ferrobuses por las unidades 436 y mejorar el servicio de cercanías así como permitir la tracción eléctrica para mercancías entre la Ford, Silla y la frontera francesa. La extensión de las electrificaciones continua en este caso desde Játiva hasta Mogente en 1978 haciendo posible que el servicio de cercanías se preste con las unidades eléctricas.



El 25 de octubre de 1983 se puso en servicio la doble vía entre El Cabañal y Puzol. La nueva vía se diferenciaba de la antigua por la presencia de las traviesas monobloque. Una Alstom con un naranjero vacío aprovecha la nueva vía en las proximidades del paso al mismo nivel con la vía de Feve. Foto Esteban Gonzalo.

La secuencia de las electrificaciones fue la siguiente: Valencia-Silla terminada el 10 de diciembre de 1976, le siguió Silla-Játiva el 22 de mayo de 1977, el tramo Játiva-Mogente fue inaugurado el 17 de marzo de 1978 y por último de Mogente hasta Alcázar de San Juan el 15 de octubre de 1979. Con esto se completaba la relación entre Valencia y Madrid totalmente electrificada lo que propiciaría la retirada de la tracción Diesel y la implantación de los servicios rápidos con electrotrenes como antecedente de los Intercity en la siguiente década.

**Los años ochenta**

Durante este decenio se materializan importantes adquisiciones de material móvil que se fue incorporando de forma paulatina mejorando los

tiempos de viaje, el confort y la imagen de la misma Renfe. Sin embargo dentro de estos años no podemos olvidar la fatídica fecha del 31 de diciembre de 1984 como el «gran cerrojazo» al ferrocarril español.

A comienzos de esta década la estación del Norte vuelve a sufrir una nueva remodelación afectando en esta ocasión a los elementos más ferroviarios: por un lado se renovaron las vías principales con carril de 54 kg/m y traviesa bloque, se instaló un enclavamiento eléctrico que permitió eliminar las travesías y las casetas de enclavamientos mecánicos distribuidas por la playa de vías, esto ha permitido alargar dos andenes hasta los 332 metros y el de la vía uno hasta los 450 metros.

El primer resultado tangible de las

inversiones de los años anteriores fue la entrada en servicio de los trenes Intercity entre Madrid y Valencia servidos con los nuevos electrotrenes de la serie 444. Dicho evento tuvo lugar el 1 de junio de 1980 con cuatro frecuencias que invertían cuatro horas y 33 minutos. A partir de ese momento también deja de circular el Talgo III por Cuenca siendo sustituido por material TER. Hasta ese momento el Talgo III había venido siendo el tren más rápido para llegar a Madrid al emplear cinco horas en lugar de las seis horas que se tardaba con el «correo» de Albacete-Madrid servido con una Alstom y coches serie 8000 además del expreso con ocho horas de trayecto.

La prestación de servicios con los recientes electrotrenes 444 continua implantándose y se establece en 1980 por primera vez una relación diurna entre Barcelona y Sevilla por Valencia siendo este servicio el germen del Rápido «Torre del Oro» y del «García Lorca». La relación Valencia-Barcelona poco a poco empieza a transformarse con la incorporación del material 444 como Electrotrén en sustitución de las 440. Todavía los tiempos de viaje rondan las cinco horas aunque la ganancia en confort fue considerable sobre todo a partir de mayo de 1982 con la puesta en servicio de dos rápidos por sentido con material «Corail» alquilado a la SNCF hasta la llegada de las serie de coches 9000 y 10000 meses después. No obstante, el Talgo

**CULLERA A VALENCIA**

(SERVICIO DESDE EL 1.º DE OCTUBRE DE 1969)

M. Añ.	Andén	K.	ESTACIONES	5582 Ferro.	5584 Ferro.	5586 Ferro.	5588 Ferro.	5590 Ferro.	5592 Ferro.
...	D		<b>CULLERA</b> ..... S..	7 05	9 10	11 35	14 10	16 40	19 25
...	I	6	Sueca (ap.) .....	7 18	9 18	11 43	14 18	16 48	19 33
...	I	16	Sollana .....	7 24	9 29	11 54	14 29	16 59	19 44
...	D	..	Ale (ap.) .....	7 30	9 35	12 —	14 35	17 05	19 50
12	D	26	<b>SILLA</b> .....	7 39	9 44	12 09	14 44	17 13	19 59
10	I	30	Catarroja .....	7 45	9 50	12 15	14 50	17 18	20 05
...	I	32	Masanasa .....	7 47	9 52	12 18	14 52	17 20	20 07
12	D	33	Alfafar .....	7 52	9 57	12 22	14 57	17 25	20 12
13	DI	38	<b>*VALENCIA (T.)</b> ... LI.	8 —	10 05	12 30	15 05	17 33	20 20

El dominio de los ferrobuses en el ámbito de las cercanías valencianas fue total. Un ejemplo de ello es el horario de invierno de 1969 en la línea de Cullera.



Una UT 600 se cruza con la 141<sup>F</sup>-2413 y su tren especial del 125º aniversario del ferrocarril Valencia-Játiva. Viaducto sobre el río Magro en Algemesí, 16 de diciembre de 1979. Foto Ferran Llauradó.

III «Mare Nostrum» servido con 269.0 conseguía 4 horas y 21 minutos entre Sants y Valencia.

El avance del nuevo material dejó completamente obsoleta a la composición del «Pájaro Azul» la cual causó baja tras 45 años por las cercanías de Valencia: Caudiel, Cullera y Mogente. También desapareció la serie 4000 (340) en la tracción del ómnibus de Cuenca siendo sustituida por las 1900 durante un año pues en 1982 desaparecieron los omnibuses debido a la llegada masiva de las series de automotores 592.

Así es, en efecto, el 9 de marzo de 1982 Renfe presentó en Valencia-Término los nuevos automotores serie

592 y pocos días después, el 26 de marzo, comienzan su andadura comercial en la línea de Gandía como servicio de cercanías; durante el verano de 1982 se extienden a las líneas de Liria y Utiel en sustitución de los ferrobuses, en pocos meses los ferrobuses serían apartados al dotar al depósito de Valencia con 45 ejemplares de esta serie para servicios de cercanías (Caudiel, Liria, Gandía y Utiel) y de regionales comercializados como «Automotor» en sustitución de los trenes TER que sufrirían la misma suerte que los ferrobuses aunque hasta 1993 los TER remodelados aun estuvieron realizando servicios esporádicos

como Regionales a Cuenca y Teruel sobre todo. Según el gráfico de motores de la serie 592 asignada a Valencia realizaban 66 servicios diarios: 16 en la línea de Gandía, 12 en la línea de Liria y 10 relaciones Alicante-Murcia, el resto eran las relaciones de media distancia con Zaragoza, Cuenca, Alcoy, Cartagena, Alcázar y Alicante.

De nuevo, en octubre de 1982, las típicas precipitaciones torrenciales que caracterizan al clima mediterráneo junto con el desmoronamiento de la presa de Tous provocaron graves daños ferroviarios en las líneas que atraviesan las dos Riberas. Las estaciones más afectadas fueron Carcagente y Alcira, en la línea de Gandía fue volada la vía entre Sollana y Sueca para evitar el efecto dique que ocasionaba la plataforma ferroviaria.

El Real Decreto 1925/1983 de 25 de mayo de 1983, declaró Monumento Histórico Artístico la estación del Norte con todo lo que ello implica en cuanto a protección y restauración.

Los trabajos de duplicación de vía entre El Cabañal y Castellón prosiguen y dan sus primeros resultados el 25 de octubre de 1983 al entrar en servicio la doble vía electrificada desde El Cabañal hasta Puzol. Anteriormente, en 1981 se dio de alta la doble vía entre Puzol y Sagunto al aprovechar los itinerarios paralelos del Central de Aragón y de la Compañía del Norte. El siguiente tramo en tener vía doble fue de



La fuerza de las aguas desbordadas del Júcar volcaron decenas de vagones de Transfesa preparados para la carga de naranjas en la estación de Alcira. Octubre de 1982. Foto Esteban Gonzalo.

**VALENCIA A BARCELONA**

(SERVICIO DESDE EL 23 DE MAYO DE 1971)

M. Añ.	Andén	K.	ESTACIONES	2712 Auto 2.ª	5706 Exp. 1-2	704 Exp. 1-2	5762 Ferro	5760 TER 1-2	5722 Ráp. 1-2	754 TER 1-2	5758 Talgo 1-2	5772 Ferro	5708 Exp. 1-2
				2.ª	2	2		2	2	2	2		(3)
12	DI	1	*VALENCIA (T.) S.	5744	4 45	6 40							23 25
..	I	6	Fuente S. Luis	5820									18 56
4	D	6	*CABAÑAL	Omn.									19 04
4	I	11	El Machistre (ap.)	2-3									19 11
9	I	16	Masalfasar										19 16
11	D	19	Puig										19 21
13	D	23	Puzol										19 25
10	I	30	*SAGUNTO	2	5 20	7 12			10 18		15 10		19 35
40	I	35	Los Valles										19 41
13	I	39	Aimenara										19 45
..	I	42	La Llosa (ap.)										19 48
9	D	43	Chilches										19 53
20	I	48	Moncofar			7 32							19 57
14	I	52	Nules - Villavieja		5 41			9 41		12 01			20 07
23	D	58	Burriana		5 49			9 47		12 07	15 27		20 18
40	I	63	Villarreal		5 56	7 49							20 24
47	D	66	Almazora										20 29
40	D	70	CASTELLON (S.)	6 05	7 59			9 56	10 55	12 16	15 35	20 34	1 06
15	I	77	Las Palmas (apt.)	6 08	8 01			9 57	10 58	12 17	15 36	20 39	1 16
15	I	83	Benicasim					10 08		12 29			20 47
13	I	85	Las Villas (ap.)								(4)		20 56
4	I	92	Oropesa			8 25		10 19		12 40			21 09
9	I	95	Cabanes										21 18
13	I	106	Torreblanca		6 48	8 43							21 28
85	D	118	Alcosebre (ap.)										21 39
152	I	120	Alcalá							13 06			21 55
118	D	129	Santa Magdalena										22 04
51	I	136	Peñíscola (apt.)										22 12
24	D	142	Benicarló	5 35	7 31	9 31		10 57	12 20	13 23	16 22	22 21	2 54
50	D	148	Vinaroz	5 42	7 39	9 41		11 03	12 41	13 29	16 28	22 29	3 04
53	D	154	Alcanar (apt.)	5 51									22 39
..	..	..	Planas Altas (ap.)					5718					
129	I	164	Ulldocona	6 01	8 03	10 09		1718					22 52
97	I	172	Freginals (apt.)	6 09				Omn.					23 01
62	I	179	Santa Bárbara	6 15				2-3					23 08
22	D	185	Mianes (apt.)	6 22									23 15
9	I	193	*TORTOSA (S.)	6 30	8 34	10 36		11 43	13 24	14 09	17 03	23 25	4 08
4	I	199	Campredó	7 06	8 39	10 39	11 02	16 05	11 46	13 26	14 12	17 05	4 13
18	I	206	Amposta	7 14			11 08	16 13					
14	D	210	La Granadella (ap.)	7 19			11 15	16 23	12 03		14 24		4 31
14	I	216	Ampolla - Perelló	7 25			11 19	16 29					
24	D	228	Ametlla del Mar	7 36			11 24	16 36			14 34		4 52
31	I	237	Vandellós (ap.)	7 44			11 34	16 53	12 21	14 -	14 43		
19	D	243	Hospitalet	7 51			11 46	17 03					
15	I	252	Montroig (ap.)	7 58			11 52	17 11		14 17			5 07
17	I	258	Cambriús	8 05	9 35	11 37	11 59	17 20		14 31			
8	I	264	*SALOU (N.)	8 12	9 42	11 45	12 04	17 27	12 42		15 03		5 21
8	I	276	*TARRAGONA (T.)	8 24	9 56	11 58	12 09	17 52	12 49		15 10	(4)	5 30
8	I	276	*TARRAGONA S.	8 35	10 13	12 10	12 19	18 05	12 59	14 53	15 20	17 50	5 44
5	I	301	*S. VICENTE (S.)	9 03	10 37	12 34		18 26	13 01	15 05	16 22	18 -	5 56
9	I	319	Villanueva	9 21	10 38	12 35		18 50	13 18	15 29	16 38	18 16	6 20
18	I	327	Sitges	9 45	10 57	12 54		19 -	13 18	15 43	16 38	18 16	6 22
22	DI	364	F. de Gracia	9 54	11 06	13 03			13 37	16 07	15 57	(4)	6 42
6	DI	368	*BARCELONA (T.)	10 33	11 45	13 40		20 57	14 05	16 46	16 25	19 04	6 50
				10 45	12 -	13 55							7 30
								21 08	14 20	17 02			7 45

(1) Tren 5758. Mínimo desde Valencia, 100 kilómetros. Tren 5760 mínimo desde Valencia 200 kilómetros. En el trayecto 75 kilómetros. Suplemento.—(2) Tren 5722, (1-2) Málaga-Barcelona. Tren 5706 (1-2) Almería-Barcelona y Granada-Barcelona. Mínimo, 100 kilómetros. Tren 1718, transbordo en San Vicente para vía Villanueva; directo a Barcelona por Vilafranca.—(3) Tren 5708, viajeros sólo a Castellón y siguientes.—(4) Las paradas de Las Villas y Saló del tren 5758 del 15 julio al 15 septiembre y la de Sitges al 15 de octubre. Tren 754 sigue de Paseo de Gracia directo a Cerbere (It. 51)

**Relación y horario de trenes desde Valencia hasta Barcelona para el verano de 1971.**

Sagunto a Chilches en 8 de octubre de 1984 y el 21 del mismo su continuación hasta Burriana. No es hasta el 8 de julio de 1985 cuando se da de alta el último tramo pendiente de doble vía electrificada: Burriana-Castellón, 11'6 kilómetros.

Como resultado de la aplicación de la resolución del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 se suprime el servicio ferroviario a partir del 1 de enero de 1985 totalmente en 914 kilómetros de red y en 643 kilómetros se suprimió el servicio de viajeros. Para otros seiscientos kilómetros de líneas hubo pactos entre el gobierno central y las comunidades autónomas respectivas para el mantenimiento y financiación

del servicio de viajeros. Con todo ello, en la provincia de Valencia se suprimió totalmente los 17 kilómetros del Central de Aragón entre Puzol y El Cabañal aunque en esas fechas ya no existía ninguna circulación grafiada. Entre Ribarroja del Turia y Liria (12 kilómetros) se mantuvo solamente el servicio de mercancías aunque en un principio iba a ser cerrada totalmente. Entre Játiva y Alcoy (64 kilómetros) se mantuvo el servicio de viajeros y mercancías (Vagón Completo, Paquete Expres y TIDE) al haber accedido la Generalitat Valenciana a sufragar el déficit de la explotación.

En 1986 se inician los trabajos para la duplicación de vía de Silla

hasta Cullera al tiempo que se ponen en marcha las obras del nudo de Silla que incluye la independización de las vías de Gandía respecto de La Encina y el ramal de Ford, ampliación de la terminal de contenedores y establecimiento de vías de apartado y de mango en la misma estación de Silla.

Tras las pruebas de velocidad a 160 km/h en los 1683 kilómetros en el «triángulo de oro» con las nuevas 250 y los nuevos coches 9000 y 10000 junto a los coches laboratorios con bogies GC se dio de alta la nueva velocidad máxima entre Alcázar y La Encina, Játiva-Valencia, El Cabañal-Castellón por lo que respecta la Comunidad Valenciana. Eso ocurrió el 1 de junio de 1986. Con la llegada del nuevo material apto para los 160 km/h como el Talgo Pendular, locomotora 250 y coches series 9000 y 10000 y posteriormente los electrotrenes 444-500 (serie 448) se inicia un acortamiento en los tiempos de viaje con Barcelona y Madrid. Las locomotoras 250 fueron las protagonistas en Valencia de la elevación de velocidad ya que era el único material diseñado concretamente para los 160 km/h. Años antes, en 1982 ya habían entrado en servicio las primeras máquinas de esta serie, el 7 de julio de 1982 llega a Valencia por primera vez en servicio comercial con el expreso de Málaga, pocos días después se incorporarían también al expreso de Sevilla. En otoño de ese año, con el inicio de la campaña naranjera, también ampliaron sus servicios a los trenes de frutas hasta la frontera. A partir de la elevación de velocidad a 160 km/h se encargaban del «Valencia-Expreso» y del «Torre del Oro» sustituyendo así al material 444 en triple composición que desde el 28 de septiembre de 1980 atendía la relación diaria Barcelona-Valencia-Sevilla. El Talgo III Cerbere-Cartagena eleva su tipo a 160 y consigue rebajar el tiempo entre Valencia y Sants por debajo de las cuatro horas, dejándolo en 3 horas y 53 minutos. En 1987 los rápidos vespertinos 665 y 664 lo realizan en 3 horas y 48 minutos con locomotora alemana y coches serie 10000.

Durante la primavera de 1986 se suceden las pruebas de los nuevos electrotrenes 444-500 derivados de



La composición 668.0099 de la FS a punto de realizar un viaje de pruebas de Valencia a Alicante el 2 de mayo de 1977. También realizaría varios viajes a Madrid y Barcelona como ensayo que desembocaría en la adquisición por Renfe de la serie 593. Foto Enrique Andrés.



Entre Sagunto y Puzol se aprovechaba el trazado en paralelo del Central de Aragón y de Norte para constituir una vía doble. Una unidad 440 procedente de Barcelona se dirige a Valencia por la vía del C. de A. Septiembre de 1981. Foto Esteban Gonzalo.

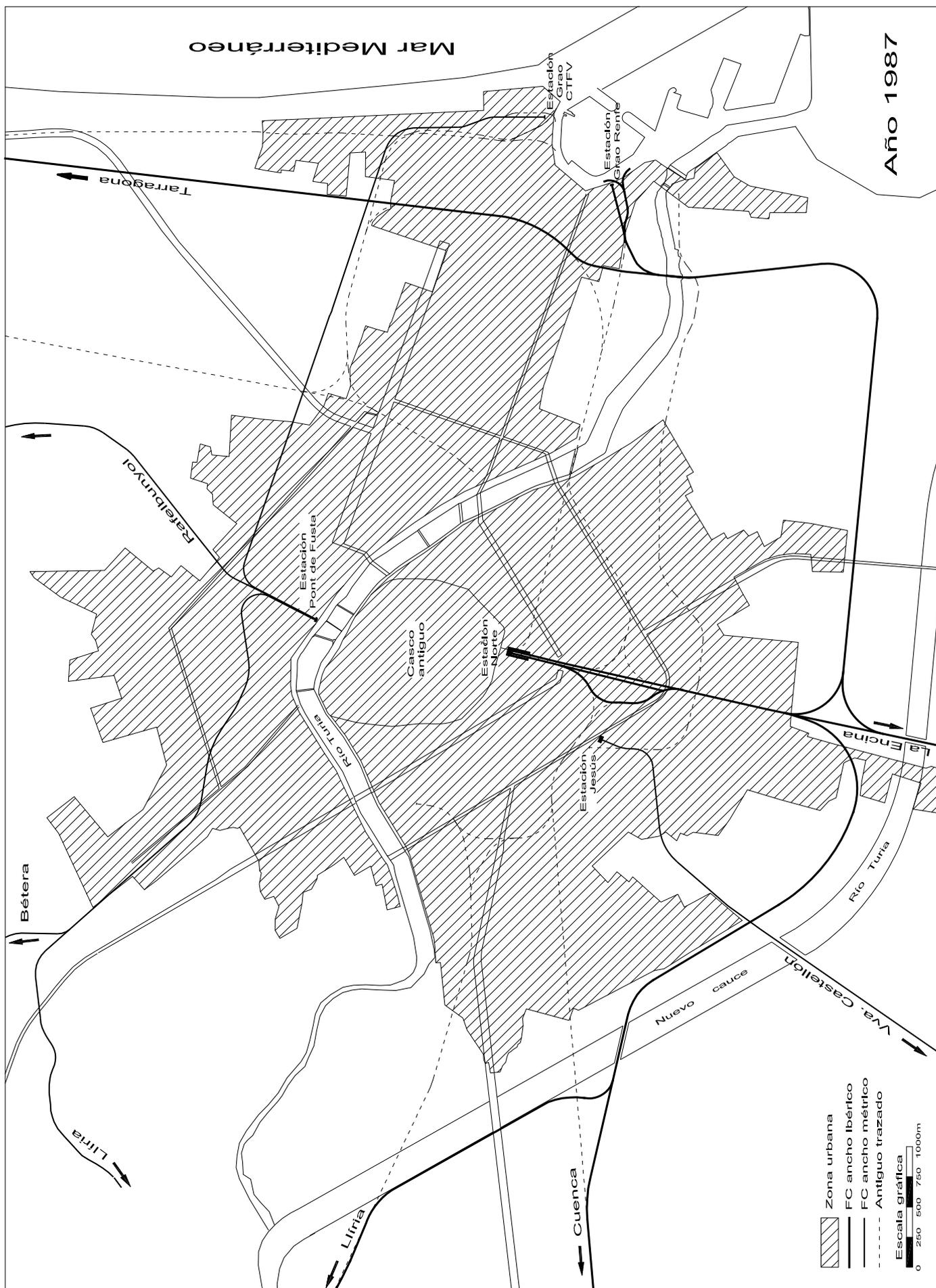


Una unidad suiza 436 preparada para hacer un tren hacia Mogente mientras en la vía 5 se encuentra estacionado un TER procedente de Madrid. Febrero de 1980. Foto Enrique Andrés.

los 444. La principal diferencia es su tipo de velocidad a 160 km/h, ideal para los servicios Intercity que hasta la fecha se prestaban con material 444 a 140 km/h. Posteriormente, en 1991 esta subserie pasó a denominarse serie 448. De esta forma, el 30 de mayo de 1987 entra en servicio el primer lote de seis unidades 444-500 en las relaciones Valencia con Madrid y Barcelona como Intercitys rebajando en unos 15 minutos aproximadamente los tiempos de viaje quedando establecidos en la relación con Madrid en cuatro horas y quince minutos y cuatro servicios diarios por sentido. La relación con Barcelona prácticamente se quedó como estaba pues ya había acertado tiempos el año anterior con la subida de velocidad y el nuevo material convencional. El segundo lote (del 507 al 511 y con un testero diferente) fue entregado en diciembre del 87 aunque sin el coche remolque motivo por el cual no realizaron servicios hasta tener la composición completa. Por último, tercer lote (del 512 al 531) se dio por recepcionado en mayo de 1989.

Siguiendo con las electrificaciones de los ochenta, el 30 de mayo de 1987 a las 14 horas y 30 minutos se inaugura la electrificación de La Encina hasta Alicante (78 km) mientras tanto se desarrollan las complicadas obras de la variante de La Encina. Dicha electrificación permitió establecer a partir del 31 de mayo de 1987 el servicio Intercity entre Alicante y Valencia con cuatro relaciones diarias por sentido y con una duración variable entorno a las dos horas y cuarto. También se implanta el sistema de comunicación por radiotelefonía entre trenes y puestos fijos de circulación conocido como Tren-Tierra, el 11 de mayo de 1987 se da de alta el sistema entre Valencia y Játiva, nueve días más tarde ocurre lo mismo en el tramo Castellón-Valencia.

A la elevación de velocidades de los trenes de viajeros le siguió un discreto aumento de velocidades para los trenes de mercancías. En concreto, el 2 de febrero de 1988 se puso en marcha un Teco experimental desde Silla hasta Abroñigal para el transporte de productos horto-



frutícolas hasta Mercamadrid; la salida de Silla la efectuaba a las 15.55 horas y la llegada a destino era a las 22.10 horas. Aunque este tren no tuvo mucho éxito comercial, sin embargo fue la prueba-piloto para la extensión del tipo 120 en la red Teco en años posteriores.

En octubre de 1987 los ferrobuses (apartados desde 1982) abandonan definitivamente Valencia para ser trasladados a Orense. El 18 de julio de 1988 entran en servicio las primeras unidades suizas serie 435 procedentes de la reforma de la serie 436, 437 y 438. Dos años después son retiradas al no cumplir los niveles de calidad que estableció Renfe para sus trenes de cercanías. Las Eurofimas comienzan a ser enviadas a Asturias en verano de 1988 después de 26 años de trasiegos de vagones en Valencia. Los nuevos tractores fabricados por Macosa matriculados como serie 310 empiezan a ser entregados en octubre de 1989 lo que supondría el comienzo de la retiradas de los tractores de las series 301, 303 y 304 que habitualmente trabajaban en las maniobras de las estaciones valencianas hasta esa fecha.

A lo largo de 1989 la estación del Norte sufre otra reforma más esta vez más llamativa que las anteriores pues las toperas fueron retranqueadas para ampliar la zona de vestíbulo. Así se eliminó el escape de las vías 5 y 6 con alargamiento de los andenes.

### Los años noventa

Son los años de las obras ferroviarias, variantes, duplicaciones, adaptaciones a 200 km/h, los nuevos conceptos de alta velocidad y velocidad alta y el Plan de Acceso a las Grandes Ciudades conocido como El «Plan Felipe». Por otro lado, la Exposición Universal de Sevilla y la Olimpiadas de Barcelona dejaron a Valencia en tierra de nadie y no fue hasta bien avanzada la década cuando empiezan a surtir efecto las obras proyectadas y muchas de ellas comenzadas a finales de los ochenta. Mientras, la Renfe sufre la mayor transformación empresarial de su historia al cambiar radicalmente todo su modelo de gestión creando las unidades de negocio y disolviendo las «Zonas».



En sus últimos tiempos las locomotoras 4000 remolcaban ocasionalmente el correo de Madrid por Cuenca cuya titularidad estaba asignada a las 1900. En una de estas ocasiones la composición ya llevaba el furgón postal decorado con la nueva librea de Correos. Valencia, 14 de abril de 1980. Foto Enrique Andrés.

La primera gran obra que fructificó fue el soterramiento de El Cabañal, obra que empezó en 1984 y que sufrió diversos avatares durante su ejecución lo que supuso continuos aplazamientos en su terminación (hasta siete fechas diferentes de inauguración). Por fin, el sábado 13 de abril de 1991 se puso en servicio la vía impar y el domingo 14 de abril se hizo lo propio con la vía par. De esta manera desaparecieron de golpe cuatro pasos a nivel marcando un antes y un después en la historia de los poblados marítimos de la ciudad.

Mientras tanto se trabajaba en la duplicación de los 26 kilómetros que separan Silla y Cullera. La cronología

fue la siguiente: el 27 de noviembre de 1990 se pone en marcha la nueva vía entre Silla y Cullera con la finalidad de dar de baja el viejo trazado y permitir su renovación; el 8 de mayo de 1991 se da alta el nuevo acceso a Silla; días más tarde, el 1 de junio se circula con doble vía desde Silla hasta Sueca y al día siguiente se completa hasta Cullera.

En cuanto a servicios, la nueva política de empresa empieza a sentirse y así el 26 de enero de 1992 se suprime el expreso de Madrid y el «Sol de Levante» deja de circular vía Zaragoza para hacerlo vía Madrid con dos ramas, la de Alicante y la de Valencia con acople en Albacete.



La larga composición del Expreso Barcelona-Sevilla estacionado en la vía 1 de la estación del Norte, rebasa con creces la marquesina de la estación. En aquella época los topes estaban más cerca del edificio que en la actualidad lo que da una idea de la longitud de este tren. Valencia-Término, 5 de mayo de 1985. Foto Enrique Andrés.



Primer automotor de la serie 592 presentado a la prensa el 9 de marzo de 1982 en la estación del Norte. Foto Esteban Gonzalo.

Otro tramo de vía doble se pone en servicio: Vara de Quart-Valencia (26 de enero de 1992), apenas unos tres kilómetros que solventaban el cuello de botella de este pequeño tramo y que impedía aumentar frecuencias. Cabe decir que la obra se encontraba terminada desde 1982 pero sin conexión por los extremos con las respectivas estaciones, algo incomprensible; fue la primera actuación recogida en el «Plan Felipe» que se llevó a cabo. Y otra vía doble más: el 20 de mayo de 1992 entra en funcionamiento el triángulo de La

Encina y la vía doble con variante hasta Fuente la Higuera, primer tramo apto para 200 km/h en ancho ibérico; esta obra supuso la ganancia de 20 minutos en las relaciones entre Valencia y Alicante al suprimirse la inversión en La Encina y tan solo cinco minutos en la relación con Madrid. Más vía doble: el 3 de febrero de 1993 inauguración oficial del tramo de vía doble banalizada apta para 200 km/h entre Oropesa y Alcanar (63 kilómetros) incluyendo variantes en Alcocebre y Santa Magdalena de Pulpís.



El TER Irún/Bilbao-Valencia y «Man» procedente de Gandía esperan ante sus respectivas señales de entrada la presencia de alguna vía libre para poder estacionarse en destino. Valencia-Término, 24 de junio de 1982. Foto Enrique Andrés.

Mientras tanto, en Valencia-Término se efectúa el recambio de andenes hasta los 55 centímetros en las vías 2, 3, 4 y 5 con la finalidad de mejorar el acceso a las nuevas unidades 447 que progresivamente se incorporaban al núcleo de cercanías de Valencia provocando la retirada de las veteranas 440 al tiempo que se ponen en servicio las nuevas instalaciones de Paquete Expres en la calle Bailén. Paralelamente avanzan las obras de electrificación en la línea de Gandía aunque con bastante retraso por problemas en las nuevas subestaciones. No es hasta el 29 de mayo de 1994 cuando entra en servicio la electrificación; las unidades encargadas de hacer el gráfico fueron 447 los primeros días y posteriormente la 440 reformadas hasta que en 1995 con la llegada de una nueva remesa de 447 se retiran las reformadas de la línea de Gandía de forma definitiva.

Un apeadero más se suma a las cercanías, en mayo de 1993 se abre al público el apeadero de Xirivella en la línea de Ribarroja, posteriormente pasó a denominarse Xirivella-L'Alter para diferenciarlo de otro apeadero (Xirivella-Alqueries) que se construyó en el año 2000 en esta misma localidad para atender los trenes en la línea de Buñol.

Durante el verano de 1994 comienza a circular en pruebas las primeras plataformas y contenedores fabricados por Transfesa para el tráfico entre Ford y Dagenham (Inglaterra) a través del Eurotúnel. Para este tráfico se construyeron 300 contenedores y otras tantas plataformas. El 17 de octubre de ese mismo año partió de Silla el primer tren comercial hacia el canal de *La Manche*. Desde entonces, diariamente circulan dos trenes Eurotúnel por sentido entre la factoría Ford de Almusafes y la de Inglaterra.

A finales de 1994 se dio de alta el ramal de 1500 metros entre Malsafasar y la factoría GEC-Alstom (ex Macosa) lo que ahorró tiempo y dinero a la hora de sacar a vía un buen lote de locomotoras 252 que esperaban su turno para ser entregadas.

En marzo de 1995 se termina de construir el nuevo edificio de la



Por un problema en los motores de tracción el semitren TER con destino Cuenca y Madrid sale de Valencia remolcado por una 1900. En el caso de que el convertidor del tren permitiera dar calefacción, aire acondicionado e iluminación podía ser remolcado y atender el servicio sin mayor problema. Estas averías eran frecuentes en los últimos tiempos del TER ya que el desgaste del material por los trayectos asignados era importante. 16 de marzo de 1984. Foto Enrique Andrés.



El Corail Port Bou-Valencia a punto de rendir viaje remolcado por una veterana 269.0. Valencia Fuente de San Luis, 7 de septiembre de 1982. Foto Jaime Roca.



El Valencia Expreso Madrid-Valencia-Cerbere efectúa parada en la estación de Requena. Agosto de 1990. Foto Esteban Gonzalo.

Gerencia Operativa de Valencia (Puesto de Mando) en Fuente de San Luis donde entre otras, se comenzarán a albergar los futuros CTC: el primero de ellos se dio de alta el 24 de junio de 1996 y controlaba desde Cullera hasta Gandía-Viajeros, el 30 de octubre se completó con el Silla-Cullera. El siguiente tramo con CTC fue de Vara de Quart a Buñol el 15 de julio de 1997.

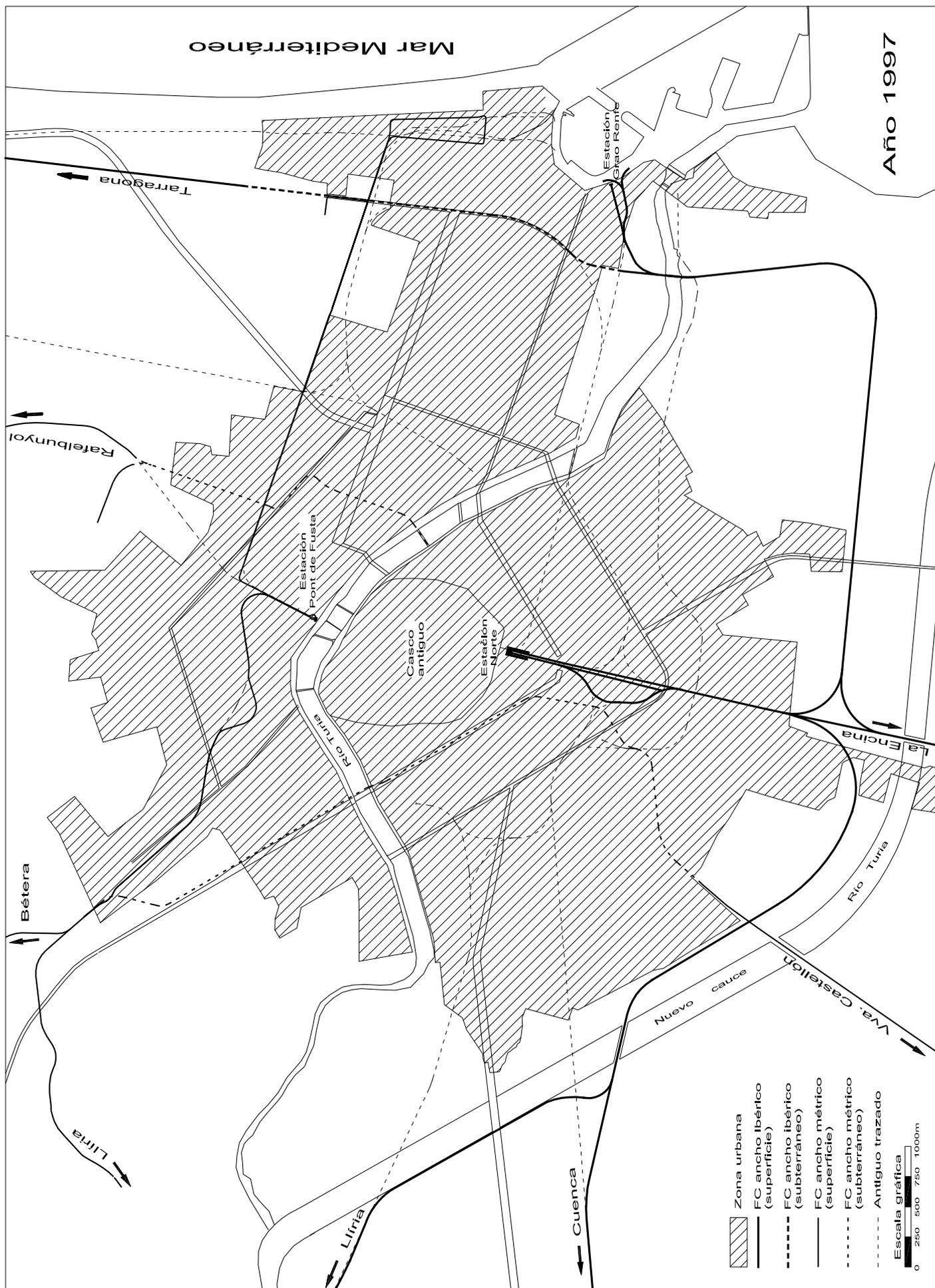
A partir del 28 de mayo de 1995 un Talgo IIIIRD comenzó a realizar el trayecto entre Valencia (salida 8.35 h) y Montpellier (llegada 17.10 h) con enlace para el TGV a París. De esta forma este tren es el primer servicio internacional sin transbordos que contó Valencia aunque con la reestructuración de los gráficos a partir de 1997, ocasionado por la implantación del Euromed, este tren desapareció.

En 1996 Renfe comienza a comercializar el «Maxitren» Trasona-Sagunto, mercancías siderúrgico de unas 2000 toneladas, para lo cual se sirve de las locomotoras de la serie 251 para llegar hasta la misma factoría del Puerto de Sagunto, es la primera ocasión que estas máquinas realizan servicios hasta Valencia manteniéndose en la actualidad.

Durante 1996 se rehabilitó y se electrificó el ramal de mercancías que va desde Gandía al puerto con la finalidad de dar un reducido servicio de Cercanías a la zona de la playa de Gandía, finalmente el 29 de junio de 1996 se inauguró con cinco trenes por sentido.

El 12 de enero de 1997 entró en servicio unas de las dobles más esperadas, Fuente la Higuera-Játiva, con todo lo que significaba en cuanto a acortamiento de kilometraje debido a las múltiples variantes, fluidez por la doble vía y separación de tráfico de Cercanías. Desaparecía así uno de los últimos estrangulamientos de la red en la antigua 4ª Zona, la vía doble ya era continua desde Valencia hasta Madrid. Las ganancias de tiempo fueron bastante considerables, alrededor de unos 20 minutos dejando el tiempo de viaje en 3 horas y 40 minutos con Madrid y una hora y 35 minutos con Alicante.

En marzo de 1997 se da de alta el nuevo tramo de 200 km/h y vía doble





Un electrotrén 444.5 sale de la estación del Norte hacia Madrid en su primer día de servicio. Estos automotores eléctricos eran aptos para los 160 km/h. Por este motivo relevaron en el servicio Intercity a los electrotrenes 444 estableciendo un tiempo de 4 horas y 15 minutos entre Valencia y Madrid. 30 de mayo de 1987. Foto Xavier Jiménez.

desde Alcanar hasta Vandellós, previamente, en agosto de 1996, se había abierto al tráfico la variante del Ebro que evitaba el paso por Tortosa. El Corredor Mediterráneo queda preparado para recibir el gran cambio: el Euromed. El 16 de junio de 1997 comienza su andadura comercial el servicio Euromed siendo la rama 6 la primera en partir de Valencia a las 7.05 horas realizando el Euromed 1072, casi al mismo tiempo partía de Sants la rama 5 como 1071 a las 7.00 horas. En total cinco relaciones por sentido con un tiempo mínimo de trayecto de dos horas y 45 minutos para el 1071. Sin embargo con el paso de los años estos trenes han ido aumentando sus tiempos de viaje hasta las 2 horas y 59 minutos en el mejor de los casos

La década acaba con más cambios: el 16 de febrero de 1999 comienzan a prestar servicios los electrotrenes 490, comercialmente denominados Alaris en sustitución de los clásicos Intercitys. Estos trenes al estar concebidos para 200 kilómetros por hora permiten aprovechar las prestaciones de las nuevas variantes de La Costera y rebajar hasta las tres horas y media (trece minutos menos que el Intercity) el trayecto con Madrid mediante ocho frecuencias por sentido y tres Intercitys diarios que hacían el recorrido en tres horas y tres cuartos los cuales fueron suprimidos progresivamente. Durante el verano de 1999

aparece en el catálogo de trenes de altas prestaciones de Renfe los trenes Arco en sustitución de los Intercitys Alicante-Valencia-Barcelona. Inicialmente estaban formados por cuatro coches de la serie 10.000 remodelados como serie 2000 pero pasado ese verano quedaron configurados en su formato de tres coches.

Durante la segunda mitad de la década se llevaron a cabo las obras de renovación y adaptación para 200 km/h del tramo El Cabañal-Sagunto. Se modificó totalmente la estación de Sagunto al ponerse en servicio Sagunto-Cargas en 1996 en el ramal

al Puerto de Sagunto con acceso también desde el lado Puzol. De esta forma se dismanteló la clasificación de Sagunto y se simplificó el esquema de vías. También se construyó una estación nueva en Puzol desplazada 400 metros más hacia el lado Sagunto (obligado por un pequeño ripado que se ejecutó a la entrada de la localidad). Una vez concluyeron estas obras se adjudicó la continuación de la adaptación a 200 km/h hasta Nules.

### Desde el año 2000

A lo largo de estos años se va a producir la transición entre la etapa final de las inversiones iniciadas en los años ochenta y el inicio de una nueva época caracterizada por la alta velocidad en sentido estricto sin olvidar el gran cambio administrativo que sufre el ferrocarril de la vía ancha a partir de 2005 con la separación total entre infraestructuras y servicios dando lugar al nuevo administrador de infraestructuras (Adif) y a Renfe Operadora como empresa pública de transporte.

A principios del año 2000 (19 de febrero) se inaugura la variante de Castellón que incluye la estación subterránea y que era una de las obras pendientes del Corredor Mediterráneo. Aunque los horarios y las relaciones con Barcelona no ganaron prácticamente nada en cuanto a tiempo de viaje sí que se ganó en seguridad al eliminarse los



Un tren colector de vagón disperso circula por la larga recta entre Sollana y Sueca remolcado por una 319. A raíz de la voladura de los pontones en ese tramo durante las inundaciones de 1982, éstos se reconstruyeron preparados para la doble vía. Julio de 1985. Foto Esteban Gonzalo.



Durante los veranos de 1991 y 1992, Renfe destacó en Valencia unidades 446, procedentes de Madrid, para realizar servicios de cercanías con aire acondicionado en la línea de Játiva en sustitución temporal de las 440. Una vez finalizado el verano, las 446 volvían a su núcleo de Madrid. Estación de Silla, 10 de agosto de 1992. Foto Carlos Royo.

pasos a nivel de la travesía urbana de Castellón. Todavía quedaba pendiente la variante de Benicásim muy retrasada por temas burocráticos y no sería hasta el 16 de noviembre de 2003 cuando esta variante entra en servicio y con ello desaparece el bello tramo costero de vía única entre Las Palmas y Oropesa estableciéndose vía doble en todo el

recorrido entre Valencia y Vandellós. Gracias a la banalización en todo este tramo se dio una importante fluidez a los tráficos con Barcelona.

Con el cambio de horarios del 24 de septiembre de 2000 se sustituye el material convencional del «Sevillano» por material Talgo tanto de plazas sentadas como de plazas acostadas, por ello pasó a estar catalogado como

*Tren-Hotel* reestructurando sus destinos y horarios. Ahora sus destinos son Granada y Málaga por lo que Valencia pierde a partir de entonces la relación nocturna con Sevilla ya que el segundo *Tren-Hotel* que circula vía Valencia, el Barcelona-Cádiz, no entra en la estación del Norte.

En el servicio de Cercanías merece constancia la llegada al depósito de Valencia de dos unidades de la serie 592 convertidos en trenes de dos coches motores constituyendo la subserie 592.3/5 por lo que son destinados a realizar los servicios con Caudiel y Ribarroja. Además de esto, en 2000 comienza a funcionar el apeadero de Xirivella-Alqueries situado en la línea de Buñol y se ponen en marcha, el 12 de noviembre de 2000, por primera vez cercanías nocturnos durante los fines de semana en la línea de Alcudia de Crespins, medida que se extiende a la línea de Gandía en 2004.

En enero de 2001 se alcanza por fin un acuerdo político entre las comunidades de Castilla-La Mancha, Madrid, Murcia y Valencia para la definición del trazado de la línea de alta velocidad entre Madrid y



Primer Intercity Madrid-Valencia-Gandía tras la puesta en servicio de la electrificación Silla-Gandía. Estación del Norte, 29 de mayo de 1994. Foto Carlos Royo.



Uno de los automotores más peculiares que han circulado por Valencia ha sido el «Talguillo» formado por cinco coches como consecuencia de un accidente acaecido el 21 de noviembre de 1989 en Sollana al descarrilar un «Man» que hacía un Valencia-Gandía y derribar sobre un coche motor el tablero de un paso superior; los dos coches restantes fueron acoplados a una composición íntegra de tres coches. La numeración era 025M-014R-026M-021R-031M. Pocos días antes de la puesta en servicio de la electrificación de Gandía este automotor realiza un cercanías a Gandía pasando por la estación de mercancías de dicha población. Foto Carlos Royo.



El mismo día de la apertura a la circulación de la doble vía (3 de febrero de 1993) entre Oropesa y Alcanar se hizo un tren especial para medios de comunicación formado por una 252 y Talgo 200 con cámara exterior y velocímetro proyectado en los monitores de vídeo; se alcanzaron los 207 km/h. Foto Esteban Gonzalo.

Levante, hasta ese momento se había venido polemizando sobre si el Ave tenía que pasar por Cuenca o por Albacete en su trazado hasta la costa. Al final se alcanzó una solución salomónica para las diferentes entidades autonómicas implicadas en la disputa gracias al ramal entre Cuenca y Albacete propuesto por el ministerio de Fomento para dar servicio de alta velocidad a Murcia. El acto simbólico de la colocación de la primera traviesa se realizó el 2 de octubre de 2002 en Picasent presidido por el entonces presidente del Gobierno, José María Aznar; en esa fecha los 907 kilómetros del Ave Madrid-Levante estaban prácticamente en proyecto o en estudio y tan solo 28 kilómetros en obras. Diez años después el Ave llegará a Valencia, Alicante y Murcia.

Una de las obras emblemáticas de esta década fue la construcción del puente ferroviario levadizo en el puerto de Valencia para comunicar los muelles de Levante y Poniente eliminado el paso de los trenes por la zona de los tinglados. El 9 de enero de 2002 se hizo la inauguración oficial y poco tiempo después, en 2006 dejó de usarse al remodelarse la dársena interior junto con la construcción de una bocana para embarcaciones de recreo separada del muelle de Poniente, todo ello motivado por la celebración en 2007 de la Copa América; de esta forma el ramal ferroviario del puerto tiene acceso a





Primer servicio del Talgo 72 Valencia-Montpellier prestado con material IIRRD. Así se mantuvo hasta que el 27 de septiembre de 1998 el destino a Montpellier es asumido por el «Mare Nostrum» con material Talgo de sexta generación. Valencia-Término, 28 de mayo de 1995. Foto Carlos Royo.

ambos muelles al estar conectados mediante una manga de terreno.

Actualmente este puente levadizo se ha transformado en giratorio exclusivo de carretera y colocado al inicio de la nueva bocana. La configuración ferroviaria del puerto de Valencia aun cambiaría bastante más con la construcción del nuevo acceso ferroviario directo desde la clasificación de Fuente de San Luis hasta la zona de actividades logísticas y los nuevos muelles de la ampliación sur. Todo ello comportó el cierre definitivo de la estación de El Grao y

la ampliación de la clasificación con la construcción de una zona con vías para la carga de vagones en Fuente de San Luis (información más detallada en la sección *Panorama Ferroviario* en este número).

A finales de 2002 comienzan las obras de la variante de Manuel-Enova para evitar el paso por la población de Manuel y eliminar uno de los peores tramos de la línea de La Encina. Esta variante va adosada a la plataforma de vía doble de ancho internacional que se construye actualmente entre Játiva y Valencia.

En cuanto a seguridad en la circulación durante esta década prosigue la implantación de más tramos de CTC: en 2000 se telemanda Oropesa-Vandellós, dos años más tarde Masalfasar-Sagunto y Alcudia de Crespins-Vallada por el trazado antiguo. En 2004 se hizo lo propio con pequeños tramos como el triángulo de Alfafar, Valencia hasta Masalfasar y Játiva-Silla.

Durante los primeros años de esta década se desarrollaron las obras de adaptación para 200 km/h entre Sagunto y Nules: Fruto de todo aquello fue la construcción de nuevas estaciones en Almenara y Moncófar y la conversión en apeaderos de Chilches y Nules. A pesar de estas obras, las limitaciones por deficiencias en estas obras han sido abundantes, sobre todo en el tramo entre la boca norte de El Cabañal y Puzol y por ello, unido a la alta densidad de circulaciones, no ha sido posible sacarle partido a este tramo en lo que se refiere a tiempos de marchas.

Y poco más es de esperar que acontezca en el panorama de la vía ancha hasta que llegue la alta velocidad a Valencia con todo sus efectos secundarios: nueva estación subterránea, túnel pasante, ancho internacional y una nueva etapa en los enlace ferroviarios de Valencia.

**Texto: Carlos Royo**  
**Planos: Xavier Jiménez**

### Bibliografía

- ARANGUREN CASTRO, Javier: *Automotores españoles (1906-1991)*, Madrid, Autoedición, 1992  
 ARENILLAS MELENDO, Justo: *La tracción en los ferrocarriles españoles*, Madrid, GIRE, 1986  
 CASAS RODRÍGUEZ, Juan Carlos: *Tren Español Rápido*, Barcelona, Reserva Anticipada, 2001  
 GARCÍA ÁLVAREZ, Alberto: *La Velocidad*, Madrid, GIRE, 1986  
 GÓMEZ BENEDITO, Vicente *et al.*: *Cien años de ferrocarril en el Alto Palancia*, Castellón, Fundación Bancaja, 1999  
 MAESTRO MARTÍNEZ, Ángel y Josep Miquel Solé: *Las 141F de la Renfe*, Barcelona, 2008  
 MIQUEL SOLÉ, Josep y Juan Martín Padilla: *Renfe 250. La tracción eléctrica*, Barcelona, Reserva Anticipada, 2004  
 PIÑAR FELIGRERAS, Juan Andrés y Lluís Prieto Tur: *Locomotoras Diesel (III)*, Barcelona, Lluís Prieto Editor, 2000  
 PÉREZ PUCHE, FRANCISCO: *Hasta aquí llegó la riada*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2007

### Publicaciones periódicas

- Almanaque Las Provincias* (Valencia, 1956-1975)  
*A Todo Vapor* (Valencia, 1988-2005)  
*Boletín AVAF* (Valencia, 1981-1987)  
*Carril*, (Barcelona, 1983-2007)  
*Ferrocarriles y Tranvías* (Madrid, 1956-1963)  
*Guía General de Ferrocarriles* (Madrid, 1956-1971)  
*Las Provincias* (Valencia, 1956-2007)  
*Trenes Hoy* (Madrid, 1987-1991)  
*Vía Libre* (Madrid, 1964-2007)

**Hitos de vía ancha en Valencia (1957-2007)**

<b>Fecha</b>	<b>Evento</b>
12-14 de octubre de 1957	Inundaciones en Valencia. Graves daños en el ferrocarril
19 de octubre de 1957	Restablecimiento de todas las líneas de viajeros
22 de julio de 1958	Aprobación del Plan Sur y los nuevos enlaces ferroviarios para Valencia
Finales de 1960	Inicio de la construcción del triángulo de Fuente de San Luis
18 de julio de 1961	Inauguración el túnel de las grandes vías
15 de agosto de 1962	Nuevos ferrobuses en servicios
Octubre de 1963	En pruebas el prototipo Diesel GL-12 (1401)
Julio de 1964	Inicio de las obras del complejo ferroviario de Fuente de San Luis
18 de diciembre de 1964	En servicio el Talgo II Madrid-Cuenca-Valencia
Finales de 1964	Reabierto el tramo de Villamarchante a Liria
20 de junio de 1965	Primer servicio TER Alicante-Cerbere (denominado TAR al inicio)
Verano de 1966	El Valencia Expreso (Valencia-Cerbere) en servicio
27 de noviembre de 1967	En servicio la variante de Fuente de San Luis
1967-1971	Últimos trenes esporádicos con tracción vapor
Finales de 1967	CTC Valencia-Sagunto en servicio
25 de mayo de 1968	Cierre de la estación de Valencia-Alameda
21 de septiembre de 1968	Variante Sur para la línea de Cuenca en servicio
3 de octubre de 1968	Variante Sur para la línea de Liria en servicio
1 de marzo de 1970	Talgo III y TER en la relación Valencia-Madrid por Cuenca
1 de marzo de 1970	Sustitución del TER por Talgo III entre Valencia y Barcelona
14 de marzo de 1972	En servicio el tren postal de Levante
23 de noviembre de 1972	Prolongación de Cullera a Gandía-Mercancías
23 de noviembre de 1972	Inaugurado el paso superior de las avenidas C. Giorgeta con Peris y Valero
18 de enero de 1973	Transporte del mineral de hierro por vía Renfe. Cierre del Sierra Menera
17 de octubre de 1973	Valencia-Tarragona con catenaria en servicio
18 de noviembre de 1974	Cambio del sentido de la circulación por la vía derecha entre Valencia y Játiva.
Septiembre de 1975	TER inaugural por el ramal de Silla a la factoría Ford España
14 de febrero de 1976	Primera circulación del expreso Sol de Levante
1 de julio de 1976	Servicio de trenes hasta Gandía-Viajeros
26 de septiembre de 1976	Sustitución del TER Mare Nostrum por Talgo III
22 de mayo de 1977	Electrificación de Valencia a Játiva
17 de marzo de 1978	Electrificación de Játiva a Mogente
15 de octubre de 1979	Electrificación de Mogente a Alcázar de San Juan
Inicios de 1980	Enclavamiento eléctrico en Valencia-Término
1 de junio de 1980	Puesta en servicio del horario Intercity Valencia-Madrid
1 de junio de 1980	Sustitución del Talgo III por TER en la relación Valencia-Cuenca-Madrid
28 de septiembre de 1980	Primer servicio diurno del Electrotrén Torre del Oro Barcelona-Valencia-Sevilla
26 de marzo de 1982	Los automotores 592 comienzan a circular en la línea de Gandía
30 de mayo de 1982	Comienzan a prestar servicio el material Corail Valencia-Cerbere
25 de mayo de 1983	Declaración de Monumento Histórico Artístico para la estación del Norte
30 de diciembre de 1984	Último tren de viajeros entre Ribarroja y Liria
8 de julio de 1985	Doble vía electrificada entre Castellón y Valencia
1 de julio de 1986	Elevación de la velocidad máxima a 160 km/h en el "Triángulo de Oro"
30 de mayo de 1987	Material Intercity 444.5 a 160 km/h. Madrid-Valencia 4 h y 15 minutos
31 de mayo de 1987	Relación Valencia-Alicante con 444.5. Día anterior electrificación La Encina-Alicante
2 de febrero de 1988	Primer Teco Silla-Abroñigal a 120 km/h
13-14 de abril de 1991	Apertura del soterramiento de El Cabañal
2 de junio de 1991	Circulación en doble vía entre Silla y Cullera
26 de enero de 1992	Última circulación del expreso de Madrid
26 de enero de 1992	En servicio la doble vía de Valencia hasta Vara de Quart
20 de mayo de 1992	Doble vía Fuente la Higuera y triángulo de La Encina en servicio. Primer tramo a 200 km/h
3 de febrero de 1993	Doble vía y elevación de velocidad a 200 km/h entre Oropesa y Alcanar
29 de mayo de 1994	Electrificación de Silla hasta Gandía. Unidades 447 en servicio
17 de octubre de 1994	Primer tren Eurotúnel Ford-Dagenham
24 de junio de 1996	Primer CTC de nueva generación: Cullera-Gandía
29 de junio de 1996	En servicio de cercanías el ramal a Grao de Gandía
12 de enero de 1997	Doble vía desde Játiva a Fuente la Higuera apta a 200 km/h
16 de junio de 1997	Comienza el servicio Euromed entre Barcelona, Valencia y Alicante
16 de febrero de 1997	Sustitución del material S/448 por S/449 (Alaris) Madrid-Valencia
9 de enero de 2002	Inauguración del puente ferroviario en la dársena interior del puerto de Valencia
2 de octubre de 2002	Acto simbólico de colocación de la primera traviesa del AVE
4 de mayo de 2006	Cierre de la estación de Valencia-Grao

# SERIE LIMITADA VAGONES H0 y N PARA COLECCIONISTAS

LA ASOCIACIÓN VALENCIANA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL (AVAF) CON MOTIVO DE LA CELEBRACIÓN DEL CINCUENTENARIO DE SU FUNDACIÓN, HA PROMOVIDO LA REPRODUCCIÓN EN ESCALA H0 y N DE DOS VAGONES PRIVADOS MATRICULADOS EN NORTE Y SICOP RESPECTIVAMENTE

Modelos  
reproducidos  
rigurosamente según  
la documentación  
obtenida



Vagón fudre en color rojo Burdeos de «J. Vento-Valencia Grao» matriculado en la Cía. del Norte como J.V.P.3. Precio 25 € + gastos de envío



Pareja de vagones bordes medios en color granate de «Maderas Víctor Muñoz-Valencia» matriculado en SICOP.

Precio 25 € + gastos de envío

**Presentación en estuche numerado**

## INFORMACIÓN Y COMPRA

Asociación Valenciana de Amigos del Ferrocarril (AVAF)

Tel: 96 379 14 04 (martes, jueves y sábados de 18 a 21 horas)

email: [avaf@avaf.es](mailto:avaf@avaf.es)

[www.avaf.es](http://www.avaf.es)

# El trenet (1957-2007)

En 1957 la red de la CTFV había alcanzado su extensión máxima, sin embargo, pocos podrían imaginar la evolución que seguiría la vía estrecha en Valencia y el auge que alcanzaría cincuenta años más tarde. Los pocos cambios introducidos por Feve y luego ya en mayor medida por FGV convirtieron una red obsoleta, aunque tremendamente activa, en un instrumento de transporte masivo para los valencianos. Las desvencijadas líneas del *trenet* —separadas en dos grupos inconexos— han dejado paso a una red única metropolitana servida por un material que nada tiene que ver con aquellos magníficos *Bujías*, *Cincuentas* o *Portugueses*.

## Las líneas

En 1957 la CTFV había remontado la crisis de la postguerra, estaba en la época de máxima expansión ferroviaria y explotaba las siguientes líneas de ferrocarriles:

- Valencia-Liria
- Empalme-Bétera
- Valencia-Grao
- Valencia-Rafelbuñol
- Valencia-Nazaret

Valencia-Villanueva de Castellón

A causa de los grandes daños sufridos en la riada de 1957, la línea de Nazaret no sería ya vuelta a poner

en marcha. La CTFV consiguió la caducidad de la concesión y la suspensión del servicio, siendo levantada la vía desde la estación de Nazaret hasta el cruce con las vías de RENFE, dejando el tramo hasta este punto (apeadero La Cruz) para servicio interno con Macosa. Éste sería levantado con la inauguración de la nueva estación de Jesús en el año 1962.

En 1982, 25 años después del desbordamiento del Turia, otra catástrofe en el río Júcar dañó seriamente la infraestructura entre

Alberique y Villanueva de Castellón. Durante 8 años la línea quedó inutilizada a causa del apeo del puente y posterior desguace hasta que en abril de 1990 se vuelve a inaugurar el puente y el tramo.

El 8 de octubre de 1988 con la inauguración de la primera penetración subterránea de Valencia desaparece el tramo en superficie entre la estación de Jesús y el acceso al puente sobre el nuevo cauce del Turia, donde posteriormente se construyó la estación de San Isidro. Como curiosidad apuntaremos que



Edificio original de la estación de Jesús situado en la calle Callosa d'En Sarrià esquina con calle Jesús, aproximadamente donde actualmente está la clínica Virgen del Consuelo, con las vías del tranvía que entraban dentro del depósito del ferrocarril y la caseta con el empleado de Consumos que cobraba el fielato de los productos que llegaban por ferrocarril transportados por sus propietarios para la venta en los mercados de Valencia. En la calle Uruguay y Campos Crespo, previo soborno al maquinista, el tren aminoraba la velocidad para que los paquetes pudieran ser entregados a cómplices de manera que no tuvieran que pagar la tasa municipal que encarecía los productos en un 30%. Foto Trevor Rowe.



Foto superior: días después de la riada, la estación de Nazaret presentaba este lamentable aspecto con un único furgón que había quedado estacionado en los andenes ya que el material de viajeros había sido sacado a toda prisa ante la crecida del Turia. 30 de octubre de 1957. Foto Victoriano Márquez.

Foto inferior: cincuenta años después la estación de Nazaret sigue presentando el mismo aspecto. Foto Carlos Royo.



Este impecable aspecto presentaba el automotor número 15 en el 19 de febrero de 1961 maniobrando para ponerse en cabeza del tren con destino Bétera, formado por un único «empalmat» numero 124, ya que exceptuando los de las 10.55 h, 11.55 h, 15.55 h y el último tren de las 23.55 h, salían con una composición de «zaragozanos» y furgón, para mercancías o correos, dependiendo del tren. Foto Félix Zurita de la Vega. Archivo Jaime Roca.

es el tercer lugar donde se construyó la estación con este nombre ya que la primera estación construida en época de la CTFV estaba ubicada a pocos metros de la actual. Ésta fue derribada por Feve para la construcción del puente que salva el Plan Sur. Este segundo edificio, todavía en pie, está situado en las primeras agujas de Valencia-Sud.

Para dar comienzo a las obras del tranvía, el 31 de enero de 1990 se clausura la línea entre Empalme, entonces denominada Ademuz, y El Grao de Valencia. La línea fue desmantelada poco después, siendo derribadas todas las estaciones y edificios a excepción de Valencia y Grao. En esta última estación quedaron las instalaciones completas, incluyendo la vía, como base del futuro Museo de Ferrocarriles y Tranvías en un recinto vallado y protegido. La estación de Valencia-Pont de Fusta quedó en un apeadero provisional para la línea de Rafelbuñol, y el edificio traspasado a la Generalitat Valenciana para sede de la policía autonómica

La línea de Empalme a Grao, sería abierta al público de nuevo como línea de tranvía en mayo de 1994. Esta línea sigue exactamente el mismo trazado que la línea de ferrocarril a excepción del trayecto Termas-Grao y Marchalenes

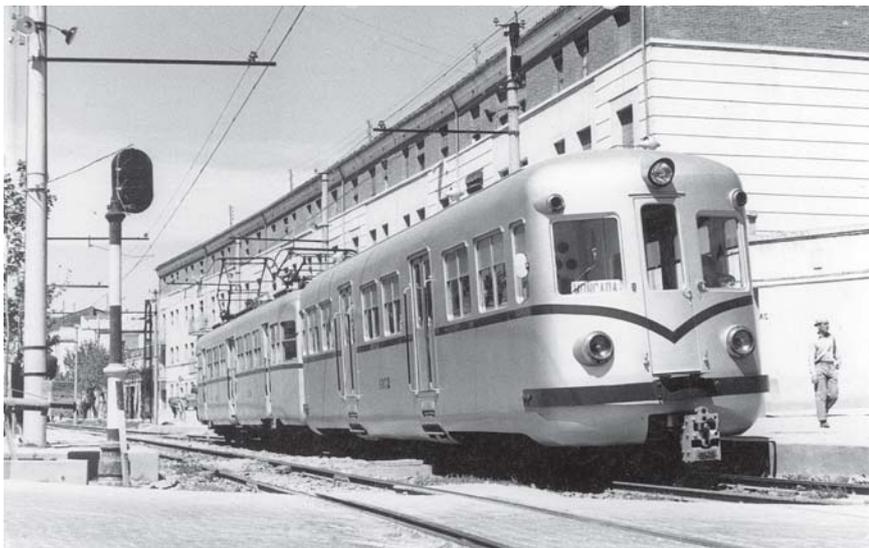
Las instalaciones provisionales de Pont de Fusta para dar servicio a la línea de Rafelbuñol desaparecerían junto con el tramo en superficie desde este punto hasta Palmaret en mayo de 1995. Junto con ellas quedarían sin servicio los talleres de Pont de Fusta, que serían derribados poco después siendo por el momento el último trayecto desaparecido en los últimos 50 años.

En septiembre de 1998, siguiendo el plan de penetración en la ciudad de la línea 3, se inauguró el tramo desde Alameda hasta la Avenida del Cid y se puso en marcha el ramal, en principio técnico, entre Colón y Jesús. En mayo de 1999 se alarga la línea 3 desde Avenida del Cid hasta Mislata-Almassil.

En abril de 2003 se pone en servicio el tramo de Alameda a Ayora de la línea 5 que tendría que unir en un futuro el aeropuerto y el puerto de



En abril de 1957, uno de los últimos servicios de los automotores térmicos de la CTFV, el tren rápido procedente de Villanueva de Castellón maniobrando en la vía 1 de la estación de Jesús con el remolque 117, pintado en el mismo color que el automotor, para colocarlo en las vías de estacionamiento situadas a la izquierda de la composición. La vía que se ve a la derecha daba acceso al depósito de tracción vapor aun en servicio. Al fondo de las naves de material eléctrico hay locomotoras Hunslet apartadas de servicio. Foto Trevor Rowe.



En 1962, Victoriano Márquez, fotógrafo profesional y Jefe de Estación de CTFV tomó esta fotografía en Tránsitos, donde aparece la unidad 1022-1072 con el remolque en pruebas construido en base a un «empalmat». En 1963 esta unidad fue trasladada a la zona sur volviendo a estas líneas en 1982 aunque con un aspecto diferente.

Valencia con vistas al campeonato de regatas que se celebraría en 2007.

El acceso al centro de Torrente con el ramal Torrent-Torrente Avinguda se inaugura en septiembre de 2004 en el que se combinan superficie y penetración subterránea al casco urbano de esta populosa ciudad.

Los tramos entre el aeropuerto y Mislata, Ayora-Marítimo, y el del tranvía entre esta estación y la dársena se abrieron al público en abril de 2007.

### El material

En el año 1957 la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, (CTFV) tenía en su inventario un variopinto material ferroviario en circulación, en el que convivían los tres tipos de tracción que desde el principio ésta siempre había poseído, vapor, eléctrica y térmica.

En la zona Norte, totalmente electrificada desde 1929, coexistía material de diversas procedencias, fechas de construcción y fabricantes. El material más antiguo estaba

constituido por los automotores construidos por Carde y Escoriaza entre 1916 y 1918 y lo más moderno por los llamados «bombos», motorizados por Devis ese mismo año.

En la zona sur convivían locomotoras de vapor de 1892, automotores térmicos de 1935, material eléctrico procedente de la zona Norte y lo más moderno de la CTFV, las flamantes unidades múltiples serie 1000 comenzadas a entregar por Material y Construcciones Sociedad Anónima (MACOSA) a partir de 1955.

Entre estos dos extremos existía además material remolcado procedente de las antiguas compañías que constituyeron la CTFV como son los coches de ejes, vagones de mercancías y furgones de la Sociedad Valenciana de Tranvías (SVT) y Valencia a Villanueva de Castellón (VVC), otros adquiridos de ocasión como los «Gordarville» y los «Wumag», el adquirido nuevo para modernizar el parque después de la contienda, la serie 50 y diversos prototipos y reconstrucciones hechas tanto por CTFV como por constructores y talleres que trabajaban para la compañía o formaban parte de su estructura, como Gay, Lladró, etc.

Sin prácticamente ningún cambio, cesa sus actividades la CTFV el 1 de julio de 1964 haciéndose cargo SALTUV (Sociedad Anónima Laboral Autobuses Urbanos de Valencia) de la red tranviaria y con fecha 1 de noviembre del mismo año EFE (Explotación de Ferrocarriles por el Estado) de la red de ferrocarril, que posteriormente pasaría a denominarse Feve (Ferrocarriles de Vía Estrecha) y que no haría nada que no fuera completamente indispensable, ni siquiera comenzaría a rotular el material con sus siglas hasta 1969 y siempre con cautela, puesto que el cierre de la red suburbana de Valencia estuvo en la mesa hasta ese año.

En primer lugar se trajeron en 1967 dos automotores y 4 remolques «Naval» del clausurado ferrocarril Vasco-Navarro construidos por la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) de Bilbao en los años 60, y que nunca llegaron a funcionar, salvo en pruebas, hasta su nuevo traslado al País Vasco cuando se

puso en servicio la electrificación del ferrocarril Amorebieta-Bermeo.

Una vez subsanada la posible eventualidad del cierre, FEVE trata de mejorar el obsoleto y deteriorado material móvil dentro de una economía espartana y de acuerdo al estado de la infraestructura, gravemente deteriorada.

El ferrocarril del Carreño había adquirido a la Société Nationale des Chemin de Fer Vicinaux (SNCV) a mediados de los años 60 un lote de motores y remolques de ocasión para renovar su parque motor y remolcado. Cuando Feve se hizo cargo de la explotación de este ferrocarril, continuó los contactos con la administración ferroviaria belga, para adquirir más material para renovar con éste todo el del Carreño por lo que amplió la compra de manera que pudiera paliar un poco la penuria de Valencia.

De este modo llega un primer lote de 12 motores y 6 remolques que se adaptan a la red valenciana en los propios talleres de Pont de Fusta saliendo el prototipo 3401 a la vía en 1971 y el resto, ya en composiciones de M+Ri+M a partir de 1972 y hasta 1975 en el que sale la última numerada como 3411+6406-3412. En un principio, estas unidades se destinaron a la línea de Bétera, para los «cortos» a Seminario, pero vista su poca capacidad y falta de potencia, debido a que el segundo motor era remolcado también, fueron destinados a la línea de Rafelbuñol y Grao dando un excelente servicio y mejorando sustancialmente la comodidad de los viajeros.

Este material fue el primero en tener luz fluorescente, asientos tapizados, calefacción y una importante novedad, fue el primer material que circuló con la nueva imagen corporativa de Feve y el característico color azul.

En 1981 con la puesta en marcha de la serie 3500 en el ferrocarril del Carreño, el material apartado de servicio llega a Valencia para ampliar la serie en 4 composiciones más y reponiendo además la gravemente dañada en el accidente del Talgo el 9 de julio de 1977, quedando en reserva algunos remolques serie O los repuestos de los motores que se



Recién salido de chapa y pintura en un día gris de febrero de 1983 la unidad 3418-6409-3417 espera el cruce con una unidad procedente de Rafelbunyo y con destino a Valencia. Estas unidades dieron un excelente servicio en esta línea desde 1974 en el que comenzaron su rodadura hasta 1992 cuando fueron retiradas de servicio. Alcanzaban velocidades comerciales y un nivel de confort muy superior al obsoleto material la CTFV. Foto Enrique Andrés.



Procedente de Bétera esta composición de «portugueses» encabezado por el 506 hace su entrada en Valencia-Pont de Fusta. Habitualmente estos automotores no realizaban el servicio a Bétera, ya que la pronunciada rampa desde Seminario al final de la línea hacía que el esfuerzo de los motores ocasionase el calentamiento de los mismos hasta extremos de provocar incendios como el ocurrido ese mismo año al automotor número 5 que destruyó la composición. Enero de 1980. Foto Enrique Andrés.



El 19 de noviembre de 1972 la AVAF fletó un tren especial para conmemorar la puesta en marcha del material 3400. Todavía en periodo de pruebas, ya que únicamente el 3401 estaba en funcionamiento, aunque un mes después se le añadirían el remolque 6401 y el automotor 3402 en composición indeformable. Como curiosidad, este 3401 estuvo al revés en la composición por lo menos dos años. Foto José Ejarque.



La unidad 1006-1056 pasa lentamente por el puente de caballetes sobre el río Magro de Carlet el día 14 de abril de 1981. Curiosamente, a pesar de la simpleza del puente y las prolongaciones de los postes para poder anclarlos al fondo del río, este puente ha resistido mejor las irregulares avenidas que el construido por La Maquinista Terrestre y Marítima sobre el Júcar en Alberique y que fue derribado al siguiente año por la riada de Tous. Foto Enrique Andrés.

habían utilizado como remolques.

A partir de 1979 se intenta renovar el material procedente de CTFV en los talleres de Pont de Fusta, convirtiendo «bujías» y «empalmats» en vehículos modernos, en los que se utilizaban bastidores, motores y equipos eléctricos de los automotores serie 1-15 y 51-55, montándole una caja metálica, asientos idénticos a los de la serie 3400, luz fluorescente, calefacción, ventanas de aluminio, puertas corredizas y una forma aerodinámica y moderna. En los remolque se utilizaron los chasis y bogies de «empalmats» y «zaragozanos», montándoles una caja idéntica a la de los automotores. Los automotores se numeraron siguiendo su propia numeración a excepción del 52 que fue numerado como 2 y los remolques como la serie 201 a 210 los construidos, quedándose solo en el almacén del 211 al 214 y permaneciendo como reserva hasta 1999 en la línea de Rafelbuñol. El resto fue desguazado con la inauguración de la primera línea de metro.

En 1981 llegan las primeras unidades de nueva construcción encargadas por Feve. Son 10 unidades construidas por Babcock & Wilcox, en composición



En 1976 en Paiporta circula el 1021-1071 atravesando el puente original del ferrocarril VVC en el barranco del Poyo. Este elemento orográfico motivó la existencia de vía única hasta 1990 y que se formara un cuello de botella en este tramo, ya que la vía doble llegaba desde Valencia a Paiporta y de Picaña a Torrente. Foto Jaime Roca.



La estación de Empalme tenía este desangelado aspecto generado sobre todo por la contaminación de la fábrica de cemento y el comienzo de las obras. La unidad «Macosa» 1002-1052 pocos días después sufriría en La Cañada un incendio que prácticamente la destruiría. Mayo de 1982. Foto Enrique Andrés.



La flamante estación de Ademúz, que fue como se renombró la estación de Empalme, ofrecía este aspecto en el que se puede ver una unidad 3600 con destino Llíria y una 3400 reformada por Macosa esperando su salida hacia Grao en las antiguas vías de la línea de Bétera. Aunque no queda recogido por la fotografía existía un escape que permitía el paso de material de una línea a otra, aunque la tensión (650/1500 voltios) era incompatible sí podía pasar remolcado por material Diesel o vehículos auxiliares, dresinas, material de obra, etc. 10 de octubre de 1988. Foto Enrique Andrés.



El T6 procedente de Bétera hacia Pont de Fusta después de dejar una composición con material para una obra. A la derecha el túnel entre Empalme y Plaza de España estaba acabado sin catenaria ni vías. Año 1986. Foto Enrique Andrés.

M+Ri+RC, que serían una versión muy similar a las 3500, sin aire acondicionado, asientos tapizados pero inadecuados para el servicio que iban a prestar, demasiado pesadas y de obsoleto diseño para cuando fueron construidas, pero una importante novedad para el usuario, ya que desaparecerían de su vista unidades que durante más de 30 años habían formado parte del paisaje ferroviario de la zona sur donde fueron asignadas.

En esa fecha ya había comenzado la construcción del túnel para unirse a la línea de Villanueva de Castellón, que posteriormente pasaría a llamarse metro y que muy pronto pasaría a la administración autonómica por lo que Feve, mejoró las condiciones de las unidades 1000 y las traspasó a la zona norte para que efectuaran un servicio en buenas condiciones hasta la llegada de las unidades que circularían en el metropolitano, retirando el material más antiguo y enviando las 10 unidades serie 3400 a MACOSA, para adecuarlas al servicio que se pensaba asignarles una vez terminado el enlace Norte-Sur, que era Empalme-Grao y Rafelbuñol en las que se les dio una nueva imagen, pero pocos avances más, a excepción de eliminar una de las cabinas de conducción, y reforzar un poco los equipos eléctricos de modo que tuvieran algo más de potencia, conservándose la numeración de 3401-3420 y 6401-6410 en los remolques.

En 1986 cuando la red pasa de Feve a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, ésta encarga a La Maquinista Terrestre y Marítima, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) y MACOSA 30 unidades de tren articuladas (UTA) de moderna concepción y prestaciones para la explotación con características de servicio metropolitano. Unidades que comienzan a entregarse en 1987, quedando completa la serie en 1988, un mes antes de la puesta en marcha del túnel y del metro, que sería el 9 de octubre de 1988, quedando las líneas de Villanueva de Castellón, Liria y Bétera (líneas 1 y 2) cubiertas por la series 3600 y 3700, la de Rafelbuñol (línea 3) con las unidades serie 1000



El automotor 10 saliendo de La Carrasca donde actualmente se encuentra una entrada de la Universidad Politécnica. Este automotor se libró de la reforma pero no de la metalización y pintado en colores corporativos de Feve. Se observa el lamentable estado de la vía y el sistema funicular para el movimiento de agujas que la línea conservó hasta el final de sus días. Año 1979. Foto Enrique Andrés.

y la de Empalme a Grao (línea 4) con la serie 3400.

La serie 3700 fue ampliada en 10 unidades más en el año 1990 y 6 unidades de motor y remolque de la serie 1000 fueron reformadas y modernizadas en los talleres de Miró Reig formando la serie 3500 (3501+6601-3506+6606) para prestar servicio hasta la puesta en marcha del metro.

En 1992 también se cierra la línea 4 para convertirla en tranvía y es puesta en servicio con unas unidades de diseño típicamente tranviario diseñadas por Siemens y construidas entre 1993 y 1994 por CAF las 12 primeras y por General Electric Company-Alstom (GEC-Alstom) en Albuixech las 9 siguientes y ampliada la serie en 1995 con 4 unidades más construidas también por CAF. En 1995 se inaugura la línea 3 como metro, entre Alameda y Rafelbuñol y ésta se haría con la serie 3900, encargadas en el año 1994 con 18 unidades de M+Ri+RC, que supusieron la retirada de las unidades 1000, 3500 y de todo el material de 600 voltios que quedaba aún en servicio. Esta serie fue ampliada en un remolque intermedio mas quedando en M+Ri+Mi+RC.



Entre 1979 y 1982 se reconstruyeron en los talleres de Pont de Fusta utilizando los chasis, equipos eléctricos y de rodadura algunos automotores «bujías» y un «cincuenta», tratando de dar una imagen de modernidad al obsoleto parque móvil. El número 15 espera en Pont de Fusta el inicio de servicio hacia Bétera. Año 1981. Foto Enrique Andrés.



Durante las obras de renovación de catenaria entre Valencia y Rafelbuñol se utilizó material Diesel para no interrumpir el tráfico en esta línea y poder trabajar a buen ritmo. La locomotora Diesel-hidráulica 1158 con una composición de «portugueses» cruzando con los automotores Billard 2120 y 2101 en Massamagrell. Mayo de 1986. Foto Enrique Andrés.



La unidad 3605 pendiente de las pruebas para su puesta en marcha. Las unidades 3600 llegaron a Torrent en plataformas por carretera siendo descargadas en los talleres donde eran ensambladas por los técnicos de Babcock & Wilcox. Noviembre de 1981. Foto Enrique Andrés.



Cerca de Alboraya y con destino a Valencia-Pont de Fusta la unidad 3605-6605 procedentes de la reforma de seis unidades de la serie 1000 realizada por Miró Reig antes de su cierre en 1992. Foto Enrique Andrés.

En el año 2000 comienza a transformarse la serie 3600 en Alstom para modernizar estas unidades ya con 20 años de servicio incorporándoles aire acondicionado, mejoras en la comodidad y mayor ergonomía y en la que se aplicaría la nueva imagen corporativa de FGV, saliendo a la vía en el año 2001. Sin

embargo, un desafortunado accidente en los talleres de Valencia-Sud dejó fuera de servicio a la 3601, quedando únicamente apta para el servicio la 3602. En 2007 con la puesta en servicio de la extensión de la línea 5 entra en marcha la nueva serie 4300 como evolución de la serie 3900, cambiando únicamente la forma de

la cabina y pequeños detalles técnicos. La entrada de esta serie 4300 supuso el final de la serie 3600, que fue dada de baja en junio de 2007, a excepción de las unidades 3601 y 3602, que quedaron como reserva para refuerzos, aunque son escasas las veces que éstas salen a la vía.

También ha habido otro material que a lo largo han prestado servicio por razones diversas, no de manera continuada pero sí en breves períodos de tiempo, por ejemplo las locomotoras 1158 y 1314 que junto con remolques portugueses realizaron el servicio entre Albalat dels Sorells y Rafelbuñol durante las obras de renovación de la vía y la catenaria en 1984, los automotores Billard que hicieron servicio de viajeros con remolques propios o de la CTFV en la línea de Rafelbuñol y de Paterna a Liria en las mismas fechas.

**Enrique Andrés**

#### **Bibliografía**

ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael: *El Tinet de Valencia*, Barcelona, Lluís Prieto Editor, 1988

#### **Publicaciones periódicas**

*Memoria de la CTFV*  
*Revista Feve Tren*  
*Revista Vía Libre*



Primera UTA entregada a FGV realizando pruebas entre Valencia Sud y Alberique antes de su puesta en servicio comercial. El esquema de pintura que se ve en la fotografía se cambió antes de su puesta en servicio, así como el indicador de destino que se puso en la parte superior del testero. El anagrama de FGV que luce fue provisional. San Ramón. Año 1986. Foto Enrique Andrés.

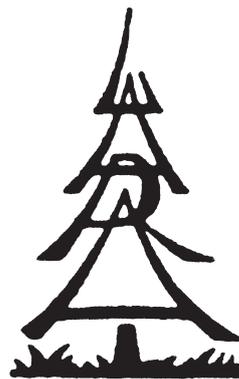


C/ MATIAS PERELLÓ 31, BAJOS • 46005 VALENCIA  
TEL.: 96 334 25 15 • FAX: 96 320 50 51

e-mail: billarescuevas@ono.com

**BILLARES Y JUGUETES  
CUEVAS, C.B.**

**MESAS DE BILLAR  
Y ACCESORIOS  
JUEGOS DE MESA  
CASAS DE MUÑECAS  
MARIQUITA PÉREZ  
PLAYMOBIL  
PUZZLES**



*Antonio Lara*

**MONTAÑA, SKY, CAMPING y  
COMPLEMENTOS**

c/ COMEDIAS, 3 · Tel. 96 392 27 61

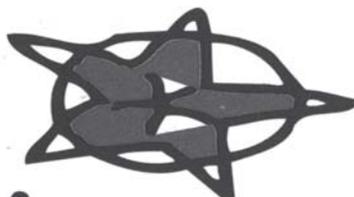
**TRENES ELÉCTRICOS  
MAQUETISMO Y MINIATURISMO**

c/ MAR, 43 · Tel. 96 392 35 84

e-mail: modelismolara@wanadoo.es

46003 VALENCIA

**HOBBIES**



**El Fallero**



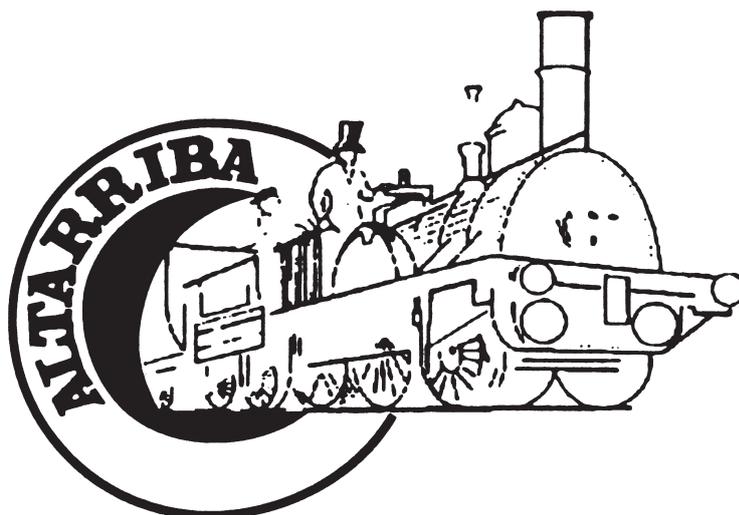
**Trenes eléctricos, Radio control, Scalextric, maquetas...**



Parking gratuito  
para clientes en c/ Cádiz, 34



Sueca, 31  
46006 Valencia (Spain)  
Tel./Fax: 96 341 45 44  
Tel. 96 341 19 96  
elfallero@elfallero.net



Calle Mar, 24 Acc. - Tel. 96 392 30 24 - Fax 96 391 09 96  
46003 VALENCIA (España)

**TRENES · MAQUETAS · SOLDADOS · SLOT**

[info@altarribatrenes.com](mailto:info@altarribatrenes.com)

[www.altarribatrenes.com](http://www.altarribatrenes.com)

**Venta contrarreembolso a toda España**

**M** COMERCIAL  
**IKADO**



**CASAS DE MUÑECAS  
Y SUS COMPLEMENTOS**

**AV. BLASCO IBAÑEZ, 200  
TEL 96 372 54 95  
46022 VALENCIA (SPAIN)**

**TRENES ELÉCTRICOS  
SLOT - MAQUETAS  
COCHES DE COLECCIÓN**



**BARCOS - PUZZLES**

[www.infonegocio.com/comercialmikado](http://www.infonegocio.com/comercialmikado)

## PANORAMA FERROVIARIO

**Colocación de vía en el AVE Madrid-Levante**

Tras la finalización de las obras de plataforma en los tramos Gabaldón-Albacete y Gabaldón-Siete Aguas se está procediendo a la colocación de la superestructura de balasto, carril y traviesas. Los primeros tramos de vía comenzaron a instalarse en Albacete a lo largo de 74 kilómetros hasta llegar a Gabaldón a finales de octubre.

En el ramal directo a Valencia comenzó la instalación de vía durante los primeros días de octubre desde la base de montaje de San Antonio de Requena. El acopio de materiales se realiza en trenes desde Vicálvaro hasta la propia base situada muy próxima a la actual línea de Utiel; el acceso a dicha base se realiza mediante una aguja motorizada en plena línea en el punto 4/476 de la vía convencional. Desde esta base también se tenderá la vía hacia Valencia una vez que concluyan todas las obras de plataforma, las cuales se encuentran casi terminadas hasta la entrada a Valencia. Los restantes tramos se encuentran en obras de plataforma en fase muy avanzadas. La situación desglosada por tramos es la siguiente:

**Torrejón de Velasco-Motilla (223 km):** en obras de plataforma todos los subtramos, algunos de ellos prácticamente acabados cerca de Motilla y otros recién empezados cerca de Torrejón y Seseña. Este tramo incluye la estación de Cuenca al sur de la capital y el nudo de enlace con la LAV Madrid-Sevilla mediante una pérgola en Torrejón de Velasco.

**Motilla-Valencia (139 km):** ejecución de plataforma cercana al 90 %. A destacar en Motilla el enlace con el ramal de Albacete que se realiza mediante pérgola la cual se encuentra finalizada en su ejecución de plataforma. El viaducto de Contreras tendrá el mayor arco de luz

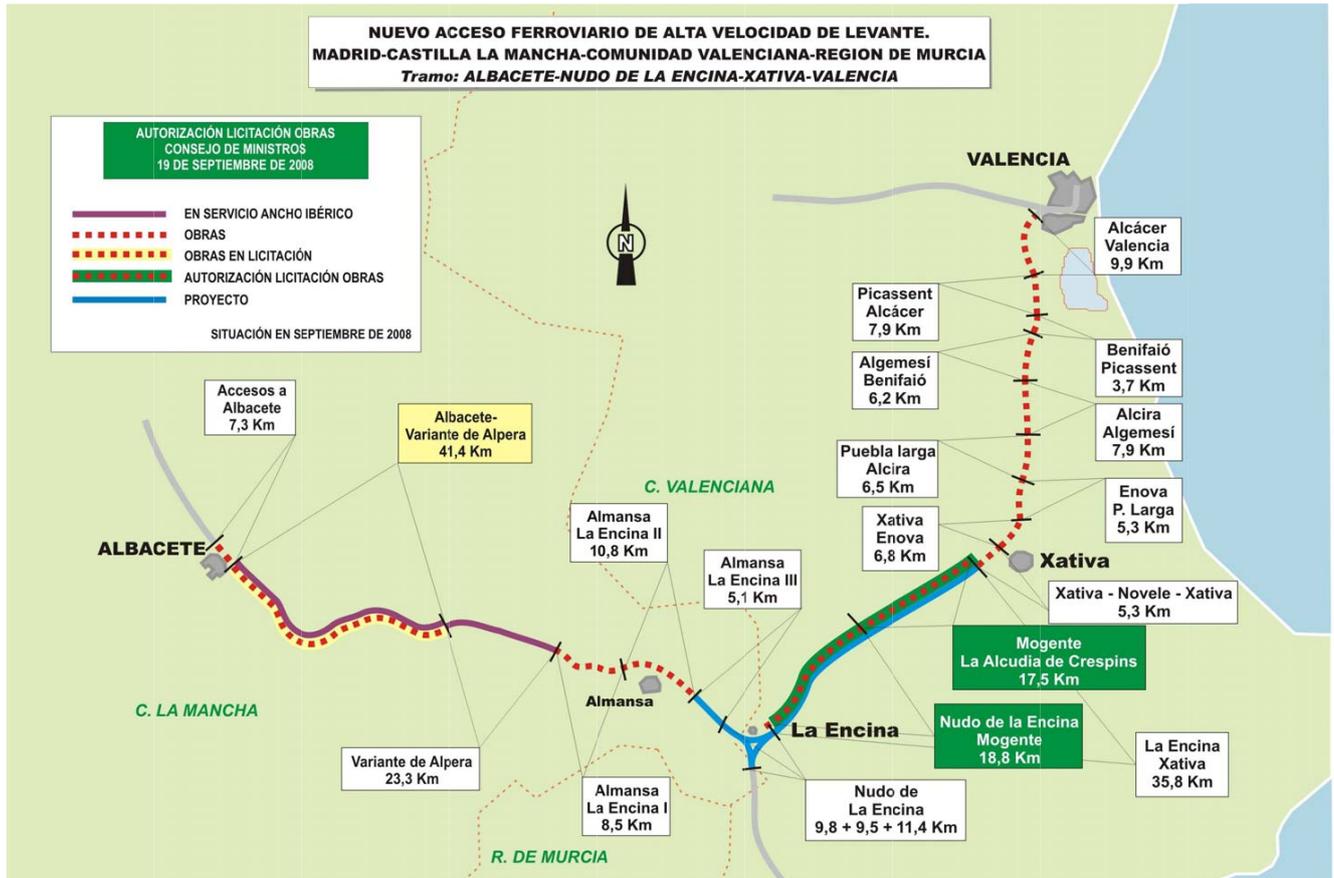
(587'25 metros) en cuanto a viaductos ferroviarios de esta característica en España es otra obra de fábrica emblemática de este tramo especialmente costoso, unos 16 millones de euros el kilómetro. También destaca el túnel de El Rabo de la Sartén (ya finalizado) en el mismo paso de Contreras y muy próximo a la autovía, con tan solo 367 metros ha conllevado una perforación mediante microvoladuras, uso de sismógrafos y auscultación del terreno para evitar daños a la autovía. Asimismo, el bitúnel de La Cabrera de 7246 metros, próximo a Buñol, ha sido horadado mediante una tuneladora de doble escudo que tiene el registro mundial en velocidad de perforación al haber conseguido horadar 92'8 metros en una jornada de 24 horas, concretamente el 1 de agosto de 2008 tras haber superado por seis veces sus propias marcas de perforación por jornada. La tuneladora empezó a funcionar el 27 de julio de 2007 excavando la boca izquierda (lado Madrid, sentido Valencia) y el 25 de enero de 2008 ya había finalizado la excavación completa de ese túnel; tras su puesta a punto comenzó a perforar el túnel paralelo en el sentido Valencia-Madrid el 2 de mayo de 2008 y finalizando el 25 de septiembre de 2008. También se tiene que construir la estación de viajeros Requena-Utiel en el término municipal de Requena que dará servicio a la comarca; está ubicada a las afueras de Requena cercana a San Antonio y de fácil acceso desde la A-3.

**Red Arterial Ferroviaria de Valencia (13 km):** comprende el llamado nudo sur donde entronca la variante de Játiva y la alta velocidad de Cuenca y su penetración en subterráneo hacia la futura estación central. Se han iniciado las obras del tramo entre Picaña y la entrada a



Lado oeste del túnel de La Cabrera. En diciembre de 2007, momento de la fotografía, la tuneladora trabajaba incesantemente horadando el túnel de la izquierda. Foto Enrique Andrés.

# PANORAMA FERROVIARIO



Valencia. Tiene una longitud de 4'2 kilómetros y deberá estar terminado a finales de 2008. Este tramo presenta gran complejidad al discurrir por unos parajes muy urbanos y con muchos viales que afectan al trazado. Presenta tres viaductos: uno de 104 metros en Picaña que actuará como distribuidor de los tráficos del Ave directo por Cuenca y de la nueva línea de altas prestaciones de Játiva, otro de 158 metros que salva la autovía de Torrente y el tercero es el más espectacular pues salva la autovía V-30 y el nuevo cauce mediante un tablero de 572 metros apto para tres vías: dos son de ancho

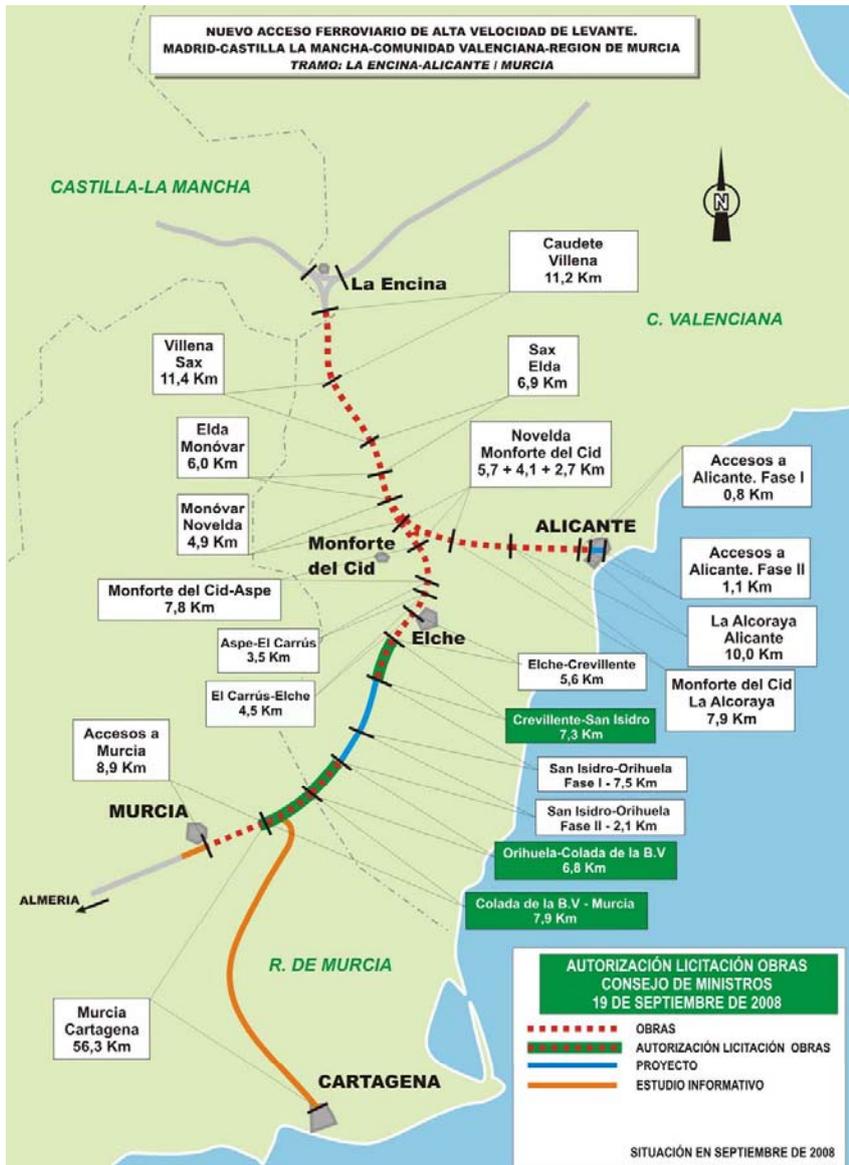
internacional y una tercera en ancho convencional que comunicará Valencia con la nueva variante de Játiva en Silla. La entrada a Valencia en subterráneo comienza a la altura de San Marcelino mediante un túnel de 1094 metros que albergará las vías de Vara de Quart, las de alta velocidad y un enlace directo con Fuente de San Luis. Durante la ejecución de la obra (26 meses) ha sido necesario cortar el tráfico ferroviario entre Valencia y Vara de Quart.

Motilla-Albacete (70 km): en fase de montaje de vía como ya se ha comentado y en construcción la nueva



**Salto de carnero en Játiva.** El 23 de julio 2006 entró en servicio el acceso desde Alcudia de Crespins a Játiva mediante un paso superior que salva la línea de La Encina y que, por consiguiente, evita el cizallamiento de las vías de altas prestaciones cuando las unidades de cercanías acceden a Játiva desde La Alcudia de Crespins. Foto Carlos Royo.

# PANORAMA FERROVIARIO



estación de Albacete que albergará tres vías de ancho convencional y seis de ancho internacional.

Albacete-Valencia (221 km): tramo muy peculiar al combinar líneas de altas prestaciones de ancho convencional con nuevos tramos en ancho internacional. Desde Albacete hasta Almansa se considera trazado de alta velocidad en explotación con ancho convencional. Se ha licitado el subtramo Almansa-La Encina para su construcción en alta velocidad ya que este trayecto estaba todavía sin renovar; en estudio se encuentra la entrada a La Encina así como su nudo. Desde ahí hasta Játiva se considera que es línea de alta velocidad pero explotada en ancho ibérico y deberá ser transformada al ancho internacional. Para ello el ministerio de Fomento está preparando la licitación de una nueva doble vía en ancho ibérico entre La Encina y Játiva aprovechando el trazado antiguo; como obras significativas destacan la reutilización del túnel de Santa Bárbara con sección ampliada a doble vía y un nuevo túnel en Mogente de 885

metros de longitud. A partir de Vallada se duplicará la vía única actual y se modificarán las estaciones de Vallada, Montesa y Alcudia de Crespins. Está previsto que durante el tiempo que duren estas obras se tenga que suspender el servicio de cercanías. Cuando esta nueva doble vía esté en funcionamiento se trasvasará todo el tráfico por ésta y se acometerá el cambio de ancho de la actual doble vía.

El tramo desde Játiva a Valencia se encuentra prácticamente terminado en cuanto a plataforma. Ya han sido adjudicadas las obras de tendido de vía desde Játiva hasta el «nudo sur» con un PAET cercano a Algemesí, una base de acopio de carriles y balasto en Almusafes. Antes de Silla partirá una tercera vía en ancho convencional que va adosada a la plataforma de ancho internacional hasta el «nudo sur» y su penetración a Valencia. Esta tercera vía en ancho convencional tiene como finalidad evitar el paso de trenes de mercancías que se dirigen hacia Albacete y viceversa ya que enlazará con un nuevo ramal de entrada a Fuente de San Luis desde el mismo nudo sur.

La Encina-Alicante (73 km): en obras de plataforma con grados de ejecución muy dispares; totalmente acabada la plataforma del subtramo de Monóvar a Novelda (4'97 km) y finalizada la plataforma del triángulo de Monforte.

Monforte del Cid-Murcia-Cartagena (118'5 km): solamente se ha completado la plataforma de la variante entre Murcia y la bifurcación a Cartagena que evita los pasos por Torreagüera y Los Ramos. En obras a punto de comenzar en diversos tramos de Orihuela, Crevillente y Elche donde se ubicará una estación de viajeros a las afueras de la ciudad.

## Variante de Manuel-Enova

Se han adjudicado a Azvi las obras de instalación de vía y electrificación y a Bombardier las instalaciones de seguridad y comunicaciones de los 10 kilómetros que suponen la variante de doble vía que evita el paso por el casco urbano de Manuel y permitirá eliminar siete pasos a nivel. Esta variante discurre más al este que la actual y adosada a la futura línea de alta velocidad Albacete-Valencia y tendrá un apeadero muy próximo a la localidad de Enova. Por tanto, cuando entre en servicio esta variante desaparecerá el actual tramo desde Manuel-Enova hasta Játiva.

# PANORAMA FERROVIARIO



**Entrada en servicio de la variante de El Rebollar.** Para solventar diversas interferencias de la LAV Madrid-Valencia con la línea convencional Valencia-Cuenca entre El Rebollar y Requena ha sido necesario construir una variante de 6500 metros adosada a la línea de alta velocidad y que discurre ligeramente más al sur que el trazado actual. Se han utilizado carriles de 54 kg/m y traviesas MR93 (no aptas para el ancho internacional) quedando la velocidad máxima establecida en 140 km/h y en servicio el 12 de diciembre de 2007. Foto Enrique Andrés.

## Estación provisional para tráficos de largo recorrido

Para hacer compatible la construcción de la nueva estación central con el mantenimiento de los tráficos ferroviarios actuales es necesario construir una estación provisional para los trenes de largo recorrido de ancho internacional (Renfe AVE-Larga Distancia). Esta estación se ubicará en los terrenos ocupados por el depósito de material autopropulsado próximos a Correos. Según el proyecto aprobado consta de seis vías de ancho UIC y dos andenes de 230 metros y un andén central de 410 metros. Esta estación estará unida mediante un viario con la estación del Norte por donde transitará un servicio de microbuses a modo de lanzadera. Tanto la estación como su acceso será en superficie y tan solo tendrá un tramo subterráneo de 380 metros para salvar el paso entre San Marcelino y La Torre. Además será necesario reparar las actuales vías de La Encina y Castellón durante un tramo de 500 metros a lo largo de la calle Federico García Lorca para permitir la construcción del canal de acceso soterrado a la estación central.

## Estación central y túnel pasante

Se encuentra en redacción de proyecto constructivo el túnel pasante que dará continuidad a la futura estación central subterránea hacia el norte. El plazo de redacción es de 18 meses a contar desde noviembre de 2007. En el estudio básico se contempla un túnel en doble vía de tres carriles que permita el acceso tanto de trenes de ancho convencional como de ancho internacional. Se ejecutará mediante tuneladora que penetrará en Alboraya, próxima a la actual línea de Tarragona y avanzará hasta la avenida de los Naranjos donde se construirá a cielo abierto un apeadero, la tuneladora continuaría hasta la avenida de Aragón donde próximo al actual campo de fútbol de Mestalla se ejecutaría otro apeadero de forma similar al

anterior y que tendría enlace con la parada de Aragón de FGV. Seguidamente se afrontaría la gran vía Marqués del Turia, calle Cirilo Amorós, calle Alicante y finalmente la estación Central ubicada donde acaban los andenes actuales de la estación del Norte. En posteriores fases se ejecutará un túnel de enlace desde el apeadero de la avenida de los Naranjos hasta el actual túnel de El Cabañal para permitir una línea circular de cercanías. La longitud total, incluidos los dos ramales, es de 9,7 kilómetros, de los cuales 5,6 km corresponden al túnel pasante.

Respecto a la estación central de Valencia ya ha sido presentado el boceto básico elaborado por el arquitecto gallego César Portela; se trata de una estación con varios niveles subterráneos y un vestíbulo acristalado que se levantará a la altura de la Gran Vía Ramón y Cajal. Las vías de ancho internacional son seis, de 400 metros de longitud, andenes de doce metros de ancho, se encuentran en un primer nivel (cota -8), por debajo, en la cota -22 se sitúan cuatro vías de ancho convencional con andenes de 240 metros de largo y dos vías con ancho mixto con andén central de 400 metros de longitud. Todas las vías del nivel inferior son las que tendrán continuación por el túnel pasante hacia Castellón. Asimismo hay conexión con los vestíbulos de las estaciones de Bailén (línea 5) y Alicante (Línea T2) de FGV, un aparcamiento subterráneo de cuatro plantas por el lado de la calle Gibraltar y una galería comercial. El actual edificio servirá de conexión y de entrada al vestíbulo acristalado de la nueva estación. Como colofón a todo esto, se alzará un edificio de oficinas de doce plantas por el lado sur de la nueva estación con el cual se rentabilizaría la obra.

## Nuevos tramos con CTC

La Gerencia Operativa de Valencia ha puesto en servicio el pasado 23 de mayo de 2006 el CTC con contador de ejes (BLAU) entre Caudiel y Teruel y ha dado de alta el nuevo apartadero de Puebla de Valverde para dar más capacidad a la línea. Como se recordará, el pasado 20 de septiembre de 2005 se puso en servicio el CTC con BLAU entre Sagunto y Caudiel (ver ATV 40). También se ha puesto en servicio el CTC con BLAU entre Chinchilla y Cartagena en dos etapas: el 20 de julio de 2006 entró en servicio el tramo Cartagena-Los Ramos y el 16 de octubre de 2006 lo hizo el tramo Chinchilla-Murcia. El 15 de octubre de 2008 la GOV asumió el telemando de estaciones y regulación desde Vandellós

# PANORAMA FERROVIARIO



Dibujo representativo de la distribución de espacios previstos para el nuevo edificio de servicios ferroviarios de la estación central de Valencia. Respecto a la altura de los edificios comerciales se ha solicitado, por parte del ayuntamiento, una disminución de altura. Documentación Valencia Parque Central S. A.

hasta Salou y el ramal de Tortosa. Anterior a esa fecha el CTC de esos tramos estaba ubicado en Tarragona. Con esto la Gerencia Operativa de Valencia amplía su límite hasta Salou. Por último, el 20 de noviembre de 2008 es la fecha para poner en servicio el CTC con BAU entre Alicante-Término y Beniel.

### Remodelación de andenes, marquesina y fachada de la estación del Norte

Con un presupuesto de 386.000 €, Adif ha realizado obras de conservación y mejora en diferentes elementos arquitectónicos de la estación del Norte. La actuación ha incluido la segunda fase de rehabilitación del conjunto decorativo situado en el lado derecho del vestíbulo de entrada donde, una vez realizada la primera fase de recuperación de la sala de mosaicos, se ha trasladado la oficina de atención al viajero a partir de julio de 2008. Adif también ha llevado a cabo a finales del año 2007 la instalación de tornos de acceso a las vías 4 y 5.

### Renovación de vía entre Silla y Puebla Larga

Como continuación de la renovación que se hizo en 1996 desde Valencia hasta Silla se va a proceder a renovar el tramo faltante desde Silla hasta Puebla Larga. Desde esta última estación hasta Játiva va en variante de nueva construcción. En concreto se renovarán 33 kilómetros de trayecto de vía doble y se sustituirán los aparatos de vía de la cabecera lado Valencia de la estación de Játiva y la cabecera sur de Silla así como las

estaciones integradas en el trayecto. El armamento estará constituido por carril de 60 kg/m y traviesa PR01. Respecto a la electrificación se sustituirá la catenaria CR 160 por la CRU 200. Está previsto sustituir los tableros metálicos de los puntos kilométricos 74/992 y 81/100 por otros de hormigón.

### Cierre de Valencia-Grao y nuevo acceso al puerto

A partir del 2 de mayo de 2006 comenzó la circulación de trenes de mercancías entre la estación de clasificación de Fuente de San Luis y el puerto de Valencia mediante un ramal de 1500 metros con doble vía electrificada. El nuevo acceso posee, además, una vía única de enlace directo entre el puerto y la línea de Tarragona que todavía no permite la circulación de trenes puesto que se está acometiendo toda la obra de las instalaciones de seguridad y telemando. Por este motivo, la circulación de trenes entre la clasificación y las vías de apoyo del interior del puerto se realiza en régimen de maniobras al no tener operativo el enclavamiento. Todo esto ha supuesto que la estación de El Grao, la más antigua de España en servicio comercial (1852), dejara de prestar servicio el 11 de mayo de 2006 tras 154 años. Todas las actividades de facturación y logística que se llevaban a cabo en esta estación han sido transferidas a la clasificación de Fuente de San Luis de forma apresurada puesto que las obras que llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria para adecuar una parte del puerto de Valencia para actividades de ocio han obligado a desmantelar el tradicional acceso

# PANORAMA FERROVIARIO



**Pruebas del Talgo Serie 130.** Durante 2006 y 2007 se han desarrollado pruebas de homologación en el tramo de Oropesa hasta Vandellós y entre Albacete y La Roda de las composiciones de Talgo VII con las correspondientes motrices bitensión y bogie de ancho variable construidas por Bombardier. Silla, 22 de diciembre de 2006. Foto Alfonso Gascón.

ferroviario (mediante el paso a nivel sin barreras de la avenida Ingeniero Manuel Soto) sin que hayan acabado las obras de ampliación de la terminal de mercancías de Fuente de San Luis. El nuevo uso de la estación de El Grao es incierto aun cuando desde el ayuntamiento de Valencia se ha prometido su preservación para fines sociales.

## Nuevos centros de tratamiento técnico de trenes de ancho convencional en Valencia y Játiva

Las actuales instalaciones de mantenimiento y depósito de trenes de la estación del Norte serán trasladadas a los nuevos talleres y depósitos (centro de tratamiento técnico) que se van a construir en los terrenos adyacentes a los actuales talleres de Fuente de San Luis. Consta de dos vías de lavadero y siete vías para el estacionamiento de trenes donde se les efectuará la revisión diaria, limpieza y vaciado de retretes. El CTT tendrá conexión directa con el nudo sur y con el triángulo de Alfafar y Valencia. Está prevista una reserva de terrenos para el CTT de ancho internacional para los trenes Ave que se construirá para el 2010 a continuación de las instalaciones de ancho convencional.

Por otra parte se hayan en construcción los nuevos talleres para trenes de cercanías de Renfe en Játiva. Este centro de tratamiento técnico se ubica muy próximo a la carretera CV-41 y la ronda norte de Játiva. Dispondrá de siete vías para mantenimiento de unidades y dos vías para la base de mantenimiento de infraestructura. Asimismo se construirá un acceso para el futuro apeadero del hospital de Játiva

## Nueva línea de cercanías en el núcleo de Alicante

El día 12 de febrero de 2007 se realizó la inauguración oficial de la nueva línea de Cercanías C-3 Alicante - San Vicente Centro del núcleo de Murcia y Alicante, mientras que la apertura al público se llevó a cabo el día 13 de febrero.

La línea C3 parte de la estación de Alicante-Término (p.k. 454/700) y discurre por la vía única de la línea Madrid-Alicante hasta el p.k. 448/700. A partir de este punto, la línea C3 discurre por una vía sin electrificar, tendida en paralelo a la vía general Madrid-Alicante hasta la estación de San Vicente del Raspeig (p.k. 446/500). En dicha vía sin electrificar se encuentran las dos únicas apeaderos de la línea, denominados Universidad de Alicante y San Vicente Centro (fin del trayecto). En la actualidad, se está procediendo a electrificar la citada vía a cargo de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana.

Como el apeadero la Universidad de Alicante se encuentra en la zona del futuro parque científico, que está un poco alejado del actual campus, se ha establecido entre ambos un servicio de autobús gratuito. Finalmente, el servicio en la línea C3 se presta con automotores diésel MAN de la serie 592.

## Las nuevas unidades Civia en Valencia servicio

Tras varios meses de pruebas y prácticas de maquinistas se puso en servicio el 11 de junio de 2007 las dos primeras unidades Civia tres coches de la serie 463 (tres coches), en concreto la 204 y la 207. Los servicios asignados en un principio han sido entre Gandía y Valencia de lunes a viernes. En noviembre de 2007 fueron recibidas tres unidades Civia de cuatro coches, la 464-212, 213 y 214 al tiempo que se enviaban a Sevilla las dos unidades 463. Para facilitar el acceso a estas unidades de personas de movilidad reducida se ha colocado una rampa metálica antideslizante en el andén de la vía cinco de la estación del Norte.



La unidad Civia 463-204, circulando como GVA35 entre Castellón y Valencia, durante unas prácticas de maquinistas es apartada en Masalfasar para dejar paso al Talgo 165 Barcelona-Lorca. 18 de abril de 2007. Foto Pedro Quiñonero.

# PANORAMA FERROVIARIO

## Cierre del tramo Quart de Poblet-Xirivella L'Alter

El viernes 5 de octubre de 2007 dejó de prestar servicio la estación de Quart de Poblet fruto del convenio entre la Generalitat Valenciana y Renfe para la prestación del servicio metropolitano mediante la línea 5 de Metrovalencia. El tren que realizó el último servicio fue el 592-012. A partir del sábado 6 de octubre la nueva configuración de la línea C4 de Renfe Cercanías quedó establecida entre Valencia y el apeadero de Xirivella-L'Alter con la misma frecuencia. Está previsto construir un segundo apeadero en la línea de Utiel para dar servicio al mismo núcleo de población que sirve esta parada. Cuando esto ocurra desaparecerá definitivamente el ramal entre Vara de Quart y Xirivella-L'Alter.



La nueva estación de San Isidro es en realidad una prolongación de los andenes de Vara de Quart hacia las vías de FGV con la finalidad de facilitar el transbordo de los viajeros ante el corte de la línea por las obras del nuevo acceso ferroviario para la alta velocidad. Valencia-San Isidro, 8 de abril de 2008. Foto Enrique Andrés.

## Corte de vía temporal entre Valencia y Vara de Quart

En relación a lo comentado anteriormente y como consecuencia de la interferencia del nuevo acceso ferroviario en alta velocidad a Valencia con la línea de Utiel a partir del barrio de San Marcelino hacia la actual estación del Norte ha sido necesario cortar este tramo el 5 de abril de 2008 para permitir las obras del acceso soterrado a Valencia. Para que el servicio de cercanías con Buñol, Xirivella-L'Alter y Cuenca no se vea gravemente resentido los trenes finalizan o comienzan en el nuevo intercambiador de Valencia-San Isidro (muy próxima a Vara de Quart) y los viajeros enlazan con FGV

en San Isidro. En cuanto al mantenimiento de los automotores se realiza en Buñol en un taller provisional ubicado en los terrenos de la antigua cementera. El corte de línea tiene una duración prevista de cinco años.

## Línea de Teruel y Zaragoza

Desde el 10 de julio hasta el 11 de octubre de 2007 estuvo completamente cortado al tráfico ferroviario el tramo Teruel-Zaragoza debido a las obras de adaptación para los 200 km/h, por esta razón los servicios regionales se han hecho con autobuses entre las estaciones mencionadas. El tráfico de mercancías se hacía hasta Teruel en el caso de la madera de Cella y hasta Puerto Escandón llegaba el clinker para la cementera de Santa Eulalia; en ambos casos era transbordado a la carretera hasta el cliente. Tras la finalización de las obras y puesta en servicio del bloqueo automático con contadores de ejes se ha procedido a aumentar la velocidad hasta los 160 km/h en algunos tramos y a elevar a 22'5 toneladas/eje el peso máximo permitido. A pesar de estas sustanciales inversiones los servicios no han mejorado ni tan siquiera durante el periodo de la exposición temática sobre el agua que ha tenido lugar en Zaragoza.

## Renovación del tramo Buñol-Utiel

Con tramos de vía ya montados procedentes de la doble vía desmantelada del antiguo trazado entre Almansa y Villar de Chinchilla se está renovando en varias fases diversos tramos entre Utiel y Buñol y entre Utiel y Camporrobles lo que está obligando a realizar transbordos de viajeros por carretera. Esta renovación en parte está motivada por el trasiego de mercancías con material de obras para abastecer la base de trabajos del AVE ubicada en San Antonio.

## Estudio para la electrificación y mejora del tramo Valencia-Buñol

En noviembre de 2006, Fomento adjudicó a Ardanuy e Inocsa el estudio para la mejora de la capacidad de la línea C-3 de Cercanías (línea de Buñol y Utiel) así como el proyecto para la electrificación desde Valencia hasta Buñol. El plazo de ejecución para el estudio y proyecto es de 24 meses y su coste de un poco más de un millón de euros. El estudio contempla la integración con el Ave del tramo común desde Valencia hasta Vara de Quart (nudo sur) y el desplazamiento de los andenes de esta última estación hacia las inmediaciones de las vías de FGV en el apeadero de San Isidro con el fin de facilitar los transbordos.

### ÚLTIMAS CIRCULACIONES EN VALENCIA-GRAO

Fecha	Impares	Pares	Origen	Destino	Salida	Llegada	Máquina	Vagones	Longitud	Toneladas	Observaciones
08/05/06		FK472	Clasificación	Grao		23.38	319-240				Loc. Aislada
09/05/06	GV401		Grao	Clasificación	0.40		319-240	24	408	596	96 ejes. Vacías a Castillejo y Salobral
11/05/06		VT446	Valencia-Norte	Grao		0.35	92216011				Tren de Instalaciones fijas
11/05/06	GV403		Grao	Valencia-Norte	2.10		92216011	1	20	30	Tren de Instalaciones fijas

# PANORAMA FERROVIARIO

## El ERTMS en pruebas entre La Encina y Albacete

Las estaciones comprendidas entre Albacete y La Encina han recibido señalización normalizada al estándar europeo ERTMS nivel 1 con la finalidad de homologar este sistema a las líneas de ancho convencional. Para efectuar pruebas, el Adif ha trasladado hasta este tramo una composición de Talgo XXI además de dotar algunos Alaris con la instalación en cabina. El 490-003 ha sido el primer Alaris en llevar activado el ERTMS en modo sombra desde el 17 de abril de 2007

## Trenes intermodales operados por Continental Rail

El 15 de febrero de 2007 se puso en marcha el primer tren de mercancías del operador privado Continental Rail entre Vicálvaro-Clasificación y Fuente de San Luis. Dicha circulación numerada como COX54 estaba formada por la locomotora 333-380, propiedad de Continental Rail, con 23 vagones portacontenedores MQ y MMQ de Renfe, con un peso total de 636 toneladas y 388 metros de longitud. La llegada a Fuente de San Luis tuvo lugar a las 19.17 h y el cargamento era contenedores de la naviera Mediterranean Shipping Company. Esta circulación fue considerada por Adif como el primer tren privado comercial acogido a la nueva normativa de liberalización del sector ferroviario ya que los trenes de mercancías de la operadora Acciona todavía estaban en fase de pruebas y homologaciones del personal de conducción. Sin embargo, el tren de Continental Rail realiza el transporte de contenedores para una sociedad mixta entre Renfe y ACS denominada Construirail (51 % ACS y 49 % Renfe) encargada del trasiego de contenedores entre el puerto seco de Coslada (explotado por ACS y Renfe) y la terminal Marítima Valenciana propiedad de ACS en su totalidad. Para ello Continental Rail ha reservado dos surcos: los lunes y los miércoles desde Vicálvaro hasta Fuente de San Luis entre las 20 horas y las 3.41 h con el número 62141/0 y desde las 23 h hasta las 6.30 h entre Fuente de San Luis y Vicálvaro los martes y los jueves con el número 62401.

Posteriormente se amplió la circulación con dos trenes adicionales de contenedores a partir de junio semanales entre Valladolid y el puerto de Valencia con salida de Valencia-FSL los lunes y jueves por la mañana. En septiembre de 2008 se realizaban dos trenes con salida de Valencia entre las 22 h y 23 h los martes y jueves, suprimiéndose de esta forma el surco diurno para el intermodal de Valladolid. La llegada a Fuente San Luis se produce en la madrugada del martes y del jueves.



Las dos máquinas de Continental Rail realizaron durante enero de 2007 circulaciones de habilitación de personal de conducción para los servicios entre Valencia y Madrid los cuales serían inaugurados un mes después. Minaya, 22 de enero de 2007. Foto Carlos Royo.

## Cambio de material en Larga Distancia

Durante el verano de 2007 se puso en servicio diario una unidad 120 entre Oropesa y Madrid en sustitución de una relación con material de la serie 490. Progresivamente fueron entrando en servicio más unidades 120 relevando a los 490 hasta totalizar cuatro servicios por sentido. El 15 de septiembre de 2008 ha sido sustituido el material 120 por Talgo 130 en las circulaciones 1084, 1414, 1194, 1504, 1065, 1445, 1155, 1175 lo que supone un aumento importante en el número de plazas. Por otro lado el material Arco de la relación Alicante-Barcelona fue sustituido a partir del 2 de marzo de 2008 por material 490 —excedente del corredor Madrid-Valencia— con denominación Alaris mientras que el Arco de Murcia se realiza desde entonces con material Talgo de sexta

### Relación de las últimas locomotoras fabricadas por Vossloh

Compañía	Modelo	Matrícula Red	Nº de fábrica	Año
Continental Rail	Prima	333.380	2293	2005
Continental Rail	Prima	333.381	2294	2005
Continental Rail	E4000	335.016	2523	2008
Continental Rail	E4000	335.018	2524	2008
Acciona	Prima	333.382	2461	2006
Acciona	Prima	333.383	2462	2006
Tracción Rail	Prima	333.384	2499	2007
Tracción Rail	Prima	333.385	2500	2007
Convensa	Prima	91.71.315.301	2497	2007
Convensa	Prima	91.71.315.302	2498	2007
Comsa	E4000	335.001	2501	2006
Comsa	E4000	335.002	2502	2006
Angel Trains	E4000	335.003	2221	2006
Angel Trains	E4000	335.004	2222	2008
Angel Trains	E4000	335.005	2223	2008
Angel Trains	E4000	335.006	2224	2008
Takargo	E4000	1436001	¿?	¿?
Renfe	Prima	333.379	2477	2008
Renfe	E3000	334.021	2285	2008

# PANORAMA FERROVIARIO



**Trenes especiales para la visita del Papa.** Durante el V Encuentro Mundial de Familias católicas celebrado en Valencia entre los días 7 y 11 de julio de 2006 se pusieron en circulación 687 trenes de cercanías cada día, superando incluso a la campaña de Fallas, además de especiales de largo recorrido y regionales. Uno de ellos fue el especial Bilbao-Valencia que circuló acoplado al Estrella «Picasso» hasta Alcázar. Alfara, 8 de julio de 2006. Foto Pedro Quiñonero.

generación. Se mantienen los Talgos de Lorca y Cartagena aunque han permutado sus destinos sin reciprocidad lo que ha originado confusión entre los usuarios, es decir: el Talgo 460 «Mare Nostrum» es Lorca-Montpellier y regresa como Talgo 463 Montpellier-Cartagena, por su parte el Talgo 264 tiene origen en Cartagena y finaliza en Barcelona, el regreso lo hace como Talgo 165 Barcelona-Lorca.

### Supresión del Estrella 950/953 «Sol de Levante»

El primer fin de semana de junio de 2006 circuló por última vez el expreso 950/953 Bilbao, Irún-Alicante aunque sólo lo hizo la rama de Bilbao. En realidad este tren se suprimió el 27 de mayo de 2006 pero al haber billetes vendidos anticipadamente para el 2 y 4 de junio desde Bilbao a Alicante anteriormente a la decisión de suprimir el tren, Renfe no tuvo más remedio que realizar el servicio de forma excepcional. La composición estaba formada por la 269-908, una plataforma autoexpreso DD-9544, el coche A9T-9107 y el coche cama WL26x-7124.

### Fabricación de locomotoras en Vossloh

A lo largo de 2007 Vossloh ha completado la fabricación las 64 locomotoras 333.3 (primer y segundo lote) para Renfe Mercancías y prosigue la construcción de las 28 locomotoras de la serie 334 (la 20 entregada en julio de 2008). A lo largo de 2008 ha dado comienzo la entrega del tercer lote de 333.3 cifrado en 28 máquinas como continuación de los anteriores pedidos estando entregada hasta la 79 en noviembre de 2008. Para Angel Trains está fabricando 30 locomotoras (18 con ancho ibérico y 12 con ancho internacional) del modelo Euro 4000 destinadas como máquinas de alquiler para operadoras privadas. También está realizando más ejemplares de este modelo (serie 335) para Comsa, dos unidades; para Continental

Rail cuatro unidades además de la dos locomotoras 333.3 ya entregadas (380 y 381); para Takargo (Portugal) ocho ejemplares; dos unidades Euro 4000 dos máquinas en ancho internacional para la financiera australiana Allco Finance.

Respecto al modelo 333.3 se han entregado para los operadores privados: dos máquinas (384 y 385) para Tracción Rail (grupo Azvi) y otras dos para Convensa (grupo FCC). A finales de 2006 fueron entregadas dos unidades de la serie 333.3 a Acciona (382 y 383).



**Prueba de potencia del modelo Euro 4000 de Vossloh para la homologación en la red de Adif.** En esta ocasión se utilizó la 335-001 perteneciente a Comsa para realizar el tren MX416 hasta Masadas Blancas. El Ragudo, 12 de enero de 2008. Foto Carlos Royo.

### Acuerdo entre Fomento y Conselleria de Infraestructuras

Días antes de las elecciones autonómicas del 28 de mayo de 2007 la conselleria de Infraestructuras llegó a un acuerdo con el ministerio de Fomento para financiar la futura línea ferroviaria Gandia-Denia y el traspaso de la línea Játiva-Alcoy pendiente de renovación para el 2008. Pasado el tiempo no ha habido concreción de estos proyectos en los presupuestos generales del estado ni en los presupuestos autonómicos.

# PANORAMA FERROVIARIO



**Material 593 y coches 9000 para Argentina.** En marzo de 2007 se embarcó en Puerto de Sagunto diverso material, en concreto coches de las series 9000 y automotores 593 con destino a diversas compañías ferroviarias argentinas fruto de un convenio gubernamental entre Argentina y España. También se han destinado a dicho país locomotoras 319.2 que estaban depositadas en Fuente de San Luis desde hacía tiempo, en esta ocasión zarparon desde Tarragona. Puerto de Sagunto, 10 de febrero de 2007. Foto Alfonso Gascón.

## Importante descenso de mercancías por ferrocarril

En el decenio 1995-2005 el transporte de mercancías por carretera en la Comunidad Valenciana ha crecido un 301 % situándose en 80 millones de toneladas anuales mientras que el transporte por ferrocarril ha caído un 40 % pasando de 3,5 millones de toneladas a tan sólo 2 millones de toneladas en 2005. Estos datos todavía no contemplan la pérdida de tráficos ferroviarios muy característicos como los trenes de arcilla o los trenes portaautomóviles de Ford ni tampoco reflejan la línea empresarial de Renfe Mercancías emprendida en 2007 con subida tarifaria en contenedores y cierre de la terminal de contenedores de Villarreal.

## Puesta en servicio de las extensiones de tranvía y metro en la red de Metrovalencia

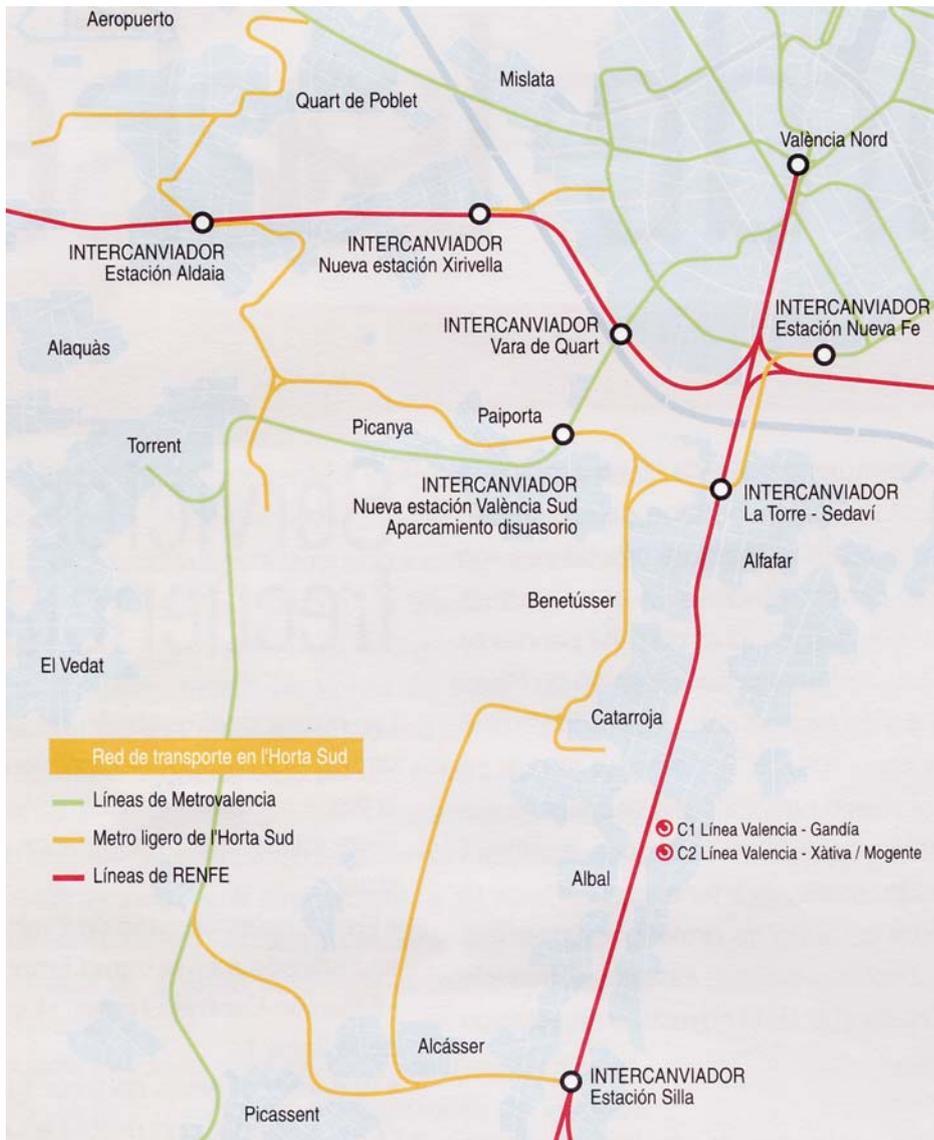
A lo largo de 2007 se han ido abriendo al servicio diversas obras de prolongación de líneas. Así el 2 de abril se puso en servicio el nuevo tramo de Ayora hasta la estación de Marítimo-Serrería donde se realiza el

intercambio con el tranvía. El 17 de abril entró en servicio el ramal tranviario (línea 5) desde Marítimo-Serrería hasta el inicio del paseo de Neptuno (parada «Neptú») que atiende la demanda de viajeros que genera la zona de ocio del puerto. Al día siguiente se puso en marcha el tramo de 4,9 kilómetros desde Mislata-Almassil hasta el aeropuerto de Manises dando servicio a Quart de Poblet y Manises mediante seis estaciones: Faitanar (permanecerá cerrada hasta que se urbanice la zona), Quart de Poblet, Salt de l'Aigua, Manises, Rosas y Aeropuerto. De esta forma se configura la línea 5 como un eje aeropuerto-puerto mediante una solución mixta metro y tranvía con la estación de Marítimo-Serrería como estación de transbordo. Los tranvías que prestan servicio son de la nueva serie 4300 y por lo tanto bidireccionales por lo que no ha sido necesario establecer bucles en los extremos de la línea tal y como se proyectó en un principio. El 27 de septiembre se inauguró la línea T6 entre Tossal del Rei (Orriols) y Marítimo-Serrería aunque como obra nueva son 2,4 kilómetros de ramal que desde la bifurcación de la calle Almazora se adentra



La estación de Marítimo-Serrería ha sido diseñada para la combinación de metro y tranvía bicabina. 16 de abril de 2007. Foto Enrique Andrés.

# PANORAMA FERROVIARIO



**Extensión de la red tranviaria de FGV a diferentes poblaciones metropolitanas del sur y oeste de Valencia según el planeamiento realizado por la Conselleria d'Infraestructures. Documentación FGV.**

hasta Torrefiel y Orriols siguiendo en parte el trazado de la antigua línea de Rafelbuñol. Las verdaderas intenciones de la *conselleria* de Infraestructuras no eran otras que hacer una penetración subterránea de la línea T6 en la calle Almazora para dirigirse hacia el centro como línea T2 pero la oposición vecinal contraria a esta obra han obligado a la *conselleria* a cambiar las directrices.

## **Prolongación de la Línea 5 hasta Ribarroja del Turia**

El Gestor de Transportes y Puertos de la Generalitat Valenciana tiene previsto invertir 34 millones de euros en la prolongación de la línea 5 desde Manises hasta Ribarroja del Turia para ponerla en servicio a finales de 2009. Consta de 9452 metros y empieza en el ramal telescópico (entre Rosas y Aeropuerto) que quedó preparado cuando se hizo la extensión de esta misma línea al aeropuerto.

Discurre en sub-terráneo durante los primeros 565 metros para después salir a superficie; tendrá 4 estaciones: La Cova, La Presa, Masía de Traver y Ribarroja I en las afueras del pueblo. El trazado es de vía única aunque las obras de fábrica estarán preparadas para la vía doble. Queda pendiente resolver la entrada en Ribarroja y su continuación hasta Villamarchante.

## **La T2 en obras**

En enero de 2007 comenzaron las obras de la línea tranviaria T2 (Puente de Madera-Nazaret) con la ejecución de la estación del Mercado Central (retrasada por problemas en el rescate de la concesión del aparcamiento de la calle Parcent) y el tramo desde la calle Alicante hasta el camino de las Moreras aunque está adjudicada la obra hasta Nazaret. Esta línea es de vía tranviaria subterránea entre Puente de Madera y la calle General Urrutia, desde ahí discurre en superficie hasta el barrio de Nazaret. Al comienzo del camino de las Moreras, próximo al centro comercial, partirá un ramal hacia El Grao por el puente en construcción que conectará las calles Actor Ferrandis Luna y Menorca cuyo recorrido está por definir. El

paso de la T2 sobre las vías de Tarragona se salvará mediante un nuevo puente de 160 metros de longitud exclusivo para peatones y tranvías. Las paradas previstas son. Nazaret, Moreras, Oceanogràfic, Ciudad de las Ciencias, Maristas, Urrutia, Ruzafa y Alicante. El tramo restante desde calle Alicante hasta el viejo cauce está en fase de proyecto. FGV tiene previsto explotar esta línea mediante UTO «Unattended Train Operation» aunque irá un empleado para supervisar las operaciones de las puertas.

## **Renovación completa en la línea 1 de Metrovalencia**

Durante 2007 se han completado las renovaciones integrales de vía y catenaria entre Alberique y Villanueva de Castellón (4'5 km), de Seminari hasta Bétera (8'5 km) y La Eliana-Liria (9 km). Los carriles que se han

# PANORAMA FERROVIARIO

empleado han sido de 54 kg/m en sustitución de los de 45 kg/m, traviesa monobloque de hormigón, nuevos aparatos de vía y balasto nuevo. En estas renovaciones se han empleado locomotoras Diesel de gran valor histórico; en la renovación de Bétera, Comsa utilizó la Alsthom 704 (ex Fc. Catalanes) y en la renovación de Villanueva de Castellón y en Liria se empleó la Batignolles 1203.

Además de esta renovación, se va a proceder a reformar todas las estaciones de la línea 1 en lo referente al aspecto estético tanto las de superficie como las subterráneas. La primera estación en contar con la nueva línea decorativa ha sido Benaguasil.

## Extensión del sistema ATP-ATO

La empresa Dimetronic está desarrollando para FGV la implantación del sistema de seguridad en la circulación ATP-ATO en los tramos Alboraya-Aeroport, Empalme-Valencia Sud, Alameda-Marítim Serreria y Colón-Jesús. Tanto la línea 3 y 5 en su tramo subterráneo ya cuentan con el sistema ATP (Protección Automática del Tren) desde su primer momento pero sin suplemento de ATO (Operaciones Automáticas del Tren) el cual permitiría la conducción automática. Con esta implementación se podrían ofrecer hasta 20 trenes a la hora y frecuencias de tres minutos; está previsto que a mitad de 2010 esté en servicio este sistema.

## Ampliación de los talleres del tranvía de Valencia

Debido a la incorporación de los 20 tranvías de la serie 4200 ha sido necesario ampliar los talleres de Naranjos mediante un edificio a modo de depósito con seis vías de 70 metros con capacidad para dos unidades en cada vía. Además se ha dotado de una nueva nave de pintura, torneado de bogies y nuevos fosos.

## Modificación de la línea 1 hacia la «nueva Fe»

Según un estudio informativo desarrollado por la *conselleria* de Infraestructuras la línea 1 tiene previsto modificar su itinerario entre Ángel Guimerá y Plaza España mediante un ramal de 3,5 km que partiendo por ambos laterales de la actual línea (cruce calle Cuenca con Fernando el Católico) irá a buscar la avenida Ausias March (Pista de Silla) para finalizar en el bulevar sur frente al nuevo hospital de La Fe. Las estaciones previstas son Bailén-línea 1, Peris y Valero, Ausias March y Nuevo Hospital. Su ejecución se acometerá mediante tuneladora desde Bailén hasta el nuevo hospital, mientras que será por sistema clásico de pantallas la bifurcación hasta alcanzar Bailén. De esta forma los servicios tendrán dos destinos finales: Nuevo Hospital o Plaza de España, el tramo entre ésta y Jesús será un enlace técnico y su continuación para viajeros hacia el sur será mediante enlace en Bailén-línea 5. La estación de Nuevo Hospital será un importante nudo ferroviario al confluir el tranvía orbital, el metro ligero de L'Horta Sud, la línea 1 y muy próxima a Renfe Cercanías en Fuente de San Luis. Por

su parte la línea 5 se transformará en «Metro-Ribera» Palmaret-Villanueva de Castellón mediante semidirectos. El presupuesto es de 112 millones de euros y todavía no tiene desarrollado el proyecto constructivo.

## Prolongación de andenes en estaciones superficiales de Metrovalencia

Debido a la futura puesta en circulación de unidades 4300 con cinco coches es necesario alargar la longitud de los andenes hasta los 85 metros de diversas estaciones en superficie pertenecientes a la línea 3 y 5. Las estaciones afectadas son Almàssera, Meliana, Foios, Albalat dels Sorells, Museros, Massamagrell, la Pobla de Farnals, Rafelbunyol, Paiporta, Picanya y Torrent. La longitud actual de andenes está sobre los 65 metros, los cuales son suficientes para los 60 metros que como máximo miden las unidades 3700 en doble composición, las 3900 y las 4300. Con el aumento en un quinto coche intermedio motorizado en las actuales 4300 pasarán a medir 75 metros por lo que los andenes de las estaciones mencionadas son insuficientes. Los andenes de las estaciones subterráneas tienen como mínimo 96 metros por lo que no presentan incompatibilidad.

## Soterramientos en el área metropolitana

Se encuentran en avanzado estado de ejecución los soterramientos de Alboraya y Benimàmet: en Alboraya se puso en servicio la estación provisional el 8 de julio de 2008 —desplazada 300 metros de la actual en dirección Palamaret— con la finalidad de permitir el derribo del edificio antiguo y el desmantelamiento de las instalaciones. Posteriormente se habilitó una variante de 340 metros para liberar espacio necesario para la construcción del túnel de 1660 metros. La estación de Palmaret aprovechará su actual edificio que dará paso al andén central subterráneo.

En Benimàmet se ejecuta el túnel de 1531 metros de longitud y comprende la estaciones de Benimàmet y Carolines-Fira. Para su construcción ha sido necesario derribar el edificio de la estación de Benimàmet. Ambos soterramientos se espera que se abran a la circulación en 2010.

El soterramiento de Burjassot y Godella se encuentra en elaboración de proyecto el cual contempla un túnel de 2,7 kilómetros con tres estaciones subterráneas: Burjassot, Burjassot-Godella y Godella.

## Tranvía Orbital

Ha salido a información pública el primer tramo del tranvía orbital comprendido entre la Ciudad de las Artes y la avenida del Cid-Nueve de Octubre. Consta de un recorrido de 6225 metros por el eje Tres Cruces-Bulevar Sur y un presupuesto de 81 millones de euros con una demanda de viajeros de tres millones anuales. Las paradas previstas son: Nueve de Octubre (intercambiador con metro línea 3 y 5), Hospital General, Tres Cruces, Tres

## PANORAMA FERROVIARIO

Forques, Archiduke Carlos, Campos Crespo (conexión con línea 1 y 5 de FGV), Cementerio San Marcelino, Malilla, Nueva Fe (enlace nueva línea 1 de FGV), Fuente de San Luis, Bulevar Sur y Ciudad de las Artes con enlace con la línea T2. También ha estado en información pública el ramal del tranvía orbital que desde Tres Forques dará servicio a Chirivella mediante un nuevo puente tranviario y peatonal sobre el cauce nuevo del Turia. Este ramal permitirá el enlace entre tranvía y Renfe Cercanías mediante el segundo apeadero de Chirivella en la C-3 pendiente de construcción. Las paradas previstas son Xirivella, Gran Turia y Vara de Quart.

### Tranvía L'Horta Sud

Línea considerada como de metro ligero tiene su origen en la zona limítrofe entre Quart de Poblet y Manises, discurre por el barrio del Cristo, Aldaya, Alacuás, Torrente, Picaña, y Paiporta donde se bifurca en dos ramales. Uno de ellos se dirige hacia el sur por Benetúser, Alfafar, Masanasa, Catarroja, Albal, y Silla. El otro ramal comunica Sedaví y tras cruzar el nuevo cauce mediante un puente nuevo llegará al nuevo hospital de La Fe donde enlazará con el nuevo ramal de la línea 1 y el tranvía orbital. También hay previstos pequeños ramales al complejo comercial del Aldaya y a la estación de Torrente.

Por el momento ha salido a información pública el primer tramo desde Valencia-Sud hasta el barrio de L'Orba en Benetúser; se trata de un tramo de 2900 metros que parte de la estación intermodal de Valencia-Sud donde en un nivel superior sobre las actuales vías de FGV se instalará la plataforma del metro ligero con conexión directa mediante escaleras mecánicas entre ambas líneas, desde ahí se dirige hacia Benetúser por la parte oeste y próximo a la ronda CV400 siguiendo la acequia de Favara. Además de la parada de Valencia-Sud, tendrá la de Benetúser (cerca de la calle del Molino) y la del barrio de L'Orba en la calle Mediterráneo. Las diversas intersecciones con la CV400 y la acequia de Favara obligará a que el metro ligero discurra en algunos tramos en trinchera cubierta.

### Material nuevo en FGV para la red de Valencia

A lo largo de 2007 FGV ha recibido el nuevo material contratado: en concreto, en febrero de 2007 empezó a recepcionar los primeros tranvías 4200 de Bombardier estando toda la serie al completo tanto en Valencia (20 unidades) como en Alicante (10 unidades). En marzo de 2007 llegó a los talleres de Machado la primera unidad serie 4300 (20 unidades) siendo la primera en entrar en servicio la 4302 en la línea de Paterna el 12 de abril de 2007, días después se pusieron en servicio hasta la número 5 en la línea del aeropuerto. Se da el hecho curioso que la numeración original de la serie es 43XX y 435X para los coches motores y 63XX y 635X para los coches remolque pero a partir de la 4312 se ha cambiado

el criterio de tal forma que cada unidad posee la misma numeración en todos los coches seguida de las letras A, B, C y D según el orden de los coches; esto ha venido motivado por la ampliación a un quinto coche para toda la serie que actualmente se construyen en Vossloh. En verano de 2008 fue entregada la 4320, concluyendo por tanto la puesta en servicio del primer lote de 4300. A primeros de septiembre comenzó la recepción del segundo lote de 4300 compuesto por 20 unidades más idénticas a las anteriores. La serie 4300 presta servicio tanto en la línea 1 como en la 3 y 5 por lo que se encuentran adscritas a los depósitos de Valencia-Sud y Machado.

En septiembre de 2008, la *conselleria* de Infraestructuras y Transportes adjudicó a Vossloh la fabricación de 22 unidades 4300 en configuración MRRM que serán entregadas a partir de 2010. Además Vossloh también fabricará veinte coches intermedios motorizados para que FGV los incorpore a las unidades 4300 y constituyan trenes de gran capacidad con cinco coches para 748 plazas por tren.

### Baja de material de FGV en Valencia

Como consecuencia de la llegada de la serie 4300 han causado baja toda la serie 3600 Babcock & Wilcox. La 3601 ya había causado baja previamente debido a una colisión dentro del taller. En julio de 2008 FGV procedió al desguace de todos los ejemplares excepto la 3604 que ha sido preservada por FGV, la 3609 preservada a instancias de la AVAF y la 3602 preservada por el Museo del Territorio.

A raíz de los diversos accidentes habidos en los últimos años también ha habido novedades en cuanto a la serie 3700: en el alcance de Paiporta se vieron implicadas las UTA 29, 30, 33 y 39 siendo ésta última la más afectada por lo que ha sido desguazada. El coche A de la 29 y de la 30 han sido desguazados y el coche 29B ha sido renombrado como 30A y unido al 30B para formar una UTA. Por su parte la UTA 3733 fue reparada y presta servicio sin novedad.

Respecto al material implicado en el descarrilo de Jesús fueron la 3714 y la 3736, ésta última fue la que volcó quedando precintada y depositada en Valencia-Sud por instancia judicial. Una vez que la jueza instructora decidió el archivo de la causa y la ausencia de responsabilidades penales la unidad quedó a disposición de FGV a primeros de julio de 2008 siendo desguazada el 22 del mismo mes. Respecto a la UTA 3714 se encuentra en servicio tras su reparación.

### Ampliación del pedido de tranvías 4200 para Valencia y Alicante

En abril de 2008 la CIT firmó con Bombardier una ampliación del contrato de fabricación de 14 tranvías Flexity Outlook para atender las nuevas necesidades del servicio previstas con las extensiones actualmente en obras tanto en Valencia como en Alicante. Comenzarán

# PANORAMA FERROVIARIO

a recibirse a partir de enero de 2010 y cada unidad tiene un coste de 3'37 millones de euros.

## Puesta en servicio en Alicante del ramal Finca Adoc-Mercado Central

El ramal Finca Adoc-Mercado Central, que se inicia en el p.k. 1/300 (entre la estación de La Marina y el apeadero de La Isleta), fue inaugurado oficialmente el día 16 de abril de 2007 con una circulación especial para autoridades prestada por un tranvía Bombardier serie 4200. No obstante, su entrada en servicio comercial se realizó el día 10 de mayo de 2007.

El nuevo ramal, que en un futuro continuará hasta la nueva estación intermodal de Alicante, cuenta con vía doble y la principal obra ha sido el túnel del Benacantil de 745 metros de longitud (incluyendo la estación de Mercado). Como dependencias posee el apeadero de La Sangueta (todavía sin servicio), el apeadero del MARQ (Museo Arqueológico) y la estación término provisional del Mercado Central.

Con ello, se aprovechó para realizar una importante reestructuración de los servicios entre Alicante y El Campello. El cambio más destacado fue la desaparición de la relación directa entre El Campello y Puerta del Mar, pasando a realizarse entre El Campello y Mercado (línea 3), con frecuencia de media hora, salvo en horas punta de los días laborables en que pasó a ser de veinte minutos. Con el fin de mantener el servicio a la estación de La Marina y Puerta del Mar, se creó un servicio entre esta última y el apeadero de Albufereta (línea 4) con frecuencia de media hora. El trasbordo entre ambas líneas se realiza en los apeaderos de Albufereta o de Isleta.

Los servicios en la línea 3 se prestaron con los trenes-tram serie 4100. Inicialmente, los servicios de la línea 4 también fueron asegurados por este material, hasta en la

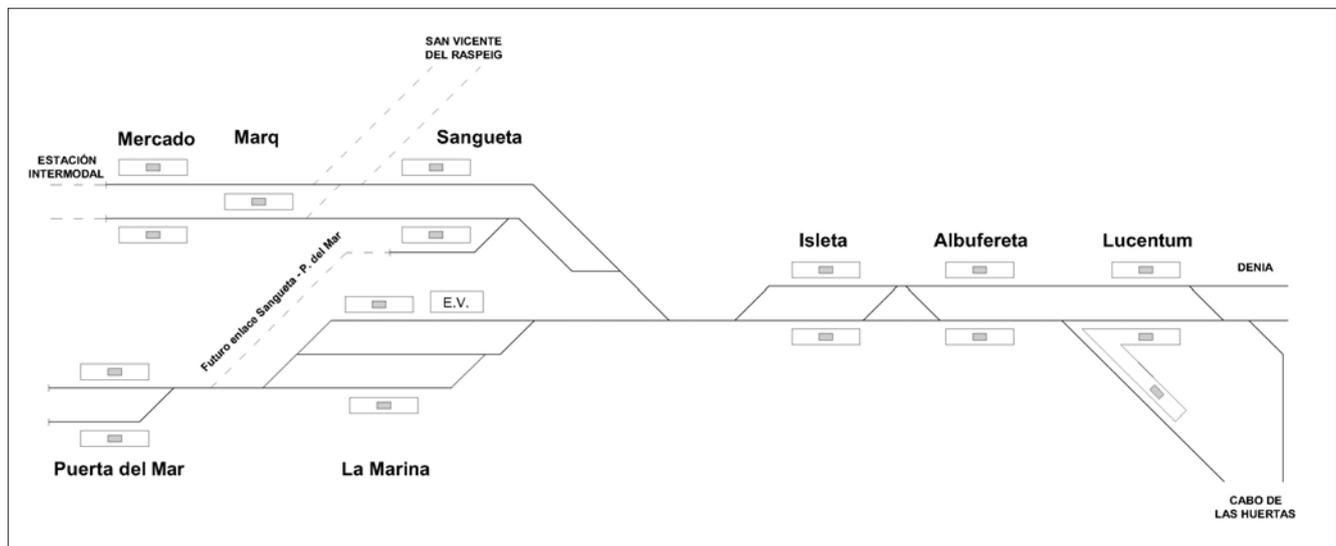


Sección completa del túnel entre Mercado y Luceros, donde se observan las cerchas y las chapas Bernold que forman parte del sostenimiento de la bóveda y los hastiales ya hormigonados. En un segundo plano, las obras de la futura estación de Luceros. 25 de abril de 2008. Foto José Marcos Ortega Álvarez.

puesta en servicio de los tranvías serie 4200. Los horarios entre El Campello, Altea y Denia, no sufrieron modificaciones, aunque al trayecto se le ha denominado como línea 9. Esta organización de los servicios se mantuvo hasta la ampliación del servicio del tren-tram hasta Benidorm.

## Tramo Mercado Central-Luceros

Este tramo tiene una longitud de 712 metros y consta de dos partes importantes, que son la estación subterránea de Luceros y el túnel por debajo de la avenida Alfonso X el Sabio (de 518 metros de longitud aproximada). La estación de Luceros consta de dos niveles, el superior albergará el vestíbulo mientras que en el inferior es donde



Esquema de la nueva situación de la red de vía estrecha de Alicante con la puesta en servicio del ramal hasta la estación del Mercado Central. Hay que indicar que el apeadero de Sangueta todavía no está en servicio y que el ramal al Cabo de las Huertas (parte del apeadero de Lucentum) está construido hasta el apeadero de Avenida de las Naciones. Dibujo José Marcos Ortega Álvarez.

# PANORAMA FERROVIARIO

se situarán las vías y los andenes. Respecto al túnel, éste discurre por debajo del aparcamiento subterráneo existente en la avenida Alfonso X el Sabio, y su sección es en bóveda semicircular de 3'95 metros de radio, que descansa sobre hastiales de 2'9 metros de altura.

## Renovación y electrificación Villajoyosa-Benidorm

A principios de junio de 2006 comenzaron las obras de renovación y electrificación del tramo Villajoyosa-Benidorm, que fueron adjudicadas en diciembre de 2005 a la UTE formada por Tecsca y Hormigones Martínez por un importe de 19'5 millones de euros.

Las obras abarcan desde donde finaliza el tramo correspondiente a la integración urbana del ferrocarril en Villajoyosa hasta la entrada de la estación de Benidorm. En lo referente al armamento de la vía, se han instalado nuevos carriles de 54 kg/m sobre traviesas monobloque de hormigón y se ha procedido a la electrificación del tramo. Entre el p.k. 32/660 hasta el p.k. 35/100 (en las proximidades del apeadero de Hospital Vila) la vía ha sido montada sobre la explanación de la anterior, mientras que desde el p.k. 35/100 hasta el p.k. 39/300 (apartadero de Terra Mítica) se ha ampliado la explanación original para dar cabida a una segunda vía. En este último tramo, la nueva vía se ha montado junto a la antigua vía, que una vez finalizados los trabajos ha sido desmantelada. En el puente sobre el barranco del Murtal (p.k. 39/490), ubicado a continuación del apartadero de Terra Mítica, se ha renovado la vía y se ha desbrozado el entorno del puente aguas arriba del cauce, donde se construirá un nuevo puente paralelo al actual en el momento que se proceda a la duplicación la vía.

Por último, el tramo que se inicia a escasos centenares de metros del puente anterior (justo después del paso superior de la carretera N-332 sobre el ferrocarril) y finaliza en los alrededores de la estación de Benidorm ha quedado desafectado por la construcción de una nueva variante de 2310 metros de longitud. Con ello, se elimina un tramo con bastantes curvas y se suprime la barrera que constituía el ferrocarril para la expansión del núcleo de urbano más hacia el interior. La explanación de la variante es de gran anchura, ya que además de la doble vía también albergará un vial. Al igual que en todo el trayecto desde Villajoyosa, en la variante también se ha montado vía única electrificada y en su parte más próxima a Benidorm se ha instalado vía en placa para doble vía, pero montando únicamente los carriles en una de ellas. El enlace al final de la variante con el antiguo trazado es provisional, ya que en ese punto empezará la integración urbana del ferrocarril en Benidorm, que todavía no se ha definido.

La puesta en servicio de esta nueva variante entre Terra Mítica y Benidorm se vio precipitada porque el tramo original fue dañado por las intensas lluvias que acaecieron en la zona el 14 de octubre de 2007, lo que motivó la suspensión del servicio de viajeros entre ambas dependencias. Dadas las circunstancias, se decidió no



La composición, propiedad de Comsa, formada por la locomotora Alsthom 51 LOA 4947 y las tolvas Comedi 55 VTB 5057, 55 VTB 5058 y 55 VTB 5059 (aptas para varios anchos de vía), mientras se encontraba apartada en la estación de Teulada. 31 de agosto de 2006. Foto Carlos Ortega Álvarez.

reparar el tramo afectado y acelerar las obras de la variante, que finalmente entró en servicio el 30 de octubre de 2007. Para esta actuación, entre la diversa maquinaria de vías y obras empleada por las empresas de la UTE adjudicataria, destacan la locomotora Alsthom P-880.406 (ex-Feve 1052) de Tecsca.

Asimismo, con el fin de facilitar la explotación, en el tramo se han construido apartaderos en Hospital Vila e Hiper Finestrat, que se suman al ya existente en Terra Mítica. Para la alimentación de la catenaria se han construido dos nuevas subestaciones eléctricas de tracción en Hospital Vila y Terra Mítica.

## Nueva estación en Villajoyosa

El día 8 de junio de 2006 entró en servicio la nueva estación de Creueta, situada en el núcleo urbano de Villajoyosa, después de haber sido completamente renovada.

La ejecución de estas obras de renovación fue adjudicada a la empresa Vías y Construcciones el 19 de noviembre de 2004, por un importe de 2'69 millones de euros. Los trabajos comenzaron el 16 de septiembre de 2005 y durante su ejecución se estableció una estación provisional ubicada a unos 200 metros en dirección a Denia. La nueva estación cuenta con tres vías en plataforma tranviaria (la general y dos de sobrepaso) y carece de edificio de viajeros, por lo que se ha instalado un pequeño contenedor que hace de gabinete de circulación. Inicialmente, se aprovechó el mismo que existía en la antigua estación de Creueta, que a mediados de 2007 fue reemplazado por uno nuevo con dos partes diferenciadas, en la primera de ellas se halla el gabinete de circulación y la taquilla de venta de billetes y en la segunda se encuentra una máquina expendedora de billetes. En la actualidad, en esta estación comienza el tramo de vía doble con plataforma tranviaria hasta el p.k. 32/660, correspondiente al paso del ferrocarril por la parte norte del núcleo urbano de Villajoyosa.

# PANORAMA FERROVIARIO

## Adjudicaciones en la línea 2 del tranvía de Alicante

El Ente Gestor de la Red de Transporte y Puertos de la Generalitat Valenciana ha adjudicado la ejecución de las siguientes obras en la línea 2 Alicante- San Vicente del Raspeig:

Tramo 0: este tramo comienza en el viaducto sobre la avenida de Denia (situado justo después de la estación de MARQ en sentido Denia) en la línea 1 y concluye en el Colegio Calasancio. La bifurcación entre las líneas 1 y 2 se resolverá mediante un salto de carnero.

Tramo 1: Colegio Calasancio-Vía Parque.

Tramo 2: Vía Parque-Barrio de Santa Isabel.

Tramo 3: Barrio de Santa Isabel-Centro de Salud de San Vicente

## Bloqueo automático entre Villajoyosa y El Campello y centro de control de Alicante-La Marina

En enero de 2006 entró en servicio el bloqueo automático entre la estación de El Campello y la de Creueta en Villajoyosa. El tramo cuenta con vía doble hasta el p.k. 14/300 y desde aquí hasta Creueta con vía única, en la que hay cuatro apartaderos aptos para realizar cruces, Calapiteres, Venta Lanuza, Montiboli-Eurotennis y Villajoyosa. El de Montiboli-Eurotennis es el único de todos ellos que tiene carácter estrictamente técnico ya que no posee andenes, por lo que por ahora no se puede aprovechar como parada comercial.

Por otro lado, el centro de control de la red tranviaria de Alicante se ha ubicado en la estación de La Marina y aprovechando este nuevo uso, el edificio de viajeros ha sido completamente restaurado y ha recibido una nueva decoración en la que predomina el color azul.

## Reforma de los automotores MAN serie 2300 y nueva serie 2500

Entre febrero de 2005 y junio de 2007 seis composiciones MAN de la serie 2300 fueron sometidas a una importante renovación por la empresa Suncove, que resultó adjudicataria (23 de diciembre de 2004) del correspondiente concurso mediante procedimiento negociado por un importe de 7,2 millones de euros. Las composiciones remodeladas fueron renumeradas como serie 2500.

En la reforma se sustituyó la caja original por una nueva muy similar a la de los automotores serie 2600 de Feve, también reformados por la citada empresa partiendo de la serie 2300. Mantienen los bogies originales y los motores MAN modelo D 2866 UH que les fueron instalados en la reforma efectuada por Gec-Alstom entre 1997 y 1999, al que se le añade otro motor para la alimentación del aire acondicionado y los servicios

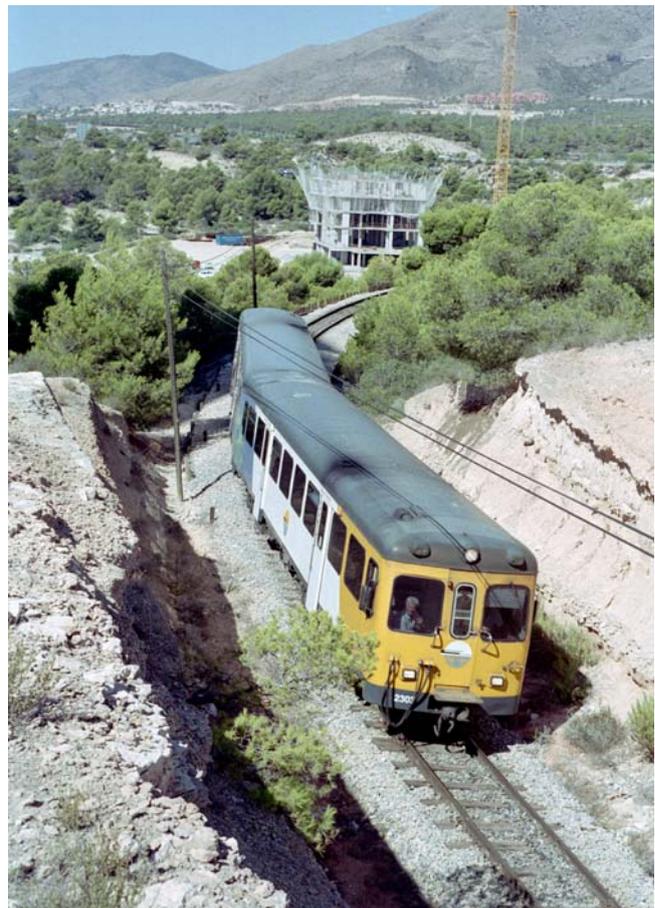
### Automotores MAN reformados por FGV

Matrícula FGV Serie 2500	Matrícula FGV Serie 2300	Matrícula Feve Serie 2300	Matrícula original	Fecha de recepción
2501/2502	2301/2302	2320/2313	2320 (SB) / 2313 (MF)	diciembre-05
2503/2504	2309/2304	2357/2304	119 (FVA) / 2304 (SB)	enero-06
2505/2506	2313/2314	2362/2342	2362 (FVA) / 104 (FVA)	julio-06
2507/2508	2305/2306	2332/2306	MC 21 (FC) / 2306 (FG)	noviembre-06
2509/2510	2303/2308	2323/2326	2323 (SB) / 2326 (SB)	marzo-07
2511/2512	2315/2316	2368/2344	2368 (FVA) / 106 (FVA)	junio-07

SB (Ferrocarril Santander-Bilbao), MF (Ferrocarril de Málaga a Fuengirola), FVA (Ferrocarril Vasco Asturiano), FC (Ferrocarril del Cantábrico), FG (Ferrocarril de Ferrol a Gijón)

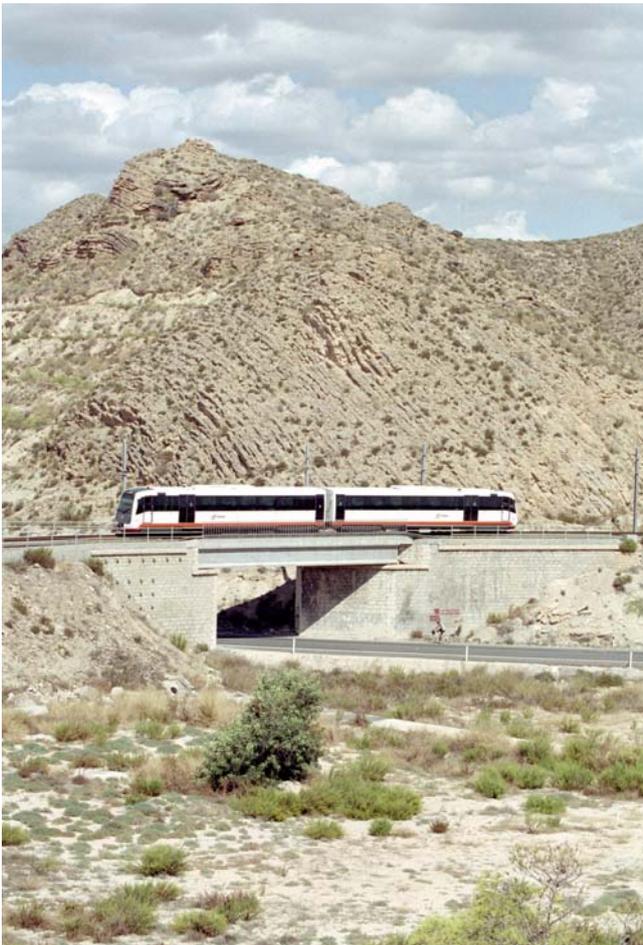
auxiliares. Además, las tres primeras composiciones mantienen el bastidor original. Otro dato de interés es que carecen de estribos y de aseos. Inicialmente, las seis composiciones incorporaban carenados en los bogies, pero en la actualidad éstos han sido retirados.

La primera composición reformada fue la compuesta por los automotores 2301 y 2302 (renumerada como 2501/2502), siendo el 2301 el primero en ser trasladado, concretamente el 18 de febrero de 2001. La composición 2511/2512 (procedente de los automotores 2315/2316)



El automotor MAN 2303/2316 circula por el tramo actualmente desmantelado entre el apartadero de Terra Mítica y la estación de Benidorm. El servicio que presta es el 1013 El Campello-Benidorm. 20 de septiembre de 2005. Foto Carlos Ortega Álvarez.

# PANORAMA FERROVIARIO



Un automotor de la serie 2500 sin identificar circula por el puente sobre la antigua carretera N-332, situado en las proximidades del apeadero de Paradís. 22 de septiembre de 2006. Foto Carlos Ortega Álvarez.

fue la última en ser recibida y su llegada a Alicante se produjo el 13 de junio de 2007. En la tabla 1 se puede observar para cada composición serie 2500 su fecha de recepción y las diferentes numeraciones que ha tenido a lo largo de su vida activa.

Están decorados siguiendo la imagen corporativa del servicio «Tram», es decir, con los laterales de la caja en blanco con una franja naranja en su parte inferior y los carenados de bogies y bajos en gris oscuro. El testero es gris oscuro con dos franjas blancas en sus laterales y una franja blanca y otra naranja en la parte inferior.

Su puesta en servicio comercial se realizó el día 25 de mayo de 2006, concretamente con los automotores 2501/2502 y 2503/2504, que eran los únicos recibidos hasta la fecha. El primer servicio que prestaron estos automotores fue el 1003 El Campello-Garganes (Altea), con salida de El Campello a las 7:20 horas, asegurado por el 2503/2504.

Al carecer de estribos, como solución provisional hubo que instalar sobre los andenes unas plataformas para posibilitar el acceso a ellos, hecho que demoró unos meses su entrada en servicio. Inicialmente, en todas las dependencias se montaron dos pequeñas plataformas

que permitían únicamente el acceso a las puertas dobles de las composiciones serie 2500, impidiendo el uso las puertas sencillas adyacentes al fuelle de intercomunicación. Se establecieron dos puntos de parada diferentes para los automotores serie 2300 y 2500, con el fin de que las puertas de los 2300 no coincidieran con las plataformas.

Actualmente, los automotores serie 2500 y los dos supervivientes de la serie 2300 prestan servicio en el tramo Benidorm-Denia. El mantenimiento se realiza en el cocherón existente en la estación de Denia y en los talleres de Alicante-La Marina. Los movimientos de material entre Alicante y Benidorm se realizan en horario nocturno y generalmente todas las noches hay una circulación en cada sentido.

## Situación de los automotores MAN ex FGC serie 3000

Como consecuencia de la llegada de los nuevos trenes-tram serie 4100 y del poco espacio que existía en Alicante-La Marina previamente a la apertura de los nuevos talleres de El Campello, el automotor ex-FGC 3013/3004/3008 que se encontraba allí apartado, una vez desprovisto de sus piezas aprovechables, fue trasladado al culatón situado en las proximidades del apeadero de Poble Espanyol en El Campello, donde quedó abandonado y fue vandalizado en pocos días. Curiosamente fue remolcado por el otro automotor ex FGC 3007/3001/3012, durante la noche del 21 al 22 de mayo de 2006.

Una vez puestos en servicio los nuevos talleres y cocheras de El Campello, al ser trasladados allí los trenes-tram y quedar libre más espacio en la estación de La Marina, el automotor 3013/3004/3008 fue nuevamente trasladado allí a lo largo de la noche del 5 al 6 de Noviembre de 2006. En esa ocasión fue remolcado por



El automotor MAN 3007/3001/3012, en sus últimos meses de servicio y con un aspecto bastante degradado, circula muy lentamente a su paso por las obras de construcción de la nueva estación de Creueta. En dicha dependencia se ha instalado vía en placa con bloques aligerantes que se sitúan junto al carril tipo garganta para disminuir la cantidad de elastómero a emplear. El servicio que presta el automotor es El Campello-Denia. 25 de diciembre de 2005. Foto José Marcos Ortega Álvarez.

# PANORAMA FERROVIARIO

una de las locomotoras Alstom serie 1000. Durante las semanas posteriores se procedió al desguace de la citada composición, de la cual únicamente se han salvado del soplete los 4 bogies Minden-Deutz de los automotores MAN 3013 y 3008, así como los dos bogies CAF del remolque Ferrostaal 3004.

Por otro lado, la otra composición ex-FGC 3007/3001/3012 que todavía prestaba servicio, fue apartada en la estación de Denia al entrar en servicio los automotores serie 2500 (recordemos que se produjo el 25 de mayo de 2006), como consecuencia de su incompatibilidad con las plataformas instaladas en los andenes. Allí permaneció hasta el día 16 de enero de 2008, cuando fue trasladada mediante camiones góndola a las instalaciones del *non natus* Museo del Transporte y el Territorio de la Comunidad Valenciana.

## Llegada y puesta en servicio de los tren-tram serie 4100

El día 24 de mayo de 2006 estaba prevista la llegada del tren-tram 4102/6102/4152 a Alicante procedente de la factoría de Vossloh en Albuixech, ya que el 4101/6101/4151, primero de la serie, fue sometido a unas pruebas más exhaustivas en la fábrica por lo que su estancia allí requirió un mayor período de tiempo. No obstante, durante el traslado por carretera, el remolque del camión sobre el que venía se partió a la altura de Alcuñia de Carlet. Como consecuencia, el tren-tram que se transportaba entero, sufrió desperfectos y tuvo que ser devuelto a la fábrica para su revisión. Este tren-tram fue trasladado nuevamente a Alicante el 6 de junio de 2006 llegando con éxito, pero separado en dos partes. Desde esa fecha hasta el 11 de diciembre de 2007 fueron recibidos los 9 vehículos que componen la serie.

Los trenes-tram son vehículos articulados ligeros cuya principal característica es que pueden funcionar como tren de cercanías (metro ligero) en el ámbito metropolitano y como tranvía en el ámbito urbano. Son bidireccionales y en trayectos interurbanos pueden alcanzar una velocidad máxima de 100 km/h, mientras que en tramos tranviarios ésta se limita a 70 km/h. Cada unidad está constituida por tres coches y en total incorpora cuatro bogies. Los dos coches extremos con cabina de conducción son idénticos y cada uno cuenta con un bogie motor, mientras que el coche intermedio posee dos bogies, uno motor y otro portante. En estos vehículos destaca tanto su interior diáfano continuo a lo largo de la composición como la presencia de plataforma baja (36 cm sobre el nivel del suelo) en el 60 % de la superficie de los coches extremos.

En lo referente a las numeraciones, los cuerpos extremos de cada unidad están englobados dentro de las series 4100 y 4150, mientras que el cuerpo central está numerado como serie 6100. Originalmente los coches extremos con numeración 4100 tenían la cabina orientada hacia Denia, mientras que los de la serie 4150 la tenían



El tren-tram 4105 circula por las proximidades del Pueblo Acantilado (El Campello), realizando un servicio entre Mercado y Benidorm. 28 de junio de 2008. Foto Carlos Ortega Álvarez.

orientada hacia Alicante. Con el paso del tiempo, dada la existencia de una vía de contorno alrededor de los talleres de El Campello y de un triángulo en el origen del ramal de acceso a ellos, la orientación de los coches extremos de los trenes-tram es completamente indistinta.

La puesta en servicio comercial de este material se llevó a cabo con el 4106 el 23 de noviembre de 2006 entre El Campello y Puerta del Mar, en sustitución de los tranvías serie 3800.

## Llegada y puesta en servicio de los tranvías Bombardier Flexity Outlook serie 4200

En el mes de enero de 2007 llegó a Alicante el tranvía 4201. Desde entonces se fueron recibiendo el resto hasta completar la dotación de 11 unidades, que se compone de los tranvías 4202, 4203, 4205, 4210, 4211, 4212, 4213, 4214, 4223 y 4230, además del ya mencionado 4201. Estos tranvías pertenecen a la familia Flexity Outlook de Bombardier, cuentan con 5 cuerpos y son bicabina. Llegaron decorados completamente en blanco, ya que en ese momento no se había definido la imagen que ostentarían.

# PANORAMA FERROVIARIO



El tranvía Bombardier 4223 se encarga de asegurar un servicio entre Venta Lanuza y Mercado, a su paso por las proximidades del Pueblo Acantilado (El Campello), muy cerca de donde se encontraba el antiguo apeadero de Cala d'Or, actualmente desaparecido. 28 de junio de 2008. Foto Carlos Ortega Álvarez.

A título de curiosidad, es interesante comentar que estaba previsto que en un principio llegaran a la red de Alicante sólo 10 unidades, y hasta que fuese necesario, mantener el undécimo tranvía en la red de Valencia. Por ello, el tranvía 4204 que estaba asignado inicialmente a la red de Alicante, fue enviado de manera transitoria a Valencia. No obstante, finalmente permanecerá allí, ya que en su lugar se ha recibido en Alicante el 4230, que en lugar de llegar con la caja en blanco, fue entregado con la decoración amarilla, gris y blanca de los tranvías de la red de Valencia.

La puesta en servicio de este material fue el día 25 de mayo de 2007 en la línea 4 entre Albufereta y Puerta del Mar. Durante los primeros meses desde su puesta en servicio mantuvieron la decoración en blanco, instalándose únicamente unos vinilos con los logotipos de FGV, Tram y su numeración. Con posterioridad fue concretada su imagen definitiva, que consiste en las cabinas en color naranja manteniendo el resto de la caja en blanco, salpicada con una serie de letras "A" en color naranja.

## Puesta en servicio de la primera fase del ramal al Cabo de las Huertas

El día 15 de junio de 2007 se puso en servicio la primera fase del ramal al Cabo de las Huertas, que recorre las avenidas Miriam Blasco y La Goleta. En tramo tiene una longitud de 2 km y nace de la línea Alicante-Denia en el apeadero de Lucentum. Consta de los apeaderos Miriam Blasco, Sergio Cardell, Tridente y avenida de Las Naciones. Respecto a la explotación, el ramal forma parte de la línea 4 Puerta del Mar-Avda. de Las Naciones (recordemos que antes de la apertura de este ramal la línea finalizaba en Albufereta) y el servicio

es prestado mediante tranvías de la serie 4200 con frecuencia de media hora.

Por otro lado, la construcción de la segunda fase de este ramal (designado como tramo 4-B de la línea 1) fue adjudicada en julio de 2007 a la UTE formada por Construcciones y Estudios, S.A., Pavasal Empresa Constructora, S.A. y Vialobra S.L. (19'5 millones de euros). Este nuevo tramo tendrá una longitud aproximada de 4'5 km y contará con 7 apeaderos.

## Llegada del tren-tram a Benidorm

El día 2 de junio de 2008 fue extendido el servicio de los trenes-tram hasta la estación de Benidorm. Con las sucesivas prolongaciones del servicio de los trenes-tram hacia el norte, se aprovechó nuevamente

para reorganizar los servicios en la red metropolitana y en la línea Alicante-Denia (recordemos que la modificación anterior coincidió con la apertura del ramal Finca Adoc-Mercado) quedando del siguiente modo:

Línea 1 Alicante (Mercado)-Benidorm. Estos servicios son semidirectos entre Mercado y Venta Lanuza (parando únicamente en MARQ, Isleta, Lucentum y El Campello), mientras que entre Venta Lanuza y Benidorm efectúan parada en todas las dependencias. Sin embargo, el primer servicio ascendente del día y los dos últimos descendentes sí que efectúan parada en la totalidad de estaciones y apeaderos del recorrido. La frecuencia en esta línea es de 30 minutos por sentido. La duración de trayecto es de 1 hora y 9 minutos en sentido ascendente y de 1 hora y 13 minutos en sentido descendente.

Línea 3 Alicante (Mercado)-El Campello-Venta Lanuza. En esta línea hay dos trenes por hora y sentido entre Mercado y El Campello, de los cuales uno se prolonga hasta Venta Lanuza. En horas punta se añade un tercer servicio hasta El Campello. Los trenes tienen parada en todas las estaciones y apeaderos. Generalmente, el material empleado son los tranvías serie 4200.

Línea 4 Puerta del Mar-Avenida de Las Naciones. Como se ha comentado con anterioridad la frecuencia es de media hora.

Línea 9 Benidorm-Denia. Los servicios son prestados por los automotores serie 2300 y 2500. Con la llegada del tren-tram a Benidorm se aprovechó para implantar en los servicios a Denia una frecuencia de 1 hora por sentido (anteriormente sólo era hasta el apeadero de Garganes en Altea). Dada esta circunstancia, en condiciones normales de servicio los cruces están programados en las estaciones de Altea y Teulada.

# PANORAMA FERROVIARIO

## Nuevos talleres y cocheras de El Campello

Se han construido uno nuevos talleres y cocheras en las afueras de El Campello (adjudicados en marzo de 2005 a la UTE formada por Comsa, S.A. y Ecisa Compañía General de Construcciones, S.A., por 25 millones de euros), que concretamente se encuentran entre la antigua N-332, la nueva variante de dicha carretera, la autopista AP-7 y la carretera CV-775. Cuentan con un edificio con oficinas y dependencias para el personal ferroviario, vías a cubierto para el estacionamiento del material y una nave que alberga los talleres. Además, posee una vía que circunvala las instalaciones. Al estar alejado de la línea Alicante-Denia, se ha construido un ramal que nace del p.k. 13/700, entre la estación de El Campello y el apeadero de Poble Espanyol. En estos talleres se realiza el mantenimiento, reparación y estacionamiento de las series 4100 y 4200. En la actualidad también se encuentran apartados allí parte de los coches adscritos al tren turístico Limón Exprés y además, con frecuencia es estacionada allí diversa maquinaria de vía. Como apunte, hay que indicar que el mantenimiento de las series 4100 y 4200 se encuentra externalizado y es realizado por personal de las empresas Vossloh y Bombardier respectivamente.

## Automotor Billard preservado

El automotor Billard numerado como FGV 15-03 (cuya numeración original se desconoce, aunque varias fuentes indican que posiblemente se trate del automotor ex-Feve 2131 y originario del Ferrocarril Tortosa-La Cava, donde estuvo numerado como FESA TAB-1), transformado como vehículo de socorro por Miró Reig en 1988 inicialmente fue preservado por el Centro de



La locomotora Batignolles 1203, estacionada en Teulada junto con una tolva, espera la llegada de la noche para continuar los trabajos de mantenimiento de vía entre Altea y Denia. 13 de septiembre de 2008. Foto Carlos Ortega Alvarez.

Iniciativas Ferroviarias Vapor-Madrid (CIFVM). Desde su reforma permaneció la mayor parte del tiempo en Alicante-La Marina, hasta que el 2 de marzo de 2003 fue llevado a la estación de Calpe, donde fue vandalizado. Una vez se hizo efectiva la adquisición por parte del CIFVM, fue remolcado hasta la estación de Teulada por una locomotora Alsthom serie 1000. Allí permaneció hasta que el día 7 de febrero de 2006 fue trasladado por carretera desde Teulada hasta las instalaciones del CIFVM en La Poveda (Arganda del Rey).

No obstante, cuando se estaban llevando a cabo las primeras fases de restauración (únicamente se le había aplicado una primera capa de pintura), el ayuntamiento de Deltebre (Tarragona) se puso en contacto con el CIFVM, manifestando su interés por el automotor, de cara a recuperar parte de la antigua línea Tortosa-La Cava con el poco material rodante que se conserva de la misma. Finalmente, el CIFVM y el Ayuntamiento de Deltebre llegan a un acuerdo por el cual se cede el automotor Billard al ayuntamiento a cambio del tractor diesel Naval-Rolls Royce 821 ex-FGC. El intercambio de material se realizó el 29 de noviembre de 2007 en La Poveda y actualmente la encargada de custodiar el automotor Billard es la asociación *Amics del Carrilet del Delta de l'Ebre*, cuya restauración realizará en colaboración con una escuela taller.

## Reparación de los bogies del Limón Exprés

En septiembre de 2006 fue adjudicada a Tafesa S.A. (0'96 millones de euros) la reparación general de 24 bogies de los coches que componen el material remolcado del tren turístico Limón Exprés, cuya circulación lleva suspendida desde el 29 de mayo de 2005. En la actualidad se están llevando a cabo estos trabajos y mientras tanto, los 12 coches del Limón Exprés se encuentran estacionados en los talleres de El Campello y en Alicante-La Marina.

## Museo virtual del Transporte y del Territorio

La cátedra Demetrio Ribes ha puesto en marcha un sitio web ([www.museodeltransporte.com](http://www.museodeltransporte.com)) donde se puede realizar una visita virtual a los contenidos del Museo del Transporte y Territorio que en un principio se iba a ubicar en las antiguas naves de material remolcado de la estación del Norte una vez finalicen las obras de rehabilitación. Sin embargo, el ayuntamiento de Valencia pretende aprovechar estos locales para equipamientos sociales para el barrio de Ruzafa lo que sería incompatible con la puesta en marcha del museo. Desde la Generalitat Valenciana se ha apuntado como sede alternativa las antiguas instalaciones de Campsa en Alicante por su valor en cuanto a la arqueología industrial. Por su parte la AVAF ha manifestado que el mejor emplazamiento son los talleres de FGV en Torrente donde, además, la creación de una escuela-taller por parte del ayuntamiento de esa ciudad y la Diputación de Valencia potenciaría la restauración del material y la puesta en vía.



noves rutes

nuevas rutas

# BICI + metro

[www.metrovalencia.com](http://www.metrovalencia.com)

## 18 Itineraris

## 18 Itinerarios

- La Via Xurra
- El Jardí del Túria
- La Façana Marítima
- Parc Natural del Túria (1)
- El Camp del Túria
- Parc Natural del Túria (2)
- La Marjal dels Moros
- Bétera - Rafelbunyol
- Bétera - Godella
- Canal Xúquer – Túria (1)
- L'Horta Sud

- Canal Xúquer – Túria (2)
- Horts de Benifaió
- Ribera Alta del Xúquer
- Séquia de Moncada
- La Lliria Ibèrica
- De Lliria a Rafelbunyol
- Parc Natural del Túria (3)



Guia de  
Itineraris en la web  
de Metrovalencia



### Normes per al transport de Bicicletes :

El transport de bicicletes en els trens i tramvies de Metrovalencia és gratuït.

Els dies laborables està permès el transport de bicicletes en tota la xarxa de Metrovalencia, exceptuant els trams subterrànies.

Els diumenges i festius, durant tota la jornada, i els dissabtes, fins a les 14:00 hores, la possibilitat d'accedir amb bicicletes a la xarxa de Metrovalencia inclou les estacions subterrànies.

### Normas para el transporte de Bicicletas :

El transporte de bicicletas en los trenes y tranvías de Metrovalencia es gratuito.

Los días laborables está permitido el transporte de bicicletas en toda la red de Metrovalencia, exceptuando los tramos subterráneos.

Los domingos y festivos, durante toda la jornada, y los sábados, hasta las 14:00 horas, la posibilidad de acceder con bicicletas a la red de Metro Valencia incluye las estaciones subterráneas.