



Unidad 440 procedente de Barcelona, entre Sagunto y Puzol, por la vía desdoblada del antiguo Central de Aragón.



Paso a nivel de la avenida del Puerto, cuando aún circulaban los trolebuses, en 1973.

En una sección de setenta y tres kilómetros **SE ACELERAN LOS TRABAJOS PARA LA VIA DOBLE ENTRE VALENCIA Y CASTELLÓN**

● Recientemente han comenzado las obras de infraestructura para colocar vía doble entre Cabañal y Puzol (17,6 km.) y Sagunto-Castellón (40 km.). A su terminación quedará desdoblada la vía en la sección de 73 km. Valencia-Término a Castellón, que es el tramo más congestionado del Ferrocarril Valencia a Tarragona. Con ello aumentará grandemente la capacidad de trans-

porte de esta línea, que forma parte de la gran arteria o magistral, como también suele decirse, que une Cataluña con Andalucía y Murcia a través de Valencia y Castilla-La Mancha.

El tramo Valencia-Castellón registra en la temporada invernal, con gran incidencia del tráfico de cítricos, un promedio diario de doscientas diez circulaciones, con momentos de gran satura-

● *En la época invernal, el tráfico de cítricos convierte la línea en una de las más activas de la Red.*

● *Seis puentes, algunos con longitud superior a los cien metros, y numerosos pasos a distinto nivel figuran entre las obras a realizar.*



Ya en noviembre de 1973 estaban preparadas las pilas para el desdoblamiento de vías en el puente sobre el Mijares.

ción, lo que no permite el establecimiento de un servicio de cercanías en consonancia con la elevada demografía de las catorce poblaciones que enlaza, un total de 309.000 habitantes.

Posibilitan este intenso tráfico el CTC y la pequeña ayuda de los tramos con doble vía que existen entre Valencia-Término y Cabañal (10 km.) y Puzol-Sagunto, de siete kilómetros. El primero entró en servicio el 27 de noviembre de 1967 al ser modificado el antiguo trazado urbano por el de Fuente San Luis, y el segundo, al utilizar desde enero de 1981 y con enlace provisional, un tramo de vía de la sección Sagunto-Valencia del antiguo Central de Aragón. Vía que estaba en desuso, aunque renovada y electrificada para poder ser utilizada en casos de emergencia. La capacidad de tráfico en este tramo es mayor al ser utilizado como vía doble banalizada.

Otro punto muy importante que quedará solucionado es el de los pasos a nivel.

Como obras ya contratadas, están la supresión de la mayor parte de los que existen actualmente, entre la salida de agujas de la estación del Cabañal y la de Sagunto. Se van a construir una serie de pasos superiores e inferiores y caminos laterales de enlace.

Posteriormente saldrá a licitación la solución para los pasos a nivel que existen entre Sagunto y Castellón, tramo en el que las obras de infraestructura están en su comienzo.

Los existentes entre el viejo Turia y la salida de la estación del Cabañal desaparecerán cuando se construyan los nuevos trazados subterráneos proyectados por RENFE.

De especial interés son los nuevos equipos de seguridad que se instalarán en el cruce a nivel del kilómetro 11, entre este ferrocarril y el vía estrecha al Grao. Dos líneas con vía única que totalizan 350 circulaciones diarias.

Seis puentes de hormigón, el mayor de 128 metros sobre el Palancia, a la salida de Sagunto, y una numerosa relación de obras menores, por atravesar en todo su trazado tierras de regadío, forman el capítulo importante de las obras públicas a construir.

En el puente de 140 metros de longitud sobre el Mijares sólo tendrán que colo-

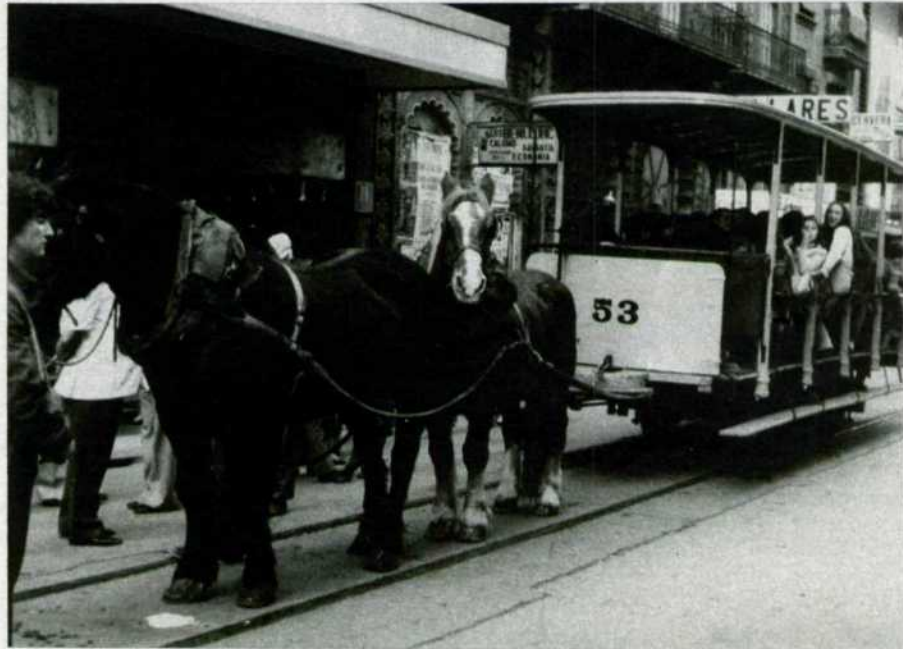
car el tablero, ya que en su día lo construyeron previendo lógicamente la llegada de la doble vía.

En conjunto, son las obras iniciales de la futura vía doble hasta Tarragona.

Gestionadas por la División de Ferrocarriles del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, esperamos que las obras no se

dilaten excesivamente en su ejecución para que RENFE pueda establecer un adecuado servicio de trenes de cercanías que permita captar una parte del tráfico potencial de núcleos de población tan importantes como Sagunto, Villarreal y Castellón, con 58.000, 39.000 y 122.000 habitantes, respectivamente.

■ E. GONZALO.



El tranvía de tracción equina en el pasaje Ruzafa, de la capital valenciana.

Tranvía de caballos en el Valencia de 1982

● En Valencia hubo los días 4, 5 y 6 de enero un espectáculo inusual para la época en que vivimos. Una jardinera tirada por dos caballos recorría diez veces al día y en cada sentido la céntrica calle, actualmente peatonal, pasaje Ruzafa.

Las llantas rodaban sobre los raíles, todavía no cubiertos por asfalto, en los que no habían circulado tranvías desde los años treinta, ya que los itinerarios los desviaron entonces por la nueva y amplia avenida Marqués de Sotelo.

Fue uno de los actos que programó la exposición "Trenes, estaciones y tran-

vías", patrocinada por la Diputación Provincial, como merecido homenaje al centenario del primer tranvía eléctrico.

Dicha jardinera, la número 53, pertenece al segundo lote de este tipo de vehículos que la Wagon and Carriage Works Co. Limited de Bristol entregó en 1890 a la Sociedad Valenciana de Tranvías (SVT).

Utilizadas posteriormente como remolques de verano de los tranvías eléctricos, fueron retiradas de la circulación en 1965. La carrocería de la 53 fue el único superviviente. Montada sobre neumáticos, ha sido utilizada desde entonces en las

cabalgatas de muchas localidades de la provincia y en la batalla de flores de Valencia-ciudad.

Breves días bastaron a los talleres de los Ferrocarriles Eléctricos de Valencia (FEVE-Norte) para restaurarla y acoplarle ruedas metálicas y frenos.

El primer tranvía de la región valenciana con tracción animal comenzó su andadura en 1864 entre Carcagente y Gandía.

En Valencia aparecieron en 1876 los tranvías de caballos, y a partir de 1900 los eléctricos. Las últimas líneas fueron suprimidas en 1970, antes de cumplir el centenario. ■ E. G.