

SUBURBANOS DE VALENCIA
 Túnel Empalme-Safranar. Obras
 estación Plaza España, confluencia
 Gran vía Ramón y Cajal con calles
 San vicente y Pintor Benedito.
 Noviembre 1985.



*La primera línea
 podrá funcionar
 el segundo semestre
 de este año.*

La ciudad de Valencia, a un metro de su ferrocarril metropolitano

E. GONZALO

ENTRE el segundo semestre de este año y los primeros meses de 1987, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones prevé que entre en servicio el primer Metropolitano de Valencia. Línea de 6,8 km. que, bajo las avenidas de Pío XII, Fernando el Católico y Ramón y Cajal, plaza de España y calles de San Vicente, Roig de Corella, Jaime Beltrán y Campos Crespo, unirá los Ferrocarriles Suburbanos procedentes de Liria y Bétera con el que va a Torrent y Alberique. Túnel que comienza 392 m. después de la estación Empalme en sentido Valencia Central (antigua Puente de Madera), de la que dista 4 km., y termina en el punto kilométrico 1,8 del mencionado tren a Torrent. De su infraestructura solamente queda en fase de terminación el interior del túnel en el tramo bajo el andén central de las grandes vías de Fernando el Católico y Ramón y Cajal con sus estaciones de Arrancapins y plaza de España, la más cercana al centro de la urbe. Casi cinco años de trabajos, con alguna detención intermedia por modificación de proyectos, construcción simultánea de un colector y prevención de daños al arbolado de las grandes vías mencionadas.

Entrada en servicio que han previsto en dos etapas, dándole preferencia a la sección de 1.626 m. Jesús-Patraix-Safranar—,



SUBURBANOS DE VALENCIA
ESTACION CENTRAL (PUENTE MADERA)
 Maqueta tamaño natural parte delantera nuevas unidades tipo Metro ligero para Valencia. Detrás, viejo remolque y automotor serie 1 al 15.
 Enero 1986.

nar, cuya instalación de vías, catenaria y señalizaciones ya ha sido adjudicada, para suprimir en el menor plazo la circulación en superficie, cuyo retorcido trazado en vía única, impuesto por las obras, no permite adecuada velocidad comercial, deteriora las modernas unidades 3600 y, lo que es peor, ocasiona molestias a los vecinos por el paso de ocho trenes cada hora muy cercanos a sus viviendas.

Las ocho nuevas estaciones —Beniferri, Campanar, Turia, Arrancapins, plaza de España,

no, permitirán a los usuarios actuales y potenciales rápido y cercano acceso a importantes centros comerciales, sanitarios, oficiales, culturales y recreativos.

Trenes articulados

Servicio ferroviario para el que están construyendo CAF y Macosa de Valencia treinta composiciones articuladas, de dos coches sobre tres carrotes, que puedan tomar a elevada velocidad algunas curvas cerradas de los ferrocarriles mencionados. Vehículos tipo Metro ligero, similares a los que circulan en ciudades holandesas y de otros países centroeuropeos. Petición inicial valorada en 5.200 millones de pesetas, que tendrán que ampliarse para atender holgadamente el movimiento actual de 34.000 viajeros/día entre las tres líneas

Jesús, Patraix y Safranar—, situadas bajo el pavimento urba-

- **La sección (1.626 m.) Jesús-Patraix-Safranar es la más adelantada en cuanto a construcción.**
- **Unirá los Suburbanos de Liria y Bétera con el de Torrent y Alberique.**
- **También el tranvía cuenta como alternativa en el planteamiento de la red valenciana de transporte público.**

mencionadas, más el que recientes estudios han previsto. Trenes con capacidad máxima de 244 viajeros que los valencianos ya hemos tenido ocasión de conocer con la maqueta a escala natural que expuso FEVE en su terminal de Puente de Madera entre el 23 de diciembre y el 19 de enero, solicitando la opinión de los visitantes sobre el color exterior de los vehículos y asientos preferidos. Exposición que estaba complementada con una historia gráfica de los Ferrocarriles Económicos Valencianos en un remozado remolque, y tras él, uno de los más viejos automotores eléctricos para contraste con el moderno. Maqueta a escala natural, que ya sobre carretones y vía con traviesas de hormigón monobloc ha sido expuesta en atractivo "stand" en la LXIV Feria Internacional de Muestras de Valencia, certamen abierto del 6 al 11 de mayo, donde también ha estado RENFE con amplio servicio de información, pupitre de venta de billetes y extensa información gráfica de modernos trenes españoles sobre atractivos tramos de la Red. Y en los "stands" ferroviarios, a destacar principalmente la

atención de sus azafatas. Y para ser sincero, muy bien hubiera estado una maqueta, ya que los trenes rodando atraen mucho.

Línea en proyecto

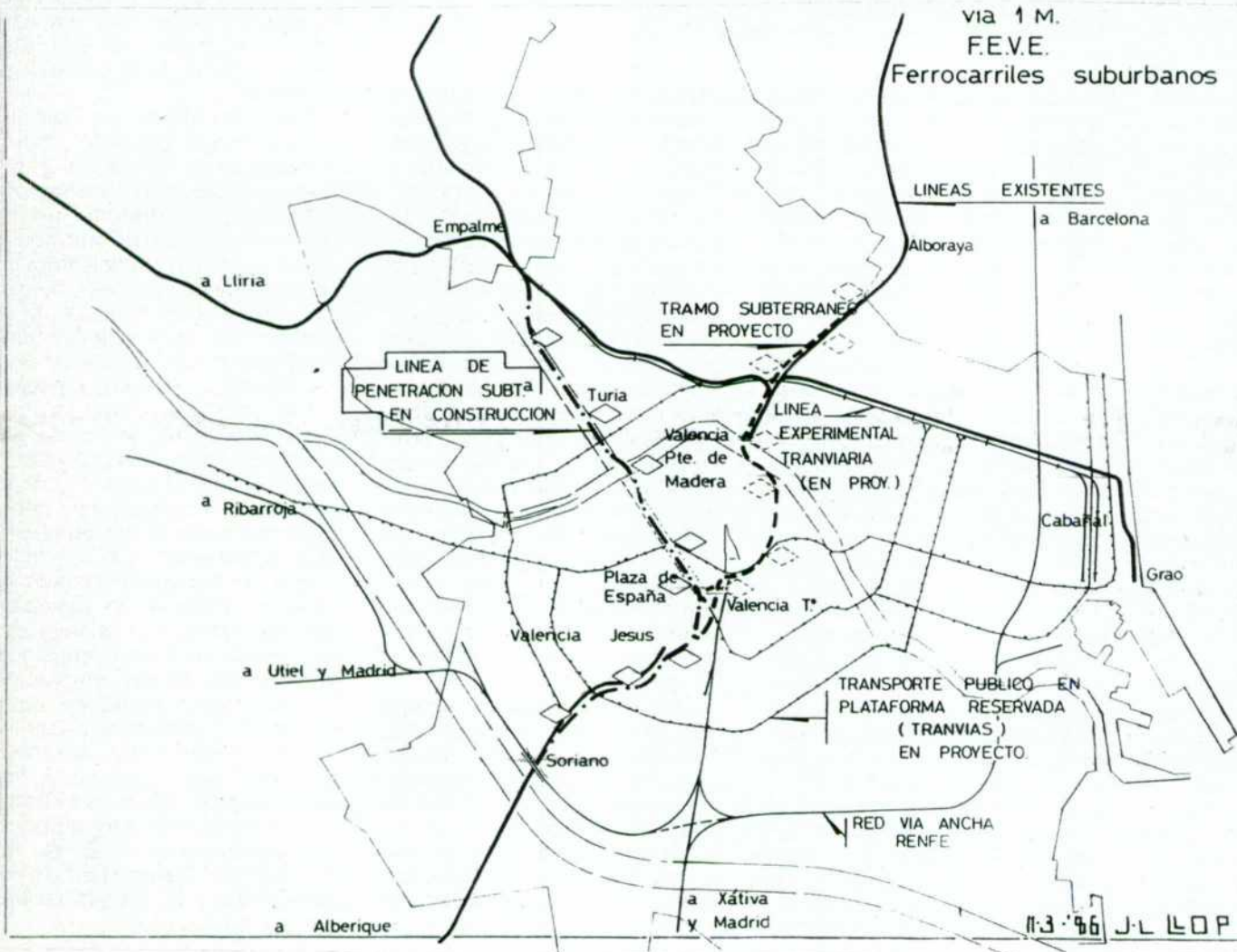
En cuanto al Ferrocarril Valencia-Rafelbuñol, el que más viajeros transporta de la Red de FEVE en Valencia, el reciente Avance del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) propone su enterramiento a partir del apeadero de San Lorenzo, casi dos kilómetros antes de llegar a la terminal Puente de Madera, y, tras cruzar la ciudad bajo las calles de Colón y Xátiva, enlazar con el tramo actualmente en construcción. Esta conexión, en el Avance, se proponía en Jesús solamente, pero que en las conferencias y mesas redondas habidas quedó aclarado que principalmente lo haría en plaza de España. De esa manera se podría articular un movimiento ferroviario en dos líneas, por ejemplo, Liria-Rafelbuñol y Bétera-Alberique, en las que directamente o con un solo transbordo se podría viajar a cualquiera de sus 69

estaciones. Serían dos transversales con tronco común entre Empalme y plaza de España. Pero lo expuesto sólo pertenece al mundo de los proyectos, ya que de ellos todavía no ha pasado la penetración procedente de Rafelbuñol, que, además de atender a otras áreas comerciales, educativas, oficiales, financieras y recreativas de la ciudad, permitiría el enlace de RENFE con los Suburbanos. Un

necesario Metropolitano, cuya construcción están demorando excesivamente, ya que deberían haber comenzado sus obras como continuación de las actuales en el túnel Empalme-Safranar (antes Soriano).

Tranvía y el TPPR

Planteamiento de transporte público sobre raíles que quieren

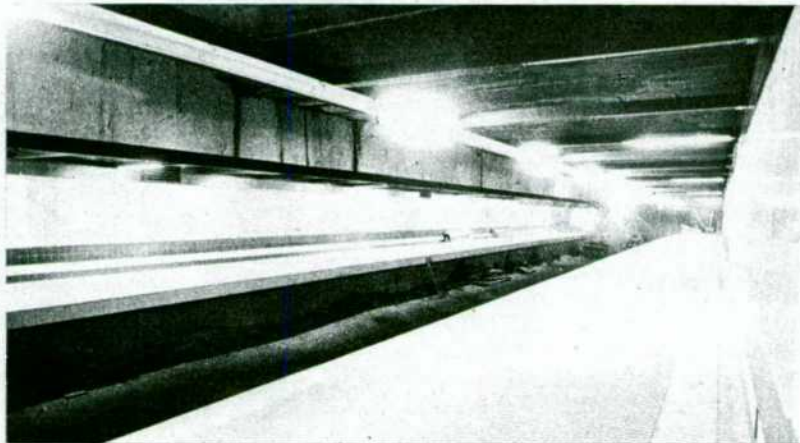


SUBURBANOS DE VALENCIA
Obras túnel
Empalme-Safranar, en
calle San Vicente.
Abril 1984.

completar con la transformación en moderno tranvía de la sección férrea entre Empalme y Valencia Central, a suprimir tras la inauguración del tramo metropolitano actualmente en terminación, y el ramal a El Grao, en total nueve kilómetros con algunos retoques en el trazado para su acoplamiento al viario de las zonas recorridas. Una línea experimental tranviaria con cuyos resultados quieren ver si es factible poner nuevamente esta clase de vehículos en alguna de las cinco líneas de Transporte Público en Plataforma Reservada (TPPR) que han proyectado como líneas básicas de transporte para enlazar entre sí barriadas urbanas, ferrocarriles de RENFE y FEVE, y líneas de autobuses, tanto urbanos como suburbanos, para conseguir esa ansiada coordinación de transportes que facilite los desplazamientos principalmente para los 750.000 habitantes de la ciudad de Valencia y los más de 450.000 de su área metropolitana, apiñados en treinta municipios, que le proporcionan el 40 por 100 del tráfico interno de la capital. Líneas de TPPR con una longitud total de 35,6 km. que han proyectado sean atendidas con tranvías, trolebuses o autobuses, éstos a ser posible utilizando gases licuados, que son combustibles menos contaminantes, en razón al tráfico potencial e inversiones a realizar. Proyectos que difieren grandemente de los que expuse en enero de 1982 (VIA LIBRE, número 216), y que son como consecuencia de los estudios que han realizado sobre movilidad actual de la población de Valencia y su área metropolitana, medios idóneos de transporte y su coste de explotación, para el mencionado PGOU. Amplia exposición que, bajo el lema "La ciudad que queremos", ha podido ser visitada entre diciembre y marzo en los Viveros de Valencia. Un plan de transportes en el que sólo se contemplan como trazados subterráneos la línea en construcción y la proyectada en las de ancho métrico de FEVE, el enterramiento del Ferrocarril de RENFE a Tarragona y Barcelona a su paso por El Grao y Cabañal, cuyas obras han comenzado recientemente y que monográficamente será tratado, y el acceso a Valencia-Término de los trenes de viajeros trasladando al mismo tiempo a Fuente San Luis los servicios de mercancías, estacionamientos de material y reparación de material móvil. Posibilitaría en su-



SUBURBANOS DE VALENCIA
Túnel Empalme-Safranar (ex Soriano). Tramo poco después estación Jesús subterránea, donde se junta con el trazado en superficie procedente de vieja Jesús. Unidad 3600. Junio 1983.



SUBURBANOS DE VALENCIA
Túnel Empalme-Safranar. Estación Patraix. Mayo 1985.

perficie un gran parque, esos jardines y arboledas de las que adolecen las barriadas adyacentes, pero es un proyecto que tropieza con el actual túnel que en sentido transversal enlaza bajo la playa de vías las grandes arterias de Germanías y Ramón y Cajal. En realidad, un puente sobre un acuífero, el túnel propiamente dicho y estructura de puente encima para soportar la circulación ferroviaria. Propuestos en diarios y mesas redondas sugirieron dejar únicamente en superficie los accesos para viajeros, realizar la unión de la Diagonal por elevado o subterráneo y destinar los terrenos de las restantes instalaciones para zonas verdes.

Desestimados, de momento, otros enlaces subterráneos tipo "Metro clásico", los de Valencia son "Suburbanos" para intercomunicar barriadas entre sí y con otras poblaciones situadas hasta 19,28 y 48 km. de la capital en la línea en terminación, y cuando construyan el enlace en proyecto hasta 14 km. en Rafelbuñol. Entre tanto, y de unos años acá, FEVE está realizando importantes mejoras para ponerlos al día, como son la sus-

titución de los raíles, nueva catenaria, señalización y enclavamiento de estaciones (ya terminadas en líneas a Alberique y Rafelbuñol), más de 30.000 metros lineales de vallado de vías, mejora en las comunicaciones, y lo que es muy importante para disminuir la accidentabilidad, supresión de pasos a nivel (de 593 en 1982 a los 303 actuales) por otros a distinto nivel mediante acuerdos con los Ayuntamientos respectivos y la automatización de otros pasos (109 entre 1984 y 1985). Trenes cuya transferencia a la Generalidad valenciana está pendiente de la autorización del Ministerio de Economía y Hacienda. Pero también está pendiente la reconstrucción del puente sobre el Júcar entre Alberique y Villanueva de Castellón desde octubre de 1982.

Con lo expuesto se espera que, ya cercano su centenario, los populares "Trenets" (Trenecitos), en su versión modernizada, recuperen y acrecienten su anterior protagonismo en los transportes suburbanos de Valencia y comarcas aledañas, singladura en la que debutaron el 6 de junio de 1888 con la en-

trada en servicio del tramo de siete kilómetros entre Marchalenes y Paterna.

En parte cercana meta de una larga historia que comenzó en 1934 para unir bajo las calles de Valencia los Ferrocarriles de la estación Puente de Madera con el de Jesús.

El tráfico local y otras propuestas de transporte

Punto importante a tener en cuenta por los organismos correspondientes es la circulación viaria en Valencia, a escasa distancia de la congestión total en algunos lugares (cruces con 90.000 vehículos/día) y cercana en otros. Se aúnan densidad alta, viario reducido y un puerto con 800.000 camiones/año, y lo complica todavía más la densa circulación "en tránsito" hasta que no construyan el desvío de circunvalación entre autovías o "by pass". Un promedio de dos millones de viajes/día de Valencia y su área metropolitana, que son realizados con automóvil el 37,68 por ciento (753.600), a pie el 29,02 por 100, el 26,71 por 100 con transportes públicos y escolares y el 6,59 por 100 en otros medios, como taxis, motos y bicicletas.

Por ello deben agilizar la construcción del suburbano procedente de Rafelbuñol e incluso estudiar un enlace rápido Este-Oeste a distinto nivel, Grao-Valencia-Quart-Manises.

En cuanto a la reimplantación de los tranvías, además de su elevado coste, tendrán que contar con la sensibilización contra las ruedas metálicas por los muchos accidentes habidos entre Empalme-Benimaclet-Grao, la mayoría de las veces por no respetar vehículos y peatones las señalizaciones, pero a menudo comunicado con sensacionalismo a la opinión pública, y la mala prensa contra este medio de transporte llevada a cabo en España en pasadas décadas, tanto por la falta de modernización de sus redes por la mayoría de las empresas concesionarias como en aras de una mal entendida modernización favoreciendo, además, otros intereses económicos. Por ello, a las nuevas líneas de tranvías a reimplantar hay que desearles mucha suerte. **E. G. R. Fotos: E. Gonzalo, José Alexandre y G. Rogel. Gráfico: Juan Luis Llop.**