

En septiembre de 1998 entraba en servicio el nuevo tramo de la línea 3 del Metro de Valencia entre Alameda y Avenida del Cid, con estaciones intermedias en Colón, Xàtiva -junto a la estación de Renfe- y Angel Guimerá, con posibilidad de transbordo a la línea 1, Liria y Bétera-Villanueva de Castellón. Sólo en su primera semana de funcionamiento, las nuevas estaciones superaban los 117.000 viajeros y desbordaban las previsiones más optimistas.

Los resultados más espectaculares fueron en esa primera semana, sin duda, los de la estación de Colón que registró más de 57.000 viajeros, superando a la estación de la Plaza de España, hasta entonces la más concurrida de toda la red de Metro de Valencia. Pero también fueron significativas las cifras de viajeros alcanzadas en el resto de las nuevas estaciones, 25.000 en Xàtiva, 22.000 en Avenida del Cid y 13.500 en Angel Guimerá.

Además de dar servicio a algunas de las zonas más pobladas de la ciudad, el nuevo tramo permite el enlace directo entre distintas líneas y la conexión con Renfe y multiplica la oferta de posibles destinos para los que se desplazan habitualmente desde las poblaciones del área metropolitana hasta la ciudad de Valencia. Un recorrido como el Patraix-Colón se realiza en sólo seis minutos, el Alboraya-Xàtiva en diez y el Paiporta-Facultats en catorce.

Esta ampliación ha sido uno de los factores decisivos para que en 1998 Metro de Valencia registrase los mejores resultados de su historia, alcanzando los 24.214.444 viajeros, 3.126.243 más que en 1997, lo que supuso un incremento del 14,82 por ciento. Pero el análisis detallado de los últimos meses del año denota claramente la importancia de la prolongación, al favorecer el crecimiento de los desplazamientos urbanos y de los viajes de ámbito metropolitano.

En ese último tercio del año, tras la inauguración del nuevo tramo, el incremento respecto al mismo período del año anterior era del 50 por ciento, y del 51 por ciento para los meses de noviembre y diciembre. Una tendencia que se mantiene en

SE SUPERAN EN VALENCIA Y ALICANTE LOS 24 MILLONES

Ampliación del metro y líneas de los Ferrocarrils de la Generalitat

En 1998 Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana incrementó el número de pasajeros transportados en un 14,82 por ciento, llegando a superar los 24 millones de viajeros, más de tres millones por encima de lo registrado en 1997, un aumento al que ha contribuido decisivamente la entrada en servicio de los nuevos tramos de prolongación de la línea 3 en septiembre pasado. Pero la expansión de líneas y servicios no se queda ahí y FGV ha ampliado la línea 4 -el tranvía de Valencia- y recuperado en Alicante tres kilómetros y medio de la línea para el tranvía.

los primeros meses de 1999. Esta evolución ha consolidado a la estación de Colón como la más frecuentada de la red, sólo en diciembre registró 230.654 viajeros, mientras que el resto de las estaciones de la prolongación han sido en el mismo mes el punto de acceso del 25 por ciento de los viajeros totales de la red.

Otro de los efectos de la apertura ha sido el espectacular crecimiento del tránsito en la estación de Facultats, en la avenida Blasco Ibáñez, que recibió 174.498 viajeros en diciembre, superando en muchos días lectivos las cifras de las estaciones de Colón y Plaza de España.

La ampliación ha supuesto, en definitiva, una nueva configuración de la red y el cambio de horarios y frecuencias al dotar a la línea 3 de varias alternativas de destino, Palmaret y Rafelbunyol hacia el norte, Torrent hacia el sur y Avenida del Cid hacia el oeste. Asimismo, el enlace con la línea 1 puede realizarse en Angel Guimerá o en cualquiera



de las estaciones comprendidas en el tramo Jesús-Torrent, mientras que la estación de transbordo a la línea de tranvía, la 4, sigue siendo Benimaclet.

La antigua línea 2 del metro se funde con la línea 1, que se bifurca hacia Bétera y Liria en la estación de Empalme, antes Ademuz, donde también se puede realizar el transbordo a la línea 4, que, a su vez, cuenta con una nueva parada en Palau de Congressos y modifica el

DE VIAJEROS TRANSPORTADOS

as de tranvía de litat Valenciana



ses que permite diez viajes por 690 pesetas, 130 menos que el título integrado con la EMT.

Igualmente, Metro de Valencia ha puesto en servicio los nuevos trenes semidirectos para cubrir los trayectos entre las diversas poblaciones por las que discurre la línea 1, que circulan en horas punta con reducciones de los tiempos de viaje de hasta 15 minutos y que no paran en apeaderos ni en algunas de las estaciones de la línea. Liria-Valencia Sud y viceversa, con doce paradas intermedias, Bétera-Valencia Sud y vuelta, con otras doce, Bétera-Torrent y viceversa, con catorce, y Bétera-L'Alcudia y vuelta, con 19 son los trayectos de los semidirectos.

Tranvía. Para el próximo año está previsto completar la ampliación de Avenida del Cid más hacia el oeste, hasta Mislata-Almassil, con dos estaciones intermedias, en Nou d'Octubre y Mislata. Pero antes de culminar esta ampliación FGV ya ha prolongado la línea 4, conectando la parada de Empalme con el centro de canal 9, la Televisión Valenciana (TVV), con 2.362 metros de nueva vía doble que dan servicio a zonas de considerable demanda como el ambulatorio del Parque de la Granja, el barrio

de Sant Joan, el Campus Universitario de Burjassot y el propio centro televisivo.

El nuevo tramo funciona desde el pasado 3 de marzo, con cinco paradas, de diseño similar a las existentes en el resto de la línea tranviaria, y comprendidas, a efectos tarifarios, en la misma zona, AV. La puesta en servicio de este tramo compensa y equilibra los flujos de viajeros que se registran actualmente, sobre todo en horas punta, con



El tranvía amplía su recorrido.

orientación este, hacia los principales destinos de la línea, la Universidad Politécnica, el nuevo campus de la universidad Literaria, Benimaclet y Pont de Fusta.

Con el nuevo trayecto de la línea la frecuencia de paso de los tranvías será de diez minutos y de siete en horas punta. Unos tiempos que mejorarán hasta situarse en los cuatro minutos una vez que hacia el mes de octubre se reciban las cuatro nuevas unidades adquiridas por FGV a Siemens para unirse a las 21 actualmente en servicio. Estos nuevos tranvías serán similares a los que ya prestan servicio, con capacidad para 190 pasajeros, 65 de ellos sentados, piso bajo y espacios reservados para sillas de ruedas.

Todos los tranvías de Siemens-Duewag cuentan con sistemas de climatización, megafonía e indicadores electrónicos de destino, equipo de control y mando electrónico y sistema de radiotelefonía que les mantiene en contacto permanente con el puesto de mando.

Desde su entrada en funcionamiento, de la que se cumplirán el próximo mes de mayo cinco años, la línea 4 ha experimentado un constante y espectacular aumento del número de viajeros que el año pasado alcanzó los 3.884.508. Paralelamente, el consumo energético de las unidades ha sido también espectacularmente bajo, al devolver a

nombre de la parada de Mondúver por el de Benicalap.

En las estaciones de Colón y Palmaret pasa desde la ampliación un tren cada 4 minutos en las horas punta y entre Valencia Sud y Jesús, cada tres. En cuanto a las tarifas, la ampliación ha determinado el nacimiento del nuevo bono-metro para los usuarios de metro y tranvía en la zona tarifaria central de la red de FGV, la subzona AV. Este es un abono no integrado con los autobu-

En Portada



ciudad de la Comunidad en número de habitantes. Desde el pasado día 17 de marzo, una unidad del Combino de Siemens, recorre en pruebas un tramo de 3,5 kilómetros entre las estaciones de

Transporte del Gobierno Valenciano son los impulsores de esta experiencia en la que participan catorce empresas, desde Siemens y Cobra, hasta ACS, Comsa, Cyes, Dragados, FCC, Ferrovial, Neco, Ortiz e Hijos, Tecs y Vías y Construcciones, pasando por Masatusa, explotadora de los autobuses urbanos de Alicante, e Iberdrola.

la red, entre el 48 y el 51 por ciento de la energía tomada.

Las estimaciones realizadas por la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalitat Valenciana apuntan a que la prolongación hasta TVV comportará a corto plazo un aumento de 930.000 viajeros al año en el conjunto de la línea.

Pero al margen de las previsiones, la próxima prolongación de la línea tranviaria valenciana ya está en construcción, se trata de 785 metros de vía doble que llevarán el extremo de la línea hasta el recinto de la Feria de Valencia antes del final del próximo verano, en los que el tranvía prestará servicios regulares que se reforzarán en las fechas en las que se celebren certámenes.

Alicante. Mientras todo ello se lleva a término, FGV ha dado su, hasta ahora, última vuelta de tuerca a su expansión, en Alicante, recuperando el tranvía para la segunda

Puerta del Mar y Albufereta, con una parada intermedia en La Marina, donde enlaza con la línea Alicante-Benidorm-Denia con la que comparte los 2,8 últimos kilómetros de su recorrido.

En el viaje inaugural estuvieron presentes el consejero **José Ramón García Antón**, el alcalde alicantino **Luis Díaz Alperi**, el director de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, **Jorge García Bernia**, el consejero delegado de Siemens, **Eduardo Montes**, y representantes de todas las empresas firmantes del acuerdo del pasado 13 de noviembre que ha culminado en la reimplantación del tranvía en Alicante. El objetivo de la experiencia es dar a conocer a los ciudadanos alicantinos las ventajas del tranvía y a la vez ensayar las características técnicas y de explotación que deberá reunir el futuro tranvía de Alicante.

FGV y el Ayuntamiento de Alicante, con el apoyo de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y

Pruebas. El tranvía, en fase de pruebas, circula en plataforma reservada, construida especialmente, desde la Puerta del Mar hasta la estación de la Marina y desde allí prosigue hasta la Albufereta utilizando las vías del ferrocarril Alicante-Denia. Las tres paradas cuentan con plataformas de 27 cms. de altura que disponen además de rampas para facilitar el acceso a personas de movilidad reducida. Los carriles de la nueva plataforma descansan sobre material elástico que reduce vibraciones y ruidos.

El Combino que circula en Alicante es el mismo que realizó las pruebas en la línea de la Diagonal de Barcelona, y será también el que en breve, durante el mes de abril, viaje a La Coruña para una experiencia similar. Este prototipo ha recorrido, desde que se construyó para poner a punto sus equipos, más de 50.000 kilómetros por distin-



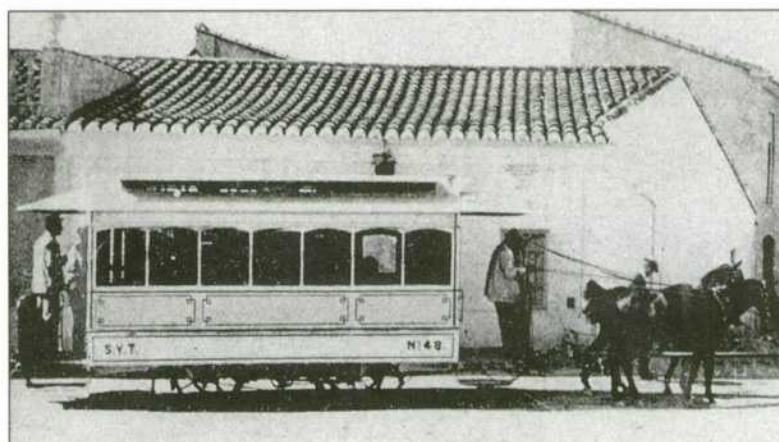
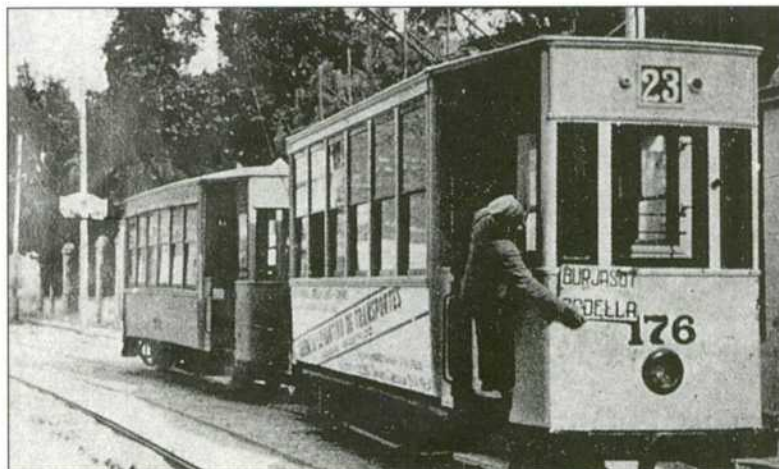
tas ciudades europeas. Potsdam, donde ya circulan desde noviembre del 98, Basilea, Ausburgo, Friburgo, Erfut e Hirosima, ya han adquirido unidades Combinio para sus redes tranviarias.

El nombre Combinio proviene de la posibilidad de hacer diferentes combinaciones, de longitud -desde 17 a 42 metros-, capacidad -entre 84 y 247 pasajeros- y potencia con los distintos módulos disponibles para las distintas necesidades a cubrir. En concreto, el tranvía que circula en Alicante es una unidad bidireccional de piso bajo, alimentada a 750 V y de ancho métrico. Su capacidad es de 200 viajeros, con 48 plazas sentadas. La longitud de la unidad es de 26,38 metros, su anchura de 2,3 y su altura de 3,5, para un peso neto de 27.500 kgrs. La potencia es de 4 por 100 kW.

Una vez terminada esta prueba del Combinio en Alicante, la idea de FGV, según **Jorge García Bernia** es mantener el servicio y ampliarlo, después del esfuerzo que ha supuesto mantener abierta la línea a Denia durante años y el trabajo realizado para la actual prueba.

Una unidad de la ciudad alemana de Halle -fabricada por Siemens en 1992- viaja en estos momentos por carretera hacia Alicante para en régimen de alquiler seguir prestando el servicio una vez que el Combinio

FGV ha puesto en pruebas un tranvía, en un tramo de 3,5 kilómetros, desde Puerta del Mar hasta la Albufereta.



Tranvía de caballos en Burjassot.

El tranvía vuelve a Burjassot

La puesta en servicio del nuevo tramo de la línea 4 del tranvía valenciano, el pasado 3 de marzo, supuso la primera vez que el tranvía sale del término municipal de Valencia y la vuelta de este sistema de transporte a la localidad de Burjassot después de 44 años de ausencia. Esta población fue pionera en 1889 con la legada el 24 de noviembre del primer tranvía, todavía con tracción de sangre desde Valencia. Entre el 11 de septiembre y el seis de diciembre de 1912 se electrificó el trazado, que finalmente sería clausurado el 31 de diciembre de 1955.

La prolongación que devuelve el tranvía a Burjassot, acompaña durante casi un kilómetro al tren de Liria, cruza sobre él, continúa junto a la autovía de Ademuz y se adentra por viarios urbanos para dar servicio al nuevo Campus Universitario, al canal 9 y a pobladas barriadas de Burjassot y Benimamet. E. Gonzalo. □

viaje a La Coruña, y posteriormente se prevé el traslado de una de las que se recibirán en octubre en Valencia, si bien es necesario previamente dotarla de doble cabina, ya que en el tramo alicantino no hay posibilidad de invertir la unidad.

En cualquier caso el objetivo es mantener el servicio de modo que

el esfuerzo realizado por administraciones y empresas para recuperar el tranvía no sea baldío y que en el futuro se pueda incluso ampliar, cuando menos a los 11 kilómetros que separan el centro de Alicante de San Juan, primer tramo de la línea Alicante-Benidorm-Denia. **Angel Rodríguez** □