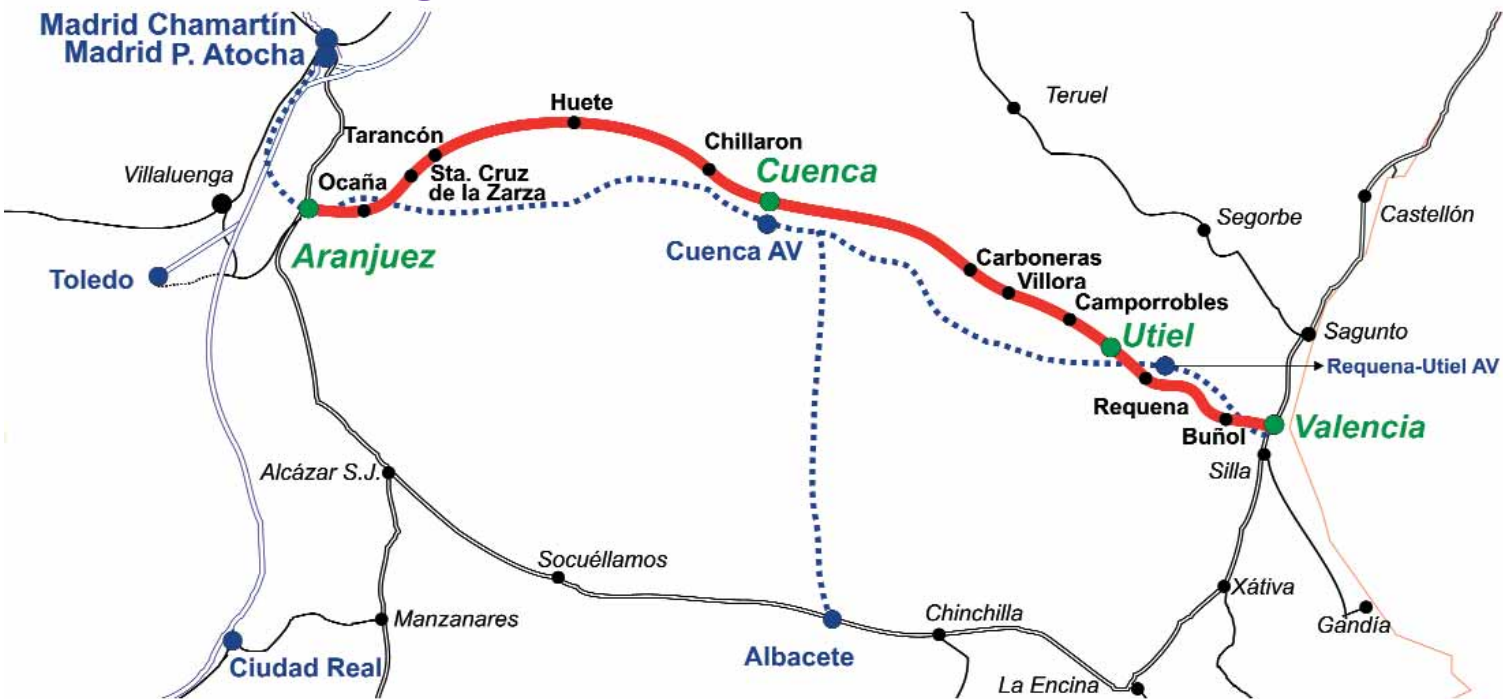


Recorrido por la línea de Aranjuez a Valencia



Leyenda

- Líneas convencionales Aranjuez-Cuenca-Utiel y Utiel-Valencia
- Línea de alta velocidad Madrid-Valencia (en construcción)

Otras líneas

- Línea de alta velocidad
- Línea convencional vía doble
- Línea convencional vía única

LUIS E. MESA

La línea de Aranjuez a Cuenca y Valencia, desde hace tiempo con poco tráfico y fuera de los circuitos de los trenes principales, ha contemplado en los últimos años bastantes novedades que la han sacado de su rutina habitual. Se han realizado numerosas obras de renovación de vía y de mejora de la infraestructura. Se han rotulado todas las estaciones y mejorado su mobiliario y después de varios años, ha recuperado tráficos de mercancías. También se han recortado los recorridos de su trenes en Madrid en los extremos de Madrid y Valencia y, sobre todo, ha visto como casi en paralelo a ella, le ha nacido una joven y prometedora hermana: la línea de alta velocidad de Madrid a Levante, que entrará en servicio en 2010.

El servicio de viajeros está atendido por trenes de media distancia, básicamente de las series 592 y 592.200. Cada atardecer, dos de estos trenes se cruzan en Ocaña.



Todas las estaciones de la línea han sido mejoradas, rotuladas y dotadas de mobiliario. En la foto aparece la de Chillarón, colateral de Cuenca por el lado Madrid, antaño importante estación de carga de ovejas.

La línea ferroviaria de Madrid a Valencia por Cuenca en su tramo de Cuenca a Utiel fue concluida oficialmente después de la guerra (hacia 1942) aunque existe mucha confusión sobre las fechas reales su entrada en servicio, existiendo noticias de que ya en 1936 hubo trenes de Camporrobles a Valencia.

Durante años fue el encañamiento de los mejores trenes de Madrid a la capital levantina, en concreto el Talgo II hizo hasta dos servicios diarios y hubo un Talgo III de Madrid a Barcelona por Cuenca.

Tuvo años de esplendor que se truncaron cuando se electrificó la línea de Albacete y en 1981 comenzaron a circular los Intercity por la línea alternativa, que aunque más larga, ofrecía mejores tiempos de viaje y más capacidad.

La línea de Cuenca estaba limitada por su difícil infraestructura con duros perfiles, por ser de vía única y por la falta de resistencia de algunos de puentes en la zona de Utiel. Solo dos trenes TER de larga distancia complementaban

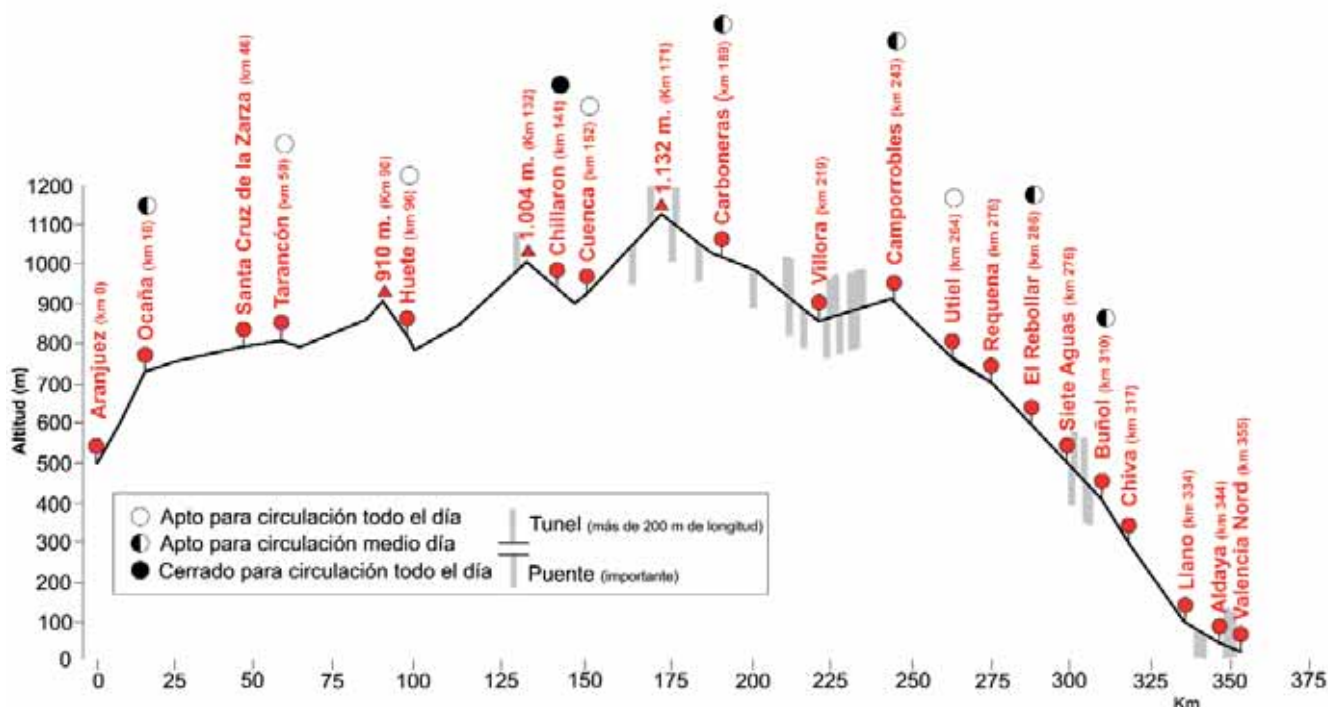


La nueva estación de Valencia-San Isidre (muy próxima a la antigua de Vara de Quart) es ahora la cabecera de la línea, al estar cortada la entrada a Valencia desde 2008 por las obras de la línea de alta velocidad. La estación está en una cota alta y se accede a ella desde la calle desde la estación de FGV por una escalera y ascensor.

en los 80 el recorrido a los regionales, que ofrecen desde siempre una alternativa barata al viaje de

Madrid a Valencia. Luego se retiraron los trenes de largo recorrido y en la actualidad

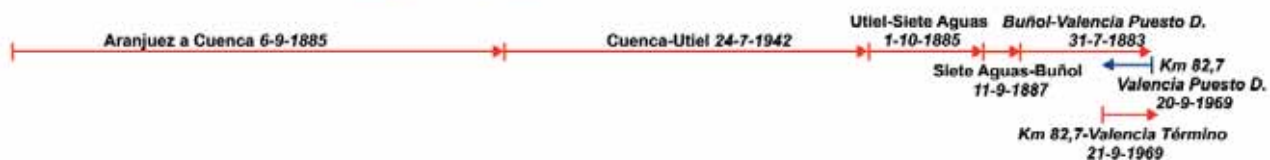
Perfil simplificado de la línea Aranjuez-Cuenca-Utiel-Valencia



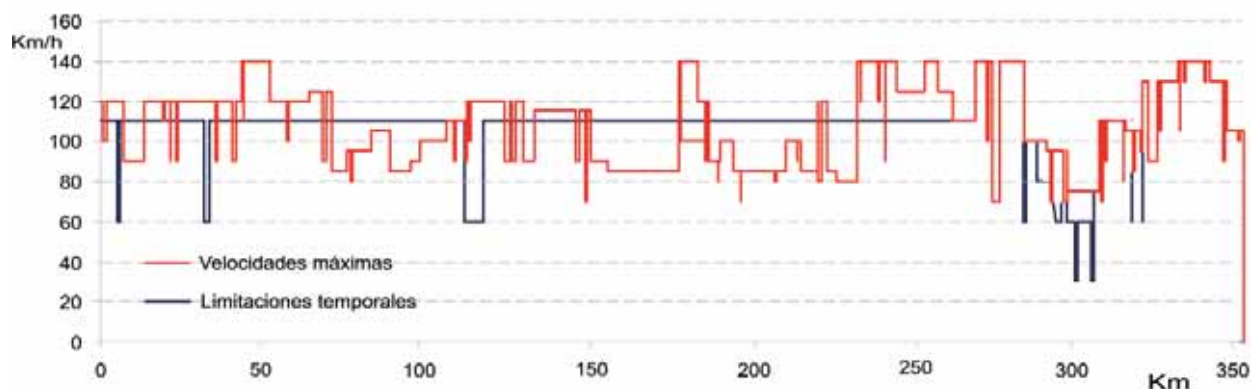
Provincias



Cronología de la línea: apertura — cierre —



Velocidades máximas



sólo tres frecuencias regionales hacen el recorrido de Madrid a Valencia, si bien

desde abril de 2008 solo llegan a la nueva estación de Valencia-San Isidre, muy próxima a Vara de

Quart, pues la entrada a Valencia está cortada por las obras de la línea de alta velocidad, y desde julio

Dependencias de la línea Madrid-Cuenca-Valencia

Estaciones/apeadero	km	Altitud	Viajeros año sub+baj
Aranjuez	0	493,91	78932
Ontigola	7,24	605,64	1227
Ocaña	16,164	731,04	7452
Noblejas	20,048	738,82	8148
Villarrubia de Santiago	26,688	756,12	2209
Santa Cruz de la Zarza	43,93	792,14	
Tarancón	59,349	813,82	48567
Huelves	71,008	810,45	342
Paredes de Melo	76,322	828,96	9
Vellisca	84,202	866,07	119
Huete	96,447	815,3	32143
Caracenilla	107,447	811,94	528
Castillejo del Romeral	113,67	846,47	526
Cuevas de Velasco	122,467	915,03	1623
Villar del Saz de Navalón	127,196	972,44	46
Chillaron	141,884	917,61	3911
Cuenca	151,499	925,47	182684
Los Palancares	170,02	1132	
Cañada del Hoyo	179,629	1006	1011
Carboneras de Guadazón	189,09	1024	16906
Arguisuelas	196,551	1019	1142
La Gamedosa	203,837	988	
Yemeda Cardenete	213,08	855	5401
Villora	219,64	854	677
Enguïdanos	229,09	700	
Mira	235,994	883,25	
Camporrobles	243,617	914,12	14121
Cuevas de Utiel	256,671	793,3	2533
Utiel	264,915 y 0,094	743,44	8914
Requena	12,558	700,09	7102
Rebollar	22,61	730,65	85
Siete Aguas	33,083	611,3	276
Venta Mina	35,878	603,18	9
Buñol	46,029	411,11	1749
Chiva	53,797	293,97	1271
Cheste	59,398	213,01	1420
CRI Tormo	65		
Llano	70,501	102,62	
Loriguilla-Reva	71		
Aldaya	80,001	44,23	3993
Xirivella-Alquería	83		1472
Vara de Qart	85	20,2	50586
Valencia Sant Isidre	84,500	19,2	
Valencia Nord	87,9	12,1	697269

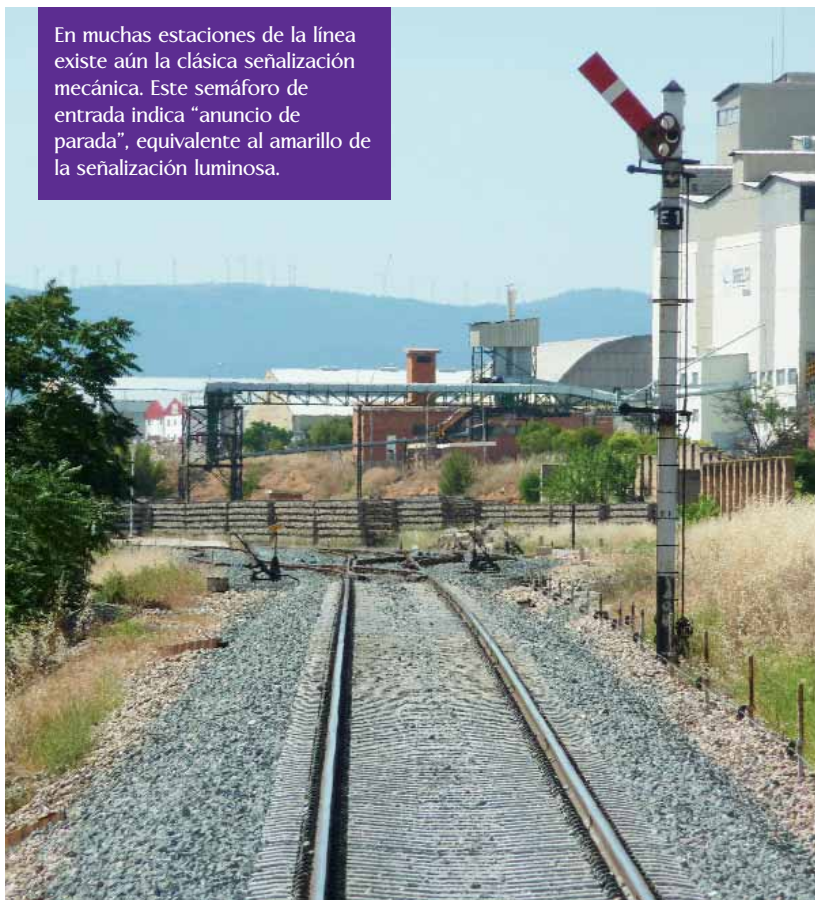
de 2009 estos trenes tienen su origen en Villaverde Bajo por haberse cerrado al ancho ibérico la estación de Puerta de Atocha.

Entre los años 2008 y 2009 Adif ha procedido renovar la rotulación e imagen de todas las estaciones dotándolas de mobiliario,

así como ha introducido diversas mejoras en gabinetes de circulación. Por su parte, también ha renova-



Los pasos superiores entre Cuenca y Utiel son bastante parecidos entre sí y, a diferencia de lo habitual en este tipo de obras, tienen un atractivo diseño.



En muchas estaciones de la línea existe aún la clásica señalización mecánica. Este semáforo de entrada indica "anuncio de parada", equivalente al amarillo de la señalización luminosa.



Dos trenes de la serie 592.2 cruzándose bajo el sol de una tarde veraniega de 2009 en El Rebollar.

do numerosos tramos de vía y rehabilitado otros. Existen ahora en la línea, además de la clásica trave-

sa de madera, muchos tramos con traviesas monobloque y otros con traviesas bibloque. Se han mejorado las trincheras y reforzado los

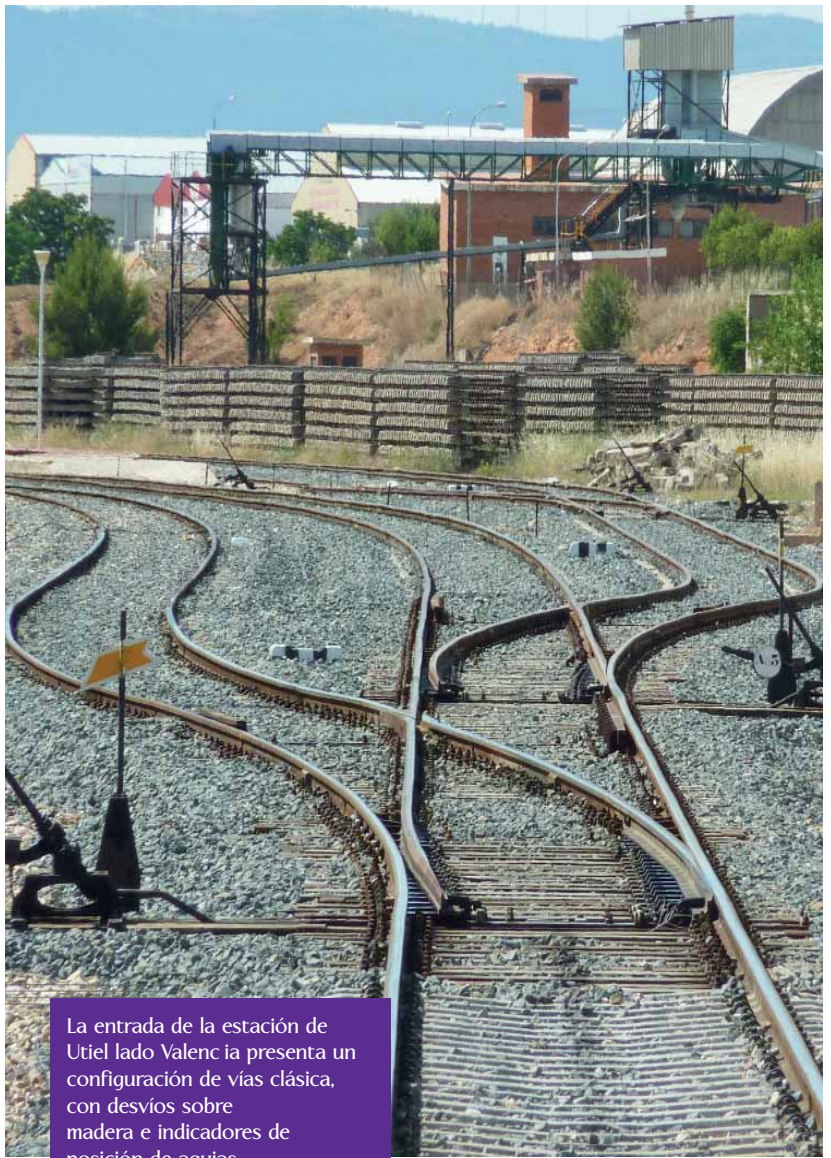
tramos metálicos. Todo ello ha permitido, además de eliminar precauciones, que circulen por la línea los trenes carrileros y de balasto que



En Camporrobles se aprecian vestigios del pasado como las dos palcas para girar vagones y la grúa mecánica de carga de mercancías en el muelle.



El tramo de Cuenca a Utiel discurre por unos parajes naturales de incuestionable belleza



La entrada de la estación de Utiel lado Valencia presenta un configuración de vías clásica, con desvíos sobre madera e indicadores de posición de agujas.



Cerca de Utiel la línea discurre unos kilómetros paralela a la nueva de alta velocidad en la que y esta montada la catenaria. Un disco avanzado pone un punto de contraste con la modernidad del AVE.

han abastecido a las bases de montaje de vía de la LAV de Levante en Utiel y en Santa Cruz de la Zarza con las que conecta la línea clásica. Estos trenes, junto a otros de clinker desde Escombreras has-

ta Noblezas (con máquina en cabeza y cola) han permitido que después de muchos años la línea registre un cierto tráfico de mercancías.

Por otra parte, el “aisla-

miento” de la línea en el lado Valencia ha obligado a establecer una minibase para mantenimiento de los trenes 592 de cercanías en Buñol. Estas instalaciones

“Llevo más de 25 años como asistente de vía, lo que me ha permitido viajar por el mundo, tener la satisfacción de realizar un buen trabajo y compartir un equipo de toda confianza.”

Iñaki Fernández

*Asistente Técnico de Vía
desde 1982*

De toda confianza





En los tramos mas montañosos de la línea se suceden muchos túneles cortos y algunos viaductos espectaculares.



Estación de Camporrobles. Se dice que en ya en 1936 un tren salió de aquí hacia Valencia, aunque la línea fuera puesta en servicios oficialmente en 1942.



El servicio regional de viajeros en la línea es atendido por los trenes diésel series 592, tanto en su versión reformada (592.200 como los de la foto) como sin reformar.



Un tren diesel se aproxima a El Rebollar donde es recibido en anuncio de parada y por vía desviada. El indicador de posición de agujas así lo recuerda. Obsérvese la vía, en barra corta sin soldar.



En Buñol se ha construido una zona para mantenimiento y estacionamiento de trenes al no poder entrar en Valencia.

conviven en la línea con otros vestigios del pasado como las placas para vagones y grúa en Camporrobles, el enclavamiento de llaves Bouré de El Rebollar, donde se cruzan los trenes con una pintoresca

operación de los cambios y señales; los carteles que anuncian las estaciones entre Aranjuez y Cuenca; los postes kilométricos de fundición que conviven con los de hormigón; o el oxidado cartel que,

en el mítico kilómetro 90, anuncia el cambio de rasante con una señal de "DT" (final de la doble tracción por cola).

ALBERTO GARCÍA