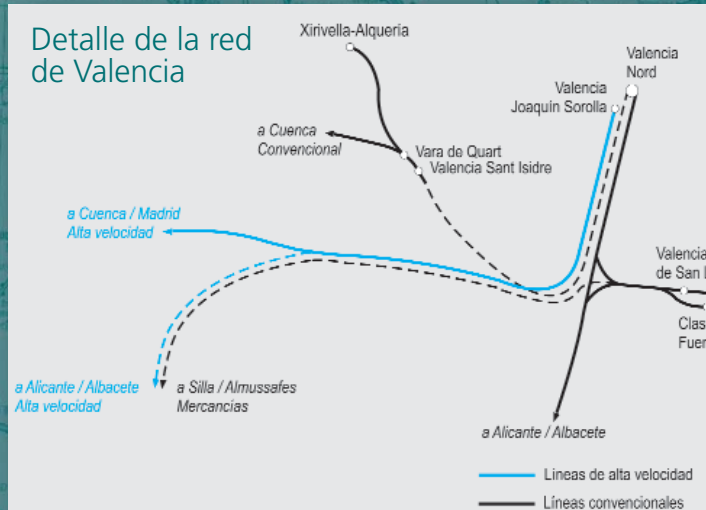


Nudos ferroviarios (II): Valencia

Con la inauguración de la línea de Valencia al Grao en 1852, la tercera línea ferroviaria de España, se inicia la intensa relación de la capital del Turia con el ferrocarril. Esta pequeña línea, que contaba con su primera estación al lado de la plaza del ayuntamiento, fue seguida por la de Játiva y Almansa, ciudad a la que se pudo llegar por ferrocarril en 1859.

En sentido contrario, hacia el norte, se inaugura la conexión ferroviaria con Castellón en 1862 y la prolongación hasta Tarragona en 1867. Posteriormente en 1882 se crea la Compañía de



los Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Utiel, que llevó a cabo la construcción del ferrocarril entre Valencia y Teruel. Todas estas líneas quedarían agrupadas en la nueva empresa de los Ferrocarriles del Este de España, que a su vez sería absorbida por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte en 1891.

La última gran línea construida antes de la creación de la Renfe, fue la de Valencia a Calatayud, inaugurada en 1933 por la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón y posteriormente prolongada a Zaragoza desde Caminreal.

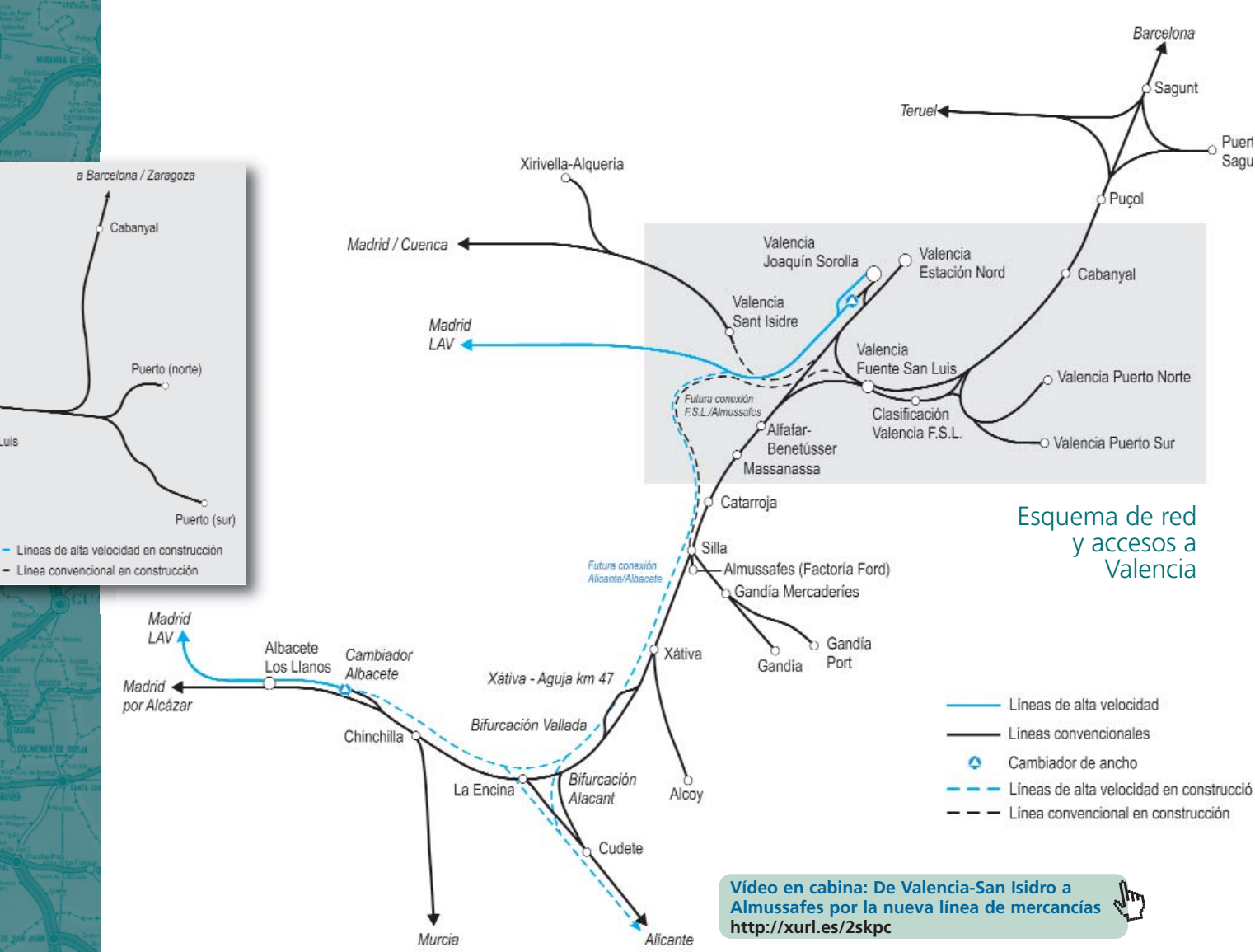
Este proceso, que culminaría en 1947 con la finalización del tramo entre Utiel y Cuenca, momento a partir del cual la ciudad de Valencia se convertiría en uno de los principales nudos ferroviarios del país, con comunicación directa con Madrid, Alicante, Zaragoza y Barcelona.

Las estaciones

Todo este desarrollo ferroviario dejó una profunda huella en la ciudad, que ha contado con varias estaciones de vía ancha, la primera de ellas las ya mencionadas del ferrocarril de Valencia al Grao en 1852, seguidas de la de Cabañal en 1862, la de Aragón en 1902 y la actual de Valencia – Nord en 1917, acompañadas de una intrincada red de enlaces entre ellas. Esta situación se mantuvo más o menos estable hasta la década de 1970 en que se acometieron las obras para el desvío del cauce del río Turia y que supuso la remodelación de la red ferroviaria de la ciudad, con la desaparición de la estación de Aragón y la construcción de la clasificación y depósito de locomotoras de Fuente de San Luís. Posteriormente, en 1991, se soterró la estación de Cabañal.

RED FERROVIARIA DE VALENCIA

Ancho de vía	Longitud (km)
Ancho ibérico	403,11
Ancho estandar	107,7
Total general	510,81
Características de la infraestructura	
Vía única no electrificada	186,3
Vía única electrificada	54,3
Total vía única	240,6
Vía doble no electrificada	1,7
Vía doble electrificada	268,4
Total vía doble	270,1
Tipo de servicio	
Kilómetros con servicio Ave	107,7
Kilómetros con servicio de Cercanías	290,4



Nuevos accesos y conexiones ferroviarias futuras

El desarrollo del futuro Corredor Mediterráneo en su paso por Valencia implica la construcción de una nueva línea mercante que conecta Almussafes con Valencia, prevista en tercer carril. Paralela a esta línea continúan las obras de la futura conexión ferroviaria de alta velocidad entre Valencia, Alicante y Albacete.

Por otra parte, en la actualidad se está construyendo un nuevo acceso ferroviario en la ciudad que permita conectar los trenes regionales procedentes de Madrid, hasta ahora con final en Valencia San Isidro, con el centro de la ciudad (estación de Valencia Nord).

IVÁN PALACIO Y LUIS E. MESA

Esquema de vías de las estaciones Joaquín Sorolla y Nord

