

otras 526.000 Tm lo hicieron en orden inverso, siguiendo el modelo de *short see shipping*. Este caso es extensible al comercio con otras mercancías procedentes o con destino a lugares lejanos, como el resto de Oriente (India) y de América (Brasil, Estados Unidos, Canadá). En su conjunto, el tránsito afectó a 20'2 millones de Tm, frente a 18'6 de descargas y 11'3 de expediciones. Véase cuadro siguiente.

COMPOSICIÓN DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE VALENCIA
SEGÚN SU NATURALEZA. AÑO 2008

País	Expediciones	Descargas	Tránsito de expedición	Tránsito de descarga	Total
China	971.000	4.005.000	526.000	1.529.000	7.002.000
India	82.000	238.000	223.600	367.200	900.000
Brasil	101.000	687.000	609.000	1.247.000	2.640.000
USA	517.000	1.020.000	501.000	982.000	3.015.000
Canadá	112.000	228.000	312.000	570.000	1.230.000
Mundo	11.322.000	18.634.000	10.167.000	10.051.000	50.174.000

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia. Elaboración propia

Metro y ferrocarriles de Valencia

[CARMEN SANCHIS DEUSA –UVEG–]

La ciudad de Valencia ejerce una notable y compleja función ferroviaria por lo que es preciso analizarla en los diversos niveles de su articulación espacial. En un primer nivel se sitúa el perímetro más próximo a la capital, servido por los trenes de la red del metro y los de cercanías de la red de vía ancha. Un segundo nivel comprende el ámbito cubierto por los servicios regionales. Finalmente, son de otra magnitud superior las conexiones con Barcelona-Francia, con Madrid y otras partes de España (Aragón, Andalucía, etc.).

Las bases de la red del metro: la red de ferrocarriles de vía estrecha

La actual red de metro se apoya en los primitivos ferrocarriles de vía estrecha que comunicaban Valencia con buena parte de L'Horta y de la Ribera. Las líneas del norte (Llíria, Bétera y Rafelbunyol) fueron impulsadas, construidas y explotadas por la Sociedad Valenciana de Tranvías (SVT), constituida en enero de 1885 y cuyo promotor, Juan Navarro Reverter, pertenecía al entorno de José Campo. El proceso de su gestación se inició en 1875 con la solicitud que hizo V. Aleixandre para la realización del proyecto de un tranvía entre Valencia y Llíria, que no cuajó. La misma SVT solicitó la concesión de un tranvía a vapor que le fue adjudicada en el año 1884. Poco después por la Ley de 30 de agosto de 1886, esa concesión fue transformada en la del ferrocarril económico. La línea fue inaugurada en 1888 y quedó totalmente electrificada en 1925.

El origen de las líneas de Bétera y Rafelbunyol hay que buscarlo en el proyecto de Ricardo de Álava de un ferrocarril que enlazase el Grau de Valencia con Bétera, pasando por Montcada con un ramal a Rafelbunyol. La concesión se hizo por la Ley de 1 de agosto de 1889 y en febrero de 1890

fue vendida a la SVT. Este ferrocarril englobaba de hecho tres líneas, que estuvieron siempre perfectamente diferenciadas a efectos estadísticos, la de Bétera, la del Grau y la de Rafelbunyol, inauguradas en 1891, 1892 y 1893, respectivamente, y electrificadas entre los años 1918 y 1923.

Muy pronto se vio que la estación de Marxalenes, cabeza de la línea de Llíria en Valencia, no tenía capacidad para servir a las cuatro líneas de la SVT, por lo que en 1892 se buscó un nuevo emplazamiento para la que sería la estación central de dicha sociedad, al otro lado del río entre los puentes de Serrans y de la Trinitat, conocida como la del *Pont de Fusta* o de Santa Mónica.

Por el lado meridional, el origen de la línea de Valencia a Castelló de la Ribera se remonta a la concesión que se hizo en julio de 1891 a J. Isla Doménech para construir un ferrocarril desde el Grau de Valencia a Turís y Minas de Dos Aguas. Pero el ferrocarril nunca se dirigió a esas tierras, sino que habiendo llegado a Picassent en enero de 1894 continuó con un trazado hacia el sur, previas concesiones otorgadas al mismo Isla en 1894. La primera suponía una prolongación hasta Catadau pasando por Alginet y Carlet, de la que sólo fue construido el tramo entre Picassent y Carlet. La segunda concesión, con la cual se daba un carpetazo definitivo al proyecto inicial, fue desde Carlet a Castelló de la Ribera.

Cuando en 1895 fue abierta al tráfico la línea, quedaban pendientes los tramos de Alberic a Castelló de la Ribera y de Valencia al Grau, que exigían la construcción de sendos puentes sobre los ríos Xúquer y Turia. El elevado coste del puente sobre el Turia se eludió con un cambio en el trazado, por el cual la línea moría en playa de Natzaret, evitando cruzar el río. Este tramo fue inaugurado en 1912. Tres años después, tras la construcción del puente metálico sobre el Xúquer, quedó abierta al tráfico toda la línea, que en 1924 pasó a manos de la CTFV. Su electrificación fue iniciada en 1944 y no se terminó hasta el año 1956.

La utilidad del ferrocarril del Grau a Bétera y Rafelbunyol estaba justificada, según la memoria de su proyecto de construcción, por el carácter férax, populoso y floreciente de la zona. Los productos susceptibles de ser expedidos por el ferrocarril eran vino de Bétera, aceite, algarrobas y yesos de Portaceli, cereales de las montañas, mármoles de Alcublas, nieve de Canales, caña-mo y frutas y hortalizas de las huertas de Alboraiá, Meliana, Foios, Museros, Burjassot, etc. Como se observa, a la producción propia de las poblaciones por las que discurría el ferrocarril se añadía la de las zonas de las montañas de Portaceli, Alcublas y Canales, que debían ser cargadas en Bétera.

Pero mayor era la importancia asignada al tráfico de viajeros, como se deduce del trazado de las líneas. En la de Bétera el recorrido entre Valencia y Montcada huye de la línea recta (camino de Montcada) por medio de la huerta y prefiere dar un rodeo siguiendo el arco de la acequia de Montcada, a lo largo del cual se alinean Burjassot (4.000 habitantes en 1900), Godella (2.200), Rocafort y Massarrojos. En la de Rafelbunyol, entre Alboraiá y Meliana, el ferrocarril describe otro arco, apartándose de la carretera de Barcelona, donde los pueblos son menores, para buscar los beneficios de poblaciones más grandes como Alboraiá (4.700 habitantes en 1900), Almàs-sera (1.675) y Meliana (2.696).

No debió pesar tanto el interés por el tráfico de viajeros, y sí en cambio el de mercancías, en el trazado de la línea de Llíria. Rodeando Paterna por su flanco sur, el ferrocarril se acercaba a la Vallesa de Mandor, una vasta superficie dedicada a huerta y viñedos propiedad de Enrique Trenor, accio-



El origen de las líneas de Bétera y Rafelbunyol hay que buscarlo en el proyecto de Ricardo de Álava de un ferrocarril que enlazase el Grau de Valencia con Bétera, pasando por Montcada con un ramal a Rafelbunyol. La concesión se hizo por la Ley de 1 de agosto de 1889 y en febrero de 1890 fue vendida a la SVT. Este ferrocarril englobaba de hecho tres líneas, que estuvieron siempre perfectamente diferenciadas a efectos estadísticos, la de Bétera, la del Grau y la de Rafelbunyol, inauguradas en 1891, 1892 y 1893, respectivamente, y electrificadas entre los años 1918 y 1923. Muy pronto se vio que la estación de Marxalenes, cabeza de la línea de Llíria en Valencia, no tenía capacidad para servir a las cuatro líneas de la SVT, por lo que en 1892 se buscó un nuevo emplazamiento para la que sería la estación central de dicha sociedad, al otro lado del río entre los puentes de Serrans y de la Trinitat, conocida como la del *Pont de Fusta* o de Santa Mónica.

Estación de la Sociedad Valenciana de Tranvías, popularmente conocida como *Estació del Pont de Fusta*, c. 1890. Anónimo. Colección Díaz Prósper.



Mayor era la importancia asignada al tráfico de viajeros, como se deduce del trazado de las líneas. En la de Bétera el recorrido entre Valencia y Montcada huye de la línea recta (camino de Montcada) por medio de la huerta y prefiere dar un rodeo siguiendo el arco de la acequia de Montcada, a lo largo del cual se alinean Burjassot (4.000 habitantes en 1900), Godella (2.200), Rocafort y Massarrojos. En la de Rafelbunyol, entre Alboraya y Meliana, el ferrocarril describe otro arco, apartándose de la carretera de Barcelona, donde los pueblos son menores, para buscar los beneficios de poblaciones más grandes como Alboraya (4.700 habitantes en 1900), Almàspera (1.675) y Meliana (2.696).

Tren de Montcada, c. 1915. Colección Díaz Prósper.

nista y miembro de la comisión de ferrocarriles de la SVT. Dejando de lado las poblaciones de L'Eliana y la Pobla de Vallbona, el ferrocarril atravesaba las huertas de esta última población y de Benaguasil por aquel entonces dedicadas principalmente al cultivo de la cebolla. La elevada demanda del transporte de este producto explica la ubicación de la estación de la Pobla, alejada del núcleo urbano.

El transporte de mercancías fue determinante en la fallida línea de Valencia a Dos Aguas y Turís, y continuó siéndolo en la que acabó dirigiéndose a Castelló de la Ribera, a partir de los cambios de trazado que fueron haciéndose por las sucesivas concesiones a J. Isla. Se abandonó la ruta hacia poniente y se impulsó la del sur, lo que supuso un cambio en la composición de mercancías susceptibles de ser transportadas: el vino y el carbón dejaron paso a las producciones de la Ribera (hortalizas, arroz y naranjas).

Pero el trazado de la línea, la más larga (52 km) de vía estrecha, pone también de manifiesto el interés por llegar a los importantes núcleos de población que habían quedado al margen de la red de vía ancha: Paiporta, Picanya, Torrent, Picassent, Alginet, Carlet, L'Alcúdia, Massalavés y Alberic.

LOS TRANVÍAS DE CERCANÍAS O SUBURBANOS: La red urbana de tranvías anterior a 1940 estaba formada por las líneas llamadas Interior Primitivo (creada en 1876), Circunvalación (1885), Russafa (1893), Cementerio (1903) y Gran Vía (1926). Carácter de cercanías tenían en sus orígenes los tranvías Primero del Grau (1876) por el Camino Viejo y Segundo del Grau (1892) por el Camino Nuevo y con tracción de vapor, ya que entonces cubrían un recorrido de casi 5 km por terrenos todavía no ocupados por el crecimiento urbano. En algunas guías de la ciudad (la de la Exposición de 1909, por ejemplo) también era considerado como suburbano el tranvía del Cementerio (1903) de tracción animal, dado el espacio de huerta que todavía mediaba entre el barrio de Patraix (últimas casas de Valencia) y el lugar del Cementerio, entonces a unos dos kilómetros al sur de la capital. En cualquier caso, el crecimiento posterior de la ciudad fue absorbiendo estas líneas hasta hacerlas totalmente urbanas.

Los tranvías con carácter netamente suburbano fueron los cinco que unían Valencia con otros pueblos de sus cercanías: Godella (1889), Catarroja (1890) ampliado hasta Silla (1912), la Pobla de Farnals (1892), Torrent (1895) y Manises (1925). Todos ellos competían con otras líneas férreas de vía ancha y estrecha, razón por la cual las compañías que los construyeron perdieron muy pronto su independencia y fueron absorbidas por las mismas que ya venían explotando los ferrocarriles de vía estrecha. Al final acabaron imponiéndose estos últimos y las líneas de autobuses, que empezaron a circular en los años veinte.

La línea de Valencia a Burjassot y Godella (6'44 km) fue solicitada en 1887 por Tomás Ferrer Navarro y cedida por éste a Pascual Carles y Cía., quien obtuvo la concesión definitiva el 14 de febrero de 1889 y la terminó de construir dos meses más tarde. En un principio la línea nacía junto a las torres de Serranos, pero al año siguiente fue prolongada hacia el interior de la ciudad por la calle de Nàquera, plaza de Cervantes, plaza de Nules y calle del Conde de Almodóvar, junto a las plazas de Manises y actual de la Virgen. Desde Serranos el tranvía cruzaba el río por el puente homónimo y doblaba hacia el oeste por el Llano de la Zaydía, Camino Nuevo de Burjassot, Benicalap y Burjassot, donde seguía un itinerario paralelo y muy próximo al del ferrocarril de Bétera, que cruzaba a la altura de la estación Burjas-



La red urbana de tranvías anterior a 1940 estaba formada por las líneas llamadas Interior Primitivo (creada en 1876), Circunvalación (1885), Russafa (1893), Cementerio (1903) y Gran Vía (1926). Carácter de cercanías tenían en sus orígenes los tranvías Primero del Grau (1876) por el Camino Viejo y Segundo del Grau (1892) por el Camino Nuevo y con tracción de vapor, ya que entonces cubrían un recorrido de casi 5 km por terrenos todavía no ocupados por el crecimiento urbano. En algunas guías de la ciudad (la de la Exposición de 1909, por ejemplo) también era considerado como suburbano el tranvía del Cementerio (1903) de tracción animal, dado el espacio de huerta que todavía mediaba entre el barrio de Patraix (últimas casas de Valencia) y el lugar del Cementerio, entonces a unos dos kilómetros al sur de la capital. En cualquier caso, el crecimiento posterior de la ciudad fue absorbiendo estas líneas hasta hacerlas totalmente urbanas.

Tranvía de caballos en la línea del Grao, c. 1900. Colección Díaz Prósper.

sot-Godella y subía por Ausiàs March hasta la parte más alta de Godella, donde moría. En 1891 pasó a ser propiedad de la SVT, propietaria del ferrocarril de Bétera, al que hacía la competencia en algunos tramos, y en 1949 fue adquirida por el Estado que la clausuró en 1955 por considerarla innecesaria y poco competitiva.

El Tranvía de Valencia a Catarroja y Silla fue promovido también por Pascual Carles y data de finales del año 1890. Partía de la calle de Xàtiva y su itinerario era el del Nuevo Camino Real de Madrid construido a finales del siglo XVIII, en cuyo entorno habían ido creciendo no sólo la misma ciudad de Valencia (prolongación de la calle de San Vicente hasta la Creu de Xàtiva), sino también los pueblos situados al sur: Benetússer, Sedaví, Alfafar, Massanassa y Catarroja. Se trataba por tanto de una línea de elevada demanda de transporte, que en 1909 ofrecía un servicio cada doce minutos a partir de las 6 de la mañana y hasta las 8'30 de la tarde, por más que tuviera la competencia del ferrocarril de vía ancha Valencia-Almansa-Madrid, que contaba con estaciones en Sedaví-Alfatar, Massanassa y Catarroja, con 5 servicios al día. La comodidad de su trazado hizo que el propio Carles solicitara el cambio de la tracción animal por la eléctrica en 1898, para poder aumentar así la velocidad hasta 20 km/hora en los tramos abiertos (no urbanos). Adquirida por la Compañía General de Tranvías, esta empresa llevó a cabo la prolongación de la línea hasta Silla, a donde llegó el 28 de abril de 1912, con lo que la longitud de la línea pasó a ser de 13'154 kilómetros. El tramo Valencia-Catarroja revertió al Estado en 1950 y el de Catarroja-Silla debía hacerlo en 1972, pero antes de que esto ocurriera la administración decidió cerrar toda la línea aduciendo la fuerte competencia que a comienzos de los años cincuenta le hacían las compañías de autobuses.

El Tranvía de Valencia a la Poble de Farnals (12'27 km), siguiendo la carretera de Barcelona, se llevó a término en enero de 1892. Su promotor había sido José Fernández Mateu, vecino de Valencia, pero muy pronto pasó a propiedad de la Compañía de los Tranvías del Norte de Valencia y antes de finalizar la década pertenecía ya a la Compañía General de Tranvías Eléctricos. Su recorrido se iniciaba en las torres de Serranos, cruzaba el río por el puente homónimo y enfilaba rumbo al norte por la calle de



Sagunt y Sant Miquel dels Reis, antes de entrar en Tavernes Blanques, hasta donde en los primeros años el tranvía era tirado por caballos. Desde aquí tomaba el relevo una máquina de vapor, ya que en el trayecto restante había grandes espacios abiertos que permitían aumentar la velocidad (hasta los 20 km/hora marcados por la ley). Desde Tavernes hasta la Pobla, el tranvía servía a los pueblos y lugares de Almàspera, Bonrepós, Cases de Bàrcena, Meliana, Foios, Albalat, Museros y Massamagrell. Todos ellos contaban además con los servicios del ferrocarril de vía estrecha de Valencia a Rafelbunyol. Su tráfico era muy intenso en el tramo comprendido entre las torres de Serranos y Tavernes Blanques, pero desde este pueblo hasta la Pobla de Farnals apenas era utilizado debido a la competencia del ferrocarril de Rafelbunyol, más cómodo y rápido. Por ello este segundo tramo fue cerrado en 1955, manteniendo por un tiempo el servicio entre Valencia y Tavernes, por su carácter eminentemente urbano, previa la renovación de la línea y del material móvil.

El Tranvía de Valencia a Torrent (9'2 km), inaugurado el 25 de abril de 1895, fue construido por la Sociedad Pla Hermanos, que lo vendió a la CGT en 1898 y su tracción animal fue sustituida por la eléctrica en 1900. La línea arrancaba en las torres de Quart siguiendo hacia el oeste por la calle de

El Tranvía de Valencia a Torrent (9'2 km), inaugurado el 25 de abril de 1895, fue construido por la Sociedad Pla Hermanos, que lo vendió a la CGT en 1898 y su tracción animal fue sustituida por la eléctrica en 1900. La línea arrancaba en las torres de Quart siguiendo hacia el oeste por la calle de Quart y el Camino Viejo de Mislata, por el barrio de la Olivereta y la Cárcel Modelo, donde se incorporaba a la calzada de la carretera de Madrid, de la que se separaba pasada la Creu Coberta de Mislata, tomando la carretera de Real de Montroi que pasaba cerca de Xirivella y Alaquàs y cruzaba el barranco de Torrent por un puente construido en 1885. Ya en Torrent, subía por la calle Gómez Ferrer hasta el Vedat (plaza Obispo Benlloch). La reversión de la línea al Estado y su cierre tuvo lugar en 1955.

Tranvía eléctrico sobre el puente del Mar. Postal anónima de ediciones Thomas. Colección Díaz Prósper.

Tranvía de la línea 7, Russafa-Mislata, pasando bajo las torres de Quart, principios de los años 1960. Foto: José María y José Vicente Penalba.



Quart y el Camino Viejo de Mislata, por el barrio de la Olivereta y la Cárcel Modelo, donde se incorporaba a la calzada de la carretera de Madrid, de la que se separaba pasada la Creu Coberta de Mislata, tomando la carretera de Real de Montroi que pasaba cerca de Xirivella y Alaquàs y cruzaba el barranco de Torrent por un puente construido en 1885. Ya en Torrent, subía por la calle Gómez Ferrer hasta el Vedat (plaza Obispo Benlloch). La reversión de la línea al Estado y su cierre tuvo lugar en 1955.

El Tranvía de Valencia a Manises fue proyectado en 1922 por el ingeniero Salvador Iranzo. En la memoria justificativa se realizaba no sólo su función para el transporte de viajeros de Mislata, Quart y Manises, sino también la de un hipotético transporte de mercancías (productos de las fábricas de cerámica de Manises). La concesión (año 1925) fue otorgada a Enrique Monforte, quien cedió a continuación los derechos a la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, que inauguró la línea a finales de 1925. Su recorrido era común con el de Torrent hasta la Creu Coberta de Mislata, donde realmente comenzaba la nueva línea, que discurría por el interior de Mislata, atravesándola de parte a parte (calles de Valencia, Major y Sant Antoni), siguiendo la directriz de la carretera de Madrid. Pasaba luego por Quart de Poblet (actuales calles de Valencia, Joanot Martorell y Trafalgar), y antes de llegar a Sant Onofre, se desviaba hacia la derecha por la carretera de Domeño, que salva el cauce del Barranquet por un puente y entraba en el casco urbano de Manises, muriendo en la actual plaza del Cura Pascual Vidal, de donde arranca la calle Major de Manises. La línea de Manises fue la única que se salvó de los cierres propuestos en 1955 por el *Libro blanco*. La razón era una previsible explotación económica hasta el cese de la concesión (1973), debido a la construcción del Hospital Militar entre Mislata y Quart, y al gran crecimiento urbano de Manises.

Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana: el Metro

Con la transferencia a la Generalitat Valenciana en 1986 de las líneas hasta ese momento explotadas por FEVE y la creación en el mismo año de la entidad Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, se abrió un nuevo ciclo. La red actual está integrada por tres líneas de metro y dos tranvías. La línea 1 comprende los ferrocarriles de Lliria, Bétera y Castelló de la Ribera, cuyo tramo subterráneo se inicia tras la estación de Empalme y termina después de la del Hospital. La de Àngel Guimerà es la estación de trasbordo con las líneas 3 y 5. La línea 3 es la de Rafelbunyol-Aeropuerto de Manises, que inicia su recorrido subterráneo en Palmaret (término de Alboraya), sirviendo la estación de Benimaclet de enlace con las líneas de tranvía 4 y 6. La línea 5 del metro une el Grao con el aeropuerto de Manises, con un recorrido compartido con la línea de Rafelbunyol desde la estación de Alameda hasta el mencionado aeropuerto, y de la que se desprende en Colón un ramal que lleva a la estación de Jesús, desde donde comparte recorrido con la línea 1 hasta las estaciones de Torrent y Torrent-Avinguda, esta última en el área de fuerte expansión urbana torrentina constituida por la Avinguda del País Valencià.

La red se completa con dos líneas de tranvía (4 y 6) con un extremo en el entorno marítimo del Grao y un tramo común por los campus universitarios de Tarongers y Politécnico y Benimaclet hasta Primado Reig. Desde aquí la línea 6 va por los ahora populosos barrios de Alfauir y Orriols hasta

el paraje del Tossal del Rei. La línea 4 va desde Primado Reig a la estación de Pont de Fusta (la *Estacioneta*, en la que antiguamente confluían los ferrocarriles de vía estrecha de Lliria, Bétera, Rafelbunyol y Grau). Sigue por Marxalenes y Benicalap hacia el Empalme, donde confluye con los ferrocarriles de Lliria y Bétera. Desde la estación de Empalme el tranvía se prolonga hacia el norte hasta el Mas del Rosari, pasando por el campus universitario de Burjassot, la Televisión Valenciana y el barrio de la Coma, contando con un corto ramal que lleva a las urbanizaciones de Terramelar y Lloma Llarga. Desde el Grau hasta Empalme el tranvía aprovecha la plataforma renovada del antiguo tren.

El proceso de configuración de esta red, que dio paso a la nueva época en el transporte público de Valencia, se inició con la apertura en 1988 del primer tramo subterráneo (7 km) que unió los ferrocarriles de Lliria y Bétera, situados al norte de la ciudad de Valencia, con la línea de Castelló de la Ribera, situada al sur. El segundo hito tuvo lugar en 1995 cuando se abrió al público la nueva penetración subterránea a Valencia del ferrocarril de Rafelbunyol (línea 3), un tramo de casi 3 km que desde la estación de Palmaret (término de Alboraiá) va por el populoso barrio de Benimaclet y el campus universitario de Blasco Ibáñez hasta la estación de Alameda, en el viejo cauce del río Turia. Su prolongación en 1998 hasta la avenida del Cid, por las calles de Colón, centro comercial de la ciudad, y Xàtiva, donde se halla la estación de RENFE, fue crucial en el transporte público de la capital y su área metropolitana, ya que comportó la conexión de las distintas líneas de metro (1 y 3) y de éstas con la estación de RENFE. De la misma fecha es la apertura del ramal entre las calles de Colón y Jesús. Un año después el metro se extendió desde la avenida del Cid hasta Mislata-Almassil. Este corto tramo de poco más de 2 km permitió un acceso rápido de la población de Mislata (más de 42.000 habitantes) al centro de Valencia.

Finalmente, el objetivo de conectar el área portuaria, el aeropuerto de Manises y la estación central de RENFE con el establecimiento de la línea 5, se ha alcanzado en los últimos años. En un extremo, se puso en servicio el año 2007 la nueva estación de intercambio Marítim-Serrerria y la prolongación de la línea en superficie hasta la dársena del puerto (parada de Neptuno). En el otro extremo, se abrió en la misma fecha el tramo de prolongación entre Mislata-Almassil y el aeropuerto de Manises, incluyendo en la red las poblaciones de Quart de Poblet y Manises y culminando así este gran eje de transporte.

LOS TRANVÍAS: En el ámbito del transporte en superficie, la ciudad de Valencia fue pionera en España en la reimplantación del tranvía en el medio urbano. En el año 1994 se puso en servicio el primer tramo del tranvía (línea 4) de 9,7 km de longitud, por medio del cual se conectaban los ferrocarriles de vía estrecha de Lliria y Bétera en el Empalme (punto de confluencia de ambos ferrocarriles) con los recintos universitarios (Politécnico y Campus de Tarongers) y la playa de la Malvarrosa. Su recorrido viene a coincidir en gran medida con el trazado del antiguo ferrocarril del Grau. El tranvía se prolongó desde la estación del Empalme por el campus universitario de Burjassot hasta la Televisión Valenciana en 1999 y llegó en 2005 al Mas del Rosari. Da así servicio al mencionado campus y a un área de expansión urbana de los términos de Burjassot y Paterna. A finales de ese último año se inauguró el ramal que lleva a los barrios de Terramelar y Valter-

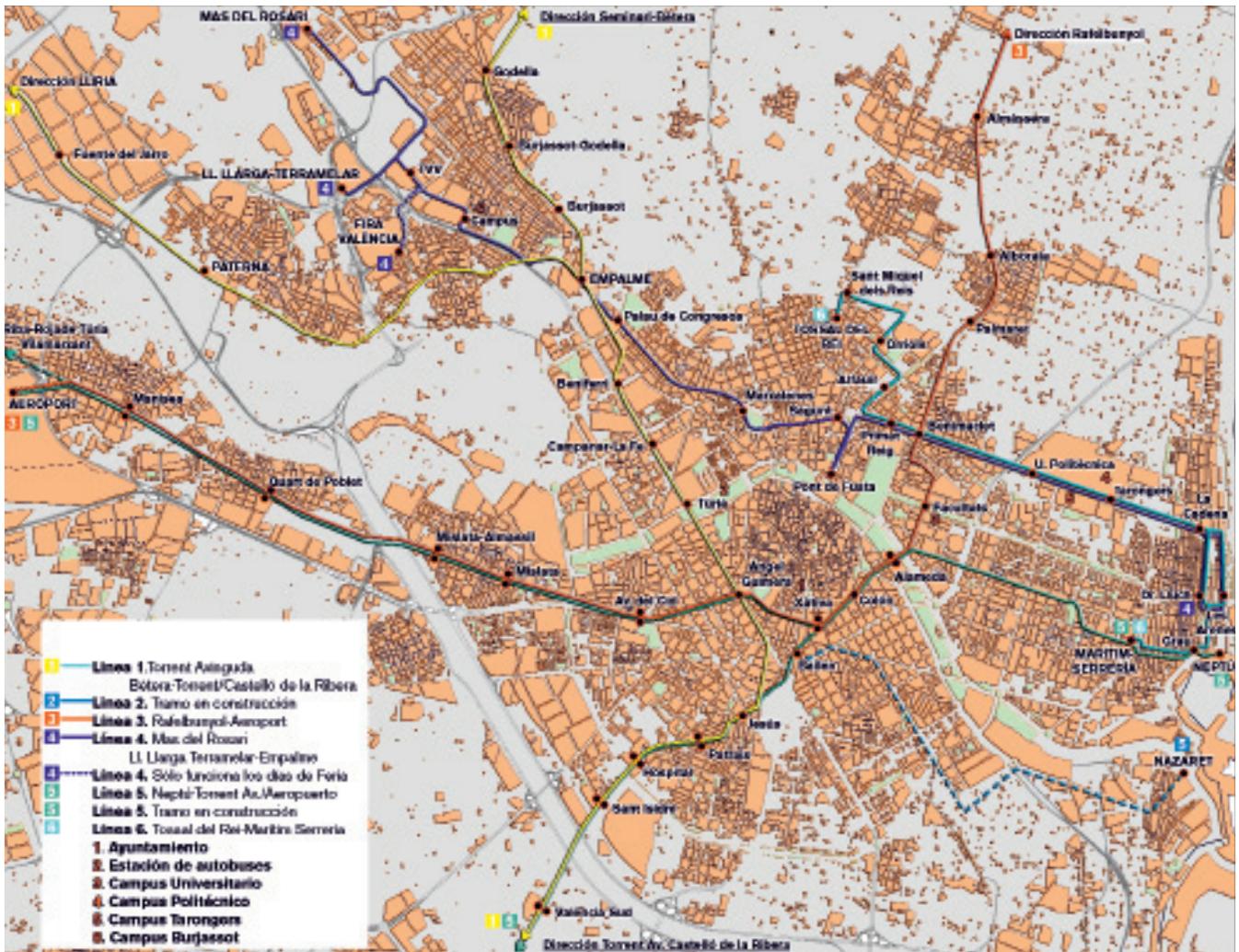
En el ámbito del transporte en superficie, la ciudad de Valencia fue pionera en España en la reimplantación del tranvía en el medio urbano. En el año 1994 se puso en servicio el primer tramo del tranvía (línea 4) de 9'7 km de longitud, por medio del cual se conectaban los ferrocarriles de vía estrecha de Llíria y Bétera en el Empalme (punto de confluencia de ambos ferrocarriles) con los recintos universitarios (Politécnico y Campus de Tarongers) y la playa de la Malvarrosa. Su recorrido viene a coincidir en gran medida con el trazado del antiguo ferrocarril del Grau. El tranvía se prolongó desde la estación del Empalme por el campus universitario de Burjassot hasta la Televisión Valenciana en 1999 y llegó en 2005 al Mas del Rosari. Da así servicio al mencionado campus y a un área de expansión urbana de los términos de Burjassot y Paterna. A finales de ese último año se inauguró el ramal que lleva a los barrios de Terramelar y Valterna del término municipal de Paterna. La línea 6 de tranvía es más reciente. Discurre por los barrios septentrionales de Torrefiel y Orriols hasta converger con la línea 4 en la calle Almassora. Viene a ser en realidad un corto ramal de poco más de 2 km de la línea 4 con la que comparte plataforma hasta el bucle de Dr. Lluch.

Tranvía moderno en la Avinguda dels Tarongers. Foto: Piqueras.



na del término municipal de Paterna. La línea 6 de tranvía es más reciente. Discurre por los barrios septentrionales de Torrefiel y Orriols hasta converger con la línea 4 en la calle Almassora. Viene a ser en realidad un corto ramal de poco más de 2 km de la línea 4 con la que comparte plataforma hasta el bucle de Dr. Lluch.

UN TRÁFICO EN CONSTANTE CRECIMIENTO: Desde la integración de los antiguos ferrocarriles de vía estrecha en la red del metro y tranvía de la capital, el tráfico no ha dejado de aumentar: 42'6 millones de viajeros en el año 2001, 61'5 en el 2005, 64'6 en el 2006 y 67'6 en el 2007. La línea de mayor tráfico es la de Rafelbunyol-Aeroport (línea 3) con una media en los últimos años de alrededor de 27 millones de viajeros. Le sigue la línea 1 (Llíria, Bétera, Castelló de la Ribera) con una media de algo más de 20 millones. El tercer lugar corresponde a la línea 5, Marítim Serreria-Aeroport con unos 14 millones. El tráfico en los tranvías es evidentemente inferior, aunque cabe reseñar el registrado en la línea 4 que está en torno a los 5 millones de pasajeros. En cuanto a las estaciones, las de mayor número de pasajeros según estación de origen, son las de Xàtiva y Colón



(5'5 y 5'4 millones, respectivamente, en el año 2006), ubicada la primera junto a la estación de RENFE y la segunda en pleno centro comercial. Les siguen la de Benimaclet (algo más de 3 millones), punto de trasbordo del metro con el tranvía que lleva a los campus del Politécnico y de Taroners; Àngel Guimerà (casi tres millones), punto de trasbordo de las líneas 1, 3 y 5 del metro; Facultats (2'8 millones), situada en el campus de Blasco Ibáñez; Plaça d'Espanya (2'7 millones) y Avinguda del Cid y Turia (ambas en torno a los 2'3 millones), esta última sirve de acceso al complejo comercial y de ocio de Nuevo Centro y a la contigua Estación Central de Autobuses.

METROVALENCIA. NÚMERO DE PASAJEROS. MEDIA 2006-2007

Líneas	Pasajeros
L.1 - Llíria/Bétera-Torrent Avinguda/Castelló de la Ribera	20.282.000
L.3 - Rafelbunyol-Aeroport	26.936.000
L.4 - Mas del Rosari/Fira-Dr. Lluch	4.774.000
L.5 - Marítim Serreria-Aeroport/Torrent Avinguda	13.992.000
L.6 - Tossal del Rei-Marítim Serreria (1)	264.000

(1) La cifra corresponde sólo al tráfico del año 2007

Fuente: Anuario Estadístico de la ciudad de Valencia 2007, Ayuntamiento de Valencia. Dades Estadístiques de la ciutat de Valencia, Ajuntament de València, núm. 1- Gener-març 2009

No es ajena al incremento la incesante expansión residencial y comercial en el área metropolitana de Valencia, la cual genera un considerable tráfico. La intensidad media diaria por carretera supera la cifra de 100.000 vehículos en los accesos de la avenida del Cid y Ausiàs March (año 2007) y está cerca de esta cifra en el acceso de Ademuz y Archiduque Carlos. En este entorno metropolitano, la alternativa a unas carreteras saturadas de tráfico pasa por continuar canalizando el movimiento hacia la red de ferrocarriles-metro. Pero para contrarrestar el uso del vehículo privado se necesita una ampliación de la red y mayor calidad de los servicios, un incremento de las conexiones y un aumento de las frecuencias.

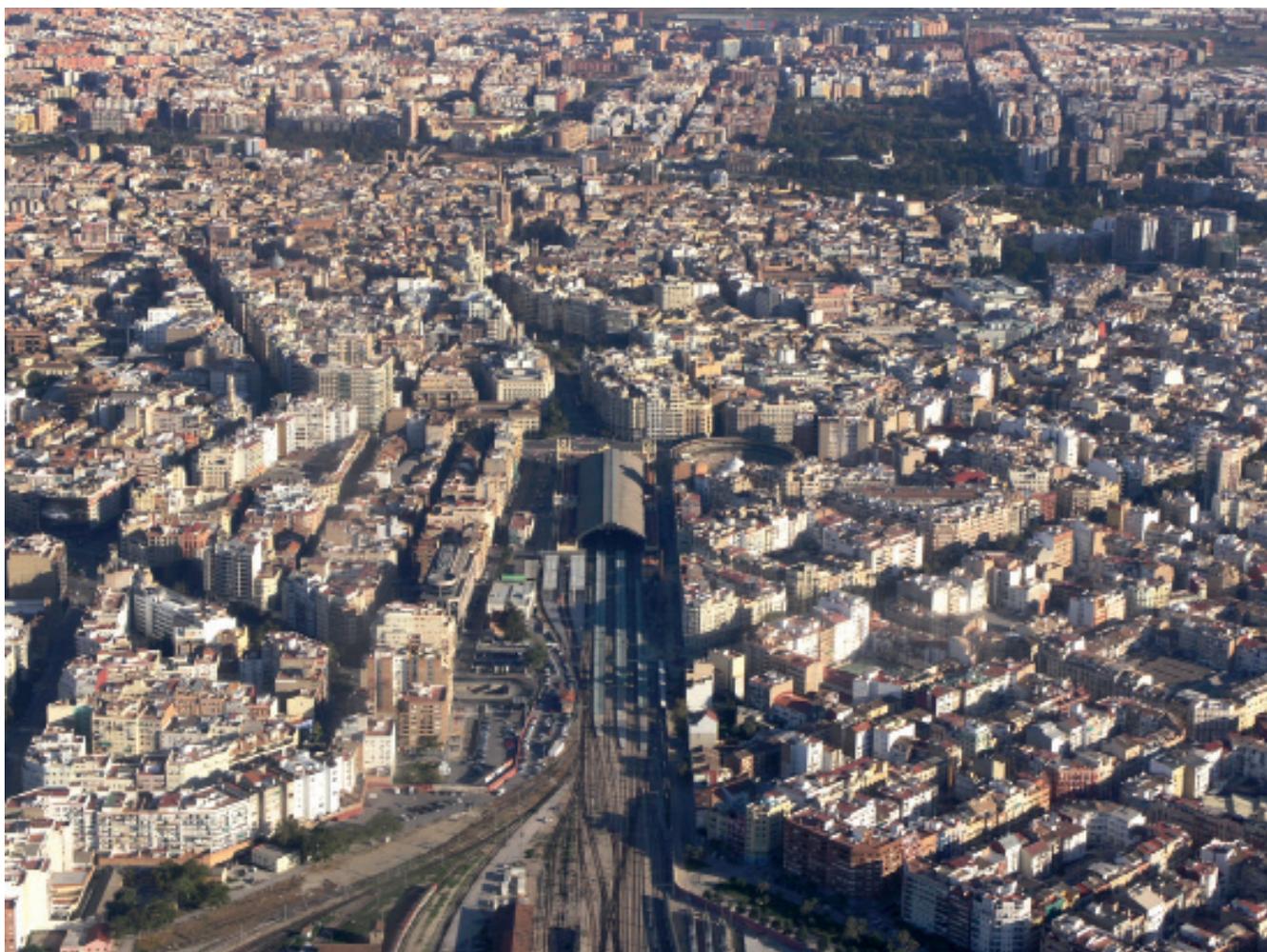
Vista desde la centralidad de Valencia la red de vía ancha está configurada por diversos ejes. Hacia el norte, la línea de Castelló-Barcelona conecta Valencia con Cataluña y el sur de Francia. Por el sur, el ferrocarril de Xàtiva enlaza con Alacant y Murcia y, por extensión desde Almansa, con Madrid y Andalucía. La suma de estos dos ejes permite hablar a escala valenciana de un gran eje meridiano que comunica las tres capitales (Castelló, Valencia y Alacant). Ramales del mismo vienen a ser las líneas de Silla a Gandia y de Xàtiva a Alcoi. Los otros radios de la red son el ferrocarril de Utiel y Cuenca y el que desde Sagunt va a Zaragoza, por Teruel.

Vista aérea de Valencia y estación del Norte. Foto: Piqueras.

IMD DE LOS PRINCIPALES ACCESOS A LA CIUDAD DE VALENCIA. 2007

Acceso	Vehículos
Avenida del Cid	136.378
Ausiàs March	100.336
Ademuz por Cortes Valencianas	99.116
Archiduque Carlos	94.684
Camino de Montcada (salida)	17.217
Autopista del Saler	44.838
Mislata (salida)	21.447
Avenida Constitución	26.769

Fuente: Recull Estadístic, Valencia. Ajuntament de València, 2008



Vista desde la centralidad de Valencia la red de vía ancha está configurada por diversos ejes. Hacia el norte, la línea de Castelló-Barcelona conecta Valencia con Cataluña y el sur de Francia. Por el sur, el ferrocarril de Xàtiva enlaza con Alacant y Murcia y, por extensión desde Almansa, con Madrid y Andalucía. La suma de estos dos ejes permite hablar a escala valenciana de un gran eje meridiano que comunica las tres capitales (Castelló, Valencia y Alacant). Ramales del mismo vienen a ser las líneas de Silla a Gandia y de Xàtiva a Alcoi. Los otros radios de la red son el ferrocarril de Utiel y Cuenca y el que desde Sagunt va a Zaragoza, por Teruel.

Las funciones de estos ferrocarriles se pueden agrupar en tres niveles: Cercanías, Regionales y Grandes Líneas. Los servicios de Cercanías se extienden a lo largo de unos radios de entre 60 y 90 kilómetros, cubriendo una área delimitada por las estaciones de Castelló de la Plana (68 km), Caudiel (80), Utiel (90), Moixent (81) y Gandia (63). Los Regionales con cabecera en Valencia se despliegan hasta Tortosa, Zaragoza, Cuenca, Alcázar de San Juan, Alacant-Murcia-Cartagena y Alcoi. Las Grandes Líneas comprenden las conexiones de Valencia con Barcelona y con Madrid.

Las infraestructuras ferroviarias difieren notablemente en lo que se refiere a su nivel de equipamiento y a la intensidad de tráfico. Tienen vía doble electrificada la de Madrid, por Xàtiva-Albacete, y la de Barcelona. A estas hay que añadir el tramo entre Silla y Cullera de la de Gandia. El trozo entre Cullera y Gandia es de vía única electrificada, como lo es también la línea de La Encina a Alacant. En el nivel inferior de vía única sin electrificar quedan las líneas Alacant-Murcia; Xàtiva-Alcoi; Valencia-Cuenca por Utiel, y Sagunt-Zaragoza.

VALENCIA EN EL EJE MEDITERRÁNEO: LA LÍNEA BÁSICA DE LA RED FERROVIARIA VALENCIANA: ¿Se puede hablar de un eje o arco ferroviario mediterráneo? Sólo en cierto modo la respuesta podría ser afirmativa dada la circulación de trenes directos, con evidentes obstáculos, hacia el sur de Francia (Montpellier) desde Valencia y Alacant, pasando por Castelló y Barcelona. Es patente que el corredor mediterráneo es uno de los principales de España, según se desprende de los datos de tráfico y de su función. No obstante, no fue incluido en su totalidad en el esquema de la alta velocidad diseñado en Madrid y también por ahora ha quedado fuera de los proyectos europeos en lo que se refiere a los grandes corredores de transporte ferroviario de mercancías. Conviene recordar que también en el arranque de la planificación ferroviaria quedó fuera de la red de primer orden y de las apetencias iniciales de las grandes financieras extranjeras. Fue la iniciativa local (José Campo y la Sociedad Valenciana de Fomento) la que impulsó la creación en 1851 del Ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva. Llegado a Xàtiva (a 56 km de Valencia) en 1854, alcanzó cinco años después La Encina (Almansa). A partir de esta última estación, mediante trasbordo, conseguía una continuidad en dirección a Alacant por el corredor del Vinalopó, como también hacia Andalucía y Madrid por la llanura manchega. Hacia el norte, la sociedad de Campo, reconvertida en la AVT (Ferrocarriles de Almansa-Valencia-Tarragona) fue extendiendo la construcción hasta la llegada a Tarragona en 1868, enlazando así con Barcelona. Pero realmente el eje consiguió una mayor entidad cuando la vía férrea llegó a la frontera francesa en 1882, liberando en parte a la exportación de la dependencia absoluta del transporte marítimo.



Por el sur, el ferrocarril enlazaba con Valencia y su puerto (construido en 1852) la región de Xàtiva y la Ribera, tierras llanas, de gran riqueza agrícola y elevadas densidades de población. Este trayecto de 56 km, años después vino a ser el de mayor intensidad de tráfico, tanto de mercancías como de viajeros, de todos los ferrocarriles valencianos. Por el otro extremo, el segmento de Valencia hasta Castelló de la Plana (68 km), viene a ser una continuación del anterior. También aquí el ferrocarril surca campos en regadío y un poblamiento denso. Pero, el tráfico de mercancías no alcanzó nunca los valores del tramo antes mencionado, a causa de la proximidad de los puertos de Borriana y Castelló.

La función en el transporte de mercancías fue evolucionando desde una amplia composición, con fuerte componente agrario entre 1852 y 1980, hacia una especialización ligada a la industria y la logística. Con el tiempo, la participación de casi todas las estaciones en el movimiento de mercancías ha dado paso a su concentración en unas pocas. Constituido el tráfico inicialmente por diversas partidas (vino, cereales, harinas, abonos, madera), las naranjas fueron ganando terreno, hasta el punto de otorgarle a la línea una etapa expansiva en los años setenta a causa del incremento de las exportaciones por la frontera francesa. La reducción del transporte ferroviario de cítricos en los años ochenta marcó el final de la relación entre la agricultura comercial y el ferrocarril. El tráfico de mercancías ya había alcanzado un fuerte componente industrial.

En los últimos años sólo unas pocas estaciones, precisamente de Valencia y sus alrededores, generan movimiento de mercancías: Silla cuenta con una terminal de mercancías integrada en la red española. Por el ramal de la Ford sale una parte de la producción y entran los suministros de la factoría. La de Sagunt tiene un movimiento ligado a la actividad siderometalúrgica. En el Port de Valencia, no obstante, el tráfico de mercancías por ferrocarril sólo supone un 6% del transporte total. En el año 2008 el 63% del tráfico (57.000 TEU) tiene como origen o destino Madrid y el 23% Barcelona.

TRÁFICO DE VIAJEROS: El número de pasajeros de la red de cercanías de la ciudad de Valencia, en cada uno de los sentidos, oscila en torno a los 9'8 millones (media 2004-2006, *Recull Estadístic*, Ajuntament de València).

El número de pasajeros de la red de cercanías de la ciudad de Valencia, en cada uno de los sentidos, oscila en torno a los 9'8 millones (media 2004-2006, *Recull Estadístic*, Ajuntament de València). Más del 93% de ese tráfico corresponde a la estación del Norte. Del que registran las otras estaciones de la ciudad únicamente cabe reseñar el de la estación del Cabanyal. Sus usuarios son principalmente los de la línea de Castelló y cuyos desplazamientos tienen origen y destino en los campus universitarios (Politécnica, Tarongers y Blasco Ibáñez). La utilización de la estación del Cabanyal supone una importante reducción de tiempo del viaje, dado el rodeo que efectúa la mencionada línea para entrar en la estación del Norte.

Estación del Norte.

Más del 93% de ese tráfico corresponde a la estación del Norte. Del que registran las otras estaciones de la ciudad únicamente cabe reseñar el de la estación del Cabanyal. Sus usuarios son principalmente los de la línea de Castelló y cuyos desplazamientos tienen origen y destino en los campus universitarios (Politécnica, Tarongers y Blasco Ibáñez). La utilización de la estación del Cabanyal supone una importante reducción de tiempo del viaje, dado el rodeo que efectúa la mencionada línea para entrar en la estación del Norte.

La distinta intensidad de tráfico de los ferrocarriles que convergen en Valencia en lo que atañe a la red de cercanías se explica en buena medida por las características de las comarcas recorridas por ellos: grado de dinamismo económico, población y poblamiento, etc. Las cifras de transporte más elevadas corresponden a las líneas de Xàtiva-Moixent (3'6 millones, en cada uno de los sentidos, en el año 2006), Gandia (2'6) y Castelló (casi 1'5).

El número de viajeros en los servicios regionales se ha movido en torno a los 364.000 y 347.000, origen y destino respectivamente, (media 2004-2007). En el mismo periodo, el tráfico en las Grandes Líneas ha estado en torno a 1'1 millones en ambos sentidos (*Recull Estadístic*, Ajuntament de València).

VIAJEROS CON ORIGEN O DESTINO LA CIUDAD DE VALENCIA

	Estación de origen			Estación de destino		
	Norte	Cabanyal	F. de Sant Lluís	Norte	Cabanyal	F. de Sant Lluís
Total Cercanías	9.794.409	610.367	78.346	9.198.934	602.289	65.234
C-1 Gandia	2.622.678	-	-	2.612.672	-	-
C-2 Moixent	3.611.040	-	-	3.625.818	-	-
C-3 Utiel	1.081.232	-	-	1.077.869	-	-
C-4 Riba-roja (1)	993.400	-	-	393.694	-	-
C-5 Caudiel	19.724	7.599	-	31.029	6.518	-
C-6 Castelló	1.466.335	602.768	78.346	1.457.852	595.771	65.234
Total Regionales (2)	370.977	20.188	4	353.269	16.476	2
Total Grandes Líneas	1.200.476			1.214.105		

(1) Ahora sólo el corto tramo entre Xirivella-L'Alter i Sant Isidre (trasbordo Metro)

(2) Los Regionales, con cabecera en Valencia, se despliegan hasta Tortosa, Zaragoza, Cuenca, Alcázar de San Juan, Alacant-Murcia-Cartagena y Alcoi.

Fuente: Anuario Estadístico de la ciudad de Valencia 2007, Ajuntament de València

La red de cercanías y sus líneas



LA LÍNEA DE XÀTIVA Y SUS RAMALES A GANDIA Y ALCOI: La línea de Xàtiva, casi siempre eficiente y durante mucho tiempo la única capaz de competir con el transporte por carretera, ilustra bien los cambios producidos en la movilidad y en el acortamiento de las distancias. Por ella circulaban, en un sentido, a comienzos del siglo xx cinco trenes diarios, de los cuales cuatro rebasaban Xàtiva y continuaban en dirección a La Encina y a Alcázar de San Juan (puntos de trasbordo). El tiempo empleado entre Xàtiva y Valencia (56 km) oscilaba entre una hora y cuarenta y tres minutos («correo-exprés») y dos horas y media («trenes mixtos»).

El desdoblamiento de la vía y la electrificación en los años setenta comportó una mejora e incremento de la circulación de trenes de cercanías (una treintena en los 1980). Hoy la línea cuenta con 46 servicios de cercanías (laborables, junio 2009). La construcción de la nueva vía entre Xàtiva

La línea de Xàtiva, casi siempre eficiente y durante mucho tiempo la única capaz de competir con el transporte por carretera, ilustra bien los cambios producidos en la movilidad y en el acortamiento de las distancias. Por ella circulaban, en un sentido, a comienzos del siglo xx cinco trenes diarios, de los cuales cuatro rebasaban Xàtiva y continuaban en dirección a La Encina y a Alcázar de San Juan (puntos de trasbordo). El tiempo empleado entre Xàtiva y Valencia (56 km) oscilaba entre una hora y cuarenta y tres minutos («correo-exprés») y dos horas y media («trenes mixtos»).

(Página anterior)

Mapa de ferrocarriles (RENFE) e intensidad de servicios diarios.

Estación de RENFE en la ciudad de Xàtiva. Foto: Piqueras.

y la Venta de La Encina, para trenes de velocidad alta (*Euromed*, *Alaris*, *Talgo*) ha dejado la antigua entre Xàtiva y Moixent destinada sólo a servicios de cercanías, el número de los cuales ha crecido de forma muy significativa hasta L'Alcúdia de Crespins (de 3 en 1982 a 36 actualmente) y Moixent (de 2 a 13).

La línea de Xàtiva tiene una ventaja, compartida con la de Gandia, que es la entrada directa a la estación término de Valencia y por tanto al centro de la ciudad sin efectuar un rodeo como ocurre en la de Castelló. El tiempo del viaje se ha reducido, situándose por ejemplo en el trayecto de Xàtiva a Valencia entre los 40 minutos (trenes *Civis*) y los 56, a pesar del número de estaciones intermedias (9). Así el acortamiento de la distancia ha extendido en los últimos años los movimientos pendulares casi hasta Moixent.

La línea de Gandia comparte con la de Xàtiva itinerario hasta Silla. Es relativamente joven, fruto de la prolongación en 1973 de la línea que antes moría en Cullera. Con 38 servicios diarios (incrementados en verano) el trayecto entre Valencia y Gandia (62 km) se cubre en una hora, aproximadamente. La elevada densidad de población y el fuerte dinamismo económico que caracteriza el área de la Valldigna-Safor y la contigua de Dénia hacen necesaria la prolongación de la línea al menos hasta esta última ciudad, si de verdad se quiere superar el excesivo dominio de la carretera.

El ferrocarril de Xàtiva a Alcoi (1904), por una baja rentabilidad, sufre en los últimos años una amenaza constante de cierre. Tiene un trazado con grandes rodeos (se interponen dos sierras, Grossa y Benicadell), con segmentos de fuerte pendiente y bastantes estaciones alejadas de los núcleos urbanos. La pregunta es si estas características han sido determinantes para explicar que nunca haya alcanzado cifras importantes tanto en el transporte de mercancías como en el de viajeros, a pesar del poblamiento y la actividad manufacturera de la Vall d'Albaida y de la área alcoyana. Parecen disuasorios los 63 km de vía entre Xàtiva y Alcoi, frente a los 49 por carretera. Por la vía única sin electrificar circulan una media de cinco trenes diarios.



La línea de Utiel (90 km), inaugurada el 1887, respondió a la gran demanda de vino por parte de los exportadores del Grao de Valencia, fracasada ya una temprana aspiración de contar con un ferrocarril «directo» entre Valencia y Madrid que evitase el largo rodeo por Albacete. La prolongación de la línea de Utiel a Cuenca se retrasaría hasta el 1947. El transporte de vino, la principal partida junto con el cemento de Buñol, inició una tendencia declinante desde mitad del xx. La evolución del movimiento de viajeros ha corrido suerte distinta según los tramos. El de Utiel es un ferrocarril de una sola vía no electrificada que ha de superar el escalón de «las Cabrillas», entre la Foia de Bunyol y Siete Aguas, con fuertes pendientes. Tiene una función restringida a trenes regionales (3 a Cuenca) y de cercanías con diversos grados de servicios (26 a Buñol y 8 a Utiel).

Estación de RENFE en Utiel.
Foto: Piqueras.

LA LÍNEA DE CASTELLÓ: El empuje del ferrocarril de Castelló, que en los últimos años ha sido el de mayor crecimiento de tráfico junto al de Gandia, vino a coincidir con la finalización del desdoblamiento de la vía a mitad de los ochenta. Desde entonces han aumentado tanto el uso del tren como el número de servicios, situándose hoy en 41. Entre Castelló y Valencia el tiempo de viaje oscila entre los 50 (trenes *Civis*) y los 72 minutos, que se reduce unos trece minutos cuando se utiliza la estación del Cabanyal, situada en el extremo NE de la ciudad de Valencia. Es una duración suficiente para que los desplazamientos pendulares se hayan intensificado.

LA LÍNEA DE UTIEL Y CUENCA: La de Utiel (90 km), inaugurada el 1887, respondió a la gran demanda de vino por parte de los exportadores del Grao de Valencia, fracasada ya una temprana aspiración de contar con un ferrocarril «directo» entre Valencia y Madrid que evitase el largo rodeo por Albacete. La prolongación de la línea de Utiel a Cuenca se retrasaría hasta el 1947. El transporte de vino, la principal partida junto con el cemento de Buñol, inició una tendencia declinante desde mitad del xx. La evolución del movimiento de viajeros ha corrido suerte distinta según los tramos. El de Utiel es un ferrocarril de una sola vía no electrificada que ha de superar el escalón de «las Cabrillas», entre la Foia de Bunyol y Siete Aguas, con fuertes pendientes. Tiene una función restringida a trenes regionales (3 a Cuenca) y de cercanías con diversos grados de servicios (26 a Buñol y 8 a Utiel).



Las estaciones de Utiel y Requena, las ciudades más grandes de la comarca, registran muy poco movimiento, especialmente desde la construcción de la autovía A-3 (1996) ya que la distancia-tiempo en automóvil o autobús entre Utiel y Valencia (76 km) ha quedado reducida a menos de una hora, mientras que el tren (90 km) utiliza una hora y tres cuartos en la bajada y dos horas en la subida. Éste es más competitivo a medida que se reduce la distancia a Valencia, como se aprecia ya en la segunda corona de la área metropolitana de la capital (Buñol, Chiva y Cheste) y en las poblaciones integradas en el continuo urbano de la misma (Aldaia y Xirivella-Alqueries, con 29 y 33 servicios diarios, respectivamente, en cada sentido). Desde el año 2008 esta línea de ferrocarril (C-3), al igual que la corta (C-4) de Xirivella-L'Alter a Valencia, no llega a la estación del Norte de Valencia sino que, eliminada la estación de Vara de Quart, acaba en la de Valencia-Sant Isidre, punto de trasbordo con las líneas del metro 1 y 5. El cambio se debe a las obras que se están realizando para el acceso de la línea de alta velocidad de Madrid a Valencia. El necesario trasbordo en Sant Isidre supone un aumento del tiempo de viaje que temporalmente podrá comportar una reducción de los usuarios del ferrocarril.

LA LÍNEA DE CAUDIEL Y TERUEL: El ferrocarril de Aragón remonta la accidentada Vall del Palància para llegar a la meseta de Barracas y el Toro (a unos mil metros sobre el nivel del mar). Entre Sagunt y Barracas la distancia de 80 km del ferrocarril se reduce a 60 en la carretera. A esta desventaja se añaden las bajas densidades de población de las tierras aragonesas. En el pasado, a pesar de la reducida demanda de transporte, concitó un enorme interés su prolongación hasta el suroeste de Francia por Canfranc gracias a la exportación de naranjas antes de la Guerra Civil. Con vía única sin electrificar, la circulación de viajeros es reducida. Entre Valencia y Teruel hay tres servicios, que se reducen a dos entre Teruel y Zaragoza, uno de los cuales continua hasta Huesca. De los cinco de cercanías, hasta Caudiel, dos son directos, los restantes cubren el trayecto entre Caudiel y Sagunt, punto de trasbordo en dirección a Valencia o a Castelló. La duración del viaje entre Caudiel y Valencia se sitúa alrededor de una hora treinta minutos en los trenes directos.

Las Grandes Líneas. Madrid y Barcelona. El AVE

LAS CONEXIONES ACTUALES CON MADRID Y BARCELONA: A la espera de la inauguración del AVE Madrid-Valencia, prevista para finales del 2010, los servicios entre nuestra ciudad y la capital del Estado se siguen realizando por la línea Valencia-Almansa-Alcázar-Madrid, con una longitud de casi 450 km, superior en 90 km al trayecto por carretera siguiendo la A-3. La vía férrea, mejorada en los últimos años y con algunos tramos ya habilitados para soportar la alta velocidad, está servida por once trenes tipo modelo *Alaris*, que cubren el trayecto en 3 horas y 47 minutos, y por tres regionales con trasbordo en Alcázar de San Juan que emplean casi seis horas. Desde que empezaron a funcionar los *Alaris*, el tren ha ganado viajeros a costa del avión, pero no a la autovía A-3, que sigue siendo más rápida y versátil.

La línea de Barcelona, de 350 km y algunos tramos todavía sin modernizar, lo que repercute negativamente en la velocidad de los trenes, cuenta con 16 servicios diarios, dos más que la de Madrid, debido al carácter de tránsito del corredor mediterráneo, ya que al tráfico entre Valencia y Barce-



lona, hay que añadir el que viene canalizado desde Alacant, Murcia y Andalucía, así como el que se prolonga hasta Francia. Es por eso que los modelos de trenes son aquí muy variados (ocho *Euromed*, dos *Alaris*, dos *Talgo*, un *García Lorca*, un *Regional Expres*, un *Mare Nostrum* y un *Tren Hotel*). El tiempo de viaje oscila entre las tres horas (*Euromed*) y las 3 horas 53 minutos (*Regional Expres*). Comparada con la de Madrid, respecto a la alternativa de la carretera, la línea ferroviaria Valencia-Barcelona es más competitiva, ya que el tiempo de viaje en este trayecto viene a ser el mismo (unas tres horas) que el empleado en la autopista AP-7. Las ventajas del ferrocarril son claras. Con él se eluden los problemas de aparcamiento en las dos capitales, pero sobre todo los elevados costos de un sistema de peaje que, además de fragmentado, incluye problemas de congestión especialmente desde Tarragona hasta Barcelona.

Asistimos en los últimos tiempos a la reivindicación del eje mediterráneo, para la viabilidad del cual parece que tiene una gran trascendencia la alta velocidad y otras prestaciones del corredor. El eje, no hay que olvidarlo, ha estado demasiados años desatendido por las administraciones central y autonómicas concernidas. Muy deseada la conexión con Madrid, parece incompresiblemente difícil establecerla con Barcelona, a pesar de ser Cataluña la ruta que nos acerca a Europa. Mientras tanto, el principal cordón umbilical continuará siendo la autopista AP-7. En los proyectos prioritarios de la Unión Europea no se tiene en cuenta el espacio comprendido entre Algeciras y Tarragona bordeando el Mediterráneo. La única referencia a nuestro entorno concierne al transporte marítimo de corta distancia a través de las llamadas «autopistas del mar».

Puentes de la autovía A-3 y del AVE, en construcción, sobre el embalse de Contreras.

EL TREN DE ALTA VELOCIDAD (AVE): La red radial de ferrocarriles de alta velocidad con centro en Madrid, con líneas ya en servicio a Sevilla, Málaga, Zaragoza, Barcelona y Valladolid) integra el de Valencia, que viene con notable retraso respecto a las otras capitales regionales, pero con un doble itinerario tal y como se pactó en enero de 2001 («cumbre de Murcia»), entre el Ministerio de Fomento, de una parte, y los gobiernos autonómicos de Madrid, Castilla-La Mancha, Murcia y Valencia, de otra. Después de un tramo común desde Madrid, por Cuenca hasta Motilla del Palancar, salen las dos ramas que se dirigen a Valencia, la septentrional por Requena y la meridional, por Albacete, La Encina (de donde deriva el ramal de Alacant y Murcia) y Xàtiva. Con el «café para todos», podría decirse que esta vez se ha solucionado de forma salomónica el dilema planteado desde el siglo XVIII en lo que atañe a la construcción de infraestructuras entre Madrid y Valencia y había que elegir entre la ruta más corta, por Requena, y la más larga, por Albacete. Pero en la reunión de Murcia pesaron diversas razones, se quería integrar en la alta velocidad Cuenca y Albacete (ya lo estaban las otras capitales manchegas) y también a las zonas turísticas litorales alicantinas y murcianas. Es un añadido reciente el proyecto de prolongación de la alta velocidad desde Valencia hasta Castelló.

Asistimos en los últimos tiempos a la reivindicación del eje mediterráneo, para la viabilidad del cual parece que tiene una gran trascendencia la alta velocidad y otras prestaciones del corredor. El eje, no hay que olvidarlo, ha estado demasiados años desatendido por las administraciones central y autonómicas concernidas. Muy deseada la conexión con Madrid, parece incompresiblemente difícil establecerla con Barcelona, a pesar de ser Cataluña la ruta que nos acerca a Europa. Mientras tanto, el principal cordón umbilical continuará siendo la autopista AP-7. En los proyectos prioritarios de la Unión Europea no se tiene en cuenta el espacio comprendido entre Algeciras y Tarragona bordeando el Mediterráneo. La única referencia a nuestro entorno concierne al transporte marítimo de corta distancia a través de las llamadas «autopistas del mar».

Valencia tiene graves problemas de congestión y ambientales, por la fuerte concentración humana y económica y la superposición de tránsitos (autóctonos y de paso), especialmente en la franja litoral mediterránea. La respuesta a la creciente movilidad, sin embargo, no puede venir de una mera concatenación de infraestructuras, difícil ya a causa de la propia restricción que impone un espacio limitado saturado. Un acertado enfoque de los problemas ha de incluir las diferentes escalas territoriales; la combinación de modos de transporte; la búsqueda de alternativas al automóvil y al camión, en la que ya están inmersos los países más avanzados de la Unión Europea; y, por tanto, la potenciación del ferrocarril. En este último caso las elevadas inversiones en las costosas obras del AVE, que al fin y al cabo sólo afectan a las comunicaciones entre grandes ciudades, no deberían hacer olvidar los servicios regionales y de cercanías, que hoy por hoy, suponen más de 10 millones de viajeros frente a sólo 1'2 de las largas distancias y cuya mejora podría comportar la disminución del tráfico por carretera y, sobre todo, en las entradas y salidas de la ciudad. Es necesario acometer ya la modernización de líneas (Alcoi, Utiel, Teruel) y trenes que prestan servicio diario a miles de ciudadanos valencianos y la prolongación del ferrocarril desde Gandia hasta Dénia.