

EL SISTEMA FERROVIARIO EN EL ENTORNO DE VALENCIA: FUNCIÓN Y LIMITACIONES. PERSPECTIVAS DE FUTURO.

José Colomer Ferrándiz; Ángel Cayuela Prieto; Ricardo Insa Franco; Tomás Ruiz S.

*Departamento de Transportes.
Universidad Politécnica de Valencia. 46071 Valencia
Tfno: 963 877376; Fax: 963 877379
e-mail: JVCOLOME@TRA.UPV.ES*

RESUMEN

Valencia cuenta con un importante sistema ferroviario que la comunica con diversos municipios de su entorno. El origen de éste se remonta a mediados del siglo XIX, inaugurándose la primera línea en 1852.

En la actualidad coexisten dos empresas que explotan servicios de naturaleza diferente. Por un lado, la red de cercanías de Renfe, con seis líneas, y por otro los ferrocarriles de ancho métrico FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana) con cuatro líneas una de las cuales es de tipo tranvía.

La red de Renfe tiene un carácter más comarcal/provincial. Dentro de las cercanías se incluyen importantes poblaciones situadas a más de 60 kms. (Játiva, Gandía o Castellón, por ejemplo).

Las cercanías de Renfe han experimentado en los últimos años un crecimiento importante ya que se ha pasado de menos de 10 millones de viajeros en 1989 a más de 22 millones en 1996. El papel que desempeñan es de gran importancia.



FGV atiende en su mayor parte a un tráfico de carácter metropolitano. El número total de viajeros que transporta (1996) es de algo más de 20 millones anuales. Se está construyendo toda la red de metro de Valencia conectada con las líneas de FGV y cuya explotación corresponderá a esta empresa.

Para potenciar el transporte ferroviario en el futuro en el entorno de Valencia es necesario actuar en una triple dirección:

En primer lugar lograr la mayor coordinación de todo el transporte público tanto a nivel tarifario (billete único) como espacial (estaciones de intercambio entre modos) y temporal (horarios coordinados).

En segundo lugar eliminando los problemas técnicos que impiden el incremento de la oferta. En concreto deben abordarse los problemas de capacidad de las líneas de Renfe entre Valencia y Silla y Valencia y Castellón, entre otras actuaciones.

En tercer lugar deben contemplarse posibles ampliaciones de las redes siempre que estén justificadas por motivos de demanda y de calidad de vida (por ejemplo Gandía-Denia).

1. ANTECEDENTES

El primer ferrocarril que se inauguró en Valencia, el 21 de Marzo de 1852, con trayecto Valencia-Grao, fue tan solo el comienzo de una extensa red ferroviaria en el entorno de Valencia que ha llegado, en gran parte, hasta nuestros días. Cabe reseñar que ésta fue la tercera línea que se implantó en la España peninsular.

A partir de este primer tramo, en poco más de diez años se inauguran numerosas líneas: Valencia-Benifayó (1852)-Carcagente (1853)-Játiva (1854); Valencia-Castellón (1862); Valencia-Buñol (1883).

A las líneas antes citadas, de ancho RENFE, se añaden a partir de 1885, diversas líneas de tranvías y de ferrocarriles de vía métrica inicialmente explotados por la Sociedad Valenciana de Tranvías y que, tras su paso por FEVE, darán lugar a la empresa autonómica FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana). Cabe mencionar, como hitos más importantes: explotación del tranvía Valencia al Grao y Cabañal (1885); Valencia-Paterna-Liria (1888); Valencia-Bétera (1891); Valencia-Rafelbuñol (1893).



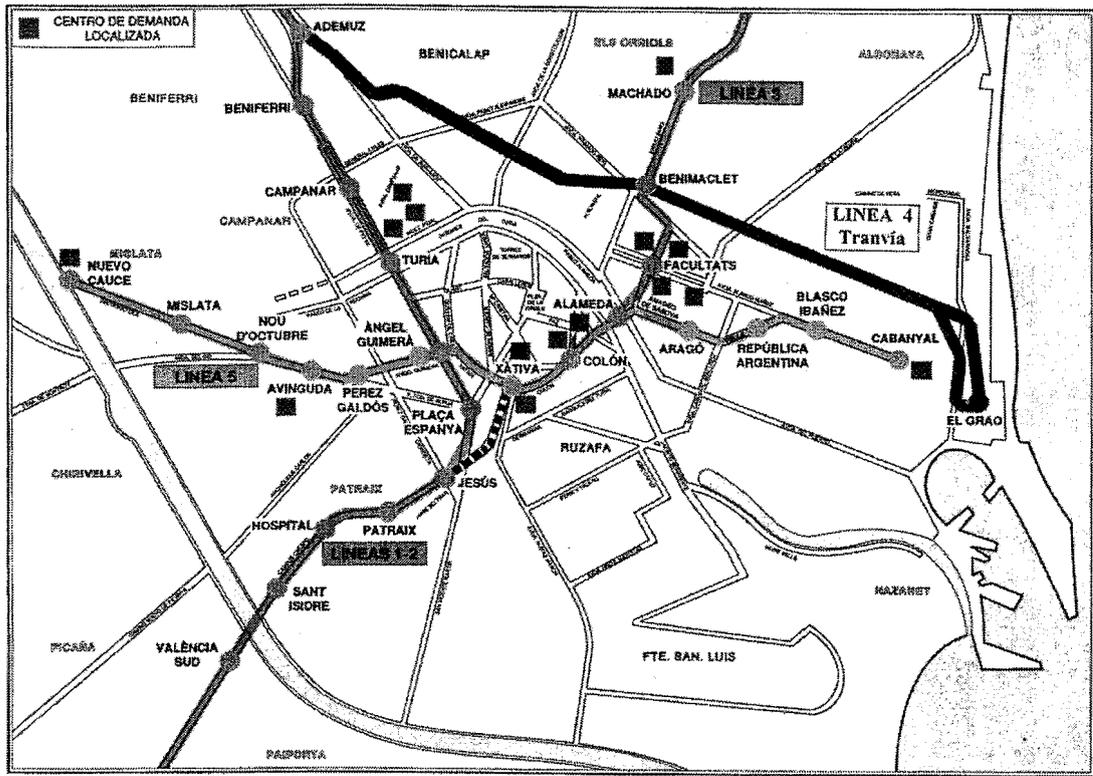


Figura 2.- Red de F.G.V. en la ciudad de Valencia con las líneas de metro previstas. (el tramo de Línea 5 entre Alameda y Cabanyal se está reconsiderando)

Las líneas explotadas por RENFE son en total seis, y se agrupan en la red de Cercanías de Valencia. Transportan actualmente más de 22 millones de viajeros anuales.

El papel que desempeña la red RENFE en lo que se refiere al transporte de cercanías es muy importante ya que, en base a prestar unos servicios con una alta calidad y que crece año tras año, ha logrado pasar de menos de 10 millones de viajeros en 1989 a las cifras antes comentadas.

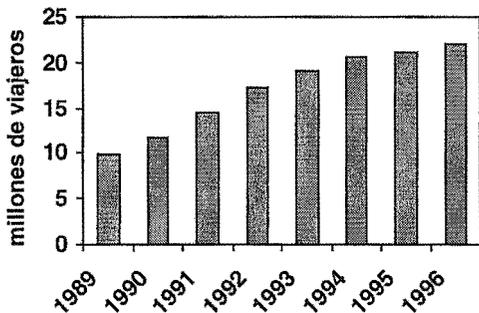
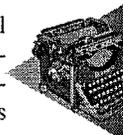


Figura 3.- Evolución viajeros Cercanías RENFE Valencia

Actualmente el tren es el modo más rápido para realizar la mayor parte de trayectos entre los núcleos próximos con servicio de cercanías y Valencia. Las frecuencias, en las líneas principales, son bastante adecuadas y la velocidad media que se obtiene alcanza, para algunos servicios, alrededor de los 100 km/h.



En la figura 3 se recoge el incremento de viajeros experimentado en los últimos años.

En la figura 4 se ha reflejado la variación de la calidad objetiva y percibida en los servicios de cercanías de Valencia.

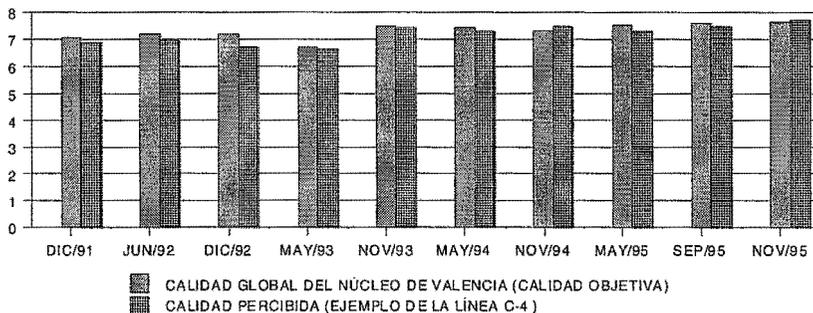


Figura 4.- EVOLUCIÓN CALIDAD

Las líneas explotadas por FGV son cuatro, con una longitud de 134 km. e incluyen algunos tramos urbanos del tranvía y del metro de Valencia (actualmente con alguna línea en servicio y otras en construcción muy avanzada). Su carácter es básicamente

metropolitano como lo pone de manifiesto el hecho de que existan más de 100 estaciones y apeaderos lo que da lugar a una distancia media entre paradas inferior a 1300 metros.

El número total de viajeros transportados en 1996 fue del orden de 20 millones, frente a los 17,7 millones de 1993 si bien hay que reseñar que en 1994 se inauguró la línea 4 de tranvía entre Ademuz y Dr.Lluch.

Las frecuencias varían según las horas (punta o normal), según las líneas, y dentro de cada línea según los tramos (mayores frecuencias en la proximidad de Valencia). Los valores oscilan entre los 6´ del tranvía y los 30´ para las poblaciones más alejadas, aunque en el tramo común de las líneas 1 y 2 (metro Ademuz-Valencia Sur) se alcanzan frecuencias inferiores a los 4 minutos.

La evolución del número de viajeros en los últimos años viene reflejada en la figura 5. En dicha figura se muestra también la incidencia que tuvo el incremento de la tasa de motorización en la demanda de los ferrocarriles que, en los años 70 y principios de los 80 pasó de llevar más de 30 millones de viajeros (año 1972) a menos de 17 millones (año 1985). Los incrementos experimentados en los últimos años, pese a las mejoras realizadas, no han sido excesivamente elevados.

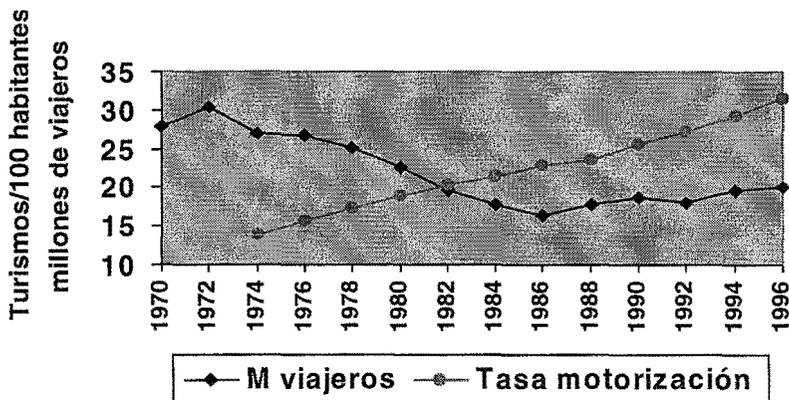


Figura 5.- Evolución viajeros FGV y tasa motorización

La figura 6 recoge la importancia del efecto red (aumento del número de viajeros al abrir nuevas líneas) ya que refleja los viajeros subidos en la estación de Ademuz antes y después de la puesta en servicio de la línea 4 del tranvía. Previsiblemente al ir completando la red de metro se producirá un incremento muy importante del número de viajeros.



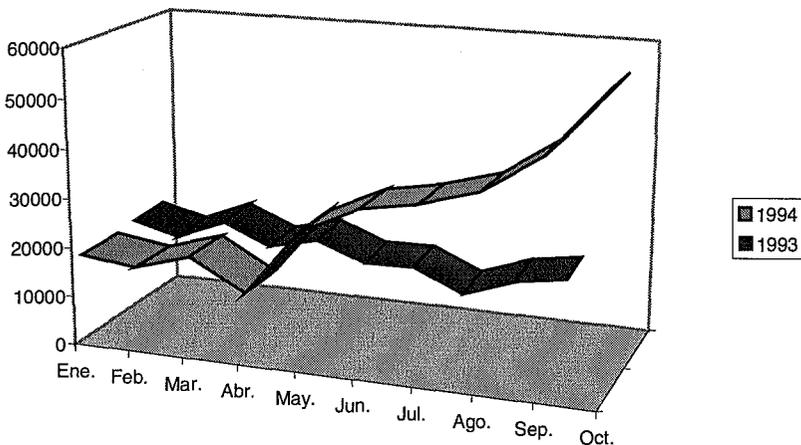


Figura 6.- VIAJEROS SUBIDOS EN ADEMUZ

La participación total del transporte ferroviario en el transporte público del Área Metropolitana de Valencia, incluyendo también transporte urbano, era en 1991 (último estudio realizado) del orden del 15,5 %. Estas cifras están referidas al Area Metropolitana por lo que no incluyen una parte importante de viajeros de Cercanías RENFE que proceden de localidades ubicadas fuera de dicho ámbito. Si se considera únicamente el transporte público metropolitano y no urbano, éste se reparte casi al 50% entre los ferrocarriles y los distintos autobuses que operan en el Área. La figura 7 recoge el reparto mencionado siempre referido al transporte público sin incluir vehículo privado (aproximadamente el 65% de los viajes se realizan en automóvil).

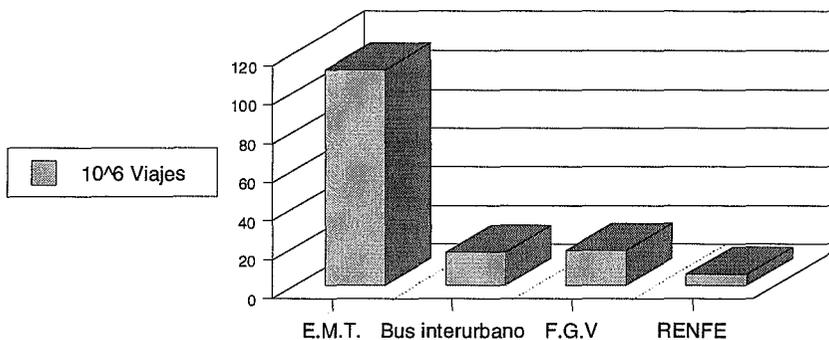


Figura 7.- Demanda Transporte Público ATMV

3. EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL ENTORNO DE VALENCIA: POTENCIALIDAD Y LIMITACIONES. ACTUACIONES A REALIZAR.

Valencia, como se ha puesto de manifiesto, cuenta con una importante infraestructura ferroviaria que une los núcleos de su alrededor con la capital.

La red de RENFE desempeña un papel de tipo cercanías que alcanza distancias superiores a los 60 kms. con tráficos importantes (Castellón, Gandía, Játiva como ejemplos). El hecho de considerar como cercanías estas distancias radica en la estructura demográfica que presenta la Comunidad Valenciana en el entorno de Valencia y en las características del cliente, ya que una parte importante de viajeros responde a motivo trabajo o estudio y realiza desplazamientos con carácter recurrente.

La red de FGV responde más a viajes de tipo metropolitano y con clara vocación de incorporar una demanda más urbana conforme se consolide la red de metro que será explotada por esta empresa.

Las limitaciones que hoy en día presenta el transporte ferroviario son de distinta índole.

Por un lado existen unas limitaciones propias del modo en cuanto a que determinados tráficos muy dispersos son difícilmente captables por el ferrocarril en la totalidad de su recorrido. Ante estos tráficos las posibilidades del ferrocarril pasan por la existencia de una serie de estacionamientos disuasorios ubicados en las distintas estaciones y por la presencia de un transporte público eficiente en la ciudad. No debe olvidarse que los puntos de destino del viajero, al igual que sus orígenes, son muy variados y dispersos.

Por otro lado existen limitaciones de índole técnica que es necesario resolver. Se ha comentado el espectacular incremento de viajeros de Cercanías que RENFE ha experimentado en los últimos años. Este incremento ha sido en base a mejorar la oferta disponiendo más y mejores trenes sobre las infraestructuras existentes. Sin embargo, debe reseñarse que las vías e instalaciones en las principales líneas están actualmente con niveles de ocupación próximos a la saturación. Ello obliga a disponer nuevas instalaciones en algunas de las líneas.

Otro ejemplo de problemas de capacidad, este relativo a FGV, se da en la línea Alameda-Rafelbuñol, que va a formar parte en breve de la red de metro en su tramo final y que, sin embargo, dispone de vía única en su recorrido entre Alboraya y Rafelbuñol. La solución a adoptar no es sencilla ya que a los problemas técnicos se une la falta de colaboración de varios municipios por los que discurre la línea.



Como actuaciones muy importantes a acometer si se desea potenciar los servicios ferroviarios en el entorno de Valencia, cabe reseñar, de manera muy general, entre otras las siguientes:

En primer lugar es necesario considerar el ferrocarril dentro del sistema general de transporte e ir avanzando en la línea de la coordinación espacial, temporal y tarifaria de los distintos modos. El billete común a FGV y a la EMT (autobuses urbanos) que se ha puesto en marcha parcialmente debe ampliarse al resto de modos presentes y a todas las zonas.

En segundo lugar debe acometerse la resolución de las dificultades técnicas esbozadas. Además de la mencionada vía doble Alboraya-Rafelbuñol de FGV, es necesario resolver los cuellos de botella existentes en los tramos Valencia-Silla (construcción de nuevas vías) y Valencia-Castellón (dejar las vías actuales para cercanías y construir nuevas vías para trenes de largo recorrido).

En tercer lugar deben estudiarse y abordarse posibles ampliaciones de las redes siempre que estén justificadas por motivos de demanda y de calidad de vida de los posibles afectados. En este campo la prolongación de la línea Valencia-Gandía hasta Denia es una de las actuaciones a contemplar.

Por último no debemos olvidar que los desafíos que plantean los transportes para el próximo siglo que ya va a comenzar no son únicamente relacionados con la movilidad sino que están vinculados, de manera muy importante, a los aspectos de accidentalidad y de medio ambiente. En estos campos las ventajas del transporte ferroviario son innegables y cabe aprovecharlas al máximo.

4. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aguilar, I. – “Historia de las Estaciones: Arquitectura Ferroviaria en Valencia”. Ed. Diputació Provincial de València. Valencia, 1984

Generalitat Valenciana. Consellería d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. “El transporte metropolitano del Área de Valencia”. Valencia, 1992

Colomer Ferrándiz, J., y otros.- “El transporte público de viajeros en el Área de Valencia”. Estudio realizado para la Consellería d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat Valenciana. Sin publicar. Valencia, 1996.



Colomer Ferrándiz, J., Cayuela Prieto, A. "Estudio de viabilidad de la prolongación del ferrocarril Valencia-Gandía en su tramo Gandía-Oliva-Denia". Estudio realizado para la Consellería d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat Valenciana. Sin publicar. Valencia, 1998.

F.G.V. – "Informe de Gestión y cuentas anuales 1995". Ed. Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Valencia, 1997.

