



El Ravachol

Boletín de información de la Asociación Valenciana de Amigos del Ferrocarril

Número 29

Abril 2009



Una de las “pequeñas” novedades que ha incluido FGV en los servicios ha sido el cambio de final de la línea 4 entre Empalme y Valterna-Terramelar llevando su final hacia una topera ubicada muy cerca de la parada Congresos. Esto era una necesidad lógica para eliminar la anterior de Empalme 2. Así todos los trasbordos se efectúan en el mismo lugar evitando desplazamientos innecesarios a los viajeros. En la imagen la unidad 4219 aguardando en dicho lugar su entrada en servicio. **MARZO 2009. FOTO: FJMA.**

ACERCA DE FRECUENCIAS Y MATERIAL

Bajo este título anodino se esconden dos de las premisas más importantes a la hora de rentabilizar una explotación ferroviaria.

Por un lado las frecuencias de paso que llevan consigo la fluidez del sistema, logrando que los viajeros no tengan esperas innecesarias. Una excesiva distancia entre trenes provoca que muchos usuarios consideren inapropiado el medio de transporte y, por ello, deriven hacia otros e incluso el vehículo privado. Por el contrario, cuando esa distancia se acorta hace que el usuario no tema perder un tren puesto que sabe que no tendrá que aguardar demasiado hasta que pase el próximo.

Por otro el material, auténtico caballo de batalla de las compañías puesto que representa la imagen al exterior, la fachada en la que se retratan las posibilidades. A veces, cuando se usa esa premisa (la de la modernidad de las unidades usadas), se cae en una paradoja: no siempre trenes punteros representan comodidad y funcionalidad. Por lo tanto lo ideal sería aunar ambas cualidades y ofrecer un producto eficiente y de calidad, un escueto espacio en el que el viajero se sienta desahogado y no tema padecer los rigores del exceso de gente o las posibles inconveniencias de la infraestructura en sí.

Ahora esos preceptos podrían trasladarse a nuestra querida FGV, la compañía de todos los valencianos.

Las frecuencias, desde el punto de vista del que esto escribe, continúan siendo un déficit que no ha habido forma de remediar. En lo que se refiere a las líneas urbanas (3 y 5) a su paso por la ciudad de Valencia, los siete minutos y medio (cuando no más) entre convoyes en días laborables se podrían recortar hasta, por ejemplo, los cuatro o cinco minutos, reduciendo los tiempos de espera y evitando las aglomeraciones excesivas. Y eso cuando no se producen los solapamientos debidos a los retrasos de las unidades que proceden de Rafelbunyal, que hacen que las de la línea 5 deban aguardar adelantamientos inacabables y molestias a los usuarios, así como retrasos dentro de los cortos en la misma línea 3 (Palmares – Av. del Cid). El culpable de que eso suceda recae en la falta de la doble vía hasta Rafelbunyal ya que el tren debe aguardar los cruces pertinentes en las estaciones intermedias. Quizá eso se debiera tener en cuenta para posibles inversiones en un futuro. La calidad del servicio, seguro, mejoraría redundando en la satisfacción del viajero.

También se podría hablar de las frecuencias en la L-1 que conserva, todavía, las que instauró CTFV durante los años 60. ¿Por qué en lugar de situar sobre la vía unidades de gran capacidad no se usan otras más cortas y en más cantidad?

En cuanto al material hay que reconocer que FGV está haciendo un esfuerzo económico considerable para que las unidades de metro sean más modernas y seguras. La retirada de las 3600 y la entrada progresiva de las 4300 significó la plasmación de esa renovación. Ahora, con la retirada de las 3700, se pretende continuar con la mejora. Sin embargo no se han tenido en cuenta otras variables y que son importantes a la hora de una óptima explotación. Bastaría con hacerse una pregunta: ¿Son adecuadas las 4300 para los servicios hasta Liria o Villanueva de Castellón? Existen determinados recorridos donde los cuatro coches que conforman la unidad resultan excesivos, lo que se traduce en trenes semi vacíos. La solución a este problema es sencilla: bastaría reservar un número determinado de UTAs y destinarlas a los servicios largos de la L-1, a pesar de reconocer que dichas unidades están, debido al tiempo y la sobreexplotación, al límite de su vida útil. Quizá un mantenimiento más “mimoso” y un “lavado de cara” lograrían que las posibles 3700 salvadas prolongasen un poco su estancia entre nosotros, haciendo que el rendimiento en dichas distancias fuese más rentable y descargaría de un posible uso intensivo a las nuevas 4300.

A pesar de todo debemos reconocer que FGV, con su política de mejoras en material e infraestructuras, a encauzado perfectamente un futuro que se presenta halagüeño. Desde aquí nuestra enhorabuena y los deseos de que la compañía autonómica se sitúe entre las punteras del estado.

.....F. J. Matamoros

EFEMÉRIDES, PROYECTOS Y PARTICULARIDADES

■ El pasado 14 de febrero se cumplieron 35 años de la supresión del tramo de Gandía a Denia, cuya sustitución con vía ancha estaba contemplada incluso en los folletos que el Ministerio de Obras Públicas entregó a los asistentes a la inauguración de la estación subterránea de Gandía el 1 de julio de 1976. Desde 1974 tres decenios y medio de proyectos, declaraciones políticas, reverdecimientos de promesas en vísperas de elecciones (ahora lo recuerdan porque se acercan Las Europeas) y continúan tirándose piedras Ministerio y Consell sin resultado positivo. Ignoramos si hay algún acuerdo anterior que impida su construcción y puesta en marcha por favorecer intereses privados. Deberían aclararlo y no seguir tomándolo el pelo a los habitantes de La Safor y La Marina Alta.

■ Están construyendo a “marchas forzadas” la línea para alta velocidad entre Madrid y el Mediterráneo, tan adelantada la de Valencia que después de Fallas anunciaron pruebas de circulación

esta primavera en el tramo entre Buñol y el linde con la provincia de Cuenca. Machaqueo constante sobre la Alta Velocidad y poca atención al ferrocarril convencional, el cual transporta el mayor porcentaje de viajeros de la red en los servicios de cercanías. La disparidad se acrecienta incluso entre líneas bien atendidas y otras abandonadas como es el caso de Valencia-Utiel en cercanías y Alcoy, inadecuadamente regida como Regional, ambas atendidas con trenes diesel que son los bisabuelos de los nuevos de Renfe.

■ El 19 de Noviembre próximo se cumplirá el 150º Aniversario de la unión ferroviaria en Almansa del ferrocarril del marqués de Campo con el de MZA, que posibilitó, con trasbordo, el viaje con tren entre Valencia y Madrid. 151 años después entrará en servicio el Directo verdadero.

E. Gonzalo

ACTIVIDADES

VIAJE BUÑOL.- El próximo 16 de mayo con salida a las 12:35 de la estación Valencia-Sant Isidre, enlace con la línea 1 del metro. Llegada a 13:18 a Buñol y comida en la Venta del Pilar. Mayor información en hoja adjunta. Viaje familiar retardado por precios caros en los restaurantes consultados y al mismo tiempo nuestro recuerdo-homenaje al 125º Aniversario del tramo Valencia-Buñol (31 de julio de 1883) que pasó sin pena ni gloria.

EL TRANVÍA CUMPLIRÁ 15 AÑOS.- FGV está preparando un programa de actividades para conmemorar la efeméride y ha incluido en ellas el viaje programado por esta Asociación para el día 23 de Mayo. Saldremos de la parada de Dr. Lluch a las 9:30 horas hasta Benimaclet para almorzar en un cercano establecimiento. Después nuevamente al tranvía para continuar hasta Mas del Rosari o Valterna.

A partir del día 8 de mayo consultar página web, acudir a nuestra sede o llamar por teléfono para enteraros de las actividades. Tenemos que decirle a FGV el número de viajeros. Por lo tanto no demoréis comunicarnos vuestra asistencia al viaje.

ELECCIÓN MODELO DEL AÑO 2008.- Recordaros que podéis votar tanto en el propio local como a través de la web.



Edita Asociación Valenciana de Amigos del Ferrocarril
C/ Manolo Taberner, 10b Izq. 46018 VALENCIA

Teléfono y fax: 96 379 14 04

avaf@avaf.es

www.avaf.es

Abierto martes, jueves y sábado de 17:30 a 21:00 h.