

# **Anejo I**

## **Antecedentes y situación actual**



## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....</b>	<b>1</b>
2.1	Origen de la línea .....	1
2.2	Consecuencias de la riada de 1957 .....	5
2.3	Cambio de propietario y posterior desmantelamiento.....	9
2.4	Llegada del AVE a Valencia .....	10
<b>3</b>	<b>SITUACIÓN ACTUAL .....</b>	<b>12</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1. VÍAS DE TREN Y COCHERA EN QUART. FUENTE: AYUNTAMIENTO DE QUART .....	3
FIGURA 2. TRAZADO DE LA LÍNEA EN VALENCIA. FUENTE: JOAN-JOSEP BARGUÉS I DÁVILA .....	3
FIGURA 3. TRAZADO DE LA LÍNEA EN 1940. FUENTE: JOAN-JOSEP BARGUÉS I DÁVILA .....	5
FIGURA 4. ESTADO DEL VIADUCTO EN VILLAMARCHANTE DESPUÉS DE LA AVENIDA.....	6
FIGURA 5. ESQUEMA DE PARADAS Y PASOS. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.....	7
FIGURA 6. PLANO ESQUEMÁTICO DE LOS TRAZADOS Y SUS CONEXIONES (DISTANCIAS EN KM) .....	7
FIGURA 7. MAPA CERCANÍAS VALENCIA EN 1993.....	8
FIGURA 8. SITUACIÓN DE LA LÍNEA ANTES DEL INICIO DE LAS OBRAS DEL AVE .....	10
FIGURA 9. SITUACIÓN LÍNEA EN 2010 (UNA VEZ FINALIZADAS LAS OBRAS DEL AVE) .....	11
FIGURA 10. ESTADO DE LAS LÍNEAS TERMINADOS LOS TRABAJOS DEL AVE .....	12
FIGURA 11. ESQUEMA ACTUAL DE LA LÍNEA C-4 .....	13

## 1 INTRODUCCIÓN

---

El presente anejo tiene por objeto definir cuáles son los orígenes históricos de la línea y explicar cómo se ha visto afectada esta a lo largo de estos años por acciones políticas, financieras, climatológicas, etc. A consecuencia de estas acciones el recorrido de la línea se ha visto alterado hasta conformar lo que se conoce hoy en día con la línea C-4 de Renfe Cercanías Valencia.

Por último, se estudia la situación actual que presenta la misma, analizando sus principales características y el servicio que ofrece actualmente.

## 2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

---

La situación del trazado de la línea C4 tal y como se encuentra hoy en día es el resultado de una serie de transformaciones que se han ido produciendo en la antigua línea de ferrocarril de vía ancha que unía Valencia con Liria y que cuenta con más de 100 años de antigüedad. En el presente anejo se resumirán los acontecimientos históricos más relevantes de esta línea y como, a consecuencia de ellos, ha ido derivado en lo que se conoce en la actualidad como la línea C4 de Renfe Cercanías.

### 2.1 Origen de la línea

La idea original la línea era llegar, partiendo desde Valencia, hasta Zaragoza a través de Llíria, Villar del Arzobispo, Chelva y Teruel. Por varios motivos la línea finalmente solo se materializó hasta Liria.

El primero de ellos fue la pérdida de la concesión de la línea Sagunt-Teruel-Calatayud. Se desaprovechó aquí la oportunidad de conectar Valencia con el norte de España a través de Liria. Las consecuencias de esta pérdida significaron que la conexión mencionada anteriormente se realizara a través de Sagunto, en detrimento de aquella que partiese de Liria.

Por otro lado, se perdió en cierta medida el interés debido a la ejecución de un enlace conector hasta el puerto de Valencia que aportó una conexión ferroviaria con el resto de España y el extranjero.

Enfocándose en el tramo de Valencia a Liria, puesto que es el que más atañe al presente estudio, se planteó en un primer momento una traza que partiese de Valencia (calle Quart en la actualidad, en las inmediaciones del Jardín Botánico de Valencia) y atravesase las localidades de Mislata, Quart de Poblet, Manises, Ribarroja, La Puebla y Benaguacil y terminase en Liria. Este proyecto inicial se modificó poco antes del comienzo de las obras de forma que ahora el recorrido no atravesaría las localidades de La Puebla y Benaguacil, sino que se desviaría hasta Villamarchante. Esto fue así debido a que se pensaba construir en un futuro un ramal desde Villamarchante a Cheste o Chiva, así como la prolongación desde Llíria hacia Segorbe.

Para conocer el inicio de la puesta en funcionamiento de la línea se debe remontar en el tiempo hasta el año 1889, concretamente hasta el 23 de mayo de ese mismo año. Ese día se llevó a cabo la inauguración y se comenzó a dar servicio al público, después de más de 5 años de obras que se prolongaron a consecuencia de la falta de financiación. En ese momento, únicamente se había ejecutado el tramo de Valencia a Manises con paradas intermedias en Mislata y Quart de Poblet.

No fue hasta noviembre de 1889 cuando se abrió al público el tramo Manises - Villamarchante que se demoró debido a un incidente con los planos de un cruce en esta última localidad. Al mismo tiempo, se terminaban las estaciones de Ribarroja y el apeadero de la Cova. Hubo que esperar también hasta agosto de 1890 para que se concluyera el tramo restante hasta Liria que atraviesa la localidad de Benaguacil.



Figura 1. Vías de tren y cochera en Quart. Fuente: Ayuntamiento de Quart

A finales de 1987, se realizó una línea de conexión de aproximadamente un kilómetro de extensión cuya finalidad principal sería prolongar la línea desde la estación de Valencia-Aragón hasta el Grau, conectando de esta forma con el puerto de Valencia, así como con la línea de Utiel. Con estas ampliaciones, se dio salida nacional a la línea, que en ese momento no contaba con conexión alguna con otra línea de ferrocarril.

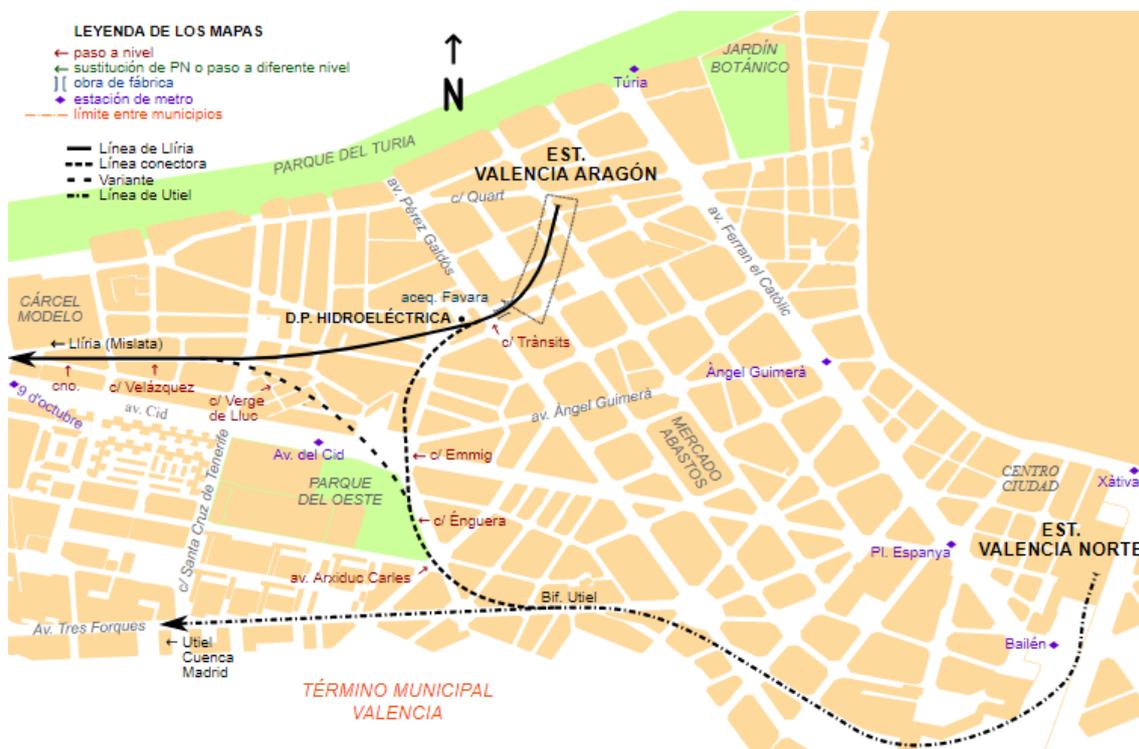


Figura 2. Trazado de la línea en Valencia. Fuente: Joan-Josep Bargués i Dávila

En noviembre de 1897 una fuerte riada se lleva una sección del puente del barranco Toparen, en las proximidades de Liria por lo que la circulación ferroviaria hasta esta localidad queda suspendida. En 1902, 5 años después, se completarán las reparaciones en el viaducto retomándose el servicio hasta Liria a la vez que se abren nuevas paradas en el trayecto (apeadero particular de Escoto, en Riba-roja; el apartadero industrial El Molino, en Benaguasil y una derivación particular para una fábrica de cal en Villamarchante).

En los años posteriores la empresa concesionaria comenzó a endeudarse por diversos factores. El primero de ellos fue la ejecución casi paralela de una línea de ferrocarril de vía estrecha (“Trenet”), cuyo trazado era prácticamente idéntico (véase un poco más abajo, en la Figura 3, esta similitud). Esto provocó una competencia entre ambos ferrocarriles que prácticamente se mantiene hasta día de hoy. Por otra parte, en 1925, surge una competencia más. Se abre una línea de tranvía eléctrico a Manises, que pasará por Mislata y Quart de Poblet. Además, durante esos años, la ejecución de nuevas infraestructuras de transporte por carretera favoreció la creación de nuevas líneas de autobús.

En 1940, se crea un desvío desde la estación Valencia - Aragón hasta la actual estación Valencia Norte. La estación Valencia - Aragón quedará relegada durante unos años como almacén de material. Para que los trenes lleguen directamente a la terminal de Norte sin pasar por la estación de la calle Quart, se crea un desvío (“Variante”), que consistirá en una curva de unos 600 metros entre la línea conectora y la vía de Liria, formando un triángulo ferroviario. Se puede apreciar en la Figura 3 la situación general de la línea a finales del año 1940 y en la Figura 2 el trazado del desvío mencionado anteriormente.

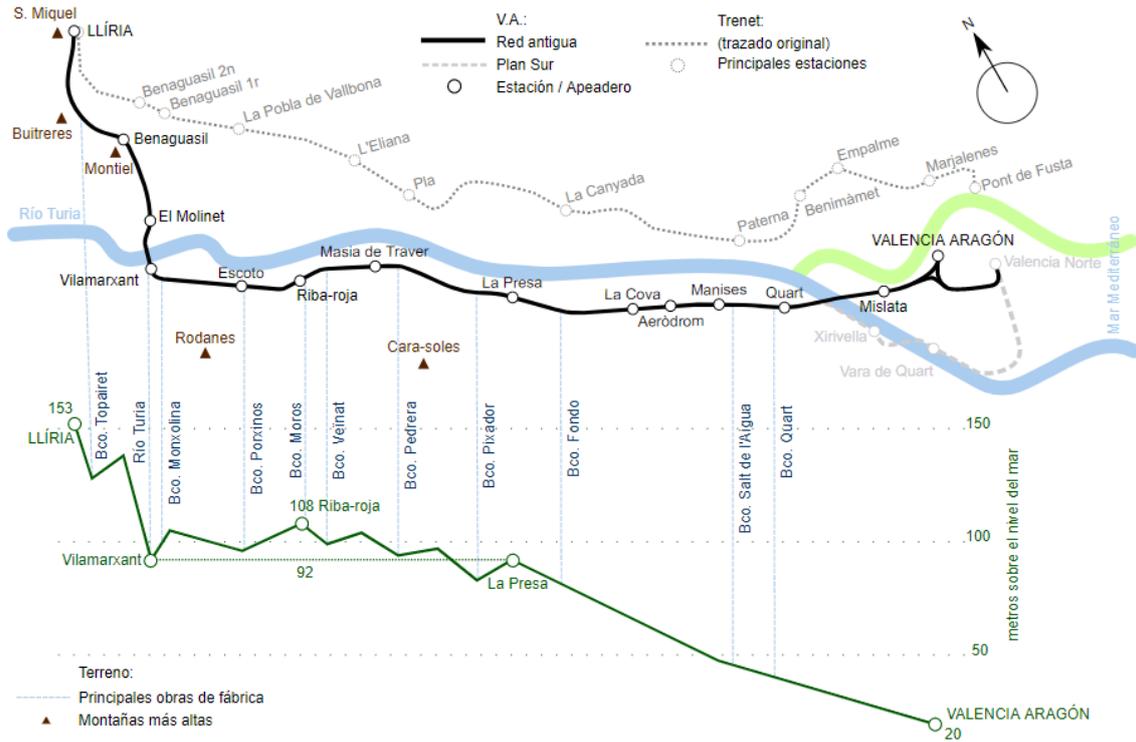
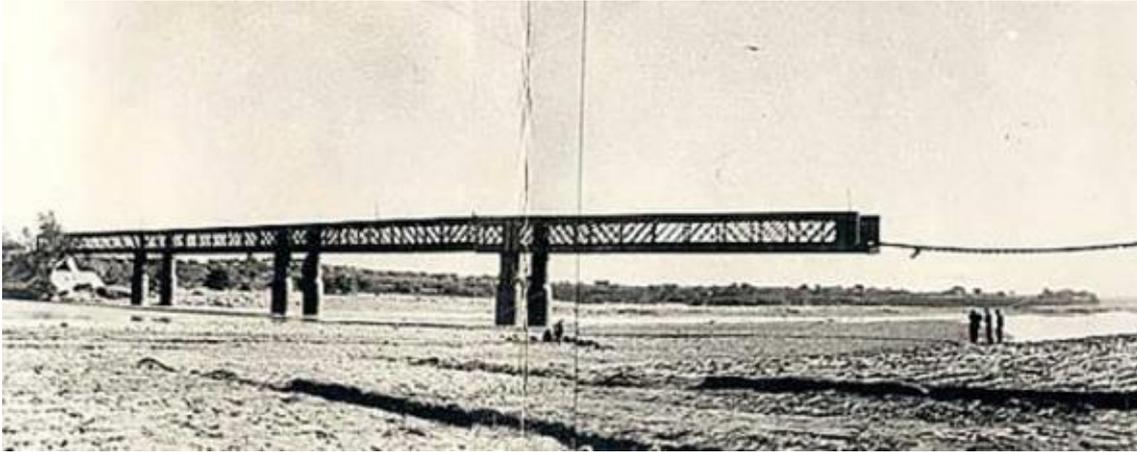


Figura 3. Trazado de la línea en 1940. Fuente: Joan-Josep Bargués i Dávila

En 1941, se nacionaliza el ferrocarril y la línea pasa a manos de Renfe. En los años siguientes, el uso de la línea se reduce de modo que, a última instancia, ya sólo se empleará para trasladar mercancías.

## 2.2 Consecuencias de la riada de 1957

El 14 de octubre de 1957 se produce una avenida de enorme magnitud en el río Turia que provoca considerables daños en la infraestructura. El viaducto de Villamarchante sufre grandes desperfectos (Figura 4) por lo que el final de línea pasa a ubicarse en esta localidad. También se originaron numerosos daños en el tramo de Valencia.



*Figura 4. Estado del viaducto en Villamarchante después de la avenida. Fuente: Las Provincias*

A consecuencia del gran coste que supondría llevar a la práctica las reparaciones, y el añadido de que la línea no es rentable económicamente, se plantea cerrarla. Finalmente, esta opción se descarta en vista del beneficio a favor del sector minero e industrial de la zona que ofrecía la línea, en lo que respecta al transporte de mercancías. Las reparaciones se completarían 7 años más tarde de la riada, en 1965.

La riada motivo la modificación del cauce del río Turia de modo que este no atravesase la ciudad de Valencia. Se llevaron a cabo una serie de actuaciones a las que se le llamarían Plan Sur. El trazado existente de la línea fue completamente modificado en Valencia. Se suprimió la línea conectora, así como el tramo de la antigua estación Valencia – Aragón hasta Mislata. El nuevo trazado partiría de la estación Valencia Norte en dirección sur hasta alcanzar el nuevo cauce del Turia y se dirigirán en paralelo a este hacia una estación de nueva creación, compartida con la línea Utiel-Cuenca-Madrid: Vara de Quart. A partir de aquí, la vía cruzará por un puente el río, independizándose de la línea con dirección a Madrid, hasta empalmar con la antigua traza, cerca de Quart de Poblet. También se construyó, posteriormente, una nueva estación en la localidad de Xirivella (actual estación de Xirivella L'Alter), justo a continuación de la bifurcación hacia Utiel. Se muestra, a continuación, el esquema de las paradas de la línea a partir de este momento.

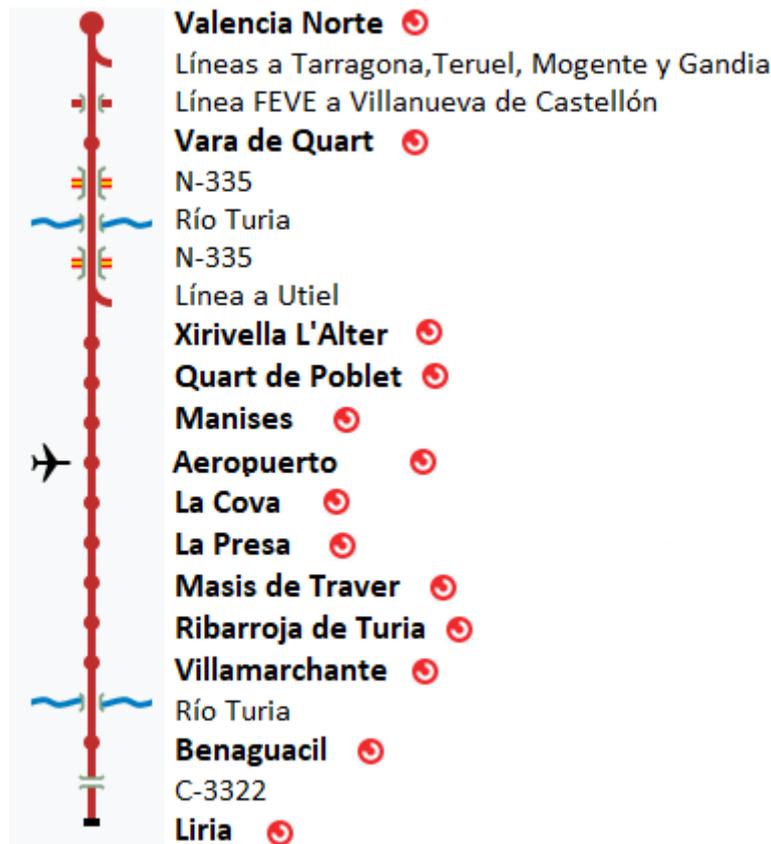


Figura 5. Esquema de paradas y pasos. Fuente: elaboración propia

En la siguiente Figura 6 se puede apreciar un plano esquemático del antiguo y nuevo trazado, así como sus conexiones una vez se finalizaron las obras a finales del año 1969.

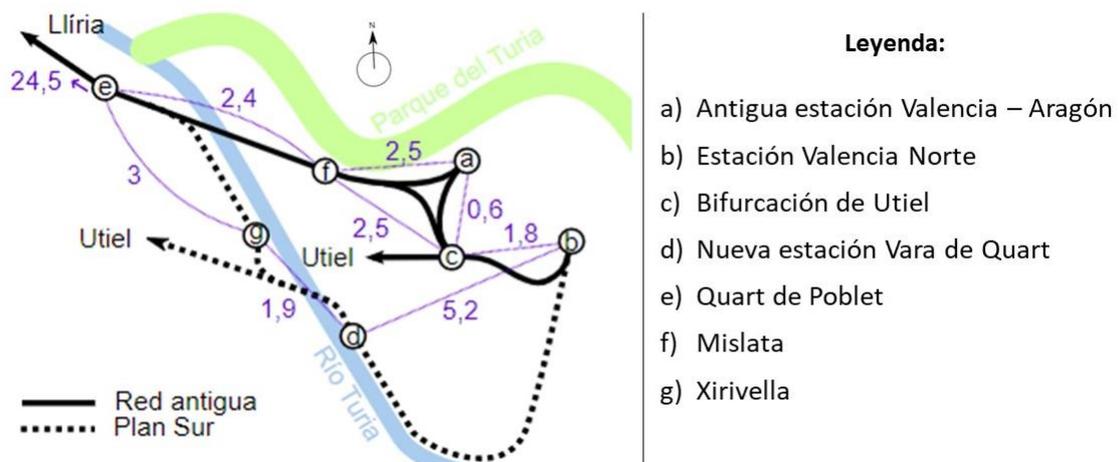


Figura 6. Plano esquemático de los trazados y sus conexiones (distancias en km). Fuente: Joan-Josep Bargués i Dávila

Como curiosidad, cabe destacar que es justamente este tramo (el creado en el Plan Sur, prácticamente 80 años después del origen de la línea), es el único que

permanece en la actualidad en funcionamiento debido a las modificaciones efectuadas posteriormente en la línea, tal y como se explicará más adelante.

Hasta el año 1983, el acceso hasta la nueva estación Vara de Quart era en vía única. Ese año se construye doble vía en sentido Valencia para mejorar la capacidad de la vía.

En 1984, el Gobierno del Estado toma una serie de medidas, recogidas en lo que se llamaría *Contrato Programa de 1984*, para cerrar las líneas deficitarias del país. La línea Valencia – Liria de vía ancha se ve afectada por ello, concretamente en el tramo Vara de Quart- Liria. Tras varias discusiones políticas, se consigue que el tramo damnificado se vea reducido en cierta medida, ahora Ribarroja – Liria. Se dejaba así sin servicio de viajeros a Liria, Benaguacil y Villamarchante (estas dos primeras contaban el servicio del “Trenet”). A pesar del cierre, siguieron circulando trenes de mercancías y militares hasta Benaguacil, y para tal efecto, se construyeron diversos cargaderos en Villamarchante. Esto se prolongó hasta su desmantelamiento en 1998.

La línea, en 1992, pasó a formar parte de la red de Cercanías Valencia, con la denominación actual de línea C-4. En 1993, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo efectúa la renovación total de la vía hasta Riba-roja e instala el sistema ASFA. Los servicios en esta época eran prestados por trenes regionales cedidos a Cercanías.



Figura 7. Mapa Cercanías Valencia en 1993. Fuente: Renfe

## 2.3 Cambio de propietario y posterior desmantelamiento

Con la entrada en vigor de la nueva Ley de Ferrocarriles, en el año 2003, Renfe deja de ser propietaria de la red para convertirse en operador de transportes. En consecuencia, la red queda en manos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), aunque, por otra parte, la Constitución Española permitirá a las autonomías gestionar los ferrocarriles que discurran íntegramente dentro de su territorio.

En 2004, Adif excluye de la Red ferroviaria de interés general (RFIG) por lo cual el Estado renuncia a su mantenimiento y explotación. En este mismo año, el Ministerio de Fomento cede los terrenos de la línea a la Generalitat Valenciana, que pasarán a manos de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), de acuerdo con la nueva Ley de Ferrocarriles.

Los planes que FGV evalúa en ese momento son los de soterrar la línea en el tramo Quart de Poblet – Ribarroja. En este proyecto se pretendía ampliar la línea de tren metropolitana siguiendo la traza del ferrocarril de vía ancha en superficie (la línea Valencia - Ribarroja o C-4). Esta nueva línea (actualmente en funcionamiento bajo la denominación de línea 5 del metro de Valencia), parte de Mislata – Almassil y, bajo tierra, cruza el nuevo cauce del río Turia y atraviesa las localidades de Quart de Poblet y Manises (hasta la antigua estación Figura 3). Aprovechando el emplazamiento de las estaciones de vía ancha (en Quart y Manises), se construyen las nuevas y, además, se intercalan otras tres más nuevas (Faitanar, Salt de l'Aigua y Rosas). Se construye también desde Rosas un ramal hacia una nueva terminal aeroportuaria que se pretende construir. A partir del desvío (en Rosas), el ferrocarril sigue en superficie, restaurando el apeadero de La Cova y se reaprovechando el de La Presa y Masia de Traver.

Por tanto, para llevar a cabo el proyecto, el 31 de marzo de 2005, fue interrumpida la circulación en el tramo Quart de Poblet – Ribarroja para proceder con el desmantelamiento de este último. El recorrido de la C-4 se acota, de forma que ahora se prestará servicio entre las estaciones de Valencia-Norte y Quart de Poblet.

En febrero del año 2007 se inaugura la nueva estación de Quart de Poblet de Metrovalencia por lo que se suprime la circulación hasta Quart de Poble en octubre del mismo año. En consecuencia, el itinerario de la C-4 se ve reducido de nuevo, esta vez se

mantendrá con una circulación de únicamente 3 paradas, Valencia-Norte, Vara de Quart y Xirivella-L'Alter.

## 2.4 Llegada del AVE a Valencia

En el año 2008, con motivo de las obras del acceso de la línea de alta velocidad a Valencia se creó una nueva estación en la línea (Valencia - San Isidro). En abril de ese año fue suprimida, de forma temporal hasta la finalización de las obras, la parada de Valencia-Norte para las líneas C-3 y C-4, que comparten la misma vía desde esta estación hasta la bifurcación de líneas en San Isidro. Por tanto, Valencia - San Isidro se convierte en estación terminal de ambas líneas. Por su parte, la estación Vara de Quart se empleó como zona de repostaje y estacionamiento de los trenes que finalizan su trayecto en Valencia - San Isidro (y, de hecho, sigue empleando en la actualidad).



Figura 8. Situación de la línea antes del inicio de las obras del AVE. Fuente: Valencia Parque Central

La línea C-4 se ve reducida de nuevo. Esta vez únicamente se mantienen dos paradas en servicio, en forma de simple ramal de la C-3, con bifurcación a la C-4 en la salida en sentido Madrid de la estación Sant Isidro.

En el año 2010, se finalizan las obras de acceso del AVE, pero no parte de las obras complementarias que permiten dar continuidad a las líneas de vía ancha

provenientes de Madrid y cercanías. Estas obras consisten en una pérgola que permite cruzar a nivel la línea de alta velocidad, seguida de un túnel en dirección Valencia – Fuente de San Luis. Parte del trazado de este túnel es compartido por la línea de alta velocidad y la de vía ancha, concretamente hasta la bifurcación hacia la estación Valencia - Norte. El estado de las obras en ese momento se puede apreciar en la Figura 9.



Figura 9. Situación línea en 2010 (una vez finalizadas las obras del AVE). Fuente: Valencia Parque Central

La finalización de los trabajos de dicho túnel para conectar Valencia - San Isidro con Valencia -Norte, se dilatarán en el tiempo hasta el año 2016. En este año se puso en servicio el tramo. Sin embargo, a pesar de que era factible la conexión de la línea C-4 con Valencia - Norte no se volvió a prestar ese servicio. No fue así para los servicios de

media distancia y la línea C-3, que si permitían llegar hasta la estación Valencia - Norte. Se aprecia en la siguiente imagen la disposición de las líneas después de la conclusión de las obras.

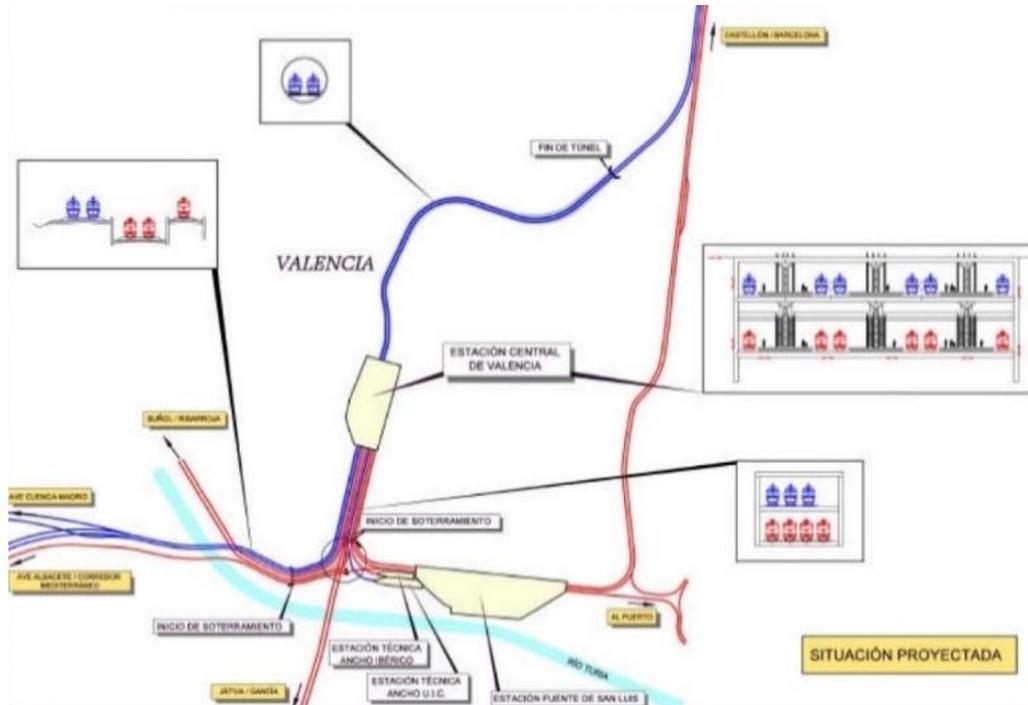


Figura 10. Estado de las líneas terminados los trabajos del AVE. Fuente: Ministerio de Fomento

Desde los años posteriores hasta la actualidad, no se han realizado ninguna otra actuación en la línea.

### 3 SITUACIÓN ACTUAL

Como se ha visto anteriormente, la línea se ha visto reducida en gran medida respecto a sus orígenes, de forma que hoy en día se compone únicamente de un sólo tramo con dos paradas. Estas estaciones son terminales y son Valencia - San Isidro y Xirivella L'Alter.

Actualmente la línea comparte la mitad de su longitud aproximadamente con la línea C-3 de cercanías. El trazado comienza en la estación de Valencia – San Isidro, en terraplén, y continúa atravesando la carretera CV-36 por medio de un paso inferior hasta llegar a la antigua estación de Vara de Quart pasando varios escapes de vía. A continuación, mediante un giro a la izquierda (en dirección Xirivella) el trazado enfila hacia la V-30 y el margen del río Turia, que salvará por medio de un puente de vigas

prefabricadas. Cerca del estribo del puente se encuentra el desvío de las líneas C-4 y la línea C-3 (línea Madrid –Cuenca – Valencia) y seguido de un giro a derechas, unos 500 m más adelante, se encuentra la parada de Xirivella L'Alter, siendo esta el final de la línea. Se muestra, en la siguiente figura, el esquema de la línea.

El ancho entre carriles es el ibérico, es decir 1668 mm. Se trata de una vía convencional con carril UIC-54 y traviesas monobloque de hormigón o bibloque (según el tramo) con una separación entre ellas de 0,6m aproximadamente. La vía no se encuentra electrificada.

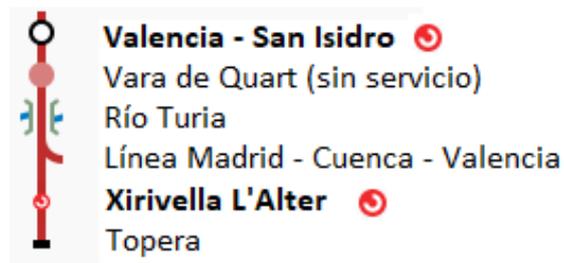


Figura 11. Esquema actual de la línea C-4

En lo que respecta a las estaciones, la de Valencia – San Isidro se integra dentro de la estación que da servicio a la línea C-3, aunque cuenta con un único andén propio de 95 m de longitud con una marquesina instalada. Esto se debe a que al ser la estación el final de la línea se debe disponer la vía a modo de apartadero para que no interfiera con circulación de los trenes de la C-3. Por su parte, la estación de Xirivella L'Alter, también dispone de un único andén de 95 m de longitud. En este caso la estación se sitúa en curva.

En lo referente al servicio ofrecido, se observan unos intervalos de paso bastante altos (del orden de 1 h aproximadamente) en días laborables y en sábados más de una hora. Además, los domingos y festivos no se ofrece servicio.

Por tanto, las largas esperas y la existencia de una parada cercana en Xirivella hace poco atractiva esta línea ya que es posible realizar el desplazamiento desde Valencia San – Isidro a Xirivella por medio de los servicios de la línea C-3, empleando prácticamente las mismas infraestructuras y con frecuencias de paso más bajas.