



# EL FINAL DEL TRANVIA ELÉCTRICO EN VALENCIA EN JUNIO DE 1970



Trabajo realizado por:  
-Jesús Bayona Chulià  
-Pilar García Marco  
-Ángel S. Vicente Bragado  
Sede del Interior  
Mayo 2016



## **Agradecimientos**

A *Don Juan Antonio Tartajo*, por permitirnos utilizar información y fotos de su página web por lo que le estamos muy agradecidos.

A *Don Ángel Vicente García*, por habernos dedicado tanto tiempo en la maquetación y presentación de este trabajo.

A la *Sta. Maripaz García Alegre*, nuestra tutora, por la dedicación que tiene con los estudiantes de la Universidad para Mayores de la UJI, y sobre todo, por su comprensión con los problemas que hemos tenido.

## Índice de contenidos

1.	Antecedentes .....	4
1.1.	El Tranway .....	4
1.2.	Tranvías de tracción animal.....	4
1.3.	El Tranvía de vapor .....	9
2.	Tranvías Eléctricos .....	10
2.1.	Historia .....	10
2.2.	Fotos 1900 - 1970 .....	13
2.3.	La transformación de las últimas líneas de tranvías. 9 de Junio de 1970. ....	44
2.4.	La despedida de los tranvías de Valencia. El día de antes. ....	47
2.5.	La despedida de los tranvías de Valencia. El día del adiós. ....	49
2.6.	Adiós, tranvía, adiós. El paso a nivel de la Avenida del Puerto. ....	56
2.7.	El olvido de los tranvías: el almacenamiento, desguace y algunos afortunados, restauración. ....	58
2.8.	Luego vino la otra modernidad. ....	61

### ANEXO

A.1.	Los tranvías y autobuses de la ciudad de valencia. ....	65
A.2.	Evolución histórica de las líneas .....	69
A.3.	La exposición “Valencia Tranvía, 1874-2004” .....	73
A.4.	Los trolebuses de Valencia .....	77
A.5.	Billeteaje.....	78
A.5.1.	Billetes CGT - CTFV .....	78
A.5.2.	Billetes SALTUV (1964 - 1988) .....	79
A.6.	Tarifas 1956 - 1970.....	82
A.7.	Estadísticas.....	82
A.8.	Planos de las líneas (1970). ....	84
A.9.	Tablillas. ....	87
A.10.	Documentos.....	89
A.11.	Instalaciones de SALTUV - EMT .....	90
A.12.	Cosas curiosas sobre los tranvías .....	92
A.12.1.	Publicidad .....	92
A.12.2.	El fielato. ....	94
A.12.3	El problema de la calle del Miguelete .....	95
A.12.4.	Vehículos especiales.....	99
A.13.	Bibliografía .....	103

## 1. Antecedentes

El primer tranvía urbano que funcionó en España fue en Madrid en el año 1871, cinco años después el 25 de Junio de 1876 lo hizo en Valencia la primera línea urbana de tranvías, que era de tracción animal, y que unió Valencia con la Vila Nova del Grao. A partir de ese momento los acontecimientos fueron muy rápidos, en 1877 se construyen talleres, cuadras y cocheras y en 1884 aparece el primer tranvía de vapor que funcionó por primera vez por la carretera de Ademuz.

Y fue en 1886 cuando se constituye la Sociedad Valenciana de Tranvías íntegramente con capital valenciano que compró todas las líneas construidas hasta el momento a la sociedad Catalana General de Crédito inaugurándose ese mismo año las líneas de Circunvalación y la llamada Diagonal.

### 1.1. El Tranway

En 1864 se inauguró en Valencia un **Tranway** que hacia la línea Carcagente--Gandía y que era tirado por fuerza animal, no podemos llamarle ferrocarril porque no llevaba locomotora de vapor por lo que sería lícito decir que este fue el primer tranvía que circuló por España.

"Los antecedentes para el establecimiento de esta línea se remontan al 8 de mayo de 1858, al solicitar autorización D. Vicente Alcalá del Olmo, para llevar a cabo el estudio de un tranvía de tracción animal entre Gandía y Carcagente, presentando el estudio el 29 de septiembre de 1858, día en que D. Vicente Alcalá del Olmo- Coronel de Estado Mayor- mostró el anteproyecto de los primeros 32 kms de vía entre Gandía y Carcagente con cabecera en la estación del AVT de Carcagente, cuyo presupuesto ascendió, incluido el material móvil a 4.116.000 reales. Quedando el proyecto aparcado momentáneamente por diversas causas, siendo adjudicada la concesión el 4 de marzo de 1861..."

"...entró en funcionamiento entre Carcagente y Gandía el 7 de febrero de 1864, disponiendo de 8 coches, 16 vagones y 46 caballerías..."

### 1.2. Tranvías de tracción animal

A finales del siglo XIX se construye una línea de tranvía de tracción animal que realizaba el recorrido Valencia-Carcagente, lo que hizo que la gente de la Rivera pudiera enlazar con el ferrocarril Almansa – Valencia – Tarragona. Pero para Valencia capital la gran revolución vino cuando el tranvía se hizo totalmente urbano en el año 1885.

El 25 de Abril de 1889 se inauguró la línea Valencia-Godella.





*Tranvía de dos pisos, muy utilizado en los primeros tiempos de tracción animal.  
A este tipo de tranvía de dos pisos se le llamaba "Imperial".*



*1892. Tranvía a Godella. Obsérvese que el conductor no iba sentado.*



*Puente del Mar. Tranvía con vagón jardinera. Finales del siglo XIX*



*1885. Puente del Mar. Tranvía de tracción animal con vagón Imperial.*





*1900. Tranvía de la línea a Ruzafa. Últimos tranvías de tracción animal. Se ve la caballería a la derecha. Obsérvese el curioso anuncio: Estómago artificial.*





*1981. Recreación de un tranvía de caballos.*



### 1.3. El Tranvía de vapor

El 17 de Enero de 1892 se inauguró un **tranvía de vapor** que salía de la plaza de Tetuán, atravesaba el puente del Real y por el Camino de la Soledad (calle lateral de la Alameda) se dirigía por el Camino Viejo del Grao hasta la plaza de Espartero, un año después en 1893 llegó hasta el Cabañal. Debido a la cantidad de accidentes con muertos que tuvo este tipo de tranvía el pueblo le puso el nombre de **Ravachol** que era un famoso anarquista francés conocido por sus funestas hazañas y muertes, posteriormente a los tranvías de tracción animal que llevaban los mismos vagones se les llamó "ravacholet". Además del "Ravachol", también hubo otros tranvías de vapor. La gente no se daba cuenta que este tipo de tranvía era una auténtica línea de ferrocarril: subían y bajaban en marcha como si fuera un tranvía de caballos por lo que ocurrían muchos accidentes, ése fue el motivo por el cual se le puso el nombre de Ravachol, "el asesino". El 24 de Abril de 1892 entra en funcionamiento el tranvía de vapor Valencia-Grao. En 1900 muchos vagones de Ravachol siguieron funcionando después de electrificar las líneas.



*El Ravachol con dos vagones uno imperial y otro normal*

## **2. Tranvías Eléctricos**

### **2.1. Historia**

En 1886 se fundó la Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia que fue adquiriendo todas las pequeñas compañías que habían en la Capital, como la de Torrente, la del Grao-Cabañal, Massamagrell y Catarroja, pero no fue hasta 1890 cuando se empezó a electrificar la línea Valencia-El Grao y fue el 23 de marzo 1900 cuando circuló el primer tranvía eléctrico.

En 1913 ya circulan por Valencia 37 tranvías con tracción eléctrica y en 1917 se constituye la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia presidida por José María Villalonga.

En 1925 Valencia ya contaba con un número importante de líneas de tranvía:

El 25 de Febrero de 1925 se electrificó Nº 9 que iba al Cementerio

- 1 Malvarrosa
- 2 Las Arenas
- 3 y 4 Nazaret
- 5 Circunvalación
- 6 Ruzafa-Sagunto
- 7 Ruzafa-Mislata
- 8 Alameda (no he subido en el)
- 9 Cementerio
- 10 Fernando el catolico
- 11 Patraix
- 20 Silla
- 21 Torrente
- 22 Manises
- 23 Burjasor-Godella
- 24 Puebla de Farnals



Históricamente, los transportes urbanos y suburbanos de Valencia estaban en manos de una Sociedad Anónima cuyo nombre era **Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, CTFV**. Típica Sociedad capitalista, tenía en su entorno una serie de Empresas filiales y asociadas que eran propietarias de algunos de sus vehículos y que incluso operaban algunas de sus líneas. La CTFV explotaba los tranvías y trolebuses urbanos, líneas urbanas e interurbanas de autobuses (principalmente a través de empresas filiales) y las dos redes de ferrocarriles de vía estrecha.

En aquella España de los años cincuenta y sesenta del siglo pasado, el negocio de los transportes urbanos y suburbanos cada vez era menos negocio. La política social del Régimen impulsaba los salarios hacia arriba, mientras que no se permitía que las tarifas avanzaran al mismo ritmo. En los transportes urbanos, la solución generalizada era proceder a la municipalización de los servicios, previo rescate.

En el caso de Valencia se produjo un fuerte enfrentamiento entre la CTFV y el Ayuntamiento, caso muy distinto al que se dio en Madrid. La CTFV había publicado un *Libro Blanco* en 1955, un libro de autojustificación y autobombo. Para entender, de una manera neutral y desapasionada, las razones básicas de ambas partes: el libro "*Los Tranvías de Valencia*", de D. Antonio Doménech Carbó es lo mejor. El Ayuntamiento de Valencia decidió rescatar las concesiones de transporte urbano, y a tal objeto se publicó la *Ley 99/1963, de 8 de julio*, sobre rescate de concesiones de transporte urbano en Valencia, facultando al Ayuntamiento para otorgar directamente, sin las formalidades de subasta o concurso, la explotación de las líneas de transporte urbano de viajeros que son objeto de rescate; Boletín Oficial del Estado de 10/7/1963.

Surgió un movimiento entre los obreros y empleados de la CTFV que intentó formar una especie de Cooperativa para hacerse cargo de esos transportes urbanos. Y les salió bien. Se definieron como "empresa comunal", nueva forma de capitalismo obrero. Adoptaron la nueva fórmula de "*Sociedad Anónima Laboral*". El 16/12/1963, se constituyó SALTUV.

En el Boletín Oficial del Estado del 9/5/1964 se publicó el *Decreto 1358/1964, de 30 de abril, por el que se autoriza al Ayuntamiento de Valencia para la ocupación urgente del servicio de transportes urbanos de viajeros y su adjudicación directa a la «Sociedad Anónima Laboral de los Transportes Urbanos de Valencia*. El 1 de Julio de 1964, SALTUV se hizo cargo de los servicios de transportes urbanos de Valencia.

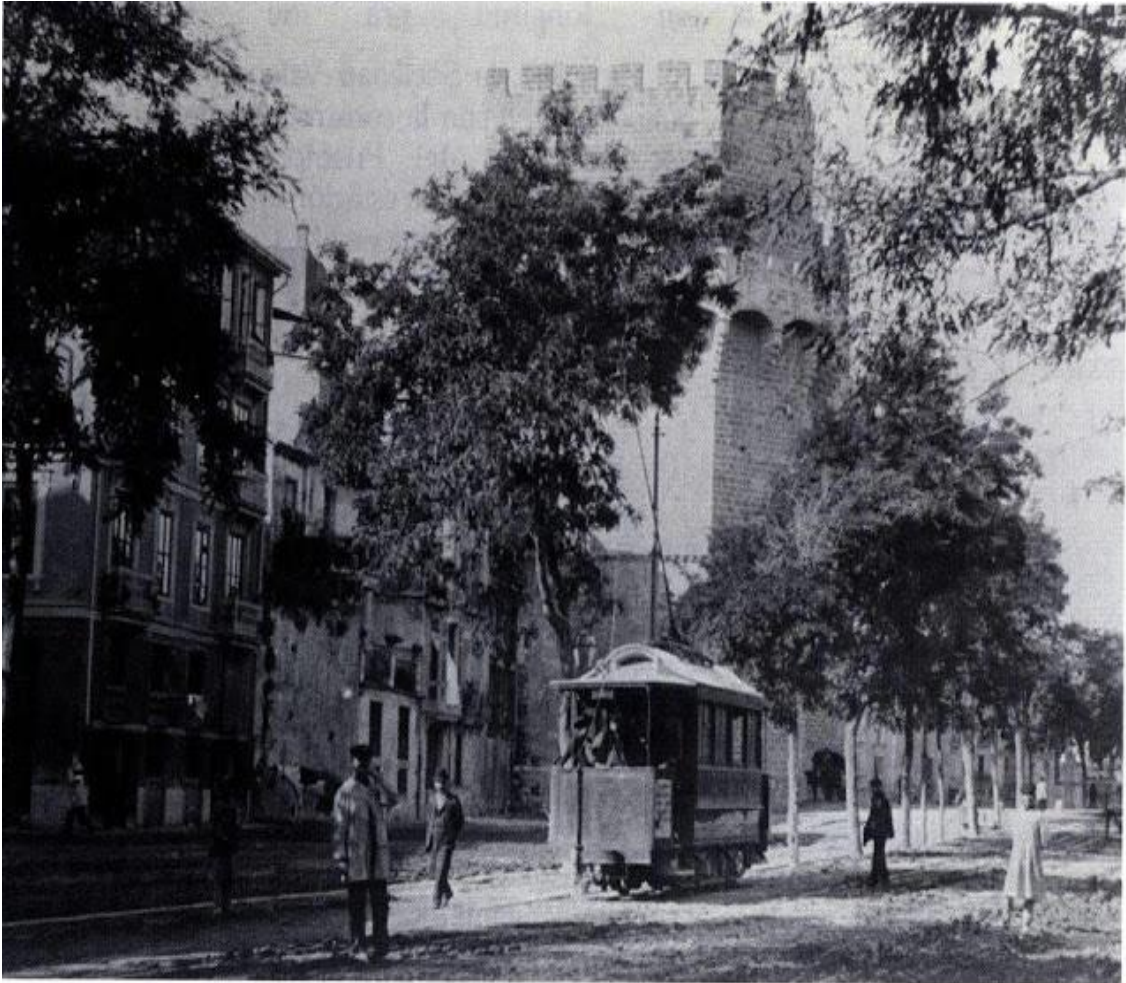
SALTUV publicó en 1969 un libro, "*SALTUV, la empresa comunal. Una experiencia española de socialización*" Cuenta su historia, la de unos hombres ilusionados, que fueron engullidos por el sistema económico implacablemente, recomendando el trabajo de D. Juan Velarde, perfectamente entendible y aclaratorio.

Se ha achacado a SALTUV que nació de los sindicatos verticales. Es evidente que en 1964 España era como era. Los impulsores de SALTUV supieron encontrar los apoyos oficiales para sacar adelante su proyecto. Y no podemos olvidar que entre los altos cargos de SALTUV estaba D. Juan López Sánchez, que fue Ministro de Comercio en el Gobierno Republicano de Largo Caballero (1936-1937) y que regresó del exilio para incorporarse a SALTUV. Fue decisivo el apoyo del Alcalde Rincón de Arellano, no hubo el mismo grado de apoyo en los sucesores de ese Alcalde. En 1970 el Consistorio estimó que los tranvías no eran modernos y los eliminaron de la circulación, por aquello de las anticuadas vías y para sustituirlos pusieron los trolebuses pero.... eso es otra historia.



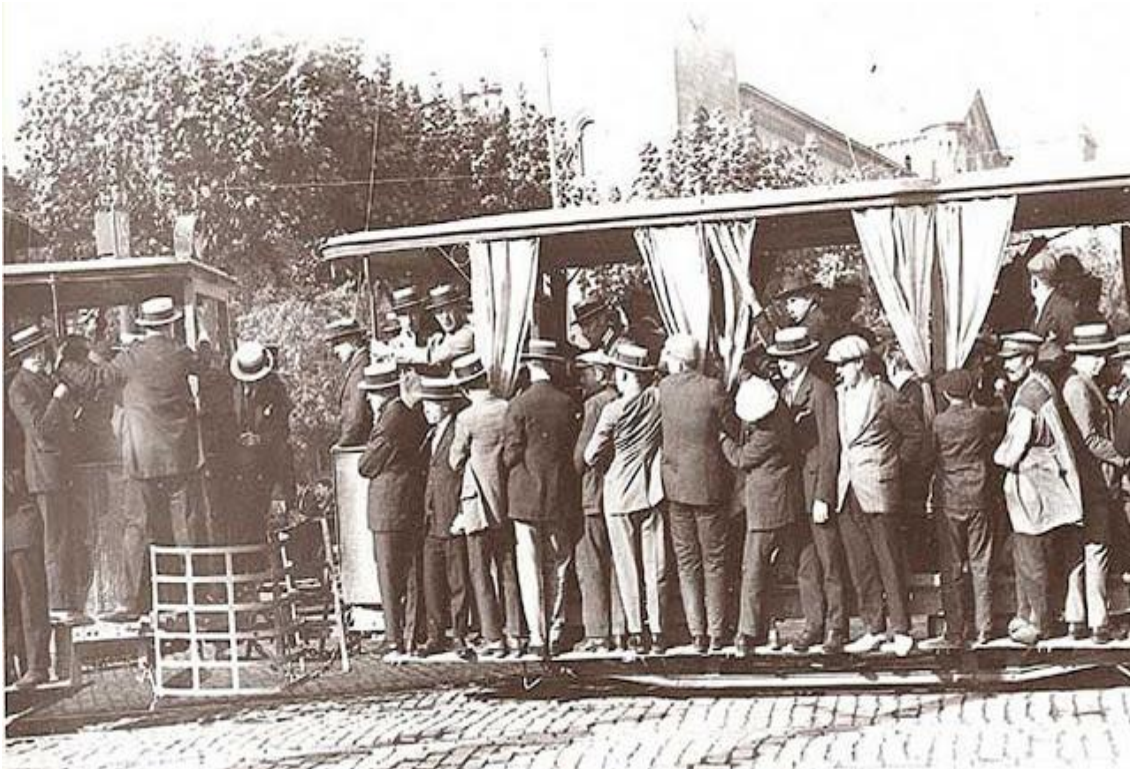
*1970. Circulando por la Plaza del Caudillo.*

## 2.2. Fotos 1900 - 1970

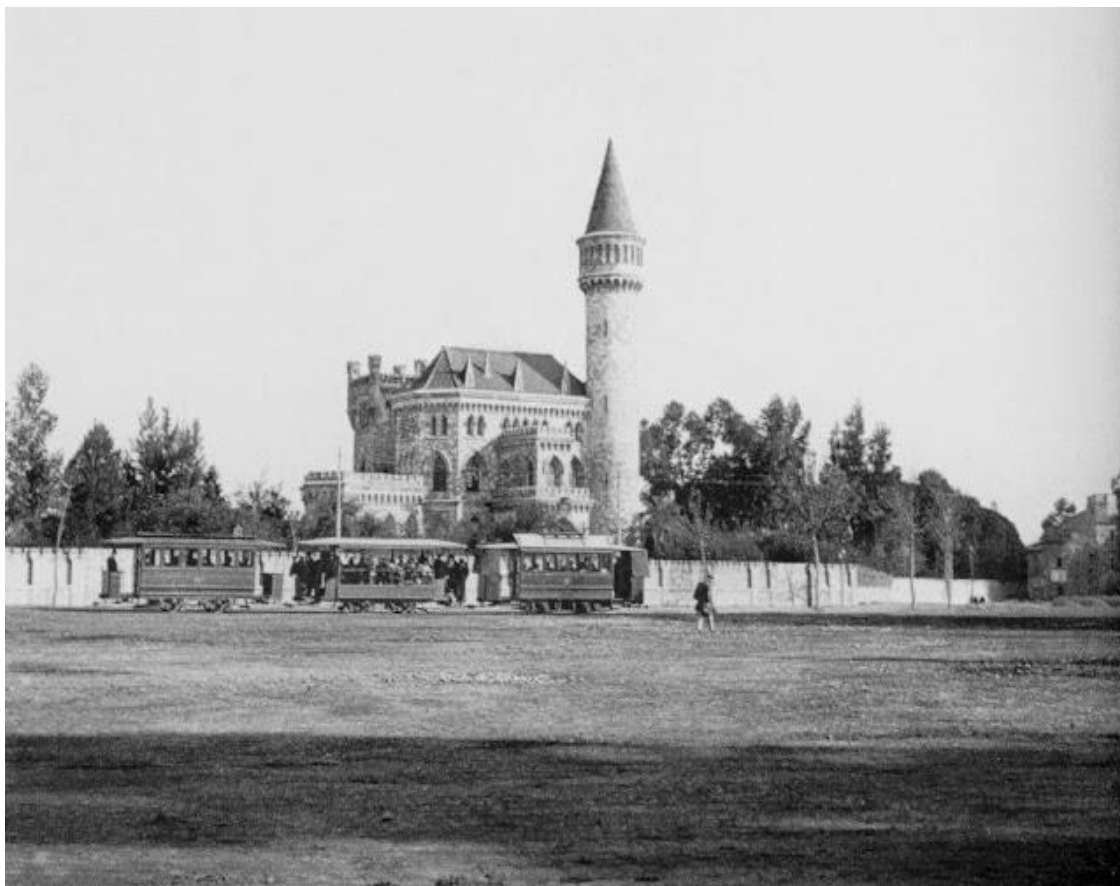


*1901. Tranvía a su paso por las Torres de Serranos. Primeros tranvías eléctricos*





*1909. Vagón de tranvía, llamado jardinera, los ponían en funcionamiento en primavera y verano. La jardinera con sus cortinas para preservarse de la lluvia, la mayoría de estos vagones eran procedentes de antiguos tranvías de caballos. Se construyeron unos coches abiertos que básicamente eran una plataforma con bancos de asiento y un techo para protección del Sol o la lluvia. Además en los laterales unas cortinillas de lona también eran protección contra los elementos con la ventaja de que podían recogerse cuando no fueran necesarias. Era muy fácil subirse en marcha, pero a menudo iban llenas a rebotar, ya que solían ir a las playas.*



*1910 Frente el Castillo de Ripalda.*

El Castillo o Palacio de Ripalda, fue diseñado por D. Vicente Monmeneu y construido por el arquitecto D. Joaquín –María Arnau Miramón entre los años 1889 y 1891. Estaba situado entre los Jardines de Monforte, la Alameda (antiguo Camino de la Soledad) y el recién proyectado Pº de Valencia al Mar (actual Pº de Blasco Ibáñez), estaba frente a la Fuente de las Cuatro Estaciones. Su primera dueña, la condesa, sólo lo pudo disfrutarlo cuatro años, pues murió en el 1895, su hija Dña. Dolores de Agulló y Paulín vivió hasta la proclamación de la República, exiliándose y muriendo en 1942 sin descendencia. En el 1936 fue sede del Ministerio del Comercio, siendo abandonado en 1939 ante el avance de las tropas franquistas. Pasó a los sobrinos de la última Ripalda, los condes de Bellveder vinculados a los Trénor y Marichalar. Quedó más de 30 años deshabitado, y hacia los 60 con riesgo de derrumbe. El Ayuntamiento quiere hacer una nueva Feria de Muestras (la antigua se construyó en los primeros 30) y compra los terrenos de Paterna durante el mandato de Rincón de Arellano y los dos siguientes (1967) de Vicente López Rosat. Se subastan los terrenos del Palacio y los de la vieja Feria de Muestras, fue ganada por varias inmobiliarias que lo derriban en Agosto de 1967 y construyen viviendas. La última propietaria Concepción Gómez Trénor, baronesa viuda de Shor, permuta sus emolumentos por viviendas e incluso se queda viviendo en una de la llamada Torre de Ripalda (la popularmente Pagoda). La pretendida compensación del Ayuntamiento a la Ciudad por la pérdida de ese gran patrimonio monumental no ha tenido lugar, dejando bajo presión popular en 2009, unos 26 metros del muro de mampostería que lo rodeaba, (rodean parte del Jardín de Monforte).



TRANVIA POR LA CALLE RUZAFÁ.

*1914. Calle Ruzafa.*

En árabe significa jardín. El origen de Ruzafa se halla en una finca de recreo construida por Abd Allah al-Balansi en el siglo IX a unos 2 km de la ciudad de Valencia, pero la zona ajardinada de su alrededor se conservó y fue empleada como lugar de esparcimiento y parque público, Alrededor de dichos jardines se originó una alquería, que es el núcleo del posterior poblado.

El llano de Ruzafa constituyó una de las posiciones claves para la toma de Valencia, posteriormente las tropas de Jaime I en 1238, que sitiaron la ciudad desde este punto. Consta que en este lugar residió el rey durante la campaña, y se celebró la capitulación de la ciudad entre Zayyan ibn Mardanish y Jaime I.

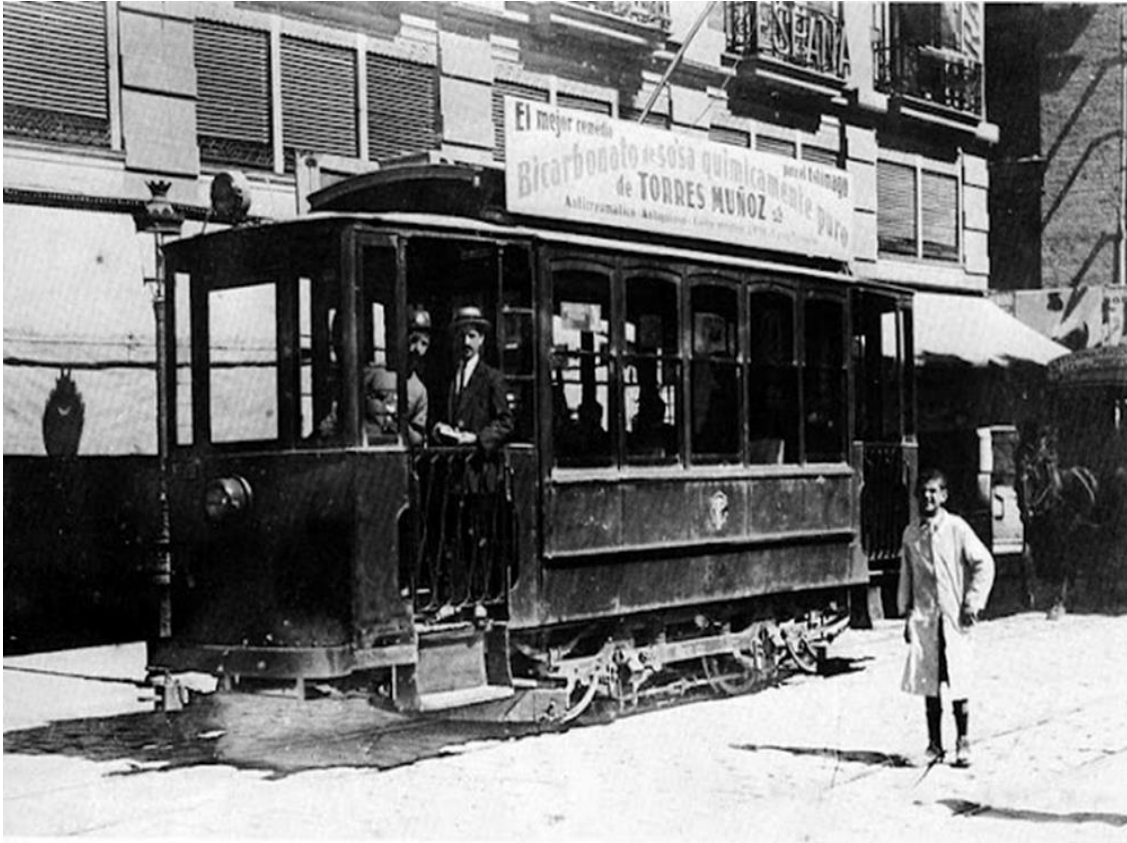
Tras la conquista cristiana los jardines fueron transformados en tierras de labor, el posterior ensanchamiento de la muralla de la ciudad de Valencia, efectuado en el siglo XIV, dejó extramuros a este núcleo rural, que no perdió su carácter agrícola pese a quedar convertido en arrabal. En las proximidades de la puerta de Ruzafa de la ciudad de Valencia se construyó alrededor de 1860 la Plaza de Toros de Valencia y cinco años después de su terminación se procedió al derribo de las murallas, lo que supondría el desbordamiento de la ciudad en dirección sur. Ruzafa constituyó un municipio independiente desde 1811 hasta 1877, en que pasó a formar parte del ayuntamiento de Valencia junto con todo su territorio, que comprendía la práctica totalidad de los actuales distritos de Ensanche, Quatre Carreres y Poblados del Sur. En la actualidad sufre un problema de saturación acústica por el ocio nocturno y la masificación de terrazas.





*1915. Torres de Serranos. El tranvía pasa por debajo, después no lo hará.*

Los jurados de Valencia encomendaron su construcción al maestro Pere Balaguer, quien se inspiró en otras puertas góticas, con torres poligonales, como la Puerta Real del Monasterio de Poblet, con influencia del estilo arquitectónico genovés, o la puerta de San Miguel de Morella. Comenzaron las obras el 6 de abril de 1392 sobre los terrenos del anterior pórtico. La composición del grueso de los muros es de mampostería muy sólida, ya que su función principal era la de servir de fortificación. Posteriormente se revistió de paramentos de sillería de piedra caliza, procedente principalmente de Alginet, para darle el acabado suntuoso que requería la otra función de carácter representativo. En 1397, casi terminadas las obras, se planteó la necesidad de mejorar el acceso a la planta noble de las torres. Por eso se proyectó la monumental escalinata de piedra, que agrandó el edificio y facilitó su uso en las fiestas de bienvenida. El 19 de marzo de 1398 finalizaron las obras. Su uso principal durante mucho tiempo fue servir de defensa en cualquier asedio o eventual ataque a la ciudad, pero más generalmente se utilizaba para ceremonias y entradas oficiales de embajadores y de reyes, y se la consideraba (y aún se la considera) como la entrada principal de la ciudad. En 1586, después del incendio de la ciudad, las torres se reconvirtieron en prisión de nobles y caballeros. Sus usos como prisión (como en el caso de las Torres de Quart) hicieron que sobrevivieran al desmantelamiento de la muralla, pero también maltrataron el edificio, especialmente en su estructura interior. Así, se cegaron sus grandes arcadas abiertas al interior y se perforó el muro exterior por diversas ventanas, al tiempo que desaparecía la barbacana almenada que las coronaba. En 1871, el ayuntamiento decidió rellenar el foso situado ante las puertas, pero afectó a la visión y al aspecto de las mismas. Entre 1893 y 1914, la Real Academia de San Carlos, llevó a cabo una restauración dirigida por el escultor y académico José Aixá.



*El tranvía lleva una cuerda de arrastre. Anuncio, Bicarbonato Torres Muñoz.*

Era muy habitual que cuando se estropease por alguna causa, tuviese que ser remolcado a los talleres o a las cocheras para su reparación, lo que se solía hacer mediante vehículos adecuados a esta función, como se verá en este mismo trabajo. Lo raro de esta situación es que sea arrastrado por una cuerda.

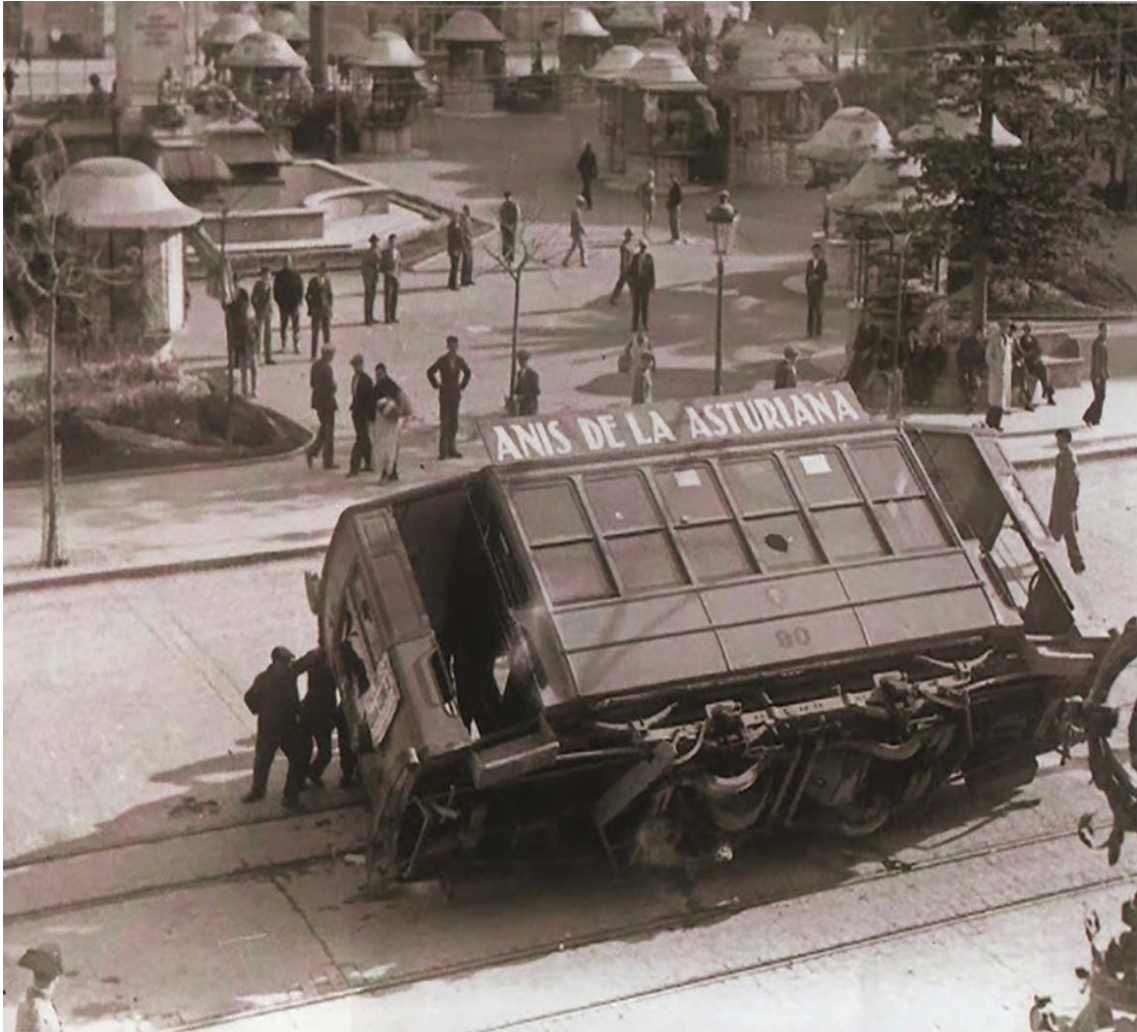


*1920. Rotonda final de trayecto de la Playa de las Arenas. Estaba situada en lo que ahora es el paseo de Neptuno, actualmente es el Hotel Balneario de Las Arenas, que en tiempos tenía playa particular pudiéndose acceder por el mar. Era un lugar de la clase alta de la ciudad allí la moral era más permisiva con los atuendos.*





*1920. Arco conmemorativo en la calle de la Paz con motivo de la llegada a Valencia de Blasco Ibáñez. Este tipo de monumentos eran muy comunes para celebrar cualquier tipo de conmemoraciones, pertenecían a lo que se llama arte fugaz o efímero, ya que estaban hechos de cartón piedra y madera. Cuando el acto concluía normalmente se guardaban para otras conmemoraciones; eran muy comunes en Valencia (¿antecedentes de las Fallas?) y en Italia.*



*1930. Tranvía descarrilado en la Plaza. Emilio Castelar con los quioscos de flores al fondo con sus tejados chinoscos. Probablemente fuera a causa de algún piquete de huelguistas, dado que se ve un cristal roto claramente por una pedrada y las fechas parece ser que eran por las huelgas del 1930-32. Posteriormente los quioscos de flores, con la remodelación de la plaza en los años 50 pasaron a estar en un subterráneo que se hizo. La plaza tenía una forma ovalada y con escaleras en los lados que daban acceso a urinarios y un soportal abierto para los quioscos. Por ese motivo se le llamó popularmente: La Tortada.*

*Durante la República, hubo levantamientos y multitud de huelgas, como es natural los tranvías no se librarón. Colocamos unas cuantas fotos relativas a las huelgas y disturbios en diferentes puntos de Valencia.*





*1930 El Tossal, jornada de huelga*



*Día de huelga, tranvía escoltado por la Guardia Civil*





*1932. Huelga en la calle Colon.*



*1932. Sabotaje en día de huelga*



*Parada en la Feria de Muestras, al fondo se ve el Palacio Ripalda*

El 10 de mayo de 1917 se inauguró en el vestíbulo de la nueva Estación del Norte y el patio del Imperial Colegio de Niños de San Vicente Ferrer de Valencia la 1ª Feria Muestrario de España. Tanto es así, que la actividad de la institución ferial valenciana sólo se ha visto interrumpida en dos períodos: en 1921, con motivo del luto decretado por el desastre del ejército español cerca de la población marroquí de Annual; y de 1936 a 1942, año éste de la reconstrucción de las instalaciones feriales del Paseo de la Alameda, destruidas durante la Guerra Civil.

De 1917 a 1961, la Feria Muestrario Internacional de Valencia organiza anualmente un único certamen genérico de gran proyección internacional e incuestionable éxito de público. En 1962, la institución amplía su oferta con la celebración, por primera vez en España, de un certamen monográfico que estará dedicado al sector del juguete. En 1963 se celebrará la Feria Española del Mueble, Madera y Mimbre, primera denominación y antecedente de la actual Feria Habitat Valencia.

Durante la década de los 60 Feria Valencia experimenta un crecimiento tan notable que le obligará a buscar un nuevo emplazamiento Pocos años después, el Ayuntamiento de Valencia daría solución al problema cediendo los terrenos en los que se ubica Feria Valencia en la actualidad. En efecto, en 1969 se celebra en las nuevas instalaciones de la pedanía valenciana de Benimámet la VII Feria Española del Mueble y Salón de la Maquinaria para la Madera.

Feria Valencia ha cumplido, por tanto, más de noventa y cinco años al servicio de la empresa y el comercio internacionales.



*1934. Línea 7. Ruzafa-Matadero. El cartel indica de la peligrosidad que suponía para los niños el “ir de gorra” en lo que más era un juego infantil que consistía en subir al enganche que se observa en la foto, en esta ocasión en un tranvía preparado para trasladarse en sus dos direcciones, sobre el que cualquier travieso rapaz se aupaba en la trasera, normalmente con el tranvía en marcha, ajeno al peligro y convencido de su pericia. El cartel anunciador de tan trágico y probable suceso, no era óbice para que en sus infantiles e inconscientes años, el “ir de gorra” en un corto trayecto era para los niños un juego tan alocado como arriesgado.*





*1936-1939. Efectos de los bombardeos durante la guerra civil.*

Valencia como capital última de la República sufrió, de manera más enconada que cualquier capital, feroces bombardeos a cualquier hora del día o de la noche. La gente se encerraba en refugios para salvar la vida, pero los edificios y cualquier cosa o persona que quedase en las calles estaba expuesta a su destrucción, especialmente crueles fueron los bombardeos alemanes e italianos que probaban nuevas armas en España con vistas a la próxima II Guerra Mundial, como lo prueban las innumerables fotos aéreas que tomaron para evaluar los efectos de las mismas.



*Accidente en línea con destino a Torrente.*



*1941. Subiendo o bajando con el tranvía en marcha*

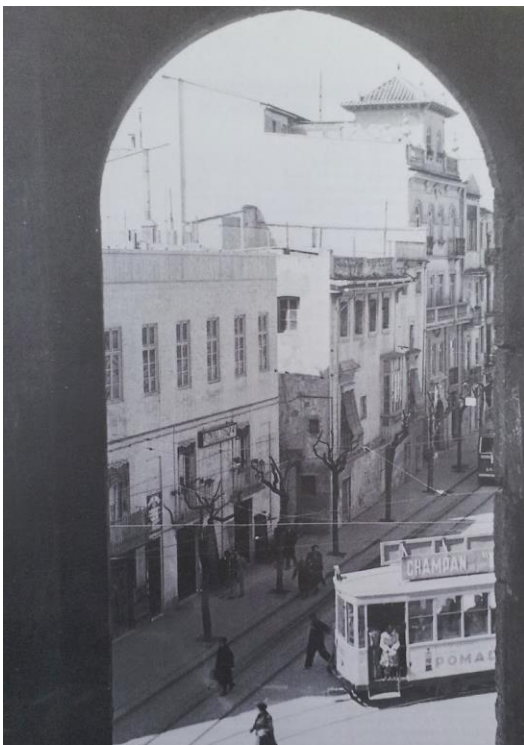
Obsérvese el método que empleábamos los muchachos de todas las épocas para viajar gratis, salvo que el cobrador nos detectase, en cuyo caso, parado o en marcha saltábamos a tierra sin tener ninguna sensación de peligro, aunque algunas veces no resultásemos indemnes del todo. La sensación de lo prohibido era más fuerte que todo, y.... además no teníamos dinero para pagar el trayecto de vuelta a casa, en mi caso cerca de las cocheras.





*1950. Línea 6. Ruzafa-Sagunto*

Con la extensión del uso del tranvía como transporte, en trayectos de mucho uso o en días y horas punta se enganchaban varias unidades para que los usuarios no tuvieran que permanecer colgando de los pescantes con el consiguiente peligro para sus vidas.



*1950. Blanquerias*

Esta foto está tomada desde una de las ventanas de las Torres de Serranos, se puede observar como ya el tranvía deja de pasar por debajo de ella y la rodea por el exterior.





*1954. Torres de Serranos. Obsérvese como el tranvía ya no pasa por debajo de ellas*

Durante la Guerra Civil Española fue utilizado como depósito de las obras evacuadas del Museo del Prado, tras realizarse una necesaria adaptación para tal fin. En este sentido, en diciembre de 1936 se construyó una bóveda de hormigón armado de 90 cm de grosor sobre el suelo del primer piso destinada a evitar que las obras de arte, alojadas en el piso más bajo, sufrieran daños en caso de bombardeo y derrumbe del edificio. Sobre esta bóveda se acumuló un metro de cáscara de arroz (destinada a actuar como amortiguador) y, sobre ella, un metro de tierra. En el segundo piso se acumuló otro metro de tierra y la terraza fue cubierta con sacos terreros. Además se instaló un sistema automático de control de la humedad y de la temperatura. Todo ello realizado siguiendo el proyecto, y bajo la dirección, del arquitecto de la Junta Central de Salvamento del Tesoro Artístico, José Lino Vaamonde.



*1955. Línea 9 al Cementerio*

Surge tras la prohibición de situar en el casco urbano los cementerios de cada parroquia. El proyecto fue del arquitecto municipal C. de Sales, comenzando las obras en 1805 y siendo inaugurado en 1807. Inicialmente era un rectángulo de unos 3.200 metros cuadrados, murado, con capilla central en el testero y acceso, también centrado en su frente, a partir de 1808 se inicia la construcción de los nichos. El primer panteón es de 1851 para Virginia Dotrés y rápidamente se generaliza su uso entre las familias poderosas, de modo que hoy es uno de los cementerios que más panteones posee.

En 1875 se hace un proyecto de ensanche que se aprueba en 1876. La primera ampliación es un aumento de profundidad del rectángulo inicial, quedando la capilla exenta casi en el centro. Hacia 1880 se aprueban las condiciones para construir nuevos nichos y pórticos. Es ahora cuando se decide la construcción de un nuevo rectángulo adosado al primero, denominado de los "Pórticos" o "Patio de las Columnas" por estar formado por 170 robustas columnas dóricas, puede considerarse la última obra de la etapa neoclásica en la ciudad.

En 1886 se construyó la sala de espera y en 1907 el patio de las palmeras. Después se realizan sucesivas ampliaciones, que tendrán en común el tratamiento de las construcciones que albergan los nichos.





*1956. C. Pintor López. En la posguerra apareció otro modelo de tranvía con puertas automáticas para impedir que la gente subiera cuando el tranvía estaba en marcha, también para evitar que la gente no pagase. Algunas veces las puertas atrapaban a algún despistado porque iba lleno a rebosar. Obsérvese cómo las puertas estaban compuestas por varias unidades que se plegaban como un acordeón y estaban situadas en la izquierda según el sentido de la marcha. A la derecha de la foto se ve el pretil de piedra del cauce del río Turia. Creemos que el individuo que está en la isleta es un empleado de la compañía de tranvías.*



*Situación de las vías y los tranvías con destino al Cabañal en la riada de 1957*

Hay fechas que quedan grabadas en la memoria de la gente para siempre...y la del 14 de octubre del 1957, es una de ellas para muchos valencianos. Aquél día, el Turia se desbordó en dos ocasiones a su paso por la ciudad de Valencia, dejando tras de sí cuantiosas pérdidas materiales y humanas. No era ni mucho menos la primera vez que nuestro río se desbordaba. Según podemos ver en las crónicas antiguas, existen riadas documentadas desde el siglo XIV: en 1321, 1328, 1340, 1358, 1406, 1427, 1475, 1517, 1540, 1581, 1589, 1590, 1610, 1651, 1672, 1731, 1776, 1783, 1845, 1860, 1864, 1870, 1897 y finalmente la de 1957 es considerada por muchos valencianos como “la riada” a secas y con mayúsculas. El porqué de esa importancia del episodio del 57 radica por un lado en el alcance que tuvo la noticia a nivel nacional gracias a la gran difusión que iban comenzando a tener los medios de comunicación escritos, y por otro lado, porque la riada del 57 cambió para siempre la ciudad de Valencia, al ejecutarse en los años posteriores el denominado “plan sur”, que desvió el río por fuera de la ciudad, lo que sí es cierto es que llovió mucho, y sobre todo en este caso fue de vital importancia “donde llovió”. Para empezar las mayores cantidades de precipitación no se registraron en la capital, sino aguas arriba del Turia, en la comarca del Camp del Turia. La segunda riada, debió de llevar a su paso por la capital entre 4.200 y 4.400 m<sup>3</sup>/seg. Incluso hay estudios que hablan de puntas de 6.000 metros cúbicos por segundo.

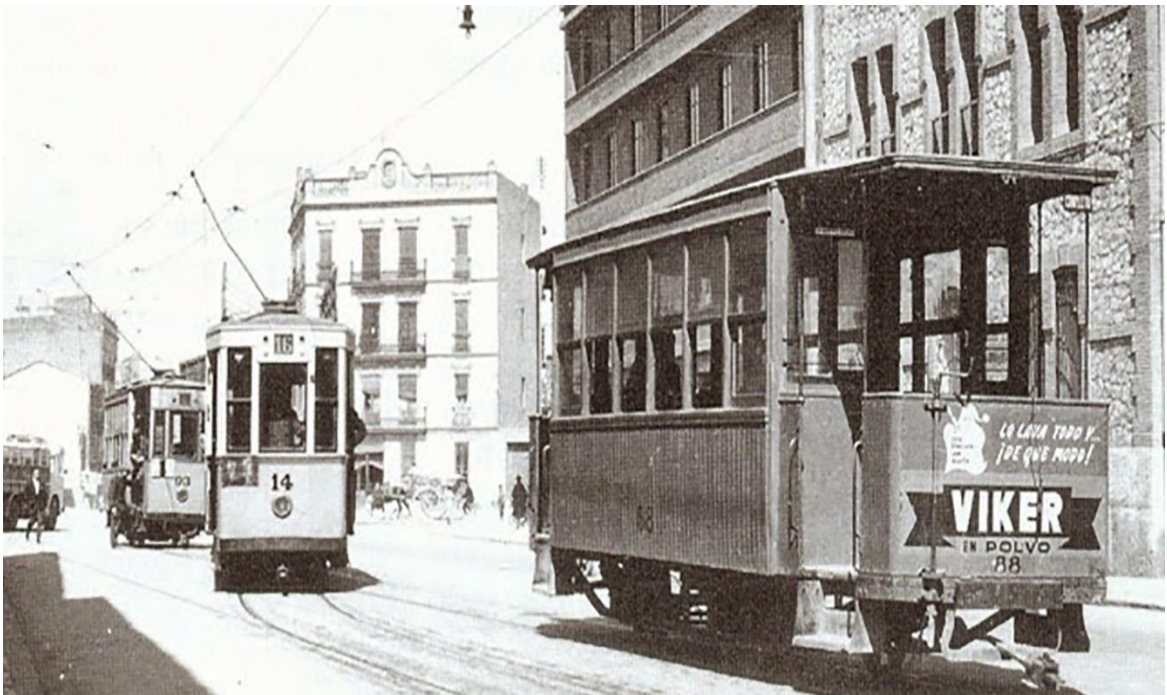
Como caso anecdótico referido a nuestra comarca, el punto donde más agua se recogió fue en Altura, Castellón, donde se ha estimado que se superaron los 500 l/m<sup>2</sup> ese día (la anotación oficial se quedó en 200 l/m<sup>2</sup>)



Entre las muchas cosas que llamaron la atención de la riada, destaca por un lado la constatación de que Valencia fue fundada por los romanos en una isla que quedaba en medio de dos ramales del río. Así, la Plaza de la Virgen no se mojó y la calle del Micalet y la Plaza de la Reina quedaron secas. El Palacio Arzobispal estaba sin inundación, como la subida del Palau. La Valencia romana quedó intacta: la colina primera de la ciudad demostró que los fundadores eran sin duda gente muy inteligente que sabía dónde tenía que situarse. En cambio, el antiguo ramal del río, que trascurría frente a la Lonja, pasa por la Plaza del Ayuntamiento y la calle de las Barcas hasta llegar a la ciudadela volvió a ser río. Este antiguo ramal era el que abrazaba por el Sur la isla original sobre la que se fundó la ciudad de Valencia. Por otra parte, los puentes antiguos fueron los que quedaron en pie, mientras que los de más moderna construcción fueron arrasados por la riada. Todos los valencianos aprendieron aquel día que los puentes que resistieron sin inmutarse las dos grandes avenidas del Turia fueron los cinco clásicos: San José, Serranos, Trinidad, del Real y del Mar. Todos los demás puentes, sufrieron notables deterioros. Los puentes clásicos, los góticos, se comportaban de maravilla; el agua circulaba sin problemas aunque llevara residuos o troncos. Los "antiguos", sabían construir de maravilla, sin duda.



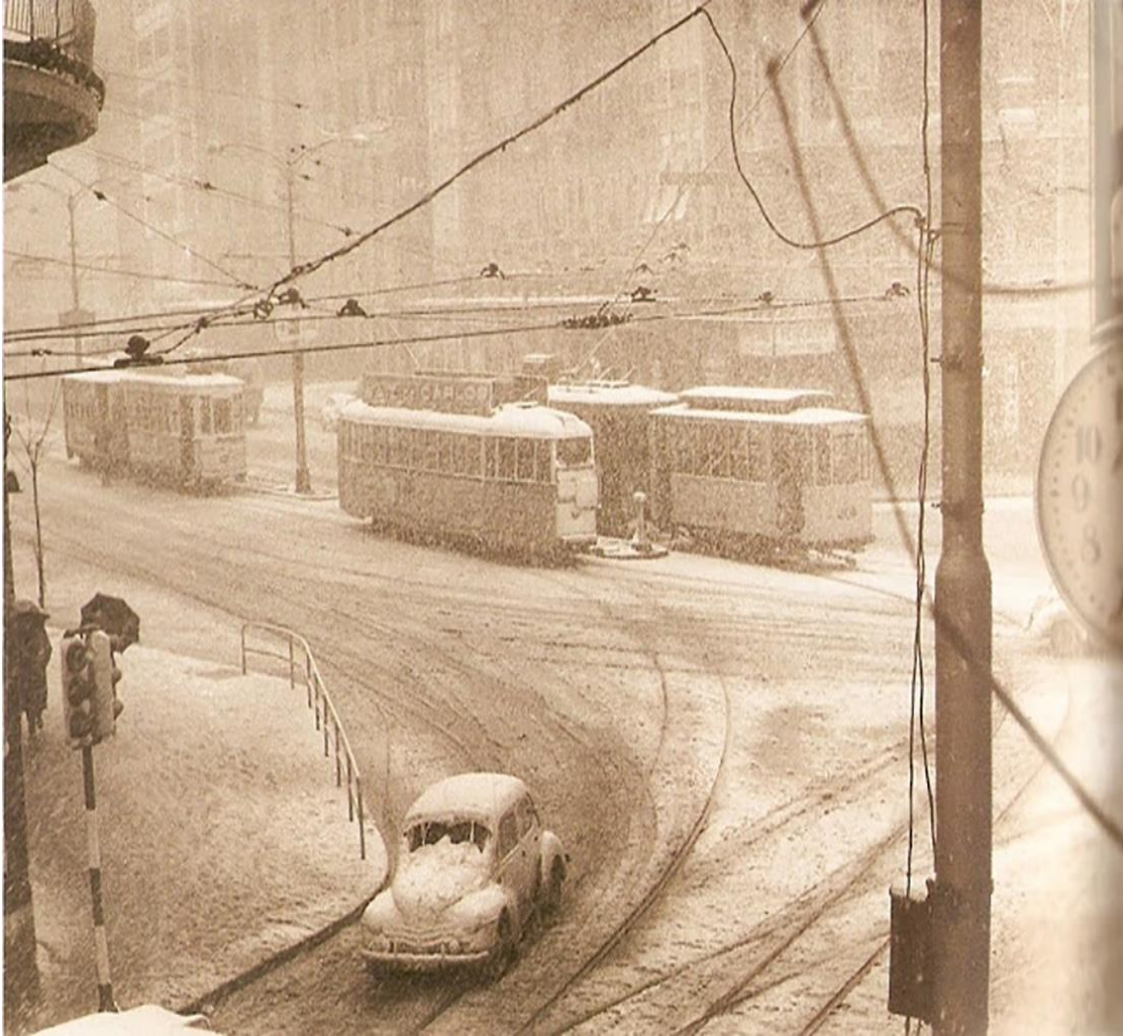
*1957. Las vías de los tranvías siempre tenían que estar limpias por si una piedra se metía en el carril y lo hacía descarrilar. Se les llamaba peritos limpiavías. A veces en la vía había incrustadas piedras y si veis la posición de los hombres llevando el mando de madera, apoyado en el estómago o el vientre, al final tenía una pieza de hierro con una lengüeta que se introducía en la vía y la limpiaba.*



*1960. Calle Sagunto*

Al final de esta calle estaba el principio y final del trayecto de las líneas 6 y 16. También había un fiolato porque ahí comenzaba el camino viejo de Barcelona. La fachada que se ve a la derecha de ladrillo cara vista corresponde al colegio salesiano de San Juan Bosco. Aquí confluyen actualmente las avenidas de Peset Aleixandre, de Primado Reig y la de la Constitución.





*1960. La gran nevada.*

Aunque Valencia, por su climatología no sea dada a este tipo de nevadas, en este año sin embargo, como se aprecia en la foto, si fue bastante copiosa. Nevó ocho horas seguidas. Lo suficiente para blanquear las calles de Valencia. Desde aquel 11 de enero de 1960 los copos no han vuelto a cuajar, según recoge la agencia meteorológica. Se interrumpieron los servicios de agua, gas, electricidad y telefonía a lo largo de la jornada. También se suspendió la línea de autobús con Madrid y la del tren con Zaragoza y los tranvías sufrieron alteraciones en sus horarios.

La huerta valenciana, acostumbrada a un invierno más ligero, se vio amenazada por las bajas temperaturas y la nieve acumulada. Los peligros de las cosechas y los problemas aparecen después de la nieve están un poco olvidados cuando la vemos a ella cubriendo la ciudad.

Después de 1960 han vuelto a caer copos, pero sin cuajar. Fue en 1963, 1965, 1971, 1983 -con una intensa nevada general-, 1990, 2001, 2005 y el 28 de enero de 2006, cuando la nieve alcanzó las playas del Perelló, junto a la Albufera de Valencia.

Y antes de 1960 se registraron otras tantas. La primera documentada consta en el año 1543, el 18 de enero. Desde aquel día, son muchas las nevadas que han caído en la ciudad, pero las tres que sobresalen son del año 1885, 1946 y 1960.





1960. Estación de Pont de Fusta

La estación de **Pont de Fusta** es una estación pasante en la línea férrea Valencia - Valterna de tranvía de Valencia. Anteriormente conocida como **València-Pont de Fusta**, **Valencia-Puente de Madera** o **Puente de Madera**, esta estación fue una de las principales estaciones de Europa por número de viajeros, antes del soterramiento de 3 de las 4 líneas de cercanías/metro ligero a las que servía como cabecera. La estación de Pont de Fusta es una estación de la línea\_4 de Metro Valencia habiendo sido la cabecera de las antiguas líneas *Valencia-Liria* , *Valencia-Betera*, *Valencia-Rafelbuñol* y *Valencia-Grao*, actuales líneas 1, 2, 3, 4 y 6. La estación se encuentra en el barrio de La Zaidía de Valencia, justo en el extremo norte de la Ciutat Vella al otro lado del antiguo cauce del río Turia. La antigua estación, un poco más al sur de esta (diseñada por el arquitecto Joaquín María Belda), estaba situada justo al borde del cauce en frente del llamado puente de madera o *pont de fusta*. Esta estación fue el contrapunto de la Estación del Norte, situada justo al sur de la *Ciutat Vella*, a la hora de acceder a Valencia, si bien no competían sobre los mismos trayectos o anchos de vía excepto en el caso de Liria y Benaguacil que contaban con dos estaciones terminales (caso de Liria) que le conectaban con esta estación y con la del Norte en anchos métrico e ibérico. La estación de Pont de Fusta está situada en el centro de la calle Almassora. Esta estación se ha quedado únicamente con la actividad del tranvía. Allí se levanta los andenes a ambos lados de las vías del tranvía sobre la traza de las antigua playa de vías de las líneas Valencia-Grao, Valencia-Bétera y Valencia-Rafelbuñol.

La antigua estación, que estuvo en funcionamiento desde 1888 hasta 1995 , se trata de un edificio de tres plantas con numerosos ventanales que ahora sirve como comisaría de policía, se encuentra al sur de la de tranvía justo en la curva de 180º que utiliza la línea para salvar la disposición de *culo de saco* heredada de la antigua terminal y que le permite ser pasante, esta estación tiene salida a la calle Trinidad justo enfrente del *punte de madera* sobre el antiguo cauce del Turia.

Además, aprovechando la curva de 180º, hay dos bucles para hacer cortos entre Dr. Lluch-Pont de Fusta y V. Andrés Estellés/Fira /Mas del Rosari-Pont de Fusta.



*Años 60. Estación del Pont de la Fusta. Con hueco para aparcamientos particulares.*



*1963. Calle Sagunto-Constitución. Obsérvese los clásicos anuncios de refrescos de la época. Esta foto se corresponde con la anterior del año 1960 tomada desde el otro extremo.*





1964. Calle Serranos-Blanquerías

La calle Serranos tuvo nombres como *Major de Sent Berthomeu*, *Mayor de San Bartolomé*, por corresponder a esa jurisdicción parroquial o *Portal dels Serrans*, Puerta de los serranos, inmediata a esta puerta de la muralla medieval.

El nombre actual procede de la entrada del Rey Jaime I a la ciudad de Valencia, en 1238, con el *repartiment* de las tierras a los nuevos pobladores, estos procedían de poblaciones de Teruel, llamados serranos por su diferencia con los del llano de Valencia. Fue entrada triunfal del Rey y sus caballeros, que atravesaban la Torre y continuaban por la calle hasta el centro de la ciudad. Antes de la construcción de la muralla medieval aparece citada como calle de Alcántara, por su proximidad a la antigua puerta de *al-Qantara*

Como hoy en día, fue siempre paso principal de la entrada a Valencia, el paso de numerosos transeúntes favoreció el desarrollo del pequeño comercio, en los bajos de las edificaciones hubo multitud de tiendas de todo tipo, en general de consumo ocasional.

El tipo de edificio que pervive es en su mayoría del s. XIX. Como ejemplo del s. XVIII podemos ver la casa familiar del Padre Tomás Vicente Tosca, en el número 17 de la calle. La calle Serranos es una vía de la ciudad de Valencia situada entre la Plaza de Manises y la Plaza de los Fueros. De trazado rectilíneo, ocupa una longitud de 167,64 m. Separa los barrios del centro histórico La Seu y el Carmen.





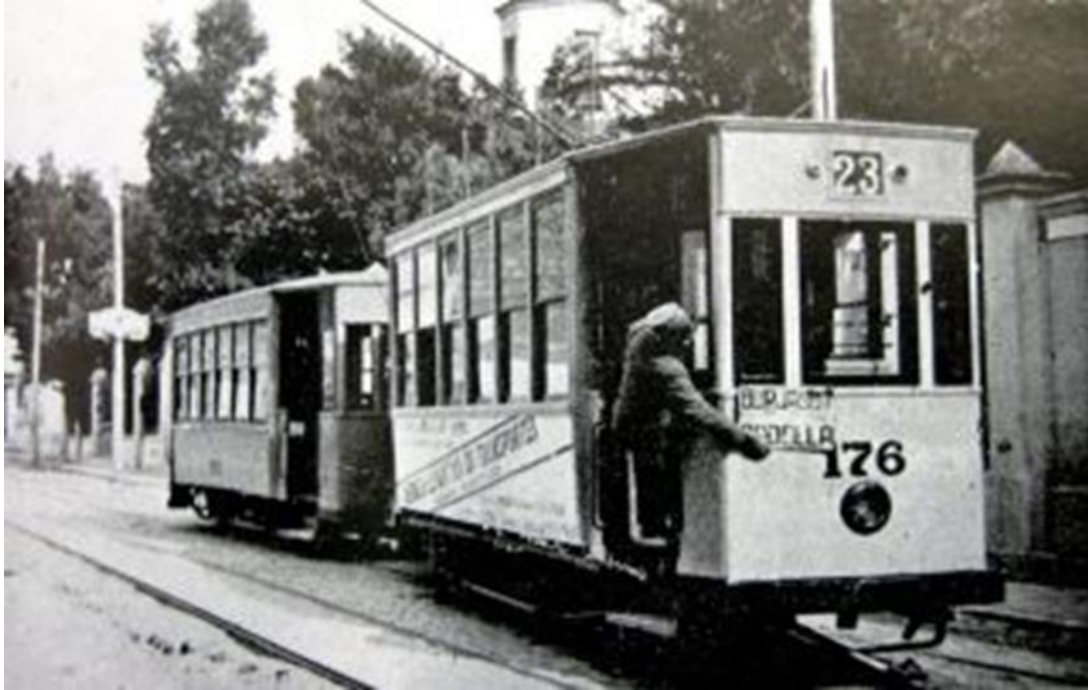
*1965. La Glorieta*



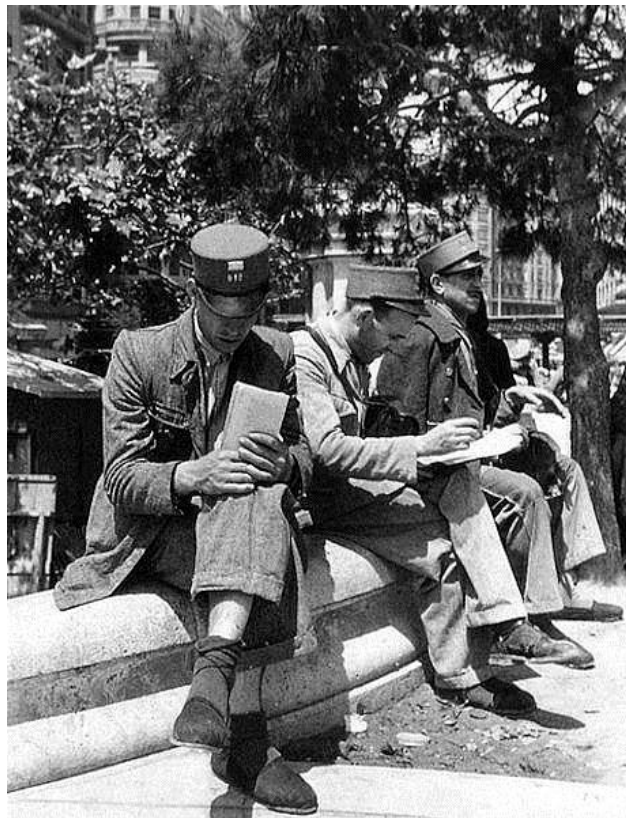
*2015. La Glorieta*

Ambas fotos están tomadas desde el mismo lugar, dónde se ve las diferencias de transportes, pero los edificios prácticamente están igual a pesar de haber pasado 50 años.





*Operario cambiando las tablillas de dirección en la parada de principio/final de trayecto*



*Tranviarios descansando en la Plaza del Caudillo, hoy Plaza del Ayuntamiento. Entre los dos conductores está un cobrador identificado por la correa de la billetera.*





*En la Plaza del Ayuntamiento había unas pérgolas de madera, aproximadamente frente al paso de peatones que está delante del Ateneo, que actuaba como sombrilla, para no pasar calor en verano.*



*Foto de los años 50 en la que se puede ver bien porque se llamaba popularmente La Tortada, (ver la foto comentada del año 1930).*

### 2.3. La transformación de las últimas líneas de tranvías. 9 de Junio de 1970.

Según cuentan las crónicas, SALTUV se comprometió con el Ayuntamiento a retirar los tranvías y sustituirlos por autobuses. Iniciado el proceso, SALTUV vio la oportunidad de sustituir inicialmente las últimas líneas de tranvías (precisamente las números 1 a 5) por trolebuses. El caso es que SALTUV, que ya tenía en servicio una línea de trolebuses, la 13, procedió a montar la línea aérea de trolebús correspondiente a la sustitución de las líneas de tranvías. Esa instalación y consiguiente sustitución se efectuó en dos etapas.

Primero se sustituyó la línea de tranvías “**5 CIRCUNVALACIÓN**”, una doble línea circular con servicio en ambos sentidos, en la que la instalación de la línea aérea del trolebús era completamente compatible con la línea aérea del tranvía, ya que éste circulaba por el centro de la calzada mientras el trolebús lo haría próximo a las aceras. La nueva línea de trolebuses “**5 INTERIOR**” se puso en servicio el 8 de Octubre de 1969. En la segunda etapa fue el turno de las líneas 1 a 4 de tranvías. Tanto en tranvías como después en trolebuses, estas cuatro líneas eran en realidad una sola línea con un largo tronco común en medio de dos terminales céntricos (Torres de Serranos y Gran Vía de Germanías) y dos terminales periféricos en los poblados marítimos, uno a cada lado del puerto y con servicio veraniego de playas (Malvarrosa y Nazaret). Siempre fue mayor el tráfico en las líneas de Malvarrosa que en las de Nazaret. Estas cuatro líneas sumaban 59'43 km. Vemos trabajar en la instalación de la nueva línea aérea de las líneas de trolebuses números 2 y 3 en la Gran Vía del Marqués del Turia, precisamente en el cruce con la línea 13 de trolebuses de la Gran Vía del Marqués del Turia con la calle de Jorge Juan, al veterano camión-torre LA-2, un venerable Hispano Suiza matrícula V-19.588, posiblemente de 1943.

El LA-2 estaba preparando la instalación del cruce de la línea aérea del trolebús línea 13 (que desde Jorge Juan cruzaba la Gran Vía para seguir por Joaquín Costa) con la línea aérea de las futuras líneas 2 y 3 de trolebuses, a Gran Vía de Germanías. El camión dejaba justo el espacio para que pudiera circular el tranvía (líneas 2 y 3), mientras que el trolebús de la línea 13 tenía que esquivarlo, rodeándolo por su delantera. Pero tanto los tranvías como el trolebús tenían que pasar “por impulso”, con los troles fuera del cable, con la cuerda del trole en manos de un operario.



Este es el LA-2 situado en su punto de trabajo, con la plataforma extendida perpendicular al eje del vehículo. Como hay hasta tres operarios trabajando en la plataforma, el LA-2 ha desplegado un verín para soportar esa carga descentrada.



*Gran Vía del Marqués del Turia*



*Cruza un trolebús de la línea 13. Dos operarios retiran de la línea aérea los troles, una vez el vehículo ha tomado impulso. Otro operario ha detenido al motocarro para que no se cruce en el camino del trolebús.*



*Ahora pasa un tranvía. Basta un operario para mantener el trole separado de la vertical de la línea aérea.*



Vista del otro lado del LA-2. Un operario está colocando en el cable la ruleta del trole de un tranvía que acaba de pasar por impulso. Se comprueba en esta imagen cómo hay tres operarios trabajando en lo alto de la plataforma. Y hay otros tres operarios en la calzada, que deben actuar cuando cruza un trolebús. Uno de estos tres últimos era el conductor del LA-2.



#### 2.4. La despedida de los tranvías de Valencia. El día de antes.

El día anterior al fin del servicio de tranvías, esto es, el **viernes 19 de Junio de 1970**, en la vía del bucle de la Glorieta iban a situar los tranvías que a la mañana siguiente se utilizarían en la caravana de despedida de los tranvías valencianos. Eran el **424** y el **414**. El 424 llevaba rótulos de la Línea 1 "A MALVARROSA". Los rótulos de 414 eran Línea 2 "A MALVARROSA". Y esos mismos rótulos los llevaron a la mañana siguiente. Habían sido elegidos esos dos coches para la caravana de despedida porque eran dos coches fiables, que estaban en buenas condiciones, el 414 no era el auténtico 414, su número anterior, borrado, era el 436. Los dos tranvías tenían distinta altura. A la derecha el 424, más alto, sería un "ruedas grandes".





Pero todavía quedaba mucho trabajo en la noche del 19 al 20 de Junio de 1970. En Valencia se mantenía un servicio nocturno reducido en algunas líneas de tranvías, que el buen humor de los tranviarios denominaba "borrachos", ya que se pasaban la noche dando vueltas. Aquella tarde se adelantó el cierre del servicio de tranvías, sustituidos por autobuses, cuando todavía había luz del día. Y se cortó la alimentación eléctrica en toda la red de tranvías. Hubo un tranvía que no llegó a alcanzar la puerta de la cochera, y tuvieron que meterlo remolcado.

Esa noche se dio con autobuses el servicio de los "borrachos", y los camiones de Línea Aérea trabajaron frenéticamente cortando los cables del tranvía y sus alimentadores para dejar expedita toda la línea aérea de los trolebuses. Pero claro, no era cuestión de simplemente dar el tijeretazo. Era un plan perfectamente estudiado por SALTUV, con especial atención al tramo que a la mañana siguiente tenían que recorrer los tranvías de la caravana de despedida, tramo que tenía que ser nuevamente alimentado.

La ceremonia oficial preveía una última circulación de tranvías, con autoridades a bordo, desde la Glorieta, (bucle intermedio de las líneas 1 y 4) hasta las cocheras. En ese recorrido sólo se cortó el hilo del tranvía en los cruces con los hilos del trolebús, pero se mantuvo su tensión mecánica y los alimentadores. Los tranvías 424 y 414 salvaron esos cortes por inercia, con el trole bajado, bajo la atenta vigilancia del camión-torre LA-5 (V-241.082).

## 2.5. La despedida de los tranvías de Valencia. El día del adiós.

Y llegó el día de la despedida de los tranvías valencianos, el **sábado 20 de Junio de 1970**. Ya hemos visto los preparativos para la “ceremonia de clausura”. El día 20 de Junio el servicio en las líneas 1 a 4 se presta ya con trolebuses. Sólo queda que las autoridades encierren los últimos tranvías. Aquí están las autoridades, posando para la Prensa, junto al primer coche, el **424**.



En el segundo coche, el **414**, iban empleados y mandos de la Sociedad, abría la caravana algún coche de la Policía Municipal. Por parte de SALTUV, tras los dos tranvías cerraba la comitiva el camión-torre LA-5, un Ebro V-241.082, "por si acaso". Se supone que la caravana la cerraban dos coches de la Policía Municipal. Se suponía que los coches de la Policía Municipal evitarían que se metieran coches por medio, y que la caravana se partiera en algún semáforo. Pero ni lo uno ni lo otro. En uno de los primeros semáforos el camión-torre se quedó cortado







Abría la caravana algún coche de la Policía Municipal. Por parte de SALTUV, tras los dos tranvías cerraba la comitiva el camión-torre LA-5, un Ebro V-241.082, "por si acaso". La caravana la cerraban dos coches de la Policía Municipal, curiosamente dos Renault Dauphine que, por el modelo y la decoración, parecían traídos de la Policía Municipal de París. Se suponía que los coches de la Policía Municipal evitarían que se metieran coches por medio, y que la caravana se partiera en algún semáforo.

Pero ni lo uno ni lo otro. En uno de los primeros semáforos el camión-torre se quedó cortado, como se comprueba en la siguiente foto.



Uno de los Dauphine está detrás del tranvía de las autoridades. Entre éste y el 414, una furgoneta DKW. Y, curiosamente, aparece un autobús Pegaso 6035. El autobús formaba parte de la comitiva. Suponen que no, que se trataba de un autobús que tomaba o dejaba servicio.





Llegando al Puente de Aragón, sobre el Turia (viejo cauce), y se realiza una parada-foto, algo habitual en las “salidas” organizadas por los aficionados, pero poco usual en una caravana oficial como ésta. Al final del puente hay una furgoneta esperando, probablemente de la toma de la noticia en cine por TVE. Como en el resto del recorrido, el segundo tranvía, el 414, se mantenía a una respetuosa distancia del tranvía de las autoridades, el 424.





Entramos en la Avenida del Puerto, entonces Avenida del Doncel Luis Felipe García Sanchís, y tenemos que desviarnos hacia la cochera del Portalet. En todo el recorrido, la línea aérea utilizada por estos tranvías estaba “cortada” en todos los cruces con la línea aérea del trolebús. A simple vista, era como si la línea del tranvía estuviera puesta por encima de los hilos de contacto del trolebús, y recubierta por un manguito aislante para evitar el contacto eléctrico con ellos. Cada vez que los tranvías tenían que cruzar una línea aérea de trolebús, el tranvía se detenía, un operario tomaba la cuerda del trole, el tranvía arrancaba en el primer punto de marcha, y el operario separaba de la línea aérea el trole. Salvado el punto del corte, el tranvía se detenía, el operario volvía a colocar la ruleta del trole en contacto con la línea aérea, y el tranvía reanudaba su marcha. En la foto siguiente, el operario tiene ya en su mano la cuerda del trole, esperando a que el tranvía dé el tirón para salvar la zona aislada. Se observa cómo el hilo de la línea aérea del tranvía está cubierto por un manguito aislante en el cruce con la línea del trolebús.



Y por fin entramos en las cocheras del Portalet. Se detienen los tranvías, delante el 424 y detrás el 414. Las autoridades descienden y suben en el trolebús número 28, en el que hacen el recorrido de vuelta hasta la Glorieta.



*El tranvía 424 almacenado en las cocheras del Portalet*

**El auténtico último tranvía de Valencia fue el 414.** SALTUV primero, y la EMT valenciana después, guardaron el tranvía nº 424 como supuesto "último tranvía de Valencia". Queda claro que fue, simplemente, el tranvía que utilizaron "las autoridades". Otra mixtificación más en las historias tranviarias. La resurrección del tranvía en Valencia, ocurrió 24 años después.

## 2.6. Adiós, tranvía, adiós. El paso a nivel de la Avenida del Puerto.

En el tronco común de las líneas 1 a 4 (primero de tranvías y luego de trolebuses) a lo largo del Camino (o Avenida) del Puerto, entre los dos términos del centro de Valencia y los dos términos marítimos, había un punto crítico: el paso a nivel con el ferrocarril que desde Valencia se dirige hacia el Norte, a Castellón y Barcelona.

El cruce del tranvía con el ferrocarril no presentaba mayores dificultades. El ferrocarril no estaba todavía electrificado, por lo que no había problemas con la línea aérea. El cruce de las vías, de la vía métrica del tranvía con la vía de RENFE, estaba perfectamente resuelto con unos cruces de acero moldeado al manganeso. Evidentemente, en el cruce tenía preferencia el ferrocarril, y en ambos sentidos de la Avenida del Puerto existían semi-barreras, plantadas en el borde de las aceras. Esas semi-barreras, al descender desbordaban sobre las vías del tranvía, situadas en el centro de la calzada. Entre la vía del tren y la semi-barrera había un amplio paso de peatones, y los semáforos que gobernaban el paso de peatones eran los mismos que señalizaban el paso a nivel. Todos estos detalles se pueden observar en las siguientes fotos que muestran a tranvías y automóviles detenidos por los semáforos, con las barreras bajadas.



Pero lo que interesa señalar es la línea aérea (del tranvía y del trolebús). Los dos primeros hilos contados desde el centro de la calzada, desde los postes centrales, corresponden al tranvía. En los tranvías de Valencia se utilizaba un cable viejo, retirado de servicio, como "feeder"- alimentador- auxiliar, y por eso había dos cables. A continuación se sitúan el par de cables de alimentación del trolebús, siendo el positivo



el más próximo a los cables del tranvía; esta disposición era habitual en explotaciones mixtas de tranvía y autobús. Para asegurar la separación entre los dos cables del trolebús, se sitúa una tirantilla intermedia que ayuda a mantener los cuatro cables sensiblemente en un plano, mientras se eliminan los cables de la línea aérea del tranvía.

Adviértase que los cables de la línea aérea del trolebús iban colocados junto a los del tranvía solamente en el cruce del paso a nivel, se ve en la foto. A lo largo de la Avenida del Puerto la línea aérea del trolebús se ha tendido sobre el carril próximo a la acera, y el trolebús puede esquivar a coches que estorben. Pero al llegar al paso a nivel la línea aérea del trolebús interceptaría el movimiento de las barreras, por lo que fue preciso desplazar esa línea aérea del trolebús para situarla junto a la línea aérea del tranvía. Se ve cómo la línea aérea del trolebús se desplazaba del lateral al centro de la calzada, maniobra ciertamente peligrosa; es verdad que si el trolebús circulara por el centro de la calzada podría permitir a los troles desplazarse de uno a otro lado, pero siempre con la debida prudencia en la conducción, por el bandazo que daban los troles.



*Trolebús Nº28, 20/6/1970*

Por desgracia, lo que podía ocurrir ocurrió en alguna ocasión: los troles del trolebús se salieron de su línea aérea en el cruce del paso a nivel. En la tarde del 20 de Junio de 1970 en dicho paso a nivel un trolebús que circulaba en sentido contrario se le había salido un trole, el derecho, dejándolo peligrosamente varado dentro de la zona ferroviaria. Afortunadamente, pudieron sacar el trolebús antes de que pasara el tren.

Analicemos la situación:

Primero: ese trolebús nº 28 era el “trolebús inaugural”, esa misma mañana, de las líneas 1 a 4 tras acabar con los tranvías; el que llevó a pasear a las autoridades cuando éstas abandonaron el tranvía nº424.

Segundo: si nos fijamos en el trole izquierdo, el que no se separó de la línea aérea, vemos que el cable está forzado, la cabeza del trole está tirando de la línea aérea, porque el trolebús no ha circulado por donde debía; tenía que haber circulado más pegado a su izquierda. Único culpable, el conductor del trolebús. Además, aunque el vehículo esté perfectamente aislado (la duda ante todo) es una imprudencia dejar el trole tocando precisamente el hilo positivo.

Tercero: salta a la vista que el trole que se salió fue el derecho. Y alguien se entretuvo en recogerlo y situarlo bajo su gancho, como se aprecia en la foto. Mal hecho: en esa posición el trole recogido podría estar invadiendo el gálibo ferroviario, exigiendo un esfuerzo extra a los que empujaban. ¿Quién hizo mal en recoger el trole?; lo ignoro, pero muy posiblemente el cobrador del trolebús.

Cuarto: el trolebús está lleno de viajeros. ¿Por qué no se ha desalojado?, es difícil explicarse cómo aquellos hombres pudieron mover el trolebús, empujándolo.

## 2.7. El olvido de los tranvías: el almacenamiento, desguace y algunos afortunados, restauración.



*Tranvías restaurados como recuerdo de lo que fue una época de Valencia.*



*El final del tranvía eléctrico en Valencia en Junio del 1970*

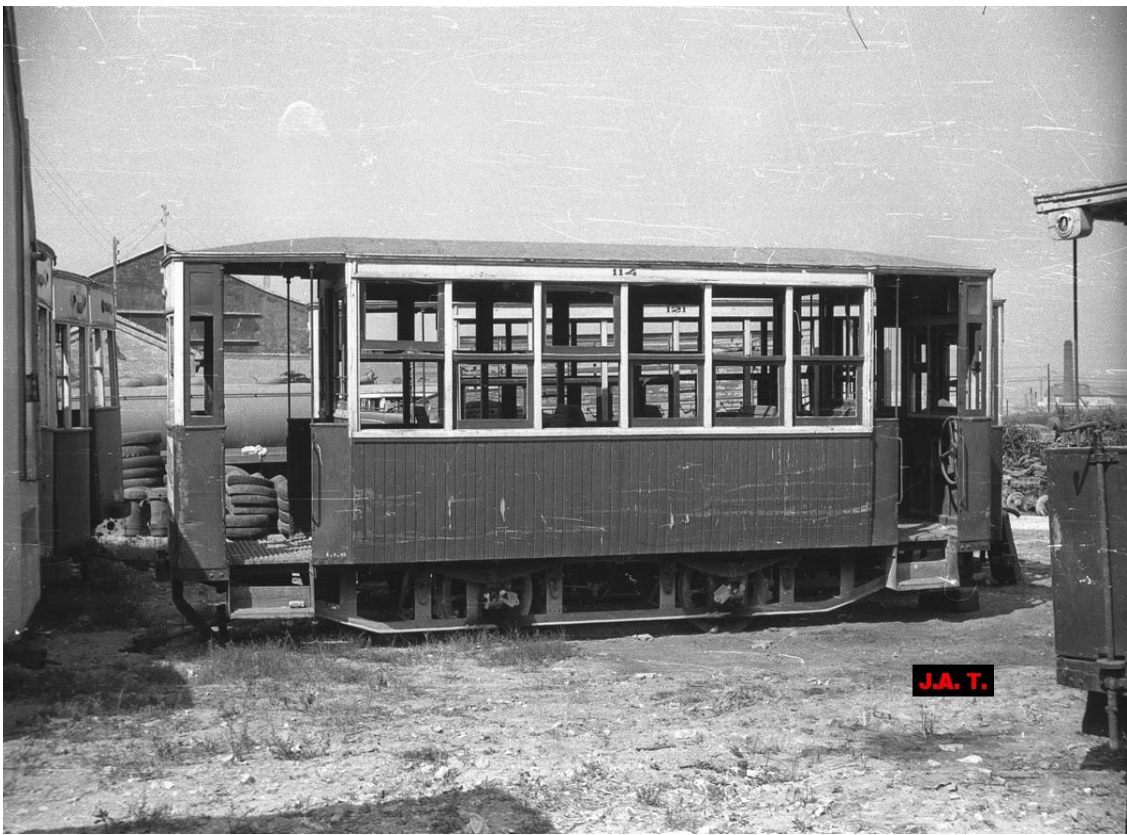


*Triste final.*



*Tranvías retirados y en los desguaces.*





*Este vagón era del tipo "Godellano"*

## 2.8. Luego vino la otra modernidad.



**Metrovalencia** es la marca comercial bajo la que la empresa pública Ferrocarriles de la Generalidad Valenciana (FGV), dependiente de la Generalidad Valenciana, opera la red de metro y tranvía de la ciudad de Valencia (España) y su área metropolitana.

La red actual es heredera de antigua red de ferrocarriles suburbanos de Valencia, conocida popularmente como el Trenet de Valencia, que unía la capital con las poblaciones cercanas. Dicha red de vía estrecha fue construida en su mayor parte durante el final del siglo XIX y fue gestionada sucesivamente por la Sociedad Valenciana de Tranvías, más tarde por Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia y finalmente por Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha.

Con la inauguración de las líneas subterráneas 1 y 2 en octubre de 1988, Valencia se convirtió en la tercera ciudad española en poner en marcha un servicio de ferrocarril metropolitano. En la actualidad Metrovalencia dispone de seis líneas de metro y tres de tranvía, siendo la red completa la segunda en número de kilómetros, después de Madrid, y la cuarta en número de usuarios, después de Madrid, Barcelona y Bilbao.

En julio de 2006 llegó a las primeras páginas de los diarios del mundo al sufrir el cuarto accidente de metro más grave del mundo, así como el tercero en la historia ferroviaria de España. Murieron 43 personas y otras 47 resultaron heridas.

Las líneas

Línea	Terminales	Tipo	Estaciones	Longitud (km)	Viajeros (2015)
<b>1</b>	Bétera - Villanueva de Castellón	Metro	40	70,24	10.592.826
<b>2</b>	Llíria - Torrent Avinguda	Metro	33	39,75	7.005.223
<b>3</b>	Rafelbunyol - Aeroport	Metro	27	24,691	13.138.596
<b>4</b>	Mas del Rosari/Fira València - Doctor Lluch Lloma Llarga Terramelar - Empalme	Tranvía	33	15,921	6.218.834
<b>5</b>	Marítim Serrería - Aeroport	Metro	18	12,95	9.562.184
<b>6</b>	Tossal del Rei - Marítim Serrería	Tranvía	21	10,067	2.154.222
<b>7</b>	Marítim Serrería - Torrent Avinguda	Metro	16	15,45	5.315.240
<b>8</b>	Marina Reial Joan Carles I - Marítim Serrería	Tranvía	4	1,2	507.802
<b>9</b>	Alboraya Peris Aragó - Riba-roja de Túria	Metro	22	23,367	6.191.662

Las estaciones con mayor volumen de viajeros en el año 2015 fueron:

- Xàtiva con 4.445.178
- Colón con 3.980.832
- Àngel Guimerà con 2.438.606
- Túria con 1.912.079
- Facultats con 1.807.372





### Accidente de Metrovalencia de 2006

El accidente de un convoy de Ferrocarriles de la Generalidad Valenciana se produjo en Valencia, en la red de Metrovalencia dependiente de los Ferrocarriles de la Generalidad Valenciana, el lunes, 3 de julio de 2006. Sobre las 13:03, dos unidades de tren que transportaban a unas 150 personas descarrilaron en una curva cercana a la estación de *Jesús* causando la muerte a 43 personas, de las que 21 eran habitantes de la ciudad de Torrente, e hiriendo a otras 47. Según la versión oficial, el accidente se produjo por un exceso de velocidad. El maquinista Joaquín Pardo falleció en el accidente. El sistema de seguridad de esta línea era el denominado Frenado Automático Puntual (FAP), que se acabó de instalar año 1999. Se trata de un sistema de balizas que actúan como puntos de información al maquinista. Sin embargo, este sistema automático de emergencia era 40 veces más barato en comparación con el utilizado en el resto de metros en España, el sistema *ATP*, que habría evitado el accidente, no era el primer accidente sobre esta curva, pues se había producido otro descarrilamiento en 2003. Las ventanas de los vagones habían sido cambiadas por otras con protección de plástico para evitar que los vándalos las rompieran con piedras, pero no reforzaron la sujeción de las nuevas ventanas que cedieron en el accidente permitiendo que la gente saliera despedida del vehículo, maximizando los daños personales. Canal Nou, la cadena pública de la Generalitat Valenciana, no cambió la programación el día del accidente. Durante mucho tiempo se ha impedido hacer un estudio serio de lo que pasó, las víctimas no fueron recibidas ni atendidas por la Generalitat valenciana. Las nuevas Cortes valencianas elegidas el 24 de mayo de 2015, a excepción del PP, acordaron el 3 de julio, fecha del noveno aniversario de la tragedia, la formación de una nueva comisión de investigación para aclarar todo lo relacionado con el accidente y para establecer las «responsabilidades» que se determinen, además de adoptar «medidas legislativas, informativas y de colaboración con la Justicia para el esclarecimiento de la verdad». Parece que la modernidad a veces no es sinónimo de seguridad cuando se gestiona mal.

## ANEXOS

### A.1. Los tranvías y autobuses de la ciudad de Valencia.

Antecedentes de la red de transporte urbano actual (1876-1964)

1876 a 1925	1916	1925	1931	1940	1948
INICIOS	Tranvías	Tranvías	Tranvía+buses	Tranvías	Tranvías
	Tranvías interurbano				
					Autobuses
1949	1951	1956	1959	1963	1964
Tranvías	Tranvías	Tranvías	Tranvías	Tranvías	Tranvías
Autobuses	Autobuses		Autobuses	Buses urbanos	Buses urbanos
					Buses interurb.

LÍNEAS	1966	OBSERVACIONES
1	TORRES DE SERRANOS-MALVARROSA (Playa Arenas en verano)	TRANVIA
2	GRAN VIA GERMANIAS-MALVARROSA (Playa Arenas en verano)	TRANVIA
3	GRAN VIA GERMANIAS-NAZARET (Playa Nazaret en verano)	TRANVIA
4	TORRES DE SERRANOS-NAZARET(Playa Nazaret en verano)	TRANVIA
5	CIRCUNVALACIÓN	TRANVIA
6	SAGUNTO-RUZAFÁ	TRANVIA
7	MISLATA-RUZAFÁ-FTE. SAN LUIS	
8a	ALAMEDA-PÉREZ GALDOS	



8b	ALAMEDA-PEREZ GALDOS	
9	PLAZA CAUDILLO-CEMENTERIO	TRANVÍA
11	ESTACION VALENCIANA-PLAZA PATRAIX	TRANVÍA
12	SAN VICENTE-MONTEOLIVETE	TROLEBÚS
13	SAN VICENTE-PERIS Y VALERO	TROLEBUS
16	MERCADO ABASTOS-SAGUNTO	TRANVÍA
19	PLAZA REINA-GRAO	
20	PLAZA REINA-PLAYA DE LAS ARENAS	SÓLO VERANO
21	PLAZA REINA-CLUB NAUTICO	SOLO VERANO
27	CIUDAD ARTISTA FALLERO-AV.REAL DE MADRID	
28	ESTACION AUTOBUSES CENTRAL-ESTACION AUTOBUSES SUR	DESDE JUNIO 1966
30	PLAZA TETUÁN-MALVARROSA (por Cno Vera)	
31	PLAZA TETUÁN-MALVARROSA (por Cno Cabañal) / BENIMACLET	
40	BARON DE CARCER-BARRIO SAN JOSE (por avda. José Antonio)	
41	BARON DE CARCER-BARRIO SAN JOSE (por Colón)	
60	MERCADO CENTRAL - PARRETA - CAMPANAR	
61	MERCADO CENTRAL - PARRETA - CAMPANAR	
70	BARÓN DE CÁRCER-AVENIDA DEL CID	
71	BARÓN DE CÁRCER-AVENIDA DEL CID (LA LUZ)	
72	BARÓN DE CÁRCER-AVENIDA DEL CID (SAN ISIDRO)	
	OTRAS LÍNEAS ESPECIALES	
Mestalla	Salidas desde: Barón de Cárcer, 48 José Antonio, 50 (Mislata) Avenida del Cid frente a Pío X Grabador Jordán, 45 (Fuente de San Luis) cruce Ctra. de Paterna / Avda. Burjasot (Parreta) cruce Cno. Vera / Avda. Malvarrosa	
Vallejo	Salidas desde: calle Teatro (junto a Almirante Mercer) Av. Doncel Luis Felipe García Sanchiz, 242 Cruce Cno. Vera / Avda. Malvarrosa.	
Benimar	Itinerario: Pl. Caudillo (junto a Telefónica), Ribera, José Antonio, Duque de Calabria, Paso a Nivel, Monteolivete, Avenida de las de las Moreras, Benimar (Nazaret)	JUNIO A SEPTIEMBRE, SÓLO DOMINGOS Y FESTIVOS

LÍNEAS	1968	OBSERVACIONES
1	TORRES DE SERRANOS-MALVARROSA (Playa Arenas en verano)	TRANVIA
2	GRAN VIA GERMANIAS-MALVARROSA (Playa Arenas en verano)	TRANVIA
3	GRAN VIA GERMANIAS-NAZARET (Playa Nazaret en verano)	TRANVIA
4	TORRES DE SERRANOS-NAZARET(Playa Nazaret en verano)	TRANVIA
5	CIRCUNVALACIÓN	TRANVIA
6	SAGUNTO-RUZAFÁ	TRANVIA
7	MISLATA-RUZAFÁ-FTE. SAN LUIS	
8a	ALAMEDA-PEREZ GALDOS	
8b	ALAMEDA-PEREZ GALDOS	
9	ESTACION VALENCIANA-CEMENTERIO	
11	ESTACION VALENCIANA-PLAZA PATRAIX	
12	SAN VICENTE-MONTEOLIVETE	TROLEBÚS
13	SAN VICENTE-PERIS Y VALERO	TROLEBUS
16	MERCADO ABASTOS-SAGUNTO-ORRIOLS	
19	PLAZA REINA-GRAO	
20	PLAZA REINA-PLAYA DE LAS ARENAS	SÓLO VERANO
21	PLAZA REINA-CLUB NAUTICO	SÓLO VERANO
27	CIUDAD ARTISTA FALLERO-AV.REAL DE MADRID	
28	MERCADO CENTRAL-ESTACION AUTOBUSES SUR	
29	MISLATA-BARRIO LA TORRE	
30	POETA QUEROL-MALVARROSA (por Cno Vera)	
31	POETA QUEROL-MALVARROSA (por Cno Cabañal)	
40	BARON DE CARCER-BARRIO SAN JOSE (por avda. José Antonio)	
41	BARON DE CARCER-BARRIO SAN JOSE (por Colón)	
60	MERCADO CENTRAL - PARRETA - CAMPANAR	
61	MERCADO CENTRAL - PARRETA - CAMPANAR	
70	BENIMACLET-AVENIDA DEL CID	
71	PASCUAL Y GENIS-AVENIDA DEL CID (LA LUZ)	
72	PASCUAL Y GENIS-SAN ISIDRO	

LÍNEAS	1970	OBSERVACIONES
1	TORRES DE SERRANOS-MALVARROSA (Playa Arenas en verano)	TRANVIA HASTA JUNIO 1970
2	GRAN VIA GERMANIAS-MALVARROSA (Playa Arenas en verano)	TRANVIA HASTA JUNIO 1970
3	GRAN VIA GERMANIAS-NAZARET (Playa Nazaret en verano)	TRANVIA HASTA JUNIO 1970
4	TORRES DE SERRANOS-NAZARET(Playa Nazaret en verano)	TRANVIA HASTA JUNIO 1970
5	INTERIOR (antes CIRCUNVALACIÓN)	TROLEBÚS (2 sentidos)
6	SAGUNTO-RUZAFÁ	
7	MISLATA-RUZAFÁ-FTE. SAN LUIS	
8a	ALAMEDA-PÉREZ GALDOS	
8b	ALAMEDA-PÉREZ GALDOS	
9	ESTACION VALENCIANA-CEMENTERIO	
11	ESTACION VALENCIANA-PLAZA PATRAIX	
13	SAN VICENTE-MONTEOLIVETE	TROLEBÚS
16	MERCADO ABASTOS-SAGUNTO (Barrio Orriols)	
19	PLAZA ZARAGOZA-GRAO	
20	PLAZA ZARAGOZA-PLAYA DE LAS ARENAS	SÓLO VERANO
21	PLAZA ZARAGOZA-CLUB NAUTICO	SÓLO VERANO
27	CIUDAD ARTISTA FALLERO-AV.REAL DE MADRID	
28	ESTACION AUTOBUSES CENTRAL-ESTACION AUTOBUSES SUR	
29	MISLATA-AV.REAL DE MADRID	
30	POETA QUEROL-MALVARROSA (por Cno Vera)	
31	POETA QUEROL-MALVARROSA (por Cno Cabañal)	
40	BARON DE CARCER-BARRIO SAN JOSE	
41	BARON DE CARCER-BARRIO SAN JOSE	
60	MERCADO CENTRAL - PARRETA - CAMPANAR	
61	MERCADO CENTRAL - PARRETA - CAMPANAR	
62	MERCADO CENTRAL - AV. PIO XII - BENIMAMET	
70	BENIMACLET-AVENIDA DEL CID	
71	PLAZA DEL CAUDILLO-AVENIDA DEL CID (LA LUZ)	
72	PLAZA DEL CAUDILLO-AVENIDA DEL CID (SAN ISIDRO)	



## A.2. Evolución histórica de las líneas

LÍNEA	DENOMINACIÓN ACTUAL
1	ESTACIÓ D'AUTOBUSOS - LA MALVA-ROSA
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambia los tranvías por trolebuses el 20 de junio de 1970, y por autobuses el 12 de febrero de 1976, ampliando además entonces la ruta desde las Torres de Serranos hasta La Fe.</li> </ul>
2	LA MALVA-ROSA - CAMPANAR
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambia los tranvías por trolebuses el 20 de junio de 1970, y por autobuses en junio de 1975.</li> </ul>
3	AV. DEL CID-AV. DEL PORT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creada como línea de trolebuses en 1951 con la ruta "Monteolivete-San Vicente" tenía de refuerzo a la línea 13 de trolebús, creada el mismo día.</li> <li>• Posteriormente fue intercambiado su número con la línea de tranvía 12 en 1966. Con el número 3 sigue como tranvía "Germanías-Nazaret".</li> <li>• Fue convertida de nuevo a trolebuses el 20 de junio de 1970, y servida por autobuses en junio de 1975.</li> </ul>
4	NAZARET-PLAÇA DE L'AJUNTAMENT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambia los tranvías por trolebuses el 20 de junio de 1970, y por autobuses en febrero de 1976.</li> </ul>
5	INTERIOR
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambia los tranvías por <u>trolebuses</u> el 8 de octubre de 1969 (dos circuitos inversos), y por autobuses, en sentido actual, el 22 de mayo de 1976.</li> <li>• Además, en el mes de febrero de 1976 se había eliminado un sentido de la línea, al quedar la ronda interior en dirección única.</li> </ul>
6	TORREFIEL-NOU HOSPITAL LA FE
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En septiembre de 1965 se anula su doble sentido tranviario por la avenida José Antonio (actual Reino de Valencia), y se desvía por Luis de Santangel y Pedro III El Grande.</li> <li>• Cambia los tranvías por autobuses el 11 de diciembre de 1966</li> </ul>

7	MERCAT CENTRAL - FONTETA SANT LLUÍS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambia los tranvías por autobuses el 1 de julio de 1964</li> </ul>
8	ESTACIÓ D'AUTOBUSOS-NOU HOSPITAL LA FE
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Como tranvía circulaba hasta la Alameda. Cambia los tranvías por autobuses el 8 de octubre de 1965, funcionando como líneas 8A y 8B "Alameda-Pérez Galdós".</li> </ul>
9	UNIVERSITATS-LA TORRE
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambia los tranvías por autobuses el 12 de febrero de 1967</li> </ul>
11	ORRIOLS-PATRAIX
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambia los tranvías por autobuses el 12 de febrero de 1967, funcionando la línea como "Estación Valenciana-Patraix".</li> </ul>
13	LA FONTETA-BARÓ DE CÀRCER
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creada como línea de trolebuses en 1951 ("San Vicente-José Antonio") como refuerzo de la línea 3.</li> <li>• En 1966 la línea 3 de trolebús pasó a numerarse 12, manteniéndose el 13 sin cambios.</li> <li>• En 1970 ya existía sólo la línea 13 "San Vicente-Monteolivete", asumiendo toda la línea sin refuerzos, desapareciendo el trolebús 12.</li> <li>• En marzo de 1972 se amplió a Barón de Càrcer.</li> <li>• El 15 de mayo de 1976, al entrar los autobuses sustituyendo a los trolebuses en servicio, amplía su ruta hasta la avenida de la Plata</li> </ul>
16	VINALESA - PLAÇA DE L'AJUNTAMENT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fue creada como línea de tranvía "Abastos-Sagunto", en 1949.</li> <li>• Cambia los tranvías por autobuses el 6 de enero de 1967. Su itinerario llegaba hasta el final de la calle Sagunto, desde el mercado de Abastos.</li> <li>• En 1971 aumentó su servicio hasta el límite del término municipal</li> </ul>
19	LA MALVA-ROSA-MARINA REAL-PLAÇA DE L'AJUNTAMENT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 1966 ya funcionaba como línea de autobuses, con el recorrido "Plaza de la Reina - Grao", como los antiguos 20 y 21</li> </ul>

27	LA TORRE-MERCAT CENTRAL
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fue creada el 21 de noviembre de 1965, siendo la primera línea instituida por Saltuv. Iba desde el Camino Real de Madrid hasta la Ciudad Fallera en Benicalap.</li> </ul>
28	CIUTAT ART. FALLER-MERCAT CENTRAL
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Creada en 1966 (ver <u>líneas desaparecidas</u>), fue unida a la línea 8 en 1985, desapareciendo como línea.</li> </ul>
29	AV. DEL CID-UNIVERSITATS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se inaugura esta línea el 5 de marzo de 1968.</li> </ul>
30	NAZARET - HOSPITAL CLÍNIC / UNIVERSITATS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su trazado original era desde la Plaza Tetuán, hasta la Malvarrosa.</li> <li>El 3 de febrero de 1965 se amplía hasta Poeta Querol. Sus inicios iban desde Poeta Querol a la Malvarrosa, por el Camino de Vera, en plena huerta.</li> <li>El 5 de febrero de 1970 se instauró un servicio complementario hasta el instituto Politécnico, de reciente creación (futura UPV).</li> </ul>
31	LA MALVA-ROSA - POETA QUEROL
	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 3 de febrero de 1965 se amplía su recorrido hasta Poeta Querol, siendo el anterior sólo hasta Plaza Tetuán.</li> <li>Desde Primado Reig, tenía una bifurcación hasta Poeta Asins, en Benimaclet, que se eliminó con la entrada en funcionamiento de la línea 70 en 1967.</li> </ul>
40	ESTACIÓ DEL NORD-UNIVERSITATS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ya existían en 1966, con el recorrido "Barón de Cárcer (calle Requena) - Barrio San José (plaza Palancia)". La 40 iba por la Avda. José Antonio y la 41 por la calle Colón. Después tuvo un recorrido circular, complementando la línea 41. En un principio hacían el recorrido (en este caso de la 40) San Pablo - Barrio San José, con la ruta: San Pablo, Alicante, Antiguo Reino, Eduardo Boscá, Cardenal Benlloch y Palancia, para volver por Palancia, Blasco Ibáñez, G. Elio, Tetuán, Colón y San Pablo. La 41 hacía el recorrido inverso</li> </ul>
41	PLAÇA D'ESPANYA-UNIVERSITATS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ya existían en 1966, con el recorrido "Barón de Cárcer (calle Requena) - Barrio San José (plaza Palancia)". La 40 iba por la Avda. José Antonio y la 41 por la calle Colón. Después tuvo un recorrido circular, complementando la línea 40. En un principio hacían el recorrido (en este caso de la 40) San Pablo - Barrio San José, con la ruta: San Pablo, Alicante, Antiguo Reino, Eduardo Boscá, Cardenal Benlloch y Palancia, para volver por Palancia, Blasco Ibáñez, G. Elio, Tetuán, Colón y San Pablo. La 41 hacía el recorrido inverso.</li> </ul>



60	BARÓ DE CÀRCER-TORREFIEL
	<ul style="list-style-type: none"><li>• En 1966 su ruta era Mercado Central - Parreta. Algunos servicios llegaban hasta las Escuelas Profesionales San José.</li><li>• En enero de 1969 amplía su itinerario para dar servicio al hospital La Fe.</li></ul>
62	BENIMÀMET-PL. L'AJUNTAMENT
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Esta línea se inauguró el 18 de noviembre de 1968, "Benimamet - Mercado Central".</li></ul>
70	FUENSANTA-ALBORAYA
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Existe desde 1964.</li><li>• En 1966 su recorrido iba desde Barón de Cárcer (calle Huesca) a la Avenida del Cid.</li><li>• El 12 de febrero de 1967 prolonga su recorrido desde la calle Alboraya hasta el barrio de Benimaclet</li></ul>
71	LA LLUM-UNIVERSITATS
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Existe desde 1964.</li><li>• En 1966 su recorrido iba desde Barón de Cárcer (calle Huesca) a la Avenida del Cid, prolongándose al barrio de La Luz.</li><li>• En 1968 entraba más al centro, finalizando por Pascual y Genís.</li></ul>
72	SANT ISIDRE-PLAÇA DE L'AJUNTAMENT
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Existe desde 1964.</li><li>• En septiembre de 1965 el ayuntamiento aprueba que estire su recorrido en San Isidro hasta las obras del Nuevo Cauce del Turia.</li><li>• En 1966 su recorrido iba desde Barón de Cárcer (calle Huesca) a la Avenida del Cid, con prolongación a San Isidro.</li><li>• En 1968 entraba más al centro, finalizando por Pascual y Genís</li></ul>

### **A.3. La exposición “Valencia Tranvía, 1874-2004”**

Artículo de Angel Luis Rodríguez, aparecido en la revista "Vía Libre", número 475.

Los tranvías de Valencia, desde las jardineras a los actuales.

Organizada por FGV en colaboración con la Consejería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, realizaba un recorrido por el pasado, presente y futuro del tranvía en Valencia, partiendo de los orígenes en 1874 y finalizando en los proyectos incluidos en el Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Generalitat de Valencia. La exposición, acogida en los Talleres de Naranjos, recordaba la historia de este modo en Valencia desde que, en 1874, comenzasen los primeros trabajos y proyectos del futuro tranvía que circuló por primera vez en la ciudad el 23 de junio de 1876. La primera recorría el centro de la ciudad y desde la Plaza de la Aduana salía hacia el Grao y el Cabañal. La implantación del tranvía supuso el comienzo de un sistema de transporte público urbano, con precios fijos, horarios predeterminados e itinerarios establecidos. Años después, la Sociedad Valenciana de Tranvías, primera empresa tranviaria valenciana, amplió la red con nuevas líneas: Circunvalación e Interior-Diagonal. En aquella época es el modelo “imperial” el más habitual en las calles de la ciudad. Entre 1888 y 1916 aparecen nuevas compañías que mantienen una gran competencia entre ellas y el número de líneas se amplía llegando el transporte hacia las poblaciones más próximas como Godella o Catarroja. Hasta 1892 la tracción es de sangre, y sólo en esa fecha comienza a utilizarse el vapor y ocho años después la electricidad. Tres modos de tracción que conviven. En los primeros años del siglo XX. En aquellos años se celebran en la ciudad la Exposición Regional Valenciana de 1909 y la Nacional de 1910, que sirven de impulso a la red de tranvías. Se realizan numerosas mejoras urbanas, se asfaltan y adoquinan calles, se urbaniza y ajardina el Llano del Remedio, se ensanchan los puentes y se construye la Pasarela. Los tranvías modifican itinerarios y ofrecen servicios directos al recinto de la exposición. A su vez, promueven y fomentan el servicio hacia las playas de Valencia como destino.

#### Consolidación

En 1917 se constituye definitivamente la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, sociedad que sirve para consolidar el transporte urbano e interurbano, mejorar las líneas y sus instalaciones y aumentar el parque móvil -series 200 y 300. Esta empresa monopoliza todo el transporte tranviario y comienza a sentir la

competencia del autobús. En los años 40 el tranvía es el medio de transporte urbano por antonomasia, concretamente en 1940 se llega a 89 millones de viajeros anuales, y en el 41, casi a los 113 millones. Es la década de oro del tranvía, aunque la posguerra no permitió renovar el material rodante. Sin embargo, a pesar de las dificultades llegan las series 400 y 500. Y se realizan numerosas adaptaciones y restauraciones de vehículos. En el año 1950, la red de tranvías llega a su cenit en kilómetros y viajeros. En 1951 aparece en Valencia el primer trolebús y comienza el declive del tranvía y su progresiva desaparición como medio de transporte urbano. La gran riada del 57 agravó la situación, al afectar duramente a todas las instalaciones tranviarias. La Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia entra en crisis y se constituye una nueva empresa: SALTUV. Las líneas de tranvías son sustituidas por trolebuses y estos finalmente por autobuses. El último tranvía se retiró de las calles el 20 de junio de 1970 y uno de sus verdugos, el trolebús corre la misma suerte el 22 de mayo de 1976. Lo que viene después es la historia de la recuperación que se inicia con el nacimiento en 1986 de Ferrocarrils de FGV para asumir la explotación de la red de Ferrocarriles de Vía Estrecha de la Comunidad Valenciana. A partir de entonces, se inicia la recuperación del transporte público ferroviario, con la modernización y ampliación de la red e instalaciones y, finalmente, el 21 de Mayo de 1994 se inaugura la Línea 4 de FGV o más claramente la primera línea de tranvía moderno de Valencia y de España. El nuevo tranvía partía en su inicio de la Estación de Empalme y culminaba en el Grao, atravesando un recorrido de más de 10 kilómetros los barrios Benicalap, Zaidia, Benimaclet y el Marítimo. En 1999, se prolonga el servicio hasta el campus Universitario de Burjassot y Canal 9-TVV y, posteriormente, hacia el recinto de Feria Valencia. La consolidación del tranvía en su décimo aniversario, con cerca de 43 millones de viajeros transportados en este periodo, coincide con el desarrollo de las obras de prolongación de la Línea 4, desde la rotonda de Radiotelevisión Valenciana en dirección al barrio de La Coma y Mas del Rosari y hacia las urbanizaciones de Valterna y Terramelar. En paralelo, se han iniciado las obras de la nueva línea T2 Torrefiel/Orriols-Xàtiva/Parque Central/Nazaret, y el proyecto de prolongación de la línea 4 hasta el Parque de Ayora que permitirá la conexión con la línea 5 del metro y se planifica la construcción de la línea orbital y la de l'Horta Sud.



## Material

La exposición valenciana ha recogido un completo muestrario del material de ancho métrico que ha circulado por la ciudad de Valencia desde junio de 1876. Así los visitantes pudieron ver el “Coche remolque nº12 jardinera”, construido en 1890 por The Bristol Wagon & Carriage Works Co. Ltd, Bristol (Inglaterra), que circuló por las calles de la ciudad de Valencia hasta 1964. Éste, uno de los coches más antiguos de la red valenciana, era en origen un tranvía tirado por caballos y, posteriormente, fue utilizado como remolque de los tranvías eléctricos, sustituyéndole el arnés de caballerías por el enganche de bulón normalizado. En su restauración se le restituyó el arnés y la linterna de petróleo para iluminación, característicos de la época de tracción animal. El coche es de dos ejes y con freno de mano, Su caja es de madera y el techo y los dos frontales se encuentran carrozados, estos últimos únicamente a media altura. De clase única, Tiene cinco hileras de bancos de madera, con capacidad para 48 viajeros. Su peso es de 12.500 Kg.

El “Coche remolque nº 101” fue construido por Falcon Engine & Car Works and Co., en 1893 para circular con tracción animal por las líneas de tranvías de la ciudad de Valencia y posteriormente fue adaptado para la tracción eléctrica en los talleres de la C.T.F.V. Por ello, la forma del bastidor es diferente a la de los remolques de la serie 100 construidos específicamente para los tranvías eléctricos. Prestó servicio hasta el año 1967. Su caja y su interior son de madera y el peso de 5.000 kilos.

El “Coche remolque nº 123” -remolque unificado de la serie 100- fue construido por Lladró y Cuñat en 1919 como complemento a los coches motores de la misma serie. Hasta 1958 servían líneas suburbanas como las de Manises, Burjassot, y Puebla de Farnals. Una vez clausuradas estas líneas pasaron a prestar servicio en las urbanas, como la 7, 10 y en casos excepcionales la 11. Principalmente circuló en líneas de alta densidad de tráfico y fueron retirados en 1964. Es un coche de dos ejes, con caja de madera y un total de 18 asientos en clase única. El peso es 5 Toneladas.

El “Tranvía motor eléctrico nº171” fue construido por la empresa Lladró Cuñat y Cía., en 1915, por encargo de la C.T.F.V. para ciudad de Valencia. Esta serie, fue realizada por varios proveedores como Carde y Escoriaza, Lladró y Cuñat y

Talleres Devis, utilizando como base diversos tipos de “trucks”. En este caso, el truck fue el denominado “Lyon” por proceder de la empresa T. Robotel, Bouffard & Compagnie de Lyon. Hasta 1958 estuvo asignado a las líneas suburbanas, pasando en 1960 al servicio de Vías y Obras. Cuenta con dos ejes y dos motores y con una potencia de 37 CV. La caja de madera, su capacidad de pasajeros sentados de 18 en clase única y su tara de 6.900 Kg.

El “Coche remolque nº 206” fue construido en los talleres de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia en los años 40 como complemento a los vehículos motores de la misma serie, muy similares a la serie 100 pero con más porte y capacidad, por la disposición de asientos 2+2 (en lugar de 2+1) y las plataformas más amplias. Estuvo prestando servicio en la ciudad de Valencia hasta 1967. Los coches remolques y motores tenían la misma numeración. Su peso es de 5.950 Kg.

El “Coche motor nº216” es un vehículo de tracción eléctrica con truck Birney 79, de Brill, construido en París en 1924. En 1926 fue carrozado por la empresa Lladró y Cuñat para prestar servicio en las líneas 6 y 11 de la ciudad hasta el año 1967. En principio, esta serie fue numerada del 183 en adelante y, posteriormente, del 200 al 242. Los coches remolques y motores tenían la misma numeración. Cuenta con dos ejes y era bidireccional, con dos combinadores y dos motores General Electric. El bastidor y el armazón de la caja son acero y originalmente la caja e interior eran de madera, aunque en la actualidad la caja se encuentra forrada de acero. El equipo eléctrico es de 600 voltios en corriente continua y el freno de husillo. Su peso es de 7.950 Kgs.

## **A.4. Los trolebuses de Valencia**

En Valencia el tranvía jugaba un papel importante en el transporte urbano. Aunque reducida finalmente a cinco líneas, la red férrea continuaba siendo el modo principal de transporte hasta 1.970. No obstante, la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia (CTFV) decidió establecer una línea de autobuses para unir la urbanización de Monteolivete con el centro. En 1.943 la CTFV ordenó una serie de trolebuses FIAT en Italia para electrificar esta relación, prolongándola a Patraix. La situación bélica en Europa hizo que estos trolebuses nunca fueran fabricados. Cuando finalmente se inauguraron el servicio Nº 3 José Antonio - Monteolivete y su servicio parcial Nº 13 José Antonio - San Vicente, el 18 de julio de 1.951, se utilizaron diez trolebuses Renault/Carde y Escoriaza/Vetra. Después de pocos años desapareció el servicio parcial y el recorrido entero se hizo por la línea 13.

Los veinte años que siguen no se cambia mucho en la explotación de la línea. En cambio, la Compañía de Tranvías desaparece, siendo reemplazada por la SALTUV (Sociedad Anónima Laboral Transportes Urbanos de Valencia), una corporación obrerista. Ésta empezó a sustituir las líneas de tranvías por autobuses. Cuando quedaban sólo cinco líneas de tranvía, se terminó el dinero para comprar más autobuses. Los tranvías que quedaban, la serie 400 de cuatro ejes, estaban gastados por falta de mantenimiento. La solución era comprar trolebuses de segunda mano de las redes recién clausuradas de Madrid y Barcelona. De este modo se podían usar las subestaciones y parte de las instalaciones fijas de los tranvías.

El 8 de octubre de 1.969 se sustituyeron los tranvías de la Circunvalación, Nº 5, por trolebuses. El 20 de junio de 1.970 siguieron las cuatro líneas que quedaban: Nº 1 Serranos - Malvarrosa, Nº 2 Germanías - Malvarrosa, Nº 3 Germanías - Nazaret y Nº 4 Serranos - Nazaret

Esta sustitución se hizo sin mucho entusiasmo por el transporte eléctrico y estaba más bien dictada por razones económicas. Cuando llegó el dinero necesario para comprar nuevos autobuses, la SALTUV empezó a hablar del material viejo y de las instalaciones gastadas de los trolebuses, y pidió permiso para sustituirlos por autobuses. En junio del 1.975 desaparecieron las líneas 1 y 4 desde Serranos. El 12 de febrero del 1.976 siguieron las líneas 2 y 3, y la 5 en sentido contrario a las agujas del reloj. El 15 de mayo se sustituyó la 13 a Monteolivete, y con la clausura de lo que quedaba de la 5 se terminó la historia del trolebús en Valencia. Los Vetras de Madrid y Barcelona y los Renault/C y E/Vetra se abandonaron al soplete, los BUT-Macosa se enviaron a Pontevedra, donde serán los últimos trolebuses a circular en España.



## A.5. Billetaje

### A.5.1. Billetes CGT - CTFV

SOCIEDAD ANÓNIMA – TRANVÍA AL CEMENTERIO



COMPAÑÍA GENERAL DE TRANVÍAS (CGT) - (1892 - 1898)



COMPAÑÍA DE TRANVÍAS Y FERROCARRILES DE VALENCIA (CTFV) - (1917 - 1964)



UNIDAD SINDICAL DE AUTOTRANVÍAS - (Época Guerra Civil)



A.5.2. Billetes SALTUV (1964 - 1988)

SALTUV - BILLETES MANUALES, CONMEMORATIVOS Y PASES ESPECIALES



SALTUV - BILLETES CON PRECIOS FIJOS MARCADOS. BILLETES DE TACO



BILLETES DE MAQUINA EXPENDEDORA DE TIRA - AGENTE ÚNICO

Los que llevan el precio en pesetas están vigentes hasta 1975.

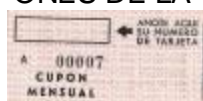
Los de letra empezaban a funcionar a partir de 1976. Los marcados con una "0" se repartían previamente a mano por inspectores en algunas paradas para ganar tiempo. La letra "A" eran billetes de laborables, hasta las 9 pm. La letra "B", laborables desde las 9 pm y festivos, a precio distinto.







CUPONES DE LA TARJETA ROJA SALTUV (pase mensual)



Tarifas año 1956

LINEAS URBANAS	Líneas 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 16	TODOS LOS RECORRIDOS	IDA: 0,80 pesetas IV: 1,15 pesetas
GRAO Y MALVARROSA		PL. CAUDILLO-MALVARROSA PL. CAUDILLO-ESCALERA REAL PL. CANOVAS/GLORIETA-MALVARROSA	IDA: 1,15, IV:1,65 pesetas IDA: 0,80 IV: 1,15 pesetas IDA: 1 peseta IV: 1,35
	Líneas 2 y 12	PL. CAUDILLO-PLAYA PL. CAUDILLO-ESCALERA REAL PL. CANOVAS/GLORIETA-PLAYA	IDA: 1,15 IV:1,65 pesetas IDA: 0,80 IV: 1,15 pesetas IDA: 1 pts IV: 1,35 pesetas
	Líneas 4 y 14	PL. CAUDILLO-PLAYA NAZARET PL. CAUDILLO-NAZARET PL. CAUDILLO-ESCALERA REAL	IDA: 1,20 IV: 1,85 pesetas IDA: 1 IV: 1,35 pesetas

		PL. CANOVAS/GLORIETA- PLAYA NAZARET	IDA: 0,80 IV: 1,15 pesetas  IDA: 1,10 IV: 1,50 pesetas
--	--	--	--

## A.6. Tarifas 1956 - 1970

Los billetes de ida y vuelta se expendían sólo los días laborables hasta las 9 de la mañana, pudiéndose utilizar para el regreso desde las 17 hasta las 21 horas del mismo día.

	1956	Abril 63	Junio 67	Abril 69	Nov. 70
Billete tranvía		1,30-2,50		1,30-2,50	
Billete trolebús		2	2	2	
Billete autobús		2	2,50	2,50	

## A.7. Estadísticas

	Junio 1964	1965	1966-1967	1968
Tranvías	139		69-67	67
Trolebuses	10	10	21	21
Autobuses	27+40	89	138-151	151
Viajeros	104.932.145	113.284.245	109.943.997	113.347.099
Tranvías	70.935.633	66.540.600		34.396.157
Trolebuses	3.407.357	3.688.367		4.210.960

*El final del tranvía eléctrico en Valencia en Junio del 1970*

Autobuses	30.589.155	43.055.278		74.739.982
Km. recorridos	11.109.286	11.547.048		
Tranvías	7.297.259	6.410.540		
Trolebuses	295.161	305.983		
Autobuses	3.516.866	4.830.525		

	1970	1971		1972
Tranvías			Baja 20 junio 40	-
Trolebuses			68	64
Autobuses			162	168
Viajeros	116.607.506	112.035.591	109.778.242	108.847.131
Tranvías	29.831.575	9.474.509	-	
Trolebuses	6.626.809	22.472.135	27.188.504	
Autobuses	80.149.122	80.088.947	82.589.738	
Km. recorridos	12.580.247	12.658.296	12.933.765	13.000.000
Tranvías	2.861.864	968.734	-	
Trolebuses	514.002	2.237.718	3.105.070	
Autobuses	9.204.381	9.451.844	9.828.695	

	1973	1974	1975	1976
Trolebuses	64			
Autobuses	174			275
Viajeros	107.822.608	100.172.102	97.353.724	84.676.871
Km. recorridos	12.650.000	12.608.189		12.191.612

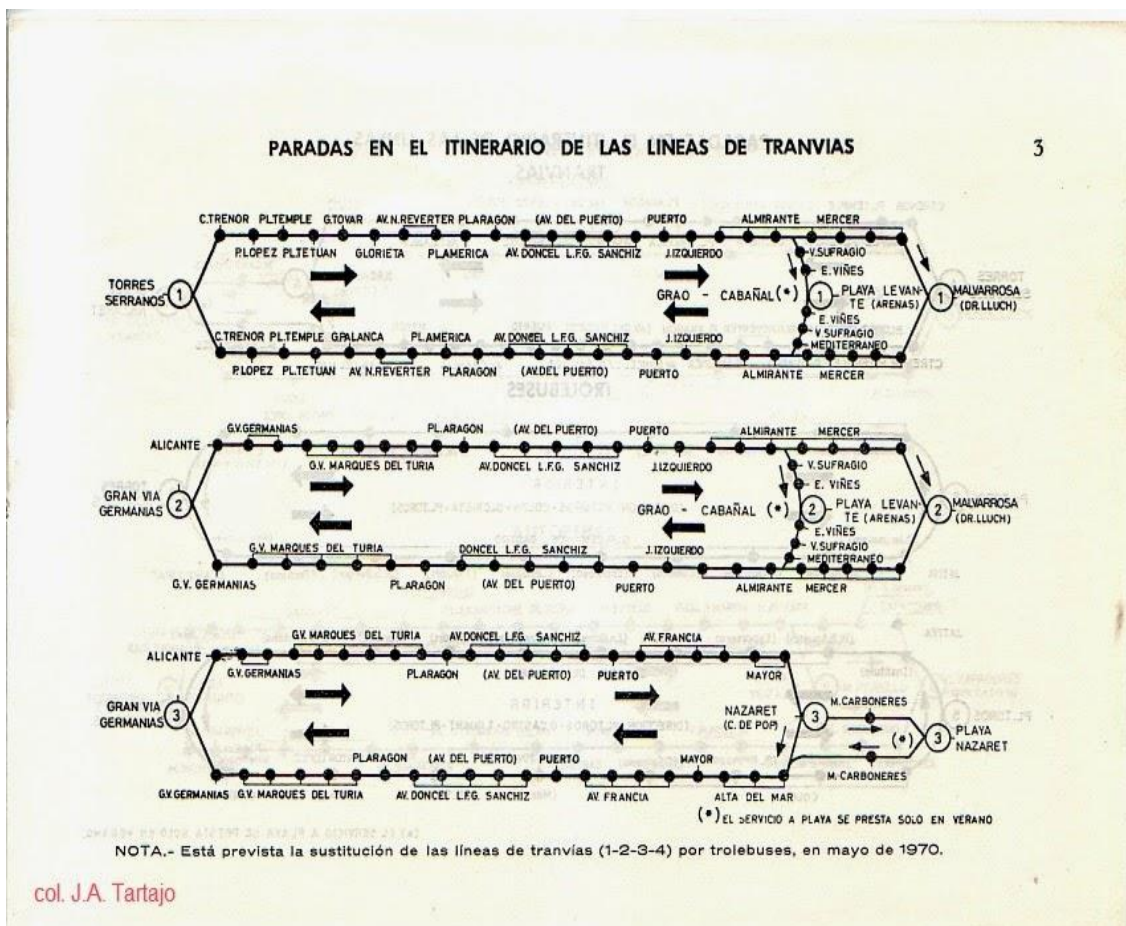


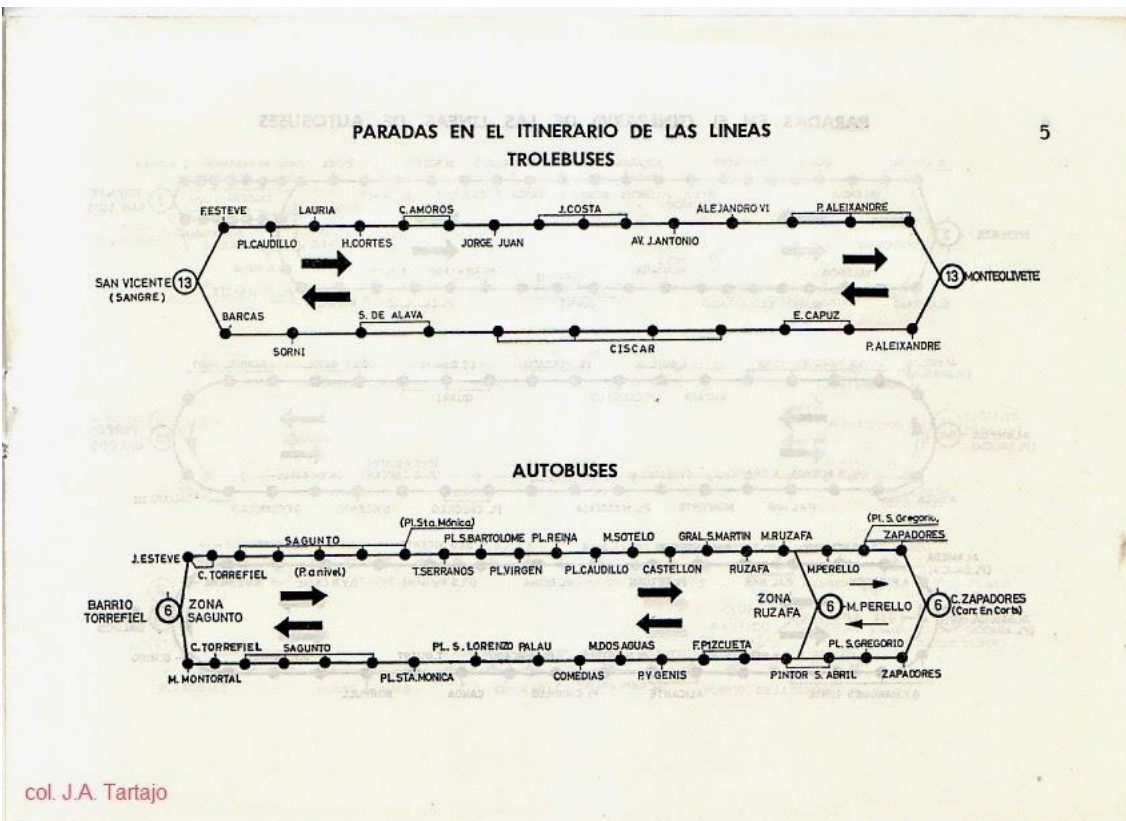
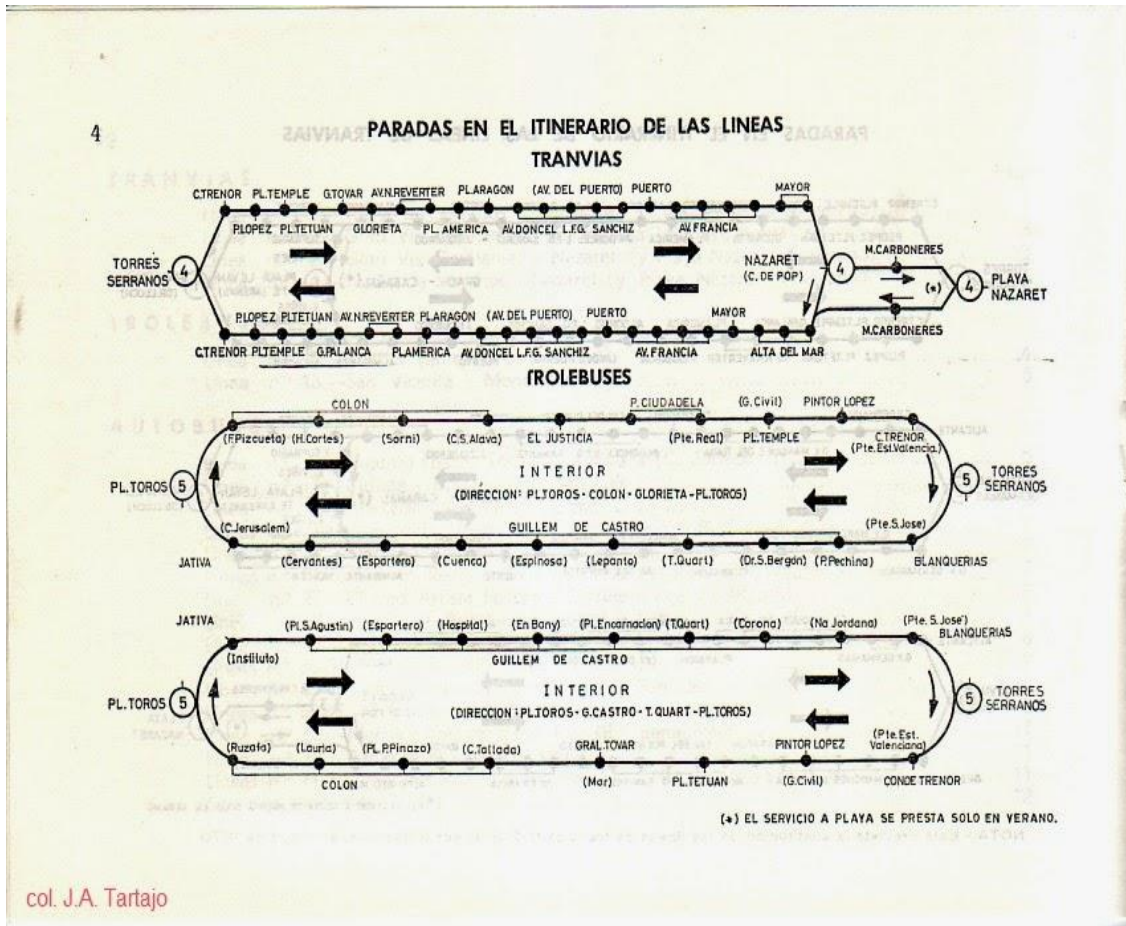
## A.8. Planos de las líneas (1970).

Es bastante clásico que las Empresas de transportes urbanos preparen unos planos, bien en forma de mapas, bien en forma de diagramas de las líneas, para informar a los usuarios

Del detalle de los itinerarios de sus servicios. Hemos localizado un folleto que preparó SALTUV, fechado Enero de 1970, en el que aparecen los diagramas con paradas de las líneas de tranvías, trolebuses y autobuses, así como unos mapas de todas las redes. Por la fecha, todavía aparecían las líneas 1 a 4 como líneas de tranvías, con una nota que decía: "Está prevista la sustitución de las líneas de tranvías (1 - 2 - 3 - 4) por trolebuses, en mayo de 1970". Se pueden observar en esas cuatro líneas tanto los términos de los poblados marítimos como los servicios de playas.

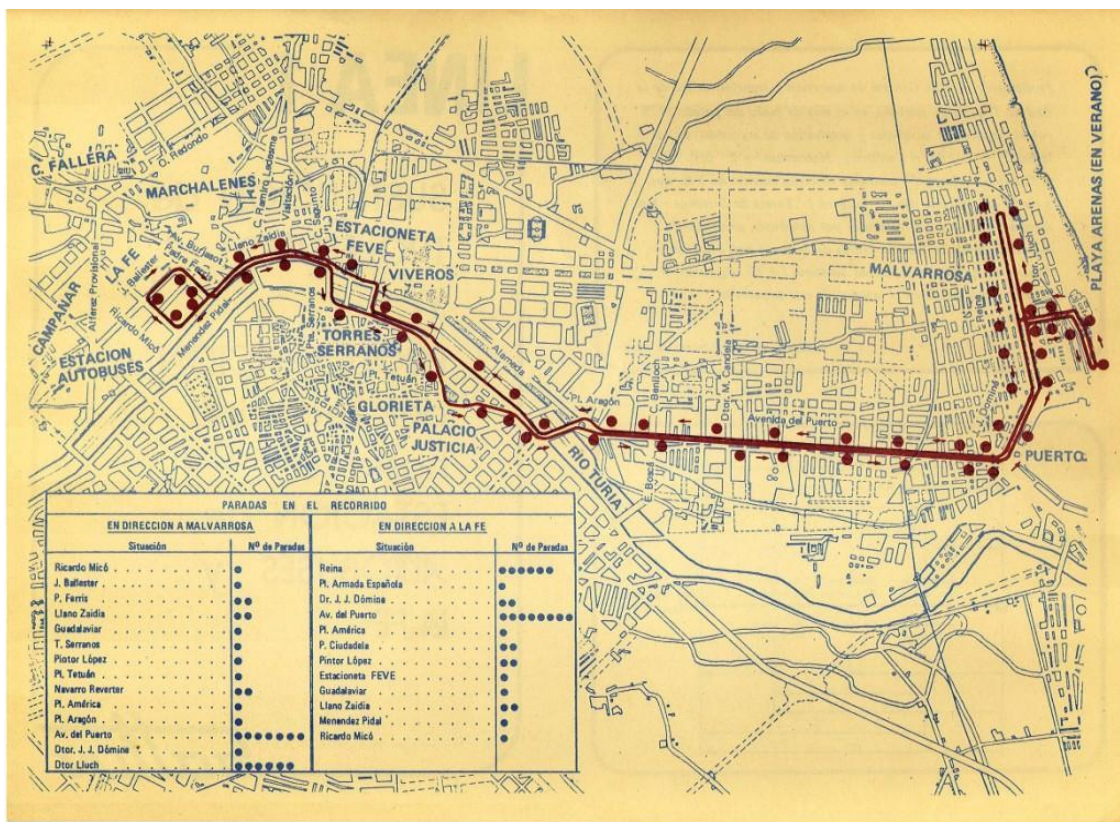
A continuación presentamos algunas que recogen los diagramas de las líneas de tranvías y de trolebuses







EJEMPLO DE FOLLETO EXPLICATIVO DE TRAYECTO Y PARADAS.





### A.9. Tablillas.

Se trata de unas placas metálicas, de 1,5 mm de grosor, y dimensiones 49 x 32,5 cm. El peso de cada tablilla es de 1,95 kg. Cada tablilla tiene dos caras, para los dos distintos recorridos de cada línea, como a continuación vemos.

Línea 1, servicio principal.



Línea 1, servicio de playas.



Línea 2, servicio principal.



Línea 2, servicio de playas.



Línea 3, servicio principal.



Línea 3, servicio de playas.



Línea 4, servicio principal.



Línea 4, servicio de playa



Línea 5, servicio principal en ambos sentidos.



Línea 5, servicio corto.



Al igual que las tablillas frontales tiene dos caras, para el servicio principal y para el servicio de playas. Mide 91,4 x 12 cm., con un peso de 1,03 kg.



Línea 2, servicio principal tablilla lateral.



Línea 2, servicio de playas

## A.10. Documentos

### PARTE DE REPARACIÓN



### HOJA DE RECLAMACION (Oficina del cliente)



### PARTE DE ACCIDENTE



### CAMBIO DE DESCANSO



### RESGUARDO LIQUIDACION

```

A.S.M. Recibo Liquidación: 11314
Párrafo: 08 sobre el artículo
Condición:
Fecha: 1970/06/01
Total euros real: 00.10
Total euros saldo: 2.00
Total euros entre: 00.00
Diferencia actual: 1.90
Diferencia acreditada: .91

Ultimo comprobante: C / 2
# 1 / 22

-----
Sistema de cobro:
71/06/06
72/06/06
73/06/06 TRAMATA
IPC..... 0 / /
MORA IND.: 1
MORA FIN.: 1
MORA:
MOROS: 248 15180
74/06/06 TRAMATA
IPC..... 0 / /
MORA IND.: 1
MORA FIN.: 1
MORA:
MOROS:
MOROS: 248 15180
MORA:
Fecha:

```



## **A.11. Instalaciones de SALTUV - EMT**

### **TALLERES - DEPÓSITO**

Portalet - 14.647 m<sup>2</sup>

C. Islas Canarias, 70 (desaparecido)



C. Islas Canarias, 70 (desaparecido)



San Isidro - 70.000 m<sup>2</sup>  
C. San Isidro, s/n - 25 abril 1995



Depósito Norte - 27.359 m<sup>2</sup> Ing. Fausto Elio, s/n - mayo 1999 (foto: HAL9000)

### **DEPÓSITO**

Camino Hondo - 12.838 m<sup>2</sup> - CAPACIDAD: 150 autobuses

Avda. Baleares, s/n - 1974 (desaparecido)



## ALMACÉN

Jesús - 1.530 m2

Avda. Gaspar Aguilar (junto antiguo paso a nivel) (desaparecido) OFICINAS - ATENCIÓN AL CLIENTE Aben Al-Abbar, 2 - 1 de abril de 1970 - actual sede de FULTUV

En Sanz, 4 - cerrada

Plaza Correo Viejo, 5 - 2002

## OTRAS OFICINAS

Gobernador Viejo, 16 - 300 m2- inaugurada en agosto de 1980 (Oficina central de Explotación, Centro de recaudación, Despacho de Inspectores, Centro de Coordinación en noviembre). Sustituye a las oficinas de Grabador Esteve y Navarro Reverter.

Ntra. Sra. de Gracia - cerrado en 2012

Floresta - centro social

Mendoza, 5 - 2002

## **A.12. Cosas curiosas sobre los tranvías**

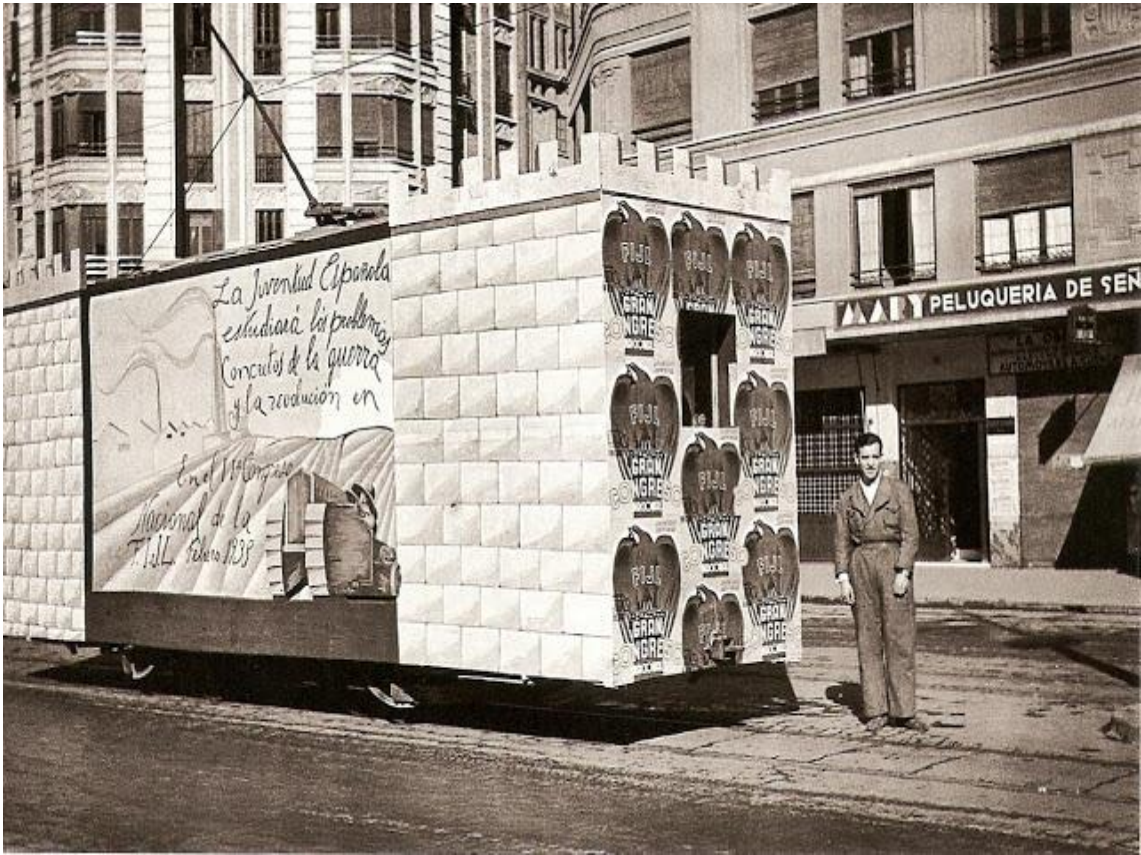
### **A.12.1. Publicidad**



*Nueva técnica utilizada por la empresa Pechuán para dar a conocer sus estrenos en los años treinta.  
A la derecha el futuro cine Rialto en plena construcción.*

*Del libro "Valencia ciudad de cines, 1940-1950" de Miguel Tejedor Sanchez.*





*1937. Publicidad de un Congreso durante la contienda civil.*



*1940-59. Fallas, el tigre de Manises arrastrando un tranvía con la boca.*

### A.12.2. El fielato.



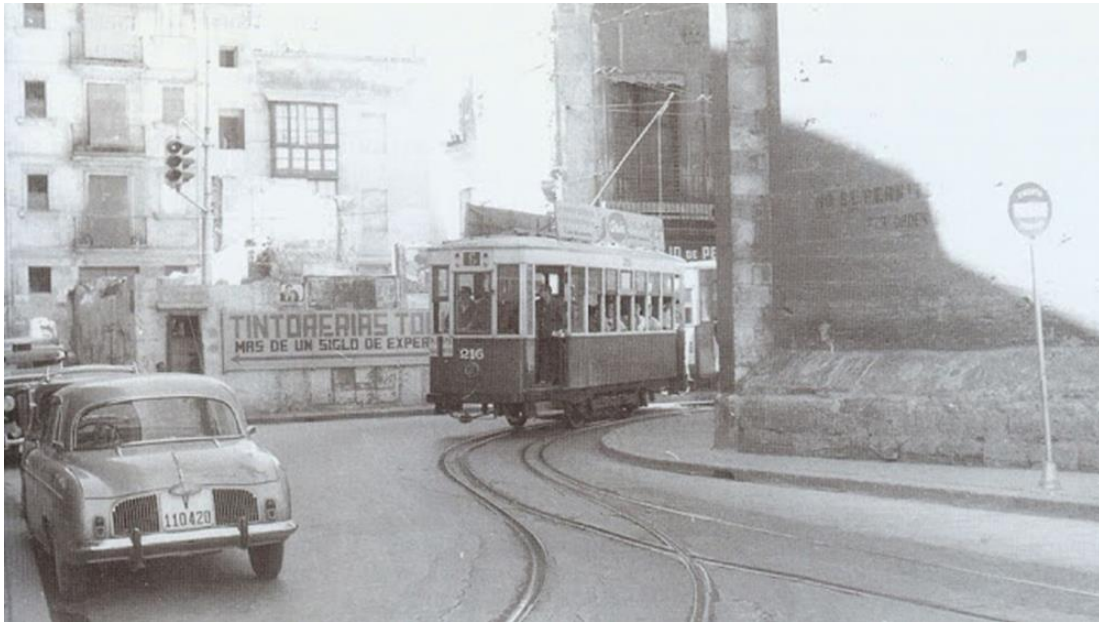
*1940 Parada obligatoria en el fielato de Manises (se pagaban el impuesto de consumo).*

*Se ven los carros también parados para ser inspeccionados.*



### A.12.3 El problema de la calle del Miguelete

La calle del Miguelete tenía doble vía, pero los tranvías no podían cruzarse porque no había espacio para el paso de dos tranvías a la vez cuando llegaban a la plaza del Miguelete. Pero.... ¿Cómo resolvían el problemas de que no entrara un tranvía por cada lado a la vez?



Se ve la doble vía imbricados sus cuatro raíles unos con otros en la curva. Ahí se aprecia también la garita de vigilancia de la curva (donde el anuncio de la tintorería y el Dophine aparcado sin problemas y molestando la circulación (eran otros tiempos).





*Operario con una bandera que daba paso a un solo tranvía.*



*Esperando el problema de los dos tranvías en sentido contrario a la vez. El botijo lo tiene bien agarrado, por si acaso.*



Garita para el vigilante del paso de los tranvías.



En este plano se puede ver perfectamente el recorrido de las vías del tranvía. Se ve como se superponen para dar la curva desde la calle del Miguelete a la Plaza del mismo nombre



#### A.12.4. Vehículos especiales



*19/6/1970. Tranvía de reparaciones de vías y obras*



*8/6/1970. Vehículo especial para arreglo de catenarias*





*21/5/1971. El coche antiguo azul oscuro era el Vías y Obras nº2 original, el vagón de la Soldadura Eléctrica, que SALTUV había rotulado "V. O. Nº221/5/1971."*



*21/5/1971. Engrasador de cables. "Trolefurgón"*





*19/6/1970. Vagonetas dedicadas al transporte de railes*

## **A.13. Bibliografía**

- Doménech, A. (2008). Los tranvías de Valencia, transporte y estructura urbana.  
Valencia: Generalitat Valenciana, Conselleria D' Infraestructures i Transport.
- Rodríguez, A.L. Los tranvías de Valencia, desde las jardineras a los actuales.  
Vía Libre, 475.
- Llop, J.L. (2014). 150 años del "tram-way" de Carcagente. Las Provincias.
- <http://valenciadesaparecida.blogspot.com.es/search/label/1850>
- <http://electrovia.blogspot.com.es/>
- <http://www.busvalencia.com/>
- <http://juanansoler.blogspot.com.es/>
- <http://www.spanishrailway.com/2012/05/21/tranvia-de-carcagente-a-denia-por-gandia/>