

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins - <http://www.trendepalau.cat> - tren@trendepalau.cat

Maig - Juny 2018 - Núm. 217

XXV NIT DEL TREN

El dia 16 de juny, vam celebrar la Nit del Tren, una més. Va tenir un bon èxit de participants, amics d'altres associacions, amics personals i una gran nombrosa participació de viatgers ocasionals.



El cartell d'aquest any es va repartir per els principals comerços de Palau-Solità i Plegamans.



Ja de bon matí es van treure els trens i es va a procedir a una neteja general a fons de tot el parc mòbil, tant de la part exterior com la interior.



A mitja tarda es va posar en marxa el tren i al cap del comboi la estimada "Big Viñas" que feia temps que no la veiem circular. En Ricard i en Josep es van ocupar de la circulació del llarg comboi.



La locomotora en construcció A2 va ser envoltada per un gran nombre d'admiradors comentant les últimes novetats i veure com ja quasi "està acabada".



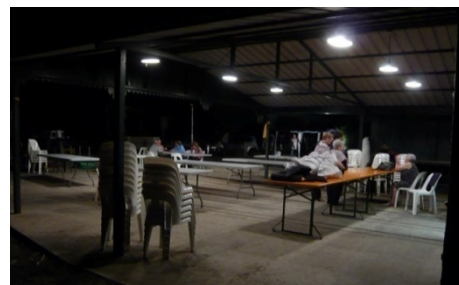
A primera hora de la tarda es van reunir un gran nombre de viatgers ocasionals que no van parar de pujar i baixar del tren, alguns encara exigien que no es parés de circular.



Les primeres circulacions de la locomotora de vapor, es van auxiliar amb un tren amb cisterna per evitar possibles incidents amb les poques guspies rebels. Puntualment i a la hora convinguda es va servir el sopar als assistents.



Al final del sopar vam tenir una agradable sessió de música jazz i al mateix temps en el parc, es projectava en gran pantalla una òpera retransmesa des el Liceu.



A les 12 ja teníem recollides les taules però fins molt tard van circular trens



Al dia següent, com si no hagués passat res, es van fer les circulacions de cada diumenge.

LOCOMOTORA A2

La locomotora A2 continua la seva construcció. A l'estiu i dins del possible es continuaran els treballs de la instal·lació elèctrica. Després de posar-la en marxa farem les primeres proves de circulació i esforç. Una vegada superat aquesta etapa ja començarem amb la carrosseria. Fins aviat.



LA IMATGE DEL MES



Embolics i disbarats al Corredor.

Parlar o escriure sobre el corredor mediterrani s'ha tornat una cosa pesada, feixuga, com una partida ensopida de ping-pong a quatre mans on la pilota bota i rebota i no s'acaba mai, o com una "peli" d'en Tarantino d'aquestes que comencen per la meitat i no hi ha ni bons ni dolents, de fet el que no hi ha mai són bons, però passen coses de les que no passen tots els dies, i tu t'ho mires amb l'ai! al cor intentant endevinar com deien "Les Teresines": "Goita que fan ara" !!

I així portem més d'un quart de segle embolicant la troca i marejant la perdiu, cada govern hi ha dit la seva i tots han competit en indolència, incompetència i deixadesa, i no se'n lliura cap ni els de l'Estat, ni els de les Generalitats (les dues) i per damunt de tots els municipals amb la seva endèmica estretor de mires, més proclius a inaugurar jardinetes que a vetllar pel bé comú.

Farem una mica d'història, la línia de València a Tarragona feia a finals dels anys setanta 275 km de longitud dels que només els cinc primers entre València i el Cabanyal eren de via doble, no obstant va ser de les primeres on es varen instal·lar trams amb Control de Tràfic Centralitzat (CTC) entre València i Castelló, i Tortosa i Tarragona; entre Tortosa i Castelló es va equipar amb Bloqueig Elèctric Manual (BEM), una notable millora de seguretat i agilitat en les línies de via única respecte el Bloqueig Telefònic. Explotada amb tracció vapor-fuel fins a mitjans dels anys seixanta, és ràpidament dieselitzada amb la generosa comanda de locomotores General Motors sèrie 1900 (319) construïdes en la seva totalitat a la factoria Macosa de València, l'any 1973 s'electrifica totalment, el que permet alliberar les locomotores diesel i suprimir definitivament la tracció vapor a la resta de la Renfe. Durant molts anys, fins la posta en servei de la LAV Barcelona-Madrid, el corredor Barcelona-València ha estat la línia amb la freqüència diària més alta de trens de viatgers entre capitals importants, a títol d'exemple:

Any 1977:

Barcelona-València 8 trens, Barcelona-Madrid 6 trens

Any 2001:

Barcelona-València 13 trens, Barcelona-Madrid 7 trens

Any 2018:

Barcelona-València 17 trens, Barcelona-Madrid 30 trens.

Referent al tràfic de mercaderies cal significar que durant les campanyes d'exportació de cítrics podien arribar a circular més de vint trens carregats diaris a més dels buits i dels regulars; a tot això si afegeix un fet significatiu, l'any 1976 s'inaugura la factoria Ford d'Almussafes, que és la segona fàbrica d'automòbils de l'Estat i per la seva logística precisa de varis trens de peces de les factories alemanyes, aquests trens tenen la mateixa preferència que els de viatgers. En el Pla Ferroviari de 1987 es

decideix modernitzar la línia duplicant la via i fent les modificacions de traça necessàries per poder circular a 220 km/h, d'això en diuen "Velocidad Alta" o "Altas Prestaciones" per a distingir-les de les autèntiques AVE, resumint la cronologia queda:

Any 1993

entra en servei el primer tram a 220km/h Orpesa-Alcanar.

Any 1996

Variant de l'Aldea, nou pont sobre l'Ebre i a 220 km/h d'Alcanar a Vandellòs. Tortosa queda aïllada en cul de sac. La línia s'escurça 21 km per la nova traça que evita la marrada de Tortosa.

Any 1997

Posta en servei del EUROMED amb trens sèrie 101 idèntics als AVE.

Any 2000

Soterrament de la traça a Castelló de la Plana i variant a 220km/h de Castelló a les Palmes.

Any 2004

Variant de Benicasim i la totalitat de la línia entre Castelló i Vandellòs queda amb doble via apta per a 220 km/h, i de moment aquí s'acaba la història perquè des d'aquesta data, tret de posar un tercer carril entre València i Castelló per on circula un AVE al dia! per les vies de Rodalies, no s'ha fet res més.

Fem una ullada per veure perquè ha servit tot això:

Any 1983:

S/D 3543 Sants: 11:45-Tortosa: 14.38 **temps 2h 53'**, vint-i-una parades intermèdies, material UT 440 v. max. 140 km/h

Any 2018

Reg 18051 Sants: 8:03-Tortosa: 10.29 **temps: 2h 32'**, dotze parades intermèdies, material UT 449 v. max. 160 km/h.

Si ho prorrategem a 21 parades: 4' x 9 parades = 36' que caldria afegir i seria **3h 08'**

Any 1983

RAPID ET 693 Sants 7:00-València 11.06 **temps 4h 06'**, quatre parades intermèdies, material UT432/444, v. max. 140 km/h

Any 2018

EUROMED 01091 Sants 8:33-València 12.18 **temps 3h 45'**, quatre parades intermèdies, material ALVIA 130, v. max. 220 km/h. (Nota: 21 km. menys de recorregut).

Bé, com diria el fiscal de Perry Mason, que allò sí que era un fiscal de veritat: " **Senyoria no hi ha més preguntes....**"

La imatge del mes.-

Sembla ser que properament deixarà de fer servei el tram de via única entre Tarragona i Vandellòs, 39 km d'un dels ferrocarrils més espectaculars de la xarxa ibèrica i de casa nostra, on hi podem trobar coses sorprenents d'aquelles que agraden tant als aficionats, paisatges espectaculars com les trinxeres del Torn (L'Hospitalet del Infant) tallades a ganivet sobre la pedra calcària, indrets on descarregar l'adrenalina com Miami-Platja, que et permet fer fotos a "bocajarro" a trens que van a 160km/h pel bell mig del carrer sense cap protecció, o esglaiar-te en als passos a nivell de Salou veien com la gent com més s'acosta el tren, més s'afanya a travessar la via. Afanyeu-vos que s'acaba!!

La 252.052 s'emporta el que queda del abans tren internacional 463 cap el sud peninsular, malgrat estar una mica atrotinada encara imposa i fa goig; lluny queden els temps que aquestes joies de la tracció que eren capaces de remolcar expressos de 20 cotxes a 160 km/h per tot arreu; ara tiren d'aquests trens-piules que amb prou feines pesen 100 tm; mentre els còmodes cotxes 10000 que els hi feien joc, rauen abandonats i podrits als "patios" de via Portenós, víctimes del desgavell i de la "verbena" permanent que ha estat la gestió ferroviària internacional a la Renfe.

Arxiu digital original de Jordi Valero Vilaginés (FIVV), Miami-Platja (Mont-Roig del Camp) gener 2018.