

Nº 03 · Febrero 2010 · DIRECTOR: Damián Uclés

déjate llevar...

La revista del transporte y turismo de la Comunidad Valenciana

premiados por
las **OBRAS** bien ejecutadas

SEGURIDAD: ¡Hombre muerto a bordo! :: TRAM CIUDAD: Sangueta

las **BICICLETAS** y el **TRAM**

LUGARES: The Game Cafe :: LA CARA HUMANA :: HISTORIA: Los depósitos del vapor

la **línea 2** Alicante - San Vicente

DIRECTOR:
Damian Uclés
Tf. 609 66 97 47
e-mail: ucles_dam@gva.es

DEPARTAMENTO TÉCNICO
Creación, diseño y maquetación
Crehaz, Comunicación y Tecnología
Avda. Alfonso el Sabio, 46.5º Izda
ALICANTE 03004
Tf. 902 014 592
info@dejatellevaralicante.es
www.dejatellevaralicante.es

DEPARTAMENTO COMERCIAL
ucles_dam@gva.es

TRADUCCIONES:
Aitana

IMPRESIÓN:
Gráficas Estilo

DEPOSITO LEGAL
A-783-2009

déjate llevar...

editorial



ALICANTE 2010 CIUDAD SOSTENIBLE

Desarrollo sostenible aquel que permite satisfacer las necesidades actuales sin comprometer los recursos y posibilidades de las generaciones futuras.

El tráfico y la movilidad en su versión motorizadas forman el "núcleo duro" de las crisis ecológicas de nuestras ciudades. Y es que los sistemas de transporte tienen dos grandes inconvenientes: Son devoradores de energía (suponen más del 40% del consumo energético) y son muy contaminantes (emisiones nocivas de gases, partículas, ocupación de espacio, accidentabilidad, ruido, etc.).

Como nuestro modelo económico de desarrollo está basado en el crecimiento del PIB es un sistema perverso que no asegura en sí mismo un desarrollo sostenible por lo que requiere de urgentes acciones tendencias y cambios.

Para muchos, la clave está en estimular y disuadir. Estimular los medios de transporte alternativo como la bicicleta,

caminar y transporte público no contaminante, como el TRAM. Disuadir al ciudadano del uso desmedido y evitable del coche privado.

La organización de grandes eventos como la Volvo Ocean Race, la reutilización integral del ciclo del agua en toda la ciudad, el edificio intergeneracional de Plaza de América, el TRAM como transporte ecológico y Ciclovía, son realidades que han propiciado que Alicante haya sido elegida como ejemplo de ciudad sostenible por la ONU-Habitat, agencia de Naciones Unidas para la sostenibilidad urbana.

Las innovadoras unidades del TRAM no emiten CO2 y además de reducir la contaminación producida por la circulación rodada y la congestión circulatoria, generan menos contaminación acústica que tres coches circulando a la misma velocidad y disponen de un sistema de reconversión de energía que minimiza el consumo.



premiados por las OBRAS bien e

Awards for TRAM works



La implantación del TRAM, Metropolitano de Alicante, un sistema de movilidad versátil, seguro, cómodo, rápido y respetuoso con el medio ambiente: el tranvía rápido o metro ligero, que cuenta con una inversión global superior a los 1000 millones de euros.

Estas nuevas infraestructuras están suponiendo una transformación profunda del espacio público. Se ha dotado a la ciudad de un sistema de transporte moderno, cómodo y eficaz; pero a su vez el paso de esta infraestructura ha generado la oportunidad única de transformar, mejorar y dar calidad urbana al entorno.

Muestra de estos cambios son las obras ya ejecutadas, las estaciones subterráneas, las paradas en superficie, los paseos peatonales, las plazas, los espacios verdes, los vehículos, ... La Consellería de Infraestructuras y Transporte ha contado para ello con los mejores profesionales y el resultado de este esfuerzo se puede ver ya en la ciudad.

El reconocimiento de este trabajo se ha manifestado de manera muy clara por parte de los ciudadanos y de las organizaciones e instituciones locales, pero también está siendo reconocido a nivel nacional y europeo.



La parada de Mercado y la Integración Paisajista del Tram a su paso por Serra Grossa han sido recientemente reconocidas en los Premios FOPA. La parada de Mercado fue finalista de los premios en el 2007 y la obra de Integración paisajística del Tram ha recibido el premio 2008.

También han sido seleccionadas ambas obras en los premios Saloni. La estación de Mercado en 2008 y recientemente la obra de Integración paisajista del Tram a su paso por Serra Grossa.

Reconocimiento, con premios y menciones, está teniendo la parada del tranvía de Sergio Cardell. La construcción de esta parada supuso la oportunidad de devolver a la ciudad un espacio que le había sido sustraído: convertir una rotonda de circulación en una plaza pública. Mediante un sistema fractal de sendas que soslaya la vegetación existente, se accede a cada uno de los andenes. Sobre ellos, dos cajas perforadas flotan, ingravidas, sobre nuestras cabezas.

Todo comienza con una Mención en el campo de Urbanismo y Paisaje en los Premios 2005-2006, para VIA arquitectura COACV. A ello le sigue otra Mención de Honor en la Bienal Europea Baltasar Neumann, año 2008. Será también selec-

ejecutadas

cionada para la IX Bienal de Arquitectura Española 2008, donde se produce una selección de las obras de arquitectura más representativas ejecutadas en el último bienio, quedando después recogida en una exposición itinerante y un catálogo.

En el mismo año, 2008, recibe el Segundo Premio Lamp Lighting. El concurso premia los proyectos que han resuelto de forma sobresaliente la iluminación arquitectónica de un espacio exterior o interior creando una sinergia positiva entre arquitectura, interiorismo e iluminación.

En el año 2009 la obra es seleccionada para el Brit Insurance Designs of the Year, donde se otorga un premio por cada categoría, siendo un total de 7: arquitectura, moda, decoración de interiores, gráfica, interactividad, producto y transporte.

Finalmente, uno de los concursos más esperados entre los arquitectos, la parada del tranvía de Sergio Cardell es Finalista en los Premios de Arquitectura Contemporánea de la Unión Europea, los prestigiosos Premios Mies van der Rohe. Estos premios tienen carácter bienal y está concedido por la Unión Europea y la Fundació Mies van der Rohe de Barcelona, el propósito principal es reconocer y recompensar la calidad de la producción arquitectónica en Europa.

En conclusión, un esfuerzo recompensado si aceptamos aquello de que las buenas ciudades no son las que tienen los mejores edificios, sino los mejores barrios. Un esfuerzo por generar ciudad.

Redacción: www.gtp-gva.es



Curiosidades ferroviarias

elementos de SEGURIDAD

¡Hombre muerto a bordo! Dead man, an automatic braking system

Estimado lector, espero que el título del presente artículo no le haya sobresaltado, pero si bien es cierto, uno de los sistemas de seguridad activa con los que están equipados todos los vehículos de tipo ferroviarios recibe este impactante nombre. ¿Se ha preguntado usted alguna vez que sucedería si el conductor o maquinista sufriera un desvanecimiento durante la conducción? ¿Quedaría el vehículo a la deriva y sin control? No se preocupe, ya que nada de esto ocurriría, puesto que la misión de este sistema electrónico de supervisión consiste precisamente en vigilar la presencia y atención a la conducción del maquinista, o bien su posible indisposición, activando si fuera el caso, el sistema de frenada de urgencia, evitando así la circulación sin control o supervisión del vehículo. Este dispositivo de seguridad está instalado en las cabinas de conducción de los vehículos ferroviarios de tracción, ya sean tranvías, locomotoras o vehículos de tipo autopropulsado. El sistema consiste en una serie de actuaciones cíclicas que

Maquinista: Juan Manuel Sanchez Bailén, Carnet Ferroviario N° 2335



Foto: Perles

el maquinista debe efectuar sobre un pedal o pulsador instalado en la consola de conducción. La secuencia de actuación la establece un software que combina tiempo de actuación sobre el pedal o pulsador y periodo para repetir nuevamente el ciclo de comprobación. De esta manera se controla que el maquinista esté siempre pendiente de completar adecuadamente el correspondiente ciclo, ya que de lo contrario se activaría una indicación sonora de advertencia, aplicando frenada máxima de urgencia si sobrepasado el tiempo de advertencia el maquinista no cierra el correspondiente ciclo de actuación. A este sistema se le denomina dentro del argot técnico como sistema de supervisión de hombre muerto de Doble Etapa.

Para que usted se forme una idea aproximada, a continuación se detalla una secuencia del funcionamiento del sistema durante el servicio y por lo tanto la correspondiente actuación del maquinista sobre el sistema:

1º Se pisa el pedal, a los 20 seg. se activa un indicador luminoso si pasado este tiempo no se actúa, a los 2seg. aviso acústico y si se continua sin actuar a los 2 seg. actúa el freno de urgencia.

2º Pedal sin pisar, a los 2 seg. se activa indicador luminoso, si no se actúa a los 2 seg. se aplica frenada de urgencia.

Existe en la consola de conducción un interruptor de anulación del sistema de

hombre muerto, pero para ejecutarla es preciso romper el precinto de la tapa que cubre dicho botón e informar al puesto de control las razones por la que se he tomado esta decisión (normalmente alguna avería asociada a este sistema) y por consiguiente la retirada del vehículo de servicio comercial lo antes posible. Este tipo de maniobras quedarán reflejadas en la caja negra del vehículo de forma que en caso de accidente o incidente pueda efectuarse el análisis detallado de la operación y el esclarecimiento de sus causas.

Solo me queda comentarle que este sistema de seguridad es solo uno más de los distintos sistemas que integran la seguridad activa y pasiva de los vehículos ferroviarios y que, por supuesto, iremos explicando en los próximos números de esta edición. Con lo cual, le sugiero que al embarcar solo se preocupe de tomar asiento, relajarse y disfrutar del viaje y los maravillosos paisajes que ofrece nuestra comunidad, ya que la conducción está en manos de excelentes profesionales y tecnología capaz de corregir los posibles y afortunadamente escasos errores ocasionados por el factor humano.

Óscar González García
Bombardier Services Spain.



HELIACTIVO

www.heliactivo.com

Sangueta, a TRAM-STOP between the mountain and sea

ram haciendo CIUDAD



Eva González Jiménez

SE ABRE EL TELÓN Y DESPIERTA UNA MONTAÑA...

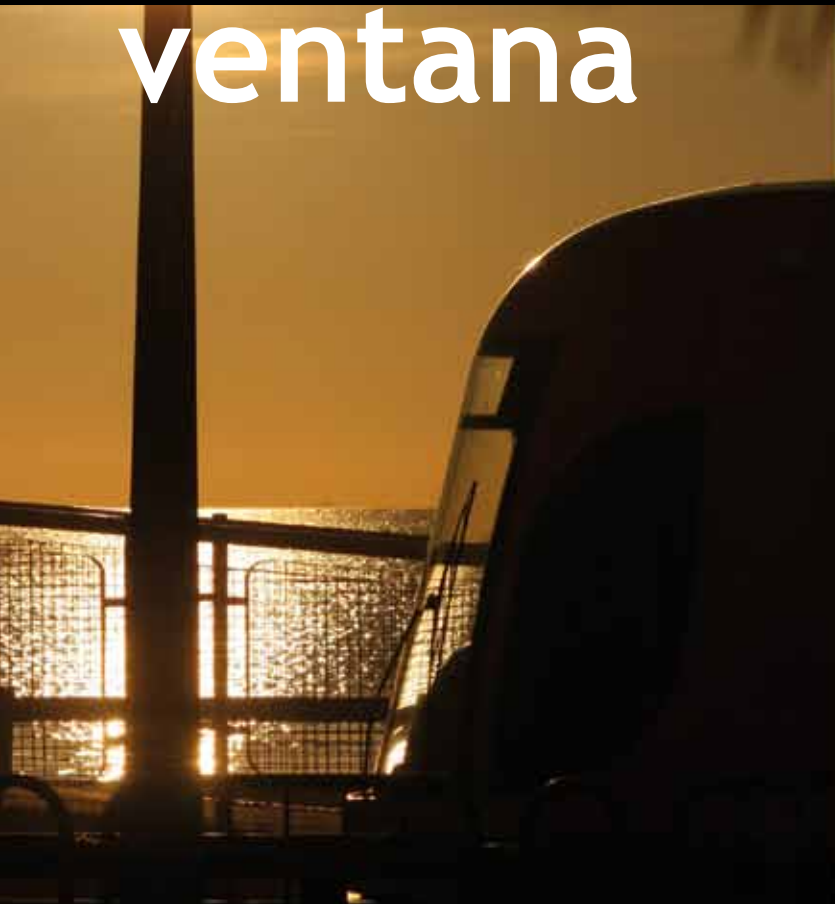
El trazado de la Línea 1 del TRAM de Alicante, bordea a la Serra Grossa con cincel duro. No se atreve a tocarla, pero ha sido capaz de consolidar su encuentro con el suelo, con la ciudad, esculpiendo una gran plataforma que mira sin pestañear al Mediterráneo.

Sobre esta gran plataforma se asienta la parada de La Sangueta, los diferentes flujos van a ser los encargados de revitalizar y de hacer del lugar un gran espacio público. El acondicionamiento de los accesos a las galerías de los antiguos depósitos petrolíferos, tallados en el interior de la montaña, supone el primer paso hacia un sinfín de posibilidades de adecuación y de usos de este escenario arqueológico.

Esta actuación, ha hecho posible la existencia de un itinerario peatonal entre el corte de la montaña y la huella del TRAM, que junto al resto de huellas del pasado, nos rescata la memoria industrial del lugar. Un lugar, donde la infraestructura despierta a las tripas abovedadas de la Serra Grossa, donde el sol se detiene entre los pinos, en cada grieta. Un paisaje, un tanto esquizofrénico, donde el mar y la montaña sufren trastornos de personalidad. Por la noche, cuando la ciudad se calla, si escuchas hacia la montaña se oye el mar.



Desde mi ventana



Day break from the TRAM

Me abrió los ojos una viajera. Circulábamos en un tren descendente por el tramo entre Venta Lanuza y El Campello; la señora viajaba con su familia y no dejaban de mirar el mar desde las ventanillas del lado izquierdo del tranvía. Se les veía contentos, ilusionados, saboreando cada metro del recorrido, como si fuera la primera vez que tenían ante sí tan vasta extensión de agua.

La señora se dirigió a mí: "¿Usted pasa cada día por aquí? ¡Que suerte tiene! Poder contemplar estas vistas maravillosas. Y me imagino que el amanecer y el atardecer deben ser sublimes, ¿verdad? ¡No sabe usted la suerte que tiene!"

Asentí con la cabeza, con media sonrisa y sin saber que decir. Seguramente, incluso llegué a ruborizarme. ¡Tanto tiempo circulando por esta zona y no había sido capaz de captar la belleza del paisaje! Qué poco utilizamos nuestros cinco sentidos los seres huma-

nos. Miramos, sin ver; oímos, sin escuchar...

Cada mañana, gracias a aquella viajera, tengo ocasión de disfrutar, aunque sólo sea de reojo, de las vistas que el Mar Mediterráneo nos ofrece a través de los cristales del tranvía. Y aunque, afortunadamente, cada día amanecer y anochece, cada amanecer y cada atardecer son diferentes. Sólo hay que fijarse un poco, verlo, más que simplemente mirarlo, para darnos cuenta de ello.

Desde mi ventana, tengo el privilegio de ver los múltiples tonos rojizos del sol reflejados en el Mediterráneo; desde mi ventana, veo amanecer y atardecer de una forma distinta cada día. Desde mi ventana, reconozco que soy afortunado y le doy las gracias a aquella viajera por abrirme los ojos.

Francesc Sabaté, Agente de la USI

Es una satisfacción presentarles a este equipo humano, aunque es probable que sus caras les resulten conocidas, porque andan por los puntos más estratégicos de Alicante, al frente de ellos José Bernáldez, con la caravana o desde las cabinas fijas, para dar a conocer el proyecto del TRAM y resolver las curiosidades técnicas que los ciudadanos quieran plantearles sobre tan importantísima obra de ingeniería.

Como denominador común, todos ellos sienten pasión por su trabajo y son los protagonistas de los primeros contactos del TRAM con los futuros clientes.

Prestan una inestimable ayuda en la difusión de tan emblemática obra como a la hora de recoger sugerencias ciudadanas que luego son tenidas en cuenta por los responsables de la Generalitat.

DEJATE LLEVAR les agradece su dedicación, entusiasmo y amabilidad que les caracteriza en el desempeño de su trabajo diario. Ahí, y no son butaneros (como han llegado a confundirlos a primera vista por su indumentaria) "son la verdadera cara humana del TRAM".

También tienen anécdotas que contarnos. He aquí algunas de ellas (de izquierda a derecha en la foto):

JOSÉ RAÚL cuenta que, estando en la cabina de Federico Soto, y que se encuentra actualmente decorada con fotografías de los tranvías antiguos de Alicante, un señor que observaba las fotos de repente empezó a dar grandes muestras de sorpresa, pues resulta que un niño que aparece en una de las fotos montado sobre el parachoques del tranvía, es él.

RAÚL cuenta que, estando en la cabina de Bulevar del Pla, tuvo la visita de un señor que le contó que él fue el último viajero del tranvía de Alicante en el año 1969. Según le relató el visitante, una noche acompañó a su entonces novia –ahora esposa– a su casa, y como ya era tarde tomó el tranvía para volver a casa. Cuando subió al tranvía unos periodistas les fotografiaron y le empezaron a hacer preguntas, y entonces se enteró de que ese era el último viaje de la última línea que quedaba, y que él era el último viajero de los tranvías de Alicante. El señor se alegró de que, finalmente, el tranvía haya vuelto a la ciudad, aunque le hubiera gustado ser el primer viajero pero no pudo ser.



La cara humana del TRAM

FERNANDA cuenta el alegato de más de media hora que le hizo un señor en la cabina de Nou Alacant, el cual solicitaba que se hiciese cuanto antes una línea de tranvía al pueblo de Hondón de los Frailes, la cual, sin duda resultaría esencial en la red del TRAM.

BENJA cuenta que en una ocasión un señor entró en la cabina de Playa de San Juan diciendo que sí, que está muy bien que electrifiquemos el tranvía, y que es algo bueno por la sostenibilidad y la contaminación, pero que por favor no electrifiquemos el Limón Expres porque si lo hacemos perderá toda la gracia.

CARMINA cuenta como anécdota de que en una ocasión, estando en la cabina de Federico Soto un visitante le preguntó que dónde podía coger el tranvía para ir a Murcia. Cuando le dijo que no había tranvía a Murcia, que en todo caso le podía indicar la forma de ir en tren o autobús, el señor insistió en que sí que había tranvía a Murcia y, no sólo eso, sino que él ya había montado en varias ocasiones y lo conocía bien.

TATIANA cuenta que, estando en la cabina de San Vicente informando a una señora sobre el nuevo tramo de la línea 4 a Playa de San Juan, otra señora que estaba cerca de la puerta oyendo parcialmente la conversación entró de inmediato diciendo: "¡Explícame eso de que con el tranvía podré ir a Londres!". La señora, obviamente, oyó hablar de la parada "Londres" situada junto a la calle del mismo nombre en Playa de San Juan.

Damián Uclés Fernández.
www.gtp-gva.es





El uso de la bicicleta para desplazamientos urbanos e interurbanos es una actividad ampliamente reconocida, sana, ecológica y económica. Tiene efectos positivos para quien la usa y para la sociedad en general. Las bicicletas además de ser un elemento para el ocio y el deporte es una alternativa para el desplazamiento.

en bici

Free bicycle transport with the TRAM

La bicicleta es un ejemplo perfecto de lo que el ingenio urbano es capaz de hacer para mejorar la vida. Es el medio de transporte energéticamente más eficiente y está llamado a ostentar un importante papel en el sistema de movilidad, destinado a mejorar sus cotas de sostenibilidad. Las bicicletas suelen aumentar el radio de acción de los medios de transporte.

En Europa más del 30 % de los desplazamientos en coche cubren distancias inferiores a los 3 Km y el 50 % sobrepasa los 5 Km. A este respecto no podemos olvidar el clima tan benigno que disfrutamos en la Comunidad Valenciana y que por lo tanto favorece el uso de este medio de transporte.

Por ello, todas las medidas de las Administraciones Públicas tienden a la Promoción del uso de la bicicleta, construcción de las infraestructuras mínimas necesarias para la circulación sin peligro de las bicicletas hasta generar zonas urbanas planificadas para moverse y conectarse con el resto de la ciudad en bicicleta, a pie o en transporte público. Ciudades donde convivan los modos de transporte en función de una correcta intermodalidad.

La intermodalidad consiste en la coexistencia de distintos modos de transportes y su perfecta combinación para favorecer un mejor uso del transporte público por parte de los ciudadanos. La combinación bici más tren (media distancia o cercanías) o tranvía funciona y puede funcionar de manera satisfactoria.

El TRAM de Alicante dispone de vehículos adecuados a estas nuevas necesidades de intermodalidad del transporte colectivo: plataforma baja, permiten el uso de bicicletas, sillas de ruedas, coches de niños, etc.

Cada día se implantan nuevos itinerarios urbanos, como las ciclocalles, donde las bicicletas tienen prioridad y/o en las que las bicicletas y los vehículos a motor están condenados a entenderse. La velocidad está limitada a 30 Km. /h., y disponen de señalización horizontal en el asfalto de dos líneas discontinuas paralelas de color rojo para delimitar los carriles de uso compartido.

Eugenio Herrero. Tel: 647290604

lugares...



Tomando las LINEAS 1 y 3 y apeándonos en la parada COSTA BLANCA, o la LINEA 4, bajando del TRAM en la parada LONDRES, encontramos locales de ocio que ofrecen actuaciones de música en directo en la playa de san Juan, por ejemplo el pub "THE GAME CAFE" en la avda. de Niza, junto al restaurante "el mayoral" que nos ofrece todos los sábados y domingos a las 17.00h actuaciones en directo del grupo "SOUL ZONE", formado por Hector (guitarra y voz), Walter (guitarra y mandolina) y Richard (trompeta), para una sobremesa relajada y sin estrepitos, donde se mezclan los jóvenes y padres con sus hijos, que mientras oyen música soul y blues en directo juegan billar y fútbol frente al mar mediterráneo. También justo casi enfrente de la parada LONDRES de la LINEA 4, encontramos el pub "FRONTERA", bien conocido por sus actuaciones de diversos grupos musicales todos los sábados a las 23.30h, y los jueves a las 23.00h "JAM SESSIONS" coordinadas por músicos de sobrada experiencia en el estilo rock, donde puedes subir al escenario, tocar o cantar con ellos. Desde la revista del transporte y turismo de la Comunidad Valenciana queremos ayudar a difundir la cultura y acercarte a todos los sitios sin que tengas que conducir tu coche y disfrutes de un transporte moderno, ecológico y económico.

Hector Volpe O'Neil

historia

los depósitos del VAPOR

STEAM GARAGE

Eran las cocheras donde se guardaban las locomotoras de vapor y recibían toda clase de atenciones y pequeñas reparaciones necesarias como: encendido, engrase, aprovisionamiento de combustible, agua, arena, etc., por parte del personal adscrito, como maquinistas y fogoneros, en un ambiente de humo, hollín y grasa.

Las piezas importantes del depósito eran la Rotonda formada por cocheras de forma circular cuyas vías confluían en la Placa Giratoria donde se daba la vuelta a las locomotoras y su tender, para invertir el sentido de la marcha. Con la tracción diesel el depósito quedó en desuso.

La placa giratoria original de la Estación de la Marina sigue operativa hasta nuestros días cuyo diámetro fue ampliado en los años 80 para adecuarlos a los automotores MAN.

Después de más de medio siglo desde que se terminara la tracción vapor en la Línea Alicante a Denia, quedan todavía locomotoras supervivientes, preparadas para funcionar, producto del apasionado esfuerzo de aficionados o museos.

Muy lejos de las infraestructuras que se disfrutaban en la actualidad...

Jesús Uclés



Tram

la línea 2

Alicante - San Vicente

