

[146]

Inmaculada Aguilar Civera, es profesora Titular del departamento de Historia del Arte de la Universidad de Valencia y académica correspondiente de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (Madrid). Ha investigado desde 1977 la historia del ferrocarril en España, la arquitectura industrial y la historia de la ingeniería civil; estudios que han sido difundidos a través de numerosos libros, artículos, catálogos y ponencias. En la actualidad su actividad se centraliza en la Cátedra Demetrio Ribes, creada en noviembre del 2003, con un doble objetivo, la creación del futuro Museo del Transporte y del Territorio de la Comunidad Valenciana, y difundir e investigar la historia del Transporte y de la Obra Pública en la Comunidad Valenciana.

Resumen

El ingeniero industrial Vicente Pichó (1879-1956) presentó y publicó en 1934 una Memoria como ingeniero jefe municipal del Ayuntamiento de Valencia con el título *El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia*. Un proyecto ambicioso de articular la red ferroviaria de la ciudad, de eliminar barreras y de dar mayor fluidez al tráfico; aspectos que se obtendrían con el traslado de todas las estaciones, la construcción de un metropolitano, la apertura de nuevas vías y la urbanización de numerosos terrenos que se obtendrían por la desafectación de su uso ferroviario.

El proyecto de Pichó se enmarca dentro de la política ferroviaria del Ministerio de Obras Públicas durante la II República y en concreto en relación a los proyectos de "Enlaces Ferroviarios". Proyectos que son consecuencia directa de los efectos socioeconómicos, medioambientales y urbanísticos-territoriales de la implantación del ferrocarril, en la segunda mitad del siglo XIX, y su gran incidencia en la ciudad. Una problemática que ha ido evolucionando a la par del desarrollo urbano, del desarrollo tecnológico y de la propia historia de las compañías ferroviarias.

El proyecto de Pichó y su visión renovadora de la ciudad, es el referente para el análisis de esta problemática en la ciudad de Valencia, desde su origen en 1852 hasta las nuevas propuestas de transporte público en el siglo XXI.

Palabras clave: Valencia; historia del ferrocarril; enlaces ferroviarios; metropolitano.

Abstract

In 1934, the industrial engineer Vicente Pichó (1879-1956) presented and published a Report, as senior municipal engineer of Valencia City Council, entitled "The Problem of Level Crossings in the Municipal District of Valencia". An ambitious plan to articulate the city's railway network, remove barriers and improve the fluidity of traffic; aims that would be achieved by relocating all the stations, constructing a metro system, opening up new roads and developing numerous tracts of land which would be obtained through deallocation of their railway use.

Pichó's project is set within the context of the Ministry of Public Work's railway policy during the Second Republic, and specifically in relation to the "Railway Links" projects. These projects were the direct consequence of the socioeconomic, environmental and urban development-territorial effects of the implementation of the railway in the second half of the 19th century and its huge impact on the city; a problem which has evolved alongside urban development, technological development and the history of railway companies.

Pichó's project and his modernizing vision of the city is the reference point for the analysis of this problem in the city of Valencia, from its origin in 1852 until the new public transport proposals of the 21st century.

Key words: Valencia; history of the railway; railway links; metro.

Valencia y los enlaces ferroviarios. La visión renovadora de la ciudad del ingeniero Vicente Pichó¹

Inmaculada Aguilar Civera
Càtedra Demetrio Ribes UVEG-FGV

1. Los nuevos accesos a la ciudad decimonónica: los ferrocarriles

Las relaciones entre ciudad y sistema de transportes ferroviarios es posiblemente uno de los aspectos más interesantes de la historia urbana desde hace un siglo y medio. Su análisis nos llevaría a contemplar los efectos socioeconómicos, medioambientales y urbanísticos-territoriales. Si nos centramos en estos últimos podemos decir, siguiendo a A. Serrano², que los efectos de la construcción del ferrocarril incidieron fundamentalmente en las diferentes potenciales territoriales, en la accesibilidad, en el efecto barrera y en la ordenación urbanística. Su problemática ha ido evolucionando a la par del desarrollo urbano, del desarrollo tecnológico y de la propia historia de las compañías ferroviarias.

El ferrocarril llegó a Valencia el 21 de marzo de 1852 y cincuenta años después seis diferentes líneas ferroviarias penetraban en la ciudad creando una estructura radial o de abanico en torno a ella³. Como era habitual cada compañía construyó su estación o edificio terminal, creando nuevos centros polarizadores de mayor o menor incidencia en la ciudad. La primera estación valenciana del primi-

¹ Este trabajo se enmarca dentro del Proyecto I+D Repertorio Biográfico de Ingenieros Valencianos: Artífices y Constructores de las Obras Públicas Valencianas. Concedido por el Ministerio de Educación y Ciencia. Dirección General de Investigación. Subdirección General de Proyectos de Investigación. REF: HUM2004-04703/ARTE.

² Serrano (1999), pp. 851-902.

³ Aguilar Civera (1990), pp. 185-203.

[148]

tivo ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva después Ferrocarriles de Almansa-Valencia-Tarragona, fue situada en 1852 dentro de la Valencia amurallada, en la calle Sagrario de San Francisco. La elección del lugar vino determinada por su centralidad con claros fines económicos y comerciales; ocupó solares de la desamortización de los conventos de San Pablo, de la Presentación y San Francisco y fue el detonante de grandes transformaciones urbanas en su entorno, convirtiéndose en el verdadero centro cívico y neurálgico de la ciudad, sobre todo cuando esta estación (ya en manos de la Compañía del Norte) fue desplazada a la calle Játiva. Tres fueron sus principales arterias, hacia el Grao, hacia Xàtiva-Almansa y hacia Tarragona.

La estación de Cuenca o de Utiel de la Sociedad de Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel fue construida en 1883 ubicándose en la zona de San Vicente de la Roqueta, posterior Gran Vía de Germanías. Estación periférica que tuvo una vida corta pues esta línea fue absorbida por la Compañía del Norte en 1891, unificando los servicios en la estación central y la estación de Cuenca quedó convertida en almacén de la nueva compañía del Norte.

La estación de Aragón de la Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón, ferrocarril con amplias pretensiones que quedó reducido al trayecto de Valencia a Llíria por Manises, se ubicó, tras diferentes proyectos entre la calle Quart extramuros y la del Barón de San Vicente, a la altura de la actual calle de Juan Llorens; estación de nuevo periférica que tuvo que contratar un servicio de tranvías de caballos para el acceso de sus viajeros. A pesar de ello, esta zona muy próxima a la carretera de las Cabrillas fue desarrollándose poco a poco creando un arrabal de casas modestas, de talleres y pequeñas industrias.

Mejor situación ocupaba la antigua estación de Jesús del Ferrocarril económico de Nazaret- Valencia-Villanueva de Castellón (Compañía de los ferrocarriles de Valencia a Turís y Minas de Dos Aguas), emplazada a la izquierda del camino de Jesús, muy próxima a la antigua estación de Utiel, pues pese a estar muy alejada del centro urbano, estaba en relación directa con el camino de Tránsitos o tercer cinturón de ronda de la ciudad, vía de recorrido principal de mercancías hacia el puerto. En 1912 se construye un ramal hasta Nazaret con estación terminal con la intención de acercar lo más posible sus mercancías al puerto. Esta línea será finalmente absorbida por la C.T.F.V., desde 1924 con un control financiero y definitivamente forma parte de ella en 1946.

Otro importante acceso a la ciudad lo constituía la estación de Santa Mónica o del Tret de la Sociedad Valenciana de Tranvías. La primera estación para el Ferrocarril económico de Valencia a Llíria fue la de Marchalenes⁴ ubicada en el llamado Llano de la Zaidía una vez atravesada la acequia de Rascaña, estación periférica que se encontraba bastante alejada de la población; por ello para acceder al edificio de viajeros se proyectó desde la antigua carretera de Barcelona una calle de 12 metros de amplitud y se creó un servicio de tranvía que enlazaba la estación con la red de tranvías, propiedad de esta misma sociedad. Como sabemos

⁴ Aguilar Civera (2003), pp. 13-17.

esta sociedad fue ampliando y construyendo nuevas líneas hacia Bétera, Rafelbuñol y puerto de Valencia proyectándose por toda la comarca de l'Horta. Las nuevas necesidades de esta sociedad llevaron a la construcción de una nueva estación central, llamada de Santa Mónica, situándola en la ronda de la ciudad, en la calle Orilla del Río entre los puentes de Serrano y de la Trinidad y entre los callizos 1º y 2º de Santa Mónica. Esta estación se convirtió en el centro de tránsito de los ferrocarriles económicos y mercado comarcal.

Por último, ya en el siglo XX, en 1902, se construye la estación del Central de Aragón, de la Compañía del Ferrocarril del Central de Aragón, línea de vía ancha que unía Valencia con Teruel y Calatayud. Su emplazamiento, al este de la ciudad, era claramente estratégico, ocupando el solar desamortizado del exconvento de San Juan de la Ribera, estaba en alineación con el camino del Grao creando un fuerte núcleo de comunicaciones entre el puerto y la ciudad: camino del Grao-estación-puente de Aragón-Gran Vía Marques del Turia. A su vez actuó como centro polarizador de otros movimientos urbanos, nuevos barrios con sus nuevos servicios fueron creándose a su alrededor. Tenía un ramal hacia el puerto sólo para el servicio de mercancías que fue inaugurado unos meses después de la inauguración del nuevo ferrocarril. Esta estación fue derribada en 1974.

Estas seis sociedades crean a lo largo de medio siglo la red de ferrocarriles en Valencia, arterias que llegan a la ciudad marcando una estructura radial e incidiendo en la futura estructuración urbana. Todas ellas tenían su estación entorno al casco urbano de la ciudad y cuatro de ellas tenían su propio ramal al Grao con estaciones como la de Almansa-Valencia-Tarragona después Norte, la de la Sociedad Valenciana de Tranvías, la de Valencia-Villanueva de Castellón (Nazaret) o muelles de mercancías como la del Central de Aragón.

2. Los primeros enlaces ferroviarios y proyectos de vías de contorno

El primer proyecto de enlace ferroviario entre distintas líneas valencianas de vía ancha fue el planteado por la Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón, que seis meses después de iniciar su explotación presenta el proyecto de una vía de contorno para unirse con otros destinos ferroviarios. El 12 de enero de 1890, el ingeniero Ricardo Benito presenta el “Proyecto de enlace en Valencia de la línea de Valencia a Liria por Manises con la de Utiel a Valencia”⁵.

Su intención era conseguir, además del enlace con la línea de los Ferrocarriles del Este, llegar al puerto del Grao una vez que estuviera empalmada la línea de Valencia a Utiel a la de Almansa-Valencia y Tarragona y ampliar su proyección a otros territorios. Es decir una vía de contorno que uniría cuatro de las estaciones ubicadas en la ciudad de Valencia (Grao, Norte, Utiel y Aragón).

Este proyecto se hizo realidad a finales del siglo XIX con las primeras fusiones entre compañías. Sabemos que el 25 de mayo de 1891 se firmaba un contrato

⁵ Ministerio de Fomento. Archivo General de la Administración, leg. 12.008

[150]

de cesión de la Compañía A.V.T. a favor de la Compañía del Norte⁶ y que el 15 de enero de 1892 se firmaba igualmente un contrato de fusión entre la Compañía del Este y la del Norte, cediendo a esta última todos sus derechos sobre la línea de Valencia a Utiel⁷. En este momento se realiza un nuevo y pequeño ramal (dada la proximidad de estas dos estaciones) que unía la línea de Utiel con la del Norte, todavía en la calle Sagrario de San Francisco, y la estación de Utiel, también llamada de Cuenca, dejaba sus funciones como edificio de viajeros y se convertía en almacén de la Compañía del Norte. El proyecto de vía de contorno era aprobado con prescripciones por R.O. de 12 de septiembre de 1892. En 1897 el ramal de contorno llega a la antigua estación de Aragón enlazando la línea de vía ancha a Llíria con la antigua estación de Valencia y la estación del Grao. La vía de contorno era una realidad.

El final del siglo, en Valencia, se cierra con el debate de la necesidad de trasladar la antigua estación ubicada en la calle Sagrario de San Francisco y la propuesta de una nueva estación⁸. Los primeros comentarios sobre esta problemática los encontramos en el Congreso de los Diputados⁹, en mayo y junio de 1894, cuando el diputado por Valencia, D. Gonzalo Julián, propone su traslado a las afueras de la ciudad, (en concreto en los terrenos donde estaba situada la estación de Utiel, ya en manos de Norte), aduciendo como principal razón la existencia de un proyecto de ensanche y urbanización en la zona comprendida entre la Plaza de San Francisco y los barrios de Ruzafa y de Pescadores.

En 1898, la compañía del Norte acepta finalmente esta proposición y presenta el *Proyecto de traslación de la estación de Valencia y de construcción definitiva de Valencia*¹⁰. El proyecto redactado por el ingeniero Vicente Sala, presenta una nueva estación que estaría situada en el cruce de la prolongación de las dos Grandes Vías del Ensanche, retirándose del centro de la ciudad y dejando libre el primer y segundo cinturón de ronda. Ello además suponía la liberalización de numerosos pasos a nivel: los de las calles de Játiva, Ruzafa, Germanías, continuación de Pascual y Genis, Pizarro, entre otros.

3. La ciudad y el problema ferroviario entorno al siglo xx.

El debate sobre el traslado de la antigua estación se mantiene en estos primeros años. Comerciantes y empresarios valencianos preferían una estación céntrica, próxima a sus actividades urbanas y cómoda para los viajeros, frente a la propuesta de Vicente Sala que alejaba la estación del centro de la ciudad, dando continuidad al Ensanche con gran visión de futuro. Pero ante el rechazo de la pro-

⁶ Marquina y Aza (1940), pp. 174-177

⁷ Contrato que fue aprobado por R.O. de 27 de octubre de 1892. Marquina Y Aza (1940), pp. 178-183.

⁸ Aguilar Civera (2003), pp. 165-166.

⁹ Ministerio de Fomento. Archivo General de la Administración, leg. 11693

¹⁰ Ministerio de Fomento. Archivo General de la Administración, leg. 11693

puesta, la Compañía del Norte presenta en 1904 un nuevo emplazamiento, más próximo a la ciudad, ubicando la fachada principal en la calle Játiva. Emplazamiento que fue aprobado por R.O. de 15 de mayo de 1905. En 1906, se aprueba el proyecto de edificios de viajeros¹¹ y en los años siguientes, una serie de modificaciones y reformas al proyecto van a articular y definir el entorno urbano de la estación. En 1917, la inauguración de la nueva estación del Norte, supuso para Valencia el tener finalmente un gran centro de operaciones comerciales, con unas instalaciones puestas al día tanto en lo referente al servicio de viajeros como al de mercancías y un monumental edificio de viajeros. Sin embargo esta solución planteada a principios de siglo para su emplazamiento¹², lógica en aquellos momentos, originaba otros problemas que no fueron resueltos: el efecto barrera desde la calle Játiva hasta el camino de Tránsitos, partiendo en dos el ensanche, los pasos a nivel, uno de los problemas más vitales de la ciudad y los problemas de circulación que sobre todo se avecinaban con la entrada del siglo XX.

A principios del siglo XX la red arterial ferroviaria de Valencia estaba prácticamente consolidada con trece líneas o ramales que proyectaban el ferrocarril a largas distancias (Madrid, Barcelona, Utiel, Calatayud), a cortas distancias (Bétera, Rafelbuñol, Villanueva de Castellón y dos a Llíria) y cuatro hacia el Grao, creando una extensa red alrededor y dentro de la ciudad de barreras ferroviarias, verdaderos diques que dificultaban el tránsito ya importante de una ciudad en plena expansión; creando cruzamientos con calles, caminos y carreteras; dificultando el tránsito de viandantes, carros, carruajes y tranvías con los numerosos pasos a nivel; provocando numerosos accidentes de atropellos y choques.

De hecho fue la catástrofe ocurrida en 1912, al chocar el rápido de Vinaroz con un tranvía eléctrico, en el camino del Grao, cuando se inició un largo proceso de propuestas y de estudios que abarcaron todo el siglo: pasos elevados, líneas de circunvalación, enlaces ferroviarios, estaciones subterráneas y traslado de estaciones.

Fue en este momento cuando aparece la figura de Vicente Pichó (1879-1956), natural de Valencia que obtuvo su título de ingeniero industrial en 1902 en la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona¹³. Vicente Pichó fue durante toda

¹¹ Ministerio de Fomento. Archivo General de la Administración, leg. 12507, *Línea Almansa a Valencia y Tarragona. Edificio de viajeros para la nueva estación de Valencia*, Ingeniero Javier Sanz.

¹² En 1898, la Compañía del Norte propuso un emplazamiento para la nueva estación del Valencia. El proyecto con visión de futuro, realizado por el ingeniero Vicente Sala, ubicaba la nueva estación en el cruce de la prolongación de las dos Grandes Vías. El proyecto fue rechazado por los representantes de la Industria y el Comercio de Valencia.

¹³ Vicente Pichó Báguena, nació en Valencia el día 19 de abril de 1879, estudió el grado de Bachiller en el Instituto de Valencia entre 1891 y 1896, se formó como ingeniero industrial en Barcelona obteniendo el título de ingeniero industrial en la especialidad de química en 1902 después de realizar el ejercicio de reválida consistente en "Fabricación de jabones de tocador elaborando el jabón directamente. La producción diaria será de 3.500 pastillas de á 100 gr y de varias clases", y en la especialidad de mecánica en 1910 tras el examen de reválida cuyo tema versó en la realización de "Proyecto de tranvía eléctrico con canalización subterránea doble vía de 4 km de longitud empleándose 14 coches, 10 de los cuales circulan simultáneamente á una velocidad de 8 km por hora", en ambos

[152]

su larga profesión ingeniero municipal del Ayuntamiento de Valencia y desde este cargo llevó a cabo numerosos proyectos destacando sobre todo su preocupación por la ordenación territorial y las mejoras urbanas. Hay que resaltar en concreto sus diferentes proyectos de articulación de la redes ferroviarias. Proyectos que reflejan su interés y conocimiento por una materia totalmente actual en aquellas décadas, una problemática acuciante en todas las grandes ciudades españolas a la que muchos grandes ingenieros dedicaron su actividad profesional.

En 1921, Vicente Pichó presenta una de sus primeras propuestas, la de construir una línea de circunvalación cuyo origen era la de Valencia-Tarragona en su cruce con el Barranco del Carraixet y por fuera de los poblados de Benimaclet, Benicalap, y Campanar, cruzar el río aguas arriba de la presa de la acequia de Robella, enlazándola con la línea de Utiel, más allá de Patraix. Propuesta que fue llevada al Congreso de Diputados el 28 de abril de 1921 y fue ratificada por el Senado el 1 de junio de 1922¹⁴. El proyecto definitivo fue redactado por los ingenieros de la División y de la Compañía del Norte pero no tuvo mayor repercusión.

El 22 de febrero de 1930 volvía a plantearse el tema, presentando el Ayuntamiento una nueva propuesta en la que se recogía el proyecto anterior con ciertas modificaciones. Se trataba de la misma línea de circunvalación pero se planteaba una única estación para todas las vías de ancho normal. Esta propuesta, como nos indica Vicente Pichó no salió del recinto municipal¹⁵. El proyecto tuvo claras reticencias entre las distintas compañías de ferrocarriles, pues aumentaba el recorrido y el tiempo del viaje, aumentaba el precio del pasaje y perdían competencia con los nuevos medios de locomoción, fundamentalmente con el autobús y el camión.

Esta problemática fue común en todas las grandes ciudades españolas (Madrid, Barcelona, Bilbao, etc), de ahí que en el primer cuarto del siglo XX surgieran numerosos proyectos abordando el tema de los enlaces ferroviarios, vías de contorno o de circunvalación, o de estaciones centrales.

Madrid con una vía de contorno construida en 1863 para unir las estaciones de Norte y Atocha, con sólo servicio de mercancías, resultó totalmente insuficiente a principios de siglo. Por ello debemos citar las propuestas y proyectos del ingeniero Fernando Reyes¹⁶ (1916, 1924), la de Luis Montesinos (1924), la de Luis

casos obtuvo como calificación la de aprobado por mayoría. Archivo Histórico de la Escuela de Ingenieros Industriales, Barcelona. Expedientes académicos del alumno Vicente Pichó y Bágüena, (1902/2 y 1910/7).

¹⁴ Pichó (1934), p. 4.

¹⁵ Pichó (1934), pp. 4-5.

¹⁶ “El primero de ellos (...) consistía en unir las dos estaciones principales con una vía que recorriendo bajo las Rondas del ensanche empalmaría con la vía de contorno en la Ronda de Segovia a la luz. El mismo ingeniero propone en 1916 una nueva solución de unión de las dos estaciones a través del Paseo del Prado y la Gran Vía con una estación subterránea a la altura de la calle de Alcalá. Un tercer proyecto de Reyes que, al igual que los anteriores, no se haría realidad trazaba el enlace por el Paseo del Prado, Paseo de Recoletos y Bulevares a unir con la línea Norte en el Puente de los Franceses” Humanes (1980), pp. 103-104.

Alcala y Luis Montesinos también en 1924 o la de los ingenieros Arrillaga, Alix y Bonet (1928). Proyectos que no tuvieron buena aceptación por las Compañías Ferroviarias (Norte y MZA).

En Barcelona, el ferrocarril y su relación con la ciudad fue uno de los temas al que Ildefonso Cerdá dedicó exclusivamente algunos de sus textos y teorías urbanísticas. Ya en el siglo XX, a un nivel teórico debemos citar el “Plan de Enlaces Jaussely”¹⁷, trabajo ganador del “Concurso Internacional de Anteproyectos de Enlace de la Zona de Ensanche de Barcelona y Pueblos Agregados” convocado por el Ayuntamiento en 1903 y ante todo el proyecto de Fernando Reyes Garrido de “Ferrocarril Subterráneo SO-NE de Barcelona, Sans-San Martín, Enlaces y Estaciones Centrales” presentado en 1912. Este último proyecto fue desarrollado con muy pocas modificaciones por la sociedad Ferrocarril Metropolitano Transversal de Barcelona S.A. creada en 1920. La propuesta pretendía enlazar subterráneamente las diferentes estaciones de ferrocarril de vía ancha, interconectar sus redes (Norte, MZA, Sarriá-Barcelona y Nordeste de España) y establecer una estación terminal que centralizara todos los servicios ferroviarios. Los principales tramos se inauguraron en 1926 y 1932¹⁸, enlazándose poco después con la línea del Gran Metro.

Bilbao, enclave ferroviario de numerosas líneas, fue otra de las poblaciones que tuvo que afrontar este mismo problema. Por una parte, las estaciones del Ferrocarril del Norte, de los ferrocarriles de Bilbao a Santander y del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, estaban situadas en el ensanche de la ciudad, en la zona del muelle de La Naja; mientras que las estaciones de los Ferrocarriles Vascongados, del Ferrocarril de Bilbao a Lezama y del Ferrocarril de Bilbao a Palencia, se encontraban al otro margen de la Ría en el Casco Viejo de la Villa. En 1922, el Ayuntamiento encargó a su arquitecto asesor Ricardo Bastida el estudio de la problemática urbanística de la ciudad. Para R. Bastida el primer aspecto a resolver era la reorganización de las estaciones y líneas de ferrocarril, sobre todo la de Norte y la de Bilbao-Santander. Tras estos estudios, en 1924-25, la Compañía del Norte se plantea la mejora de su estación de mercancías y se elaboraron los primeros proyectos para la construcción de la monumental estación de Abando que concentraría todos los servicios de vía ancha. Las obras aunque aprobadas fueron muy lentas.

4. la política ferroviaria del Ministerio de Obras Públicas durante la II República. Los enlaces ferroviarios.

Pero será en el periodo de la República cuando la redacción de proyectos de “Enlaces Ferroviarios” se convierte en uno de los problemas prioritarios a resolver por el Estado, creando la Comisión de Enlaces Ferroviarios.

¹⁷ Salas (2002), p. 161.

¹⁸ Comín, Martín, Muñoz y Vidal (1998), vol. I, pp. 381-382.

[154]

En Madrid, bajo la presidencia de Indalecio Prieto y de Carlos Montilla como Director General de Ferrocarriles, se inicia en 1933, a través del Gabinete de Accesos y Extrarradio, el Plan de Enlaces Ferroviarios que recoge las propuestas del Plan Zuazo-Jansen¹⁹. Se iniciaron inmediatamente las obras paralizándose en 1935 quedando como testigo del proyecto la estación subterránea de los Nuevos Ministerios. Al final de la Guerra Civil y constituido el nuevo organismo estatal RENFE, se acomete en 1941 el Plan de Ordenación Ferroviaria²⁰, plan que mantiene con pocas modificaciones las directrices del Plan Zuazo-Jansen, también llamado Plan Prieto que fue llevándose a cabo lentamente.

En Barcelona, durante el primer tercio del siglo, la expansión del ferrocarril (vía ancha y vía estrecha) se había consolidado y su expansión se había terminado. Siguiendo la política marcada por la II República, el Ayuntamiento encargó al GATPAC y a otros grupos de urbanistas un estudio de enlaces de los diferentes sistemas de comunicaciones. En 1933 el Consorcio Ferroviario de Barcelona presenta un “Plan de Enlaces Ferroviarios”²¹ que tenía como objetivo unir las líneas de Norte y MZA así como la construcción subterránea de algunos tramos dentro de la ciudad. La llegada de la guerra civil impidió que este plan se llevara a cabo y será con la creación de RENFE cuando se inician las primeras actuaciones, siendo una de las principales la transformación en línea subterránea del ferrocarril por la avenida Meridiana²².

Igualmente, Bilbao era incluida en el proyecto de mejora de los enlaces ferroviarios de la política ferroviaria del Ministerio, encargando su estudio a Ricardo Bastida que actuó como presidente de la comisión y fue el autor del folleto titulado “Los enlaces ferroviarios de Bilbao” (1934). Según Olga Macías²³, *El Plan de Enlaces* desarrollado para Bilbao, se resumía en los siguientes puntos: centralizar

¹⁹ “(...) consiste, en definitiva, en construir un túnel de enlace desde la estación de Atocha y a través de los paseos del Prado, Recoletos y Castellana, hasta Fuencarral y desde allí por superficie (...) a empalmar en las Matas con la línea del Norte”. Humanes (1980), p. 106.

²⁰ En este Plan se definía la construcción de una gran estación, Chamartín, que se unía a Atocha con un túnel N-S, desaparecían la estación de Delicias y las de líneas de vía estrecha (Goya y Niño Jesús), se planteaban la construcción de dos estaciones de clasificación de mercancías, unidas por un enlace de circunvalación y se preveía que en un futuro desapareciera la estación de Príncipe Pío y las estaciones de contorno. González Yanci (2002), p. 141.

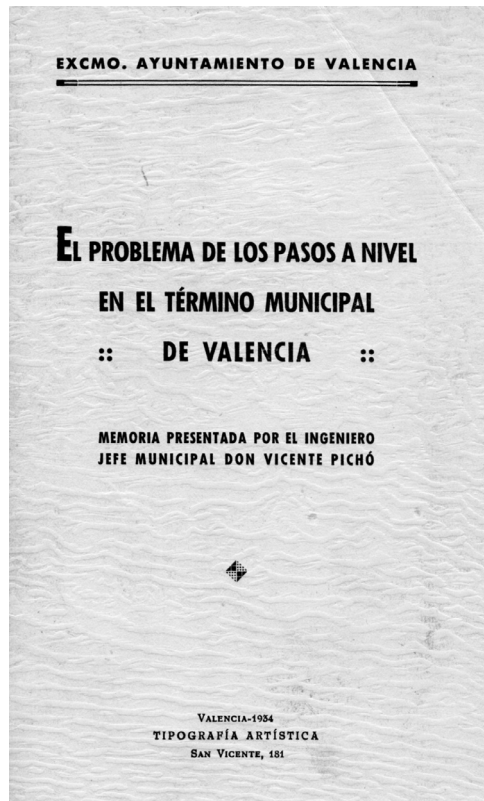
²¹ “Este Plan buscaba una ordenación y racionalización del tránsito mediante los enlaces entre líneas ferroviarias de la MZA y las de los Caminos de Hierro del Norte, y las de estas compañías con las líneas de metro. Además, exigía la circulación subterránea en los tramos que más dificultaban el funcionamiento normal de la ciudad. Pero con la llegada de la Guerra Civil el Plan no se pudo llevar a cabo”, Salas (2002), p. 164.

²² El ferrocarril durante toda la posguerra se convirtió en el medio de transporte del área metropolitana con una estructura radial. A partir de los años 70 RENFE modernizó sus líneas y reestructuró las estaciones centrales de Barcelona, deja de prestar servicios la estación del Norte (1972), se inaugura la nueva estación de Sants (1979), se crea “Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya” liberadas del Estado dedicadas al transporte de cercanías, se construyen los enlaces subterráneos de la calle Aragón, la avenida de Roma y la plaza de Cataluña, permitiendo al tren cruzar la ciudad, estableciendo estaciones centrales en la plaza de Cataluña, paseo de Gracia y Sants.

²³ Macías (2002), pp. 179-180.

[155]

los servicios de viajeros y gran velocidad de las principales líneas en una sola estación; enlazar adecuadamente las dos líneas de vía ancha (Norte y Portugaleta); hacer lo mismo con las de vía estrecha pertenecientes a las compañías de Vascongados y Santander; y por último, unificar el sistema de tracción de las líneas de Miranda-Bilbao y Bilbao-Portugaleta. El objetivo era integrar y racionalizar los servicios ferroviarios y ello suponía nuevos ramales de enlaces, traslado de antiguas estaciones y la construcción de nuevas estaciones (de mercancías, de clasificación y una estación central). En 1941, se abordaron algunos de los proyectos planteados en el Plan, en concreto los que hacían referencia a las líneas de vía ancha, recientemente incautadas por el Estado.



V. PICHÓ, *El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia*, Valencia, Tipografía Artística, 1934. Portada

Vicente Pichó es consciente de la envergadura del proyecto, del coste de su realización y del cambio de criterio que éste supone frente a los proyectos de circunvalación anteriores; pues frente a la idea de una línea de circunvalación, el nuevo proyecto propone una serie de enlaces ferroviarios subterráneos, donde todas las líneas estarían relacionadas entre sí, se eliminarían los 44 pasos a nivel²⁴, se construirían nuevas estaciones, eliminando las antiguas de su anárquico emplazamiento. Un proyecto que unos años antes habría sido calificado como fantástico por la sociedad y la administración, pero que en estos años no sólo era necesario sino viable, tal como se estaba intentando en otras ciudades como Madrid o Barcelona²⁵. El propio V. Pichó hace referencia a las propuestas realizadas por el ingeniero Fernando Reyes en Madrid. Posiblemente la más interesante sea la que formuló este ingeniero en 1924, propuesta que teniendo en cuenta un circuito de contorno introducía una novedad, la construcción de una estación subterránea de paso a la altura de la calle Alcalá. Según este autor esa solución significaba acabar con el sistema ferroviario radial y su sustitución por otro de carácter axial: “significaba la máxima posibilidad y facilidad para el tráfico entre los distintos sectores de la península y la liberación de la carga de material de viajeros paralizados que hoy abruma a las inampliadas estaciones de Madrid, las que íntegras quedarán disponibles para el servicio de mercancías, acabando, así, el creciente atasco formado alrededor del núcleo central de la red española”²⁶.

El Plan de Reforma ferroviaria propuesto por Vicente Pichó intenta unificar los intereses y objetivos de las Compañías ferroviarias, del Municipio, de la provincia y del Estado. Entidades implicadas que deberán actuar activamente en el proyecto con sus mutuos acuerdos y aportaciones económicas. Intenta igualmente modernizar la ciudad y hacer más competitivo el ferrocarril, sobre todo ante la aparición del automóvil, nuevo medio de transporte personal que fue modificando poco a poco los modos y hábitos de vida en las ciudades del siglo XX.

El proyecto con una clara visión global de la ciudad tiene diferentes aspectos a reseñar: la articulación de la red de vía ancha, la articulación de la red de vía estrecha tanto a nivel municipal como provincial, y las mejoras urbanas que se adquieren con la realización de este proyecto.

²⁴ “En el término municipal de Valencia hay cuarenta y cuatro pasos a nivel, los que dan lugar, en época normal, a los siguientes cruzamientos diarios, desde las seis de la mañana hasta las ocho de la noche, según una estadística de la Dirección de Caminos del año 1930: De carros, 29.765; automóviles, 5.457; camiones, 9.869; tranvías, 2.678. El número de trenes que circulan por aquellos en 24 horas es el de cuatrocientos noventa (490). Sólo el ferrocarril Valencia-Tarragona produce 12 pasos a nivel con una circulación de 36 trenes diarios”. Pichó (1934), pp. 7-8.

²⁵ “Afortunadamente la psicología de las gentes ha variado en estos últimos años, y hoy no producen extrañeza proyectos que importan decenas y aun centenares de millones de pesetas, y así tenemos algunos ejemplos, como el de Barcelona, en la que, sin ser tan perentoria la necesidad como en Valencia se están ejecutando unas reformas ferroviarias (...). Siendo nuestro plan más modesto, bajo el punto de vista económico, pero de eficazísimo resultado para el desenvolvimiento urbano de la ciudad, por la desaparición de obstáculos y peligros para el tráfico y edificios, abrigamos la esperanza de que pueda ser pronto una realidad”, Pichó (1934), p. 6.

²⁶ AGA. MOPU. Caja 9.553. Citado por Alvarez, Palomar y Sánchez (1980), pp. 163-164.

velocidad, talleres, etc. se construiría una estación en el término de Sedaví en terrenos lindantes a la carretera de Casas del Campillo y un apeadero a la altura de la Avenida del Puerto en la zona de Nazaret. Igualmente se plantea una nueva estación del Central de Aragón a las afueras de la ciudad que recogerá todas las arterias ferroviarias del norte de la ciudad y ramal al puerto.

Con respecto a los ferrocarriles de vía estrecha, también el ingeniero V. Pichó mantiene los mismos criterios: trasladar las estaciones fuera del cinturón del camino de Tránsitos y el enlace por zanja o túnel de las distintas arterias (Valencia-Liria y Bétera, Valencia-Rafelbuñol, Valencia-Grao, Valencia-Villanueva de Castellón, Valencia-Nazaret). Para el enlace de las nuevas estaciones proyectadas (Liria y Villanueva de Castellón) se propone una doble línea subterránea, creando en este caso un metropolitano, ya que se realizarían numerosos accesos a la superficie por las plazas y calles donde las líneas se han hecho subterráneas. Tal como nos comenta Pichó el trazado se inicia en la estación de Liria, cruzará el río pasando por bajo las plazas de la Constitución, Región y Emilio Castelar, que tendrá una estación principal, y por la calle de Bailén y las siguientes hasta la nueva estación del camino de Jesús. “En realidad este servicio se convertirá en un metropolitano que cruzará la ciudad en dirección Norte-Sur, con estaciones y accesos a la superficie en las plazas antes relacionadas. La estación central se proyecta cerca de la subterránea de vía normal en la Gran Vía, comunicándose ambas para facilidad de los viajeros que llegan a transbordar”²⁸. Era la primera propuesta real de una red de metro en Valencia.

Además, Pichó, al tratar estos ferrocarriles económicos, traspasa el nivel municipal para introducir unas mejoras a nivel provincial. Propone la construcción de dos trozos de vía de seis kilómetros que unan las estaciones de Paiporta y Silla y las de Alberique y Carcagente; de esta forma se conseguiría articular completamente toda la red de los económicos y permitiría la comunicación directa de Valencia con las líneas de Silla-Cullera, Carcagente-Denia-Alicante y Denia-Alcoy. Tal como indica Vicente Pichó: “Debe hacerse constar que esta solución ha sido propuesta por el ingeniero señor Reyes, autor de varios proyectos de enlaces ferroviarios, algunos en ejecución, persona competentísima y que ha estudiado este aspecto del problema en lo que afecta a nuestra región”²⁹.

Las mejoras ferroviarias que se obtenían eran evidentes: estaciones subterráneas en el centro de la ciudad para la comodidad del viajero, nuevas estaciones ubicadas en la periferia de la ciudad para el servicio de mercancías, eliminación de recorridos secundarios por el enlace entre todas las arterias y estaciones mejorando en tiempos y servicios, creando unas redes de metro de vía ancha y vía estrecha que unían el Norte y el Sur de la Comunidad Valenciana; es decir una gran mejora de la competitividad del ferrocarril que había ido perdiendo su hegemonía en el transporte con la llegada del automóvil.

²⁸ Pichó (1934), p. 13

²⁹ Pichó (1934), p. 20.

[160]

Por último, Pichó, nos enumera las mejoras urbanas que el proyecto lleva consigo, desde la desaparición de 34 pasos a nivel de los 44 que existían en la ciudad, la prolongación de grandes avenidas como la del 14 de abril (hacia el Grao) y la de Nicolás Salmerón (hacia Tránsitos), la conversión del trazado de la vía del fc. de Tarragona en una Avenida (desde el camino del Grao a la Malvarrosa), la posibilidad de construir finalmente el paseo de Valencia al Mar, la regularización del camino de Tránsitos, la continuidad de la Gran Vía y enlace de las dos zonas del Ensanche, la urbanización de los 250.000 metros cuadrados que ocupaban la estación del Norte y sus dependencias, la posibilidad de unión entre la ciudad y los poblados marítimos y la ampliación de los Viveros municipales.

Para Pichó el plan de reforma presentado no sólo era conveniente y necesario para Valencia sino viable tanto en su aspecto técnico como en el económico. Con respecto a las dificultades técnicas el autor pone como ejemplo obras mucho más complicadas ya realizadas en Europa como los cruces subterráneos en ríos más caudalosos como el Támesis o el Elba, o el proyecto de cruzar bajo el mar el Estrecho de Gibraltar, y al respecto nos dice claramente: “Bajo el punto de vista de la técnica no existe dificultad alguna para la realización del plan, a pesar de que la mayoría de las obras han de ser subterráneas, por debajo del nivel del mar y en las inmediaciones del río Turia, incluso cruzándolo alguna de ellas”. La viabilidad económica del plan se sostenía sobre todo por las compensaciones que se obtendrían con la venta de los terrenos ferroviarios desafectados, valoración que él estimaba en cuarenta y seis millones de pesetas. Aparte se tenían en cuenta arbitrios de circulación, tasas sobre billetes y las aportaciones del Estado, Municipio y compañías ferroviarias.

La memoria termina con una consideración social, la posibilidad de resolver el problema del paro, al menos durante quince años, al abordar un volumen de obras extraordinario, obras tanto ferroviarias como edificaciones de nueva construcción. Esta consideración nos recuerda el discurso de I. Prieto en las Cortes al defender el proyecto de “Enlaces Ferroviarios” en el que afirmaba que uno de los objetivos fundamentales del proyecto era combatir el paro³⁰.

El proyecto de Vicente Pichó, perfectamente enmarcado en su época puede calificarse como uno de los proyectos de “Enlaces ferroviarios” típicos de la política ferroviaria llevada a cabo por el Estado en la II República, al igual que los citados de Zuazo, Jansen, Bastida o Reyes. Sin embargo, este plan superaba en su concepción a los presentados para Madrid³¹, Barcelona o Bilbao, por su visión global de ciudad. En este proyecto Pichó resolvía la problemática de los enlaces ferroviarios pero a través de ellos se abordaba una clara reforma urbana de toda la ciudad, en la que la urbanización y el tráfico eran una necesidad a resolver. Este proyecto de gran visión de futuro no se llevó a cabo, sin embargo sus principales ideas siguieron formando parte parcialmente de otros proyectos o programas para la ciudad.

³⁰ Comín, Martín, Muñoz y Vidal (1998), p. 313.

³¹ López Jamar (1935).

6. Otros proyectos de ferrocarril metropolitano

Un año después, en 1935, estos mismos criterios venían recogidos en un nuevo programa³² para la ciudad presentado por el economista José Bellver Mústieles: traslado de estaciones, enlaces y vías subterráneas³³; programa ambicioso que actuaba fundamentalmente en la fachada marítima de Valencia: construcción de una Zona Franca en el Puerto, de la Ciudad del Sol en la Devesa y la Albufera, de una zona industrial y de la urbanización del cauce del Turia³⁴. Con respecto al metropolitano comentaba: “los trenes rápidos, correos y ómnibus circularán por el centro de la ciudad por doble línea subterránea que se extenderá desde la nueva estación del Norte hasta la del puente de Madera y que seguirá en zanja por la línea de esta estación a la playa, hasta su entronque con las del Central de Aragón y de Barcelona, sin solución de continuidad (...) Los ferrocarriles de vía estrecha, como se indica en el croquis, circularán mediante tercer carril por las líneas anteriores. Dichos ferrocarriles dispondrán de un apeadero en la Plaza de la Región”³⁵.

La creación de una línea metropolitana, al enlazar las dos estaciones del ferrocarril económico, será otra de las propuestas que se barajarán durante los años siguientes. En 1942 la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles plantea la construcción de una línea subterránea que uniese la Central de la Valenciana con la línea Valencia-Villanueva de Castellón, enlazando los ferrocarriles económicos del Norte de Valencia con los del Sur. Igualmente plantea la construcción de 6 kilómetros de vía para unir las estaciones de Carcagente a Alberique verificando su enlace con la línea de Alicante. Dos propuestas que, como ya hemos visto, habían sido planteadas en el proyecto de Pichó. La Memoria³⁶ del proyecto realizado por el ingeniero de la Compañía Manuel Lamana Lizarre explica el objeto del metropolitano: “La razón de dicho enlace estriba en el deseo de dotar a los viajeros de uno y otro ferrocarril de un elemento de transporte que, sin solución de continuidad en el viaje, les permita trasladarse cómoda y rápidamente desde su punto de origen, (...) hasta el centro de Valencia (...). La sola enunciación del fin perseguido, evidencia, además, el doble carácter que la realización de esta gran

³² Bellver (1935).

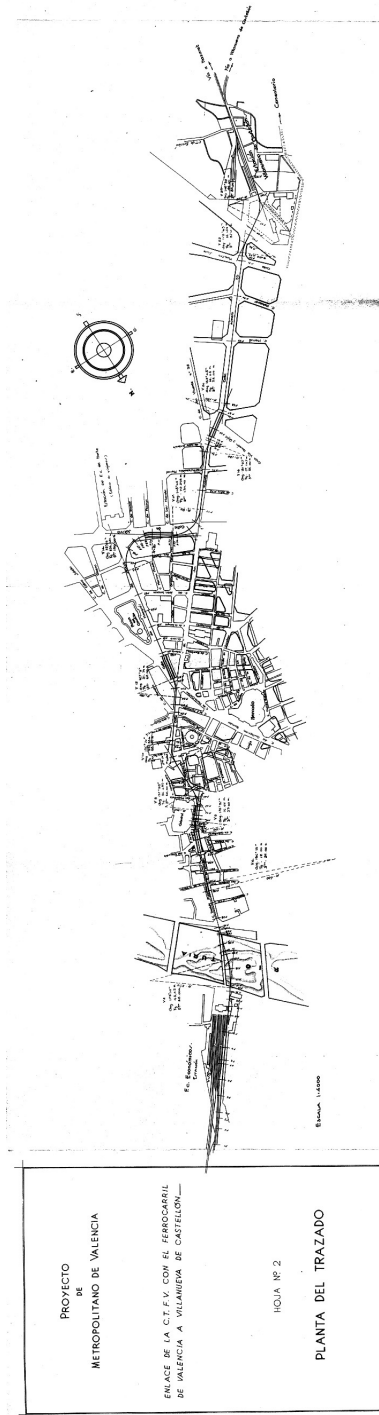
³³ Bellver comenta: “La ciudad de Valencia se ha formado por diversas etapas de crecimiento rápido, por lo que sus estaciones de ferrocarril aparecen actualmente dispersas y mal situadas originando con el movimiento de sus 490 trenes diarios en 42 pasos a nivel cerca de 50.000 cruces al día con carros, automóviles, camiones y tranvías, lo que se traduce en desgracias, molestias y grandes pérdidas de tiempo. Existen sendos estudios del ingeniero municipal don Vicente Picó y de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, interesantísimos, para la resolución de los pasos a nivel. Me permito esbozar las líneas generales del plan que creo más a propósito para la Valencia futura y que explica con bastante claridad el croquis anterior. La finalidad buscada ha sido: desplazar el tráfico pesado hacia una línea de cintura y facilitar el de pasajeros mediante un tendido subterráneo unificado para todas las líneas” BELLVER (1935).

³⁴ Boira (1933), pp. 216-228.

³⁵ Bellver (1935).

³⁶ “Proyecto de Metropolitano de Valencia. Enlace de la C.T.F.V. con el ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón” Archivo Histórico FGV, leg./2/2.1/011/01.

[162]



Proyecto de Metropolitano de Valencia. Enlace de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia con el Ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón. Plano n°2: Planta del trazado. Ingeniero: Manuel Lamana Lizarbe, 1941-1942. Arxiu de ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, leg. ahfgv2/2.1/011/01

mejora tendría para Valencia, pues automáticamente quedará convertido este enlace en una línea de ferrocarril metropolitano, ya que atraviesa Valencia según un diámetro a lo largo del cual han de situarse estaciones de paso con bocas en las calles por las cuales se recogen y dejan los viajeros del túnel”. El trazado discurría por la plaza de la Virgen (cerca del Mercado), Plaza del Caudillo, calle Játiva (estación del Norte) y Avenida Ramón y Cajal. Este proyecto tan anhelado por la CTFV, ya que resolvía el enlace entre las líneas del Norte de Valencia con las del Sur (sobre todo desde que se hizo cargo de la línea de Valencia a Villanueva de Castellón), estuvo siempre sobre la mesa de los directivos y tuvo que esperar décadas para verse realizado. Finalmente será esta red de ferrocarriles económicos el antecedente del METRO en la ciudad de Valencia.

Hasta la década de los años cincuenta, no conocemos otro proyecto que aborde de forma global esta problemática. Son años en los que al problema ferroviario se le añade el del encauzamiento y desvío del río Turia. El Ayuntamiento es consciente de que “río y complejo ferroviario –muralla fluvial y cinturón de hierro- son los dos puntos determinantes de los problemas urbanos de Valencia, íntimamente enlazados entre sí. El primero porque sus terribles gritos de rebeldía se suceden de forma trágica a lo largo de los siglos; el segundo, porque la enmarañada red de líneas férreas, múltiples pasos a nivel y estaciones inacordes con el ritmo urbanístico, cercan a la ciudad, seccionan vías urbanas, estrangulan sus accesos por carretera y cierran toda posibilidad de expansión”³⁷.

Tras la trágica riada de 1957, el gobierno consideró la necesidad de proporcionar a Valencia una solución definitiva ante sus frecuentes inundaciones. El 22 de julio de 1958, el Consejo de Ministros aprobó la denominada “Solución Sur”. El 28 de noviembre de 1959 se aprobó el “Plan de Enlaces Ferroviarios de Valencia”, adaptado al desarrollo del Plan Sur. Este ambicioso proyecto estudiado por el ingeniero Felix Amorea planteaba de nuevo una línea de circunvalación desde Cuart de Poblet hasta el barranco del Carraixet, con dos grandes estaciones de vía ancha. La primera, la estación de la Fuente de San Luis como estación de clasificación y mercancías (estación hoy construida) y la segunda, la gran estación central de viajeros que se proyectaba en el cauce abandonado del Turia, aguas abajo del puente del Angel Custodio que debía construirse una vez concluida la obra hidráulica del Plan Sur. En cuanto a los ferrocarriles de vía estrecha se desarrollaba un triple proyecto; 1) se incluía un presupuesto para enlazar las distintas estaciones, 2) se planteaba la construcción de una estación subterránea en la gran rotonda que formarían las Grandes Vías de Germanías y de Ramón y Cajal, cuando fuera desplazada la estación del Norte. A esta estación afluirían las líneas de Villanueva de Castellón, las líneas de Bétera y Liria, la línea de Rafelbuñol, y 3) se preveía la posibilidad de construir una línea de ferrocarril metropolitana Este-Oeste³⁸.

³⁷ *El Plan Sur. Antecedentes históricos y legales*, Boletín de información Municipal, Año IX, nº13 segunda etapa. 1967, p.6

³⁸ *El Plan Sur. Ferrocarriles* Boletín de información Municipal, Año IX, nº13 segunda etapa. 1967, pp. 35-37

[164]

7. El ferrocarril Metropolitano de Valencia

Será ya a finales de los años setenta y sobre todo en la década de los ochenta cuando FEVE y la Generalitat Valenciana empiezan a invertir en nuevo material móvil y vuelven a retomar la idea de los “enlaces ferroviarios” de Vicente Pichó y con él la idea del Metropolitano para Valencia³⁹.

En 1979, el Ministerio de Transportes publica el documento base del nuevo Metropolitano “Red Ferroviaria Metropolitana del Estudio Integral de los Transportes de Valencia”. En 1980 se inician las obras de las dos primeras líneas pero será con la transferencia de las competencias del Estado a la Generalitat Valenciana en materia de transporte cuando el proyecto cobra un verdadero impulso y protagonismo⁴⁰. El 10 de noviembre de 1986 se constituye la entidad de derecho público Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, dependiente de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Esta entidad desarrollará y potenciará a partir de estos años el transporte público valenciano: cercanías, nuevos tranvías y el ferrocarril metropolitano.

El 8 de octubre de 1988 se inauguraba el primer tramo del nuevo METRO de Valencia⁴¹ (la línea 1), haciéndose realidad el anhelado proyecto de comunicar subterráneamente la zona norte y sur de la ciudad. 7'4 kilómetros de trazado subterráneo con nuevas estaciones –Beniferri, Campanar, Plaza de España, Patraix, Hospital- y la remodelación de las de Ademuz y Valencia Sud. La nueva penetración subterránea permitía unir los servicios procedentes de Villanueva de Castellón y Torrent con los de Lliria y Bétera que, a partir de esta fecha, ya no entraban hasta la vieja estación de Pont de Fusta, sino que, desde la estación de Empalme se encaminaban por el nuevo túnel. El tramo residual común a las líneas de Lliria y Bétera comprendido entre la estación de Empalme y Pont de Fusta, junto con la línea que unía esta estación con el Grao, pasaron a explotarse provisionalmente con la denominación de línea 4, utilizándose para ello el material móvil residual de la empresa. Línea que desde 1994 se convirtió en el trazado del nuevo Tranvía, nuevo sistema de transporte urbano enlazado a la red metropolitana. Tranvía que ha ido ampliando su red constituyendo un nuevo, moderno y renovador transporte para la ciudad.

Será en 1998 cuando podemos hablar de una red metropolitana para la ciudad. El 16 de septiembre de ese año, con la presencia de los Reyes de España, se inaugura desde la recién construida estación de Colón la llegada de la línea 3 de Metro Valencia (Alameda-Avda. del Cid y ramal Colón-Jesús) al centro de la ciudad. Nuevos trazados (sin antecedentes ferroviarios) y tramos subterráneos que recorrían importantes viales del propio casco urbano con estaciones muy céntricas como la de Colón, A. Guimerá, Jesús o la estación de Xàtiva que enlazaba con la estación central de Renfe. El conseller de Obras Públicas, Urbanismo y

³⁹ Olmos (1992), pp. 94-99.

⁴⁰ Medina (1985), pp. 30-37.

⁴¹ Roca (1989), pp. 46-48; y Martín y Mufas (1989), pp. 49-51.

Transportes, José Ramón García Antón, definía así esta nueva actuación de FGV: “Lo que hasta ahora había venido operando esencialmente como un servicio de cercanías con penetración en suburbano a su paso por la ciudad, se ha consolidado como una auténtica red de metro: una red de metro singular, con enlace directo con numerosas e importantes poblaciones del área de influencia de Valencia ciudad”.

Con esta nueva infraestructura se conseguía por primera vez la conexión radial y directa de todas las líneas que estaban en funcionamiento. Se conseguía dar coherencia al área del transporte metropolitano, se enlazaba con la estación central de RENFE y con el resto del transporte público de la ciudad

Para C. Navarro, “Se trata del primer metro ligero que se instala en España, ya que, a diferencia de los de Barcelona y Madrid –que son pesados- tiene una mayor movilidad pues son más estrechos, tienen doble tracción y emergen o sumergen hacia el subterráneo en un espacio de tiempo mucho más corto: “Es lo último en Bruselas, Nantes, Lyon, Lille, Turín, Utrecht, Hannover, Dusseldorf...” decían las crónicas periodísticas de la jornada. De esta manera, Valencia se convertía en la tercera ciudad española con metro y la primera en la que la penetración subterránea enlaza con cuatro líneas de superficie, capaces de comunicar poblaciones que distan entre sí hasta 60 kilómetros”⁴². Fue un hito en su momento y es indudable que un nuevo ciclo se iniciaba, el de la innovación y la modernidad de un nuevo medio de transporte público.

A partir de entonces los pasos dados por Metro-Valencia fueron rápidos y consecutivos. En 1999 se prolongó la línea 3 hasta Mislata-Almassil, en el 2001 se inauguró la nueva estación de Empalme, importante eje intermodal de Valencia y su área metropolitana, en el 2003 se construye el primer tramo de la nueva Línea 5 (Aragón-Ayora) que desde abril de 2007 se ha convertido en el eje Este-Oeste enlazando el puerto y el aeropuerto, en el 2005 se inauguro la nueva estación de Bailén, estación que será el nudo de conexión intermodal más importante de Valencia con la futura estación del Parque Central en la que convergerán todos los servicios ferroviarios (AVE, cercanías, regionales y Grandes Líneas de RENFE).

Estas nuevas actuaciones y las que se prevén en un futuro próximo, como la T2 (con trazado en superficie y subterráneo) la cual creará un gran eje N-S atravesando el centro histórico y enlazará con la T4, o como el Tranvía de L’Horta (T8) y el Tranvía Orbital (T6), son todas ellas infraestructuras que enlazan los diferentes sistemas de transporte público y articulan de Norte a Sur y de Este a Oeste la gran ciudad y área metropolitana de Valencia. No sólo se han hecho realidad las propuestas de Vicente Pichó sino que lo han superado ampliamente, acoplándose a las necesidades de una ciudad del siglo XXI, una ciudad con visión de futuro.

⁴² Navarro (2002), pp. 148-173.

[166]

Bibliografía

- AGUILAR CIVERA, I. (1990), *El orden industrial en la ciudad. Valencia en la segunda mitad del siglo XIX*, Valencia, Diputació de Valencia.
- AGUILAR, I. y GARCÍA, V. (2003), *Espai Ferroviari a Marxalenes. El Trenet a Valencia*, Valencia, Ajuntament de Valencia.
- AGUILAR CIVERA, I. (2003), “Cuatro proyectos para la estación de Valencia. El origen del Parque Central” en AAVV. *Historia de la ciudad. III Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*, Valencia, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, pp. 165-166.
- ALVAREZ, A.; PALOMAR, P.; y SÁNCHEZ, J.M^a (1980), “Desarrollo histórico de la zona sur de Madrid” en AA.VV. *Las estaciones Ferroviarias de Madrid*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, pp. 163-164.
- AA.VV. (1980), *Las estaciones Ferroviarias de Madrid*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- BELLVER, J. (1935), “Un ideal colectivo. Un trabajo colectivo. El programa económico-social que conviene a Valencia. Valencia: gran ciudad internacional con 1.000.000 de habitantes”, *El Mercantil Valenciano*, 20 de noviembre de 1935
- BOIRA, J.V.(2003), “Zona franca, ferrocarril i ciutat. La visió de València de Josep Bellver Mústieles (1933)” en AAVV., *Historia de la Ciudad. III.Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*, Valencia, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, pp. 216-228.
- COMÍN, F.; MARTÍN; P., MUÑOZ, M.; y VIDAL, J. (1998), *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya, vol. I.
- GONZÁLEZ YANCI, M^a. P. (2002), “El impacto del ferrocarril en la configuración urbana de Madrid. 150 años de historia del ferrocarril” en AA.VV. *Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*, Madrid Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 141
- HUMANES, A. (1980), “Chamartín y su incidencia en la zona norte de Madrid” en AA.VV. *Las estaciones Ferroviarias de Madrid*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, pp. 103-104.
- LÓPEZ JAMAR, L. (1935), *Los enlaces ferroviarios de Madrid*, Madrid, Asociación General de Transportes por vía férrea, 1935.
- MACÍAS, O. (2002), “Bilbao, metrópoli ferroviaria”, en AA.VV. *Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*, Madrid Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 179-180.
- MARQUINA, J. y AZA, P. (1940), *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)*, Madrid, Espasa Calpe.

- MARTÍN, F. y MUFAS, F. (1989), “Hielo en el metro”, *CAUCE 2000*, nº 37, pp. 49-51.
- MEDINA, F.J. (1985) “poner un metro en Valencia”, *CAUCE 2000*, nº 10, pp. 30-37.
- OLMOS, J. (1992), “Ferrocarril y ciudad. El caso de Valencia”, *OP Ingeniería y Territorio*, nº 23, pp. 94-99.
- PICHÓ, V. (1934), *El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia*, Valencia, Tipografía Artística.
- NAVARRO, (2002), “El metro de Valencia” en I. AGUILAR Y J. VIDAL (coord.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*, Valencia, Generalitat Valenciana, pp. 148-173.
- ROCA C. (1989), “Metro de Valencia. Viaje bajo el centro de la ciudad”, *CAUCE 2000*, nº 37, pp. 46-48
- SALAS, R. (2002) “Evolución de la red ferroviaria e influencia de ésta sobre el crecimiento urbano en Barcelona y su área metropolitana”, en AA.VV. *Ferrocarril y ciudad. Una perspectiva internacional*, Madrid Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 161.
- SERRANO, A. (1999), “El ferrocarril y la configuración del territorio. 1848 a 1930”, en M. Muñoz, J. Sanz, J. Vidal (ed), *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 851-902.