

TRANSPORTE PÚBLICO: INTERACCIONES EN LA Hª DE LA CIUDAD

Curso ADEIT-CEYD "Retos estratégicos de la ciudad de Valencia"

**Inmaculada Aguilar Civera
Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV
Universidad de Valencia
Marzo, 2009**

TRANSPORTE PÚBLICO: INTERACCIONES EN LA Hª DE LA CIUDAD

En 1958, Lynch y Roldwin, en un artículo ya clásico (*A Theory of Urban Form*) y de gran influencia en sucesivos estudios apuntaron que la estructura-forma urbana eran el resultado del juego entre la actividad de uso (adapted spaces) y los movimientos de personas, mercancías y mensajes (flow Systems). Para Meier (*A Communication Theory of Urban Growth*, 1962) la comunicación es, también históricamente, el elemento común presente en toda agregación humana. La ciudad moderna, más que la antigua, se caracteriza en su esencia como un conjunto de sistemas de interacción.

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, culturales, medioambientales y urbanísticos-territoriales. Si nos centramos en estos últimos podemos decir 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.

La ciudad de Valencia, con una implantación de seis diferentes líneas ferroviarias a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, puede ser un ejemplo de la problemática y de las propuestas que se realizaron a lo largo del siglo XX, (enlaces, estaciones centrales, metropolitanos), en numerosas ciudades para resolver las fisuras que su penetración en la ciudad dio lugar, y resolver, igualmente, las necesidades que requiere una ciudad del siglo XXI, ciudad en la que hablar de movilidad es hablar de "tiempos de comunicación y de redes de interacción".

I.- LOS NUEVOS ACCESOS A LA CIUDAD DECIMONÓNICA: LOS FERROCARRILES

Implantación y penetración en la ciudad

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 ella¹. 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 primitivo 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.

Sus efectos fueron impredecibles y novedosos:

- Nació un nuevo sistema de transporte
- Se introdujo en el casco urbano de la ciudad abriendo un portal en el recinto amurallado
- Utilizó unos terrenos que procedían de antiguos conventos desamortizados (1835)
- Empleo una imagen arquitectónica monumental, propia de la arquitectura civil. Imagen de una nueva empresa. Aparece en la ciudad el binomio arte-técnica con gran espectacularidad
- Creó un nuevo orden en la ciudad convirtiéndose en centro de actividades comerciales, comunicaciones y administrativas
- Enlazó con un ramal al puerto y trazó la avenida del Reino de Valencia
- En paralelo a la expansión de su empresa, las instalaciones de la ciudad llevaron un proceso de ampliaciones: derribo de recinto amurallado y ocupación de terrenos fuera del perímetro. (1865 se derribaron las murallas de la ciudad).

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

¹ .- I. AGUILAR CIVERA, *El orden industrial en la ciudad. Valencia en la segunda mitad del siglo XIX*, Valencia, Diputació de Valencia, 1990., pp. 185-203.

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.

- Línea de vía ancha en busca de un nuevo enlace con Madrid por Cuenca
- Ubicación periférica con salida al camino de Tránsitos y al puerto
- Absorción por 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 Liria 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.

- Enlace con Aragón. Vía ancha y un desarrollo comarcal
- Estación periférica que desarrolló un arrabal de casas modestas

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.

- Vía estrecha hacia el sur
- Enlace tránsitos y ramal puerto
- Nazaret y el puerto
- Absorción

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 Liria fue la de Marchalenes² 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

² .- I. AGUILAR y V. GARCÍA, *Espai Ferroviari a Marxalenes. El Tret a Valencia*, Valencia, Ajuntament de Valencia, 2003, pp. 13-17

sociedad. Como sabemos 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.

- Vía estrecha, tres destinos, hacia el norte
- Tranvías
- Ramal puerto
- Pasarela
- Eje comercial norte-sur con la del norte
- Arquitectura de la estación

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.

- Definitivo enlace con Aragón
- Ubicación, desamortización
- Ramal al puerto
- arquitectura de la estación, fachada al río

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.

II.- LOS PRIMEROS CONFLICTOS URBANOS: ENLACES Y TRASLADO DE ESTACIÓN

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"³. 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), enlace que se completó en 1897 con la fusión de la línea del Norte⁴ con la de Utiel⁵.

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 estación⁶. Los primeros comentarios sobre esta problemática los encontramos en el Congreso de los Diputados⁷, 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.

La estación de Vicente Sala

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*⁸. 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.- A.G.A.M.O.P.U. leg. 12.008

⁴.- Contrato que fue aprobado por R.O. de 27 de octubre de 1892. J. MARQUINA y P. AZA, *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)*, Madrid, Espasa Calpe, 1940, pp. 178-183

⁵.- J. MARQUINA y P. AZA, *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)*, Madrid, Espasa Calpe, 1940, pp. 174-177

⁶.- I. AGUILAR CIVERA, "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, 2003, pp. 165-166

⁷.- A.G.A.M.O.P.U., leg. 11693

⁸.- A.G.A.M.O.P.U., leg. 11693

El proyecto para la nueva estación redactado por el ingeniero Vicente Sala, no llegó a tener un estudio de detalle, ya que se trataba de una primera propuesta de emplazamiento y distribución de servicios. Su emplazamiento ocupaba el ángulo externo que en su cruce formarían las dos Grandes Vías del Ensanche⁹

En el proyecto se determina igualmente los cambios de dirección de las vías: "Las vías de Tarragona y del Grao saldrán por el exterior de Ruzafa á colocarse á la parte también exterior del camino de tránsito, siguiendo paralelamente al este hasta la curva de trescientos metros de radio que ha de enlazarlas con las antiguas vías en la proximidad del puente del Turia. La vía de Almansa es la misma que la actual y la de Utiel cruzará un poco mas próxima á Valencia la carretera Real para reunirse a corta distancia con la vía existente"; modificaciones que se realizaran años después. Finalmente indica la situación del servicio de mercancías: "Para que el tráfico no moleste la circulación normal se dará entrada al servicio de mercancías por la carretera de Casas de Campillo, al extremo de la calle de San Vicente, á proximidad y con acceso á los caminos de tránsito y prolongación de la calle de las Germanías"

Sabemos que el proyecto de Vicente Sala no se llevó a cabo, sin embargo, la delimitación del área, el cambio de terrenos, la dirección de las nuevas vías hacia el Grao y hacia Utiel, se mantuvo en sus principales directrices en las siguientes propuestas, hasta la construcción definitiva de nuestra actual estación del Norte.

La estación de Demetrio Ribes

El proyecto de Vicente Sala con la estación ubicada en el ángulo de las dos Grandes Vías, provocó determinadas reticencias entre la Sociedad Valenciana. El vecindario estaba de acuerdo en alejar lo más posible las instalaciones de la estación, pero los representantes de la industria, del comercio, del mundo empresarial se opusieron totalmente, realizando informes y nuevas propuestas. La propuesta de dicho colectivo era situarla próxima al centro de la ciudad, trasladándola simplemente al otro lado del primer paso a nivel, con fachada en la calle Játiva. Por este paso a nivel atravesaban ocho vías con frecuentes y largas interrupciones de tráfico.

M. Ballesteros, en un amplio artículo que dedicó al proyecto de la nueva estación en la Revista de Obras Públicas, hace referencia a esta problemática:

"Consistía este proyecto en llevar todo el servicio de viajeros y mercancías á unos 800 metros de la estación actual, en el ángulo que forman dos grandes vías previstas en el plan general de ensanche de la ciudad. (...)

⁹ .- A.G.A.M.O.P.U., leg. 11693. *Proyecto de traslación de la estación de Valencia y de construcción definitiva de la misma*. Ingeniero Vicente Sala.

Se dividió la opinión en Valencia al saber que se pretendía trasladar la estación a 800 metros de la actual.

La solución presentada fue del agrado de una parte del vecindario, pero una gran mayoría se opuso tenazmente á ella, consignando que, lejos de alejar la estación, sería conveniente aproximarla más al centro de la ciudad, y que de no ser esto factible, se alejase solamente lo indispensable para situarla al otro lado del paso a nivel, con fachada a la calle de Játiva, suprimiendo así dicho paso, causa principal del traslado.

El Consejo provincial de Agricultura, Industria y Comercio dirigió al Ministro de Fomento una razonada exposición oponiéndose al proyecto presentado, y otro tanto hicieron la Sociedad Económica de Amigos del País y muchos representantes de la industria, del comercio y varias Sociedades y Empresas.

Por Real orden de 24 de Febrero de 1899 fue devuelto el proyecto para nuevo estudio, facultando a la Compañía para elegir nuevo emplazamiento.

Las divergencias de opinión del vecindario y las prescripciones impuestas por la Superioridad al devolver el proyecto indujeron a buscar una solución que, satisfaciendo hasta donde fuera posible los intereses y aspiraciones de todos, reuniese las condiciones que corresponden a una estación de la importancia de Valencia¹⁰

Por ello, en 1904, la Compañía del Norte presenta dos proposiciones para la ubicación de la nueva estación de Valencia¹¹. En una de las propuestas se mantiene el proyecto ya conocido de Vicente Sala, en la segunda la nueva estación se ubica planteando su fachada en la calle Játiva, tal como deseaban el colectivo de empresarios, comerciantes e industriales valencianos. Es el primer plano de emplazamiento en el que podemos observar ya como se articulan los rasgos fundamentales de la nueva estación.

La solución que plantea la nueva estación del Norte, según el mismo Ballesteros¹², es conciliadora e inteligente al establecer un programa de funcionamiento como si estuviéramos hablando de dos estaciones, una para viajeros y mensajerías y otra para pequeña velocidad. Los criterios a adoptar serían los siguientes.

1. las instalaciones de la antigua estación en la plaza de San Francisco y en la calle Játiva desaparecerían por completo
2. el servicio de viajeros y mensajerías se establecería en el espacio que ocupaba el servicio de mercancías la antigua estación, espacio ya delimitado por la calle Játiva

¹⁰ .- M. BALLESTEROS, *Nueva estación del Ferrocarril del Norte en Valencia*, Revista de Obras Públicas, 1907, p.114

¹¹ .- A.G.A.M.O.P.U., leg. 11919, *Dos Propuestas para la ubicación de la estación del Norte*. Ingeniero Javier Sanz

¹² .- M. BALLESTEROS, *Nueva estación del Ferrocarril del Norte en Valencia*, Revista de Obras Públicas, 1907, pp. 113-114

3. el servicio de Pequeña velocidad se trasladaría a los terrenos inmediatos de la antigua Compañía del Este y se adquirirían además los terrenos necesarios para su completa instalación
4. el servicio de tracción se dispondría frente al de mercancías

Con estos criterios la compañía del Norte conseguía resolver una doble problemática. Por una parte aproximaba al máximo el edificio de viajeros al centro de la ciudad, ubicando la fachada principal y acceso al edificio en la calle Játiva y alejaba, para su buen funcionamiento el servicio de mercancías; por otra reutilizaba para este último servicio los terrenos de la antigua estación de Utiel, de los que ya era propietaria desde 1892 y aprovechaba ya las negociaciones iniciadas con el Ayuntamiento en 1898 para adquirir los que le eran necesarios para completar sus instalaciones. De ahí la forma de "cuello de botella" que tiene la playa de vías de la estación.

Con respecto a las vías de salida de la estación con destino al Grao y Tarragona, a Utiel y a Almansa, podemos observar que mantienen las mismas direcciones propuestas en el proyecto de Vicente Sala.

Este nuevo emplazamiento, con sus instalaciones y criterios definidos fue presentado al gobierno, anteproyecto que fue aprobado por R. O. De 15 de mayo de 1905. En 1906, se aprueba el proyecto de edificios de viajeros¹³. Y en los años siguientes una serie de modificaciones y reformas al proyecto van a articular y definir el entorno urbano de la estación. Proyectos de colaboración entre Ayuntamiento y Compañía del Norte, que con motivo del traslado de la estación configuraron calles y alineaciones. En ese sentido es importante el proyecto de modificación presentado en 1907¹⁴. Proyecto que nace ante la petición del Ayuntamiento de desplazar unos metros la estación para facilitar la urbanización de la zona y llevar a cabo con seguridad el proyecto de reforma interior de la ciudad. La petición del Ayuntamiento hacía referencia a la prolongación de la calle de Gibraltar hasta la calle Játiva. Esta modificación fue aceptada por la Compañía, pues el ala izquierda de la futura estación ganaba en regularidad volumétrica y no perjudicaba su funcionalidad.

Es en este momento cuando podemos dar por definitivo el proyecto de edificio de viajeros de la estación del Norte, proyecto redactado por el arquitecto Demetrio Ribes¹⁵ y el ingeniero E. Grasset. Estación de término en forma de U, con un servicio de viajeros a la llegada en el pabellón central o de cabeza y el

¹³ .- A.G.A.M.O.P.U., leg. 12507, *Línea Almansa a Valencia y Tarragona. Edificio de viajeros para la nueva estación de Valencia*, Ingeniero Javier Sanz

¹⁴ .- A.G.A.M.O.P.U., leg. 10906. Proyecto de modificación de la planta del edificio de viajeros. 30 de diciembre de 1907. Ingeniero E. Grasset. En este expediente se recoge la petición del Ayuntamiento : " El Excmo. Ayuntamiento en sesión de 23 de octubre último acordó significar a V. La conveniencia de correr el emplazamiento acordado para la nueva estación del Norte en la parte necesaria para poder continuar hasta la calle de Játiva la denominada de Gibraltar facilitando así la urbanización de la importante zona contigua al nuevo emplazamiento y limitada por las calles de Germanías, Pi Margall y Játiva dotándola de la viabilidad necesaria a tan importante barriada"

¹⁵ .- I. AGUILAR, *Demetri Ribes*, Valencia, ed. Eliseu Climent, 1980

servicio de salida en el lateral de la calle Bailén. El lateral que da a la calle Gibraltar se reserva para las salas de espera, oficinas y otros servicios¹⁶.

El entorno urbano

Pero, volviendo al entorno urbano de la estación, el proyecto de prolongación de la calle Gibraltar fue puntual pues faltaban por resolver y urbanizar el espacio que dejaba la antigua estación, la zona limitada por Germanías, Pí y Margall y Játiva, alineación de la calle Bailén y por último, las vías de acceso a la estación con destinos al Grao y Tarragona, Almansa y Utiel.

Los criterios y propuestas que se realizaron tanto para las manzanas del ensanche afectadas por la nueva ubicación de la estación como para la urbanización de los terrenos sobrantes de la antigua estación fueron finalmente, objeto de un convenio¹⁷ en 1909 entre Ayuntamiento y Compañía del Norte¹⁸. El plano de alineaciones propuesto era el siguiente:

1. Una calle avenida a la estación (hoy marqués de Sotelo) entre la plaza de Emilio Castelar y la calle de Játiva, de 32 metros de amplitud, cuyo eje pasando por el centro de la fachada del edificio de viajeros de la estación del Norte tenga una dirección tal que la alineación de la derecha sea tangente al torreón de la derecha de la fachada en construcción del Excmo. Ayuntamiento.
2. Dos calles transversales (calle Convento de Santa Clara y calle San Pablo) de diez metros de amplitud entre las de Ruzafa y la avenida (Marqués de Sotelo), y entre ésta y la plaza de San Pablo.
3. Prolongación de la calle de Lauria hasta esta avenida y prolongación de la calle de Ribera hasta la calle Lauria.
4. Prolongación de la calle de Gibraltar hasta la de Játiva con una anchura de 12 metros, a excepción de la parte comprendida entre los chaflanes de entrada por la calle de Játiva y el punto más próximo a la plaza de toros, en cuyo trayecto el ancho de la calle de Gibraltar se proyecta de 10 metros.
5. Apertura de una vía de 16 metros prolongación de la de Cádiz, otra intermedia (calle Segorbe) perpendicular a ésta de la misma amplitud, y una paralela (calle Alcoy) prolongación de la número catorce del ensanche hasta la prolongación de la calle de Gibraltar con anchura de 12 metros.
6. Apertura de una vía transversal (calle general San Martín) de 16 metros desde la Gran Vía hasta la prolongación de la calle de Cádiz.

¹⁶ .- I. AGUILAR, *Estaciones y ferrocarriles valencianos*, Valencia, Generalitat Valenciana, 1995, pp. 131-140

¹⁷ .- Para el estudio de la urbanización de estos terrenos, la Compañía nombro como representantes suyos a José Fuster, Manuel Ballesteros y Joaquín Coloma, ingenieros. A.H.F. Libro de Actas, Caminos del Hierro del Norte de España, L.336, p.75 bis.

¹⁸ .- A.M.V. leg. E-1909-3. Expediente relativo a la urbanización de los terrenos sobrantes de la nueva estación. Dicho expediente fue transcrito en su totalidad en I.AGUILAR, *Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia*, Valencia, Diputación de Valencia, 1984, pp. 167-168

7. Establecimiento definitivo de la calle de Bailén con 12 metros de amplitud.

En 1909 también se presenta el proyecto de variación del trazado de las vías desde el origen al punto kilométrico 1'808, proyecto que es aprobado en 1910¹⁹. El proyecto en su memoria explica la necesidad de variación del trazado de la línea Grao-Tarragona en el trayecto comprendido en la nueva estación dirigiéndolo fuera del camino de Tránsitos y alejándolo en lo posible del futuro ensanche de la ciudad. Obras que realizó la Sociedad Catalana General de Crédito inmediatamente, misma empresa que tenía adjudicada las obras del nuevo edificio de viajeros²⁰ y que desde junio de 1909 había dado comienzo la construcción del nuevo edificio de viajeros.

Nuevas instalaciones de la estación

Una vez realizado este nuevo trazado y adquiridos los terrenos²¹ observamos que se configura el parque de vías de la nueva estación. Es por ello que es en estos momentos cuando se proyectan y construyen las nuevas instalaciones a la par de la obras del edificio de viajeros: muelles de mercancías, instalaciones de la tercera división (material y tracción: rotondas para locomotoras, taller para la reparación de máquinas, gran nave de 100m x 25m (hoy Centro de Rodaje), pabellón para laboratorio de análisis de aguas y carbones, almacenes, dormitorios del personal, etc.²²)

La pasarela

Pero volviendo al discurso urbano, la estación de Valencia supuso un espacio de interferencia, en el ensanche y desarrollo de Valencia. El cruce y prolongación de las dos gran vías no pudo realizarse normalmente. Con la nueva estación se había resuelto el primer y problemático paso a nivel de la calle Játiva, sin embargo seguían existiendo otros puntos de gran intensidad de tráfico, como el paso a nivel de San Vicente de la Roqueta. En 1917, se vio la necesidad de construir una pasarela entre la calle de Gibraltar y San Vicente de la Roqueta para peatones en sustitución de dicho paso a nivel. Se encontraba a 100 metros de distancia de los andenes y a una altura de unos 8 metros, atravesando toda la playa de vías.

El proyecto presentado por el ingeniero E. Grasset en marzo de 1917, será una pasarela cuyo material elegido será el hormigón armado, con entramado de vigas rectas apoyadas en pilas o pies del mismo material. Será, posiblemente, una de las primeras obras de hormigón armado de la ciudad de Valencia. Este nuevo material ya había dado sus primeros ejemplos en la construcción de

¹⁹ .- A.G.A.M.O.P.U., leg. 10776. Proyecto de variación del trazado desde el origen al punto km 1'808. Ingeniero E. Grasset

²⁰ .- A.H.F. Libro de Actas, Caminos del Hierro del Norte de España, L.336, p.169 y L. 337, p. 49

²¹ .- En el acta de la sesión nº 2221 celebrada el 3 de julio de 1912 se recogen con todo detalle el proceso de adquisición, agregación, expropiación o terrenos sobrantes con motivo del nuevo emplazamiento de la estación del Norte. A.H.F. Libro de Actas, Caminos del Hierro del Norte de España, L. 338, pp. 137-141

²² .- *La nueva estación de Valencia* La Construcción Moderna, 30 de junio de 1918, pp.90-93

puentes: primero en la "pasarela de la exposición" (1908-9) proyectada por el ingeniero J. Auban y algo después en el viaducto de Canalejas en Elche, proyectado por M. Luiña en 1912. Esta última es considerada la obra de hormigón armado más antigua que conserva la Comunidad Valenciana,. La memoria del proyecto de "Pasarela" detalla la descripción y los cálculos de la obra²³

La pasarela fue una solución durante unas décadas, pero el imparable desarrollo de la ciudad y la llegada definitiva del automóvil, provocó nuevas necesidades que tuvieron que resolverse posteriormente como, por ejemplo, la apertura del túnel de las Grandes Vías en 1962.

²³ .- A.H.F. I-93/2. *Proyecto de una pasarela de cemento armado en el camino de San Vicente de la Roqueta*. Ingeniero E. Grasset

III.- LA CIUDAD Y EL PROBLEMA FERROVIARIO ENTORNO AL 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 hacía 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. Y 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 Barcelona²⁴. Vicente Pichó fue durante toda 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.

Entre 1921 y 1930, Vicente Pichó presentó varios proyectos de líneas de circunvalación y estación central. Estas propuestas una de sus primeras propuestas tuvieron 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. Por ello debemos citar las propuestas y proyectos para Madrid del ingeniero Fernando Reyes²⁵ (1916,

²⁴ .- 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 revalida 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 casos obtuvo como calificación la de aprobado por mayoría.

²⁵ .- "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

1924), la de Luis Montesinos (1924), la de Luis Alcalá 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" en 1903²⁶, 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.

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.

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" A. HUMANES, "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, 1980, pp. 103-104.

²⁶ .- R. SALAS, "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, 2002, p. 161

IV.- VICENTE PICHÓ Y LA POLÍTICA FERROVIARIA EN VALENCIA

En este ambiente renovador, en el que muchas de las grandes ciudades se estaban planteando la resolución del "problema ferroviario" Vicente Pichó, presenta, con una breve Memoria publicada en 1934, su proyecto de ciudad, una ciudad moderna con visión de futuro. El texto lleva por título *El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia*²⁷, sin embargo su contenido es mucho más ambicioso, pues con el proyecto de articular la red ferroviaria de la ciudad de Valencia, eliminar numerosos pasos a nivel, con la finalidad de evitar accidentes, eliminar barreras, dar mayor fluidez y rapidez al tráfico. 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.

Con respecto a las reformas propuestas para los ferrocarriles de vía ancha, la primera propuesta de Vicente Pichó es la desaparición de las tres estaciones término, Norte, Central de Aragón y Liria²⁸ y la creación de una única estación subterránea que se situaría en el cruce de la Gran Vía de Germanías, eliminando la barrera entre las distintas zonas del ensanche, y liberando y urbanizando los 250.000 metros cuadrados de terrenos ocupados por las instalaciones de la estación. Las arterias férreas de las diferentes compañías (Valencia-Calatayud, Valencia-Tarragona, Valencia-Almansa, Valencia-Utiel, Valencia-Liria), penetrarían en la ciudad por túneles desde el exterior del camino de Tránsitos; y se enlazarían de Norte a Sur por una vía doble subterránea que recorrería la actual avenida de Aragón, la Gran Vía Marqués del Turia y avenida Nicolás Salmerón. Para dar servicios de clasificación, pequeña 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.

Con respecto a los ferrocarriles de vía estrecha, también el ingeniero V. Picho 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. Para el enlace de las nuevas estaciones proyectadas (Liria y Villanueva de Castellón)

²⁷ .- "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". V. PICHÓ, *El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia*, Valencia, Tipografía Artística, 1934, pp. 7-8

²⁸ .- V. PICHÓ, *El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia*, Valencia, Tipografía Artística, 1934, p. 9

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. Era la primera propuesta real de una red de metro en Valencia.

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.

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 los Viveros municipales.

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.

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 Madrid²⁹, Barcelona o Bilbao, por su visión global de ciudad. 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, como el de José Bellver Mustieles en 1935

OTROS PROYECTOS DE FERROCARRIL METROPOLITANO

²⁹ .- L. LÓPEZ JAMAR, *Los enlaces ferroviarios de Madrid*, Madrid, Asociación General de Transportes por vía férrea, 1935.

Con la creación de Renfe en 1941 y la nacionalización de los ferrocarriles de vía ancha españoles se inicia un nuevo periodo, en el que siguen planteándose proyectos que resuelvan parcialmente o totalmente las necesidades de la ciudad. Parcial fue el de Lamana que proyectó la unión en subterráneo de las dos estaciones de vía estrecha en 1942.

Pero el más interesante fue el de Felix Amorrea, en 1959, dentro de la denominada "Solución Sur" en el que se desvía encauce del río Turia y nos propone una línea de circunvalación y estación de viajeros en el viejo cauce. El desvío del río tiene un nuevo cauce y el viejo es un prolongado jardín.

V.- RED DE TRANVÍAS Y 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 Valencia³⁰.

El 10 de noviembre de 1986 se constituye la entidad de derecho público Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, dependiente de la Consellería 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 Valencia³¹ (la línea 1), haciéndose realidad el anhelado proyecto de comunicar subterráneamente la zona norte y sur de la ciudad. La nueva penetración subterránea permitía unir los servicios procedentes de Villanueva de Castellón y Torrent con los de Lliria y Bétera. 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. Línea que desde 1994 se convirtió en el trazado del nuevo Tranvía, nuevo sistema de transporte urbano enlazado a la red metropolitana.

Será en 1998 cuando podemos hablar de una red metropolitana al inaugurarse la estación de Colón y la llegada de la línea 3 al centro de la ciudad. Nuevos trazados (con y sin antecedentes ferroviarios) y tramos subterráneos que recorrían importantes viales del propio casco urbano con nuevas estaciones se enlazaron con la extensa red de vía estrecha (y algunas de vía ancha) adaptadas al nuevo transporte y capaz de comunicar poblaciones que distan entre sí hasta 60 kilómetros³². Fue un hito en su momento y es indudable que un nuevo ciclo se iniciaba.

A partir de entonces los pasos dados por Metro-Valencia fueron rápidos y consecutivos. Estas nuevas actuaciones y las que se prevén en un futuro próximo (línea 6 ...) 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. El ejemplo más claro lo tenemos con el proyecto ya en marcha del Parque Central, donde ya se encuentra desde el 2005 la nueva estación de Baylén, estación que será el nudo de conexión intermodal más importante de Valencia con la futura estación del Parque

³⁰ .- J. OLMOS, "Ferrocarril y ciudad. El caso de Valencia", *OP Ingeniería y Territorio*, nº 23, 1992, pp. 94-99

³¹ .- C. ROCA, "Metro de Valencia. Viaje bajo el centro de la ciudad" y F. MARTÍN y F. MUFAS, "Hielo en el metro", *CAUCE 2000*, nº 37, 1989, pp. 46-48 y 49-51.

³² .- C. NAVARRO, "El metro de Valencia" en I. AGUILAR Y J. VIDAL (coord.), *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*, Valencia, Generalitat Valenciana, 2002, pp. 148-173.

Central en la que convergerán todos los servicios ferroviarios (AVE, cercanías, regionales y Grandes Líneas de RENFE), terrenos que quedaran desafectados por el soterramiento de las vías y que se convertirán en el nuevo gran parque de 250.000 m². Terrenos que al venderse y urbanizarse en el caso del proyecto de Pichó iban a dar la viabilidad económica a sus reformas.

Si observamos el proceso que hemos intentado explicar, las huellas del pasado, de la implantación de este nuevo sistema de transporte han marcado radicalmente la ciudad y en gran medida han sido reutilizadas para el nuevo sistema actual de transporte, aprovechando trazados, tejiendo las fisuras y las grietas provocadas en su implantación y adaptándose a las nuevas necesidades de la sociedad, una nueva cultura del transporte público que exige intermodalidad, nuevas tecnologías, energías alternativas, control de tráfico y seguridad, movilidad sostenible y una valorización del entorno.