

de obras de repertorio con otras menos frecuentes, e incluso, estrenos en Valencia, con el fin de que el público valenciano tenga una oferta 'europea'.

En primer lugar, las producciones propias, reservadas a las óperas de Wagner y de Richard Strauss. La *mise en scène* corre a cargo de La Fura dels Baus. Para aquéllas se han ideado los Festivals del Mediterrani.

En el orbe de las coproducciones y producciones alquiladas, procedentes de otros coliseos, se han atendido los gustos del público valenciano, repartiéndolos entre Mozart, la ópera italiana y la francesa (con la excepción de la *Grand opéra*). Aquí es donde el equipo de dramaturgia y la intendente, Helga Schmidt, han hilado más fino, enriqueciendo el menú con óperas de países eslavos y títulos contemporáneos, amén del barroco o la ópera reformada de Gluck.

La cuarta temporada 2009-2010 está influida por la 'crisis'. Empero, no obstante, se ha tratado de resolver con ingenio. Los costes se han abaratado con las reposiciones (*Carmen* y *Madama Butterfly*), junto con la reducción en la contratación de grandes cantantes para dar salida a las jóvenes voces de la cantera valenciana. Estas voces noveles proceden del propio Palau de les Arts a través del Centro de Perfeccionamiento Plácido Domingo. Ante la prensa, sin embargo, las reposiciones se han 'vendido' como una concesión a los gustos del público valenciano (*Levante*, 4 de julio de 2009). La crisis no ha variado, eso sí, la filosofía de la programación.

Arquitectura ferroviaria. Hacia una arquitectura excavada

[INMACULADA AGUILAR CIVERA -UVEG-]

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. Así, 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 y constituyen el referente más claro de la movilidad en la ciudad contemporánea, de su vida cotidiana. Su análisis nos llevaría a contemplar los efectos socioeconómicos, culturales, medioambientales y urbanísticos-territoriales.

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 ella (AGUILAR, 1990, 185-203). La primera estación valenciana del primitivo ferrocarril del Grao de Valencia a Xàtiva, después Ferrocarriles de Almansa-Valencia-Tarragona, fue situada en 1852 dentro de la Valencia amurallada, en la calle Sagrario de 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 Xàtiva en



1917. 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 de 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 Lliria 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 Natzaret-Valencia-Castelló de la Ribera (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 Natzaret con estación terminal con la intención de acercar lo más posible sus mercancías al puerto. Esta línea será finalmente absorbida por la CTFV, 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 Trenet de la Sociedad Valenciana de Tranvías. La primera estación para el ferrocarril económico de Valencia a Lliria fue la de Marchalenes (AGUILAR-GARCÍA, 2003, 13-17) ubicada en el llamado Llano de la Zaidía una vez atravesada la acequia de Rascanya, estación periférica que se encontraba bastante alejada de la población. Como sabemos esta sociedad fue ampliando y construyendo nuevas líneas hacia Bétera, Rafelbunyol 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 es-

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 ella. La primera estación valenciana del primitivo ferrocarril del Grao de Valencia a Xàtiva, después Ferrocarriles de Almansa-Valencia-Tarragona, fue situada en 1852 dentro de la Valencia amurallada, en la calle Sagrario de 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 Xàtiva en 1917.

Antigua estación de Valencia. Fondo Cdr.

tación 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 ex convento 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-puerto de Aragón-gran vía Marqués 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.

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 estructuración urbana (AGUILAR, 1984). Todas ellas tenían su estación en torno 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-Castelló de la Ribera (Natzaret) o muelles de mercancías como la del Central de Aragón. De todas ellas hoy sólo nos resta la estación del Norte, la estación del Trenet (SVT) reconvertida en locales de la policía, la de Natzaret y la pequeña estación del Grao sin ningún uso pero que enarbola el título de ser la más antigua de la península (1852) como vestigio de los inicios del ferrocarril.

Ante esta implantación de un medio de comunicación, a mediados del siglo xix, surgen dos aspectos: 1) los edificios de las estaciones como nuevas puertas de la ciudad, una arquitectura nueva entre civil e industrial, y generadores de servicios urbanos; y 2) el problema de la red arterial ferroviaria que incide profundamente en el devenir histórico de la ciudad.

Las estaciones de ferrocarril convertidas en nuevas puertas de la ciudad serán lugares de la movilidad, de controversias, de dicotomías; será el lugar por excelencia de la exactitud, de la puntualidad, del método y la organización, representativo de las nuevas tecnologías y del concepto de progreso; a su vez, será el lugar de mayor promiscuidad de clases, de

De todas las antiguas estaciones de la ciudad hoy sólo nos resta la estación del Norte, la estación del Trenet (SVT) reconvertida en locales de la policía, la de Natzaret y la pequeña estación del Grao sin ningún uso pero que enarbola el título de ser la más veterana de la península (1852) como vestigio de los inicios del ferrocarril.



Estación del Grao de Valencia.
Fondo Cdr.



enorme movimiento entre las llegadas y salidas de viajeros, de encuentros y separaciones, lugar de eventos personales, sociales y políticos, catalizador de sucesos normalmente dispersos, todo ello mezclado con el ruido, el humo, las máquinas. Las grandes compañías (AVT, Norte, Central de Aragón y SVT) emplearon para sus edificios de viajeros una imagen arquitectónica monumental, propia de la arquitectura civil. Imagen de una nueva empresa. Aparece en la ciudad por primera vez una arquitectura que utilizaba el binomio arte-técnica con gran espectacularidad y todo ello siempre será reflejo del poder y *marketing* de la empresa (AGUILAR, 1995, 85-100). Hoy la estación del Norte, la única que mantiene su uso ferroviario, es símbolo de la ciudad, una imagen reconocida en nuestra memoria de lo que ha sido, es y será una estación histórica de ferrocarril. Con una tipología clásica de estación término con esquema en U, su arquitecto Demetrio Ribes dotó al edificio de un lenguaje modernista en la línea de la *sezzesion* vienesa, utilizando lo más floreciente de las artes e industrias valencianas: cerámica, vidrio, cerrajería, carpintería y ebanistería, buscando con su diseño y detalle el arte total promovido por los modernistas. Sus elementos ornamentales son una alabanza a la ciudad y al carácter abierto y comercial de los valencianos. Mientras que su gran marquesina diseñada por el ingeniero E. Grasset nos resalta la importancia de la llamada arquitectura del hierro, con su carácter industrial y tecnológico (AGUILAR, 2004, 73-113). Un magnífico ejemplo de estación histórica ferroviaria.

Las grandes compañías (AVT, Norte, Central de Aragón y SVT) emplearon para sus edificios de viajeros una imagen arquitectónica monumental, propia de la arquitectura civil. Imagen de una nueva empresa. Aparece en la ciudad por primera vez una arquitectura que utilizaba el binomio arte-técnica con gran espectacularidad y todo ello siempre será reflejo del poder y *marketing* de la empresa. Hoy la estación del Norte, la única que mantiene su uso ferroviario, es símbolo de la ciudad, una imagen reconocida en nuestra memoria de lo que ha sido, es y será una estación histórica de ferrocarril.

Estación del Norte, acuarela de la fachada. Fondos de la Estación del Norte de Valencia.

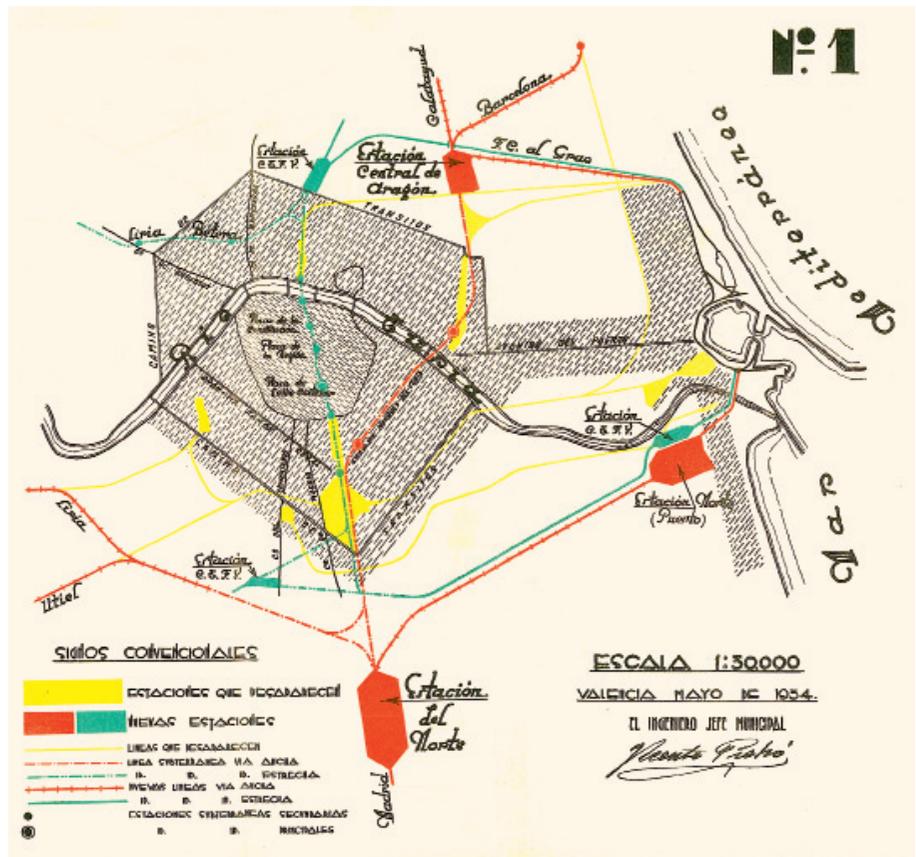
Si nos centramos en los aspectos medioambientales y urbanísticos, podemos decir que los efectos de la construcción del ferrocarril incidieron fundamentalmente en las diferentes potenciales territoriales, en la accesibilidad, en el efecto barrera y en la ordenación urbanística. Su problemática ha ido evolucionando a la par del desarrollo urbano, del desarrollo tecnológico, de la propia historia de las compañías ferroviarias y de la cultura urbana del transporte. Fue una fuente riquísima de pensamiento urbano a lo largo del siglo XX: Ildefonso Cerdá y su proyecto de estación central, el *Plan de enlaces Jaussely* (SALAS, 2002, 161), los proyectos de vías de contorno de Fernando Reyes (HUMANES, 1980, 103-104), de Luis Montesinos, de Luis Álcala, el *Plan de Enlaces Ferroviarios* promovidos bajo la presidencia de Indalecio Prieto, con propuestas de Zuazo-Jansen para Madrid, del GATPAC para Barcelona o de Ricardo Bastida para Bilbao (MACÍAS, 2002, 179-180), son suficientes referencias para

evaluar la importancia de este hecho (COMÍN-MARTÍN-MUÑOZ-VIDAL, 1998, 381-382). Entre los múltiples proyectos de enlaces ferroviarios, vías de contorno o de circunvalación, traslados de estaciones o estaciones centrales debemos destacar el proyecto del ingeniero municipal Vicente Pichó publicado en 1934. El planteamiento de base de la propuesta radica en la incidencia de la red ferroviaria en la ciudad: «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, 7-8). El texto lleva por título *El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia*, sin embargo su contenido es mucho más ambicioso, pues con el objetivo 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 proyecto de Pichó también propone otras medidas que afectan en mayor grado a la ordenación urbana de la ciudad, como el traslado de las estaciones y la construcción de otras nuevas, su enlace en subterráneo por el centro de la ciudad constituyendo un nuevo metropolitano, la apertura de nuevas vías y la urbanización de numerosos terrenos que se obtendrían por la desafectación de su uso ferroviario (AGUILAR, 2007, 147-167).

El proyecto Pichó es una buena referencia para perfilar algunos de los aspectos del transporte urbano en la actualidad. Será en la década de los

Tráfico urbano y tranvías frente a la estación del Norte. Arxiu dels Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Foto: Finezas.





Entre los múltiples proyectos de enlaces ferroviarios, vías de contorno o de circunvalación, traslados de estaciones o estaciones centrales debemos destacar el proyecto del ingeniero municipal Vicente Pichó publicado en 1934. El planteamiento de base de la propuesta radica en la incidencia de la red ferroviaria en la ciudad.

El texto lleva por título *El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia*, sin embargo su contenido es mucho más ambicioso, pues con el objetivo 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 proyecto de Pichó también propone otras medidas que afectan en mayor grado a la ordenación urbana de la ciudad, como el traslado de las estaciones y la construcción de otras nuevas, su enlace en subterráneo por el centro de la ciudad constituyendo un nuevo metropolitano, la apertura de nuevas vías y la urbanización de numerosos terrenos que se obtendrían por la desafectación de su uso ferroviario.

Proyecto de nuevos enlaces ferroviarios, V. Pichó, 1934. Fondo Cdr.

ochenta cuando la Generalitat valenciana vuelve a retomar la idea de los «enlaces ferroviarios» y con él la idea del metropolitano para Valencia (OLMOS, 1992, 94-99). El 8 de octubre de 1988 se inauguraba el primer tramo del nuevo metro de Valencia (la línea 1), haciéndose realidad el anhelado proyecto de comunicar subterráneamente la zona norte y sur de la ciudad (ROCA, 1989, 46-51). La nueva penetración subterránea permitía unir los servicios procedentes de Castelló de la Ribera y Torrent con los de Llíria y Bétera y la red de ferrocarriles de vía estrecha cobraba una nueva entidad. A su vez, el tramo residual común a las líneas de Llíria 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.

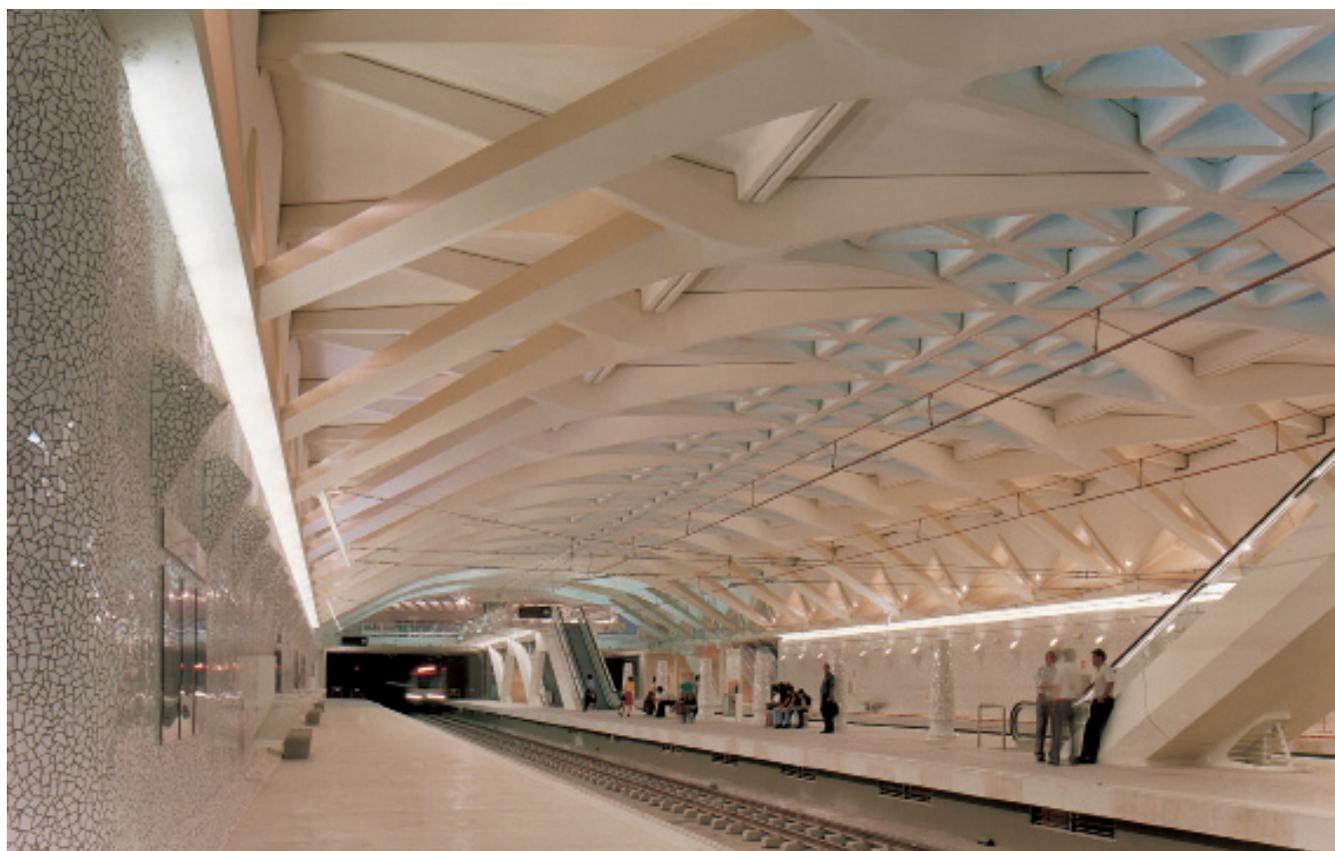
En 1998, al inaugurarse la estación de Colón y la llegada de la línea 3 al centro de la ciudad, podemos hablar ya de una red metropolitana. Nuevos trazados (con y sin antecedentes ferroviarios) y tramos subterráneos que recorrían importantes viales del propio casco urbano con nuevas estaciones se enlazaron 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 kilómetros (NAVARRO, 2002, 148-173). Fue un hito en su momento y es indudable que un nuevo ciclo se iniciaba. A partir de entonces los pasos dados por MetroValencia fueron rápidos y consecutivos. Estas nuevas actuaciones y las que se prevén en un futuro próximo 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 pro-

puestas de Vicente Pichó sino que lo han superado ampliamente. El ejemplo más claro lo tenemos con el proyecto, ya en marcha, del Parque Central, donde se encuentra desde el 2005 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); en la superficie los terrenos ferroviarios quedaran desafectados por el soterramiento de las vías y se convertirán en el nuevo gran parque de 250.000 m².

Se genera una nueva ciudad, una ciudad subterránea, con arquitecturas excavadas o infra-arquitecturas que se conforman en los nuevos centros o nodos del transporte en nuestra vida cotidiana, con corredores y túneles que constituyen las nuevas vías de movilidad, mientras las vías en superficie cada vez se reservan más al ciudadano. De una imagen de la ciudad, como la del futurista Saint Elia, o del urbanismo funcionalista, de plataformas elevadas superpuestas, planteado en la segunda mitad del siglo XX, como por ejemplo en el Plan Pampus para Amsterdam de Bakema y Van den Broek en 1965, hoy la ciudad se concibe en dos niveles, pero este segundo nivel es soterrado: sótanos, aparcamientos e infraestructuras del transporte. También la arquitectura ferroviaria ha cambiado algunos de sus principales conceptos históricos; hoy las grandes estaciones término, antiguas puertas de la ciudad, se reconvierten en estaciones pasantes subterráneas (AGUILÓ, 2008), su imagen en la ciudad en superficie suele quedar relegada a una marquesina que marca la boca de entrada o la del ascensor que baja al subsuelo, sin embargo la estación sigue siendo un hito en la ciudad subterránea, un espacio público que mantiene ese concepto de lugar de la movilidad, de controversias, de dicotomías, de la exactitud, de la

Estaciones como la de la Alameda realizada por Santiago Calatrava puede ser un ejemplo de una nueva cultura del transporte, un nuevo espacio de gran expresividad y de sensaciones dinámicas provocado tanto por las aspas de la bóveda como por sus muros alveolados.

Estación de metro Alameda.
Fondo FGV.





puntualidad, del método, de la organización; representativo de las nuevas tecnologías y del concepto de progreso. Estaciones como la de la Alameda realizada por Santiago Calatrava puede ser un ejemplo de esta nueva cultura del transporte, un nuevo espacio de gran expresividad y de sensaciones dinámicas provocado tanto por las aspas de la bóveda como por sus muros alveolados (FRAMPTON, 1996, 22-32). Igualmente la estación de Aragón se configura como algo más que una boca de metro, es un acceso integrado al bulevar o avenida, en la que se busca la integración urbana en superficie con patios o plazas bajo rasante, un espacio de anclaje de conexión entre el mundo en superficie y el mundo subterráneo. Diferente sería el concepto de la estación intermodal Marítim-Serreria, lugar de intercambio entre metro y tranvía, proyectada por J. Pérez Igualada; su configuración arquitectónica se realiza en superficie, es un gran vestíbulo acristalado con una protección solar superpuesta mediante lamas de madera verticales dispuestas en sucesión arrítmica y donde las rampas y escaleras nos introducen en los espacios soterrados para el acceso del metro o emergen en la superficie para el transporte en tranvía.

La historia del transporte público es rica y compleja. Las huellas del pasado, de la implantación de los nuevos sistemas de transporte han marcado radicalmente la ciudad de Valencia. Así en gran medida los conceptos y las trazas han sido reutilizadas para el nuevo sistema actual de transporte, aprovechando infraestructuras, 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.

Hace años, ya José María Jover (AGUILAR, 1984, prólogo), apuntaba «la necesidad del contraste, de la comparación con una situación histórica pasada bien conocida en sus distintos elementos, para poder llegar a tomar conciencia cierta y objetiva de la situación histórica vivida por nosotros mismos en nuestro presente». Es pues necesario analizar este proceso, para llegar a percibir el nuevo marco, las nuevas condiciones de la vida cotidiana y el transporte público de una ciudad.

La estación intermodal Marítim-Serreria es un lugar de intercambio entre metro y tranvía proyectado por J. Pérez Igualada; su configuración arquitectónica se realiza en superficie, es un gran vestíbulo acristalado con una protección solar superpuesta mediante lamas de madera verticales dispuestas en sucesión arrítmica y donde las rampas y escaleras nos introducen en los espacios soterrados para el acceso del metro o emergen en la superficie para el transporte en tranvía.

Estación intermodal metro-tranvía Marítim-Serreria. Fondo FGV.