LEVANTE
VALENCIA

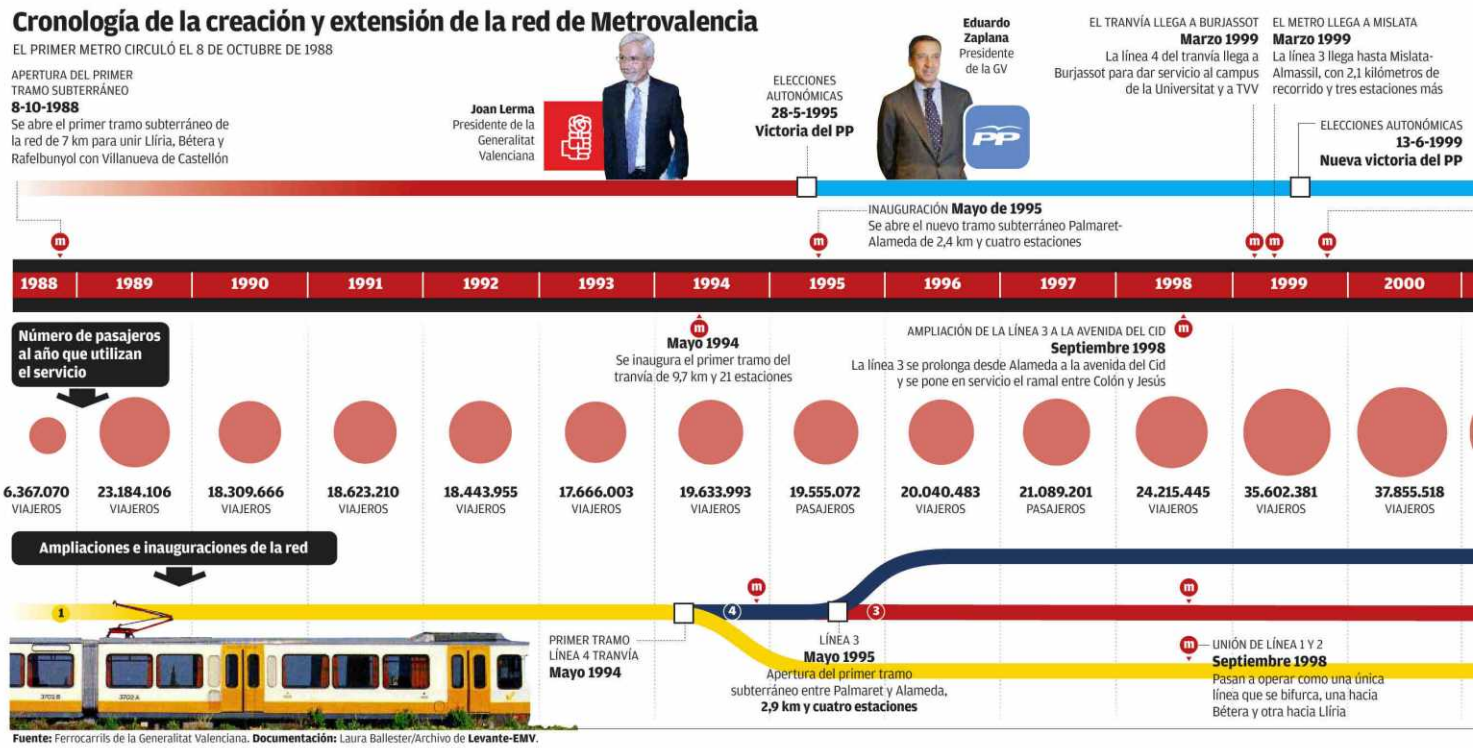
27/10/13

Prensa: Diaria
Tirada: 37.407 Ejemplares
Difusión: 28.721 Ejemplares

Cód: 75613773



Sección: LOCAL Valor: 6.395,00 € Área (cm2): 925,4 Ocupación: 90,26 % Documento: 1/2 Autor: LAURA BALLESTER VALENCIA Núm. Lectores: 296000



Fuente: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. **Documentación:** Laura Ballester/Archivo de **Levante-EMV**.

El metro de Valencia acaba de cumplir 25 años desde el viaje inaugural de un tren de vía estrecha que atravesó el subsuelo de la ciudad un 8 de octubre de 1988. Una efeméride que da pie a analizar si la red construida ha resultado útil para la ciudad y a repasar los retos que debe afrontar la red de Metrovalencia para los próximos años.

XXV ANIVERSARIO

Un cuarto de siglo de viajes en el metro

▶ El número de viajeros ha aumentado un 301 % en veinticinco años, pero no ha conseguido reducir el uso del vehículo privado en la ciudad ▶ Las nuevas líneas deben crecer «de forma transversal»

LAURA BALLESTER VALENCIA

■ El metro de Valencia acaba de cumplir 25 años, aunque el aniversario ha pasado sin pena ni gloria en la ciudad de Valencia. El 8 de octubre de 1988 Valencia inauguraba los primeros siete kilómetros de ferrocarril de vía estrecha subterráneos en la ciudad, en presencia del ministro de Obras Públicas, José Luis Barrionuevo, del entonces presidente de la Generalitat, Joan Lerma y el conseller de Obras Públicas, Rafael Blasco.

Veinticinco años después, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), la empresa gestora de la red de Metrovalencia, estaba más ocupada durante los días de su aniversario en resolver el robo de cobre que dejó sin servicio el tramo entre Torrent y Picassent, o en gestionar la polémica por la reducción de frecuencias y la consecuente masificación del servicio durante el puente del 9 de octubre, más que en celebrar aniversarios.

Pero las efemérides, si de algo sirven, es para hacer balance y recordar de dónde venimos, hasta dónde hemos llegado y hacia dónde queremos ir. Así que a los 25 años del primer viaje por el suburbano de Valencia toca analizar si Metrovalencia ha vertebrado la ciudad y su área metropolitana y si tenemos el metro que merecemos.

La explotación «valenciana» del ferrocarril se había iniciado en 1987, tras ceder el Estado las competencias de los ferrocarriles de vía estrecha valencianos el 13 de junio de 1986. En aquel momento se transportaba a 16,2 millones de viajeros a través de 116,7 kilómetros de red, distribuidos en cinco líneas con 71 estaciones y apeaderos y 87 trenes. Pero en 1987 los ferrocarriles de vía estrecha procedentes de Llíria, Bétera, Rafelbunyol o Villanueva de Castellón aún no se introducían en la ciudad. El Ministerio de Transportes construía desde 1981 el túnel de 7.442 metros y ocho estaciones que entonces bautizaron como «Penetración subterránea en Valencia de los ferrocarriles de la Generalidad Valenciana», según la documentación de la época que conserva **Levante-EMV**. A la sexta fue la definitiva, ya que la ciudad había intentando desde los años 30 del siglo XX construir un metro como el de Barcelona o Madrid, pero ninguno había fructificado: el Plan Pichó de 1934, el proyecto Borrell de 1941, el enlace subterráneo de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia (CTFV), el proyecto del ingeniero Dicenta en los años 50 o el Plan Sur de 1958.

Un cuarto de siglo después de que los valencianos se subieran al metro por primera vez, Metrovalencia ha llegado a transportar 65 millones de viajeros en 2012 (último año completo) a través de sus 146,7 kilómetros de red (un 25,4 % más), cinco líneas con 133 paradas y 124 trenes en servicio. Hasta ahí las cifras y datos. Pero cabe preguntarse si Metrovalencia ha cumplido las expectativas de los usuarios, si el diseño de la red ha sido el adecuado para la ciudad y si ha ayudado a comunicar o vertebrar a Valencia y su área metropolitana.

El arquitecto Alberto Peñín y el ingeniero de caminos, Joan Olmos, coinciden en señalar, al ser preguntados por **Levante-EMV** sobre estas cuestiones que el metro de Valencia «no es una red ex novo, buscando las mejores localizaciones»,

«Los viajeros han aumentado pero ni las frecuencias ni la calidad del servicio se homologan con los mejores del mundo»

«Las nuevas redes de estaciones deben ser disuasorias para que los que llegan a la ciudad en coche usen el transporte público»



LEVANTE
VALENCIA

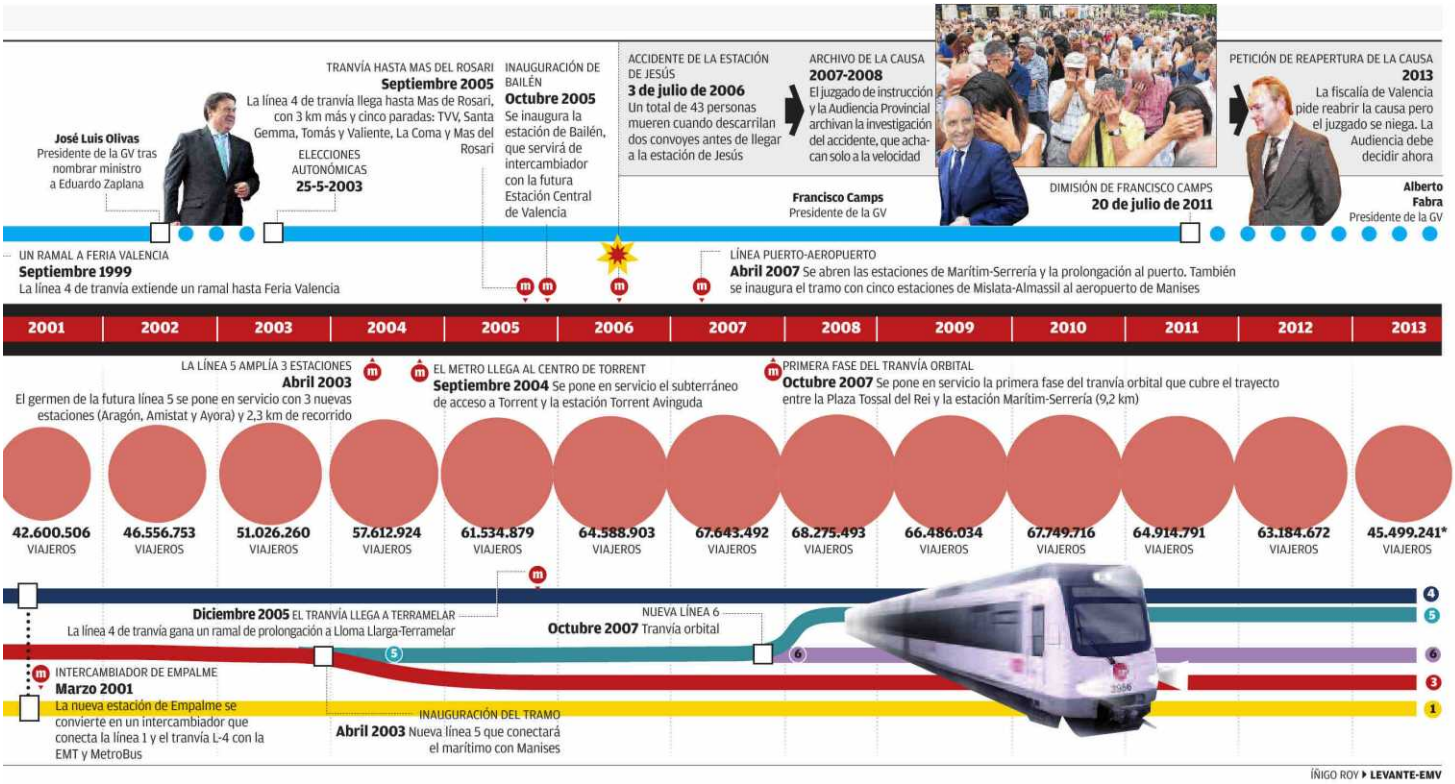
27/10/13

Prensa: Diaria
Tirada: 37.407 Ejemplares
Difusión: 28.721 Ejemplares

Cód: 75613773

Página: 3

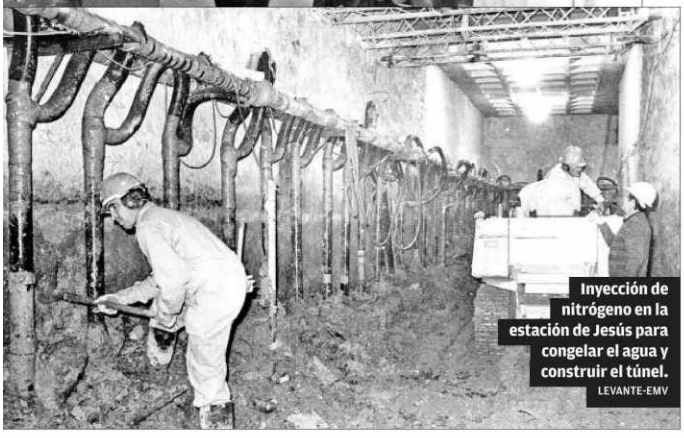
Sección: LOCAL Valor: 6.620,00 € Área (cm2): 958,1 Ocupación: 93,44 % Documento: 2/2 Autor: LAURA BALLESTER VALENCIA Núm. Lectores: 296000



ÍÑIGO ROY ▸ LEVANTE-EMV



Joan Lerma y el conseller Eugenio Burriel, con las UTA que después se harían tristemente famosas. FERRAN MONTENEGRO



Inyección de nitrógeno en la estación de Jesús para congelar el agua y construir el túnel. LEVANTE-EMV

explica Peñín, sino que «se hereda la antigua red del "trenet" y eso condiciona mucho el futuro, porque se hace sobre una ciudad ya consolidada. En Londres o Estocolmo la red es antigua y condicionó el crecimiento de esas ciudades en el sentido que se quería, vinculada a unas líneas de transporte de masas», añade Olmos.

¿Ha sido el mejor diseño para la ciudad? Para el arquitecto Alberto Peñín «es el que en aquel momento se planteó como el mejor. En mi opinión faltan más conexiones transversales, como ha hecho Madrid con el metro sur, sin necesidad de pasar siempre por la estación de Sol». El ingeniero Joan Olmos considera que «se apostó por una opción de modernidad cuando, sin ninguna duda, había otras opciones más flexibles en superficie. El metro ha cumplido un papel importante, absorbiendo buena parte de los desplazamientos por motivo de trabajo, pero cabe recordar que estamos hablando de un sistema rígido, caro de implantar y también de mantener».

El accidente más grave

Para Olmos, la auténtica «prueba del nueve de que las cosas no se han hecho bien es que las calles de la ciudad siguen atiborrándose de coches, aunque es cierto que el metro de Valencia ha aumentado considerablemente el número de viajeros en los últimos años, pero ni las frecuencias ni la calidad del servicio se pueden homologar con los mejores del mundo».

Sin olvidar, además, que Metrovalencia ostenta el dudoso honor de ser la empresa gestora de un metropolitano que ha sufrido el accidente de metro más grave de la historia de España, en el que fallecieron 43 viajeros y otros 47 resultaron heridos el 3 de julio de 2006, y por el que ningún gestor político o técnico asumió ninguna responsabilidad.

Tras un cuarto de siglo de existencia, ¿hacia dónde debe encaminarse el ferrocarril metropolitano de Valencia? Según Alberto Peñín, «el reto es definir las líneas transversales con un contenido metropolitano. La ciudad ha de tener muchos centros, no sólo uno, en el Grao, la avenida Corts Valencianes, el Ikea de Alfafar o el entorno del nuevo hospital La Fe, además de acabar la línea 2, llegar hasta Natzaret y conectar el centro histórico. Las nuevas redes de estaciones deben ser disuasorias para los que llegan a la ciudad en coche puedan usar el transporte público. La ciudad ya no puede ceder más espacio público».

En este sentido, Joan Olmos advierte idiosincrasia valenciana a la hora de ordenar el territorio ya que «los crecimientos urbanos van por un sitio y la gestión de los transportes, por otro. El tranvía, que es más reciente, no se atreve a penetrar en el centro de la ciudad», señala el ingeniero, quien siempre ha defendido la opción de construir un tranvía por el centro histórico, en lugar de los costosísimos túneles planificados. Olmos finaliza su opinión sobre los 25 años de Metrovalencia lanzando unas peliagudas preguntas al aire que permitirían escribir otro reportaje: «¿Hay indicadores fiables de satisfacción de los usuarios? ¿Ha servido el ferrocarril metropolitano para aligerar la carga del impacto del automóvil en el área metropolitana de Valencia?, ¿aún cabe hablar de la necesidad de un organismo de coordinación y gestión del transporte metropolitano?, ¿se han planificado las infraestructuras viarias de forma complementaria a la red de FGV o más bien al contrario, para hacerle la competencia?, ¿puede estar afectando la crisis a la seguridad del servicio?

CIFRAS

55 PESETAS

Costaba el billete sencillo en 1988

▶ El precio del billete sencillo en el metro costaba 55 pesetas en todos los tramos comprendidos entre las estaciones de Torrent, Seminari y Paterna. En 1989 ya costaba 60 pesetas. Otras 100 pesetas para el billete de ida y vuelta y 2.550 pesetas el abono mensual con los viajes ilimitados.

8.500 MILLONES

Costó el primer túnel del metro

▶ Las obras del primer túnel del metro del metro de Valencia costaron 8.500 millones, que pagó el Ministerio de Transportes. Las obras se iniciaron en 1981 y no finalizaron hasta 1988.

235.000 M²

De hormigón armado se usaron en la construcción del primer túnel

▶ La anécdota de la construcción se produjo en la estación de Jesús. El gran caudal de agua subterráneo obligó a congelar el terreno con nitrógeno líquido, a 200 grados bajo cero, para poder construir la contrabóveda del túnel.