

Publicat el 11-12-2005 a "Levante - EMV".

"un gran pueblo, esencialmente trabajador, necesita grandes sitios de esparcimiento; no uno de esos jardines públicos sembrados de muy bellas flores, simétricamente ordenadas... y donde se pasea con la misma gravedad y circunstancia con que se pisan las alfombras de un palacio..." (Manuel Angelón, amigo y colaborador de Ildefons Cerdà

Parque Central: ni solución ferroviaria ni nueva urbanidad (y 2)

Adolfo Herrero *

La ordenación del Parque Central propuesta recientemente por el Ayuntamiento de Valencia resulta tan retórica como la del Plan General de 1946 (advírtan si es antiguo el proyecto de traslado de la estación), aquél que "remataba" la avenida resultante de la mudanza, con una plaza presidida por una iglesia -siempre era así a la hora de escenificar el espacio público al que se agregaba, un mercado y una tenencia de alcaldía-; y tan alarmante como la propuesta del Plan Sur -traspuesta torpemente al PG del 66- donde el traslado de la estación inducía un centro comercial comarcal de máxima categoría, en competencia con el centro comercial real de la ciudad histórica situado al otro lado de la calle. A él se accedía desde el sur mediante una gran avenida-autopista que acababa abruptamente en la primera ronda de circunvalación de la calle de Xàtiva; ahora será un "bulevar" el que terminará en la confluencia de las avenidas de Peris y Valero y de Giorgeta frente al propio Parque -eso sí, mediante la inevitable rotonda de escala ridícula-. Aquella frustrada operación apuntaba ya el desenfrenado proceso de implantación de *ciudades* contra la ciudad que vivimos. Ahora parece que retornamos a ella, convenientemente maquillada, porque además del Parque Central que queremos todos, hay quienes quieren "AVE" desde Madrid para materializar la expectativa de negocio que se vislumbra.

Perdonen mi escepticismo pero pienso que no es buena para la *Comunitat Valenciana* ni para su capital -sometidas a una nueva presión inmobiliaria residencial y turística derivada de la accesibilidad que fomentan las líneas de alta velocidad- su conversión en otro núcleo satélite del área metropolitana de Madrid. Esta circunstancia, además de las ya conocidas, contribuirá aun más a degradar la insoportable situación actual de nuestro territorio y de nuestra menguante cultura diferenciada.

Por otra parte, alguien debería explicar esta práctica de autofinanciar mediante la creación de plusvalías urbanísticas los soterramientos ferroviarios. ¿Por qué, si no se financian así costosas operaciones en la red de autovías y autopistas urbanas y metropolitanas -caso de la remodelación en marcha de la madrileña M-30- sí hay que hacerlo con los trazados ferroviarios urbanos? ¿Por qué, si en ambos casos son infraestructuras del transporte, nadie o casi nadie pide el enterramiento de

autovías y autopistas? El resultado de esta "moda" urbanística es el que puede apreciarse en el plan municipal, sobresaturado de edificabilidad residencial y terciaria para satisfacer a todos con un pedazo de la tarta. Es la misma estrategia del Plan Sur, a diferencia de que en aquél no había Parque Central aunque sí abundantes espacios verdes intersticiales, además de una concepción urbanística contemporánea con las experiencias europeas del momento. Aquí sólo se aprecia vulgaridad, manierismo y especulación.

La retórica de la propuesta se aprecia no sólo en la organización del Parque, cuyo trazado interior "recupera la traza en cuadrícula de la zona del ensanche (de tipo modernista); de esta forma se "vertebra" el distrito de L'Eixample con Extramurs, hasta ahora separados" (redactor dixit). Estamos ante un parque urbano interior de la ciudad y, a propósito de los que Cerdà propuso para Barcelona, bien diferentes a éste, lo dicho en el encabezamiento por Manuel Angelón explica acertadamente la idea que lo sustenta.

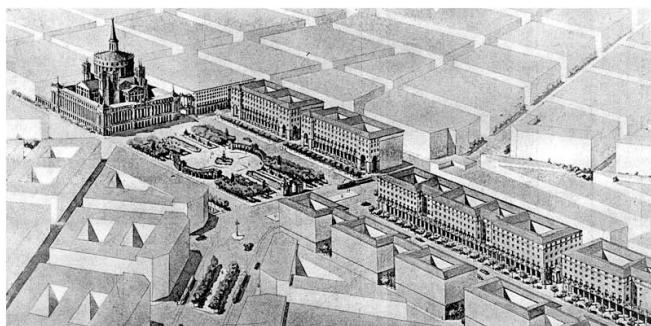
Si malo es el incremento de la edificabilidad asignada por el PG, peor resulta la materialización de las plusvalías, esto es, la ordenación de las edificabilidad, que recoge frutos de aquellos dos planes generales en esa curiosa síntesis que preside el proyecto.

Como criterio básico y elemental, ningún edificio de nueva planta debería invadir el Parque. Y, de nuevo, la retórica preside la creación de unas "puertas de la ciudad", situando torres a modo de pretendidos rascacielos gemelos en las embocaduras norte y sur del Parque o los bloques, también gemelos, al oeste, sustitutos del edificio postal de la calle de San Vicente; o estableciendo simetrías innecesarias con nuevos edificios, como es el caso de la plaza de Sanchis Guarner, al este, arañando de aquí y allá para embutir con calzador lo que, razonablemente, no cabe.

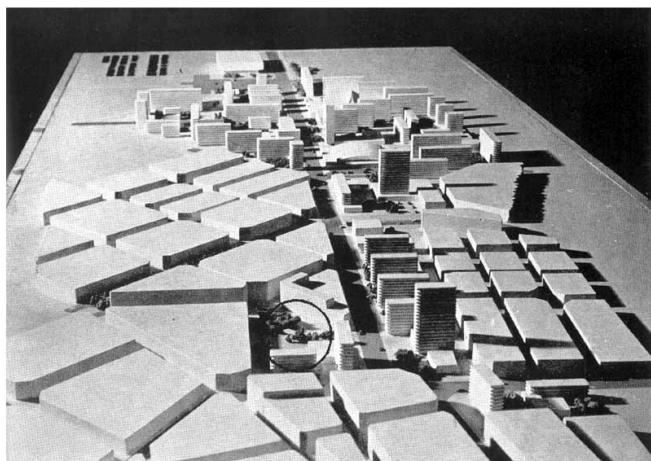
No parece que el Ayuntamiento haya aprendido de la penosa experiencia de la *Avinguda de les Corts Valencianes* donde ya existen otras "puertas de la ciudad" arquitectónicamente lamentables. Si, como todo parece indicar, en Valencia no hay promotores ni arquitectos que sepan lo que es un rascacielos a la hora de construir una torre –quizás porque son los mismos que inundan nuestro litoral de basura hormigonada-, más les valdría a nuestros municipios buscar profesionales competentes y contratarlos ya o, en su defecto, replantearse la ordenación.

Finalmente, quiero advertir del expolio de los antiguos cuarteles militares, el de Infantería y el Parque de Artillería, y de industrias, como Macosa, a un lado y otro de la calle de San Vicente, respectivamente, que explican la historia de la ciudad; en el segundo caso, además, la historia del ferrocarril. Los tres conjuntos contienen edificios y elementos de urbanización con valor patrimonial y medioambiental -arbolado de los cuarteles- intrínseco y perfectamente reutilizables. Su destrucción resulta imperdonable y revela, además de incompetencia profesional, la inmoderada búsqueda del beneficio económico del plan que en nada favorece a la ciudad. Son instalaciones perfectamente aptas para acoger usos dotacionales del barrio, introduciendo viviendas de promoción pública e, incluso cediendo a la avidez lucrativa, para su reconversión parcial en

"lofts" -tan de moda entre las promotoras-. Contrariamente, el relleno, tras esta operación de vaciado, se solventa mediante la disposición de bloques laminares paralelos entre sí y perpendiculares a la calle de San Vicente y a la Avda. de García Lorca y, por tanto, dando la espalda a los dos ejes urbanos más significativos del sector sur de la intervención, e ignorando el valor reconocido de la calle como uno de los elementos de la estructura urbana más importantes, capaz de aglutinar usos y funciones, fomentar la sociabilidad y por tanto, de generar urbanidad.



▲ Perspectiva del encuentro de la Gran Vía Marqués del Turia y la calle Ramón y Cajal, del proyecto de ordenación de Valencia.



Los terrenos ocupados actualmente por la estación del Norte darán lugar a la urbanización de los mismos, tal como muestra la maqueta, en donde se ha señalado con un círculo negro la situación actual de la plaza de toros. ▲

imatge: Superior: PG 1946. Ordenació dels terrenys resultants del trasllat de l'Estació. Inferior: "Plan Sur". Ordenació dels terrenys de l'Estació.

* Arquitecte

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>