

Publicat el 4-12-2005 a "Levante - EMV".

Parque Central: ni solución ferroviaria ni nueva urbanidad (1)

Adolfo Herrero *

Advierto que, en lo que respecta a ferrocarril, no soy partidario de los enterramientos, al menos, de forma tan generalizada como viene sucediendo. Constituyen una infraestructura indisociable de la revolución industrial que ha servido para hacer más accesible el territorio y, con él, nuestras ciudades. Ha configurado buena parte del paisaje y ha determinado hasta un preciso momento la localización de los asentamientos industriales, pasando a formar parte de la historia urbana, y por tanto de nuestro patrimonio. Ni es sensato ni sostenible económicamente su desmantelamiento, traslado u ocultación por la incapacidad de nuestros planificadores en resolver potenciales conflictos de convivencia entre una infraestructura -tan pesada y rígida- y el desarrollo urbanístico surgido a su amparo, aunque ello, en ocasiones, comporte sombras.

Tratándose de la creación del mayor equipamiento verde del centro de la ciudad de Valencia -caso del Parque Central- quizá convenga, a propósito de enterramientos excepcionales, hacer algunas consideraciones.

El trazado ferroviario.

Apenas existen ya oportunidades para enmendar un error histórico derivado de la necesidad de acceder a una estación en fondo de saco mediante bucles cada vez más largos y más complejos, fruto de sucesivas operaciones de adaptación al crecimiento de la ciudad. Los planes generales intentaron resolver el problema por diversos caminos pero hasta el momento la solución sigue aplazada y sometida a duda razonable; mientras, la realidad se impone y los requerimientos de accesibilidad para los usuarios del tren ponen de manifiesto que la localización actual de la estación es poco discutible. Podrá haber nuevas estaciones pero siempre vinculadas a la estación matriz de la calle de *Xàtiva*; sirva como ejemplo el eficiente modelo "pasante-anular" de la red ferroviaria de Berlín.

La transformación de las actuales instalaciones ferroviarias en un parque urbano exige el enterramiento del trazado ferroviario y, por razones elementales de explotación, Renfe pone la condición ineludible de que la nueva estación sea pasante, acabando con el obsoleto fondo de saco de la actual; y el itinerario escogido -atravesando *Ciutat Vella* de norte a sur- entraña riesgos y dificultades de toda índole sobradamente expuestas en todos los medios de comunicación. Similar recorrido propone la *Generalitat*

para la nueva línea de metro (*Orriols-Natzaret*) discurriendo a profundidades inadecuadas (a -40 m.) –se dice que para salvaguardar el patrimonio arquitectónico y arqueológico- que hacen que su explotación sea injustificadamente carísima, poco eficiente y de alto riesgo en situaciones de emergencia. Sería fácilmente sustituible por una sencilla línea de tranvía, infinitamente más barata, circulando en superficie, como lo hace nuestro mismo tranvía, pintado de amarillo, por la Baixa de Lisboa.

¿Cuál sería la alternativa?

Barcelona nos sirve, otra vez, de referente. Salvo los retoques realizados para las Olimpiadas del 92 -que desmantelaron el trazado por la costa del primer ferrocarril de España (Barcelona-Mataró, 1848)- la red básica que transita desde la vieja *Estació de França*, junto a *La Barceloneta*, hasta la de *Sants*, rodeando la *Ciutat Vella* para atravesar *l'Eixample*, discurriendo por la calle de *Aragó* desde la plaza de *les Glòries*, es la misma que Ildefons Cerdà asumió cuando planificó Barcelona en 1859. La construcción de *l'Eixample* previó en su momento la trinchera de la calle de *Aragó* por donde discurría el ferrocarril, que más tarde bastó con cubrir, al electrificarse la línea. El apeadero situado en el cruce con el *Passeig de Gràcia*, es hoy una de las estaciones de la red con mayor tránsito de viajeros de Barcelona.

Aquí, con la ayuda del todopoderoso topo y a una profundidad razonable para salvaguardar el arbolado de avenidas como la del *Regne de València*, podemos recuperar prácticamente el primitivo trayecto construido entre 1852 (*València-El Grau*) y 1862 (extensión a *Sagunt*).

¿Por qué no repensar un trazado que nunca debió descartarse al valorar las dos alternativas –enterramiento o desvío- al crecimiento de la ciudad? En 1974, desmantelada la estación de Aragón, se perdió la oportunidad de enterrar el tendido ferroviario por donde discurría en superficie; esta hipótesis parece, a día de hoy, constituir una opción para el Ministerio de Fomento a la travesía del centro histórico.

Aquel trazado de 1852, hoy levemente adaptado tras el traslado de la primitiva estación a la calle de *Xàtiva* en 1917, permitiría, ampliando puntualmente la capacidad del túnel actual, reorganizar la estación del *Cabanyal* como núcleo de un subcentro urbano capaz de articular mediante un buen diseño los dos tejidos -el social y el físico- que a uno y otro lado parecen incompatibles. Discurría (véase el plano adjunto), desde la calle de la Serrería por las avenidas de Francia, del *Regne de València* y la GV de *les Germanies*. A partir de la estación y, manteniendo el acceso sur sólo para cercanías, el recorrido seguiría –siempre enterrado- el antiguo trazado del ferrocarril a Utiel-Cuenca por la calle del Maestro Sosa, Avda. de Pérez Galdós y la calle de *Tres Forques* –o, si se prefiere, la Avda. del Cid- hasta la marginal del nuevo cauce del Túria, enlazando con las actuales líneas a Cuenca y *Vilamarxant*. Esta alternativa para todo tipo de trenes, permitiría a los de alta velocidad -tan anhelados por algunos grupos de presión- conectar el aeropuerto a la red.

Los andenes, de planta levemente curvilínea y situados en posición

transversal a los de la estación en proyecto, tendrían posibilidades de crecimiento entre sus extremos de la GV de *Germanies* y la calle de Maestro Sosa. Esto no impediría que una parte del vuelo, o todo él, de la construcción que los acoja pudiera alinearse con el edificio de Demetrio Ribes. La alternativa permitiría, además, habilitar nuevas estaciones de cercanías a lo largo del recorrido urbano.

La nueva estación.

Se proyecta constreñida por un parterre situado en el codo donde concurren las grandes vías. ¿Qué impide que su vuelo sea un edificio puente, o puerta, que cabalgue sobre ellas? ¿Acaso no hay tradición y precedentes modernos en este tipo de soluciones como lo fueron *els Portals de Serrans* y de *Quart* para peatones, tranvías y automóviles que entraban y salían de la ciudad? Una vez dentro, los andenes para cercanías están sumidos en lo profundo del abismo, por debajo de los trenes de largo recorrido; esto es, se conciben con menor accesibilidad para los usuarios - por otra parte mayoritarios y para los que un segundo cuenta-, y con mayor riesgo de evacuación en caso de emergencia.

Finalmente, el plan olvida una parte importante y estratégica de la intermodalidad; no sólo deben confluir en ella el metro y los autobuses urbanos; también los tranvías -reconvirtiendo la proyectada línea *Orriols-Natzaret-*, un servicio de alquiler de bicicletas y, por descontado, los autobuses interurbanos -trasladando de una vez la impresentable Estación de Autobuses situada junto al Hospital la Fe-.



Imatge: Alternativa a la proposta oficial, grafiada sobre un plànol de 1925

* Arquitecte

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