

Publicat el 29-2-2004 a "Levante - EMV".

"De esta suerte se verifica en las urbes lo que en los demás individuos de todas las especies animales y vegetales: cada urbe individual tiene los mismos elementos que las demás, y sin embargo, no hay una sola entre el sinnúmero de las que forman la economía urbana del universo, que se parezca a ninguna de las demás" (I. Cerdá, 1861)

Un barrio marinero para la Copa de América

Luis Francisco Herrero *

El plan general vigente en Valencia desde 1988, en su memoria justificativa, dejaba constancia de que la conexión entre el núcleo central de la ciudad y el frente litoral, quedaría resuelta al completar la operación del bulevar de los Naranjos, al norte de la avenida de Blasco Ibáñez y, al sur, con la operación del corredor del viejo cauce del Turia que incluye el camino de las Moreras, la prolongación de la Alameda y la avenida de Francia, operaciones todas ellas interconectadas mediante el bulevar Sur. Establecida esta premisa, el plan dejaba a una posterior decisión política las distintas posibilidades respecto a la propia avenida de Blasco Ibáñez.

Hoy en día sólo queda un pequeño impulso para acabar el ¿bulevar? de los Naranjos – ¿por qué no se termina ya?- un par de pequeños tramos en el ¿bulevar? Sur –cuya conclusión está prevista para 2005- y terminar la operación del corredor del viejo cauce.

La urgencia en completar esta última operación, se ha puesto de manifiesto tras el reciente nombramiento de Valencia como sede de la Copa del América. En efecto, el hecho de que la dársena interior, futuro Balcón al Mar, vaya a ser el centro de operaciones de los veleros participantes, hace imprescindible su ejecución –previo soterramiento de las vías de RENFE- para conseguir la mejor conexión entre el núcleo central y la dársena interior por medio de la recuperación del tramo del cauce viejo entre la ¿ciudad? de las Ciencias y el mar, incluyendo sus dos riberas –el camino de las Moreras al sur y la prolongación de la Alameda al norte- y, también, la terminación de la avenida de Francia, que es, junto a la avenida del Regne de València –como se llama hoy en día- el camino recto desde el centro de la ciudad al futuro Balcón al Mar.

Por lo tanto, antes del 2007, es de suponer que todas las determinaciones que preveía el plan general vigente para conectar mediante una red viaria suficiente el núcleo central con el frente litoral, estarán ejecutadas, lo cual hace definitivamente innecesaria para este fin la prolongación de Blasco Ibáñez: Valencia y el mar ya estarán conectados.

¿Qué otros fines pueden justificar políticamente esta prolongación? Se ha explicado la necesidad de la prolongación de la avenida hasta el mar, con

el argumento de que se trataba de un proyecto del propio escritor. Si así fuera, conviene recordar que Vicente Blasco Ibáñez ejerció la política activa entre 1898 y 1906: se trata de un político del siglo XIX y principios del XX; con todos los cambios que han experimentado tanto la ciudad como las ideas desde entonces, basar decisiones para un futuro que se proyecta en el siglo XXI en las opiniones de un político del siglo XIX, es retrógrado.

Por otra parte, se ha argumentado que la prolongación de la avenida es la única solución a los problemas de inseguridad ciudadana y degradación que sufre el barrio. Ciertamente, los vecinos y también aquellos que disfrutamos de las posibilidades del barrio, estamos hartos de esta situación, de esta degradación consentida y provocada por las expectativas creadas por, precisamente, el proyecto de prolongación. ¡Es la idea de la prolongación la causa de los problemas actuales!

Si la prolongación no va a ser necesaria en el futuro, para resolver estos problemas el Ayuntamiento debe replantearse su decisión política de prolongar la avenida de Blasco Ibáñez y, sin pérdida de tiempo, tomar medidas para erradicar la delincuencia mediante la presión policial y la implementación de programas de integración social que aborden la problemática compleja de las familias afectadas de manera integral –no como la suma de los distintos problemas parciales de sus miembros-. Al mismo tiempo, urge redactar un planeamiento respetuoso con el carácter de Bien de Interés Cultural del barrio del Cabanyal-Canyamelar; un planeamiento que, sin desestimar la idea de 'Valencia al Mar', se esfuerce en mantener también la memoria de los barrios marineros que crecieron cuando la ciudad aún se encontraba a tres kilómetros tierra adentro; un planeamiento que prevea la participación ciudadana efectiva, desde el principio, de forma que tanto la ciudad como todos sus ciudadanos, obtengan beneficios de sus determinaciones.

Hay que recuperar el tiempo perdido con un proyecto sustentado por ideas decimonónicas y que ha cosechado numerosas críticas –y ninguna alabanza ni desde el punto de vista técnico ni del jurídico- y emprender cuanto antes el camino hacia la redacción de un nuevo proyecto basado en ideas propias del siglo XXI: en el respeto hacia la diferencia, la apuesta por la conservación de los indicadores de sostenibilidad que disfruta el barrio y el aumento de sus posibilidades de intercambio a lo largo de todo su perímetro, tanto en su relación con la ciudad en las inmediaciones del ¿bulevar? de Serrería, como en su relación con el frente marítimo con la redefinición del espacio hoy ocupado por el parque del doctor Lluch y el polideportivo –donde se pueden obtener las plusvalías necesarias para su financiación-. El imprescindible apoyo de la iniciativa pública respecto al imprescindible adecentamiento del espacio público, se completará con las ayudas a la iniciativa privada establecidas por el Plan de la Vivienda para un área de Rehabilitación Integral Concertada, que se delimitará según el artículo 58 del Decreto 92/2002 de 30 de mayo del Gobierno Valenciano.

En este escenario, la avenida de Blasco Ibáñez, una vez aliviada del tráfico de paso hacia el frente litoral por la avenida de Francia y el ¿bulevar? de los Naranjos, alcanzará un digno final en las inmediaciones de la estación del Cabanyal, y la ciudad de Valencia obtendrá como regalo su mejor bulevar, en lugar de la autopista urbana que imagina el actual proyecto

municipal.

Hay que aprovechar la oportunidad de la Copa del América para completar en el 2007, no sólo la imprescindible red viaria capaz de establecer la conexión entre el núcleo central de la ciudad y el frente litoral, sino también la realidad, aún posible, de un Cabanyal-Canyamelar desestigmatizado y puesto en valor, capaz de albergar en sus edificaciones rehabilitadas o nuevas a las tripulaciones de los veleros participantes ¿Qué mejor que un barrio marinero para estos marineros?

* Arquitecte

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