

Publicat el 21-9-2003 a "Diari Levante - EMV".

"La sostenibilidad ambiental implica además el mantenimiento de la diversidad biológica, la salud pública y la calidad del aire, el agua y el suelo a niveles suficientes para preservar la vida y el bienestar humanos, así como la flora y la fauna, para siempre" (Carta de Aalborg)

Valencia, Parque Central: riesgos y oportunidades

Joan Olmos *

A la vista del programa de la actual corporación municipal, el Parque Central aparece como el más importante proyecto urbano para la ciudad de Valencia. Como quiera que hasta el momento no hemos visto más que escenificaciones de etéreos compromisos nunca satisfechos, no resulta fácil hacerse una idea de lo que puede suponer para nuestra ciudad, de su potencial de transformación para un área tan falta de respiración como es la zona central de la misma; otro parque, el llamado Jardín del Turia (con todos sus defectos), ha sido, en mi opinión, el mejor regalo de fines del siglo XX.

Conviene recordar que ambos -proyecto y realidad- son una consecuencia, involuntaria, del Plan Sur (un plan que sirvió, paradójicamente, para revalorizar el Norte) o lo que es lo mismo, de la riada del 57: dos espacios centrales que perdieron sus funciones por traslado y se convirtieron en una gran ocasión para una ciudad no sobrada, ni mucho menos, de espacios verdes.

Comencemos por señalar algunos de los **riesgos** de tan importante proyecto.

Tal como están los tiempos y lo apetecible del espacio ("ese pedazo de la tarta que le falta a la ciudad", *lapsus* subconsciente que se deslizó por boca de un importante regidor local) cualquier precaución es poca. Resultan preocupantes los rumores sobre movimientos especulativos que, según parece, ya se vienen produciendo desde hace tiempo en los bordes del ámbito, así como los intentos de aumentar el aprovechamiento lucrativo en el interior del mismo.

Igual de peligrosos resultan los planes del dichoso *AVE de rapiña* que sobrevuela la ciudad. De llevarse a cabo, producirán unos efectos devastadores sobre la Huerta y el centro histórico, y arruinará las posibilidades de un moderno centro intermodal de transporte, al desplazar, en horizontal y en vertical, el acceso a la estación ferroviaria, especialmente para los servicios de cercanías. Más de 13 millones anuales de viajeros de estos servicios no lo perdonarían. Si la excusa de tanto retraso (un proyecto del Plan del 88) ha sido el problema ferroviario, la 'solución' que se nos anuncia difícilmente puede ser peor. Paso por alto más detalles, pero se han apuntado soluciones mucho más razonables y de

menor impacto por parte de algún profesional de nuestro colectivo.

Otra tentación es la de *recomponer* el ensanche, de manera que la lógica supresión del túnel de las Grandes Vías para restañar sus bulevares (y la del puente de Tránsitos para 'bulevarizar' sus avenidas, como sería coherente) se asocie peligrosamente a una conexión directa de Fernando el Católico con Ausiàs March (la infausta 'diagonal' que descubrió nuestra alcaldesa a vista de helicóptero). A la vista de la cultura urbanística dominante, el resultado puede ser más autovías urbanas, fomento del indeseable tráfico de paso y una inyección adicional de coches al Centro. ¿No resulta especialmente preocupante que la primera actuación "Parque Central" haya consistido en darle un bocado para ampliar la calle de Filipinas y *facilitar el tráfico* ?

Asimismo, existe el peligro de que el futuro parque se maquille de demagógico cajón de sastre adonde vayan a parar indudables carencias de los barrios colindantes. Se trata de un proyecto para toda la ciudad, y el ayuntamiento habría de rehabilitar y dotar los barrios a partir de sus propios recursos de suelo.

La financiación, en fin, del proyecto, no debería basarse exclusivamente en las plusvalías generadas por el suelo público, más bien sobre el privado, gran beneficiario de la operación.

¿Y cuál es la **oportunidad** de este nuevo proyecto, que puede llegar con más de veinte años de retraso?

Pues sencillamente, construir un gran pulmón central en Valencia, un gran parque que sirva para conectar los barrios hoy separados por el haz de vías férreas y por los bordes de degradación en que se han convertido los límites de los distritos de Quatre Carreres y Jesús, sin generar vacíos urbanos y creando nueva centralidad. El plan especial "Parque Central" tiene un ámbito de 84 hectáreas, desde la Estación del Norte, en la calle de Xàtiva, hasta el límite sur del perímetro urbano. Es pues, una oportunidad y un gran reto.

Los parques urbanos, cuyos inicios se remontan a principios del XIX, tratan de restablecer el desequilibrio entre campo y ciudad. Además de sus beneficios estéticos, las ventajas para la salud física y mental de los ciudadanos son evidentes. Los árboles y las plantas cumplen funciones medioambientales: refrescan el ambiente, absorben agua de lluvia, emiten oxígeno, y eliminan el azufre y el dióxido de carbono del aire. Actúan "como vínculo psicológico con la naturaleza y el campo".

Imaginemos un gran parque –magníficos proyectistas no faltan- que conjugue las exigencias de partida (el Plan del 88 exige el mantenimiento del servicio ferroviario, conectar los distritos citados y una edificabilidad máxima de 1,2 m² /m²) con una reconquista del resto de los espacios públicos urbanos (¿se acuerda alguien de los *recorridos verdes* del Plan General?) y que ayude a integrar el conjunto del sistema, hoy tan fragmentado, regenerando a su vez otros espacios, como los ejes lineales de Tránsitos y de las Grandes Vías y, obviamente, el eje urbano que

arranca en la Estación del Norte y, por Marqués de Sotelo y Plaza del Ayuntamiento, llega por San Vicente y plazas de la Reina y la Virgen hasta el Jardín del Turia.

Imaginemos la oportunidad de un gran centro intermodal de transportes para conectar de manera racional los servicios ferroviarios, el metro, el bus urbano y el servicio interurbano de autobuses, manteniendo su posición central (y eliminando de paso la absurda Estación de Autobuses).

La Valencia preindustrial, como sabemos, estaba nutrida de huertos urbanos y rodeados de su maravillosa huerta, hoy en fase de liquidación. Las calles de la ciudad, siempre generosas de árboles, han padecido su sustitución por artificiales artilugios metálicos. El núcleo compacto está huérfano de verde.

Ahora tenemos una excepcional oportunidad para recuperar ciudad. No lo conseguiremos si prevalecen intereses privados, si se dispersan las decisiones de transporte, si se dan alas a la voracidad del automóvil, si no se contratan buenos proyectistas y no se establece un amplio proceso de debate y participación.

P.D.: Valencia celebra mañana lunes, a su manera, la jornada europea del "día con **más** coches". No falle. Si tiene más de uno, anime a sus hijos a que los saquen a la calle y haga sonar sus bocinas, como cuando gana el Madrid.---(1) Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano, UE, 1990.

* Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

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