

Publicat el 26-1-2003 a "Diari Levante - EMV".

..."Sin dejar de reconocer las enormes ventajas y posibilidades de estos nuevos medios de telecomunicación, seguimos creyendo que los lugares de reunión pública, tales como plazas, paseos, cafés, casinos populares, etc., donde la gente pueda encontrarse libremente, estrecharse la mano y elegir el tema de conversación que sea de su agrado, no son cosas del pasado, y que debidamente adaptadas a las exigencias de hoy, deben tener un lugar en nuestras ciudades." Josep Lluís Sert, arquitecto, presidente del CIAM, 1951.

## La plaza

Joan Olmos \*

Un simple lavado de cara para la plaza del Ayuntamiento de Valencia, como se ha emprendido, que nos cuesta más de 300 millones de pesetas (en euros suena más suave) no es más que una manera de malgastar el dinero e infringir un castigo más, durante las obras, a los ya sufridos viandantes, residentes y comerciantes de la zona.

El centro histórico de Valencia continúa –innecesariamente- siendo el *lugar de paso* de miles de vehículos diarios, incluidos muchos de los autobuses de la EMT, lo que resulta incompatible con cualquier intento de sanear el corazón de la ciudad, mejorar sus plazas más emblemáticas -Mercado, Reina, Ayuntamiento- o simplemente crear redes peatonales.

San Vicente (por el norte y por el sur) Marqués de Sotelo, Periodista Azzati, Lauria, Correos, Barcas y María Cristina, son las calles que inyectan o distribuyen miles de vehículos diarios en la Plaza, rodeada, ella misma, por cinco carriles de circulación en los costados del Ayuntamiento, de Correos y de Telefónica.

La plaza del Ayuntamiento constituye, por lo tanto, un punto vital en el mantenimiento del tinglado traficario, lugar donde confluyen casi todos los atajos del centro histórico. éste, y no otro, es el nudo gordiano del asunto.

Digámoslo claro: Todos los intentos de adaptar las grandes plazas de la ciudad de Valencia a los tiempos modernos chocan con este factor, o mejor dicho, con sus protectores, porque, como dice Galeano, "los coches no votan, pero los políticos tienen pánico a proporcionarles el menor disgusto"

Los tejidos históricos de las ciudades responden a un momento en el que el desarrollo de los medios de transporte era muy primitivo. Se trataba de espacios muy compactos, en densidad, en usos del suelo, y sus dimensiones máximas eran adecuadas a las condiciones "ergonómicas" de sus habitantes, es decir, estaban concebidos para recorrerlos a pie.

Pretender hoy, por tanto, que esos tejidos se adapten a nuevas formas de

movilidad supone una violentación de los mismos: ni por geometría, ni por tamaño de las manzanas, ni por la intensidad de los usos, ni por su riqueza patrimonial, los centros históricos pueden soportar la presión indiscriminada de la motorización. Un fenómeno que está causando gravísimos perjuicios sociales y económicos. El camino es otro.

En el último siglo, la ciudad de Valencia, y concretamente su centro histórico, ha aumentado en cantidad el espacio público, como consecuencia de las diversas operaciones de esponjamiento, pero cualitativamente la calle se ha empobrecido: ha pasado de ser un espacio democrático, soporte de funciones sociales muy variadas, a ser un lugar monofuncional.

Difícilmente ha podido así asumir la plaza del Ayuntamiento el papel de centro cívico de la ciudad, de plaza mayor del "Cap i Casal". Sin funciones sociales como pasear, conversar, festejar, manifestarse, no hay calle, y sin calle no hay ciudad.

Por si fuera poco, una progresiva mercantilización de la calle ha llevado, en nuestros días, a configurar un paisaje urbano desconcertante. Una tendencia que se puede comprobar en buena parte de las ciudades actuales. Globalización y privatización del espacio público, son dos asuntos íntimamente ligados.

Esa privatización solapada no solo la ejerce el automóvil, sino los grandes grupos privados en la gestión del agua, la basura, el mobiliario urbano, la publicidad, la mensajería, la televisión por cable o los servicios de seguridad privados, entre otros...

La calle es, además, un taller de construcción, con sus hormigoneras y acopios de materiales para reformas privadas, también el escenario de muestras artísticas o deportivas de dudoso interés, de la peor escultura, del peor mobiliario, de la peor publicidad, mercantilización de la vida cultural. Todos estos servicios necesitan la calle como soporte, la calle es la infraestructura básica para desarrollar estos negocios, y la regresión de lo público ha dado paso a un gobierno, *de facto*, de *lo privado*.

En todas partes cuecen habas. Durante la Navidad de 2001, en la emblemática plaza romana de la Fontana de Trevi, la monumentalidad de su fuente, disminuida en la noche por la escasa iluminación pública, contrastaba poderosamente con la luminosidad de la fachada de uno de sus edificios, cubierta con... ¡un espectacular anuncio iluminado de un operador de telefonía móvil!... En Milán, un parque público muestra el siguiente rótulo: "Este jardín está a cargo de Emporio Armani".

<h2></h2>Desde la "Bajada de San Francisco" o el parque de Emilio Castelar, pasando por el aparcamiento de los 70, la Plaza del Ayuntamiento ha ido degenerando, y el gobierno local ha ido dando tumbos sin saber cómo actuar. Por un lado, quiere darle realce, -allí está el balcón de invitados- por otro se encuentra con numerosas hipotecas, que él mismo fomenta, de las que el tráfico no es la única.

Contrastan algunas operaciones positivas de recuperación de placitas interiores del centro histórico con el paisaje desolador de Mercado, Reina,

Universidad, Tetuán o San Agustín. Así podríamos seguir con otras de menor porte, que soportan muy mal el rótulo de "plazas", auténticas pesadillas para residentes y viandantes, como la de Zaragoza o Porta de la Mar.

Difícil de entender resulta, desde la óptica del gobierno que nos asiste, el mantenimiento del rótulo de la Plaza de iEspañai o de la Plaza de América -conquistadora y conquistada- en sendos cruces de caminos repletos de coches, o la nominación de Plaza de Don Emilio Attard para una rotonda de Blasco Ibáñez, paradojas de la Historia.

Y qué decir, en *homenaje* a la transición, del pobre Cardenal Tarancón, al que le han asignado también una simple rotonda en la misma Avenida.

No resulta extraño, pues, que la contemplación de las postales de la Valencia antigua suscite un cierto aire nostálgico. Porque no solo las plazas se han devaluado. Recuérdense los paseos de la Alameda (quién te ha visto y quién te ve) o de la Pechina, admirado por visitantes propios y foráneos.

O la Avenida del Puerto, recordada por Lorenzo Millo como un auténtico túnel verde.

Muchas ciudades europeas, conscientes de que son reconocidas por espacios públicos emblemáticos, iniciaron hace tiempo la recuperación de calles y plazas para sus habitantes, en un proceso que se ha venido en llamar "la Reconquista de Europa".

Aquí nos proponemos, para ser diferentes, reconquistar América.

A ver si, al menos, la reforma de la plaza antes aludida se lleva por delante a Vinatea. Nada personal, lo juro.

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

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