

Publicat el 12-1-2003 a "Diari Levante - EMV".

Diez años del Plan Riva

Carles Dolç *

En el tercer trimestre de 1992 arrancaba, promovido por la Generalitat, el Plan RIVA (siglas de Rehabilitación Integral de València). Durante estos años se han hecho muchas cosas en el centro histórico de la ciudad, bastantes de sus zonas ya no recuerdan a Beirut, pero también es verdad que en otras esa sensación no se ha superado. Con la perspectiva de una década parece oportuno iniciar un diálogo sobre cuestiones pendientes.

1. Sigue faltando un plan de conjunto para el centro histórico que abarque todos los aspectos a resolver y ate los cabos en materia social, ambiental, económica y urbanística. Me explicaré empezando por lo último. Para Ciutat Vella se hicieron cinco planes de reforma interior, uno por cada uno de sus barrios, barrios cuyas fronteras urbanísticas tienen bastante de arbitrario: no han acabado nunca de casar bien, cuando necesidades, viarios, equipamientos, protecciones, etc. debe tener un planeamiento coordinado. Por ello se ha reconocido, y sigue pendiente, la conveniencia de refundirlos en un plan único realmente integrador. Lo mismo respecto a un plan de tráfico para Ciutat Vella. Y quizá otro de medidas globales en favor de su pequeño comercio que tan adecuadamente ayuda a su articulación... Se ha echado también a faltar una oficina unificada de la Generalitat y el Ayuntamiento para el centro histórico que resultase agilizadora para la ciudadanía.

Hace falta definir con más claridad para qué queremos recuperarlo, cual debe ser su función en la ciudad. A la implantación en él de instituciones autonómicas en los ochenta, siguió un plan de inversiones como es el RIVA para incentivar la rehabilitación de un patrimonio constituido por un parque de viviendas y comercios pero, sin regulación municipal adecuada, estos se han decantado en exceso hacía el sector ocio, lo que puede lastrar el conjunto de la experiencia. El centro histórico es una mezcla de equipamientos, residencia y comercio que deben complementarse. El residente es imprescindible para mantenerlo vivo y si su derecho al descanso se vulnera con la proliferación del ruido nocturno acaba planteándose su abandono. Por eso hay que saber para que se quiere el centro histórico: su vitalidad depende de esa mezcla de factores y opciones que el Ayuntamiento sigue sin tener clara.

2. En estos diez años se ha rehabilitado bastante aunque no todo lo que reluce sea oro. Pero se ha edificado bien poco de nueva planta, quedando grandes bolsas de solares ruinosos (el vacío de Conde Montornés, el eje de la calle Linterna, las traseras de Sant Joan del Mercat, los alrededores de la

Plaça de Tavernes de la Valldigna, etc.). No será posible cambiar la imagen de inhabitabilidad del centro histórico sin que se reedifique en cantidad, precisamente para restablecer la trama de viviendas que permita recuperar residentes. Un centro histórico de las dimensiones del nuestro no puede ser nunca ni un museo en todo sus ámbitos ni un rosario de bares, aunque sus atractivos culturales y lúdicos inciten a ello. Creo que hay que poner más el acento en la obra de nueva planta y en tejidos residenciales con las comodidades de nuestra época. Hasta ahora se observa una desproporción entre las inversiones rehabilitadoras de las comunidades de propietarios y la pasividad de propietarios de solares y edificios abandonados.

3. El gran déficit de estos años de acción ha sido, sin duda, la inexistencia de un plan de transporte y movilidad específico para el centro histórico de València. Esta cuestión se sigue abordando como en el resto de la ciudad cuando sus diferencias (dimensiones del viario, número de plazas de aparcamiento, calidad de las arquitecturas...) con otras tramas urbanas son palpables. La política básica sigue siendo lograr que el máximo tráfico de vehículos privados sea factible, sin querer reconocer las limitaciones del centro histórico para ello, la inadecuación del coche para este tránsito o sus efectos en la estética y dignidad de la zona. Las peatonalizaciones han sido puntuales y sin trascendencia, el aparcamiento para los residentes sigue sin abordarse, la invasión de vehículos aparcados en las calles constante... Nadie se atreve con la cuestión. Es cierto que no es una situación excepcional en el conjunto de Valencia, ciudad que se caracteriza por una de las políticas de transporte más atrasadas de toda Europa, pero en el centro histórico se agudiza el problema, faltos de una educación para la movilidad acorde con la crisis medioambiental que padecemos.

Pues eso: hace falta un plan. Un plan de movilidad y transporte que limite el acceso del coche al centro histórico, que calme su tráfico, que potencie el transporte público, que haga útiles medios no agresivos como la bici y prime al viandante, que deje en paz tramas con buenas arquitecturas, que cree parkings para residentes...

4. La reurbanización de espacios públicos en el centro histórico ha sido bastante notoria, ha permitido recuperar la dignidad de calles y plazas degradadas por razones varias, quizá la más importante la servidumbre de cincuenta años hacia el coche, pero su durabilidad está hipotecada en muchos casos por no limitar la accesibilidad de éste. Y quedan espacios emblemáticos por abordar: las plazas del Mercat, del Ayuntamiento, del Patriarca... Por otro lado, se observa una negativa disparidad de calidades en las intervenciones, entre otras cosas en lo tocante a materiales, habiéndose abusado en algunas zonas de los pavimentos de hormigón impreso que desmerecen en la arquitectura de Ciutat Vella.

5. La integración de la naturaleza en el centro histórico choca con el carácter denso y colmatado de su trama. De ahí que se eche mano de los famosos esponjamientos, una técnica urbanística a veces necesaria y casi siempre discutible. Existe, sin embargo, una realidad hasta ahora ignorada por el planeamiento de Ciutat Vella: los espacios, jardines y árboles de gran porte que se esconden en el interior de muchas manzanas. Habría que catalogarlos, protegerlos y recuperarlos en su importante condición oxigenante y lúdica. Prácticamente nada de esto se ha hecho, aunque los

planes vigentes abren posibilidades como, por ejemplo, en el caso de la prevista y pendiente restauración de los restos de la muralla árabe que puede convertirse en un paseo ajardinado. El esponjamiento en el centro histórico debería contemplarse más como rescate y ajardinamiento del interior de manzanas concretas que como reestructuración de su viario.

6. Me referiré, por último, a la calidad de la rehabilitación, otra cuestión que preocupa dada la contradictoria disparidad de tecnologías constructivas que se vienen empleando y la proliferación de intervenciones deudoras del peor comercialismo. Un déficit del plan RIVA es no haber implementado la elaboración de un Manual de la Rehabilitación específico para València, con tradiciones de construcción tan locales como las de cualquier otra ciudad, cuyo patrimonio arquitectónico exige reflexiones y orientaciones tras la experiencia de estos diez años.

En fin estos son apuntes, no los únicos, para un debate que permita afinar las intervenciones, potenciar y mantener una línea de largo alcance. Diez años no son nada: el centro histórico de València necesita la continuidad de un plan de recuperación que, si nos atenemos a la experiencia de ciudades paradigmáticas en este terreno, como es Bolonia, no podrá ser menor de treinta años. Para garantizarla, el Plan RIVA y su orientación básica debe ser un pacto de ciudad a respetar por todas las fuerzas municipales, gobierne quien gobierne, y asegurar que la inversión pública se mantenga. La tentación de recortarla está ahí, las subvenciones a la rehabilitación en Ciutat Vella han ido menguando en los últimos años. Sería fatal: las cosas a medias acaban en fracaso.

* Arquitecte-Urbanista

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