

Publicat el 25-3-2007 a "Levante - EMV".

## **Aparcaments en Ciutat Vella: un problema o una oportunitat?**

David Estal Herrero \*

Ja fa dècades que l'arquitectura moderna i l'automòbil mantenen un coqueteig constant, idil·li reforçat en l'actualitat quan se'ns presenta un panorama publicitari eficaç per les dues parts. Així ho demostra la gran difusió d'edificis emblemàtics per a McLaren, Mercedes, BMW, Renault i Ferrari; tots ells signats per les també grans marques de l'arquitectura mundial, Norman Foster, Ben van Berkel, Zaha Hadid, MacFarlane i Fuksas, respectivament.

Ara bé, aquesta complaent reciprocitat, contrasta amb el perjudici que, des de la modernitat, l'automòbil ha fet a les ciutats històriques, i per tant, al seu espai públic, que també és arquitectura.

Llavors, a partir de la irrupció del cotxe com a mitjà de transport privat, la forma de les ciutats s'ha modificat en els eixamples i perifèries per a produir un tipus de relació illa-avinguda, fins arribar als blocs aïllats de la ciutat oberta zonificada on desapareix l'espai públic per excel·lència, el carrer. En conseqüència, la ciutat anterior al s. XX roman com a reducte d'una forma de viure del passat on, junt al comerç de proximitat, encara trobem tallers compatibles amb l'ús residencial. No obstant, la presència contínua dels cotxes, sobretot dels cotxes aparcats, ha modificat la relació que els seus habitants tenien amb el carrer. Perquè la ciutat històrica no fou dimensionada ni concebuda pels automòbils.

Per tant, l'intent de ficar-hi el màxim d'aparcaments com si fos la perifèria és un greu error, que desequilibra constantment l'harmonia en la ciutat històrica on, precisament, el seu atractiu és la vida activa, però calmada.

A més, sabent que facilitar l'aparcament implica un major reclam de l'ús del vehicle privat, construir aparcaments en un centre històric no hauria de ser una d'aqueixes decisions que es prenen amb urgència, quan el problema va més enllà de pretendre oferir la màxima quantitat possible de places d'aparcament.

Així doncs, abans de plantejar 'pàrquing per tothom', cal pensar en un paquet previ de mesures dissuasòries d'accessibilitat en vehicle privat i d'aparcament al centre, com són promoure (i creure's) un transport públic de qualitat així com l'ús de la bicicleta. Solament els residents tindrien el dret d'un aparcament digne al centre, evitant el pagament ORA, una política d'aparcament al carrer poc equitativa o justa entre qui visita o viu

al centre, no sent així en la perifèria.

Ara bé, concretant per Ciutat Vella (València), la pregunta fonamental és com podem convertir el problema dels cotxes aparcats en una oportunitat per repensar el centre (substituint la dialèctica congestió-degradació per la de conservació-transformació), mitjançant una resposta arquitectònica. Certament, per proposar, cal primer interrogar. Per decidir, cal primer conèixer. Concretament, es tracta d'individualitzar i avaluar les lleis d'aquest conjunt urbà per tal de diagnosticar quins són els problemes, quines són les seues àrees crítiques i quines són les solucions particulars, en base a la mobilitat, l'espai públic i el projecte arquitectònic. Sugerint així, una estratègia d'intervenció de política socio-urbana.

La qüestió és on i com podem integrar l'aparcament amb altres usos segons les particularitats urbanes de l'entorn. Es tracta d'evitar la presència d'automòbils al carrer mitjançant la construcció d'edificis híbrids, on poden conviure usos comercials, oficines i habitatges amb aparcament en altura.

Aleshores, la proposta arquitectònica no passa per un simple, immediat i costós soterrament de l'aparcament. Cal actuar amb consideració però amb contundència. Per tant, la situació estratègica no seria casual i forçada, sinó una clara resposta urbana.

Podríem pensar en cinc actuacions híbrides d'aparcament integrat situats estratègicament als punts cardinals del centre de València. Dos aparcaments intermodals i tangents al centre situats al Sud (Estació de RENFE) i al Nord (Antiga Estació del Pont de Fusta). Un aparcament a l'Est (Vivers), recuperant per al vianant el Passeig de l'Albereda. Un altre a l'Oest (IVAM), directament accessible des de l'Antic Llit del Túria. I al Centre (Mercat Central), un aparcament al final de Baró de Càrcer, convertint-lo en cul-de-sac per peatonalitzar definitivament la Plaça del Mercat i de la Llotja.

En conclusió, l'aparcament digne no és un problema que s'amaga (més irònic encara, sota els parcs públics), no és un problema que es resol amb un pensament fragmentat. L'aparcament al centre històric, dins d'uns paràmetres de mobilitat sostenible, pot ser una circumstància per activar-lo. I la solució passa, com hem vist, per la seua integració i activació urbana. Es pot enfocar la política de l'aparcament per reconquistar el carrer.

Cal una actitud positiva per tal d'identificar els problemes urbans i convertir-los en oportunitats, actuant sobre les traces d'allò construït, entenent el procés (trans)formador de la ciutat històrica en relació a les necessitats actuals i reptes futurs d'una València moderna, un escenari on tècnica i territori dialoguen per un òptim desenvolupament urbà. Perquè és en la ciutat, en els seus carrers i en les seues places, on s'han produït els conflictes i on deuen resoldre's mitjançant la cultura, perquè la vida cultural d'una comunitat està directament relacionada amb la forma de la seua ciutat i l'us de l'espai públic. Açò és un avís urgent. El centre és una oportunitat que no es pot perdre.

\* Arquitecte

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