

Als valencians ens passen la factura del 92

Pel parc que ens toca

En un any ple de frustracions per al País Valencià l'afirmació que Renfe no construirà el Parc Central per falta de diners sona totalment ridícula. El conveni firmat, ara fa tres anys, ho indica ben clar: el projecte s'autofinançaria. Les raons són, doncs, sobretot polítiques.

Temps era temps hi havia un alcalde que va embarcar la seua ciutat en un fum de projectes meravellosos fruit de la seua ment de dissenyador urbanístic, uns projectes que farien de la seua ciutat una autèntica capital, amb presència al seu estat i no una petita vila clarament sucursalista. Aquest podria ser el començament del conte del Parc Central i del seu precursor, l'ex-alcalde Ricard Pérez Casado. Així és, la idea de construir al centre de la ciutat un gran parc, major, fins i tot, que els Jardins del Reial o Vivers, ve de lluny i va

partir del defenestrat alcalde valencià. El Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU), redactat per Alejandro Escribano, director de l'oficina correspondent, incloïa aquesta vasta i ambiciosa idea. Era necessari enterrar la platja de vies que hi ha a l'entrada de l'estació del Nord amb un total de 831.000 m² de terreny del qual vora 200.000 m² quedarien per a la construcció d'un gran jardí i poc convencional, conegut popularment com a Parc Central, la resta quedaria habilitat per a urbanitzar. Els terrenys pertanyen, encara a hores d'ara, a diferents empreses i entitats entre les

quals la principal és Renfe però on també es troba el Ministeri de Defensa, Macosa, Hierros Mateu o cerveses El Túria, que no han venut les seues propietats a l'espera que el PGOU en triplicara el valor. Així doncs, Renfe havia de traslladar les seues instal·lacions de mercaderies a la Fonteta de Sant Lluís i carregar amb les despeses de l'operació. S'hi va negar tot adduint que un projecte d'urbanisme no és competència d'una empresa com Renfe i que podria perjudicar el servei que proporciona als seus usuaris.

Després de la dimissió forçada de Pérez



Deixar en mans de la dreta valenciana el futur del Parc Central pot portar a una operació especulativa de gran envergadura.

RAFA GIL

Casado, Clementina Ródenas va tractar de reconduir d'una manera més factible i ràpida el projecte i va firmar un conveni el 1989 amb el president de Renfe, Julián García Valverde, que establia com a primordial la previsió de sistemes de gestió que asseguraren l'autofinançament de les operacions previstes. El conveni incloïa també el manteniment de l'estació del Nord, la transformació de les seues funcions i el seu entorn, la millora dels accessos i la compatibilització de les resolucions amb l'amplària de via internacional i l'alta velocitat (sic). Però el més important, urbanísticament parlant, era l'alliberament del terreny de l'ús ferroviari per a ús ciutadà, és a dir la possibilitat de construir el Parc Central.

Amb tot, durant tres anys el projecte va quedar aturat, sense explicacions. Es va remodelar l'interior de l'Estació del Nord, es va construir l'Estació del Cabanyal, però del Parc Central, ni pruna. Quan per fi se'n va tomar a parlar, a l'abril d'enguany, Mercè Sala, actual presidenta de Renfe, li va pegar carpetada adduint motius econòmics.

LA VERTEBRACIÓ DE LA CIUTAT

El Parc Central o la gran operació urbanística que l'acompanyava era d'una importància vital per a la ciutat. D'una banda, unia les dues grans avingudes a pas pla, tant Ramon i Cajal i Germanies, com Giorgeta i Peris i Valero, i eliminava, doncs, el túnel de la Gran Via, en estat precari i altament perillós, i la passarel·la de Giorgeta, un embús per a totes dues avingudes. D'altra banda permetia la reconciliació de barris teòricament limítrofs que estan dividits per un autèntic mur berlinès darrere el qual hi ha les vies del tren i l'estació. Malilla i Patraix, Russafa i Jesús tomarien a estar units, i això, evidentment, permetria una comunicació més àgil i un



creixement vertebrat de la ciutat. També dotaria la ciutat amb un necessari parc que esdevindria l'altre pulmó del cap i casal. A més, sembla que algunes de les activitats que es realitzen a la platja de vies no són gaire recomanables per al centre d'una ciutat com València.

Les conseqüències són moltes i especialment perjudicials per al ciutadà. Per un període de temps sense especificar, que pot ser bastant llarg, la divisió entre les dues zones de la Ciutat de València, la contaminació ambiental i la degradació dels terrenys continuaran creixent. La ciutat s'ha vist privada d'una promesa que havia incentivat també la compra de pisos per la zona, a banda d'una zona residencial que s'hauria constituït possiblement al voltant del Parc.

EL DIA DESPRÉS

Sembla que Renfe no està disposada a iniciar l'operació, ni per a millora dels seus serveis, ni per a millora de la qualitat de vida de la ciutat. El que, a hores d'ara, continua sent sorprenent és que, tot i posar com a excusa la falta de fons per a dur a terme el projecte, en tot moment s'ha parlat d'autofinançament i ni l'alcaldia ni l'empresa ferroviària havien d'aportar-hi diners.

Políticament les lectures són diverses. La més factible, atesos els enfrontaments de competències entre el govern municipal i la Generalitat, és que el PSOE haja entebancat el projecte per tal de llevar la glòria a l'equip municipal, en mans de la coalició PP-UV. Una maniobra subtil, alhora que cruel, i que, en tot cas, desprestigia la imatge dels socialistes amb el seu silenci, només trencat parcialment per Joan Llerma per assegurar que la Generalitat iniciarà una campanya per tal de mostrar la rendibilitat del corredor mediterrani per al Tren d'Alta Velocitat. "Es tracta de fer una



El Ministeri d'Obres Públiques i Transports no ha acabat encara l'informe sobre les infraestructures del transport a València.

RAFA GIL

proposta rendible tècnicament, econòmicament i políticament per a tots, i jo crec que unir mitjançant l'AVE les tres principals ciutats d'Espanya és una opció políticament molt rendible", va dir el president de la Generalitat valenciana. La Cambra de Comerç de València i el seu president, Enrique Silla, també van fer-li costat: "Cal recordar que des de la mateixa Cambra es va fer un estudi, juntament amb la Universitat Politècnica, que aclaria la idoneïtat d'aquest projecte". Evidentment la possibilitat de portar el TAV a València seria una tasca de la Generalitat, no de l'Ajuntament.

En cas, poc probable, que el PSOE haja assumit sense més la seua posició sucursalista, la seua imatge queda igualment dançada davant d'un PP que, si bé no aprofita al màxim les seues possibilitats, és la primera força que se'n beneficia directament de la ineficàcia o del silenci socialista. Les demandes legals que han promès els conservadors no asseguruen del tot el triomf, ja que un conveni no especifica terminis, això sí, es pot convertir en una operació d'imatge fantàstica davant la proximitat de les eleccions.

A més, deixar en mans de la dreta valenciana el futur del Parc Central pot ser especialment perillós si tenim en compte que la manera més senzilla de finançar-lo és l'especulació, de la qual ja hem tingut alguna mostra a l'Ajuntament de València.

Aquesta especulació podria també llançar a perdre el projecte originari del Parc reduint-lo en dimensions per tal d'aprofitar al màxim el terreny.

L'única lectura benèvola que es podria fer de tota l'operació és la possibilitat que Mercè Sala haja utilitzat els valencians com a ariet contra el Ministeri d'Obres Públiques i Transports (MOPT), ja que aquest no ha acabat el seu informe d'infraestructures del transport -que hauria de fixar les previsions de resultats per a 1993-, fet que indica que no s'ha negociat encara el contracte entre l'estat i Renfe. Així, aquesta última afronta tota sola les pèrdues, sense l'esperada ajuda estatal.

NO HI HA DINERS

No, no hi ha diners, però no solament per al Parc Central. Tampoc per a la rehabilitació de l'Estació del Nord, un altre dels grans compromisos de l'empresa. Sí que n'hi ha, però, per al fast discutible de l'Expo sevillana, on el govern valencià ha deixat una bona quantitat de milions en un pavelló que molts han titllat de coent i destrellat. També n'hi ha hagut per al Tren d'Alta Velocitat, que en el seu primer trajecte, però, anava a un terç de la seua capacitat, amb rei i tot. Per no parlar de la novíssima i moderníssima estació d'Atocha: 22.000 milions ha costat la remodelació de l'interior. Aquesta remode-

lació, pensada també com a nova terminal del TAV, consta d'un bosc tropical de 2.000 metres quadrats, molt car de mantenir per altra banda, i de vuit andanes de cinc-cents metres que s'entremesclen amb vuit vies d'ample Renfe i set d'ample internacional.

De poc serveix que el ministre de Transports, Josep Borrell, assegure que el 93 el País Valencià serà prioritari en la construcció d'infraestructures, ja que, com ell mateix va respondre a una pregunta de l'alcalde de València, "amb qui cal parlar és amb el ministre d'Hisenda". No hi ha diners, les celebracions han deixat les arques buides i les comunitats que no han guanyat aquesta loteria anomenada 92 han pagat, i molt cara, la "projecció espanyola al món".

Els pressupostos estatals, i de pas els autonòmics, han quedat totalment desnivellats després de la superació de tot tipus de previsions. Molts esperen amb curiositat el 93, un any que, sens dubte, també serà de descobriments, però d'uns descobriments bastant diferents. ¿L'ensorrament de les inversions andaluses? ¿La recuperació de la fe en el govern central? ¿L'enfonsament del PSOE en les autonomies poc beneficiades? Contra tot pronòstic el 93 serà molt més interessant que el 92.

Xavier Mínguez