

Via lliure per a la transformació de València

Aquest mes fa vint anys que l'operació Parc Central de València començà a rodar. Dues dècades després, pren forma el projecte per a soterrar les vies del tren, obrir un gran pulmó verd i canviar la fesomia de la ciutat. Amb tot, la crisi dibuixa alguns interrogants sobre la viabilitat econòmica del projecte.

Qualsevol mínimament curiós que arribe a València amb ferrocarril detectarà que alguna cosa extraordinària passa a la ciutat. Per les finestres es pot veure com, a mesura que el tren s'endinsa en direcció a l'urbs, retroexcavadores, piconadores i

tantes màquines com vulgueu foraden, desmunten i enderroquen, mentre els operaris mesuren, comproven i retiren tot allò que ha esdevingut vell. I, en vista del guirigall metàl·lic que hi ha organitzat, sembla que de vell n'hi ha molt. Al voltant de l'estació del Nord

de València, que és porta d'entrada per a molts visitants de la ciutat, es prepara la que segurament serà la transformació urbanística més important de València des del desviament del llit del riu Túria. El projecte porta per nom *operació Parc Central* i significarà el soterrament d'unes vies que històricament han fragmentat la trama urbana del sud de la ciutat. Alhora, permetrà de recuperar per a la ciutat l'enorme superfície que avui ocupen la platja de vies que hi ha pels volts de l'estació del Nord. On avui hi ha una successió de rails que s'entrecreuen en un caos ordenat és previst que hi haja un parc de la mida de 23 camps de futbol, un nou espai que els promotors de la idea han batejat com el *nou pulmó verd* de la ciutat. De l'*operació Parc Central* ha de sorgir una València renovada en l'aspecte ferroviari, però encara més en l'aspecte urbanístic. S'hi construiran, si tot surt com és previst, 8.000 habitatges, s'eliminaran barreres, se suprimiran túnels i ponts, es connectaran barris que fins ara vivien d'esquena. S'abordarà, en definitiva, una operació que algunes altres ciutats europees van emprendre fa dècades.

“Ningú no donava ni cinc pel Parc Central”

La idea del Parc Central, de la qual avui molts és vanaglorien, va nàixer al cap de l'ex-alcalde de València Ricard Pérez Casado (València, 1945). La seua dimissió, el 1988, li impedí de materialitzar personalment el projecte.

—Com sorgeix la idea del Parc Central?

—Jo volia alliberar la ciutat del trànsit ferroviari i, alhora, deixar que les estacions estigueren tan pròximes com fora possible. Primer vam soterrar les vies del Grau. Sense això no hi hauria ni copa de l'Amèrica ni port ni res. A més, volia mantenir l'estació amb el format històric i amb les funcions que tenia.

—Us inspiràreu en alguna altra ciutat?

—La meua prioritat era el transport públic i, dins d'aquest, el ferrocarril. La majoria de ciutats tenen estacions



al centre i això les fa molt encisadores. Tenia present els exemples d'Alemanya, Frankfurt, Hamburg, on les estacions continuen essent una peça de referència urbana i mantenen una funcionalitat extrema. Quan vaig començar a administrar la ciutat, tenia un cinturó de ferro al voltant. Vaig proposar d'eliminar el cinturó i alhora permetre més mobilitat en transport públic. El soterra-

ment de les vies de Renfe al Grau tenia el mateix objectiu: evitar l'aïllament de 130.000 persones que viuen en aquella part de la ciutat.

—L'acollida a la vostra idea del Parc Central, pel que comenteu, fou freda.

—Freda no, agressiva. Va ser considerada una cosa endarrerida, perquè calia prioritzar els vehicles i construir carreteres i autopistes. Ningú no donava ni cinc pel soterrament de les vies. Recorde que l'agressió mediàtica fou tremenda, per part de quasi tots els sectors. Es deia que seria caríssim, inassumible. Enrique Barón, que era ministre de Transport, encara em recorda com si fora un fenici. El meu principi era que la ciutat pagaria la quantitat convinguda i mai cap increment. Una part de la premsa local va dir que allò era posar-me a les mans de l'administració central.

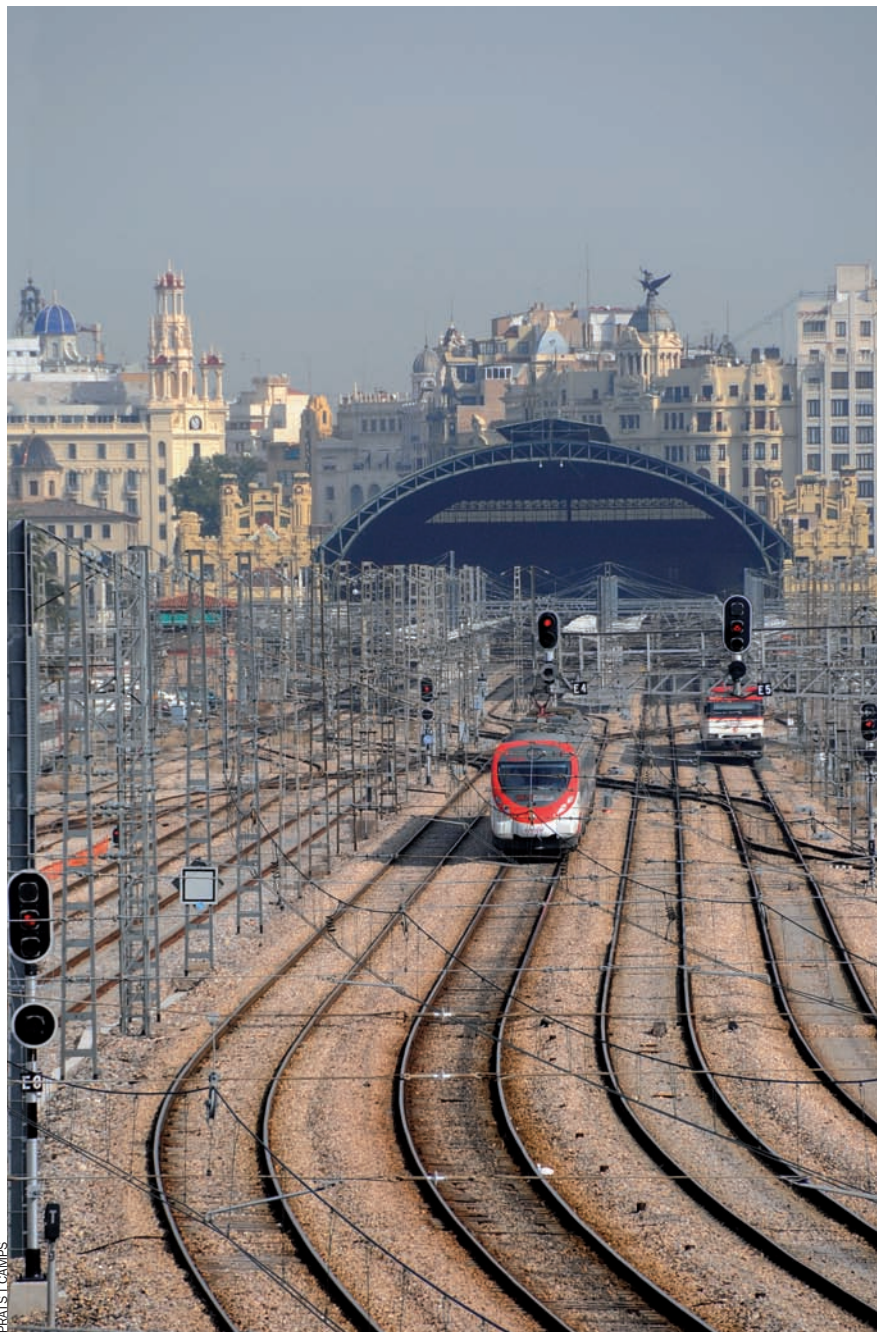
—Què ha passat perquè el projecte haja tardat tant a reprendre's?

Tot allò que ara es vol abordar havia d'haver estat fet el 1991. Aqueixa era, si més no, la previsió optimista amb què treballava l'ex-alcalde de València, Clementina Ródenas, quan el març del 1989 va signar amb el president de Renfe el conveni que significava la carta de naixement del Parc Central. Tanmateix, la idea original cal atribuir-la al seu predecessor, Ricard Pérez Casado, que havia dimitit un any abans. Després de la signatura d'aquell conveni entre l'ajuntament i Renfe, el projecte restà en via morta durant més d'un decenni, a voltes per desacords polítics o per problemes tècnics propis d'un projecte que abasta més de 656.000 metres quadrats. Després de tretze anys de reunions, modificacions, convenis, encontres i distanciaments, el Ministeri de Foment espanyol, l'ajuntament, la Generalitat Valenciana, Renfe i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF, abans GIF) signaven el 2003 un conveni que impulsava definitivament l'operació. La promesa feta per Zapatero que el TGV arribaria a València el 2010 sembla haver donat l'empenta definitiva al Parc Central, si bé la crisi

—[Riu.] Els valencians tenen arrancada d'haca i parada de burro. I aquest potser va ser el cas. Passa que ningú no va tocar la idea. Es va traduir al Pla d'Ordenació Urbana del 88 en forma de parc, sense delimitar-ne la superfície, però mantenint la idea. En aquest sentit ha hi hagut una continuïtat.

—**Què ha de significar la materialització de l'operació Parc Central?**

—Hi ha un document, "València en l'horitzó dels 90", on vam posar totes les idees que teníem. Algunes s'han fet, com els espais de l'est, on avui hi ha el Palau de les Arts i les Ciències —que jo hauria fet d'una altra manera—; els espais de l'oest, que és la pista d'Ademús; i la peça clau d'unió que era el Jardí del Túria. A banda, era bàsic deixar un ampli espai públic enmig de la ciutat. Després d'haver patit tant de tren, durant tants anys, obrir un espai verd al centre era una mena de compensació.



Vista de l'actual platja de vies, a l'est de l'estació del Nord.

immobiliària ha deixat interrogants importants sobre l'operació. La Societat Parc Central, empresa que aixopluga les administracions involucrades, havia confiat l'obtenció de prop de la meitat de la inversió prevista —310 milions de 804 milions d'euros, dels quals l'estat aporta 419 i la Generalitat 75— a les plus-vàlues urbanístiques que se n'extragueren. Però, quina empresa disposa avui de prou capital per a implicar-s'hi? A Barcelona, a l'estació de Sagrera, amb un plantejament inicial

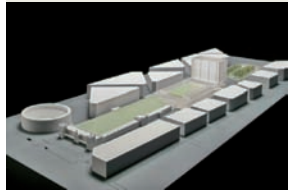
molt semblant al de València, han hagut d'aplicar un pla B. L'alcalde Jordi Hereu ha demanat al Ministeri de Foment espanyol que finance tota l'obra i no sols una part, com era previst. De moment, els responsables del que ha de ser el remodelatge urbanístic més important de València d'aquest darrer mig segle, no volen ni sentir parlar d'això què ha passat a la Sagrera. De fet, la Societat Parc Central ha aconseguit un crèdit de 300 milions d'euros concedit pel BBVA, Banc Santander,

Una transformació urbana i ferroviària

L'operació Parc Central preveu modificacions per a l'estació de trens però sobretot per a la xarxa urbana.



ESTACIÓ CENTRAL



La nova estació central tindrà dues plantes subterrànies d'andanes i un nou vestíbul al costat de l'actual. L'estació del Nord, construïda el 1917 per Demetrio Ribes, abandonarà la funció actual i passarà a integrar-se dins del nou conjunt. La futura estació central se situa més al sud (és a dir, una mica més allunyada del centre de la ciutat) i disposarà de dotze vies distribuïdes en dos nivells. En superfície, es construirà un edifici dissenyat per l'arquitecte César Portela.

ESTACIÓ PROVISIONAL DE L'AVE

Per a posar en funcionament la línia d'AVE Madrid-València el 2010, es construirà una estació provisional als voltants del carrer de Sant Vicent. Serà en funcionament des del 2010 fins que siga construïda l'estació central.

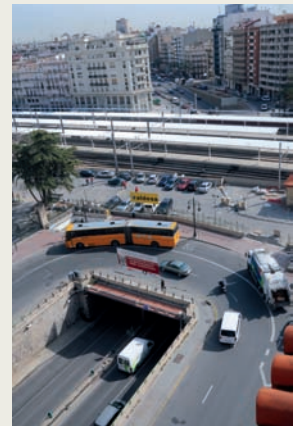
SUPRESSIÓ DEL PONT DE GIORGETA

S'elimina l'actual pont i se substitueix per una plaça de connexió entre les avingudes de Peris i Valero i Giorgeta, fins ara només unides per un pas elevat.



SUPRESSIÓ DEL TÚNEL DE LES GRANS VIES

Com que les vies del tren passen a ser subterrànies, s'eliminarà el túnel que separa la Gran Via Ferran el Catòlic amb la Gran Via Marquès del Túria.



PARC CENTRAL

L'actual platja de vies, que ocupa 230.000 metres quadrats (equivalent a 23 camps de futbol) es convertirà en un espai enjardinat. Segons els promotors, s'ha de convertir en el "nou pulmó verd" de la ciutat. La unitat d'execució urbanística arriba fins al bulevard sud i comprèn més de 650.000 metres quadrats, dels quals bona part es destinaran a sòl residencial, terciari i dotacions públiques.

BULEVARD GARCÍA LORCA

Aquesta nova avinguda es construirà per on fins ara passaven les vies del tren. Per primera volta, permetrà la unió dels barris de Malilla i la Creu Coberta.



Font: Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, SA / Gràfic: EL TEMPS

Caja Madrid i l'Institut de Crèdit Oficial, que ha de permetre d'encarar les obres de soterrament de les vies –que ja han començat–, la construcció de la nova estació i les obres d'urbanització dels terrenys alliberats.

Una operació de cirurgia. Diners a banda, és segur que l'operació Parc Central implicarà canvis estructurals cabdals per a València (vegeu grà-

fic). Per començar, l'actual estació del Nord té la jubilació més a la vora. No hi haurà enderroc –només faltaria, tractant-se d'un edifici declarat bé d'interès cultural–, però l'edifici construït per Demetrio Ribes el 1917 deixarà de tenir les funcions actuals. Les arribades i eixides dels trens se situaran on actualment s'acaben les andanes, si bé sota la superfície. Hi haurà dos nivells subterrànies, l'un per

als trens de rodalia i l'altre per als de gran velocitat. Sobre la superfície, la nova terminal ha estat dissenyada per l'arquitecte César Portela. El projecte, que preveu una estació de 12 plantes a només 250 metres de l'actual estació, ha suscitat dubtes entre els qui consideren que caldria cercar més integració amb l'actual espai urbà. Siga com siga, s'espera que el 2014 la nova estació serà operativa.

Els canvis més significatius –i els que possiblement arriben més tard– vindran de l'espai immediatament contigu a l'estació, allí on s'obre una esplanada de vies ferroviàries de 230.000 metres quadrats. On avui hi ha metres i metres de ferro, fusta, ciment i tones de grava brutes del fuel abocat pels combois de trens, ha de sorgir un parc que hauria de tenir un impacte regenerador tan important com el que tingué la conversió del llit del Túria en un jardí, el 1986.

De moment, la nova taca verda encara no té forma sobre els plànols ni data d'execució, però, segons que explica el regidor socialista Vicente González Móstoles, “es massa agosarat parlar de l'execució del Parc Central”. “Mentre es fan les obres de soterrament de les vies, és impossible que es comence el Parc Central, però mentrestant es podria avançar en la tramitació administrativa”, apunta. La qüestió no és gens simple. El pla parcial aprovat per l'ajuntament preveu de construir quatre torres de 25 altures d'ús terciari i residencial als vèrtexs del parc, que abominen les associacions veïnals dels barris adjacents. L'agent urbanitzador s'hauria de fer càrrec de construir-les, però també de fer realitat el parc. Resulta difícil de pensar que alguna empresa dispose dels diners i la voluntat per a emprendre el projecte. De fet, cap empresa no s'hi ha ofert, de moment. González Móstoles advoca perquè siga l'Entitat Pública Empresarial del Sòl (Sepes), que es pose al capdavant de les obres. Siga com siga, el regidor socialista és taxatiu: “Som a anys vista de parlar del Parc Central.”

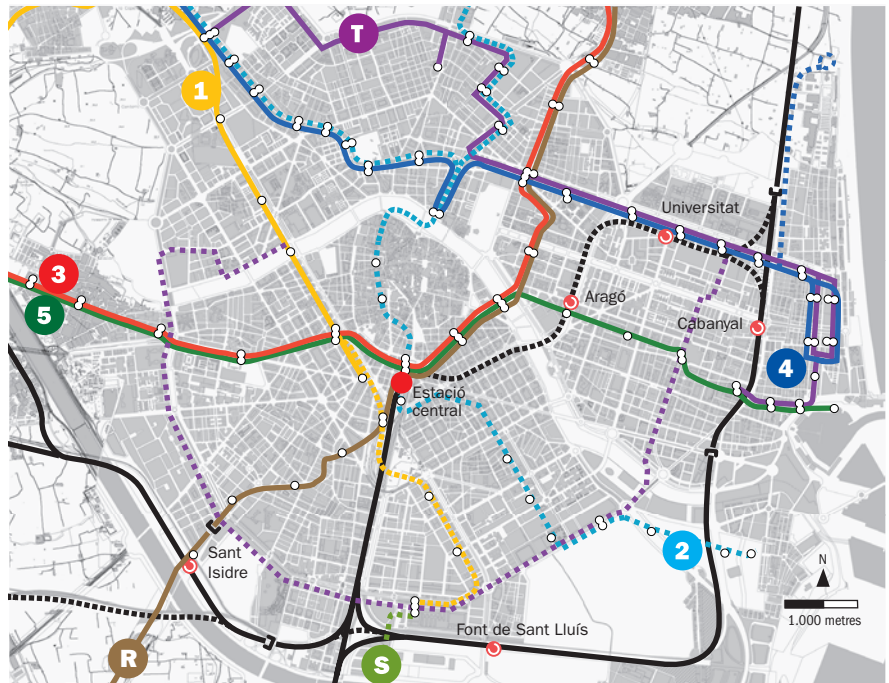
Destruir el patrimoni industrial.

La transformació que sí que té data d'execució és el soterrament de les vies que, arribant des de sud-est i el sud-oest, convergeixen i s'enfilen com un ganivet cap al centre de la ciutat i la divideixen. La desaparició d'aquesta infraestructura permetrà de reconciliar barris, com ara Malilla i la Creu Coberta, Raiosa i Russafa, que han viscut d'esquena. On avui hi ha les vies s'obrirà un bulevard de 80 metres d'amplitud i 1,5 quilòmetres de llargària que contribuirà a la permeabilitat urbana i social de València, si bé els veïns de la zona han criticat enèrgica-

Les futures xarxes de tren i de metro

Els trams amb un color sòlid són en ús. Els trams puntejats són en execució, en projecte o en estudi. Les estacions de tren de Sant Isidre, Aragó, Universitat i Estació Central són intermodals amb la xarxa de metro.

— Ferrocarril
 - - - m Línies 2, 4
 - - - m Línies 3, 5
 - - - m Tramvia orbital
 - - - m Metro lleuger l'Horta Sud
- - - m Línies 1, 5
- - - m Línies 3, 5
- - - m Línies 5
- - - m Metro Ribera



Gràfic: Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, SA

De cul-de-sac a estació de trànsit

Les modificacions que desencadena l'operació Parc Central van més enllà del cor de la ciutat. Hi haurà més canvis, sota terra i sobre terra. L'estació central deixarà de ser una terminal *cul-de-sac* i esdevindrà una estació de pas. Això significa que la xarxa ferroviària travessarà la ciutat de nord a sud, sense necessitat d'entrar i eixir de l'estació per la mateixa via, com passava fins ara. Això farà sorgir dues noves estacions de rodalia al nord de la ciutat: la primera, a l'avinguda d'Aragó, on ara hi ha el vell estadi de Mestalla; la segona a l'avinguda dels Tarongers, on hi ha les universitats de València i Politècnica. El tren hi arribarà a través d'un túnel de nou quilòmetres que travessarà les entranyes de la ciutat.

ment la retallada en dotacions públiques que preveu l'ordenació aprovada per l'ajuntament.

L'altra cara de la moneda és el futur del patrimoni industrial situat a les vores del traçat ferroviari actual, especialment a la part oest. El pla aprovat per

La nova estació de tren hauria d'estar construïda el 2014

l'ajuntament, amb l'oposició dels socialistes, només parla de protegir, a banda de l'actual estació, quatre naus situades a l'ala est i construïdes per Demetrio Ribes; i a l'ala oest, quatre molles de càrrega de mercaderies i la nau de màquines de l'antiga indústria de Macosa,

que s'ha salvat gràcies a la pressió del col·lectiu Salvem les Naus de Macosa. La resta de patrimoni industrial (la farinera Berenguer, les fàbriques de Ferros Mateu i de la mítica cervesa Túria), infraestructures que s'han deixat morir amb el tancament i el pas dels anys, seran enderrocades per construir-hi habitatges o equipaments educatius o culturals encara per concretar. “El pla que va aprovar l'ajuntament és francament millorable”, apunta González Móstoles, fent-se ressò dels qui opinen que s'hauria d'haver cercat una solució menys destructiva per a aquest patrimoni industrial.

Siga com siga, la transformació de la ciutat ja ha començat, si bé, com ara fa vint anys, resten moltes incògnites per resoldre i continuar fent via.

Violeta Tena