

Un parc d'alta velocitat

València, tal com volia l'ex-alcalde Pérez Casado, tindrà el seu Parc Central. El conveni que finalment han signat Renfe i l'Ajuntament ho permetrà. L'acord ha permès que més de 600.000 metres quadrats passen de ser sòl industrial a zona residencial.

Antoni Robles

El recent conveni firmat per Clementina Ródenas, alcaldessa de la ciutat de València, i Julián García Valverde, president de Renfe, destinat a estudiar la modernització dels actuals terrenys que ocupa l'estació del Nord, l'entramat viari, el seu entorn i la creació de l'anomenat popularment Parc Central, donarà pas, si es porta finalment a terme, a la remodelació urbanística més important que ha viscut el cap i casal en els últims anys.

El conveni citat, que, ara per ara, no és més que una declaració d'intencions, comportaria la remodelació i requalificació d'aproximadament un milió de metres quadrats, 831.000 m² si volem utilitzar la xifra exacta. D'aquesta última quantitat, Renfe és propietària



Actual xarxa viària vista des del pont de Giorgeta.

d'un 40 per cent. El 60 per cent restant pertany a empreses com Cervezas El Turia, Macosa i Hierros Mateu, entre d'altres. També el Ministeri de Defensa posseeix en la zona parcs d'artilleria i enginyers. Aquests 831.000 metres quadrats són coneguts com «unitat d'actuació número quatre» i inclouen terrenys que van des de l'estació del Nord fins al nou llit del Túria.

De la quantitat total de metres quadrats, els que seran ocupats pel Parc

Central seran, aproximadament, 200.000. La resta, 600.000, passen, gràcies a la decisió administrativa, de ser sòl industrial a ser considerats com zona residencial. Macosa, Hierros Mateu, Cervezas el Turia i el Ministeri de Defensa han fet, sense participar en l'operació, el negoci de la seua història.

Algunes de les societats esmentades fa anys que havien traslladat els seus domicilis a altres indrets de la ciutat, però, coneixent les previsions que el



Joaquín Romero, Julián García Valverde i Clementina Ródenas en el moment de firmar el conveni.

consistori tenia per a la zona, optaren per esperar la requalificació definitiva del sòl que ara s'ha produït.

Ni Clementina Ródenas ni Julián García Valverde volgueren parlar dels diners que serien necessaris per a finançar les operacions que preveu el conveni. L'únic que van deixar clar és que en serien molts i que ni l'alcaldia ni Renfe pensen posar-hi un duro.

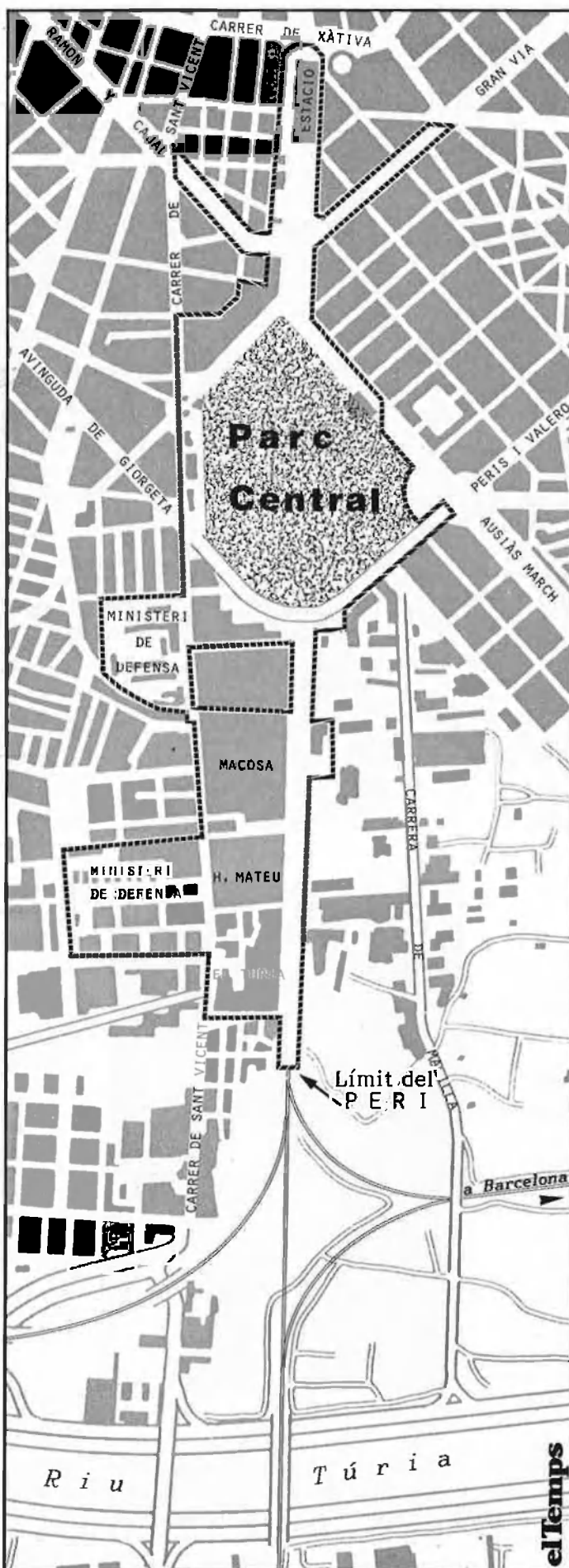
¿D'on eixiran, doncs, els diners? Segons explica l'acord, l'operació s'ha d'autofinançar. Si és així, o l'Ajuntament compra els terrenys afectats i es converteix ell mateix en promotor i executor de les obres, beneficiant-se de les plusvàlues que obtinga, o han de ser les empreses beneficiades per l'operació les que paguen.

En qualsevol cas hi haurà beneficis i plusvàlues importantíssimes. El metre quadrat de sòl residencial està pagant-se en aquests moments a València, per terme mitjà, a 70.000 pessetes. En algunes zones com, per exemple, el carrer de Colom o Marquès de Sotelo aquestes 70.000 pessetes es converteixen en 500.000 i fins i tot un milió. Aquesta última quantitat s'ha arribat a demanar per metre quadrat en el solar que avui ocupa el popular cine Rex.

Encara que el conveni no parla de dates, la construcció del Parc Central podria estar acabada abans del 91. Segons Clementina Ródenas, «l'Ajuntament estaria satisfet si abans del 91 haguera posat punt i final a la construcció del tram número quatre del llit del Túria i a la remodelació urbanística que comportarà el parc.

Una vella aspiració de Casado

La idea de construir un parc al mig de la ciutat fou, des que arribà a l'alcaldia, un dels més tendres somnis de Ricard Pérez Casado. Alejandro Escribano, direc-

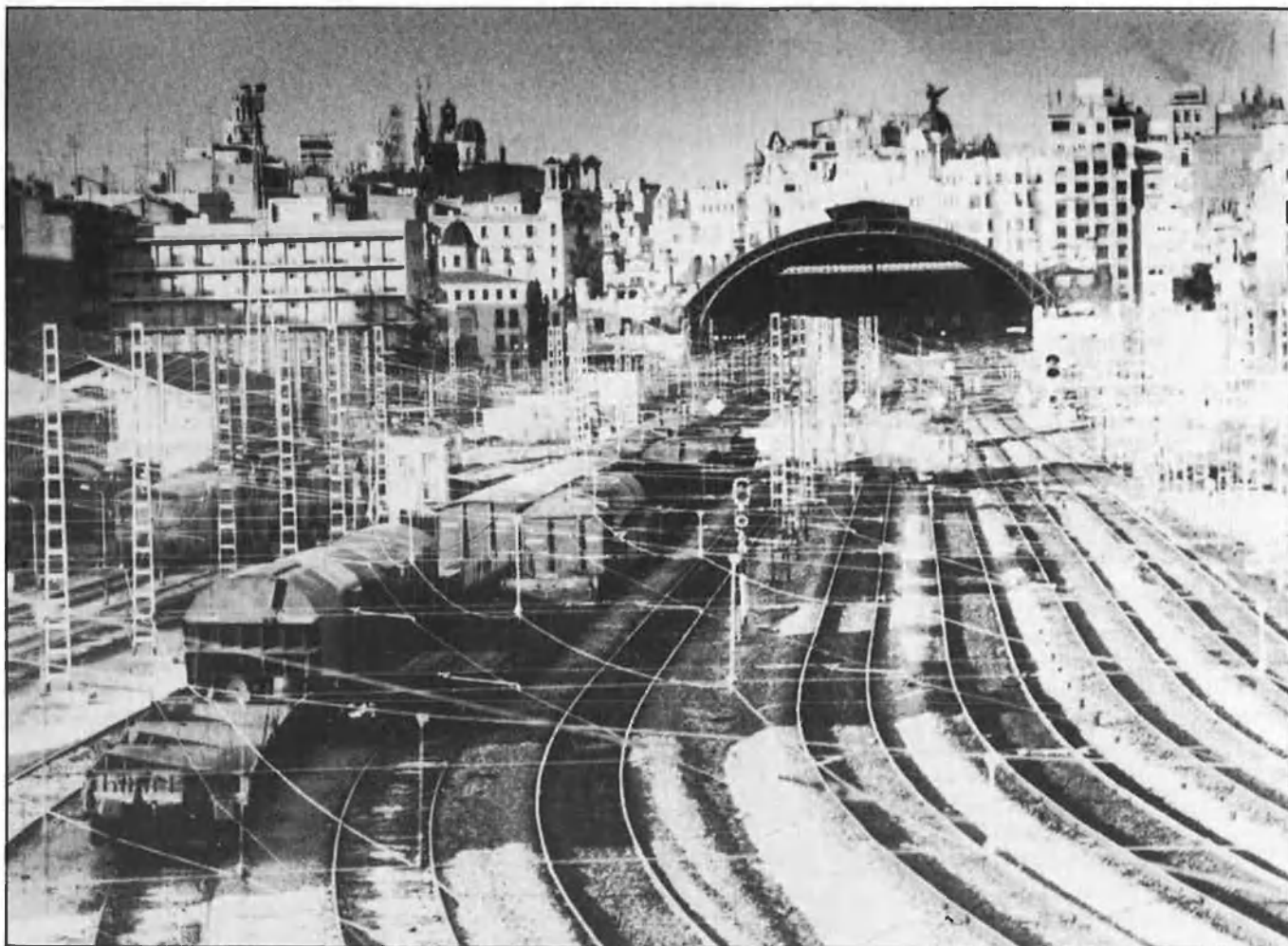


tor de l'oficina que havia de redactar el PGOU, fou l'encarregat de passar aquest somni al paper. Escribano ho va fer, però el que ni ell ni Casado ni l'Ajuntament feren va ser posar-se d'acord amb Renfe, una de les parts afectades més importants perquè aquest projecte poguera convertir-se en una realitat. Segons el PGOU, el parc central només seria possible si Renfe soterrava l'actual platja de vies que condueixen a l'estació, traslladava algunes de les seues instal·lacions a la Fonteta de Sant Lluís i allegeria més de 200.000 metres quadrats. La ubicació definitiva del parc permetria també la connexió de la Gran Via i l'avinguda d'Ausiàs March i afavoriria, de passada, la permeabilització entre els districtes de Jesús i Quatre Carreres.

Com era d'esperar, Renfe es va negar. En primer lloc perquè no guanyava res en l'operació. Després perquè, i ho van dir des del començament, el soterrament de les vies era tècnicament inviable, i, en tercer lloc, perquè dificultava l'atenció que presta a tots els ciutadans, que són, en definitiva, els que justifiquen el servei que proporciona.

Quan, a finals d'any, la Conselleria d'Obres Públiques aprovà definitivament el PGOU, l'Ajuntament i Renfe encara no havien arribat a un acord que posara punt final al contenciós que el parc provocà. Ricard Pérez Casado va dimitir i, passades unes setmanes, Joaquim Romero, director de la quarta zona de Renfe (València) i Clementina Ródenas tornaren a plantejar-se el tema.

Quan Clementina es va reunir amb Joaquim Romero, la ubicació del parc era ja un desig de tota la ciutat. Potser per això, l'alcaldesa, que des que ha arribat a l'Ajuntament s'ha caracteritzat per intentar racionalitzar les obres que l'alcaldia tenia previstes, jardí del Tú-



Entrada a l'estació del Nord.

ria, inclòs, va optar per arribar a un acord ràpid.

És per això, justament, que el conveni que va signar amb el president de Renfe implica una modificació substancial dels plantejaments inicials que sobre aquest tema tenia l'alcaldia.

Contingut del conveni

L'acord signat fixa entre els seus objectius que els terrenys actuals inclosos en l'anomenada unitat d'actuació número quatre seran objecte d'un pla especial de reforma interior (PERI).

Aquest pla, que serà contractat per Renfe, haurà de donar solucions tant a les exigències urbanístiques de la ciutat com a les obres ferroviàries necessàries que permeten l'actual localització de l'estació del Nord, la transformació d'aquest edifici en un centre d'activitats ciutadanes, l'especialització de l'estació de València Terme en terminal de viatgers, la millora dels seus accessos, amb construcció d'aparcaments subterranis i altres instal·lacions similars, o la incorporació de l'estació als projectes de coordinació metropolitana del transport.



Ricard Pérez Casado.

Aquest PERI haurà de compatibilitzar l'ordenació que es faça amb les decisions que s'adopten sobre l'amplada de via internacional i l'alta velocitat.

Res d'això havia estat previst per l'Ajuntament inicialment. Com qual-

sevol pla, aquest haurà de desenrotllar els sistemes de gestió i finançament que el facen possible.

Amb l'ordenació prevista, els beneficis que rebrà la companyia ferroviària són evidents. A més dels ja citats, Renfe queda com a propietària d'una zona, encara no quantificada, on podrà construir.

Els beneficis que rebrà la ciutat també són importants, ja que es farà amb 200.000 m² de zona verda. El parc que en aquesta zona puga instal·lar-se no serà, com es pot creure, un parc tradicional. Per a començar hem de tenir en compte que serà un espai travessat per una platja de vies, on, a més, hi ha una sèrie d'edificis, declarats d'interès artístic, que no es poden tocar.

La solució més lògica per a aquest futur parc, i menys costosa, podria ser la de construir-ne dos de petits, un a la dreta i un altre a l'esquerra de l'actual xarxa viària, encara que també es podria optar per baixar el nivell de les vies i alçar terrasses que comuniquen la zona. Això, però, és el problema dels arquitectes. □