



RAFA GIL.

València s'aboca a la mar

La ciutat de València bascula cap a la Mediterrània. A la reforma de la dàrsena interior del port executada per a la celebració de la Copa de l'Amèrica, s'hi afegeix el concurs d'idees per al remodelatge de la marina de la ciutat. Amb això es comença a definir una nova centralitat vora mar que, tanmateix, manté els dubtes sobre alguns dels conflictes d'aquest espai urbà.

Diu el tòpic que València ha viscut històricament d'esquena a la mar. Encertat o no, el fet és que la façana marítima de la ciutat ha estat durant segles un espai infrautilitzat pels habitants del cap i casal. Una situació que ha començat a canviar aquests darrers decennis, perquè, a poc a poc, la ciutat ha connectat amb la mar. Obres com l'avinguda dels Tarongers, el bulevard de la Serreria o

el passeig Marítim han acostat la ciutat a la mar.

La celebració de la Copa de l'Amèrica ha servit d'excusa definitiva per a executar projectes elaborats prèviament i també per a presentar-ne de nous, en un intent de tancar un dels últims grans espais urbans que queden per definir a la ciutat: el de la connexió amb la mar per l'antic llit del Túria.

La principal obra que s'ha dut a terme

amb motiu de la celebració d'aquest esdeveniment esportiu ha estat la reforma de la dàrsena interior del port i la recuperació per a l'ús lúdic i esportiu, un projecte que ja va formular l'arquitecte José María Tomás a final dels 80 i principi dels 90 amb el nom de "Balcó a la Mar".

Les institucions implicades en la Copa de l'Amèrica (administració de l'estat, Generalitat valenciana i Ajuntament de



València), agrupades en el Consorci València 2007, han aprofitat la recuperació de la dàrsena per començar a definir el futur d'aquest espai portuari, el d'alguns molls adjacents i també el de l'última gran bossa de terreny urbanitzable del Grau, que enllaçaria amb la mar les darreres àrees d'expansió de la ciutat: el PAI de les Moreres i l'avinguda de França. En total, quasi un milió i mig de metres quadrats sobre els quals es projecta una gran marina.

El 2 de març proppassat es va resoldre el concurs d'idees convocat pel consorci per definir els usos futurs d'aquest conjunt d'espais. Van guanyar dos projectes *ex aequo*. L'un va ser el que encapçalava l'arquitecte francès Jean Nouvel, que compta amb la participació de l'arquitecte valencià José María Tomás i que promou l'assessor immobiliari Ignacio Jiménez de Laiglesia (vegeu entrevista a les pàgines 59-61). L'altre ha estat realitzat per l'estudi alemany GMP, fundat per Meinhard von Gerkan i Volkwin Marg. José María Tomás serà l'encarregat

d'elaborar un disseny que els fusione tots dos.

Aquests dos projectes tenen punts en comú, com ara la recuperació de la desembocadura del Túria i la creació d'un gran parc al delta del riu reconstituït. A més, preveuen de construir habitatges dins dels molls del port i edificis de gran altura que complisquen funcions de fites urbanístiques. Però també tenen diferències sensibles. El projecte del despatx alemany preveu d'allargar en línia recta l'avinguda de França i de tancar-la, ja dins la mar, amb un gratacel en forma de V que seria un nou "Far d'Alexandria". La proposta de Nouvel vol recuperar sobre la desembocadura del riu la platja que el barri de Natzaret havia perdut amb l'ampliació del port (vegeu el reportatge de la pàgina 62). També preveu que els habitatges que es construïsquen al port siguin de gran altura, per a alliberar espai per a l'ús ciutadà, i que responguen al concepte de *lofts* de preus assequibles per a la població jove.

La possibilitat de construir habitatges dins del port ha estat terreny de disputa

entre el govern espanyol, que hi era contrari, i l'Ajuntament de València, partidari. El fet és que mentre els molls siguen considerats espai portuari és completament prohibit de construir-hi edificis de residència. Per a poder alçarlos, s'haurien de desafectar aquestes àrees i que deixaren de ser considerades part del port. Malgrat aquest entrebanc legal, els dos projectes guanyadors preveuen que s'hi construïsquen espais residencials.

En resposta a la petició del Consorci València 2007 formulada en el concurs d'idees, els arquitectes proposen activitats culturals, d'oci i esportives al port, combinades amb l'emplaçament d'empreses tecnològiques i del sector terciari avançat. A més, preveuen de crear-hi serveis per al sector turístic i per als creuers.

El termini per a fer realitat totes aquestes idees és molt llarg, atès que hi ha espais que no es podran utilitzar durant decennis. L'àmbit d'actuació és la dàrsena interior i alguns molls del port que hi ha més al sud (l'àrea de les drassanes

Fórmula 1 per mar i Fórmula 1 per terra

“València és el secret més ben guardat”, va dir el magnat de la Fórmula 1, Bernie Ecclestone, la primera vegada que va visitar la ciutat. S’hi havia desplaçat per veure, al circuit de Xest, una prova del campionat del món de motociclisme, però l’estada acabà esdevenint força més profitosa. L’anglès va quedar commogut, segons que ha confessat, pel centre històric de València –especialment pel Mercat Central–, i també per la Ciutat de les Arts i les Ciències i la façana marítima, que ja es preparava per acollir la Copa de l’Amèrica d’enguany.

Fet i fet, és indestruïble la designació de València com a seu de l’esdeveniment marí i la futura celebració del Gran Premi d’Europa d’automobilisme, del 2008 al 2014, als carrers del cap i casal. Diuen que Ecclestone i Michel Bonnefous –el patró d’America’s Cup Management, l’organitzadora de

la competició de vela– van fer volar la imaginació, en una trobada davant de les obres del port valencià: i si un dia coincidiren, ací mateix, la Fórmula 1 i la Copa de l’Amèrica?

El caprici significa infrautilitzar la pista de Xest –segons que ha criticat el pilot Fernando Alonso–, però tant el president de la Generalitat, Francesc Camps, com l’alcaldessa de València, Rita Barberà, van assumir el repte amb entusiasme. Una prova urbana de Fórmula 1 té una transcendència mediàtica importantíssima, molt superior a la de la Copa de l’Amèrica. L’objectiu primigeni –fer passar també els monoplaques pels voltants dels monuments de Calatrava–, se n’ha anat en orris: les administracions valencianes ha posat per condició que el circuit evite al màxim cap trasbals



als ciutadans. Així i tot, el disseny final del recorregut serà ben atractiu.

Segons que ha previst l’ideòleg de l’itinerari, l’alemany Hermann Tilke, els cinc quilòmetres de què constarà la prova transcorreran, en bona part, per la façana marítima. Fins i tot s’hi construirà un pont, per encerclar-la tota. Mar enllà, tan sols hi haurà una incursió a la zona del Grau, on s’ha previst un pla d’actuació urbanística. El muntatge i desmuntatge del circuit costarà uns dos mesos.

Aquest 1 de juny, quan feia cinc dies que Camps havia revalidat la majoria absoluta, es va signar el contracte d’Ecclestone amb l’empresa Valmor Sport. La Generalitat se n’ha volgut mantenir al marge, finalment, per les acusacions de malbaratament dels diners públics. Valmor és una societat creada expressament

per explotar el gran premi valencià, que implica un cànon de 26 milions d’euros, a més de les despeses per a construir la pista. Entre els accionistes de Valmor hi ha Bancaixa, l’empresari Fernando Roig i els ex-pilots valencians Jorge Martínez *Aspar* i Adrián Campos.

Si, com tot sembla indicar, el vaixell suís Alinghi revalida la Copa de l’Amèrica, al 2009 València en tornarà a ser la seu, i hi haurà uns dies en què, a més de la Fórmula 1 de la mar, la mateixa ciutat acollirà la Fórmula 1 de la terra. Precisament allò que un dia assolellat van somniar Ecclestone i Bonnefous.

Victor Maceda

del moll de Ponent i uns quants terrenys situats al moll de llevant), a més de l’espai que confronta amb el port i 390.000 metres quadrats que hi ha a la vora del vell llit del Túria. Aquesta darrera zona és allò que es coneix per PAI del Grau. En total, és una actuació sobre quasi un milió i mig de metres quadrats, dels quals poc més d’una tercera part és superfície d’aigua.

La primera actuació que es podria dur a terme és la del PAI del Grau, l’únic espai en el qual les competències urbanístiques són de l’Ajuntament. Els dos projectes ofereixen visions diferents per a aquest espai. L’estudi alemany es decanta cap a un barri clàssic i compacte, mentre que Nouvel concentra part de

l’edificabilitat en torres per a obrir espai a zones verdes.

Pel que respecta als altres espais inclosos en el concurs d’idees, Unión Naval de Levante té una concessió fins l’any 2024 i Contenemar fins el 2017 en espais dels molls del port que són inclosos en el concurs d’idees. A més, hi ha el conflicte sobre la propietat de la dàrsena interior, que és reclamada tant per l’administració central com per la corporació municipal.

A totes aquestes complicacions, s’hi ha d’afegir el debat sobre la gran ampliació nord de tres milions de metres quadrats, dissenyada per a ús comercial. Aquesta ampliació resta pendent de la declaració d’impacte ambiental que ha

de redactar el Ministeri de Medi Ambient abans d’aprovar-la, i podria entrar en col·lisió amb els usos turístics, lúdics i residencials del recinte. La dàrsena interior seria molt a prop d’aquesta nova plataforma portuària. Segons diversos estudis, l’ampliació afectaria la Malvarosa, la gran platja urbana de la ciutat de València. La Malvarosa podria desplaçar-se: guanyar terreny al sud i perdre’n al nord. Així quedaria una platja en forma de triangle. A tot plegat, cal afegir-hi l’impacte visual de l’ampliació.

Josep Vicent Boira, professor de Geografia a la Universitat de València, denuncia que en les ampliacions del port “no hi ha hagut debat”. Boira considera que la façana marítima és cada vegada

més important per als veïns de la ciutat, i el port ha de tenir en compte aquest fet a l'hora de projectar noves ampliacions: "Les enquestes demostren que la gent de València aprecia cada vegada més la seua façana marítima. És un cercle. Les infraestructures noves generen atracció i aquesta atracció genera noves infraestructures. Els quinze darrers anys, la platja i la mar han entrat en l'imaginari de la gent. Ara, en el debat sobre l'ampliació del port, s'ha de tenir en compte aquesta importància percebuda." Tota aquesta argumentació condueix Boira a fer una exigència al port: "Demane un debat obert entre el port i la ciutat. L'autoritat portuària hauria de convocar la societat civil per veure què està disposada a cedir per al creixement comercial del port, perquè aquest desenvolupament pot afectar-hi els espais lúdics."

Boira demana que s'estudie seriosament allò que alguns especialistes creuen que és la solució d'aquest conflicte: que en compte de construir la nova ampliació nord es desvie una part de l'activitat al port de Sagunt, una instal·lació que també pertany a l'Autoritat Portuària de València.

Josep Sorribes, professor d'Estructura Econòmica a la Universitat de València, creu que el planejament sobre la façana marítima de València és incomplet. Per a Sorribes, amb el concurs d'idees sobre la marina i el soterrament de les vies que permetrà de crear el parc central, es configuren les dues darreres grans àrees d'expansió urbana que encara té pendents la ciutat. "En el PAI del Grau, hi cabran 30.000 o 40.000 persones. Aquesta actuació, juntament amb el parc central, són les principals operacions urbanístiques dels vint o vint-i-cinc anys pròxims", precisa aquest professor universitari. Considera que, tot i això, resten les incògnites sobre el futur dels barris més marginats de la façana marítima de la ciutat. "Les actuacions urbanístiques previstes —aclareix— no tenen repercussions directes en els barris de la façana marítima de la ciutat ni en algunes altres zones degradades de València. Què se'n farà, de la Malva-rosa o de Natzaret? És molt discutible que les actuacions previstes a la façana marítima invertisquen la tendència a la marginació d'aquests dos barris."

Miquel Calvet

"El model urbanístic actual és en crisi total"

El consultor immobiliari Ignacio Jiménez de Laiglesia és l'impulsor del projecte per a la marina de València encapçalat per l'arquitecte francès Jean Nouvel que ha guanyat *ex aequo* el concurs d'idees. Laiglesia presenta el treball com una iniciativa participativa i basada en les idees, que supera un model urbanístic esgotat.

Fa més de dos anys, Jiménez de Laiglesia va presentar en públic València Litoral, un projecte d'actuació urbanística sobre la façana litoral de València, que constitueix un dels pocs grans espais de la ciutat encara per definir. Aquell disseny, encapçalat pel conegut arquitecte francès Jean Nouvel, és a la base del projecte guardonat en el concurs d'idees. Aquest treball, a més de dibuixar espais urbanístics i arquitectònics, compta amb la participació de professionals de més disciplines, com ara el sociòleg José Miguel Iribas, que han definit propostes d'ús per al futur.

—Jean Nouvel ha dit que el vostre projecte parteix d'una reflexió profunda sobre les funcions de la façana marítima de València. Quines en són les conclusions?

—Allò important del projecte són les idees, no pas les formes ni els dibuixos. Les idees que hem presentat han sorgit pensant en els habitants dels poblats marítims i també en l'ús ciutadà de la part del port que es desafecta de la utilització industrial. Fer dibuixos és molt fàcil, però proposar idees per canviar dinàmiques econòmiques i socials és més complicat.

—El poblament marítim més marginat ha estat Natzaret. Quines propostes concretes teniu per a recuperar aquest barri?

—Al projecte de València Litoral fèiem una proposta de recuperació progressiva de l'entramat de Natzaret, que és un barri amb uns edificis de qualitat molt millorable. Proposàvem habitatges socials que havien de servir per a acollir gent del barri. Malauradament, a Natzaret no hi ha gaire cosa a recuperar ni a rehabilitar, al contrari que al Cabanyal-Canyamelar, que té una trama molt pròpia i digna de preservar. Per una altra banda, com que el port li va llevar una platja, nosaltres hem proposat de dissenyar el final del llit del Túria tan verd com es puga, per donar més qualitat de vida al barri.

—Al projecte que heu presentat al concurs d'idees parleu d'atraure el talent. Què significa açò exactament?

—València, com la majoria de les capitals de l'estat espanyol, té un problema d'habitatge que fa molt difícil que la gent jove s'hi puga independitzar. Si no donem facilitats al jovent perquè es puga instal·lar i viure a València, difícilment farem que la nostra economia mantinga un desenvolupament com el que ha tingut darrerament. Una ciutat que no té cura de la joventut, difícilment serà a la primera línia de les ciutats innovadores i creatives. Les ciutats que han tingut sensibilitat per a atraure i mantenir els joves són ciutats plenes d'energia. Creiem que ara tenim una oportunitat única de