



Los arquitectos Tito Llopis (l); Alberto Peñín; el jefe de Opinión Pablo Salazar; Mariano Bolant y Javier Domínguez. :: MANUEL MOLINES

Los arquitectos piden una ciudad sin hitos

Aula LAS PROVINCIAS acoge un debate sobre el futuro de Valencia y la necesidad de un urbanismo amable con los vecinos

Los profesionales piden que las nuevas acciones estén basadas en la rehabilitación y que se aprovechen aquellos espacios ya existentes

:: CARLOS GARSÁN

VALENCIA. Aunque suene a cliché, Valencia está en un punto de inflexión. Un momento de repensar proyectos y de establecer nuevos objetivos. Los arquitectos ayer reunidos en la nueva edición del Aula LAS PROVINCIAS piden, grosso modo, una ciudad que mire a su interior y que explote aquello que ya tiene. La clave está en la rehabilitación y no tanto en el crecimiento. El salón Sorolla del Ateneo Mercantil acogió ayer el evento 'La Valencia del siglo XXI: nuevos retos y desafíos', un debate que contó con la presencia de alrededor de un centenar de asistentes, entre ellos el presidente del Consejo de Administración de Federico Domenech, Guillermo Zarranz. El encuentro con-

tó con «cuatro primeros espadas» de la arquitectura, apuntó Pablo Salazar, jefe de Opinión de LAS PROVINCIAS y encargado de moderar el debate. En el acto participaron los arquitectos Javier Domínguez, Alberto Peñín, Tito Llopis y Mariano Bolant, éste último presidente del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (CTAV), que colaboró en la organización del evento. La Valencia del siglo XXI se pone en marcha en 3, 2, 1...

Tráfico

«Los carriles bici empiezan y acaban en ninguna parte»

«¿Cuál es la Valencia del futuro? Una ciudad amable; ¿cuál es el reto? Conseguirlo», afirmó el arquitecto Alberto Peñín al comienzo de su intervención. Si hubo una petición unánime en el foro fue la necesidad de crear una ciudad acogedora, una capital pensada para sus ciudadanos. «Valencia tiene la asignatura pendiente de un interior que no sólo es el casco antiguo, también barrios como el de Barona. Debemos generar espacios de calidad, ya

no hay que deslumbrar a nadie», aseveró el presidente del CTAV. Del mismo modo, apuntó a la problemática de los carriles bici que «empiezan y acaban en ninguna parte», siendo la conexión de los tramos una de las asignaturas pendientes. «No hay una apuesta firme por el peatón y el carril bici», se lamenta Bolant.

No se puede hablar de control de tráfico sin hacer mención al peatón. Aunque no se trata de «erradicar», si se debe regular el paso de vehículos, especialmente en zonas como la plaza del Ayuntamiento y el centro histórico. «Se espera un urbanismo de reflexión», apunta Javier Domínguez. Y es en este urbanismo que no se puede olvidar el área metropolitana. Una de las cosas que echan en falta los profesionales es la creación de políticas conjuntas que tengan en cuenta las decenas de poblaciones conectadas con una urbe que debe poner su mirada en la comodidad de sus vecinos. Peñín apuesta así por una peatonalización «selectiva» y eliminar el tráfico «superfluo».

Cauce del río Turia

«Hay un gran parque lineal pero con obstáculos»

Uno de los grandes aciertos a ojos de los arquitectos es la creación del jardín del Turia a pesar de que, su resultado final, no haya sido el esperado. Precisamente Tito Llopis fue el encargado de urbanizar un tramo (el conocido como Vetges Tu) del cauce. Ahora, lamenta las «vallas» que impiden una circulación natural. «Hemos comprobado que hay un gran parque lineal pero con obstáculos. Muchas de las ideas se han tergiversado», apuntó. Entre estas trabas algunas instalaciones deportivas que cortan la continuidad de la zona verde. Y con el parque vuelve a salir a relucir la cuestión de la 'Valencia metropolitana' y la necesidad de que se prolongue hasta llegar a otras poblaciones.

Lamentan que siendo una de las mayores zonas verdes del país no esté bien conectado con otros de los importantes jardines de la ciudad, como son el Botánico o Viveros.

Cabanyal

«La prolongación de Blasco Ibáñez no se llegará a hacer»

Prueba de que la arquitectura es cosa de todos es el caso del Cabanyal. Pocos proyectos han suscitado tantas filias y tantas fobias como éste en Valencia. Mientras que Javier Domínguez tilda la idea de prolongar la avenida como una «solución trasnochada», el conjunto de arquitectos apunta a la necesidad de repensar un proyecto que, quizá, no se debería llevar a cabo tal y como se planteó en un principio. «La prolonga-

Los urbanistas piden que se apueste por la peatonalización y la creación de carriles bici

«¿Cuál es la Valencia del futuro? Una ciudad amable; ¿cuál es el reto? Conseguirlo»

ción de Blasco Ibáñez no se llegará a hacer, el barrio se a permeabilizar», asevera Bolant. Del mismo modo, proponen aprovechar su proximidad con el campus de la Universitat de València para crear un proyecto educativo en el barrio del Cabanyal.

Piden dotar a los poblados marítimos de diferentes servicios que mejoren a los barrios de unas mejores condiciones. Pero la fachada al mar de Valencia no es solo cuestión de barrios, también del puerto. Domínguez lamenta que en «35 años de democracia no se haya dado una solución» a esta cuestión. «Habrá que ver cuando el puerto para de crecer, antes de que llegue a Palma de Mallorca», bromeó Alberto Peñín.

Según Javier Domínguez, arquitecto y colaborador habitual de LAS PROVINCIAS, «el puerto sigue siendo la asignatura pendiente de Valencia, su incorporación a la ciudad».

Grandilocuencias

«Primero hay que crear la demanda y luego la oferta»

«Tenemos el sarampión de los edificios icono a medio curar», afirmó Alberto Peñín durante el debate. Uno de los puntos de encuentro de los arquitectos fue, precisamente, la necesidad de una arquitectura sin grandilocuencias, que dejara atrás los hitos del pasado y se centrara en las personas. Entre muchos de los grandes proyectos de la ciudad, destacan la creación del nuevo estadio Mestalla como una de los proyectos innecesarios de la Valencia de 2014.

Los participantes del Aula LAS PROVINCIAS inciden en que uno de los grandes problemas históricos de la administración valenciana ha sido dar solución a necesidades puntuales, como el circuito de Fórmula 1 o la Copa América, pero no pensar en el futuro uso de esas costosas instalaciones. «Primero hay que crear demanda y después generar la oferta», indica Bolant, que apunta a la necesidad de virar hacia una arquitectura sostenible, no solo desde un punto de vista medioambiental, sino económico. «Debemos crear aquello que podamos pagar».

Para los arquitectos, la Valencia del siglo XXI no es otra que una ciudad mejorada, un proyecto que no debe crecer, sino mejorar en calidad. El reto es, como no podía ser de otra manera, acomodarla.