

VALENCIA

URBANISMO Y ARQUITECTURA PARA EL BAÚL DE LA HISTORIA (I)

Cuando Valencia hizo guiños a la utopía

JUAN LAGARDERA

El urbanismo termina por configurarse hoy en día como una de las ciencias más utópicas, a pesar de su enorme pragmatismo y la lógica geométrica que acompaña a sus planteamientos teóricos. No es de extrañar, ni hay por qué asustarse o criticar en muchos casos, que lo que un día se dibujó en un plano no haya servido finalmente para nada. La historia del urbanismo está repleta de estos hechos, y, en general, las pocas ciudades que

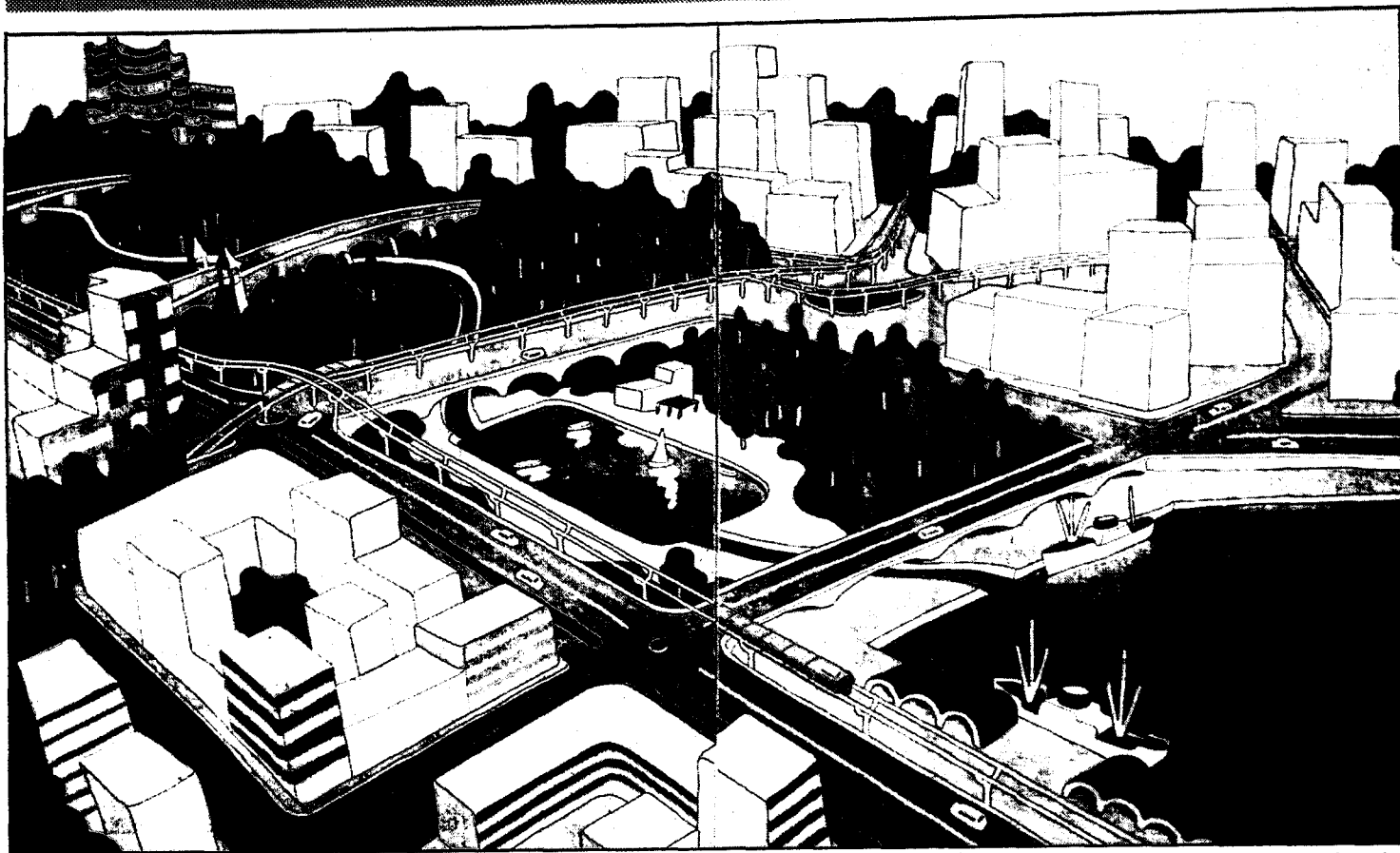
hasta la fecha se han salvado del crecimiento anárquico y han apostado por la planificación son conscientes de que el paso del tiempo modifica demasiadas cosas.

Si el urbanismo es casi consustancial a la falta de praxis, a la imposibilidad por convertirse en realidad, de un modo semejante le ocurre a la arquitectura, aunque a ésta por motivos económicos. Las construcciones con un cierto estilo, con un cierto guiño artístico, abundan poco en estos tiempos, y así, sucede que los arquitectos con prurito de cultos terminan con pocas obras finalmente construidas y un arcón repleto de proyectos que nunca pudieran ser.

Será la historia de esos planes urbanísticos o bocetos de edificios que jamás verán los ojos, salvo en el papel donde se diseñaron, el objeto de estos escritos, en un

momento, como el actual, en el que Valencia —el lugar escogido— se apresta a celebrar la efemérides de su conquista y conversión al cristianismo de Jaime I, es decir, a rememorar su historia.

La documentación al respecto es cuantiosa y variada, pero no existe ninguna compilación, ni catálogo ni archivo. El Ayuntamiento de la ciudad, principal promotor de la mayoría de estos ensueños, no los resguarda de las inclemencias del tiempo una vez los ha desechado. Ahora que reclama la celebración del 750 aniversario o que solicita de la ciudadanía la ayuda documental para reproducir la historia gráfica de la urbe, bueno sería que bucease en sus propios archivos y creara un departamento de urbanismo histórico, para no perder tan importante material. □



Dibujo de Melero con el Turia navegable hasta el puente que une Peris y Valero con Eduardo Boscá, y el metro aéreo en la margen derecha.

Melero soñó un Turia navegable; Vetges-Tu, surrealista, y Bofill, por fin, romano

«Aquellos locos y sus locos proyectos»

JUAN LAGARDERA

Desde la riada del 57, ningún otro espacio como el viejo lecho del río Turia ha sido objeto de tantas disquisiciones urbanísticas, trasladadas incluso al nivel más popular. En el Turia pasa como con el «Roméo y Julieta», que la ciudad se divide irremediablemente en montescos y capuletos enfrentados a muerte por un quítame allá aquella arquitectura o un póngame aquí ese árbol. Nadie se pone de acuerdo y todos hablan con pasión. La enorme extensión del terreno a ordenar, su estratégica situación en la ciudad y su complejo carácter hacen del Turia uno de los más difíciles ejercicios de planificación urbanística que se conocen, a pesar de lo cual, técnicos y profanos hablan de sus soluciones particulares con un denuedo y una fiera poco común. No ha abudado la reflexión moderada.

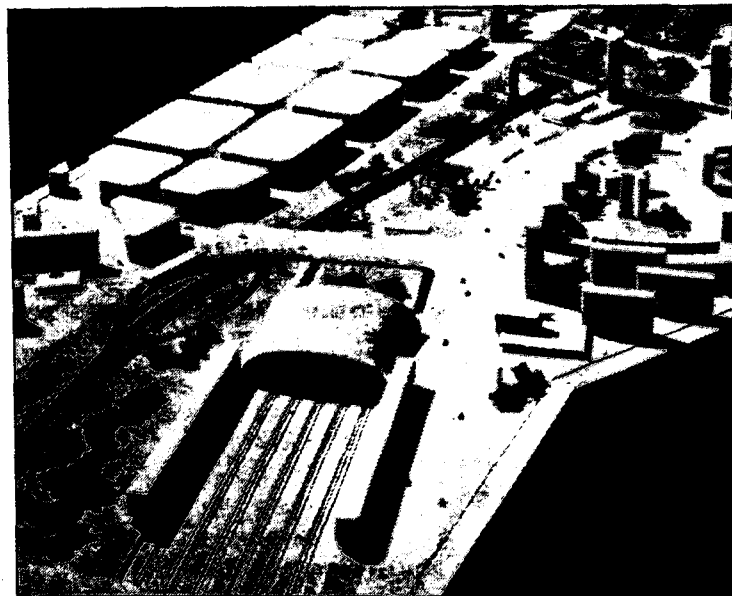
Pocos conocen de lo que antes de la riada se quiso hacer con el Turia. Era un tema de corto interés, porque el cauce no era otra cosa que eso, el curso domado de un río por una sucesión de pretilos.

De autor desconocido, se conserva en una recóndita habitación del Ayuntamiento una curiosísima acuarela que da cuenta de un insólito proyecto para el río que ni tan siquiera conocen los historiadores y que data del plan urbanístico del 46. La acuarela propone el estrechamiento del curso del río, desapareciendo los pretilos y su sustitución por barandillas de hierro. Desde el agua y hasta lo que aún hoy es el límite del cauce aparecen pequeñas alamedas

«El ingeniero Luis Melero proyecta un metro aéreo que, a imagen y semejanza del prototipo ensayado en Canarias por el inventor del "Talgo", quiere instalar en Valencia, con líneas que recorren las riberas del Turia y tramos que llegan a la sierra Calderona y hasta Sagunto.»

arboladas, y para superar el escalón entre donde se supone que estaban los derruidos pretilos y la calle ribereña con el cauce se diseñan pequeñas edificaciones de estilo neoclásico y aires castizos.

Con la riada todo se trastoca. En 1961, se ofrece a la opinión pública el Plan Sur, entre cuyos proyectos, además del nuevo cauce, destaca la conversión del antiguo Turia en un importante centro de comunicaciones. En el lugar donde hoy se alza el Palau de la Música se iba a construir la nueva estación de Renfe, cuyo actual punto término en la ciudad de Valencia quedaba para dar servicio a las cercanías, después de enterrarse todo bajo el suelo, como ahora solicita el Ayunta-



Maqueta del Turia de 1966: en primer término, estación de Aragón.

miento y Renfe niega. Claro que entonces se proyectaba un gran centro comercial y numerosas torres de viviendas sobre las vías en vez del parque que ahora pide el Consistorio socialista. El extraordinario volumen edificable que se autoriza entonces sobre la estación del Norte «servirá para la descongestión comercial del casco antiguo». La plaza de toros y el edificio de la estación, realizado por Demétrio Ribes, una joya modernista, iban a desaparecer.

El propio cauce del viejo Turia se convertía en el punto en el que conflúan los cuatro accesos más importantes a Valencia: las carreteras de Madrid, Barcelona, Ademuz y Alicante, esta última a través de un nuevo trazado que

desembocaba en Jacinto Benavente.

El viejo Turia se convertirá «en un gran eje distribuidor este-oeste», lo que permitirá «vertebrar» la ciudad según los autores del proyecto. Las riberas del río dan paso a un conjunto de elevadas edificaciones, al igual que la avenida de Aragón. De verde sólo queda la Alameda y su prolongación, lo que es valorado como «una magnífica ocasión para crear, junto con las zonas verdes actuales —la Alameda—, un amplio recinto verde para usos recreativos, que tanto se echa en falta en los momentos presentes».

A primeros de la década de los 70 comienzan las protestas populares contra lo que el Plan

Sur pretende del río. En el verano del 73, el ministro Fernández de la Mora declara en nuestra ciudad que «si los valencianos desean que sea zona verde, será zona verde el cauce del río Turia».

Por aquel entonces se distingue como proyectista imaginario y alternativo el ingeniero Luis Merelo y se publica un libro, «Ni desarrollo regional ni ordenación del territorio: el caso valenciano», que firma el sociólogo Mario Gaviria en compañía de un grupo de alumnos de arquitectura, los mismos que luego crearán el equipo Vetges-Tu i Mediterrània.

De aquel libro surge una exposición y un proyecto, la «propuesta para que el viejo cauce sea sólo parque», un plan aún tierno que contempla la integración de todos los jardines ribereños —Viveros, Botánico, Serranos, Alameda...— con el parque del Turia, destinado a dotar a la ciudad de docenas de servicios deportivos y populares.

Un año después, Melero compila todas sus teorías sobre Valencia y el Turia en una atrevida publicación, dando cuerpo a una idea que lleva tiempo rondando en la ciudad: la navegabilidad del Turia.

La propuesta integral de Melero consiste en suprimir todas las vías del tren que atraviesan Valencia, creando un «bypass» ferroviario. Las comunicaciones en el interior del área metropolitana las resuelve a través de un proyecto de metro aéreo que, a imagen y semejanza del prototipo ensayado en Canarias por el inventor del Talgo, quiere instalar en la ciudad.

Melero llena Valencia de metros aéreos (sólo lo sumerge en las grandes vías), incluyendo dos líneas paralelas a las riberas del Turia y tramos que llegan a la sierra Calderona, Sagunto o Villanueva de Castellón por Cullera.

Melero culmina su plan haciendo navegable el Turia hasta el puente del Ángel Custodio —a las puertas de Peris y Valero...—, como continuación de los muelles del Puerto y apto para admitir buques con seis metros de calado. Entre el citado puente y el de Aragón idea otro fondeadero para naves deportivas.

Con la tierra que se extraería de la excavación del tramo final, Melero propone terraplenar el resto del cauce, dándole forma de talud natural y dejando un canal de agua por su parte central. Melero dice que con 66 millones de los de entonces se podría ajardinar el cauce con especies muy frondosas. En total, el ingeniero calcula el coste de sus planes en 30.000 millones de pesetas.

El «llit del Turia» vuelve a escena en 1979, cuando el Ayuntamiento convoca un concurso de ideas poco después de conseguir del Estado la donación de los terrenos fluviales. A finales de aquel año, un jurado compuesto por Felipe María Garín, Alicia Salas, Carmen Monzonís, José Vives, Miguel Colomina, José M. Peris, Vicente Vidal y la incomparencia de Ramón de Soto, declara desierto el primer premio, porque ningún proyecto «agota

Pasa a la página siguiente.