

Valencia: la ciudad que quiso cruzar el río

MAVI CORELL DOMENECH

“Como toda metrópoli, estaba sometida a riesgos y contingencias, a progresos, avances y retrocesos, a inmensos letargos, a colisión de cosas y asuntos, a grandes movimientos rítmicos y al eterno desequilibrio y dislocación de todo ritmo, y semejaba una burbuja que bulle en un recipiente de edificios, leyes, decretos y transiciones históricas. Las dos personas que subían por la calle ancha y animada no caían en la cuenta”.

El hombre sin atributos, Robert Musil

El Opentour organizado por los arquitectos Boris Strzelczyk de GA Valencia y Chema Segovia *La ciudad que quiso cruzar el río* consiguió que, al contrario que las personas de la cita de Musil, su participantes “cayeran en la cuenta” de Valencia, de su azaroso crecimiento hacia el Norte. Un participante describió el recorrido como “una apertura a la consciencia del territorio, un mirar con los ojos abiertos la propia ciudad, su situación actual y sus posibilidades perdidas”.

Contaba Segovia que una mañana soleada de 1919, los valencianos levantaron la cabeza y asombrados vieron descender un enorme ovni de hormigón que fue a posarse junto a la acequia del Mestalla, en la actual avenida de Aragón. Aquel objeto no identificado era el Estadio del recién fundado Valencia CF, organización con vocación de profesionalidad y una de las primeras que confió en saltar el río cuando la burguesía valenciana recelaba de la expansión de la ciudad hacia el norte. La metáfora de Segovia expresa el proceso aleatorio y accidental de Valencia. Si hacia el sur, la ciudad había crecido al ritmo de la historia siguiendo la vía Augusta, la calle San Vicent, hacia el norte avanzó como el que camina por la montaña: sorteando obstáculos, desandando caminos y dándose algún que otro traspiés.

Cuando Valencia decidió saltar el río encontró tres problemas: su vínculo con el mar, las entradas y salidas (relación con la lejanía), y las relaciones con el entorno (relación con la cercanía). Cada episodio correspondía respectivamente al Paseo del Mar, avenida Cataluña y Ronda Norte. “La ciudad tuvo grandes dificultades para relacionarse con el territorio y le ha dado más importancia a lo que se construye que a lo que ya existe”, explica Segovia. En una época infantilizada como la que vivimos es frecuente responsabilizar a otros de lo que nos sucede. “Creemos que hay alguien pensando nuestra ciudad, pero cuando estudiamos la historia descubrimos que detrás de las decisiones de los urbanistas hay contradicciones, cambios de rumbo y, sobre todo, actuaciones interesadas”, añade.

La ciudad que quería mirar al Mar

Valencia comenzó a pensar en su vínculo con el mar en 1865, cuando el arquitecto Manuel Sorní diseñó un proyecto innovador que se adelantó a la emblemática avenida de Arturo Soria de Madrid: la actual avenida de Blasco Ibáñez, un camino lineal que uniría el río y la costa. En 1909 se iniciaron las obras del Paseo al Mar con la colocación de la primera piedra en la Facultad de Farmacia. A ambos lados, chalet y un paseo de jardines y amplias aceras. De aquel bello escaparate social pensado para la nueva burguesía valenciana solo nos quedan rastros discontinuos: 20 preciosos chalets de la Cooperativa de la Prensa, y uno que tienen los días

contados en Artes Gráficas, desprotegido en 2008 y pendiente de recalificación. El resto fue demolido en una fecha reciente: 1965.

El Paseo evolucionó de Alameda y lugar de celebración para las clases acomodadas a comienzos de siglo, a posible ubicación de una nueva Plaza de Toros y Feria de Valencia en los años cincuenta. La ubicación de la ciudad universitaria fue igualmente azarosa, carente de planificación. Aunque en la actualidad el primer tramo de Blasco Ibáñez lo asociamos a la Universitat de València y encontramos coherencia entre viviendas y dotaciones, hasta los años sesenta no se había decidido alojarla allí.

“Aunque con su rotunda presencia la ciudad nos haga creer que su resultado fue el que tenía que ser y no otro; de aquella posibilidad que tuvo Valencia de soñarse a sí misma quedan rastros de titubeos, tropiezos y desvíos que nos llevan a descubrir ciudades perdidas en el camino”, explica Segovia. Una vez más, lo que hoy damos por indiscutible, fue casual.

El aparcamiento del Estadio protagoniza la última fase de esta historia con el uso de un espacio que en la actualidad es más frecuentado que sus gradas: cada domingo, a la sombra del templo del Estadio y del Nuevo Ayuntamiento, el mercadillo del Rastro despliega su disparatada mezcla de objetos y seres humanos en un barrio acomodado que le mira con extrañeza.

En este territorio de azarosa evolución cuesta agarrarse y como consecuencia el Nuevo Ayuntamiento ha fracasado y le ha dado una nueva pincelada a la paradoja que envuelve este entorno: su puerta principal se abre al parking, no a la calle ni a las personas, síntoma de la manera de entender la institución. “Esta falta de vínculos con el entorno urbano ha obligado al Estadio a marcharse a otro lado y al Nuevo Ayuntamiento a sustituirlo por un hotel de 22 alturas, que ocasionará una relación complicada con el entorno de la Universitat”, subraya Segovia. El Mestalla se ha trasladado a otro emplazamiento de la ciudad tras una decisión quizás más azarosa e irracional que la que tomaron los valencianos de hace un siglo.

Capital rotonda

Los accesos a Valencia a través de la avenida Cataluña reflejan la magnificación de la infraestructura a la que tiende esta ciudad. Durante años, la entrada a la ciudad se vio dificultada por el semáforo de Europa, el tapón al tráfico más famoso del continente, y que durante una época invitaba con un vistoso cartel a visitar Valencia “en tan solo dos horas”.

Desde xxxx, la Torre Miramar se ha constituido en el eje que ordena el tráfico y enlaza el acceso de la V-21, la Ronda Nord y la Avenida Taronjers. El nuevo acceso implica un descenso -verdadera metáfora- y el paso a través de un túnel para, por fin, ascender y acceder de manera definitiva a la ciudad.

Junto a este acceso, la Ronda Nord trata de imponer su ley del ruido y la velocidad a un entorno que hace como que ni la ve ni la oye: los huertos urbanos transformados y cuidados por los vecinos del barrio de Benimaclet; y al menos tres ovnis más que un día aterrizaron junto a la pista: el Espai Verd, una isla-edificio sin parangón en la ciudad obra del arquitecto Antonio Cortés Ferrando; el campo del Levante y el centro comercial Arena.

El otro lado: la huerta y el Monasterio

El entorno de huerta del Monasterio de San Miguel de los Reyes se ha salvado de convertirse en hormigón gracias a la protección de la que goza el conjunto arquitectónico, fundado en el siglo XVI. La huerta conforma otro de esos paisajes urbanos que se muestra impertérrito ante la violencia de la Ronda y da pie a actuaciones que la autoridad no podía prever: los viandantes han creado un agujero en la valla que separa la carretera de la huerta del Monasterio de San Miguel de los Reyes para pasar “al otro lado”. Empezamos entonces a pensar en la sensibilidad del entorno. Las treinta personas que guían Segovia y Strzelczyk imaginan que están en otra ciudad. Pisan la tierra fértil de Valencia y contemplan en silencio el monumento flotando en un mar de huerta.

En esta calma, al sol del invierno, nos preguntamos: ¿Es posible una ciudad planificada para el disfrute de los que la usan? “Vemos la ciudad a lo lejos y habiendo descubierto sus carencias y contradicciones, mirarla desde fuera, desde la huerta, es una invitación a tomar distancia e imaginarla de una manera diferente. Nos liberamos del prejuicio de pensar la ciudad desde dentro, desde la seguridad que da lo construido. Queremos desacralizar la idea de la construcción urbana como proyecto firme y riguroso, incitando a entender la ciudad como una realidad que necesita ser constantemente pensada, propuesta, repropuesta y despropuesta, y abierta a la posibilidad”, concluye Segovia.