

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

El parque de desembocadura... y lo que se les oculta a los valencianos

PARQUE DE DESEMBOCADURA



Foto: ROBER SOLSONA/EP

26/01/2023 - El ayuntamiento de Valencia hace unos meses, convocó un concurso de ideas para acometer el diseño del Parque de Desembocadura que pretende, en palabras de **Joan Ribó**, "saldar la deuda" con Nazaret, el Grau y la Punta. Tras ser examinados y valorados los anteproyectos presentados, por un jurado – conformado por miembros elegidos por los Grupos municipales de Compromís y PSOE– las cinco propuestas elegidas (el 24-12-2022) que han pasado a la final fueron presentadas por el alcalde Ribó y la concejala de Desarrollo Urbano, **Sandra Gómez**. Las propuestas con los siguientes pseudónimos han sido:

(Con)fluir Dominada por paisajes de ribera y mediterráneos, praderas y una playa fluvial inundable. Propone una mejora del agua desde L'Assut de L'Or y propone, como lo hacen también otras propuestas, la fitorremediación (depuración de agua, mediante el fitoplancton).

Sendes d'aigua Propuesta mejor valorada por el público, es innovadora a través de una senda que atraviesa y pone en valor todo el recorrido del río.

Ombra, riu i conviu Decoración blanca, con sombreros y pasarelas, ambiente mediterráneo, sigue con la esencia del actual cauce.

Riu-Diversitat Propone que desde Nazaret se tenga acceso al mar y a la fachada marítima.

Verd–Mari Incorpora también actuaciones en el sector y solares de antiguo circuito de la Fórmula-1, con caminos peatonales y conexiones varias con el Grau.

Estas cinco propuestas a nivel de anteproyectos, con bocetos, láminas, y apoyos audiovisuales, se han

expuesto en el Ayuntamiento, como en el Edificio del Reloj de la APV, y sometido a una valoración pública participativa, a través de una encuesta/formulario con siete preguntas que han contestado los ciudadanos visitantes... Acto seguido, se analizarán las aportaciones y valoraciones de los ciudadanos que han participado en la encuesta –por cierto, en número muy exiguo de visitantes, quizás por falta de información– y que se harán llegar a los equipos técnicos concursantes para que las incorporen si lo estiman conveniente en sus propuestas finales y definitivas. Seguidamente, con fecha tope el 3 de febrero, el jurado independiente decidirá el equipo ganador. Equipo que, ya desvelados en ese momento sus componentes, recibirá 1 millón de euros de premios y honorarios profesionales y dispondrá de ocho meses de plazo para entregar el proyecto definitivo.

Hasta aquí una mera exposición que como ha transcurrido esta primera fase del concurso y cuál prevé el Sr. Ribó que sea el final de este hasta la entrega de un proyecto constructivo.

Mas no es en ello en lo que quiero incidir, sino más bien en revertir un vicio o error de principio y modificar las bases del concurso, impuestas por el Ayuntamiento y el alcalde Joan Ribó, con el beneplácito del grupo municipal del PSPV –Tenemos un ejemplo en la reciente urbanización de la nueva Plaza de la Reina–. En toda obra pública de uso y disfrute ciudadano, los equipos multiprofesionales concursantes, y evidentemente el equipo ganador (arquitectos, ingenieros, paisajistas y demás profesionales), no es juzgado su proyecto hasta, una vez está finalizada la Obra –los ciudadanos, en general, no están capacitados para interpretar fielmente los planos, bocetos, singularidades, etc. expuestos, y no la juzgan con rigor hasta no ver plasmada la realidad, de la obra acabada. Las más de las veces, las críticas ciudadanas desconocen las Bases del Concurso, las imposiciones y corsés –no sólo económicos– que la Administración Pública promotora de la obra ha impuesto a los Projectistas.

¡Es en este punto en donde quiero incidir principalmente!



Foto: ROBER SOLSONA/EP

La Urbanización que comprende esta zona fluvial abarca unas 25 hectáreas, desde la Ciudad de las Ciencias hasta Nazaret, incluidos la cesión de unos 80.000 m2 por parte del Puerto de Valencia. Sí, este puerto y su Autoridad Portuaria tan demonizada por el propio alcalde y ecologistas extremistas afectos a Compromis dona 8 hectáreas y hasta 14 M€ para el Parque.

Pues bien, en las Bases del Concurso, no contempla, más bien abandona, la posibilidad de la prolongación del Paseo de la Alameda y la continuación hasta la fachada marítima de la Avda. de Francia al persistir y mantener *sine die* el actual puente ferroviario en superficie, que saliendo del túnel del Cabanyal/Serrería por su rampa Sur discurre en superficie por el Camino de las Moreras, sigue bajo Autovía del Saler, atraviesa la huerta de La Punta y llega a la Zona Logística y Estación de Font de Sant Lluís.



En una palabra, las Bases del Concurso, implícita y explícitamente, contemplan la renuncia –por parte del Ayuntamiento y su alcalde, Joan Ribó, y la vicealcaldesa Sandra Gómez– a la prolongación por parte del Ministerio de Transportes (MITMA) y ADIF del Túnel del Cabanyal. ¡Decisión simple y llanamente intolerable e inadmisibles para una inmensa mayoría de los valencianos, además de servir el Parque para satisfacer una deuda con los valencianos del Grao, Nazaret y La Punta.



El próximo 13 de abril del 2023, se cumplirá el trigésimo segundo aniversario de la apertura al tráfico ferroviario del túnel del Cabanyal, el denominado oficialmente por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes "Soterramiento del Ferrocarril a Tarragona a su paso por las barriadas marítimas de Valencia".

Siete días después fue, el 20 de abril de 1991, cuando tuvo lugar la inauguración oficial por el ministro **José Borrell**, acompañado por el presidente de la Generalitat **Joan Lerma**; la presidenta de Renfe **Mercé Sala**; la alcaldesa **Clementina Ródenas**; el conseller de Obras Públicas **Eugenio Borrell**, así como autoridades, invitados y medios de comunicación... y también estuve yo, como artífice, Ingeniero responsable de la empresa Constructora y Contratista (Agroman) a la que se le encargó por parte del MOPUT de la ejecución de esta obra.

El Túnel, y la Estación subterránea que supuso una inversión de 9.500 millones de pts (infra y superestructura ferroviaria, vías, catenaria, señalización y construcción del colector municipal (c/ Ibiza), que fueron aportados 1.500 millones a partes iguales por la Generalitat, el Ayuntamiento de Valencia y Renfe, a razón de 500 M pts/cada Organismo y 8.000 M pts por el MOPUT.

Recuerdo que meses antes de su inauguración, interrogado por los grandes sobrecostos de la obra, por problemas de consolidación del terreno, antaño pantanoso profundísimos muros pantalla, etc., el director general de Infraestructuras del Ministerio, **Antonio Alcaide**, manifestó: "Es la obra, tecnológicamente hablando, mas compleja que jamás había hecho el Ministerio de Transportes desde su creación".

Fruto de este encarecimiento, el Ministerio, carente de presupuesto –se nos dijo–, renunció a seguir el soterramiento bajo el cauce del río Turia, como inicialmente estaba previsto en el proyecto, y la rampa Sur de acceso a la superficie se situó en la Calle Serrería persistiendo (un nuevo) puente de hormigón para salvar el río Turia, paralelo al metálico ya existente de antaño.

Igualmente, para no interrumpir el tráfico ferroviario, se dejó preparada, adosada a la pantalla/muro oeste de la rampa de salida, un pantalón o apéndice/pernera de muros de hormigón para "cuando hubiera dinero" en el Ministerio y pudiera proseguir el soterramiento, sin necesidad de interrumpir el tráfico.

Ya casi al final de la X legislatura (**Mariano Rajoy**), el Ministerio de Fomento adjudicó la redacción de proyecto de prolongación de 1,2 kms de túnel a la Consultora LKS-INES (grupo Mondragón-Vizcaya). Pasan las legislaturas, pasan los años, pasan los gobiernos y responsabilidades ministeriales, y finalmente en marzo 2017 el Ayuntamiento recibe del Ministerio, el Estudio Técnico y de Viabilidad relativo a la Prolongación del Túnel ferroviario de Serrería, una "infraestructura clave para el desarrollo

del futuro sector del Grao y la prolongación de la Avenida de Francia" (Ribó *dixit*). Estudio (1.100 páginas) que contempla tres posibles alternativas:

1ª La opción es no hacer el soterramiento y en su lugar construir dos puentes sobre las vías existentes para conectar la Avenida de Francia con el PAI del Grao y la fachada marítima: valorado (en 2017) en 9 M€.

2ª Un túnel ferroviario que eliminaría las vías en superficie entre la Avenida de Francia y la Avenida de Las Moreras. Valorada (en 2017) en 78 M€.

3ª La construcción de un túnel ferroviario que eliminaría las vías en suelo urbano hasta la CV-500 (Pista del Saler) Valorada (en 2017) en 128 M€.

El alcalde Joan Ribó manifiesta públicamente que la primera alternativa "es una verdadera ofensa para la ciudad y totalmente inasumible para los valencianos", dejando además sin solución la conclusión del Colector Norte de la Ciudad. En cuanto al coste, aseguró Ribó que el Gobierno de Rajoy pretende "una vez más que sean los valencianos quienes costeen unas obras de interés general para todo el Estado, algo a lo que nos negamos en rotundo". Renfe-Adif y, en definitiva el Ministerio de Fomento, deberán implicarse en la pronta realización y coste de estas obras.

Así las cosas, deberá urgentemente el Ayuntamiento de Valencia (Ribó & Gómez) y sus grupos municipales (Compromís & PSPV- PSOE) explicar qué metamorfosis han sufrido para, sin dar ninguna explicación a la ciudadanía del *Cap i Casal*, renunciar, según figura en la Bases del Concurso de Proyectos del Parque Desembocadura, a la prolongación del soterramiento de ferrocarril y a la permanencia del puente ferroviario actual, cerrando la llegada de la Avenida de Francia al Frente Marítimo, así como al PAI del Circuito de Fórmula 1.

Como decimos en Valenciano –desconozco cómo se dice en catalán, Sr. Ribó– *parem i fem cigarró!*, y como dicen en la huerta de la Punta, *jno anem en tanta presa!* Tomemos un descanso, repensemos estas Actuaciones y Bases del Concurso, y decidamos lo que más conviene a todos los valencianos.

Hemos esperado 32 años, y "unos últimos 5 años de completa inactividad y sumisión", y ante unas próximas elecciones municipales en mayo 2023 no podemos hipotecar a toda una ciudad y a todas actuales y futuras generaciones, con un Proyecto de por sí emblemático, pero hipotecado por una mala decisión puntual. ¡No podemos ni debemos renunciar al Soterramiento y prolongación del ferrocarril por debajo del cauce del río Turia!

Para finalizar, tan solo un apunte: El reciente 9 de enero de 2023, el Consejo de Administración de ADIF aprobó la licitación por un importe de 621 M€ del Soterramiento de la línea ferroviaria de Rodalies a su paso por Montcada i Reixac –población de la provincia de Barcelona de 36.000 habitantes–, mediante un túnel de 4 kms, superando el cauce del río Ripoll y la Autopista C-33. Por cierto, me olvidaba, la actual ministra del MITMA, **Raquel Sánchez**, fue anteriormente alcaldesa de la población barcelonesa de Gavà. Quizás sea simplemente una causalidad, quizás sea parte del pago a ERC por su apoyo a los PGE-2023.

Dado que nuestra Comunitat sigue siendo la autonomía peor financiada; según AIREF, recibimos unos 178 € menos que la media española, y así años y años, esta anomalía debería compensarse con mayores inversiones netas de la AGE el MITMA y ADIF, para así activar nuestra economía, movilidad y desarrollo urbano. Aunque estamos hablando de una urbana, medioambiental, de cohesión territorial, quizás el presidente Ximo Puig junto con el alcalde Joan Ribó, conjuntamente, deberían exigir al Gobierno de España esta prolongación del soterramiento y así redactar y llevar finalmente a cabo este

Manuel Miñés

