

El Plan Rogers y las instalaciones ferroviarias

SUSANA ORDÓÑEZ, CELESTINO CANDELA,
JAVIER GUTIÉRREZ Y JOSÉ LUIS SAINZ GUERRA (*)

Tras un periodo excesivamente prolongado, que ha desbordado ampliamente los plazos previstos, el equipo redactor del proyecto encargado por la Sociedad «Valladolid, Alta Velocidad 2000» ha presentado su trabajo y el Ayuntamiento ha realizado, con los únicos votos favorables del Grupo Municipal Popular, la aprobación inicial del mismo.

Durante el largo periodo de elaboración, ADIF, Ayuntamiento y, en menor medida, Junta de Castilla y León, se han dedicado a limar sus diferencias y a señalar a los redactores los parámetros básicos de su proyecto, de forma que sus intereses quedaran recogidos. Es la hora de que los ciudadanos manifiestemos nuestras opiniones sin ningún tipo de cortapisas, ni siquiera las que se derivan de los acuerdos previos adoptados.

Desde la Asociación Cultural Ciudad Sostenible queremos hacer público un primer documento de análisis al que seguirán otros donde abordaremos los aspectos de detalle. Este primer documento trata de poner en relación los objetivos más relevantes que dice buscar la Sociedad encargada del soterramiento con las premisas básicas de la propuesta presentada, sin poner en entredicho el soterramiento pero procurando la mejor alternativa para la ciudad. La importancia del proyecto requiere de bases sólidas que sólo se logran escuchando a todos y con la tranquilidad que el reto requiere.

1. El documento presenta unos objetivos de la operación aparentemente irreprochables: reconectar la trama urbana fracturada, crear una estructura urbana reforzada para el conjunto de la ciudad, reconectar la ciudad histórica con sus alrededores, crear un sistema de transporte integral apropiado, contribuir a la creación de una ciudad más sostenible con una red de espacios abiertos, reorientar las dos mitades de la ciudad para que se miren mutuamente, fortalecer los barrios existentes, y crear nuevos barrios. Ahora bien, la consecución de dichos objetivos se somete a unos caminos y unos parámetros de partida que hacen prácticamente imposible su consecución.

La figura urbanística elegida no se corresponde con la que recoge el concurso, Plan Especial. Se opta por una «Modificación Puntual del Plan General». Frente a esta alternativa que también desborda el encargo recibido, parece más pertinente la utilización de una «Revisión del Plan General de Ordenación Urbana» que permitiría una mejor comprensión de la operación de soterramiento en el contexto de toda la ciudad, una mejor atribución de las parcelas dotacionales, y una fijación más lógica y racional de usos y edificabilidades. La oportunidad que se presenta choca con la antigüedad del modelo vigente de ciudad. Calificar la oportunidad de histórica no se corresponde con la figura legal elegida y dificultada, de manera significativa, la participación real y efectiva de todas las personas. No olvidemos, en este sentido, que el periodo de participación aprobado coincide con el verano.

2. El ámbito de actuación no es razonable, su elección es de dudo-

sa legalidad, y se ha pensado en los aprovechamientos lucrativos más que en la coherencia urbana. Recordemos que la legislación apela (artículo 86 del Reglamento de Urbanismo) a «la racionalidad y calidad de la ordenación urbanística» como elemento primordial a la hora de fijar el ámbito de las actuaciones de planeamiento. En busca de dinero se producen, en el proyecto presentado, situaciones aberrantes como la inclusión de calles consolidadas y de parcelas dotacionales resultado de actuaciones urbanísticas recientes. Estas inclusiones, junto a la decisión de dotar de edificabilidad al lecho ferroviario, producen una combinación de densidad edificatoria y ámbito de actuación que no se corresponde con prácticas urbanísticas ni racionales ni de calidad.

«El ámbito de actuación no es razonable, su elección es de dudosa legalidad, y se ha pensado en los aprovechamientos lucrativos más que en la coherencia urbana»

3. Donde mejor se manifiesta este problema es en la asignación de edificabilidades y densidades residenciales a las piezas más importantes de la nueva ordenación. Valladolid cuenta ya con una densidad residencial, en diversos entornos de la estación, de más de 120 viviendas/habitante ¿Por qué entonces densificar allí donde la ciudad es más densa? ¿Por qué no reequilibrar también las densidades residenciales?

Aunque la densidad residencial calculada respecto del ámbito total del sector es de 68,95 viviendas/hectárea (es decir, en el límite del estándar legal máximo de 70 viviendas/habitante), las densidades parciales de los nuevos barrios superan ampliamente ese límite que la Ley de Urbanismo de Castilla y León considera suficiente para estimular la vitalidad de un sector. No parece adecuado urbanísticamente, ni coherente con la legislación, saltarse el estándar precisamente en estos ámbitos.

La condición impuesta por la Sociedad Valladolid Alta velocidad 2000 de obtener las mayores plusvalías posibles para pagar el soterramiento lleva a los redacto-

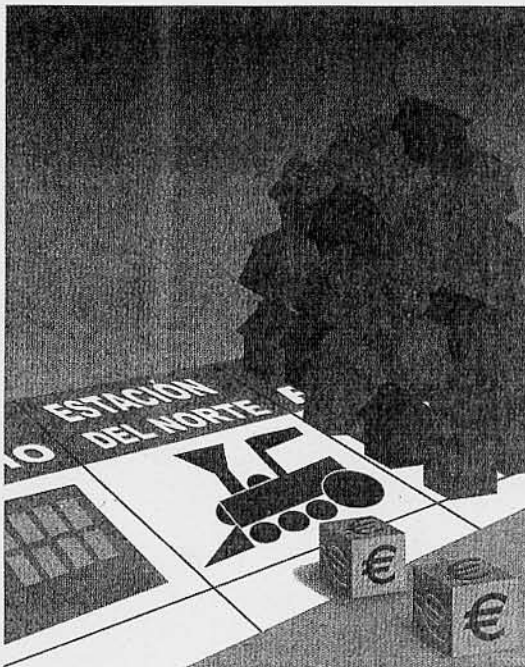
res del Plan a tomar decisiones cuanto menos cuestionables, en cuanto al uso del espacio público, la movilidad, la sostenibilidad y la calidad urbanística. En concreto:

-La remodelación de los terrenos de la actual estación de autobuses con una pieza de gran altura en una zona de gran congestión es un buen ejemplo de esa incoherencia.

-La zona de Talleres-Estación, con 32 has., tiene previstas 2.636 viviendas y una densidad de 82,37 viviendas/habitante. Además concentra un «área de negocios» con

eje de Recoletos» muere, de mala manera, en el Paseo de Farnesio; hay un exceso de calles rodadas en las que predomina el espacio destinado a tráfico (en marcha o parado) frente al peatonal; las aceras son más bien estrechas (sobre todo teniendo en cuenta que la zona es densa, con edificios de gran altura y que se prevén usos comerciales, residenciales o de oficinas en las plantas bajas); pocos y pequeños parques, y elevada densidad junto a gran capacidad de atracción de vehículos.

-La ordenación del «Nuevo Ba-



dos líneas discontinuas de parcelas, una con fachada a la plaza norte y otra a la sur, y con alturas máximas de entre 40 y 50 metros (13-16 plantas) excepto una de 110 metros (37 plantas). Hablar, en este contexto, de «recuperación para los ciudadanos» de zonas importantes de la ciudad constituye lo que normalmente se conoce como «un brindis al sol» y esconde su auténtico sentido que es la privatización de esos suelos.

Sobre la estación subterránea, Vialia construirá, «al amparo del sistema general ferroviario», un centro comercial de 25.000 metros cuadrados cuya capacidad de atracción de tráfico rodado es incuestionable.

-Toda esta asignación de usos y edificabilidades repercute negativamente en la propuesta de ordenación de la zona: la destacada por los autores «prolongación del

ria cuestiona radicalmente la existencia de este barrio cuando señala que «Los límites del soterramiento a la altura del paso de Daniel del Olmo no han permitido la conexión directa del nuevo desarrollo de Argales con el resto de la ciudad a través del nuevo espacio del corredor lineal». Para quien quiera entender: se crea una nueva zona residencial con los mismos problemas de partida que los que se quieren evitar en las zonas más céntricas.

-Todas estas actuaciones, que tienen como objetivo fundamental el de ganar edificabilidad lucrativa, han de recurrir necesariamente a edificios de gran altura, que se presentan como «hitos de la ciudad». Sería deseable una concepción más pública y sostenible de los emblemas de la nueva ciudad que queremos construir.

4. En el proyecto apenas se considera la mezcla de usos y la diversidad, uno de los principios bien conocidos de la sostenibilidad urbana. Se prevé una ciudad menos diversa y más homogénea desde el punto de vista del tipo de personas que van a ocupar el ámbito. La propuesta no hace sino reforzar una elitización del núcleo central de la ciudad, en el que ya ahora existen notables desequilibrios con los barrios periféricos de los años 50, 60 y 70. Peligra, con este tipo de políticas urbanas, la necesaria cohesión social que sólo una ciudad con todos sus espacios equivalentes en calidad urbana puede proporcionar.

5. El proyecto cuenta con una presión de partida que es muy perjudicial para el logro de los objetivos: se trata de los 25.000 metros cuadrados de superficie comercial en los terrenos de la estación. En sí mismos son ya una mala propuesta, pero los problemas se agravan cuando se sabe que, en un lugar muy próximo -los terrenos de la Ciudad de la Comunicación más cercanos a las vías del tren- está ya aprobada otra gran superficie comercial. La conjunción de ambas piezas dificulta, objetivamente, la posibilidad de plantear una movilidad sostenible para todo el entorno.

6. La exposición de todos estos elementos críticos nos lleva a pedir una reconsideración general del proyecto ya que pensamos que, sobre estos parámetros básicos, no es posible hacer una buena ordenación urbanística, capaz de generar un trozo de ciudad que funcione bien. A pesar de ello, no olvidamos los elementos positivos que tiene el proyecto, relacionados con el «corredor verde» (que pierde su identidad en la zona de la estación), con algunos elementos de movilidad sostenible, y con el apoyo al transporte público.

7. Sobre la financiación tendremos ocasión de hablar con más detalle próximamente, pero parece interesante señalar que, ni debemos admitir sin más que las infraestructuras públicas se hagan acudiendo indiscriminadamente a las plusvalías urbanísticas, ni los destinatarios finales de una parte de estas plusvalías pueden ser los operadores inmobiliarios privados que participen en el desarrollo del proyecto.

(*) Los firmantes del artículo lo hacen en nombre de la Asociación Ciudad Sostenible.