EL VERD, SALUT PER A LES NOSTRES CIUTATS

Cal plantejar-se una jardineria diferenciada, jardineria urbana sostenible o ecològica, per a poder incidir ambientalment a través d'un verd més adaptat a les característiques pròpies de cada ciutat.

TERRA CRÍTICA
Mireia Escrivà
Enginyera agrònoma (La paisatgeria)

Sols la contemplació de la natura durant uns instants produeix canvis psicològics, emocionals i fisiològics a les persones. Ja al segle XIX, molts hospitals d'Amèrica i Europa es dissenyaven envoltats de jardins, es considerava la dimensió emocional com una estratègia més del projecte. Actualment, són nombroses les investigacions que corroboren els beneficis de la vegetació en el nostre entorn i en la millora de la qualitat de vida. A més, la presència de partícules fines de la contaminació atmosfèrica afecta al desenvolupament cognitiu dels infants. ¿No creieu que hauria de ser suficient motiu per a imposar normes de control ambiental més estrictes a les nostres ciutats?

La proximitat i la intensitat del trànsit rodat és un dels factors més importants per a determinar la contaminació de dins i fora de les escoles. Aquells centres que tenen zones verdes properes milloren significativament la qualitat de l'aire. Si la vegetació té la capacitat de depurar l'ambient i millorar el rendiment escolar dels nostres infants, així com la seua capacitat de concentració, ¿no hauria de ser un bon motiu per a dissenyar i ubicar millor els nostres centres educatius?

L'OMS recomana entre 10 i 15 m2 per persona en zones verdes públiques, però a València ens trobem per baix d'eixe llindar, uns 6 m2. Més enllà de les necessitats urbanístiques, estètiques i socials, no podem sols pensar en la quantitat de les zones verdes que disposem sinó també en la qualitat d'estes, dels plans i programes de gestió. Un exemple el tenim al barri del Botànic: gràcies a la proximitat del Jardí del Túria, del propi Jardí Botànic o del Jardí de les Hespèrides, les sitges resulten superiors a les d'altres barris, però ¿són tots ells accessibles pels ciutadans?

Cal insistir en la pacificació de l'espai públic, potenciant les zones per a vianants i bicicletes, així com l'ús del transport públic. La reducció de les emissions de gasos resulta una prioritat per a la salut de les persones i del planeta. Cal buscar dissenys i gestió del verd més ajustats a la nostra realitat geogràfica i ambiental, també amb les característiques sociològiques (parcs de diferents escales, urbans, periurbans, molt utilitzats...). Cal plantejar-se una jardineria diferenciada, jardineria urbana sostenible o ecològica, per a poder incidir ambientalment a través d'un verd més adaptat a les característiques pròpies de cada ciutat.

Establir unes noves pautes de gestió, unes rutines més sostenibles ajudaran a garantir esta nova manera de plasmar la vegetació a les ciutats. Creant estratègies d'estalvi d'aigua, regs més eficients, ús de terres adequades, control de plagues i malures, cap a les noves regles de la jardineria ecològica. Amb manteniments més suaus, diversificant els estrats arbustius i entapissants.

Substituint les gespes d'alt consum per plantes cespitoses de clima càlid, per donar lloc a espais més rústics, que trenquen amb els conceptes estètics de la jardineria tradicional. Fent ús de bones pràctiques, per anar eliminant gradualment els tractaments fitosanitaris químics en zones urbanes.

En març del 2014, TOMS va classificar l'herbicida glifosfat, el més emprat al món i les ciutats per combatre les herbes adventícies, com «probable cancerígen». Esta preocupació per la salut i el medi ambient ha generat que moltes ciutats hagen legislat i iniciat de forma progressiva la lluita contra l'ús de pesticides. Recentment, el parlament francès ha aprovat una llei que prohibeix l'ús de pesticides en espais verds, boscos i zones de passeig públics a partir del 2020, i en jardins privats al 2022.

Un exemple d'altra manera de fer el trobem a Nantes, que s'ha convertit en la ciutat francesa que deixa créixer les plantes silvestres per a reduir en un 97 % l'ús de pesticides, convertint les males en boses herbes. Les plantes silvestres creixen entre les llambordes de la ciutat ajudant a filtrar l'aigua, disminuir l'erosió de pluvials i controlar la pol·lució.

Una altra manera de viure i entendre les urbs és possible: decidint en els ecosistemes existents i els processos ecològics naturals. Potenciant les infraestructures verdes urbanes i periurbanes, augmentant la quantitat i qualitat de les zones verdes; sols així millorarem la qualitat ambiental, en definitiva, guanyarem salut.

Diumenge, 27 de novembre de 2016

INFRAESTRUCTURAS VERDES

El antiguo cauce del Turia —con la posibilidad de recuperar el agua— debe ser el motor y el objetivo de conexión de la planificación del espacio libre urbano. Así, toda actuación puede ir en la dirección de la infraestructura verde urbana.

TERRA CRÍTICA
Javier Rivera Linares
Arquitecto urbanista (La paisatgeria)

La infraestructura verde aparece como una herramienta fundamental para articular el territorio, creando una red de las áreas y los elementos de mayor valor natural, cultural y visual —tal como lo define la propia Estrategia Territorial elaborada por la Generalitat Valenciana— encadenadas entre sí y que, basadas en la geografía existente, garanticen la conectividad ecológica y de biodiversidad. Una red es algo que teje, que une, que relaciona y así la continuidad a las posibilidades de los diferentes elementos. El ejemplo francés de la Trame Verte et Bleue (trama de corredores verdes y de agua) está establecida por ley desde 2009, y debe ser coherente a todas las escalas, desde la nacional hasta la regional y local, desde grandes ciudades hasta pueblos y aldeas.

Sin embargo, la infraestructura verde que a gran escala puede garantizar una nueva visión del urbanismo para poder estructurar el territorio —no tanto desde lo construido, sino desde los espacios libres— muchas veces acaba por hacerse un tanto difusa cuando llega a la escala urbana. Cuando llega a la ciudad, desaparece, se queda escondida. En gran medida, la infraestructura verde se entiende ciaramente cuando se trata de conectar o de garantizar la continuidad ecológica a través de las grandes áreas y espacios, pero parece más difícultosa cuando llega al tejido construido.

▶ **Infraestructura verde urbana.** Resulta especialmente difícil conseguir introducir la infraestructura verde en las ciudades. Hacer que la flora y la fauna tengan continuidad y penetren en la parte construida, en las calles y plazas. Cuando el urbanismo —mal entendido— ya ha destrozado las trazas geográficas del territorio que organizaban y articulaban el entorno —barrancos, ríeras, cauces, etcétera— es difícil y económicamente costoso recuperarlas para volver a dejar entrar la naturaleza en las ciudades y pueblos.

Mientras, otros ejemplos a escala urbana, como la ciudad alemana de Hamburgo —desde el río Elba y sus afluentes con el Green Network— o Vitoria —con su anillo verde y el anillo verde interior— organizan sus espacios libres desde la infraestructura verde. Todos ellos buscan ese eslabón perdido que vu conectando los parques naturales y espacios de interés exteriores con el espacio público interior, de una forma ecológica, de biodiversidad y promocionando la movilidad lenta.

▶ **Valencia.** Y llegamos a Valencia. Aquí la parte más difícil ya está hecha. Con mayor o menor fortuna, una vez desviado el río con el polémico Plan Sur, el movimiento social y vecinal consiguió —en lugar del río de autopistas previsto— que la infraestructura verde del Turia penetrase en la ciudad. A una mayor escala, en el Plan de Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana de la Generalitat, el río tiene previsto hacer de importante conector verde entre el Parc del Túria, la huerta (restante) y el Mar Mediterráneo (hoy sigue pareciendo increible que el antiguo cauce no conecte con el frente marítimo...).

> Resulta especialmente difícil conseguir que la flora y la fauna tengan continuidad en la ciudad y penetren en la parte construida, en las calles

Pero quedaría la segunda vuelta. Conseguir que esa potente infraestructura verde que recorre la ciudad (y que en un futuro, posiblemente, conectará con los grandes espacios libres descritos) a modo de corredor ecológico, haga de infraestructura verde urbana. Una infraestructura que se expanda y se cuele por la ciudad (reconvirtiendo las rondas de los cauces en paseos y no autovías, y creando una mayor accesibilidad al cauce), que se conecte con los distintos barrios, propiciando corredores verdes por avenidas, calles, plazas, jardines y hasta los mismos edificios.

El primer paso de esta segunda vuelta es entender que el antiguo cauce —con la posibilidad de recuperar el agua— debe ser el motor y el objetivo de conexión de la planificación del espacio libre urbano. Así, toda actuación puede ir en la dirección de la infraestructura verde urbana. Esto significaría potenciar la biodiversidad a través de todas las escalas: de vegetación, de sistemas de drenaje sostenible, de jardinería ecológica, de recuperación de animales, de conexión, de movilidad peatonal y ciclista...

Una infraestructura verde urbana que sería de nuevo referente y que, quizás, el nuevo cauce acabaría imitando, haciendo primero de infraestructura verde a escala regional para acabar convirtiéndose también en urbana. Eso supondría reinventar la ciudad, darle la vuelta al objetivo planificador y subir, escalón a escalón, la calidad de vida de la ciudadanía.

Diumenge, 5 de febrer del 2017

LA PESADILLA DE LA ZAL

TERRA CRÍTICA
Javier Rivera
Arquitecto urbanista (La paisatgeria)

Justo al contrario de lo que le ocurrió a **Martin Luther King** en 1963, hoy he tenido una pesadilla. Aparecía, de repente, dentro de un coche circulando hacia el centro de la ciudad por la V300 (también esta autovía estaba en mi pesadilla), atravesando un desolador paisaje. A ambos lados de la carretera, había un continuo de anodinas naves industriales rodeadas de enormes alineaciones de contenedores apilados, salpicadas aquí y allá por altas grúas portuarias. Todo ello en un entorno gris y lúgubre, sin resto de vegetación ni humanidad. Una gigantesca ZAL (zona de actividades logísticas) se extendía hasta donde alcanzaba la vista, tocando hacia el norte con unos edificios de hormigón blanco fuera de escala. Por lo que veía, había desaparecido por completo la huerta por el sur, su tejido característico, sus cultivos, sus barracas y sus habitantes. También el puerto parecía no acabar nunca, se veían diques, plataformas y muelles enterelazados sin fin hacia el Mediterráneo.

Todavía incrédulo, entré en la ciudad por el antiguo cauce del Túria... ¡por dentro! València había desviado el río, pero por el cauce, en lugar de un jardín longitudinal, circulaban coches, miles y miles de coches. Al parecer, algo había ocurrido en los años 70 y la ciudadanía no se opuso al plan franquista para convertir el otrora río en una autopista. De repente, «el Illi del Túria ni era nostre ni el volíem verd». Veía un río de contaminación y humos, con vehículos motorizados ocupando el antiguo lecho fluvial y yo era parte de ello... Ni Parque de cabecera, ni Palau de la Música, ni Gulliver, ni... solo coches, motos, tráfico, ruido y polución.

Pero la pesadilla no acababa ahí. Con los saltos espaciales propios de los sueños volvía a la V300, pero esta vez en sentido contrario. De nuevo el desastre del continuo industrial de la ZAL y siguiendo el río de automóviles, llegaba a El Saler. También allí todo era diferente, se había urbanizado por completo. Veía enormes torres de apartamentos por doquier, un puerto deportivo, campos de golf y un eterno paseo marítimo impropio que recorría todo su frente, ahora de hormigón. Y la Albufera se había reducido prácticamente a un charco grande. No lo podía creer, la huerta había desaparecido, el jardín del Túria no existía y también habían devorado el Parque Natural. Parecía, de nuevo, que allá por los 70, los vecinos y vecinas de València habían decidido ponerse en manos de la dictadura que tanto imponía, y abrazar su plan de urbanización de la Dehesa como nuevo centro turístico y de recreo. El Saler no era «per al poble».

Esa no era mi ciudad, no me reconocía en ella. Cuando estaba pensando qué había pasado por el norte, por suerte, desperté. Todo había sido un mal sueño. El jardín del Túria seguía siendo verde y arboleda toda la ciudad, con su vegetación y su ciudadanía disfrutándolo; ni rastro de coches. La urbanización de El Saler se había parado a tiempo y, aun con algunas torres, el ecosistema estaba regenerado, las dunas y la Dehesa seguían ahí...

¿Y la ZAL? Ahí sueño y realidad se confunden. No está todo perdido, estamos a tiempo. Igual que en los años 70 la ciudadanía se pudo levantar contra las barbaridades que pensaban ejecutar las autoridades (autovías por cauces y centros turísticos en parques naturales), hoy nos podemos sublevar contra la miopía que significa despreciar la huerta restante y construir una ZAL.

Estamos a tiempo de seguir los pasos de nuestros mayores que tuvieron visión de ciudad a gran escala. Convertir el río en jardín no era importante sólo para quienes lo veían desde sus balcones (que también), lo era para toda la ciudad. Igual que mantener la Dehesa y los pinos no era sólo para el pueblo de El Saler (que también) sino para toda la ciudadanía y el ecosistema.

Todavía una gran mayoría de vecinos y vecinas de València, animados por la campaña «Aturem la ZAL, recuperem La Punta», podremos salir a la calle y reclamar otro modelo territorial. Exigir cambiar el gris industrial por el verde, que se reconvierta la ZAL en un nuevo parque de desembocadura del antiguo cauce, que complete la infraestructura verde entre el Parque del Túria y el Parque Natural de la Albufera. Un parque metropolitano que pueda devolverle la dignidad robada a la Punta y a Natzaret.

Por suerte todo ha sido una pesadilla.

Diumenge, 24 de juny de 2018

TURIA: EL NUEVO CAUCE COMO OPORTUNIDAD

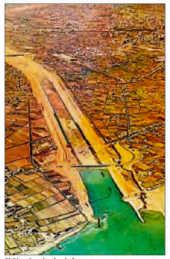
TERRA CRÍTICA
Elena Azcárraga/María Pedro
Arquitecta urbanista y paisajista (la paisatgeria) /Ingeniera técnica agrícola y paisajista (la paisatgeria)

El pasado día 17 de octubre, el alcalde **Joan Ribó** lanzó la iniciativa para un posible corredor verde a lo largo del nuevo cauce del río, que conectaría el parque natural de la Albufera con el parque natural del Turia. Como es conocido, este canal se planteó hace casi 50 años para absorber una posible nueva avenida extraordinaria, después de la trágica riada de 1957.

El denominado Plan Sur (1961) se aprobó tras descartarse las soluciones Centro y Norte. Su ejecución transformó radicalmente el paisaje meridional de la huerta y aunque supuestamente dejaba a salvo a la ciudad frente a una nueva amenaza, causó nuevos y graves conflictos, algunos de los cuales ya no tienen solución, otros quedaron sin resolver. La decisión arrasó huerta productiva y alquerías, provocando el desplazamiento y desarraigo de muchas familias, aislando a otras muchas, al generar una discontinuidad y efecto barrera a todos los niveles. Así lo atestiguaba parte de la memoria colectiva recogida en el documento «Xa vindran les màquines», presentado recientemente en Castellar-Oliveral por sus autoras **Anaïs Florin** y **Alba Herrero**.

A ambas márgenes del cauce, sendas autovías -hoy V-30-, agravaron el efecto frontera y aumentaron la contaminación acústica y ambiental de la zona. El resultado, una gran herida en el territorio, nada que se parezca a un río, una brecha de 12 kilómetros de largo por casi 200 metros de ancho que no ha merecido hasta el momento la menor reconsideración ni propósito de mejora ambiental y paisajística por parte de la administración. Ahora se plantea por primera vez la oportunidad de transformación de este espacio.

Su evolución de canal a río, convertido en un verdadero conector ecológico, permitiría una mejora muy significativa de la infraestructura verde de la ciudad de València y su área metropolitana. Conectar con su entorno en lugar de dividirlo, proporcionar nuevos hábitats a la fauna, acercar a la gente al paisaje, aprender de la naturaleza... Son solo algunos de los potenciales de este silencioso espacio que pide a gritos una nueva vida. Se abre la posibilidad a un ambicioso proyecto de ámbito metropolitano, que debería ser multidisciplinar y colaborativo para devolver este inhóspito espacio a las personas. Obviamente, debe ser posible sin comprometer la función básica para la que se creó.



El Plan Sur desde el aire. L'HUERTA CIBV

Disponemos de excelentes ejemplos en el mundo, así como de tecnología adecuada para garantizar la seguridad. Muchas ciudades llevan décadas transformando grandes obras de ingeniería civil en espacios verdes y de relación para la ciudadanía, por ejemplo convirtiendo autopistas urbanas en parques lineales, restaurando canteras para usos culturales, o renaturalizando ríos abandonados aprovechando su gran potencial ecológico, paisajístico y social.

En València, tras el desvío del Turia del centro de la ciudad, tenemos otra oportunidad para establecer un nuevo diálogo con la naturaleza, para entender y aprender de su dinamismo. ¿Por qué no crear un paisaje fluvial que pueda sintonizar con los flujos y posibles avenidas del agua?... Con vegetación de ribera adaptada, caminos y zonas inundables, equipados con instalaciones más o menos efímeras, de bajo coste, diseñadas para desaparecer y regenerarse ante eventuales crecidas. Un paisaje en movimiento que nos recuerde que la naturaleza solo nos crea la falsa ilusión de que la podemos controlar.

El tiempo transcurrido desde la construcción del nuevo cauce requiere una revisión de los parámetros técnicos con los que se proyectó. Sus consecuencias territoriales obligan a repensar teniendo en cuenta las actuales circunstancias urbanísticas (tras el crecimiento del suelo urbanizado en su llanura de inundación), el desafío del cambio climático, la nueva cultura del agua y del paisaje.

Es momento de continuar el debate iniciado llevándolo a los principales territorios afectados. Junto con la administración y equipos técnicos, una transformación de esta magnitud debe ir de la mano de la ciudadanía, sobre todo de quienes siguen sufriendo las consecuencias de aquella decisión. Solo un trabajo colectivo, basado en herramientas participativas de calidad, puede de nuevo fortalecer la maltrecha identidad comunitaria de los Poblados del Sur.

Diumenge, 6 de gener del 2019

Entenent la importància de la divulgació del paisatge i l'espai públic, per donar a conèixer la seua rellevància com a vertebradors de ciutats i territoris, la paisatgeria escriu articles d'opinió en diferents medis de comunicació.

Especialment fructífera, en este aspecte, és la col·laboració amb el col·lectiu TERRA CRITICA, amb els que participem amb un article d'opinió al diari Levante EMV amb assiduïtat. Des d'eixa tribuna hem tractat, per exemple, la importància de la infraestructura verda, posant èmfasi en la salut del verd a les nostres ciutats; hem reclamat un altre model de mobilitat i la valorització de l'espai públic; hem parlat de sistemes de drenatge sostenible i de la importància dels bassals en places i jardins; hem fet reflexions urbanes al voltant de la maleïda ZAL o de l'oportunitat de transformar el llit nou del riu Túria en un nou paisatge...

A més, en aquest idil·li amb TERRA CRITICA, des de finals del 2018, la paisatgeria coordina aquest espai d'opinió al diari Levante EMV, convidant a diferents persones i col·lectius vinculats amb el territori, donant-los veu per proposar un altre model de convivència entre persones i la resta d'espècies amb les que compartim el planeta.

Títols
- El verd, salut per les nostres ciutats.
- Infraestructuras Verdes.
- La pesadilla de la Zal.
- Oda al charco
- Turia: El nuevo cauce como oportunidad.
- Casilla de salida, empieza el verde

Participa la paisatgeria

Organitza Terra Crítica

Lloc Levante EMV

Data Des de 2016 fins actualitat