





EMERGENCIA CLIMÁTICA Y PROTECCIÓN DEL TERRITORIO

LA IMPRESCINDIBLE RECONVERSIÓN DEL URBANISMO Y DE LOS PROGRAMAS DE INFRAESTRUCTURAS

Joan Olmos Lloréns

Sabiendo los políticos, como saben, que el cambio climático lo pone todo absolutamente en peligro, el no hacer nada se asemeja a un delito. El mundo tiene límites, pero ellos juegan al crecimiento ilimitado.

Joaquín Araujo (Fita, 2019)

La publicación en 1972 del famoso informe *Los límites del crecimiento* (Meadows, Meadows y Randers, 1972) contribuyó a sentar los cimientos de un nuevo escenario medioambiental, presidido ahora por la lucha contra el cambio climático. Fue un trabajo de anticipación, como señala Emilio Santiago Muiño (2016), realizado con la tecnología más avanzada del momento, que planteaba diferentes escenarios de evolución de las sociedades industriales.

Sus conclusiones apuntaban a que los límites del crecimiento serían sobrepasados en algún momento del siglo XXI si seguían las tendencias en curso, referidas al crecimiento poblacional y al aumento de la producción industrial y de la contaminación.

Veinte años después, en la revisión que realizaron los mismos autores del informe en *Más allá de los límites del crecimiento* (Meadows, Meadows y Randers, 1992), se constató que los límites ya se habían sobrepasado. Y es que, siguiendo con Muño, «en 1972 existía todavía un amplio margen ecosistémico para haber realizado una transición ordenada a sociedades industriales sostenibles. Ese margen lo hemos dilapidado tras más de cuatro décadas de neoliberalismo». Ahora todo son prisas; ahora la situación es de emergencia.

Es en este contexto de cambio profundo de paradigma en el que intentamos analizar las políticas públicas que tienen como soporte físico el territorio, entre otras, el crecimiento urbanístico y los programas de infraestructuras, en especial, las del transporte.

■ INVERTIR EN CAPITAL NATURAL

Los avances llevados a cabo en las últimas décadas para desarrollar el nuevo paradigma científico y técnico distan mucho, me temo, de haber impregnado las disciplinas académicas que nutren las titulaciones universitarias que soportan básicamente esas políticas (economía, ingenierías, urbanismo), y tampoco parece que han alcanzado al conjunto de los actores responsables de gobiernos, altos funcionarios, empresarios, directivos de comunicación que condicionan las políticas públicas en nuestro país.

Durante la primera legislatura de la Generalitat Valenciana (Govern del Botànic 2015-2019), se intentó establecer un nuevo marco operativo –nuevas leyes y planes autonómicos– con el objetivo de preservar lo que queda de nuestras costas, frenar el urbanismo expansivo, proteger espacios emblemáticos o reducir la movilidad motorizada en todos los ámbitos.

Al pasar a la práctica, sin embargo, se mantienen las viejas inercias desarrollistas. Como en los planes urbanísticos (PAI o plan de actuación integrada) en la ciudad de Valencia, contra la lógica del estancamiento demográfico, con una dinámica expansiva derivada del Plan General de 1988 (todavía vigente) pendiente de ser sustituida por los nuevos aires que establece la conocida como «ley de las tres R»: la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

Añadamos proyectos para ocupar más suelos fértiles o de valor ambiental para instalar, por ejemplo, complejos de ocio, que todavía generan un debate político



Portada de la revista *Triunfo* de marzo de 1974. La imagen corresponde al tramo final del acceso norte a la ciudad de Valencia, en construcción (hoy V-21). En ella se observa el impacto de esta infraestructura en la configuración de la comarca de l'Horta Nord.



anacrónico, como es el caso del conflicto sobre un gran centro comercial que afectaría al paraje de Les Moles en el área metropolitana de Valencia.

■ EL MITO DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Históricamente, las obras públicas han sido un elemento esencial en la construcción del territorio. Las vías de comunicación han representado un papel estratégico y político evidente, y así lo entendieron las principales civilizaciones conocidas. En un determinado momento histórico, los transportes y sus obras asociadas han sido el impulso del desarrollo, de la irradiación del progreso y del fin del aislamiento de muchas zonas deprimidas del planeta.

Sin embargo, a partir de un determinado umbral, la dinámica se puede volver en contra de este principio inicial, incluso se puede hablar de exceso de infraestructuras, lo que puede tener un efecto neto contraproducente, como viene ocurriendo en España.

Son varios los estudios recientes que han descrito –a buenas horas– los excesos de las últimas décadas. La creación de puestos de trabajo, la economía, vienen siendo forzados reclamos porque aplican criterios que ya no sirven, pues no incluyen en sus cuentas las externalidades que provocan.

Son obras muy costosas, no solo en términos presupuestarios: ya nadie discute que producen un fuerte impacto territorial, y que sus consecuencias no solo



Daniel García-Sala

En septiembre de 2019 se derribó el Forn de Barraca (en la imagen durante los días previos a su derribo) para ampliar la autovía V-21 de acceso norte a la ciudad de Valencia. Esta ampliación supone un nuevo zarpazo a la huerta recientemente protegida, y además ahonda en una política que estimula todavía más el uso del automóvil y del transporte por carretera.

son positivas, sino que también pueden tener efectos negativos. El factor medioambiental se ha consolidado definitivamente como un paradigma incontestable, que está cambiando la doctrina oficial de la obra pública, a pesar de que, en nuestro país, insistimos, persistan las viejas inercias.

Así lo expusimos en un extenso trabajo que titulamos en su momento *El mito de las infraestructuras* (véase Olmos y Torres, 2005) y que se reflejó en varios artículos en prensa y revistas especializadas cuando la explosión era ya muy notable.

Aunque la Generalitat Valenciana tiene competencias exclusivas en ordenación del territorio, lo que realmente altera la estructura física del país son las grandes obras que promueve la Administración central o el desarrollo de la normativa básica del Estado. Recordemos, en este último aspecto, las sucesivas reformas de la Ley de Costas a fin de rebajar sus exigencias, que han acabado colmatando nuestro litoral de hormigón y ladrillo, y alterando el frágil equilibrio costero.

«Ya nadie discute que las infraestructuras producen un fuerte impacto territorial, y que sus consecuencias no solo son positivas»

■ LAS CUENTAS ECOLÓGICAS DEL TRANSPORTE

En un marco totalmente diferente, un trabajo realizado en 1996 por Antonio Estevan y Alfonso Sanz titulado *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España* (Estevan y Sanz, 1996) planteaba un cambio radical en la concepción y el diseño de las estructuras y redes del transporte, al integrar la variable ambiental, un enfoque innovador para entender y abordar la evaluación de los proyectos. Se trata de un estudio actualizado recientemente como *Las cuentas ecológicas del transporte* (Sanz Alduán, Vega Pindado y Mateos Arribas, 2016) en donde se señala que «la hipertrofia del sector acaba pasando factura [...] la derivada de la burbuja de las infraestructuras, del exceso de capacidad en autovías, aeropuertos, ferrocarriles, puertos, tranvías, metros y hasta viario urbano. Las últimas décadas de explosión de la movilidad motorizada han sido simultáneas a una enorme inversión infraestructural que no se corresponde con la utilización que se realiza de las mismas».

En dicho trabajo leemos que un 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero son imputables al transporte. El mismo estudio muestra cómo el avión y el automóvil son los medios más despilfarradores de recursos, siendo los que más energía consumen por persona desplazada, y, a su vez, el automóvil, el medio más ineficiente en áreas urbanas y metropolitanas. El ferrocarril, que llegó a dominar el transporte interior de mercancías durante las primeras décadas del siglo xx, es hoy superado no solo por la carretera, sino también por la tubería para productos energéticos (gas y petróleo o sus derivados).

Bajo esta perspectiva, analizamos brevemente a continuación dos proyectos en los que se reflejan las contradicciones que venimos señalando.

■ MÁS CARRILES: LA PRESIÓN DEL ATASCO

En este primer caso conviene recordar la vergonzosa imagen del derribo del Forn de Barraca (septiembre de 2019) en plena huerta de Alboraiá para ampliar la autovía V-21 de acceso norte a la ciudad de Valencia. En agosto de 2017, solo unos pocos alertamos sobre un proyecto que reúne en sí mismo un doble despropósito ambiental y económico, un nuevo zarpazo a la huerta recientemente protegida, a las puertas mismas

de la ciudad. Y echamos en falta entonces posiciones más decididas de nuestras administraciones locales, como también de nuestras universidades tan próximas al «lugar del crimen».

De nada ha servido la amplia experiencia internacional que abona la obviedad de que el aumento de capacidad de las carreteras estimula todavía más su uso y bloquea el cambio hacia un modelo más razonable basado en el ferrocarril.

De manera todavía muy tímida, se están imponiendo restricciones a los transportes contaminantes en muchas áreas urbanas y se fomentan medios más respetuosos con el medio ambiente. El objetivo de fondo debiera ir dirigido a disminuir las necesidades de desplazamientos motorizados, apostando por la proximidad, acercando los servicios básicos a la gente y no alejándolos, porque en ese caso crean dependencia de los medios motorizados, como ocurre, lo estamos comprobando, con la construcción de campus universitarios, de hospitales, o de parques empresariales alejados de la raíz urbana.

■ MÁS GRANDE, MÁS PROFUNDO: EL PUERTO

El proyecto de ampliación del puerto de Valencia, por sus dimensiones, destaca como un claro ejemplo de lo que supone ir contracorriente, la flagrante contradicción de apostar contra el cambio climático y al mismo tiempo circular en sentido contrario a dicha apuesta.

No es un caso único sometido a debate en Europa. La reciente sentencia de la justicia británica instando a paralizar la ampliación del aeropuerto de Heathrow por incumplir el Acuerdo del Clima de París podría tener efectos sobre otros casos similares, como los aeropuertos de Palma, Barcelona, Madrid o el mismo puerto de Valencia. Recordemos que España es uno de los países firmantes del citado acuerdo, y que este es de obligado cumplimiento.

Todos estos proyectos tienen en común la persistencia de un modelo económico anacrónico que pone en primer plano el crecimiento por encima de cualquier otra consideración social o ambiental. Nada parecen haber aprendido los promotores de la ampliación portuaria de lo ocurrido con los impactos producidos por las obras anteriores, que han generado una deuda social y ambiental acumulada que no se va a poder liquidar. Unos costes, ocasionados a la ciudad y a sus playas, que no se tapan por los supuestos beneficios de la actividad portuaria —cada vez menos obvios— sobre la economía local. Más preocupante resulta comprobar las dudas y las ambigüedades de las administraciones valencianas frente a un



Autoridad Portuaria de Valencia

Foto aérea reciente del puerto de Valencia. A la derecha, los diques de abrigo construidos para la ampliación norte. Al fondo, la ciudad, el río, la autopista del Saler y la huerta de La Punta parcelada para la ZAL.



Per l'Horta

El colectivo Per l'Horta presentó en 2018 una alternativa a la ocupación de la huerta por la ZAL (zona de actividades logísticas del Puerto de Valencia), y su incorporación a la red de infraestructura verde que uniría el río Turia y la Albufera. Este plan se enmarcaría en las iniciativas de soluciones integrativas de las infraestructuras e instalaciones ya construidas.

proyecto de semejante envergadura, que ha dejado a la plataforma ciudadana Port-Ciutat como única oposición real al mismo.

Una ampliación como la proyectada que, además, viene asociada con otros *complementos* de dimensiones análogas o superiores al proyecto estrictamente portuario, como es el caso de un nuevo acceso terrestre por el norte. En conjunto, pues, se trata de un macroproyecto que generará nuevos efectos territoriales con costes e impactos negativos de todo tipo: en la economía (afección al turismo por el deterioro físico y paisajístico de las playas, gastos en salud por la contaminación y el ruido, congestión del sistema viario, fragmentación de ecosistemas...) y también en la detracción de recursos para otras inversiones públicas, por mucho que la publicidad oficial solo destaca la parte de la inversión de la iniciativa privada. Barcos y camiones aquí concurren como dos explosivos vectores de emisiones en una ciudad literalmente pegada a su puerto. Un proyecto de otros tiempos sin control que no cabe en el mundo actual.



■ EL FUTURO: DESANDAR PARTE DEL CAMINO

Tanto en el caso de las grandes obras –autopistas o líneas de alta velocidad ferroviaria– como en los nuevos desarrollos urbanísticos expansivos que no responden a las necesidades reales de más viviendas, urge declarar el final del crecimiento por el crecimiento y abordar políticas alternativas de verdadero interés social y ambiental. La lista de espera es amplia (sin entrar en las políticas sociales), afecta a los transportes del área metropolitana, pero también a la regeneración urbana y del paisaje.

En cuanto al inmenso parque construido de infraestructuras e instalaciones, y en aquellos casos en que resulta obvia una infratilización para el fin para el que fueron construidos, hay que plantear soluciones imaginativas que pueden ir, desde su reconversión hasta el cierre de las instalaciones.

Otro ejemplo es integrarlas en la red de infraestructura verde. En otros casos, reservando carriles en las autopistas para vehículos de alta ocupación y de servicio público o rebajando la velocidad de los trenes AVE, que son actuaciones posibles que van en esa línea. Sí, han leído bien: bajar la velocidad de esos trenes disminuye su coste de mantenimiento y abre la posibilidad a ampliar su rentabilidad social, para intentar recuperar a los viajeros que en su día tuvieron que abandonar el tren –por su alto precio o por el cierre de algunas líneas– y se vieron empujados a usar la carretera.

Figuración de una opción para la reconversión de la autopista de El Saler, que atraviesa el parque natural de la Albufera de Valencia. Esta opción contemplaría la reducción del tráfico de vehículos motorizados y la introducción de una ruta peatonal y de bicicleta. De esta manera, se realizaría una regeneración vegetal y se adecuaría el viario a las características del espacio protegido que atraviesa.

FUENTE: Programa de paisaje litoral de la Albufera de Valencia. Fernández-Vivancos Arquitecto, Conselleria de Política Territorial, Generalitat Valenciana



En cualquier caso, y con carácter general, hay que apostar por mejorar la eficiencia de las obras ya ejecutadas, replantear las tecnologías de mantenimiento que estén obsoletas, con el objetivo de reducir los costes energéticos y ampliar, insistimos, su rentabilidad social. Cada día nos llegan ejemplos muy valiosos de otros países y ciudades para aprender.

■ CORRIGIENDO EL PLAN SUR I

Citemos, finalmente, tres iniciativas locales que apuntan a esa estrategia de reconversión citada, y que tratan de reparar algunos de los errores de tiempos no muy lejanos. Tienen que ver con el proyecto conocido como Plan Sur de Valencia (1961). Dicho plan (véase Lafita, 2020) tuvo como

actuación más destacada el desvío del tramo urbano del río Turia, y a su vez promovió un desmesurado plan urbanístico para una ciudad de dos millones de habitantes, en plena euforia del desarrollismo, con el apoyo de una potente red de autopistas, entre ellas la denominada entonces Autopista de Levante (Madrid-Valencia) cuyo tramo final transcurría por el interior del viejo

cauce, una vez liberado este del riesgo de crecidas. La actual (e inacabada, recordemos) autopista de El Saler era la continuación hacia el sur de aquella autopista.

Veamos la primera iniciativa: un programa de paisaje del gobierno autonómico que afectaría al litoral del parque Dehesa-Albufera, en aplicación del Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL 2015). La infraestructura verde, como señalan los autores de un reciente trabajo de la Universitat de València (Farinós Dasí, 2019), representa una interesante aportación teórica y práctica a las políticas para la rehabilitación del territorio «introduciendo variables tan diversas

**«Urge declarar
el final del crecimiento por el
crecimiento y abordar políticas
alternativas de verdadero
interés social y ambiental»**

como la *producción de servicios ambientales* o la *cuestión visual* en la salvaguarda de las preciadas y últimas *ventanas al mar*». Un concepto que incluye elementos muy diversos como humedales, bosques, parajes fluviales, u otros elementos artificiales como pasos para la fauna que, en conjunto, mantienen la integridad de los ecosistemas.

Entre otras actuaciones, el programa de paisaje plantea rediseñar la vía CV-500 que atraviesa el citado parque natural, y convertir los seis kilómetros de la autopista actual en un bulevar verde, reducir la sección motorizada, introducir una ruta peatonal y un carril para la bicicleta, con regeneración vegetal de buena parte de los espacios baldíos actuales. De paso, se corregiría una anomalía histórica, y se adecuaría el viario a las características del espacio protegido que atraviesa.

Las protestas locales de residentes y hosteleros por los efectos que podría tener el proyecto en el calmado del tráfico (más que justificado en un parque natural como este), principalmente por las dificultades de movilidad para los vecinos, han llevado al departamento de Política Territorial de la Generalitat Valenciana a rebajar las expectativas sobre su puesta en marcha. Pero ahí queda como un buen ejemplo de rehabilitación en un territorio frágil e injustamente dañado.

■ CORRIGIENDO EL PLAN SUR II Y III

Otra iniciativa, vinculada también al Plan Sur, tiene que ver con el nuevo cauce del río Turia. Desde Quart hasta Pinedo se generó una enorme brecha que acabó provocando un cambio profundo en la comarca, con consecuencias todavía activas. Un interesante trabajo promovido por el Ayuntamiento de Valencia y coordinado por el arquitecto Rafael Rivera incita al debate y a la reflexión sobre el aprovechamiento de este espacio improductivo, por ejemplo, articulando un corredor verde conectado con la red metropolitana: «Ese río le ha dado a la ciudad dos oportunidades. Una experimentada con la ejecución de los Jardines del Turia, un proyecto inacabado que tiene un recorrido de más de 25 años. Un cauce vacío para el que el poder tenía reservada una autopista que la ciudadanía abortó y transformó en un eje verde fundamental para la ciudad. La segunda oportunidad se presenta ahora sobre la mesa. Un cauce artificial, construido, jalonado por una red viaria muy potente, con una longitud de 11 km y una superficie estimada de 187 ha» (Ayuntamiento de Valencia, 2019).

Sea cual sea la opción que finalmente se elija, tendrá que considerar las expectativas de las zonas urbanas colindantes, que, no olvidemos, están esperando que la ciudad satisfaga en parte la deuda contraída con esta zona tan maltratada del área metropolitana.



Ayuntamiento de Valencia

El nuevo cauce del río Turia (en azul), integrado dentro del conjunto de una hipotética red de infraestructura verde que plantea el Ayuntamiento de Valencia. El Plan Sur, consecuencia de la riada de 1957 y que desvió el río fuera de la ciudad, generó una enorme brecha en la comarca de L'Horta Sud.

Finalmente, aparece de nuevo otra propuesta que ya se planteó en 2007 con el nombre de Iniciativa Turia: la de recuperar la función fluvial del cauce histórico, hoy Jardín del Turia. Como apuntaba recientemente Francesc La-Roca (2020), al señalar algunas de las alteraciones que ha sufrido dicho espacio público, «con todo, la carencia más notable es la pérdida de toda referencia al origen fluvial del lecho del Turia, agravada por el tapón final provocado por la ocupación de la desembocadura por el puerto. La urgencia para resolver los graves problemas urbanísticos y ambientales del barrio de Natzaret [...] es también una oportunidad para mejorar el conjunto del proyecto y proponer una solución integrada con otras actuaciones en el frente litoral y la conexión de espacios verdes periurbanos».

La recuperación del río ofrecería a la ciudad importantes ventajas, como se ha comprobado en otras ciudades mediterráneas que han rehabilitado sus ríos. Así se expuso, con ejemplos de casos prácticos, en una jornada celebrada en el Colegio de Arquitectos en ese mismo año 2007. Un grupo de profesionales sigue empeñado en demostrar que ese proyecto es viable.

■ FINAL

Para finalizar, y enlazando con el inicio de este artículo, conviene recordar cuáles han sido algunas de las bases de la emergencia de la conciencia ambiental mundial. Por un lado, el empuje de las iniciativas de los organismos internacionales, pero también la labor de los movimientos sociales (entre los que ha destacado, obviamente, el ecologismo, hoy fuertemente reforzado por la movilización ciudadana) y las valiosas aportaciones



Ayuntamiento de Valencia

científicas que, desde diversos campos, han contribuido a dotar de rigor los argumentos conservacionistas.

Durante aquella primera etapa, en el último tercio del siglo xx, se celebró la Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo (Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro, 1992), en la que se abrió un marco más amplio e integrador de desarrollo medioambientalmente sostenible y que inició la serie de las cumbres mundiales. A partir de entonces, ya resultó injustificada la confrontación entre desarrollo económico y sostenibilidad, como por desgracia todavía aparece en muchos discursos oficiales.



Recientemente se ha retomado una antigua propuesta para recuperar la función fluvial del cauce histórico del Turia, que ofrecería a la ciudad importantes ventajas, como se ha comprobado en otras ciudades mediterráneas que han rehabilitado sus ríos. En la imagen, curso de agua en el Jardín del Turia, en el tramo de la Ciudad de las Artes y de las Ciencias.



Figuración del proyecto de renaturalización del nuevo cauce del río Turia, planteado por el Ayuntamiento de Valencia. Este corredor verde enlazaría con la Albufera y permitiría conectar los municipios de ambos lados del río. Actualmente, el nuevo cauce cuenta con 11,8 km, entre la localidad de Quart de Poblet y Pinedo.

En nuestro caso, queda patente, por todo lo expuesto, la imperiosa necesidad de reconducir las políticas territoriales –urbanismo, infraestructuras– hacia un marco «blando» para hacer frente al cambio climático, y atender las demandas sociales de mejora de las condiciones de vida de la gente con proyectos vinculados a la economía verde.

Se trata de la contribución a un conjunto más amplio de políticas en el que cabe incluir la agroalimentación, la energía o la gestión del suelo y de los recursos hídricos. Es, no hace falta insistir, la única posibilidad de rebajar la gravedad de los escenarios ecológicos que se nos presentan y de contribuir a la reducción de la pobreza y de las desigualdades sociales.

Es por ello que, en medio de una galopante crisis ecológica y social, dedicar dinero público y capital natural a seguir con grandes y anacrónicos proyectos resulta sencillamente inmoral, máxime (acabo este escrito el día en que el Gobierno decreta el estado de alarma) cuando se van a necesitar más recursos para paliar los efectos sociales y económicos de la crisis inesperada de la COVID-19. ☺

REFERENCIAS

- Ayuntamiento de Valencia (Ed.). (2019). *Llit nou riu nou. Estudios previos para establecer el potencial medioambiental y de uso público para la ciudad de Valencia del Nuevo Cauce del río Turia*. Inédito. Ajuntament de València.
- Estevan, A., & Sanz, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Bilbao: Bakeaz.
- Farinós Dasí, J. (Coord.). (2019). *Informe sobre la evolución y la situación territorial de la Comunidad Valenciana. 2019*. Valencia: Universitat de València.
- Fita, J. (2019, 12 de mayo). Entrevista a Joaquín Araujo: “Somos demasiado y demasiado ignorantes”. *La Vanguardia*, p. 42-43.
- La-Roca, F. (2020, 24 de enero). Acabar el Jardí del Túria amb la recuperació del riu i la connexió amb el litoral. *Levante-EMV*, p.4.
- Lafita, Í. (2020, 7 de febrero). Los daños colaterales del Plan Sur, la primera gran mordida de Valencia a la huerta. *Mètode*. Disponible en <https://metode.es/noticias/los-danos-colaterales-del-plan-sur-la-primer-gran-mordida-de-valencia-a-la-huerta.html>
- Meadows, D., Meadows, D., & Randers, J. (1972). *The limits to growth*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology.
- Meadows, D., Meadows, D., & Randers, J. (1992). *Beyond the limits*. White River Junction, VT: Chelsea Green Publishing.
- Olmos Lloréns, J. (2011). Espanya, invertebrada a gran velocitat. *Revista L’Espill*, 37, 18-27.
- Olmos, J., & Torres, V. (2005, 8 de agosto). PEIT: El mito de las infraestructuras. *El País* (Ed. Comunidad Valenciana), p. 20.
- Santiago Muño, E. (2016). Cuatro décadas perdidas: Los límites del crecimiento, la crisis socioecológica y sus escenarios de futuro. *Revista de Occidente*, 425, 49-75.
- Sanz Alduán, A., Vega Pindado, P., & Mateos Arribas, M. (2016). *Las cuentas ecológicas del transporte en España*. 2.a ed. Madrid: Libros en Acción. Disponible en https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/info_cuentas-ecologicas.pdf

JOAN OLMOS LLORÉNS. Doctor ingeniero de Caminos y profesor titular de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Valencia. Fue director general de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana (1983-88) y decano del Colegio de Ingenieros de Caminos de la Comunidad Valenciana (1980-83). Coautor en varias publicaciones y autor de múltiples artículos en prensa y en revistas especializadas sobre urbanismo, ordenación del territorio y medio ambiente. Recientemente ha publicado un libro titulado *La reconquista del espacio público. Valencia, sus calles y sus plazas*. Es miembro del colectivo profesional multidisciplinar Terra Crítica.