



# REFORMA DEFINITIVA DE AVENIDA PÉREZ GALDÓS- GIORGETA Y SUSTITUCIÓN DEL TÚNEL



# Índice

1.Introducción.....	3
2. Normativa .....	4
3. Reformas integrales .....	5
3.1 Arbolado en aceras y en la mediana .....	7
3.2 Pacificación y verdificación de los grandes cruces de la avenida .....	10
3.2.1 Pérez Galdós con Àngel Guimerà-Linares .....	10
3.2.2 Pérez Galdós con avenida del Cid. ....	10
3.2.3 Pérez Galdós-Giorgeta con Jesús .....	10
3.2.4 Pérez Galdós con Democràcia-Sant Josep de la Muntanya .....	11
3.2.5 Rotonda de Pérez Galdós con C/Cuenca   Tres Forques .....	11
3.3 Carril bici doble y segregado en uno de los lados de la avenida .....	13
3.4 Mobiliario urbano .....	13
3.5 Asfalto fonoabsorbente .....	14
3.6 Perspectiva de género en la avenida .....	14
3.7 Dos carriles para el vehículo a motor .....	14
4. PASOS DE PEATONES .....	16
4.1 PASO DE PEATONES EN PÉREZ GALDÓS Nº 41 y 48 .....	16
4.2 PASO DE PEATONES DE CALIXT III CON OLIMPIA AROZENA TORRES .....	17
4.3 PASO DE PEATONES DE LA ZONA VERDE DE LOS ÁRBOLES SINGULARES .....	17
4.4. PASO DE PEATONES DESDE JERONI MUÑOZ A METGE ESTEVE .....	18
5. ÁGORA CULTURAL EN EL TÚNEL .....	19
Ejemplo: Dupont Underground (Washington).....	20
Ejemplo: Tunfun (Amsterdan).....	21
Ventajas de la transformación del túnel.....	21



# 1.Introducción

El presente informe recoge un conjunto de actuaciones que el colectivo Fuera Túnel considera esenciales para que la reforma definitiva de la avenida Pérez Galdós-Giorgeta dé respuesta a las necesidades y expectativas del vecindario de la avenida y de los barrios adyacentes a la misma, que llevan viviendo durante décadas en un ambiente hostil e insalubre.

Pérez Galdós-Giorgeta es una de las zonas de la ciudad con mayores índices de contaminación de gases y micropartículas, causas demostradas de graves enfermedades pulmonares, cardiovasculares y cáncer.

Es por ello que una de nuestras primeras propuestas es una gran ampliación del arbolado a lo largo de toda la avenida con especies autóctonas, que sirvan para mejorar la calidad del aire, reducir el ruido y mitigar el efecto isla de calor. La remodelación de Pérez Galdós-Giorgeta, por sus dimensiones y localización, presenta una buena oportunidad para incrementar notablemente la infraestructura verde de la ciudad, máxime cuando Valencia se encuentra entre las ocho candidatas a Capital Verde Europea 2024.

A fin de mitigar igualmente el efecto del tráfico sobre nuestra calidad de vida y nuestra salud, consideramos imprescindible pacificar los cruces de la avenida con otras calles y vías principales tal como se detalla en el presente informe.

La avenida debería disponer de un carril bici continuo, segregado y de doble sentido que facilite el desplazamiento de todas las personas de una manera segura, inclusiva y saludable.

Consideramos que el espacio liberado tras la eliminación del túnel de Pérez Galdós debería recuperarse para el uso de la ciudadanía. En nuestro informe proponemos la creación de un espacio o ágora cultural multiusos que dinamizaría nuestro barrio, actualmente infradotada de instalaciones y equipamientos culturales, sería una iniciativa alineada con los principios de sostenibilidad e inclusión alineados con los principios de la regeneración urbana en Europa.

La reforma de la avenida Pérez Galdós-Giorgeta es una necesidad urgente; y es también una gran oportunidad para que la ciudad de València transite desde un modelo urbano obsoleto, diseñado únicamente para las tareas productivas, hacia a una ciudad amable que priorice, con perspectiva de género, las tareas reproductivas y de cuidados de la sociedad.

Colectivo Fuera Túnel a Mayo de 2022, Valencia.

## 2. Normativa

Normativa internacional: Acuerdo de París 2015.

Normativa europea:

- Reglamento 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre, sobre la gobernanza de la unión de la energía y de la Acción por el Clima.
- Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2019.
- Ley Europea del Clima 21/1119.
- Pacto Verde Europeo.

Normativa estatal:

- Ley 7/2021 de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, para cumplir, entre otros, el Acuerdo de París.
- Estrategia Española frente al Cambio climático de 30 de abril de 2021.
- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Normativa Comunitat Valenciana:

- Anteproyecto de ley de cambio climático, únicamente. Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana.
- A raíz de ésta última, tenemos el PMUS de Valencia, que reza: Por una Movilidad Sostenible, por un aire urbano más limpio.

Extracto de la Ley 7/2021 de 20 de mayo:

El título IV aborda las cuestiones relativas a la movilidad sin emisiones y transporte. El sector del transporte tiene que ser parte de la respuesta al cambio climático y posicionarse en el nuevo modelo de desarrollo para aprovechar las oportunidades que abre la nueva realidad económica y social. En materia de movilidad sin emisiones, se establece que se adoptarán medidas para alcanzar en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO<sub>2</sub>. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible coherentes con los planes de calidad del aire que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad.

### 3. Reformas integrales

Atendiendo a criterios medioambientales, equidad social, siniestralidad y calidad de vida en Pérez Galdós-Giorgeta y en la ciudad de Valencia, es necesario y urgente un cambio de modelo en la movilidad actual.

Como muestra la siguiente infografía, la pirámide invertida muestra el cambio de modelo sobre el que se debe trabajar para lograr la “ciudad amable” de la que tanto oímos hablar, pero cuyos objetivos todavía están lejos de alcanzar.

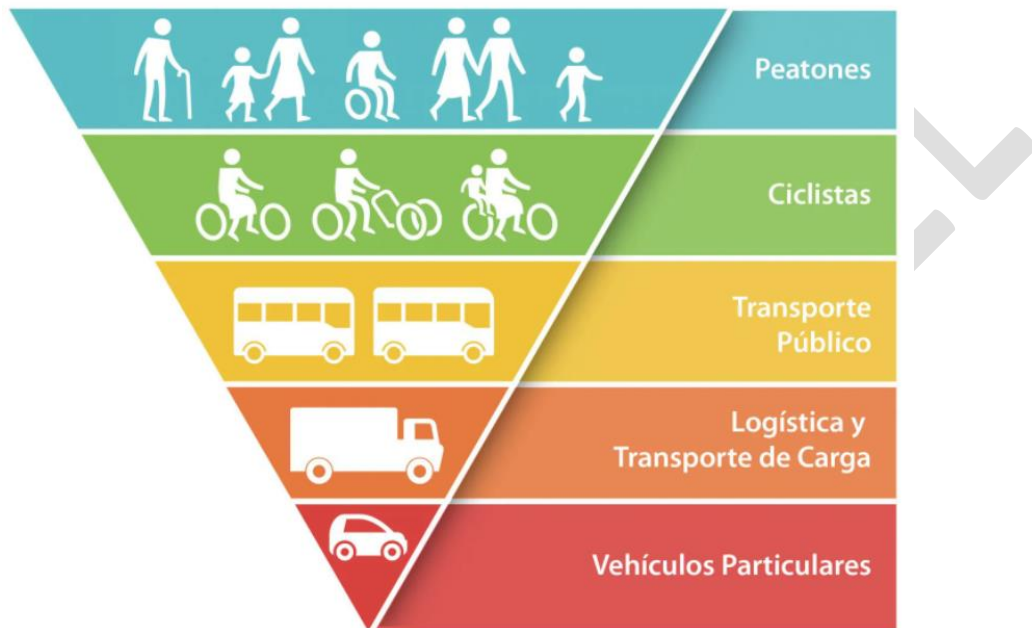


Imagen 1: Pirámide invertida de la movilidad (Fuente cedeus.com)

Los peatones se encuentran en la parte alta de la pirámide por ser el modo de desplazamiento universal y más eficiente. La mayor parte de los desplazamientos en las ciudades se hacen caminando, siendo fundamental priorizar a los peatones, siempre.

Los ciclistas se encuentran a continuación de los peatones por ser un medio de transporte respetuoso con el medioambiente, saludable y muy eficiente dentro de la ciudad de Valencia, cuya orografía permite que los desplazamientos en este medio, sean muy cómodos.

Los transportes colectivos, como autobuses urbanos, cercanías, trenes, tranvías, metros, etc, son eficientes y se debe apostar por ellos, para conseguir los objetivos impuestos por las normativas europeas, principalmente, para lograr la reducción de gases efecto invernadero. La intermodalidad entre los distintos transportes colectivos, debe ser la gran apuesta de los gobiernos.

El transporte de bienes y servicios, es fundamental para nuestra economía, debiendo reservarse zonas de carga y descarga que permitan realizar su función compartiendo el espacio con el resto de usuarios.

En el último escalón de esta pirámide se encuentra el vehículo privado a motor, cuyo uso debe racionalizarse, a través de aparcamientos disuasorios en las afueras de la ciudad para poder usar el transporte colectivo a través de la intermodalidad. Es necesario hacerlo cómodo y atractivo para que las personas que viven fuera de Valencia, pero que trabajan dentro la misma, puedan seguir usando su vehículo, pero de una forma más racional y



menos

estresante.

FUERA TUNEL



### 3.1 Arbolado en aceras y en la mediana

La remodelación de Pérez Galdós-Giorgeta, por sus dimensiones y localización, presenta una gran oportunidad para incrementar notablemente la infraestructura verde de la ciudad de València.

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, establece que la anchura peatonal nunca podrá ser inferior a 1,80 metros (salvo estrechamientos puntuales, con un mínimo de 1,5 metros) y fija que el plazo máximo para garantizarse era el **04 de diciembre de 2017**.

La reducción del número de carriles destinados al tráfico posibilita una mayor anchura de las aceras, en las que se pueden instalar grandes alcorques que faciliten el desarrollo de nuevos árboles.

Al contemplarse en los pliegos del concurso de ideas que las aceras puedan ser de más de 4m, la posibilidad tener arbolado en las aceras es totalmente viable, nuestra propuesta es de árboles en alcorques corridos como muestra la Imagen 2.



*Imagen 2: Árboles en alcorques corridos, visión de la avenida Pérez Galdós- Giorgeta antes / después*

También posibilitaría constituir una mediana con arbolado, elemento que podría ser fundamental en la infraestructura verde de la avenida, que nos gustaría fuera un espacio no peatonal dedicado exclusivamente a desarrollar un amplio ecosistema urbano acorde a la legislación y a los Objetivos del Desarrollo Sostenible. Debemos tener en cuenta que la normativa es cada vez más estricta en cuanto a la protección de la biodiversidad y a la

necesidad de adaptar las ciudades al objetivo de cero emisiones netas.

Una reforma con poco arbolado supondría que, al cabo de poco tiempo, se incumplirían los requisitos necesarios para alcanzar los servicios socio-ambientales adecuados a la ley y, por tanto, la avenida debería ser objeto de una nueva remodelación. Una planificación correcta ahora evitará innecesarias obras futuras.

La forestación de la mediana desempeñaría un imprescindible papel como conector ecológico, pues uniría el Parque Central con el cauce del río, desarrollando una vía verde a lo largo de una considerable distancia en el área urbana de Valencia, transformando una autopista urbana, obsoleta, molesta, insalubre y contraria a cualquier idea de sostenibilidad. Sería un verdadero ecosistema forestal urbano, con un estrato arbóreo, arbustivo y herbáceo, mucho más resiliente y funcional. En definitiva, un proyecto pionero para una ciudad del siglo XXI.

Creemos que, eligiendo con mesura las especies vegetales para cada circunstancia, la consolidación del arbolado es perfectamente asumible, la cual, entre los árboles de la mediana y los de las aceras, crearía una “cúpula” arbolada en casi toda la avenida, con los múltiples beneficios que ello conlleva. Todas estas acciones serán clave para reducir el ruido, el calor en verano y conseguir una avenida mucho más transitable y acogedora.

Para visualizar lo dicho en el anterior párrafo, ponemos un ejemplo de la Avenida Campanar en Valencia, con una avenida de árboles bastante frondosos en cantidades de tierra muy limitadas por árbol, como se puede ver a simple vista.



*Imagen 3: Arbolado en Avenida Campanar, Valencia*



La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) ha hecho llegar a las ciudades del planeta el desafío de aumentar su número de árboles, ya que las áreas urbanas son responsables del 75% de las emisiones globales.

La campaña global Trees in Cities Challenge se lanzó en la Cumbre de Acción por el Clima, celebrada en 2019 en Nueva York, con el fin de combatir el cambio climático y generar un urbanismo más sostenible y resiliente. Olga Algayerova, directora general de la CEPE, ha encabezado un llamamiento a las alcaldías y autoridades locales para llevar a cabo actuaciones de reforestación.

Las ciudades están consideradas como islas de calor; se trata de una situación urbana de acumulación de calor debido a la abundante presencia de hormigón y otros materiales absorbentes; como consecuencia, la ciudad experimenta temperaturas más elevadas que las zonas rurales circundantes. En ciudades grandes con edificaciones masivas, la temperatura del aire puede ser de 1 a 12º centígrados mayor que en las áreas menos densas, circunstancia agravada en un escenario de aumento de las temperaturas debido al cambio climático.

Recordemos que Valencia se encuentra entre las ocho candidatas a Capital Verde Europea 2024. La reverdificación de la avenida debe formar parte de la futura *Valencia Verde*.



Imagen 4: Diferencia de temperatura con árboles / sin árboles

## 3.2 Pacificación y verificación de los grandes cruces de la avenida

Los cruces con Àngel Guimerà y con avenida del Cid, junto con la rotonda de Pérez Galdós con Cuenca-Tres Forques, son los que soportan mayor cantidad de tráfico en la avenida, además de las peligrosas velocidades que alcanzan allí los coches cuando el tráfico es fluido.

Hay cinco puntos en la avenida que cruzan con calles o avenidas ampliamente saturadas donde los vehículos a motor circulan a excesiva velocidad. Estos puntos son:

- 3.2.1 Pérez Galdós con Àngel Guimerà-Linares.
- 3.2.2 Pérez Galdós con avenida del Cid.
- 3.2.3 Pérez Galdós-Giorgeta con Jesús.
- 3.2.4 Pérez Galdós con Democràcia-Sant Josep de la Muntanya.
- 3.2.5 Pérez Galdós con Cuenca- Tres Forques

### 3.2.1 Pérez Galdós con Àngel Guimerà-Linares

La dirección del tráfico en Pérez Galdós hacia Giorgeta se ve interrumpida en el cruce con la calle Linares y los vehículos se ven obligados a girar por la calle Lorca y después por la Avenida del Cid para poder incorporarse de nuevo a Pérez Galdós. Una rotonda en este cruce subsanaría este problema y la avenida no tendría interrupciones de tráfico en ningún sentido.

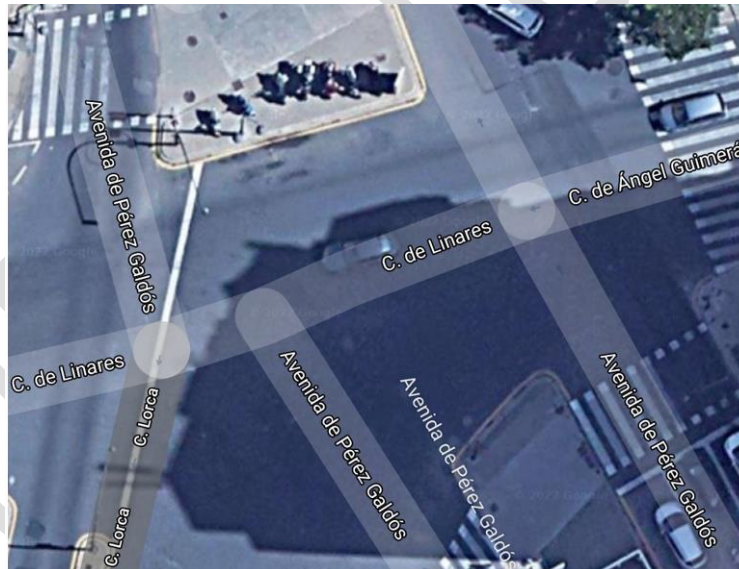


Imagen 5: Cruce Pérez-Galdós, Angel Guimerà y Linares

### 3.2.2 Pérez Galdós con avenida del Cid.

Este cruce soporta una gran intensidad de tráfico y una rotonda facilitaría el giro de los vehículos en los diferentes sentidos.

### 3.2.3 Pérez Galdós-Giorgeta con Jesús

El cruce de Pérez Galdós-Giorgeta con calle Jesús debería ser pacificado integralmente con un gran espacio verde que elimine el carril de incorporación a la avenida Pérez Galdós.

### 3.2.4 Pérez Galdós con Democràcia-Sant Josep de la Muntanya

Para el cruce de Pérez Galdós con Democràcia-Sant Josep de la Muntanya proponemos mantener todas las direcciones actuales para los vehículos a motor y ganar más metros de acera, incluso una nueva zona verde tal como se va a realizar en la reforma provisional en la calle Cerdà i Rico, tal como se indica en la imagen 6.



Imagen 6: Cruce con Cerdà i Rico

### 3.2.5 Rotonda de Pérez Galdós con C/Cuenca | Tres Forques

Mención especial es la rotonda Pérez-Galdós con Cuenca/Tres Forques dada la contaminación que soporta. En la imagen 7, se puede ver la gráfica elaborada por *València per l'aire* y *Mesura*, donde el promedio de medición entre los años 2017 y 2020 en Calle Cuenca con Pérez Galdós contaba con la cuarta medición de la ciudad con mayor contaminación por NO<sub>2</sub>.

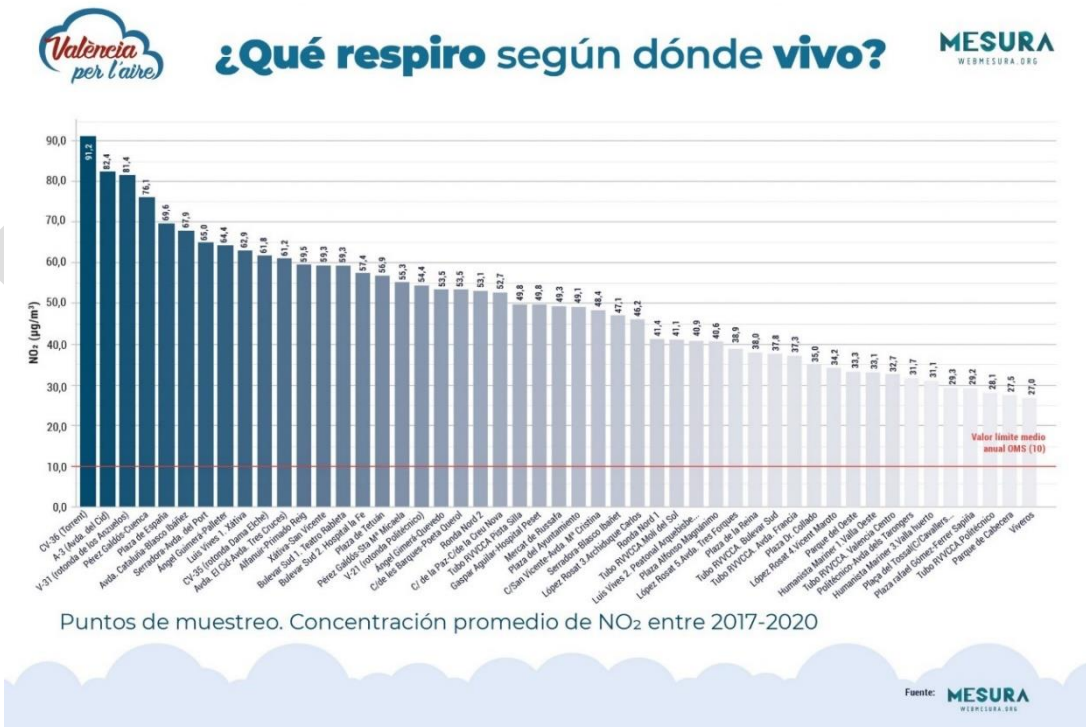


Imagen 7: Ver concentración de NO<sub>2</sub> en calle Cuenca, la cuarta en la gráfica.



El NO<sub>2</sub> es también un potenciador del material particulado, sobre todo de partículas finas PM 2,5, que son las más perjudiciales

Algunos estudios indican que el material de las partículas finas PM 2,5, se puede relacionar con múltiples enfermedades, como al autismo, fallos del sistema cardiovascular, ictus, enfermedades renales y cáncer, entre otras.

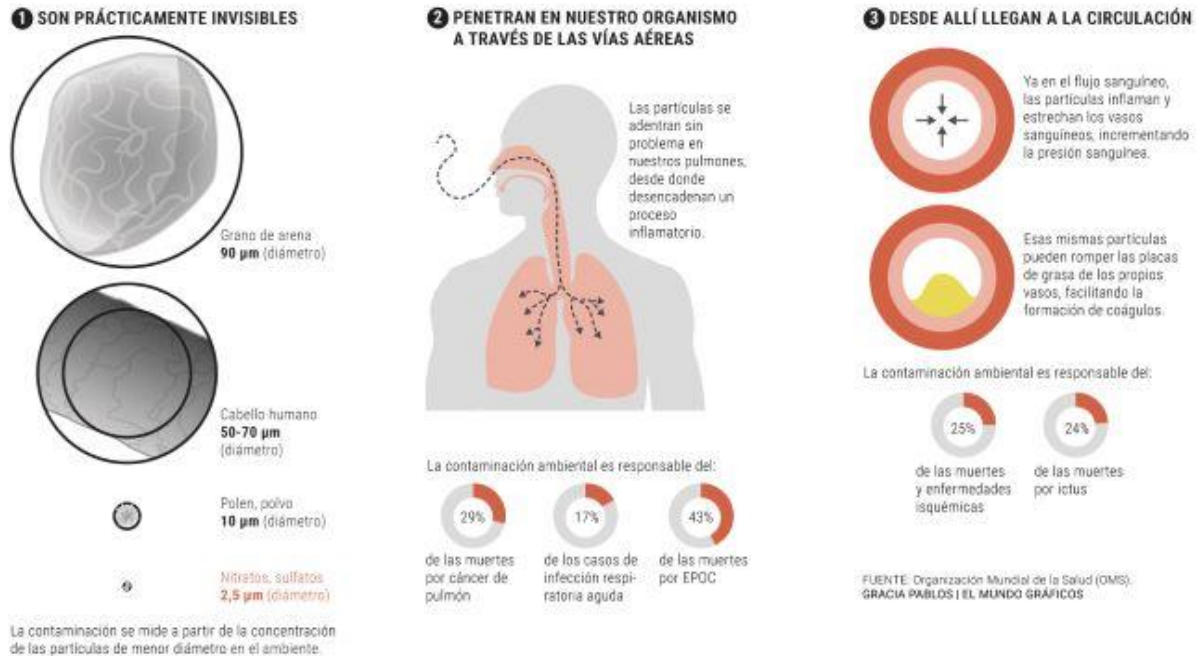


Imagen 8: Exposición humana a partículas PM2,5

Mostramos como ejemplo en la imagen 9 La Place de la Nation de París, un posible modelo a seguir para reducir tráfico y mejorar el entorno ambiental



Imagen 9: Place de la Nation, Paris

### 3.3 Carril bici doble y segregado en uno de los lados de la avenida

Es necesario un carril bici doble y segregado adecuado para su uso por parte de niños, gente de la tercera edad y gente con movilidad reducida.

Por último, vemos que el lado de Nou Moles-Patraix-La Raïosa podría ser el más adecuado para su colocación, ya que es el lado que actualmente sería más fácil de conectar con los carriles bici de Petxina y Campanar y, en la punta contraria, con el carril bici que transcurre al lado del paso elevado de Giorgeta hacia Malilla y el Parc Central.

Por otra parte, la beneficiosa subida en el uso de la bici en València ha conseguido que los actuales aparcabicis de la ciudad estén muchas veces saturados. En Pérez Galdós-Giorgeta, gracias a ambas reformas y al futuro carril bici segregado de doble sentido, el uso de la bici aumentará, siendo necesarios aparcabicis en U invertida dada la carencia de los mismos.

### 3.4 Mobiliario urbano

La avenida Pérez Galdós debiera contar con:

- Bancos no unipersonales, petición muy demandada por las personas mayores del vecindario.
- Fuentes de agua potable tal como se están instalando en otros puntos de la ciudad.
- Marquesinas en paradas de autobús.
- Mobiliario lúdico en las zonas verdes.
- Mobiliario para asegurar las bicicletas, tipo U invertida.
- Equipamiento tipo pipican.



Imagen 10: Ejemplos de mobiliario urbano para Pérez Galdós-Giorgeta: bancos y pipican.



### 3.5 Asfalto fonoabsorbente

Una de las grandes reivindicaciones que el Colectivo Fuera Túnel solicita a petición del vecindario es contar con asfalto fonoabsorbente en toda la avenida, con el fin de reducir la contaminación acústica que dificulta mantener conversaciones tanto en la calle como en las viviendas con las ventanas abiertas.

Estos asfaltos silenciosos están realizados con un compuesto de caucho triturado (procedente del reciclaje de neumáticos usados) y grava. El microaglomerado de granulación discontinua -así se llama este material- se extiende en capas de tres centímetros de grosor y, gracias al mayor espacio existente entre sus piedrecitas, absorbe parte del ruido (de ahí su nombre de fonoabsorbente) generado por los automóviles a su paso. Según las pruebas realizadas por numerosos expertos, el pavimento fonoabsorbente es capaz de reducir el sonido de rodadura hasta 6 decibelios (dBA), una cifra que en acústica se traduce a una disminución de hasta una cuarta parte del ruido inicial. *Fuente: <https://www.enelx.com/>*

### 3.6 Perspectiva de género en la avenida

Se trata de pasar de un modelo urbano que facilita las tareas productivas y las actividades económicas a una ciudad amable que priorice las tareas reproductivas y de cuidados de la sociedad, incorporando la perspectiva de género para mejorar la calidad de vida de las personas, generalmente mujeres, que tienen responsabilidades de cuidado; y compatibilizar las tareas cotidianas del cuidado y el trabajo remunerado, favoreciendo la conciliación familiar y laboral.

### 3.7 Dos carriles para el vehículo a motor

Proponemos dos carriles por sentido para el vehículo a motor, de esta manera habría más espacio para el arbolado en aceras y mediana.

Esta transformación sería coherente con la designación de la ciudad de Valencia una de las 100 ciudades neutras europeas en 2030.

Citamos tres ejemplos de reformas integrales realizadas en grandes avenidas. En Barcelona, Ronda general Mitre; Vitoria-Gasteiz y Dusseldorf.



*Imagen 11: Reforma en Ronda General Mitre, Barcelona.*



*Imagen 12: Reforma en Vitoria-Gasteiz*



*Imagen 13: Reforma en Dusseldorf*



## 4. PASOS DE PEATONES

En algunos tramos de la avenida es necesario recorrer hasta 300m entre un paso de cebra y otro como se puede ver en la siguiente medición de Google Maps.

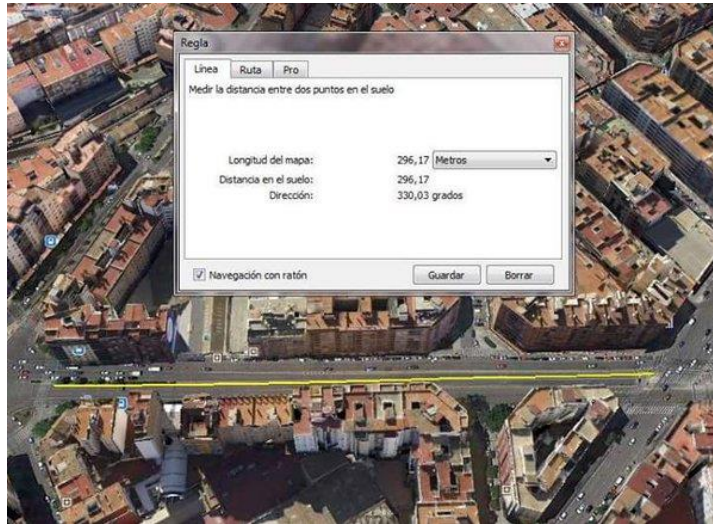


Imagen 14: Distancia de 300m entre pasos de cebra en Pérez Galdós

A continuación, vamos a enumerar una serie de pasos de cebra que consideramos imprescindibles para los peatones.

### 4.1 PASO DE PEATONES EN PÉREZ GALDÓS Nº 41 y 48

A diario, vemos cruzar a muchas personas por esta parte de la avenida Pérez Galdós, debido a la confluencia de dos grandes supermercados que se encuentran uno enfrente del otro: Mercadona y La Plaza Día, número 41 y 48, respectivamente junto a la boca del túnel.

Sobra decir el peligro que entraña cruzar por dicho lugar; **siendo una antigua reivindicación** del Colectivo Fuera Túnel.



Imagen 15: Zona peligrosa de cruce ocasional de peatones en los nº 41 y 48 de Pérez Galdós

## 4.2 PASO DE PEATONES DE CALIXT III CON OLIMPIA AROZENA TORRES

Es necesaria una ampliación de este paso de peatones para la conexión entre calles que actualmente se encuentran separadas por el túnel, Calixt III con Olimpia Arozena Torres y Almoines.

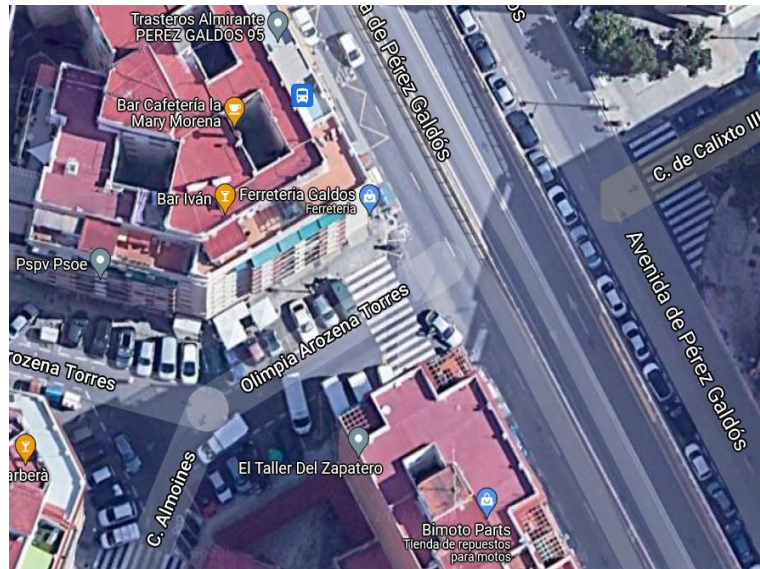


Imagen 16: Cruce Calixto III con Olimpia Arozena Torres

## 4.3 PASO DE PEATONES DE LA ZONA VERDE DE LOS ÁRBOLES SINGULARES

En este tramo concreto vemos neceseraiio situar un nuevo paso de peatones para unir la calle Pintor Navarro Llorens con Francisco de Llano. Recordemos que en la calle Pintor Nvarrao Llorens se encuentran dos ombúes que han sido catalogados como árboles singulares y por tanto hay que protegerlos.





*Imagen 17: Cruce Pintor Navarro Llorens con Francisco de LLano*

#### **4.4. PASO DE PEATONES DESDE JERONI MUÑOZ A METGE ESTEVE**

En la esquina impar de Jeroni Muñoz con Giorgeta, es conveniente un nuevo paso de peatones que una esta calle con Metge Esteve.



*Imagen 18: Cruce Jeroni Muñoz con Metge Esteve*



## 5. ÁGORA CULTURAL EN EL TÚNEL

La eliminación y reconversión del túnel de la avenida Pérez Galdós es una de las principales reivindicaciones de la ciudadanía.

Este es nuestro decálogo de razones que justifican la reconversión del túnel:

- 1.- Muro urbanístico desfasado, **que impide el contacto vecinal y comercial.**
- 2.- Foco de **contaminación acústica, medioambiental.**
- 3.- Urbanísticamente, construcción anticuada y anacrónica que **no pacifica el tráfico.**
- 4.- ¿Cumple con la **normativa de túneles** a nivel nacional y europeo?
- 5.- Su estructura supone que **no existan, ni semáforos, ni pasos de cebra adecuados para los peatones en tramos relativamente extensos de la avenida**, lo que entraña un grave riesgo para los mismos.
- 6.- **Foco de accidentes**, tanto de viandantes, por el motivo anterior, como de vehículos por la velocidad de los mismos.
- 7.- Es un **paso “rápido” para los vehículos similar a una autovía urbana**, que lo utilizan a fin de evitar la señalización existente en la avenida.
- 8.- **Inservible y eludible:** el tráfico debe desviarse hacia el Bulevar Sur (Ronda Sur), pues éste fue uno de los principales motivos por los que se construyó dicha Ronda.
- 9.- La reconversión del túnel supondría **dar calidad de vida**, no sólo a los vecinos y comerciantes de la zona, sino a la ciudad de Valencia.
- 10.- Es una **vieja petición reclamada por todos los vecinos desde hace muchos años**, concretamente, desde los años 80.

El proyecto de reforma definitiva contempla la eliminación del túnel como paso de vehículos y su cobertura permitir que el tráfico discurra por superficie. Además, supone una oportunidad única para poner a disposición de la ciudadanía el espacio subterráneo del túnel, que con aproximadamente 300 metros de largo y 9 metros de ancho ofrece más de 2500 metros cuadrados diáfanos.

La creación de un ágora o espacio cultural multiusos tendría un gran impacto en la revitalización de una zona de nuestra ciudad actualmente infradotada de instalaciones y equipamientos culturales; y sería, además, una iniciativa claramente alineada con los principios y objetivos de la Nueva Bauhaus Europea en términos de estética, sostenibilidad e inclusión. Adicionalmente, permitiría establecer sinergias con otras entidades e iniciativas referentes en el ámbito creativo y cultural, como València Capital del Disseny, y conectaría a las comunidades artísticas locales e internacionales de la ciudad de València.

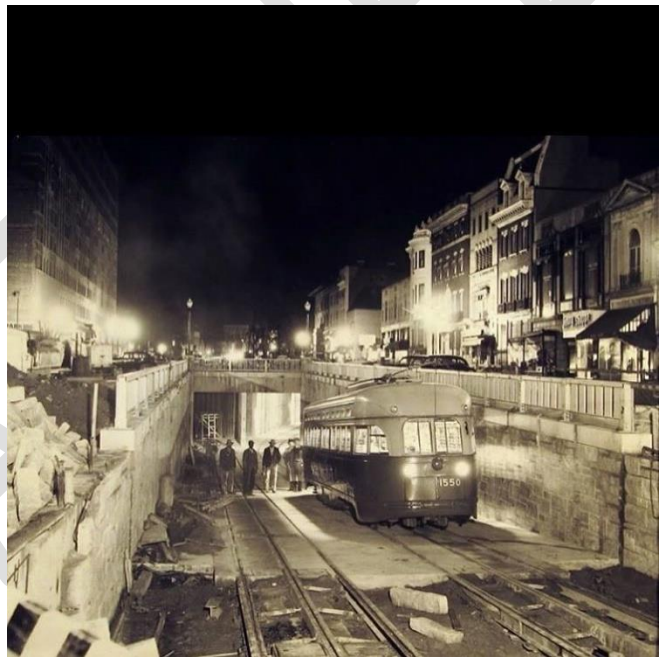
En este sentido, existen múltiples ejemplos internacionales de recuperación de túneles y otras infraestructuras subterráneas para su uso comunitario, como se describe a

continuación.

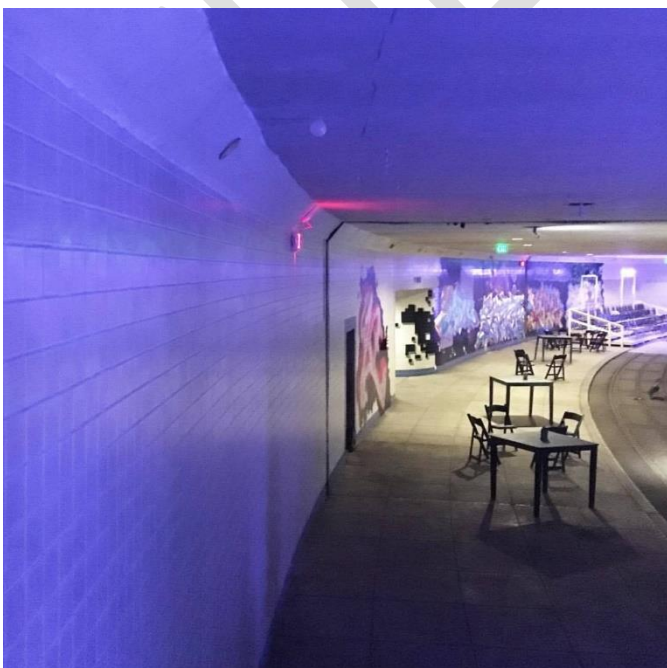
## Ejemplo: Dupont Underground (Washington)

Uno de los más interesantes, y que guarda gran similitud con el túnel de la avenida Pérez Galdós, es el proyecto Dupont Underground desarrollado en la ciudad de Washington (Estados Unidos).

Dupont Underground ha transformado una estación de tranvía abandonada en una plataforma cultural y flexible a disposición de colectivos artísticos, instituciones y ciudadanía para desarrollar diversas formas de expresión artística y creativa. Actualmente ofrece un espacio de aproximadamente 1400 metros cuadrados en el que se realizan múltiples actividades culturales: exposiciones y talleres, actuaciones musicales y teatrales o mercados de arte y artesanía.



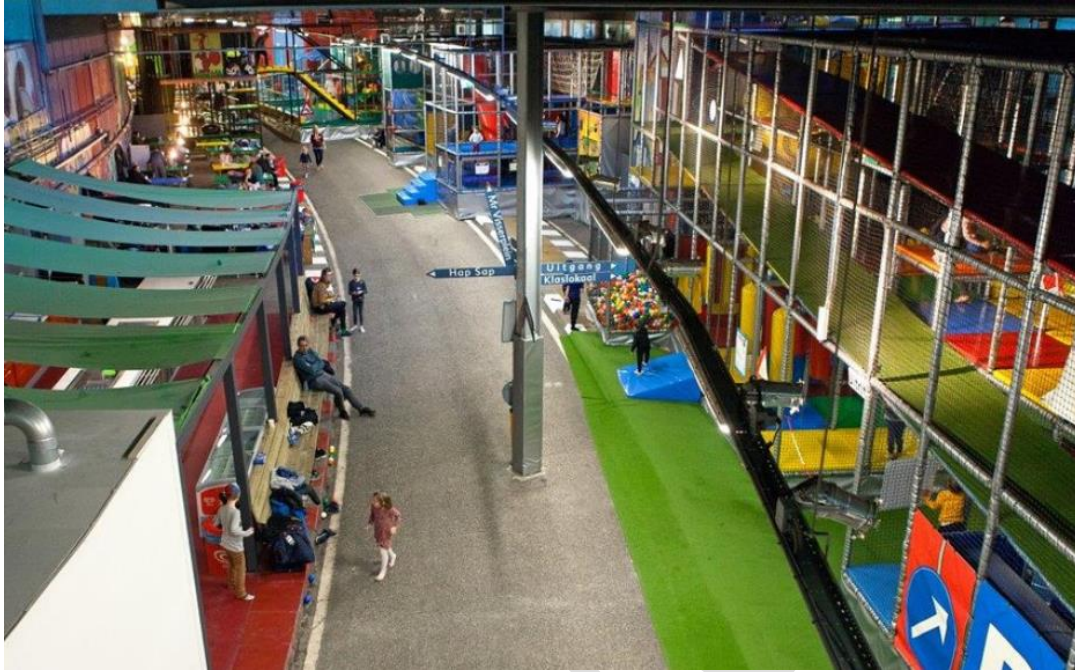
*Imagen 19: Tunel Dupont Underground, en su estado original para el paso de tranvías*





*Tunel recuperado por Dupont Underground*

## Ejemplo: Tunfun (Amsterdam)



*Imagen 20: Tunfun en Amsterdam*

Otro ejemplo de espacio recuperado para la ciudadanía a partir de un paso subterráneo de vehículos es TunFun, en la ciudad de Amsterdam (Países Bajos). Se trata de un espacio de aproximadamente 4000 metros cuadrados dedicado exclusivamente a juegos infantiles, para niños y niñas de entre 0 y 12 años, con trampolines, toboganes y actividades lúdico-culturales para los más pequeños y sus familias.

De este modo, TunFun se ha convertido no solo en una dotación para el barrio donde se ubica sino también en un referente de la ciudad de Amsterdam y un ejemplo de turismo sostenible e inclusivo.

---

### **Ventajas de la transformación del túnel**

La transformación del túnel de la avenida Pérez Galdós en un espacio de los tipos descritos presenta múltiples beneficios.

**En primer lugar**, la inversión necesaria es reducida, en tanto que la infraestructura ya está construida y tan solo sería necesario habilitar accesos peatonales y acondicionarla para uso público. Además, no sería necesario abordar la cobertura total del túnel, pues parte del espacio actualmente abierto podría aprovecharse para dotar de iluminación natural al nuevo espacio, mediante tragaluces como los existentes en la calle Santos Justo y Pastor de València, en la estación de metro de Amistat-Casa de Salud, tal como se puede ver en la imagen 21.



*Imagen 21: Tragaluces y acceso en la mediana existente en la calle Santos Justo y Pastor de València.*

**De manera complementaria**, y dada la gran longitud del túnel, sería posible destinar una parte del espacio del mismo a otros usos, como un depósito/aljibe para el almacenamiento de aguas pluviales captadas mediante sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS). Un depósito de estas características contribuiría, en consonancia con las nuevas normativas europeas, a una mejor gestión del ciclo local del agua, así como a aumentar la resiliencia y la adaptación urbana a los efectos del cambio climático, reduciendo el riesgo de inundaciones urbanas y el impacto ambiental de los vertidos del alcantarillado en tiempos de lluvia, proporcionando agua de riego a la cubierta vegetal si fuera necesario.

**En segundo lugar**, el ágora significa un espacio físico de unión entre ambos lados de la avenida y, por tanto, de la ciudad, históricamente dividida por el túnel. El propio proceso de concepción y diseño final del espacio podría desarrollarse de manera abierta e inclusiva, por fases y con la participación de colectivos y entidades diversas: asociaciones vecinales, universidades, escuelas y otros establecimientos educativos.

**En tercer lugar**, una vez habilitado, proporcionaría una sede donde realizar múltiples eventos culturales, promovidos tanto por el ayuntamiento como por otras entidades, así como desarrollar actividades para diferentes colectivos (personas mayores, infancia, etc.) y establecer colaboraciones con museos, bibliotecas, exposiciones, teatros y otros establecimientos culturales de la ciudad de València, dinamizando la vida social y cultural de los barrios en torno a la avenida.