

Publicat el 29-5-2005 a "Levante - EMV".

En alguna gran avenida de alguna gran ciudad latinoamericana, alguien espera para cruzar. Plantado al borde de la acera, ante la ráfaga incesante de automóviles, el peatón espera diez minutos, veinte minutos, una hora. Entonces vuelve la cabeza y ve que hay un hombre recostado en la pared, fumando. Y le pregunta:-Oiga: ¿Cómo hago para pasar al otro lado?-No sé. Yo nací en éste.(Eduardo Galeano, "Patatas arriba")

Avinguda del Port: Cal un debat urgent sobre la seua remodelació

Fernando Gaja i Díaz *

Joan Olmos **

L'Ajuntament de València remodelarà l'avinguda del Port. Benvinguda siga aquesta iniciativa, que es tirava a faltar feia temps, encara que ho faça mogut per una operació "aparador" muntada amb motiu de la Copa de l'Amèrica i amb criteris molt discutibles.

El projecte anunciat és l'ocasió per a abordar qüestions i problemes que no han de quedar sense resoldre. La importància de la via i la repercussió sobre les condicions de vida de molts ciutadans obliguen a iniciar un debat abans d'intervindre: ¿com volem que siga la futura avinguda del Port?, ¿amb quines prioritats i objectius s'aborda el projecte?... Ací van algunes idees per a iniciar el debat. 2007 no pot ser l'excusa per a la precipitació.

Per damunt de tot, la seguretat. L'avinguda del Port és un dels carrers amb més accidents mortals de la ciutat de València, a causa de l' excessiva distància entre punts d'encreuament, les precàries condicions en què es realitza el pas, i sobre tot, per l'abús de velocitat dels vehicles; cal recordar que la velocitat en les àrees urbanes està limitada per llei a 50 quilòmetres per hora; el disseny, però, de molts dels nostres carrers fa quasi impossible acomplir eixa limitació. La seguretat ha de ser, per tant, l'objectiu prioritari. No més ferits ni morts absurdes.

No tot és qüestió de secció: cal augmentar el nombre de passos i les possibilitats d'encreuament, i que siguen absoluts, sense semàfors intermitents, al mateix temps que es reparteixen de forma més equitativa els temps de pas entre vehicles i persones a peu. Els passos han de ser llocs on el vianant, siga quina siga la seua edat i condició, pugua creuar amb seguretat, comoditat, sense esperes excessives, sense recorreguts innecessaris.

Després, comoditat, amabilitat. L'espai urbà resultant d'aquesta remodelació ha de ser acollidor, amé, confortable. Superant la intenció escenogràfica, la pura aparença, ha de centrar-se en la millora dels aspectes ambientals: reduir el soroll, incorporar vegetació —un element

essencial per a aconseguir el confort tèrmic, acústic, ambiental—, instal·lar mobiliari urbà de manera racional, evitant la seua reducció i equiparació amb els elements publicitaris. Mobiliari urbà per a ser utilitzat, per al confort: bancs, fonts, papereres, estacionaments de bicicletes; evitant tota mena d'elements com ara suports de banderoles, cilindres i panells, amb funció exclusivament publicitària, andròmines que ocupen un espai preciós i reduït sense aportar res a un ús còmode i amable de l'espai. Mobiliari urbà de qualitat, construït amb materials de baix impacte ecològic, i no els horrorosos trastos de plàstics, simulacres de models huitcentistes pseudo-parisencs que envaeixen la nostra ciutat.

Participació. El carrer és la nostra casa comuna; la prolongació de la llar. ¿Què opinen els veïns, els comerciants, els usuaris sobre la reforma que s'anuncia? Encara que l'avinguda del Port és una via principal de la ciutat, ells són qui la gaudiran (o patiran, depèn com es faça) cada dia. Abans de res, cal consultar, fer enquestes, donar pas a la participació dels afectats, dels ciutadans. Debatre, reflexionar, buscar el consens.

Preferències i prioritats. Prioritzar els mitjans de transport sostenibles: els vianants i la bicicleta, en primer lloc; i en eixe ordre. Uns criteris que deurien guiar el redisseny de tot el viari urbà. En tot cas, ara per ara, la connexió de la ciutat amb el front marítim està suficientment garantit. I si es vol augmentar la capacitat, cara al 2007, res millor que el transport col·lectiu.

La incorporació d'un carril bici no ha de fer-se en detriment dels vianants, envaint el seu espai, i no ha de crear barreres visuals, com ara el desafortunat disseny al Campus de Tarongers. La creixent presència de la bicicleta en la ciutat i la construcció d'alguns carrils (pocs, mal dissenyats i sense continuïtat) estan obrint un conflicte innecessari entre vianants i ciclistes. Cal reduir l'espai dels cotxes, no creant un nou perill per al vianant; en els últims temps no és infreqüent topar-se amb bicicletes que circulen a velocitats inadequades per voreres i espais de passeig. L'espai urbà és un bé escàs. Cal establir prioritats en el seu ús: el vianant, la bicicleta, els transports públics, l'automòbil privat. Ubicar un espai reservat per al transport públic, sense introduir elements físics que augmenten el risc d'accidents.

Una ciutat per a tots. Pensar en els xiquets, en la gent major, en les persones que tenen dificultats i limitacions per a moure's a la ciutat, no creant un ambient hostil, perillós. El nostre model ha de ser el de les ciutats europees del nord, on els xiquets van a l'escola sols; una activitat impensable, hui per hui, al nostre país.

Domesticar el trànsit. Reduir la velocitat de circulació, calmar el tràfic. De nou, l'experiència d'altres estats europeus (Alemanya, Holanda, Dinamarca,..), ens mostra mitjans urbans segurs, amables, lluny de les autopistes urbanes que ens proposen i continuen encabotats a construir. Hi ha solucions de baix cost i molt eficients per a aconseguir-ho. Algunes tan senzilles com sincronitzar els semàfors per a crear les anomenades "Ones Verdes" a 30 Km/h, de manera que els que vagen a velocitats superiors els troben tancats.

Un carrer, no una via de tràfic ràpid. L'avinguda del Port és una via urbana i no una carretera, fruit d'un projecte històric il·lustrat, lloat al seu temps per cronistes i visitants, maltractada i transvestida pel desarrollisme dels anys sisanta, Tractem-la com es mereix. I donem la veu als ciutadans, i en primer lloc als veïns qui pateixen diàriament els problemes i riscos de viure en una via que fins ara ha sigut considerada com un canal de trànsit motoritzat, amb uns criteris obsolets que només han buscat augmentar la velocitat, oblidant que en ella viuen o sobreviuen milers de persones.

* Arquitecte

** Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>