

Publicat el 3-11-2002 a "Diari Levante - EMV".

"...Serà un dia que durarà anys.

Gent de mar, de rius i de muntanyes Tindran mar i prats i rius i boscos Tindran tot. I es parlarà de vida
Les ciutats seran rius plens de gent"

Ovidi Montllor ('De Manars i Garrotades' , EDIGSA, Barna 1977)

Telons d'asfalt. El Camí de Trànsits, un exemple a reconsiderar

Josep Maria Sancho i Carreres *

Tremendisme? No em puc resistir de trasplantar la imatge del '*Teló d'Acer*' , de potents connotacions, a la nostra realitat urbana. Si a Berlín quasi és història cicatritzada, a València, que es complau en potenciar tot un entramat de '*Vies Ràpides*' , on l'acer en moviment -cotxes-, l'amplada del viari -carrils-, o la fondària de les trinxeres -passos inferiors i túnels- conformen barreres insalvables, tenim un present d'autèntics '*Telons d'Asfalt*' que trosseggen la ciutat.

Les inèrcies de l'expansionisme automobilista ens han conduït a una inadmissible realitat: veïnat i visitants, comerciants i clientela, es veuen captius a cada banda de l'artificiosa frontera en què s'ha convertit el carrer que els separa. La velocitat estressant, la càrrega densa, el soroll, els gasos i la pol·lució per una banda, les voreres estretes, la contenció semafòrica, la manca d'arbrat, d'ombra i bellesa, per altra, amarguen la vida, remouen mudances i traspessos, tanquen finestres amb doble vidre i aire condicionat, polsegen balconades i terrasses, aclaparen, emmalalteixen i atropellen als vianants. Fins i tot emboten o barren els accessos de les barriades en tal de no alentir el flux del riu de cotxes. Però, mai s'aplegarà a satisfer la voracitat del vehicle.

Com a resultat físic tot un panorama que, incloent-hi les riberes del '*Riu de Cultura*' , malda, actuació a actuació, per liderar el rànquing de desgràcies viàries. Al meu criteri, un dels carrers-avinguda més fronterer, malmés (amb perdó de l'Avinguda del Port, que no es queda massa darrere), inhumà i lleig de València, pot ser siga l'antic Camí de Trànsits i, en particular, l'eix Giorgeta-Pérez Galdós. Prenem-lo d'exemple.

Recte, des de Sant Vicent al Túria, es perllonga més enllà. Dels 2.100 metres, uns 850 -el 40 % del total!- estan directament afectats pel tall d'una trinxera-túnel que escamoteja les antigues vies d'entrada i eixida a Madrid. Amb 30 metres d'amplària i atapeït d'edificis de vuit a onze altures, no presenta cap expansió enjardinada (no voldran comptar el rogllet de l'antiga estacioneta...) proporcional a l'elevada densitat que travessa (...quan s'anuncien més finques a l'antiga Central Elèctrica de Nou Moles!). De tant en tant, una filera central de polloses palmeres washingtonies -

aportació de l'època **Barberà** - que sobreviuen anguniosament entre llastimosos baladres, pretén 'donar verdor' a l'última bestiesa: l'eliminació de l'esquifida mitjana d'accés als barris i reducció assassina de les illetes de pas. A cada banda, tres carrils i un altre de bus, limitats per pelades voreres que, sense refugi ni distància -a penes 2 metres- vers l'accelerat tràfic, es veuen obstaculitzades pel 'trasterio' -mobiliari?- a l'ús. En les tramades de trinxera a cel obert, l'abisme, amb increment de velocitat i de soroll que ressona pels contaminats murs (Alcaldessa, no tire els diners en minvar-lo!), baranes i uns flancs bruts, carrils d'angoixosa estretor, adobats amb l'aparcament salvatge. Per últim, els pocs espais coberts en túnel resten assignats totalment al cotxe, en circulació, espera o estacionament.

Una concepció brutal dels primers anys 70 quan Trànsits encara era l'única circumval·lació completa de la ciutat, una carretera camionera, de pas i d'aprovisionament. La seua '*urbanització*' no respectà ni les frondoses moreres ni els esplendorosos plàtans, gairebé centenaris. Una aberració molt pròpia de l'època, que ja ha fet tot el paper -per a mal i per a bé- que se li va assignar i que ara ha entrat en l'anacronisme més absolut. Per això, els últims excessos d'asfalt i recaptacions de trànsit (prosecució cap a Benimàmet i Paterna), producte de les mateixes ments que la pariren, adquireixen tints de perversitat, de sadisme torturador.

Amb el Bypass (fi del '*Semàfor d'Europa*' i tèbia dignificació -en l'època **Ródenas** - de Cardenal Benlloc i Peris i Valero), la V-30 i l'obertura recent de les noves Rondes,... ja no hi ha cap pretext per ajornar el rescat d'una avinguda com aquesta. És inaudit que tot el viari, antic i modern, se sume sense restriccions a la lliure disposició del vehicle. Si molts pobles, en aconseguir allunyar autovies i carreteres, han transformat les obsoletes travessies en carrers i bulevards de qualitat, com València no fa el mateix a l'antic Camí de Trànsits?

és l'hora d'alleugerir i requalificar aquelles vies internes històricament castigades i d'afavorir la vertebració dels barris encercolats entre elles. Barcelona porta anys fent-ho. Amb la Ronda Litoral, les Vies Júlia i Flavència, la Ronda del Mig,... "*la ciudad va ganando espacios de la nada: ya no necesita -o ya no puede- colonizar el extrarradio. Le basta con cubrir vías rápidas*" (Lluís-Anton Baulenas, El País/Cataluña, 02.11.01). Són cobertures que donen pas a generosos perfils de 'rambla' en la superfície: nous espais per a la dinamització urbana, la sociabilitat i l'equipament dels barris adjunts.

En aquesta línia, els propose l'amortització de la nostra avinguda com eix de pas, la cobertura total del túnel reconvertint-lo en aparcament de residents (dedicar-lo a un trànsit més calmat i menys dens seria una opció més contemporitzadora, però de difícil compatibilitat) i la reestructuració de la seua superfície, segons un perfil viari radicalment distint. Com a model, l'Avinguda del Regne -també de 30 metres d'amplària-, la qual, sense aplegar a la confortabilitat plena, frueix d'uns estimables patrons de qualitat, amb espais per al vianant i una distribució funcional que es defensa prou bé de la progressiva tensió automobilística. Pensem el joc aglutinador, veritablement urbà, que donaria eixa transformació sobre una vasta àrea d'influència.

València està ofegant-se entre '*Telons d'Asfalt*' i el seu veïnat es troba ferit i presoner de les xarxes espinoses. No hi ha justificació per a tal desori quan és possible la requalificació de carrers, avingudes i places. Cap tros ha d'estar penalitzat malvivint per sota els límits de dignitat urbana. Que tots els espais públics facen honor al seu nom, que alimenten i donen continuïtat al teixit, que siguin franquejables, permeables, arbrats i bonics. Articuladors de trames, barris i persones: espais de vida, comerç, lleure, sociabilitat i identificació, de cohesió ciutadana. Eradicar telons, recuperar àmbits de convivència i urbanitat, és una urgència inajornable. Comencem per Trànsits?

* Arquitecte-Urbanista, especialitzat en patrimoni arquitectònic

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