

Publicat el 18-11-2007 a "Levante - EMV".

"Tenemos la sensación de que el automóvil está en guerra con la ciudad y posiblemente con la misma humanidad" (Edward T. Hall, La dimensión oculta, 1966)

Manuel Candela

Carles Dolç *

Manuel Candela es una avenida de mediana magnitud situada en el Distrito Marítimo de la ciudad de València que ha cobrado en los últimos años más protagonismo por ser un tramo de conexión entre Blasco Ibáñez y la Ciutat de les Ciències. La saco a colación no por ese papel sino por su diseño, poco habitual pero ampliamente desaprovechado. Me explicaré. Aparte de sus aceras y calzadas, por su centro discurre una plataforma para caminantes con dos filas de árboles bien crecidos, de copa abundante y buena sombra, bellos. Aunque esta plataforma fue concebida para pasear, cualquier observador comprueba que no se utiliza (para ser exactos, la usan a menudo personas con animales domésticos para que defequen). La razón me parece obvia: es estrecha y está flanqueada por dos calzadas de intensísimo tráfico que disuaden a quien quiera andar tranquilo. Para esto último es desagradable y, en consecuencia, no se utiliza.

El diseño de las vías públicas debería atender a cuestiones variadas, no son solo viales de circulación. Siendo elemental, a veces debe recordarse que por ellas transitan peatones además de vehículos, aunque durante varias décadas se recortó el ancho de las aceras y se cortaron árboles a mayor gloria del coche. La calle no es sólo una zona de paso, es también estancia ciudadana, lugar donde la gente se encuentra, platica, se reúne, observa, juega, se oxigena si le dejan... Las vías públicas sirven para acceder a los distintos lugares de la ciudad, cuestión distinta de ejercitar la velocidad, al tiempo que son espacios de relación humana.

Hemos generado ciudades radicalmente desequilibradas en favor del automóvil, con un número cada vez mayor de vías rápidas, con calzadas desproporcionadas en relación a las aceras, en donde los vehículos entran en contradicción no solo con el paseo o el juego del transeúnte sino incluso con la vegetación (por ejemplo, en aceras estrechas los árboles crecen demasiado pegados a las casas y los vecinos acaban pidiendo que los quiten o que sean de fuste raquíto, simples ornamentos que no pueden cumplir su función climatizadora). Manuel Candela es un caso atípico por su paseo central, pero su concepción como vía rápida y la angostura práctica de esa plataforma hacen que sea una calle anodina, molesta y desaprovechada. Desaprovechada para el disfrute ciudadano.

Se puede objetar que, al menos, tiene árboles de porte grande. Es cierto, pero precisamente por ello resulta más lamentable el resultado, porque los vecinos podrían disfrutar de su frescor y de su sombra en verano, de su

compañía y belleza cuando paseasen todo el año, del asiento tranquilo en sus bancos... Lo peor es quizá que no aprendemos. La Avinguda del Port se acaba de convertir definitivamente en una carretera y cuenta con su peor perfil diseñado en doscientos años. Las avenidas que conformaban el antiguo Camí de Trànsits (Cardenal Benlloch, Peris y Valero, Giorgeta, Pérez Galdós, Campanar, Peset Aleixandre, Primado Reig), han alcanzado su más alto grado de hostilidad urbana, aunque en algunos tramos se hayan plantado simbólicos árboles de adorno. La nueva Avinguda dels Tarongers constituye una carrera de obstáculos para el peatón. La Plaça del Mercat es hoy una especie de autovía...

Rediseñar las calles de la ciudad de València, algo igualmente necesario en tantos otros municipios valencianos, constituye una tarea grande pero no muy complicada y, sin embargo, decisiva para la buena vida y convivencia ciudadanas. Y es que el viario no puede ser diseñado únicamente ni principalmente desde el punto de vista del departamento municipal de tráfico, deben intervenir criterios de integración de la naturaleza en la ciudad (adecuadas y bien albergadas especies arbóreas) y de creación de ámbitos de vida relacional aptos y acondicionados para las distintas generaciones. La concepción de la calle como una triada de aceras de paso, estacionamiento de coches y calzada ha acabado por ser nefasta, generándose una ciudad molesta, nociva y peligrosa.

Claro que esta reflexión nos lleva mas lejos: no sólo se trataría de un simple rediseño de vías, para hacerlas amables habrá que cambiar los criterios de movilidad urbana, que en València son de prioridad completa al automóvil. Sin una ordenación viaria que obligue a un tráfico calmado, acompañada de una educación ciudadana para disuadir del uso del coche, y sin una prioridad real de los medios de transporte públicos, los diseños de nuestros espacios públicos mas mal que bien podrán concebirse para el disfrute de viandantes y ciclistas. Ni de manera que la vegetación dentro de la ciudad pueda desarrollarse cumpliendo plenamente con sus potenciales beneficios para la vida humana. Tiendo a pensar que, con unos criterios de movilidad urbana razonables, el espacio peatonal de Manuel Candela se habría diseñado de otra manera y que los coches discurrirían mucho más tranquilos por esa avenida. La gran cuestión pendiente es que el auto sirve mal para desplazamientos interiores de la ciudad y que ya ha saturado su viario.

* Arquitecte-Urbanista

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