

Publicat el 16-6-2002 a "Levante - EMV".

De las artes, de las flores, de la luz y del amor

Adolfo Herrero *

Por si aún no han caído en la cuenta, se trata de puentes; de los puentes de Valencia. También de túneles aunque, por el momento, no tengan nombre.

Sobre el antiguo cauce, que no río, del Túria, de cuyas aguas nos privaron hace tiempo las autoridades del momento, otras autoridades actuales -mal aconsejadas- continúan construyendo nuevos puentes al servicio del automóvil.

Valencia cuenta en total con veinte puentes construidos o en construcción, además del previsto en la Ronda Este. De ellos, uno es provisionalmente ferroviario; su destino actual será sustituido por el de tránsito rodado y de peatones. Otro es de uso privativo del recinto portuario. Una cifra envidiable si se tiene en cuenta que en París -por hablar de ciudades fluviales- hay veintiocho (si exceptuamos la duplicidad de los que cruzan sus dos islas fluviales de la Cité y de St. Louis) y Valencia, evidentemente, ni es la capital de Europa ni se acerca remotamente a su número de habitantes ni de vehículos. Tampoco es Londres, que dispone solamente de diecinueve. Sevilla, casi equivalente en habitantes y vehículos, tiene nueve; y podemos seguir con Zaragoza o Córdoba...

Si hasta 1960 había once, los demás son fruto de los últimos cuarenta años. Tan sólo tres son exclusivamente peatonales: uno de los llamados históricos -el de la Mar- y dos, de escaso tránsito y peor aspecto: el de Fusta, que perdió su pasado esplendor -en cuanto a usuarios me refiero, ya que nunca lo tuvo como diseño- tras la construcción de la línea 3 del metro; y el otro, una pasarela que conduce de ninguna parte, frente a Nuevo Centro, a ninguna parte, frente al Colegio de Jesuitas, gracias a las espléndidas barreras de tránsito, túneles incluidos, situadas en sus extremos con las que nos obsequia regularmente el servicio municipal de tráfico.

El resto son mixtos y con una clara ventaja a favor del tránsito rodado, vergonzosa en los puentes históricos de Sant Josep, Serrans, Trinitat, y del Reial, *desdoblado* en los primeros años setenta con una intervención más que discutible no sólo en el aspecto patrimonial sino en el funcional.

Y seguimos construyendo más. Nuestra ventaja, y es lo que nos pierde frente a ciudades con ríos caudalosos, es que lo tenemos mucho más fácil al disponer de un cauce seco. Pero sabemos que esa no es la única

explicación. Nuestras autoridades continúan mal aconsejadas o, mejor, hipnotizadas, como sucede desde los tiempos del innombrable y el precedente de la ampliación del Pont del Reial.

Nuestro Plan General en 1988 contemplaba la construcción de seis puentes nuevos: Nou d'octubre, de Las Artes, la reposición del antiguo paso ferroviario de la línea Valencia-Grao, esta vez para tránsito rodado y de peatones, bautizado popularmente como dels Dimonis, y Montolivet, todos construidos ya. Por construir quedan el de la Ronda Este, heredero del antiguo cinturón de ronda del Plan de 1966; y, finalmente, el que sustituirá al actual paso ferroviario de la línea Valencia-Tarragona, una vez prolongado su enterramiento al sur del viejo cauce.

De todos ellos comentaré sólo dos: el de las Artes, último construido, y el de las Flores, recién iniciado.

En el primero, nada de lo contemplado por Plan se ha cumplido. Previsto como una nueva comunicación que permitiría recuperar el Pont de Sant Josep para tránsito exclusivamente peatonal, no sólo no se han respetado sus alineaciones, porque un puente también tiene alineaciones -los trazados cuando se dibujan en los planos sirven para algo-; en su lugar se ha construido una discutible superrotunda entre las dos márgenes tres veces más ancha de lo que el Plan prevé y con un desmesurado e inútil número de carriles de tránsito (como en todos los nuevos) que hace inevitable su comparación con un área de peaje. Además de devaluar el uso y la percepción del cauce y dañar sus pretils y tajamares de forma irreversible, tampoco hemos recuperado el Pont de Sant Josep ni el de Serrans.

El de las Flores no existe en el Plan porque ni remotamente se planteó su necesidad o su conveniencia. El "pontón" al que sustituye es un regalo envenenado de la Generalitat. Debía demolerse tras la reposición del puente de la Exposición (ahora la Peineta de Calatrava), una vez construida en el cauce la estación del metro. A petición municipal -léase del mentado servicio-, se le liberó del compromiso, con el ahorro consiguiente para sus arcas, realmente ridículo. Primero se intentó maquillar el engendro al estilo "pompier" y más tarde se optó por uno nuevo con un diseño "más permeable" que aún está por ver y que, en cualquier caso, afectará negativamente al Pont de la Mar.

Por utilizar un parangón legal, si la intervención del de las Artes es asimilable a una infracción urbanística por exceso de aprovechamiento, el de las Flores lo es por edificar en zona verde o suelo no urbanizable.

Y así, poco a poco, nos cubren el río como si de una acequia más se tratara. Los taxistas ya lo propusieron en la totalidad del cauce para crear varias plantas de aparcamiento, cosa de la que, sigilosamente, tomó buena nota el servicio municipal correspondiente porque, nunca se sabe, algún día se presentará la oportunidad. Y también sigilosamente, pasito a pasito, continua consolidándose la autopista que el Plan Sur proponía en el río antes de que fuera nuestro y lo quisieramos verde. Ahora en sus márgenes, con túneles y montaña rusa incluida, la Autopista Mislata-Barcelona (como la llama otro contertulio de esta sección) con ramales al

Balcón al Mar y a El Saler, progresó adecuadamente. Ya se sabe, estamos en Valencia, la ciudad donde sólo el automóvil recibe más atenciones que Vd. (así rezaba aquella campaña publicitaria de la compañía Iberia; se refería al avión) gracias a los desvelos del impagable servicio municipal aludido y del técnico que rige su destino.

Más tarde o quizás por la misma época, en la Nacional III, aún no era la A-3, cuando alguien se encontraba a mitad de camino entre Madrid y Valencia tras tres horas de viaje, se daba de bruces con un irritante mensaje: *Con Iberia ya habría llegado*. Pues bien, ese es el mensaje que se nos propone cuando uno se mueve por la ciudad en transporte público de superficie, especialmente, en tranvía: *Con su coche ya habría llegado*.

* Arquitecte

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