

"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 pasar al otro lado?

—No sé. Yo nací en éste."

Galeano, Eduardo (1998): *Patatas arriba. La escuela del mundo al revés*. Siglo XXI, Madrid

FIFTY FIFTY

Caminar per València és patir. La distribució de l'espai i del temps en els carrers i places d'aquesta ciutat està pensada en funció quasi exclusiva de l'automòbil, posada al seu servei, mentre que el vianant no existeix, o pitjor encara, és un obstacle, molest i perillós, entre el creixent trànsit urbà. La nostra ciutat no es dissenya en funció de les necessitats, la seguretat i la comoditat del ciutadà no motoritzat, tot i que la mobilitat a peu és la forma majoritària en què utilitzem l'espai urbà. Les estadístiques ho confirmen: en les ciutats d'aquest estat, la gent es mou majoritàriament a peu. De vegades es té la sensació que els polítics, els responsables del disseny i ordenació de l'espai públic i de la mobilitat no s'abaixen del cotxe oficial, que no caminen. D'una altra manera no pot entendre's el *via crucis* a què sotmeten el vianant.

Alguns carrers són trampes mortals per als vianants. El fet de creuar-los suposa un risc o una incomoditat inacceptables. És sabut, o hauria de ser-ho, que l'avinguda del Port és uns dels carrers amb major índex d'atropellaments. La raó és ben senzilla, la distància entre passos per a vianants és excessiva; i a més en prou d'ells, es disposa tan sols d'un semàfor intermitent que no és una protecció suficient per al que creua. Passen els anys, continua, o inclús augmenta, el nombre d'accidents i morts, però no es modifica un estat de coses que és senzillament inadmissible; i que té fàcil solució.

El nou viari, que s'està inaugurant en l'actualitat, continua per eixa línia. La Ronda Nord és un atemptat per als drets del vianant. En la Politècnica estudien uns 30.000 estudiants, més altres tants en el Campus de Ciències Socials de la Universitat de València (sense comptar professors, administratius, i altres empleats). Doncs bé, eixa ingent massa humana ha de travessar quotidianament l'avinguda dels Tarongers (denominació de la Ronda Nord en eixe tram universitari) el que constitueix una operació de risc, vist el disseny que s'ha executat: una autopista urbana de 4 carrils en

cada sentit, on els vehicles adquireixen velocitats molt per damunt dels 50 quilòmetres per hora que marca la llei com a límit màxim en nucli urbà. Ni tan sols s'han regulat els semàfors per a crear el que en els països centreeuropeus es coneix per *ona verda*, tan senzill com sincronitzar-los per a evitar que els cotxes puguin superar una determinada velocitat (que lògicament deuria ser inferior al límit legal).

Comproveu-vosté, sofert vianant, el recorregut que ha de fer si desitja travessar alguns encreuaments de la nostra ciutat. Per exemple, caminant pel carrer Sant Vicent en la seua trobada amb periodista Azzati: no hi ha cap pas de vianants. O intenteu entrar en el llibre Guinness dels Rècord, tot passant sense parar d'un costat a un altre de la Gran Via Marqués del Túria. La llista d'exemples és interminable: prenga consciència del risc, de la incomoditat i del temps que un mal disseny i planificació de l'ús de l'espai públic li suposa en la seua mobilitat a peu diària, o comproveu el temps i les condicions d'espera que haurà d'afrontar per a aplegar al Centre Cultural de Bancaixa venint des del cantó de Porta de la Mar amb Colom. Tot i que la distància no supera els 300 metres, haurà de salvar 3 semàfors planificats per algú que considera que el vianant és un molest intrús. I que dir de la trista història del carril bici, construït sempre a costa de llevar-li espai al vianant, però mai no prenent-ho del destinat a la circulació motoritzada?

L'espai urbà ha de ser contemplat com l'àmbit de la socialització i com a continuació de la nostra casa. Per això resulta incompreensible que mentre la millora dels habitatges és, en termes generals, apreciable (més metres, millors materials, més confort...) el deteriorament de les condicions de l'espai públic avança sense fre: més trànsit, menys espai per al vianant, més soroll, més inseguretat, més incomoditat... I si considerem les altres funcions de l'espai urbà, més enllà de l'accessibilitat, el balanç és encara més desolador: on es pot hui en València passejar en un medi urbà tranquil, relaxant, i segur?, on poden jugar els xiquets de forma segura? En el barri de Russafa, per posar un altre exemple, l'única zona lliure (avergonyeix anomenar-la zona verda), sinó comptem les mitjanes verdes de la pròpia Antic Regne i de la Gran Via, és un xicotet triangle, un residu, construït damunt d'un pàrquing en la confluència dels carrers Burriana, Almirall Cadarso i Antic Regne, carent de tot element de confort o de vegetació.

És necessària una distribució més equitativa del temps i de l'espai urbà entre cotxes i vianants. Recorrerem a la coneguda fórmula del *fifty-fifty*: la meitat de l'espai per als vehicles i l'altra meitat per als vianants; la meitat del temps, en els encreuaments i semàfors, per als vianants i l'altra meitat per a la mobilitat motoritzada. En aquesta qüestió es fa necessari introduir

discriminacions positives, mesures que afavorisquen l'equitat, i en favor dels més discriminats, que en el repartiment de l'espai urbà són hui els vianants.

Fernando Gaja i Díaz
Professor d'Urbanisme, arquitecte