

Pel sud, el desastre

L'Horta de València, amb la ciutat al mig, és travessada per la principal via de comunicació de l'estat. Accessos difícils, il·luminació tercermundista, desviaments escassos i mal senyalitzats fan d'aquest cul de botella vial una pista mortífera.

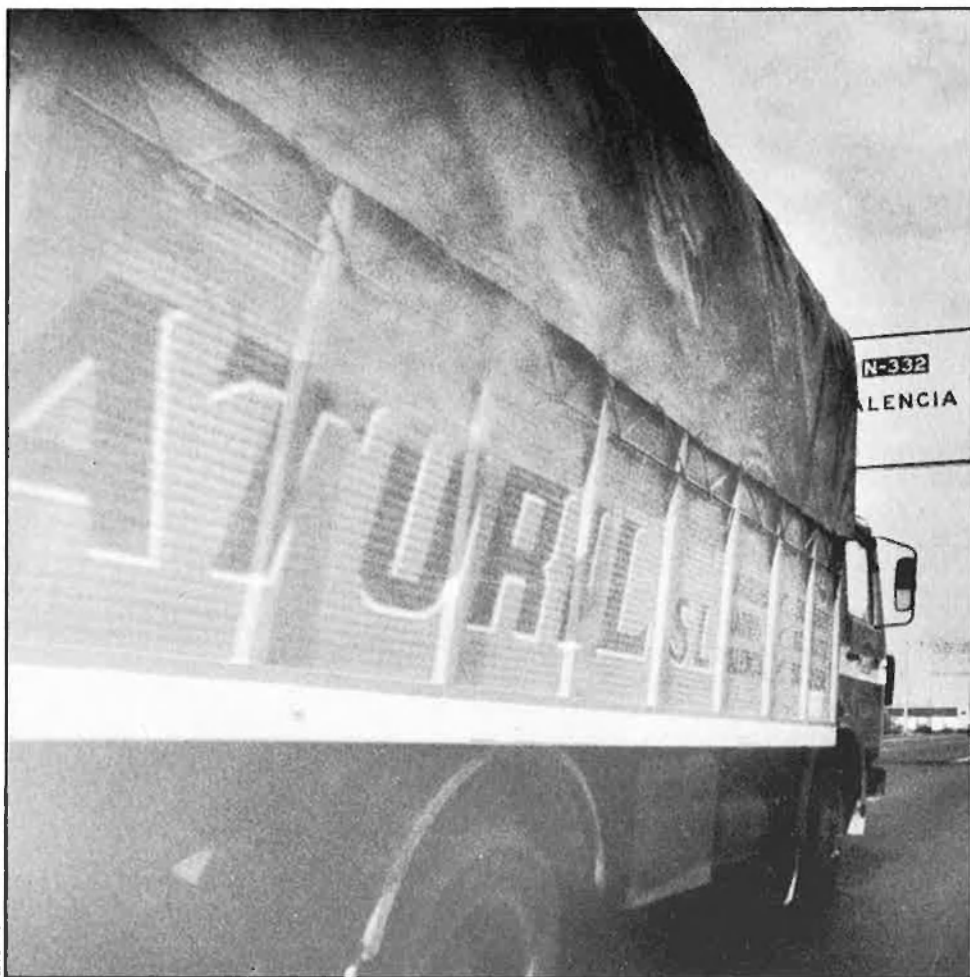


Enric Sòria

El conductor que vulga anar de la frontera francesa, o des de Barcelona, a les assolellades platges del sud, tant si tria la via ràpida de l'autopista del Mediterrani com si s'ho far per la més barata de la carretera nacional, comprovarà que a la comarca de l'Horta, des de Puzol fins a passar Silla, les dues vies es transformen en una; un llarguíssim carrer que travessa València de gairell —la travessa dels elefants en diuen— i continua per una comarca atapeïda de poblacions i indústries, densíssima, on el trànsit esdevé una aventura lenta, despacientadora i ben perillosa. Més encara al tram sud, conegut com a pista de Silla. Uns quants quilòmetres de caos circulatori.

Així estan les coses. Ja es podia preveure que la via que va de França al sud per la costa mediterrània acabaria esdevenint inevitablement la principal via de comunicació de l'Estat espanyol. La via Heraklea —el primer camí de què es té notícia a la península, més endavant via Augusta— no corria massa lluny de l'autopista del Mediterrani; aleshores, però, la intensitat del trànsit no obligava a desviar els camins de les grans ciutats. El creixement de les urbs, el dinamisme imparable de les zones costaneres que travessa i, a més, l'esclat turístic hi coadjuvava.

El pas més estret d'aquest camí tan fressat es troba justament als voltants de València, una cruïlla de comunicacions amb més de set-cents mil habitants al mig d'una comarca menuda que segons dades de la *Gran Enciclopèdia Catalana* el 1981, aglutinava quaranta-tres municipis i un total d'un milió dos-cents vuitanta mil habitants. Més de dos-mil per quilòmetre



La millora prevista solucionarà en part un problema que no es resoldrà definitivament fins a la construcció del discutit «by-pass».

quadrat. A més, cap i casal, si més no teòricament, d'un país de dignes dimensions i centre de decisions econòmiques i de tràfic d'un cert volum. Tot plegat, un cul de botella al·lucinant que, si en els accessos pel nord a València encara manté, malgrat els embussos, una certa dignitat viària, pel sud esdevé un mer desastre.

La pista de Silla, amb una mitjana de seixanta mil vehicles diaris per quatre escassos carrils sense separació, pessimament il·luminada —l'únic accés «fosc» a gran ciutat de la xarxa

estatal— pitjor senyalitzada, plena de rampes i difícils cruïlles sense cap carril de separació, és una trampa de temps i d'automobilistes desprevinuts. Quinze poblacions, algunes amb més de vint mil habitants, hi tenen accés directe, nombroses indústries de pes, magatzems i fins i tot algun hipermercat amb butla s'ubiquen al voltant. Uns estops no sempre visibles hi són l'únic intermediari. Els pesats *trailers* fan complicats esforços a les rampes d'accés, mentre esperen el moment

hi un separador de calçades, i augmentant-ne la capacitat fins als sis carrils. També es realitzarà un nou accés directe d'Alacant a Madrid sense tocar València, com també calçades de servei per al tràfic industrial i diversos passos a distint nivell per millorar la xarxa d'accessos dels pobles veïns. Tot això, ben necessari i útil, amb un presupost de mil nou-cents vint-i-set milions de pessetes. Les obres, a càrrec del MOPU —que fins ara havia oblidat olímpicament el tram—, que per als sofrits usuaris semblen eternes, començaren el setembre de 1986 i tenen prevista la conclusió l'abril de 1988. Mentrestant, però, la pista continua sense llums ni senyals, plena de perill.

La pista de Silla és, ara per ara, un dels indrets més negres de la xarxa vial estatal i fins i tot europea. Durant els sis mesos de les obres s'hi han produït, segons dades de la Direcció Provincial de Trànsit, seixanta-dos accidents, amb cinquanta-set ferits i sis morts, és a dir, més d'un accidentat cada tres dies en només cinc quilòmetres de carretera plana i sense cap obstacle natural. Una enorme i injustificada sagnia.

La causa, però, no està en unes obres que de fet només han significat un lleuger augment de la mitjana habitual d'accidents. L'any 85, per exemple, es produïren al mateix indret cent dos accidents, amb cent catorze ferits i cinc morts. L'embotellament en un estret passadís urbà de la major via de transports de l'estat. La millora prevista solucionarà en part les arestes més esmolades d'aquest caos, però l'autèntic problema continuarà. Caldrà el definitiu desviament del trànsit, almenys el de l'autopista, fora de la zona —el discutit *by-pass* ara tramitat amb caràcter «urgent»— i la redefinició vial d'un territori on la planificació ha basculat entre els projectes faraònics —llit nou del Túria, gran València— i el campe qui puga d'interessos privats i municipals sovint molt poderosos per acabar en un pur galimaties. Un galimaties propietat del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme amb balanç mensual de morts i ferits.

L'Horta de València ha crescut fins a convertir-se en la segona conurbació dels país davant els ulls clucs, la desídia i les bregues de campanar dels que durant dècades la van administrar i haurien d'haver-ne dissenyat el creixement. Els accessos a València, i la pista de Silla entre ells, són una conseqüència més d'aquesta negligència. La més sagnant, però. Seixanta mil conductors al dia, tots els dies, prou que ho pateixen. □

oportú per introduir-se per sorpresa dins el ramat vertiginós de la pista.

Ara, per acabar-ho d'apanyar, unes obres de millora, el tronc principal de les quals se situa entre els quilòmetres 251 i el 257 de la pista (nacional 332), vénen a complicar encara més aquest panorama del tercer món urbà, tot ocupant les voreres i organitzant la laberíntica xarxa de cruïlles per possibilitar el trànsit comarcal a través de cinc mil cinc-cents noranta metres. Inevitable, per descomptat.

Les obres són, és clar, a fi de bé. Segons Fernando Pérez Lara, ajudant de l'enginyer encarregat de les obres, Andreu Fuster Morera, es pretén dotar la pista d'un tractament d'autovia, fent-



llibreria - papereria

material oficina

objectes escriptori

jocs

belles arts

dibuix tècnic

distribuidor per la zona de:

Letraset®

passeig maragall, 84

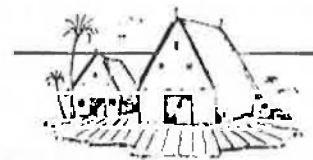
telèfon 351 54 02

barcelona

BAR-RESTAURANT



Canyes



CUINA VALENCIANA

**FIDEUÀ
ARROS A BANDA
PAELLA...**

Menjar per encàrrec al

Tel. 323 54 15

(dimecres tanquem)

Carrera del Riu, 316.
46012-PINEDO