

SOBRE EL TRAZADO “OPTIMO” DEL TERCER CINTURON DE RONDA

Publicado en El País. 20 de Mayo de 2000

Hace unos días la noticia de una decisión del Ministerio de Fomento sobre el trazado “optimo” del Tercer Cinturón de ronda nos volvía a sorprender, aunque últimamente las cuestiones referentes a la ordenación del territorio nos mantienen en vilo y sorpresa continua.

Cuando el Ministerio habla de trazado “optimo”, debería de clarificar el término, pues al verlo grafiado lo entiendo desde el punto de vista de destrozar lo mas posible, de romper definitivamente la concordia entre la ciudad y su huerta norte, de arrasar con el mejor de los territorios rurales de la ciudad y del área metropolitana, de perder lo máximo del patrimonio rural, incluyendo lo que fue el histórico Pla de San Bernat. Pero creo que esta versión no debe ser la correcta, pues aunque se sospecha en ciertos ambientes de la perversidad de los técnicos en general, no creo que el grado de maldad llegue a tal extremo.

La otra interpretación de “optimo” que entiendo a la vista del trazado se aproxima a que se trata de una alternativa muy cara, óptima en el gasto. Se habla de 9.400 millones de pesetas, cifra con la cual podríamos restaurar y rehabilitar gran parte de nuestro territorio y patrimonio rurales en el entorno de la comarca de l’Horta, pero esta cantidad es solo para hacer una carretera paralela a otra que en este momento se esta construyendo y que por ella misma absorbe las necesidades de

tráfico. Ronda exterior a la ciudad que nació para evitar el fantasma del cinturón a que nos referimos y que ya coincide con este tercer cinturón en la zona de Benicalap. Pero en vez de mantenerse unidos ambos viales, sorpresivamente, cuando le parece a Fomento se desdoblan y se construyen dos autopistas en paralelo separadas algo más de 500 metros para así gastar más y mejor, de manera “óptima”. Estoy seguro que tampoco se refería a esta interpretación pues creo que no sería muy presentable lo de maximizar el gasto.

Quizás la cuestión esté en optimizar el proceso de destrucción de la huerta. Donde ahora hay un vergel, un paisaje valorado por todos y ejemplo de una cultura, donde ahora encontramos una de las únicas seis huertas importantes de Europa, un paisaje señalado por la Unesco como singular, la mejor manera de destrozarlo y decir luego que no es rentable, que no es productivo, que es mejor “urbanizarlo”, justificar el famoso dicho de los devastadores: total para lo que queda. Solo falta llenarlo de ecoparques y contenedores. De esta manera un espacio amplio, con valor, se queda compartido en pequeñas partes y ciertos agentes colmatan la faena. Pero yo creo que esto no está en la mente de quien propone este trazado “óptimo”, sería terrible solo el pensarlo.

En cualquier caso lo que está claro es que deberán justificar el proyecto de impacto ambiental, el desacato que cometen en el paisaje, justificar su necesidad, ver alternativas menos comprometidas culturalmente, incluso ver si es que tiene que una autopista cruzar un área de interés, área capaz de ser protegida por sus características históricas y por el valor de su

patrimonio construido, y cuando digo construido me refiero no solo a las alquerías históricas que destroza o deja en precario paisajísticamente, sino a la ruptura del parcelario medieval, del sistema de molinos histórico, de las acequias, caminos, sendas, etc. Y ese proyecto de impacto ambiental debe ser digno, no un mero trámite como estamos acostumbrados a ver.

Creo que las Universidades valencianas y el Consell de Cultura tienen algo que decir en este tema que por su naturaleza es irreversible. De la misma manera que sobre la bóveda de Palomino se está teniendo la preocupación necesaria, tanto por los proyectistas como por la sociedad, para garantizar una intervención que no dañe su valor, cualquier intervención sobre el paisaje construido e histórico de nuestra huerta debe tener como mínimo el mismo cuidado, porque estamos construyendo sobre lo construido, cuestión que no veo ha considerado para nada este trazado “óptimo” del Ministerio de Fomento. Estaría bien que defendieran su propuesta de trazado sobre el plano de Ascensio Duarte, el plano del S. XVI sobre la huerta, y viéramos como destrozan una obra que ha costado siglos configurarse, pero posiblemente desde Madrid casi todo el monte es orégano. No quiero pensar que no hayan estudiado la repercusión sobre el parcelario histórico, sobre la cartografía básica que seguro dominan a la perfección y la tendrán totalmente ajustada para justificar lo “óptimo” del trazado.

A mi lo que me gustaría es que el Gobierno Valenciano, en su papel de defensor de nuestro patrimonio, de nuestros paisajes y de nuestra cultura, tomara cartas en el asunto y no evitara el enfrentamiento con el Ministerio si es necesario. Creo que tiene

la fuerza suficiente para paralizar este desmán, para reconducir la solución, para evitar la locura de atravesar lo que puede ser el pulmón Norte de la ciudad y del área metropolitana, alternativa que nunca más tendremos si esta carretera absurda rompe ese último vínculo con la huerta.

Por último le pido al Ayuntamiento de Valencia, a quien éste cinturón mas hiere en su territorio y en su patrimonio, el mantener una actitud positiva de revisión y anulación de esta parte del trazado, reconduciéndolo por el vial perimetral del casco urbano, con quien ya hemos visto que coincide en parte, retomando nuestra "Casa Gran" el papel de defensor de sus paisajes y de su huerta que los valencianos le hemos confiado.

En cualquier caso habrá que estar atentos al proceso porque es un tema que afecta radicalmente al futuro de nuestra ciudad.