

Nombroses al·legacions a un nou vial que pot destrossar una rica zona d'horta

Carreteres sobre el verd

Un projecte de la Conselleria d'Obres Públiques de la Generalitat valenciana, la carretera del distribuïdor comarcal per a l'Horta Nord, ha provocat una allau d'al·legacions en contra. És un altre capítol de la lluita entre l'asfalt i l'horta.

No crec que ho facen." Però, per si de cas, Toni, que s'acaba de comprar un dúplex adossat a Godella (l'Horta), ja ha omplert una de les més de 10.000 al·legacions que han corregut per la comarca. Van dirigides contra el projecte de distribuïdor Comarcal Nord, que la Generalitat valenciana va presentar en exposició el passat mes. El distribuïdor és la continuació de l'autovia que parteix de l'aeroport de Manises cap a diverses poblacions de l'Horta. No és la primera volta que aquesta obra alça polèmica. Una via de quatre carrils amb cent metres d'amplària que ocupa hectàrees i hectàrees d'horta i passa a només dos metres d'algunes construccions no podia passar desapercebuda.

És l'últim capítol, fins ara, de la controvèrsia entre trànsit i medi ambient. La història ve de lluny. Quan, el 1989, la Conselleria d'Obres Públiques i Urbanisme va concloure les normes de coordinació metropolitana, que havien d'organitzar conjuntament els plans urbanístics de totes les poblacions de l'Horta, molts veïns dels pobles afectats protestaren contra el que consideraven una obra "molt agressiva". Però els ajuntaments afectats no donaren suport a les demandes dels seus habitants i van començar a reservar sòl per a la futura carretera. Cap força política va secundar les demandes, a excepció del partit nacionalista Unitat del Poble Valencià. La UPV va exigir la retirada del projecte i va proporcionar-ne un altre d'alternatiu (un bulevard per l'oest, la zona de secà), però l'administració va continuar endavant sense fer-ne cap comentari.

L'enfrontament entre les dues posicions parteix, bàsicament, de la concepció de benestar que l'administració i els opositors mantenen. Per la Conselleria, és absolutament necessària una via de trànsit que comuniqui els pobles de l'Horta Nord, actualment units a través d'unes



Quatre carrils travessaran el Carraixet que rebra, a més, aigües no previstes.

RAFA GIL

carreteres petites, càdricament traçades i, en molts casos, interurbanes. Els seus càlculs són contundents, una afluència de 20.000 vehicles diaris exigeix una obra tan dura com aquesta. La UPV i els veïns que han protestat són també clars: no creuen que uns pobles amb 70.000 habitants puguen generar aquesta densitat de trànsit, i sobretot perquè la carretera acabarà a Vinalesa, un poble amb 2.222 habitants. La continuació cap a l'autopista de València fins a Puçol, que constituïa la tercera fase, ha quedat oblidada després del rebuig mostrat pels ajuntaments afectats. Els opositors no creuen tampoc que el benefici per a la circulació compense la destrucció de l'horta, l'ocupació de sòl destinat a ús escolar, la separació de pobles que ja es-

tan units de fet i els sorolls que, inevitablement, ompliran les seues cases.

El debat, que semblava somort, ha resorgit quan ha eixit a exposició el projecte de la segona fase d'aquest corredor, que afectarà les poblacions de Godella, Rocafort, Montcada, Alfara i Vinalesa. La primera fase va passar gairebé desapercebuda. Ocupava terres de secà i vorejava els nuclis urbans però, ara, la cosa és molt diferent. Impulsats per l'allau de protestes, partits com el PSOE i Esquerra Unida, que aprovaren en principi el projecte, han hagut de plantar-se i rebutjar-lo. A més de les presentades pels veïns, tots els ajuntaments han presentat, com a institucions, al·legacions en contra.

Entre els punts que més oposició provoca hi ha el traçat i les dimensions d'una obra complementària: un assarb. L'assarb, una mena de sèquia per a canalitzar les aigües de pluja, té, al projecte, unes dimensions que poden arribar a 16 metres d'amplària i 3 de fondària. Desmesurades per a uns veïns que no recorden més que alguna petita inundació. L'assarb, a més, anirà a desembocar al barranc del Carraixet, qüestió no prevista en els estudis de conca que ha efectuat la confederació hidrogràfica del Xúquer.

La situació, de moment, és de tensa espera. La Conselleria estudia les al·legacions fetes. Per Toni Montesinos, secretari general de la UPV a l'Horta Nord la qüestió no acaba en una carretera: "La mateixa constitució de la via, que, malgrat tenir quatre carrils, té característiques d'urbana, apunta que, després de la carretera, vindran les requalificacions i l'edificació. L'Horta és un espai molt treballat per l'home, una taca verda enmig de les construccions i una via de comunicació com aquesta és el que faltava per a llançar els especuladors".

Jordi Sebastià