

Publicat el 21-7-2013 en "Levante - EMV".

Litoral per al poble?

Joan Olmos *

"El Saler per al poble", campanya reivindicativa. El Saler estava destinat, anys seixanta, a convertir-se en la "urbanització més important de la Mediterrània" (recreada recentment en la fantasia del duo Urdangarin-Bañuelos). Segons la llei de cessió de l'Estat a l'Ajuntament (1911, feta efectiva el 1927), la ciutat s'obligava a "conservar el arbolado de la Dehesa y la integridad del suelo, el cual no podrá tener otra ocupación o destino agrícola más que el de monte", 21.000 hectàrees. Cost de l'operació, un milió de pessetes, a pagar en 20 anualitats.

"El riu és nostre i el volem verd". La riuada de 1957 va obligar a desviar el riu, i en el seu lloc aniria la part final de l'autopista "de Levante" que continuaria cap al nord a través de la Malva-rosa i cap al sud pel bell mig del Saler (heu llegit bé). Els sis quilòmetres de l'actual autopista del Saler no són altra cosa que una mostra d'aquella altra fantasia que ara connecta un Parc Urbà (Jardí del Túria) amb un Parc Natural... *chapeau!*. Finalment, el tram, d'uns 10 quilòmetres, va ser cedit a la ciutat en 1976, i eixe mateix any, la corporació municipal havia aprovat -pressionada per la campanya ciutadana- que el llit del riu (150 hectàrees) es dedicaria a "zona verda, espais lliures i altres serveis complementaris".

"El litoral per al poble", nova campanya, 2013. Finalment es produïx la cessió de la dàrsena interior del port a la ciutat, un guany evident, encara que naix marcada per massa servituds, si comparem amb els dos casos anteriors. La trajectòria de la relació entre l'Autoritat Local i l'Autoritat Portuària (una ciutat, dos governs?) ha estat clarament desfavorable per a València, amb fets consumats i imposicions innegociables, assumides sense piular, cal reconèixer-ho, pels successius governs municipals.

El nostre litoral metropolità, més de 30 quilòmetres, és un espai històric excepcional i un paisatge únic, regal de la Natura i de la intervenció humana tradicional, en ocasions greument tractat: hortes, nuclis històrics, arrossars, zones humides, rius, platges, bosc mediterrani... i el llac de l'Albufera.

L'expansió contemporània del port, contra les condicions naturals de la costa (oberta i amb poca fondària), ha agreujat l'efecte sobre les nostres platges, al nord i al sud, on hi ha el Parc Natural. Si l'ampliació en marxa ja està creant nous efectes negatius (previsibles, per altra banda), caldrà rellegir les crítiques més que raonades sobre les submises declaracions d'impacte ambiental dels anys en què es van aprovar els projectes,

incloent-hi la precipitada obertura de la dàrsena per a les regates de la Copa de l'Amèrica. A més, cal recordar que les reposicions d'arena en les platges erosionades no resulten precisament solucions sostenibles.

Podem esmentar més damnificats directes com ara Natzaret, l'Horta de la Punta (qui respon per la desfeta de la ZAL declarada il·legal?) o el mateix Jardí del Túria, obligat a rematar el seu trajecte contra el formigó del port.

Tornem a la recent cessió del port a la ciutat, inaugurada amb la retirada simbòlica de la tanca que separa el recinte de la platja de les Arenes. Als pocs dies es prohibeix una concentració d'entitats ciutadanes que només reclamen ser escoltades en els plans futurs, cuinats de moment al caliu d'eix flux imparable de comercialització i privatització d'espais públics que caracteritza les actuacions del govern 'popular'. El retrocés de la nova llei de Costes n'és una bona mostra.

Les propostes d'eixes entitats cíviqes són ben constructives: eliminar el nefast accés nord al port (atenció, el conveni exigeix i manté la reserva de sòl) o els abocaments il·legals a la mar, oxigenar Natzaret, millorar el transport col·lectiu als barris mariners, renunciar definitivament a noves edicions de la F1 i dissoldre el gran obstacle del circuit urbà, eliminar l'amenaça sobre el Cabanyal, i redissenyar l'autopista del Saler.

La recuperació funcional i paisatgística del nucli històric del port hauria d'eliminar tots els afegits que el distorsionen, com ara les bases de la Copa, anunciades en el seu moment com a efímeres. En la dàrsena no cap tot, i cal recordar que es tracta d'un espai públic d'interès general. Convindria no repetir errors com el del Port Vell de Barcelona. La majoria de les recuperacions modernes d'espais portuaris han derivat en oportunitats especulatives.

Passejar tranquil·lament pels molls i riberes, gaudir d'aigües netes en la mar i de serveis populars en les platges, mantenir els paisatges naturals sense obstacles, tot això sembla un somni nostàlgic, d'aquells temps en que les millores del port derivaven en millores per a la població.

I què diu la resta de la ciutat?...

Imatge:

* Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

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