

Publicat el 2-5-2004 a "Levante - EMV".

"Resulta imprescindible plantear una triple reflexión sobre la dimensión del modelo a considerar, que centre la discusión en el alcance y envergadura de las actuaciones de desarrollo, el espacio sobre el que se emplazan y el tiempo en que se han de realizar. Aspectos o factores todos ellos que pueden resumirse en uno que los abarca: la sostenibilidad, entendida igualmente en su triple condición económica, social y medioambiental, que permita adelantar un cambio de paradigma en la resolución del nuevo escenario urbano y territorial en el que encuadrar las relaciones entre el puerto y la ciudad." II Foro de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Sevilla (2003).

Puerto o ciudad

Antonio Montiel Márquez *

Puerto y ciudad no son realidades incompatibles por definición, pero el puerto de Valencia, en lugar de cumplir una función complementaria de la economía local, viene actuando y creciendo de espaldas a la ciudad y a la ciudadanía, impulsado por una lógica de empresa privada pero apoyado en importantes privilegios públicos. Un puerto que pretende competir en un mercado globalizado sin detenerse a contabilizar los costes territoriales, ambientales y sociales que derivan de su constante crecimiento desvinculado de las necesidades de la sociedad.

Si el puerto nació arropado por la ciudad y a su servicio, ahora es la ciudad la que se ve obligada, no sólo a soportar esos costes no internalizados por la Autoridad Portuaria, sino a transformarse para atender a unas demandas cuyos hipotéticos beneficios para la economía de todos los valencianos todavía desconocemos.

En los últimos años sesenta, con la autorización ministerial para su expansión sur, el puerto de Valencia "ganó" al mar más de dos millones de metros cuadrados, a los que se añadieron, en los años noventa, 320.000 m² más del nuevo muelle de contenedores y aunque en sus instalaciones abunda el suelo vacante e infrautilizado, el puerto sigue exigiendo terrenos e imponiendo servidumbres a la ciudad.

La progresiva transformación del puerto de Valencia está vinculada a los cambios derivados de la economía global y a una determinada concepción del desarrollo, que liga éste al juego de la competencia en un mercado liberalizado. Inspirada en esa filosofía, la legislación estatal confirió a los puertos una importante autonomía de gestión e introdujo criterios y procedimientos de actuación presuntamente empresariales. Más tarde, mediante la reforma en 1997 de la Ley de Puertos, se profundizó en la liberalización del sistema y se potenció la presencia privada en las operaciones portuarias. Así el gobierno de puertos como el de Valencia se encuentra hoy confiado a una Autoridad Portuaria de composición mixta y presidente de nombramiento político, con autonomía de gestión, pero vinculada a objetivos generales de política portuaria y directrices de coordinación fijadas por un agente estatal denominado Puertos del Estado,

al cual corresponde, en última instancia, la facultad de aprobar la programación financiera y de inversiones de todas las Autoridades Portuarias y la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.

Esta realidad contrasta con algunos inflamados discursos de la Autoridad Portuaria de Valencia en los que se exalta la competencia con otros puertos como el de Algeciras o Barcelona, o incluso el de Castellón, cuando todos ellos forman parte de la misma estructura político-administrativa estatal y su adecuada planificación debiera tender a la complementariedad.

La legislación estatal, en razón a consideraciones que merecerían ser revisadas, convierte a los puertos en ámbitos casi totalmente ajenos a la ordenación territorial y urbana, pero el ejercicio de tales prerrogativas por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia roza la arrogancia. Este es el caso del empecinamiento en la ubicación de una Zona de Actividades Logísticas -ZAL- en suelos de especial protección agrícola de la pedanía de La Punta, donde decenas de familias han perdido sus casas y su medio de vida y el conjunto de la ciudadanía hemos perdido un enclave de huerta histórica que, además de un patrimonio paisajístico y etnológico, cumplía importantes funciones ambientales, desde la absorción de aguas pluviales y su contribución a la amabilidad climática de la ciudad, hasta un papel como zona de seguridad de una Albufera cada día más amenazada por las presiones urbanísticas.

Sorprendentemente, durante los trabajos de elaboración del actual PGOU de Valencia, la Autoridad Portuaria no expresó interés alguno en el establecimiento de reservas de suelo para hipotéticas ampliaciones. Aunque era público y notorio que, amparada en la irresponsable complacencia municipal, aquella venía ocupando ya numerosas parcelas de huerta con depósitos ilegales de materiales, especialmente contenedores que, más tarde, habrían de servir de argumento para hablar de huerta degradada y justificar la modificación del mismo Plan General y la reclasificación de más de setecientos mil metros cuadrados de suelo de especial protección agrícola a urbanizable, con destino a la ZAL.

Nunca fueron contestadas como corresponde la totalidad de las casi quince mil alegaciones formuladas contra el emplazamiento de la ZAL en suelo de huerta de La Punta. Como nunca ha sido explicado porqué la Autoridad Portuaria de Valencia, responsable también de los puertos de Sagunt y Gandia, vetó la posibilidad de instalar una ZAL en el puerto saguntino, ya urbanizado y en declive, a pesar de la recomendación que en tal sentido llegó a realizar la Generalitat Valenciana allá por 1992, para ahora, ya destruida La Punta, alentar la ampliación de Sagunt.

Tras una larga historia de vecindad, cabe preguntarse qué recibe la ciudad de un puerto que parece no tener más inquietud que su permanente crecimiento para la captación de un tráfico marítimo, en buena parte de paso y consistente en simples contenedores vacíos. Molestias de tráfico y ruido, degradación ambiental, afecciones en la salud de poblaciones vecinas como la de Nazaret, tierras fértiles arrasadas, erosión del litoral y otros efectos negativos sobre las aguas próximas, costes que acaba pagando la población y que la Autoridad Portuaria elude contabilizar en sus "exitosos" balances.

Y es que cuando los ciudadanos exigen transparencia y control democrático en las decisiones que afectan a la ciudad y a su entorno metropolitano, las autoridades no pueden responder con meras proclamas y campañas de propaganda.

Todo parece indicar, finalmente, que el evento deportivo de la Copa del América está siendo utilizado por el Puerto como excusa para una enésima y preocupante ampliación.

* Advocat

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