

Publicat el 29-9-2002 a "Diari Levante - EMV".

"Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva" –Constitución Española. Art. 45.2-

Puertos contra costas

Joan Olmos *

A pesar de las condiciones naturales poco favorables a la construcción de instalaciones portuarias, que exigen en buena parte del Mediterráneo peninsular obras artificiales, hoy disponemos en el País Valenciano de un rosario de puertos que, en diferente medida, han alterado el medio físico.

No solo por la erosión producida en la costa, fenómeno muy divulgado, sino también por la afección a la fauna y flora marinas, al paisaje y en definitiva, al propio hábitat humano. La dinámica urbanística general, con todos sus vicios, ha convertido el litoral mediterráneo en un muestrario del peor gusto arquitectónico y paisajístico, el lugar de los grandes negocios especulativos.

Los puertos comerciales españoles pertenecen a una empresa pública, Puertos del Estado, que no se ha distinguido precisamente por ejercer una política portuaria racional; más bien ha favorecido la consolidación de los reinos de taifa en que se constituyeron los puertos en otros tiempos, otorgándoles ahora el significativo *status* de Autoridad Portuaria.

Un mínimo sentido común habría frenado el crecimiento de algunos *reinos* provinciales, fomentando la especialización de los de menor impacto, y devolviendo a las ciudades la mayor parte del patrimonio portuario funcionalmente obsoleto. Por el contrario, con una *política de campanario* y amparándose en que la competencia entre ellos es un factor de progreso, se han dejado de lado los más elementales principios de la racionalidad en el sistema de transportes, como la recomendada –y pronto obligatoria política comunitaria- internalización de los costes. Paradójicamente, esta clara subvención pública va contra el principio de la competencia del mercado.

Porque al maquillar u ocultar los verdaderos costes -de tipo ambiental, económico y social, como ocurre con las infraestructuras viarias- las cuentas siempre dan saldo positivo. No se trata de hacer el mismo juego y ocultar los beneficios del transporte, obvios por otra parte. Frente a la saturación de las carreteras en Europa, es posible que el transporte marítimo sea una alternativa razonable, lo que llevará a un espectacular aumento del tráfico portuario, no solo del transoceánico, sino también del de cabotaje. Pero este argumento no puede justificar el crecimiento ilimitado de las infraestructuras. a cualquier precio.

Aquí, las "instituciones valencianas" apuestan para que el Puerto de Valencia *derrote* de una vez al de Barcelona, que dicho sea de paso, no representa precisamente un modelo de desarrollo sostenible. Pregunten, si no, a los sectores sociales más sensibles de Catalunya sobre los proyectos en marcha del Puerto de Barcelona, y sus afecciones al delta del Llobregat...

El duelo, esperpéntico por sí mismo, habida cuenta, como digo, de que ambos puertos pertenecen al mismo empresario, no dejaría de ser un pequeño asunto de rivalidad provinciana si no fuera por los impactos que el crecimiento desmesurado del Puerto de Valencia está causando, especialmente a la ciudad de Valencia, y a su entorno más valioso, la Huerta y el conjunto Devesa-Albufera.

El penúltimo capítulo de esta absurda pugna, lo constituye el "visto bueno" otorgado por el Ministerio de Medio Ambiente al acceso norte al puerto. Sigue el combate. Barcelona acaba de inaugurar el túnel urbano más largo de Europa, 2,2 kilómetros (Ronda del Mig) y en vez de preguntarnos por qué en el resto de Europa no se construyen túneles urbanos tan largos, aquí proyectan el acceso norte que prevé un túnel para tráfico de camiones, mezclado con coches, de casi 4 kilómetros. Sin entrar en la cuestión de fondo –su necesidad– habida cuenta de la peligrosidad intrínseca de estas instalaciones y de la *proverbial capacidad* para mantener las obras españolas en perfectas condiciones, la idea produce escalofríos.

Y suma y sigue. Ahora la campaña continúa avisando que el puerto de Valencia previsiblemente, habrá de crecer más a medio plazo: sobre la zona norte, playa de El Grau, por Sagunto... y así sucesivamente, caiga quien caiga.

(No se entiende, por injusto, el reciente rapapolvo de los empresarios a los socialistas valencianos, a los que acusan de no apoyar suficientemente los planes del Puerto de Valencia, habida cuenta de que han sido, los socialistas, primero en el Gobierno, y luego en la oposición, los principales avalistas de la ampliación Sur, de la ZAL, del acceso Norte...)

En cuanto a los llamados puertos deportivos, la presión urbanizadora de los últimos años hacía prever que la Administración no iba a ser insensible a las demandas de ampliación de las instalaciones. Aquí, la rentabilidad social, que no la económico-especulativa, está mucho más que injustificada. Así que recientemente, con la inestimable ayuda del Ministerio de Medio Ambiente, el Consell desbloqueó la legislación que a mediados de los ochenta había establecido una moratoria para este tipo de ampliaciones.

El manido argumento del crecimiento de la demanda no puede justificar la ocupación privativa de un bien de dominio público como es la costa.

Ya sé que nos quedan pocos enclaves de interés, y que algunos *pragmáticos* defienden racionalizar el caos. Otros, sin embargo, creen que la capacidad de regeneración de algunos ecosistemas es alta y que no

habrá más remedio, a medio plazo, que plantearse deshacer el camino andado: una estrategia que, por cierto, también puede generar actividad económica. Lo que no podrá, en algunos casos, es regenerar el tejido social dañado.

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

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