
Cita bibliogràfica: Caparrós-Gironés P. (2020). Entrevista a Joan Olmos: “El port de València provoca unes interaccions, de necessitats i servituds, per a les quals la ciutat no està preparada”. *Disjuntiva*, 1(2), 50-63.
<https://doi.org/10.14198/DISJUNTIVA2020.1.2.4>

Entrevista a Joan Olmos: “El port de València provoca unes interaccions, de necessitats i servituds, per a les quals la ciutat no està preparada”

Pau Caparrós Gironés (Universitat de València)

Joan Olmos Llorens (Massamagrell, València, 1947) és Doctor Enginyer de Camins, professor d'Urbanisme a la Universitat Politècnica de València, autor de nombrosos articles sobre la gestió i creixement de l'espai urbà i membre actiu dels moviments socials en defensa del territori. És membre del col·lectiu Terra Crítica, amb el qual manté una gran activitat en l'opinió pública sobre qüestions urbanes i mediambientals.

En aquesta entrevista analitzem el creixement de València en el seu front litoral durant la segona meitat del segle XX i la relació entre la ciutat i el seu port. Parlem del desviament del riu i les seues conseqüències; del Pla Sud, que fou la base dels plans urbanístics de l'època del desenrotllisme urbà i com va condicionar les actuacions futures sobre el conjunt de l'àrea metropolitana de València. En especial, de l'afectació per a l'ordenació territorial i la preservació mediambiental de la devesa del Saler, del parc natural de l'Albufera i el conjunt de l'Horta. Debatem també sobre la relació entre el creixement i l'ordenació urbana de la ciutat i la cohabitació amb grans infraestructures, com el port de València.

Pau Caparrós (PC): *El model d'ocupació del territori valencià, des de finals dels anys seixanta i l'inici de l'obertura econòmica del franquisme, ha estat caracteritzat per la sobreurbanització i l'afectació ecològica, especialment del litoral. Com valores la prevalença d'aquest model, passats els anys?*

Joan Olmos (JO): Els anys seixanta a Espanya es caracteritzen per una etapa coneguda com a desenrotllisme o de *creixement desmesurat*. És el moment de l'obertura econòmica, es deixa a banda la política de l'autarquia i s'inicien els primers anys del turisme. El cas valencià estarà marcat per la riuada del 1957, pel desviament del riu Túria i les conseqüències urbanístiques que s'esdevindrien. Es tracta del Pla Sud, una intervenció que rebrà nom i categoria de pla urbanístic. Aquest es va caracteritzar fonamentalment per l'eclosió i la irrupció del que en aquell moment s'entenia per modernitat; per l'aparició de les grans infraestructures del transport. Es bandeja allò que podia semblar antic (tramvies, troleibusos) i comença a parlar-se d'autopistes i autovies. El Pla Sud es fonamentà en les infraestructures d'alta capacitat; de vies, autovies, cinturons,... En concret de la marginal del riu i l'autovia de la Mediterrània, avui

existents, i de l'autovia de Levante que es va dissenyar per dins d'un riu Túria ja desafectat, i que finalment no es va construir.



En primer terme, la ciutat de València i els poblats marítims, finals del segle XIX. A la dreta, imatge àerea actual de a ciutat i el port de València.

PC: Fins a quin punt la riuada del 1957 i el “Pla Sud” assentaren les bases del que seria el primer gran pla d’ordenació urbana del desenrotllisme valencià, el del 1966?

JO: El procés d’urbanització (i de creixement urbà) necessita d’una base fonamental que són les infraestructures. No hi ha creixement urbà si no hi ha l’articulació d’infraestructures bàsiques. D’una banda les infraestructures del transport, i d’altra banda les infraestructures relacionades amb el cicle de l’aigua: abastiment, sanejament i depuració. Sense eixes dues potes resulta impossible dur endavant un procés d’urbanització intensiu com el que es va realitzar. I això, a l’àrea metropolitana de València es va concretar en el primer gran pla urbanístic, el Pla General d’Ordenació Urbana (PGOU) de 1966, adaptat a la solució del Pla Sud. Aquest va canviar completament la concepció del PGOU anterior, el del 1946 que era un pla molt modest, elaborat durant la postguerra, tot i que ja parlava per primera vegada de “València i el seu cinturó”, incloent-hi els pobles del voltant i mostrant ja aleshores la seua vocació metropolitana. El PGOU 1966, que és en part una conseqüència de la riuada i del Pla Sud, plantejà una ambiciosa projecció de població per a dos milions d’habitants, que mai es van assolir. Marcarà una fita en l’evolució de la història de l’àrea metropolitana; perquè a partir d’aleshores, les coses ja mai serien igual.

PC: Des del teu punt de vista, el “Pla Sud”, com a solució a la riuada del 1957, es podia haver plantejat d’una altra manera?

JO: El primer que cal dir és que encara no es troben suficients treballs que hagen analitzat amb un sentit històric i crític les conseqüències de la riuada i del Pla Sud. Coincidint amb la celebració del trenta aniversari, al Col·legi d’Enginyers de Camins de València vaig organitzar una jornada per analitzar els resultats d’aquell Pla; quan encara vivien els protagonistes que l’havien fet possible, els tècnics i enginyers que el van redactar. I les preguntes que ens féiem aleshores encara estan avui per resoldre. Era l’única solució que hi havia? Calia desviar el riu? Jo estic convençut que no, que l’opció del desviament fou una solució precipitada per una

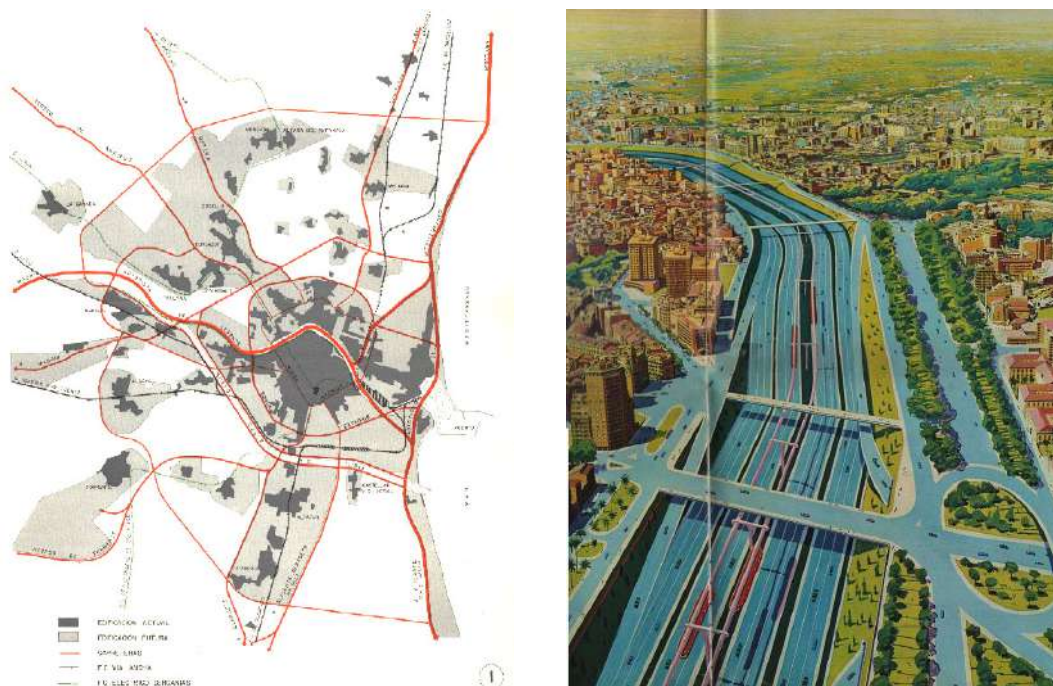
qüestió psicològica. La ciutat estava sota xoc i de fet li costaria l'alcaldia al marquès del Túria (*Tomàs Trénor Azcàrraga, alcalde de València entre els anys 1955 i 1958*). Aquest va pressionar al govern central per tal que donara una solució ràpida, i aquesta era desviar el riu. Es barallaren altres dues opcions; una era pel nord, aprofitant el barranc del Carraixet i una altra era mantenir-ho on estava, intentant fer un embassament que laminara la riuada aigües amunt a l'altura de Vilamarxant. Però per qüestions psicològiques es va triar la solució més espectacular, la més costosa i traumàtica i la que va generar una ferida irreversible en la part sud de la ciutat. Perquè va provocar la desaparició dels centenars de fanecades d'horta productiva que mai més s'han pogut recuperar i per l'afectació que tingué sobre el conjunt dels pobles del sud de la ciutat.

PC: *Com valoren el desenvolupament urbà d'aquell PGOU del 1966, un cop s'adopta la solució del "Pla Sud"?*

JO: Una qüestió era el *Pla d'Urbanisme* i altra molt diferent la solució hidràulica per al curs del riu Túria en el seu tram final; el seu desviament. El Pla Urbà del 1966 respon a un moment d'una eufòria econòmica evident, unit a que les mesures de control urbanístiques d'aleshores eren mínimes. Tot valia. Es produeix una gran expansió i creació de sòl urbà. En el context de les grans migracions dels anys seixanta es produeix un creixement molt important de l'àrea metropolitana de València, però sense les mínimes exigències de qualitat. Es construeixen cases sense urbanització, amb barris sense clavegueram, carrers sense les mínimes dotacions, amb unes condicions mínimes que li donaren forma i sentit als barris. Una gran eclosió urbana que generà un deute, conegut amb l'arribada de la democràcia com "el deute urbanístic del franquisme". S'havia construït una gran quantitat d'habitatge, molt d'ell de molt mala qualitat, però faltava el barri, la urbanització, el suport físic que dona sentit a l'habitatge. El de 1966 fou un pla d'eufòria econòmica sense control.

PC: *Una dècada després d'aquell pla urbanístic, i en plena transició democràtica, la protecció de la devesa del Saler, del llac de l'Albufera, així com la construcció d'un jardí urbà a l'antic llit del riu Túria, foren probablement les fites més importants del moviment ecologista valencià d'aquells anys. Com valoren aquest llegat?*

JO: Foren unes conquestes molt importants. En el cas del tram urbà del riu Túria la xarxa de grans infraestructures de l'àrea de València incloïa la construcció d'una autopista per l'interior de l'espai que el riu desviat havia deixat lliure. Formava part de *l'autopista de Levante, enllaçant la capital de l'Estat amb el Mediterrani*, penetrant pel caixer del riu i arribant a la frontissa marítima, on connectaria amb una futura autopista del Mediterrani: un ramal se n'anava cap al nord, passant per damunt del port, i l'altre cap al sud, travessant el paratge Devesa-Albufera. El desviament del riu pel sud havia deixat tot un espai que volia ser intervingut per aquesta gran obra viària que a alguna ment de les que llavors manaven se li degué ocórrer. Però el fet és que gràcies a la gran campanya que es va realitzar en contra, aquesta autopista no es va arribar a construir. Eren els anys setanta, a les acaballes de la dictadura, i la gran mobilització veïnal aconseguí paralitzar el projecte. Jo afegiria que a més de la contestació cívica, que fou sense dubte molt important, va contribuir el fet que en aquell moment els fons públics de l'estat estaven en una situació molt delicada. Amb tot, s'evità el que haguera estat un complet desastre.



Esquema viari del Pla Sud (1966), amb l'autopista de Levante (esquerra), i detall del seu disseny pel caixer de l'antic riu, travessant el centre de la ciutat de València (dreta).

En el cas de la devesa del Saler el primer govern municipal de la democràcia aturà el colp, tot i que alguns li demanàvem més, que recuperara allò que s'havia malmès o urbanitzat. L'argument de l'ajuntament per no fer-ho era que allò costava molt diners, principalment per les expropiacions que s'havien de realitzar. Al Saler, abans de la democràcia, s'havia dissenyat un projecte per convertir tota la zona de la devesa en un gran empori turístic. Amb el suport d'alguns arquitectes de renom d'aleshores, com era el cas Julio Cano Lasso (Madrid 1920-1996). Es va arribar a redactar el projecte d'una gran Marina recreativa (jo mateix vaig veure el projecte l'any 1974 quan treballava al Ministeri d'Obres Públiques). Les autoritats franquistes de l'època estaven obcecades en que al Saler es realitzara un gran complex turístic com els que ja començaven a haver-hi a la Costa Brava.

Més recentment, l'any 2004, un altre arquitecte de renom, el francès Jean Nouvel, va plantejar "València litoral", un espectacular projecte de la mà d'un empresari local del sector immobiliari. Aquesta vegada, la proposta incloïa el tram final del vell riu i el mateix port, així com als barris mariners. El mateix Nouvel, junt amb altres urbanistes, apareix en un concurs internacional d'idees promogut pel Consorci Valencia 2007 per a resoldre al pla del Grau. Ja es podia veure llavors l'interès que despertava el nostre front marítim als negocis de la construcció.



A l'esquerra, maqueta de la marina recreativa dissenyada a principis de la dècada del 1970 al Saler. A la dreta, proposta sobre el front litoral de la ciutat al tram final del riu realitzada l'any 2004 per Jean Nouvel.

PC: *Amb les primeres administracions democràtiques, des de principis dels anys vuitanta, s'impulsaren diferents iniciatives legislatives que han tractat de revertir el model d'especulació urbanística del litoral valencià. Com valdria la seua efectivitat?*

JO: Cal recordar que en un territori tan conflictiu i sol·licitat com el litoral, hi concorren tres administracions: la local, l'autonòmica i la de l'Estat, la qual cosa crea problemes de governança de difícil solució. I amb tres instruments legals bàsics: els que afecten l'urbanisme, la llei de costes de 1988 i la llei de ports de 2011. Dels primers cal destacar la Llei del Sòl de 1975, substancialment millorada en anys posteriors i complementada amb altres lleis sectorials de caràcter netament proteccionista, com les que preservaven el patrimoni natural i artístic o el caràcter públic de les nostres costes. Tot aquest cos jurídic, reforçat per la recuperació de la democràcia als anys setanta, va suposar, sens dubte, una important fita positiva en la reconstrucció i millora del nostre territori. Una altra cosa és el que ha suposat l'onada neoliberal posterior al fil de la globalització, encara vigent i que ha afectat sobretot a les nostres costes. En tot cas, cal dir que les successives lleis del sòl han estat pensades per a la producció de sòl urbà. Només cal veure com es defineixen les categories de sòl: urbà, urbanitzable i (en negatiu) no urbanitzable. Hi ha una excepció, l'any 2014, on la Generalitat Valenciana va promulgar la "Llei del Sòl no urbanitzable", que tractava de corregir eixa anomalia, valorant el conjunt del territori amb les seues variants.

No obstant les bones intencions, insistisc, el resultat ha estat un territori, especialment el litoral, que es va convertir ràpidament en l'apetència del turisme i l'expansió urbanística, l'espai amb més demanda potencial. S'ha reforçat el dualisme entre interior i la costa al País Valencià, i al litoral es concentra la major part de la població. Per la seua banda, el turisme global i depredador ha continuat demandant més sol i més platja. Amb tot, incloent-hi una gestió molt permissiva de les lleis, al que hem arribat amb els anys és a la pràctica desaparició dels espais lliures del litoral valencià. Amb les poques excepcions d'algunes zones de la serra d'Irta o alguna part de la Safor, està tot construït, ja no hi ha res més per salvar, en tot cas sí per rehabilitar. Cal citar, justament, els esforços del departament de política territorial durant la primera legislatura del Govern del Botànic en la Generalitat Valenciana (2015-2019) establint un nou marc operatiu, amb noves lleis i plans autonòmics, amb l'objectiu de preservar el que queda de les nostres costes, frenar l'urbanisme expansiu, i protegir espais emblemàtics. Entre altres, cal destacar el Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral (PATIVEL).

PC: *Has esmentat la llei de ports. En plena polèmica actual per l'ampliació nord del port de València, com analitzes la relació d'aquesta infraestructura amb la ciutat?*

JO: El primer que es pot dir és que l'estatus jurídic del port respecte de la ciutat genera una situació d'extraterritorialitat, un espai al marge de la norma urbanística de la ciutat. Són unes 600 hectàrees de territori, les que ocupa actualment el port de València, sobre les que la llei de ports estableix una legislació especial. Fins al punt que l'Ajuntament gairebé no en pinta res. D'altra banda, la reubicació del riu Túria al sud de la ciutat havia alliberat al port d'un adversari molt potent. Algunes de les dificultats històriques del port per créixer sempre havien tingut a veure amb el riu. Pels sediments que aportava, que s'incrementaven durant les riuades intensificant l'ensorrament del port. Amb l'alliberament del riu, el port de València va trobar una via lliure per a la seua expansió. La qüestió de fons, però, és la tipologia específica del litoral valencià. A diferència dels que es poden construir al Cantàbric o a Galícia -litorals retallats amb badies, rics, estuaris- i per tant amb ports gairebé naturals, el nostre és un litoral obert amb un port totalment artificial, com ara Castelló, Borriana o Sagunt. El front litoral de València té aproximadament uns 25 kilòmetres; des de la séquia de Vera fins al Perellonet, al terme de Sueca. D'aquests, uns sis kilòmetres estan ocupats pel port, que no és poca cosa, a la zona central, amb un impacte extraordinari sobre el conjunt metropolità.

PC: *Quina ha estat l'actitud municipal d'avant l'autonomia portuària?*

JO: Els ajuntaments mai han plantat cara als ports. Han donat per suposat que era un territori fora de control municipal pel que fa al seu planejament i gestió, malgrat els intents d'entendre's. El Pla General d'Ordenació Urbana de València del 1988 plantejava a la zona marítima un desenvolupament mitjançant un Pla Especial; que és la forma que sol utilitzar-se en el planejament urbà quan no es vol entrar de ple en algun tema concret. Quan el port va deixar de necessitar algunes instal·lacions; per les exigències de major calat dels vaixells, i perquè el nucli històric va deixar de tenir un ús directe per al negoci marítim; aquestes es varen cedir a la ciutat. Fou un moment importat en el transport marítim constituït per l'extensió de l'ús generalitzat del contenidor per al transport de mercaderies i dels grans transbordadors que ha canviat de manera radical el tràfec marítim i que explica les expansions portuàries a escala mundial.

PC: *El port de València, a més de la ciutat, inclou en el seu àmbit d'acció els de Sagunt i Gandia. Com i quan es planteja el creixement de les seues instal·lacions? En algun moment es va plantejar créixer a Sagunt?*

JO: Durant els anys vuitanta no es parlava de l'ampliació del port de Sagunt. Quan es parla per primera vegada d'aquest és per acollir una zona d'activitats logístiques, just quan el port de València també es plantejava ocupar l'horta a la zona de la pedania de la Punta. En un estudi que es va impulsar llavors, amb el suport d'entitats com ara la Cambra de Comerç, es deia que la ubicació d'una zona logística a Sagunt resultava, des del punt de vista estratègic, la zona més òptima. Però no per a l'ampliació del port. Fins i tot el port de València va arribar a promocionar aquell informe que plantejava el creixement logístic per Sagunt, i que finalment es va desestimar. La primera gran ampliació vindria a finals dels anys vuitanta amb l'actual moll Príncep Felip. Una de les conseqüències d'aquesta primera ampliació sud fou acabar amb la platja del barri de Natzaret, a més de les afectacions sobre la devesa del Saler. L'alternativa de Sagunt no ha estat mai una gran opció, ja que té els seus propis problemes. És un port obert, com el de València, i amb l'espai protegit de la Marjal del Moro al sud de les seues

instal·lacions. La qüestió és que, arribat a un moment, el port de València —o millor, la Ciutat— hauria d’haver dit prou, fins i tot al creixement sud. Si quan es va realitzar aquesta ampliació s’haguera establert una avaluació de costos–beneficis de forma correcta, probablement no s’hauria plantejat d’eixa forma. I aquesta que es planteja avui molt menys encara. Mentrestant les autoritats portuàries no paren de pressionar amb plantejaments simplistes, condicionant el benestar econòmic si l’ampliació de les instal·lacions del port no acaba realitzant-se. Però és que, cal insistir, el port mai hauria d’haver crescut a l’espai sud de la ciutat, perquè no tenia les condicions favorables, i perquè arriba un moment que estem parlant d’inversions amb un cost —ambiental, ecològic— que supera en moltes unitats els suposats beneficis. El principal problema del port de València en la seua relació amb la ciutat és que es troba apegat al municipi. I això provoca unes interaccions molt greus, de necessitats d’accessos i servituds per a la qual la ciutat no està preparada.

PC: Amb la celebració l’any 2007 de la Copa de l’Amèrica la dàrsena interior del port, les seues instal·lacions històriques, passaren a titularitat municipal. Com valoren l’acció del consorci creat entorn de la Marina de València i la creació d’un espai públic dedicat a l’oci i les activitats recreatives?

JO: Convé recordar algunes de les coses que ja vàrem dir en el seu moment. Cal veure en l’hemeroteca alguns dels nostres articles, em referisc al col·lectiu Terra Crítica. No sols per la seua extensió, sinó pel seu contingut, per la història que acumula i la singularitat del seu enclavament, es tractava d’una extraordinària oportunitat per als barris confrontants i el conjunt de la ciutat. Dèiem que el caràcter públic d’aquesta gran superfície havia de ser estrictament respectat en el que afecta la utilització de la dàrsena interior, tant de l’aigua (que hauria de quedar neta d’obstacles permanents) com dels molls que la conformen. Alertàvem sobre privatitzacions i reclamàvem que s’havien de desmuntar les bases de la Copa per a permetre el pas franc sense menyscapte de les mesures de seguretat i per a reintegrar la coherència de l’escena portuària. Partíem d’algunes de les recuperacions modernes d’espais portuaris obsolets que van derivar precisament en operacions d’aquest tipus, com en el port vell de Barcelona, o com va ocórrer amb els *Docklands* a Londres, inclosa per l’urbanista Peter Hall en el seu llibre titulat *Great Planning Disasters* del qual ens estalviem la traducció. Amb el temps, creat el consorci i la Marina, les coses s’han resolt a mig fer i per l’apetible de l’espai, amb privatitzacions excessives que poc tenen a veure amb l’interès general.

L’operació Copa de l’Amèrica fou un projecte motivat per una improvisació. La ciutat no estava preparada i calia actuar ràpidament. Del que es tractava era de treure pit i allò de “situar València en el mapa”. Gairebé tot es va improvisar i es va demanar un crèdit a l’Institut de Crèdit Oficial (ICO) de 500 milions d’euros, encara no saldat. Amb l’obligació afegida d’obrir un nou canal de navegació al nord de les instal·lacions portuàries per tal que els velers de la competició salvaren la travessia de la dàrsena sud (els ports del mediterrani tenen la bocana orientada cap al sud, a causa del corrent principal del nord). Fou una operació —la d’obrir una porta al nord— del tot innecessària que va costar molts diners. I a més a més, seria la primera pedra de la nova ampliació, cosa que alguns vàrem advertir.



A l'esquerra, entorn dels antics magatzems recuperats com a espai públic; i a la dreta, vistes des del nou canal d'accés nord a la Marina de València.

PC: *Deia José Miguel Iribas, sociòleg urbà que va col·laborar amb els governs municipals de València durant els anys de la Copa de l'Amèrica, que l'organització de la Fórmula 1 malbaratà les opcions d'aprofitament que se li podien haver tret a l'esdeveniment nàutic del 2007. Que en penses?*

JO: Si com he dit, la Copa de l'Amèrica era un esdeveniment mal plantejat, el de la celebració de la Fórmula 1 es pot considerar una estafa en tota regla, feta a major glòria dels polítics i empresaris que la van promocionar. Però és que, en relació a la celebració de la Copa de l'Amèrica, quan parteixes de la base que has de gastar-te 500 milions d'euros per a realitzar una infraestructura del tot innecessària, m'agradaria saber com pensaven rendibilitzar la inversió, un cop marxaren els velers. A una ciutat com València, sense una tradició esportiva marinera, amb un litoral obert poc apte per a la pràctica de l'esport nàutic. Al País Valencià la nàutica s'ha desenvolupat només amb cert èxit a comarques com la Marina; a Dénia, Xàbia, a Moraira... llocs que presenten característiques geogràfiques més adequades per a aquesta pràctica esportiva. La Copa de l'Amèrica, un cop acceptat el projecte, s'hauria d'haver aprofitat per a projectes amb trellat per al front marítim, i que jo recorde, no en va haver cap. Cite la reforma de l'avinguda del Port, una oportunitat perduda, amb un projecte que la va empitjorar. I del circuit de Fórmula 1, ja ni en parlem.

PC: *En algunes ciutats d'Europa que han traslladat els seus antics ports deixant lliures ubicacions centrals (Hamburg, Glasgow, Liverpool, Bilbao...); s'han desenvolupat fronts marítims urbans amb espais públics i activitats recreatives. Com veus avui les opcions del front litoral urbà de la ciutat de València per seguir aquests exemples?*

JO: Una primera consideració és que pense que el paper tan hegemònic que té el port de València en aquest front litoral és un obstacle molt difícil de salvar perquè es puguin donar altres activitats de caràcter més tou. La seua presència, a tots els nivells, paisatgístic, de moviments, de soroll, resulta aclaparadora. Els moviments socials i veïnals que estan treballant hui en dia per la defensa del front litoral de la ciutat, a més de demanar la paralització de l'ampliació del port, lluiten perquè s'acabe el tram final del parc fluvial del riu Túria i es mantinga l'estabilitat de les platges. D'altra banda, no hi ha més espai. El port ho domina tot des de la seua potent posició central. Cal apostar fort per la infraestructura verda, eixe és el gran repte que es pot enllestir a partir de casos com el del port, la ZAL, i el riu. En el cas de València

vol dir que, com a mínim, salvem el parc natural de l'Albufera. Si la restinga continua minvant i desapareix, el llac que avui coneguem deixarà d'existir (es tornaria a tenir un golf, com segles abans). La nova ampliació encara impactaria més negativament; paisatgísticament a les platges del nord i amb els riscos sobre les platges del sud.

PC: *El port de València planteja la construcció d'una terminal de creuers a la part sud del front marítim urbà, a tocar del barri de Natzaret. Com analitzes aquesta operació?*

JO: El cas de Natzaret és encara més difícil de reparar. A veure com repares el mal que s'ha fet ací [per la desaparició de la platja i un barri voltat per les instal·lacions portuàries]. Però el primer que cal considerar és que, quan es parla de creuers i ciutats, ens trobem amb el debat de la contaminació que provoquen els grans vaixells i els pocs beneficis que deixen a la ciutat. Fa vint anys la contaminació de l'aire a partir de les emissions dels vaixells no estava encara present en el debat. Ha estat a partir de les darreres investigacions i experiències que la qüestió ha pres rellevància. Un vaixell contamina com milers d'automòbils. Als grans ports de creuers, com el de Marsella, els mesuradors han arribat a registrar la xifra de 57.000¹ partícules en suspensió per centímetre cúbic d'aire contaminant, en comparació a les 5.000 o 6.000 que es poden registrar, posem per cas, a una ciutat com Berlín. Els vaixells cremen el pitjor fuel que hi ha, el que no està refinat i el que no vol ningú. En cas de la nova terminal per a creuers que es planteja a les antigues instal·lacions de la naviliera Boluda, a tocar del barri de Natzaret, i el mateix projecte d'ampliació del port, entra de ple en aquest tema de la contaminació provocada pels vaixells, i no hi ha cap manera que es pugui amagar. Per molt que es pretenga dir que es col·locaran enganxes elèctriques per als vaixells que arriben, aquestes són coses que es diuen per calmar els ànims, de cara a l'opinió pública, perquè el cert és que no existeix a hores d'ara cap garantia que aquesta solució es pugui produir. El problema, insistisc, és que tenim un port apegat a la ciutat, i això no hi ha forma d'evitar-ho, en tot cas cal minorar els impactes i no augmentar-los. Si el port creix, augmentarà el trànsit, els camions, la contaminació, les molèsties a la ciutadania i les afectacions a la ciutat de València. Mentrestant ens haurem d'esforçar per mantenir dins del nostre front marítim el parc natural de l'Albufera i els vint quilòmetres de platja que encara tenim. Un patrimoni que no totes les grans ciutats de la Mediterrània poden gaudir, amb un valor que resulta impossible de quantificar, perquè és insubstituïble.



¹ Aquestes xifres es recullen per l'equip realitzador del documental "Creuers, la cara oculta" (*Upside Télévision*, 2016) on a més d de la xifra de 57.000 partícules en suspensió recollides a la zona del port de Marsella, els mesuradors indiquen fins a les 109.000 a dins del propi creuer durant la travessia.

PC: *Com analitzes la governança del port de València?*

JO: No sembla molt d'acord amb els temps actuals el manteniment d'un estatus jurídic portuari que confereix al port una autonomia quasi total respecte del municipi al qual pertany. La composició actual del consell d'Administració, per molt que en el mateix hi ha llocs reservats per a ajuntaments i govern autònom, no està d'acord amb l'impacte econòmic, ambiental i social que tenen les seues decisions, màximament en situacions com l'actual respecte de la macroampliació. La tanca que en alguns moments va separar les instal·lacions portuàries de la resta de la ciutat s'ha anat reforçant amb el pas dels anys, però eixa separació ha marcat a poc a poc un territori no sols fora del control democràtic més exigent, sinó també un espai alié als ciutadans, que han vist com el front litoral de la ciutat s'ha anat allunyant. Paradoxalment, a pesar que la zona portuària té un impacte obvi sobre el conjunt del municipi, les normes de la Llei de ports li protegeixen de qualsevol afecció de l'Urbanisme municipal. És a dir, l'autonomia urbanística del port és pràcticament total. Però resulta que la interdependència formal i funcional amb la ciutat és determinant. Una anomalia que està en el rerefons del que ha succeït en els últims anys. És el moment de modificar la norma estatal per a donar més protagonisme als ajuntaments afectats, i de formular un nou marc perquè les obligacions urbanístiques dels ports no configuren un territori al marge de la dinàmica dels municipis.

PC: *A un article que escrivies a la revista *Ingenieria y Territorio* l'any 2004, tres abans de la celebració de la Copa de l'Amèrica, plantejares un seguit de reptes que la ciutat tenia envers el seu front marítim. Com valores el nivell d'acompliment per a cada un d'ells? Te'ls vaig enunciant:*

PC: *Sobre la necessitat d'una visió metropolitana de la intervenció sobre el front litoral de València.*

JO: Continua sent necessària; estem parlant d'un litoral que afecta un ample marc administratiu que encara no té un govern metropolità. El litoral funciona per unitats geomorfològiques, que no tenen res a veure amb les unitats administratives. I per tant el govern i la gestió d'eixes unitats geomorfològiques s'ha de fer amb criteris de racionalitat. Davant del perill de l'erosió de les platges, els alcaldes es preocupen per les urbanitzacions i el turisme, però no pels espais naturals. S'ha abandonat la gestió del litoral i ara és molt difícil de reconduir. Perquè el dèficit en la relació de sorra que entra i la que s'emporten els temporals, ja és substantiu. Això és el que produeix l'erosió. I no valen solucions que a la fi, són pedaços.

PC: *Sobre la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) a l'àrea de la Punta.*

JO: El port no ha abandonat les seues intencions de créixer logísticament a la ZAL, i d'altra banda ja planteja que això se li ha quedat menut. No parla d'una ubicació exacta, sinó que està en els seus plans créixer en zones logístiques. Ja veurem si en Sagunt o on. Això, entre altres qüestions, sembla llançar el missatge que el projecte de la ZAL a la Punta es va fer sense massa criteris tècnics. El que significa una burla per a les persones que foren expropiades i foragitades, de manera violenta, d'aquell territori de l'Horta. Els tribunals estan pendants de resoldre el conflicte jurídic. No oblidem que ja hi ha hagut sentències a favor que la parcel·la de la ZAL torne al seu estat urbanístic i jurídic primitiu: sòl no urbanitzable d'especial protecció agrària.

PC: Sobre la finalització del Jardí del Túria i la seua connexió amb la dàrsena interior del port.

JO: Fa poc hem tornat a revifar la Iniciativa Túria que planteja la revitalització del caràcter fluvial del riu (iniciada des del 2007). En aquest sentit, el Manifest El Túria, riu viu, fet públic el 24 de març passat amb motiu del Dia Mundial de l'Aigua, denunciava la pèrdua de protagonisme de l'aigua en el projecte, així com el desviament de la desembocadura del riu feta pel port. També s'insisteix en que no s'ha resolt el problema plantejat en el llit del riu entre el Grau i Natzaret, maltractat pel circuit de Fórmula 1, ara abandonat, amb problemes de tota mena, com la contaminació de sòls i els riscos d'inundació. Cal, per tant, com demana el manifest, descontaminar el tram, completar el projecte del jardí fins a la mar i dotar als barris del Grau, Natzaret, La Punta i Moreres d'espais verds de qualitat. En una visió d'escala major, es tracta de reparar errors històrics, i estimular la idea d'un corredor verd entre el riu i el front litoral, de la manera tan gràfica i raonable com l'ha plantejada l'associació Per l'Horta.

PC: Sobre la rehabilitació dels barris marítims, l'aposta per una mobilitat sostenible i l'anul·lació de l'ampliació de Blasco Ibáñez.

JO: En primer lloc, l'aturada de la prolongació de l'avinguda de Blasco Ibáñez crec que es pot considerar ja com a irreversible. El que existeix ara és un conflicte amb l'actual pla de rehabilitació del barri del Cabanyal, on es poden assenyalar dos corrents: una que està més o menys d'acord amb el pla oficial i l'altra que vol anar més enllà. És evident que es tracta d'un espai estratègic de primera magnitud per a l'apetència immobiliària. Perquè està molt ben situat. Es troba a una pas de la Universitat; pot allotjar diferents espais per a estudiants, per a la realització de tallers o jornades, per a la investigació... Des del principi se sabia que es podia convertir en un objecte d'especulació valuósíssim. El Cabanyal ha passat de ser un bari maleït a esdevenir una zona amb perspectives de futur. I en un barri amb eixes expectatives el que passa és que comencen a pujar els preus i els seus problemes adherits: pujada generalitzada dels lloguers i procés de gentrificació, que és el que està començant en certa manera a passar, tal com ja passa des de fa un temps en altres barris de la ciutat, com ara Russafa o Ciutat Vella. Si, a més, afegim el turisme, el que es produeix és la desaparició progressiva dels residents i dels comerços locals. Cal estar alerta i cal potenciar polítiques públiques de lloguer d'habitatge, amb el patrimoni públic que hi ha, i que és important.



Terminals sud del port de València i proposta de cinturó verd amb la connexió de l'antic riu amb el nou caixer del Túria (font: Per l'Horta).

PC: *Per finalitzar, i situant-nos ja en plena crisi sanitària de la COVID-19; amb els seus efectes econòmics, socials i mediambientals; cinc recomanacions que plantejaries per a un full de ruta del front litoral de València?*

JO: Vàrem iniciar aquesta conversa en unes coordenades socioeconòmiques que poc tenen a veure amb les actuals, en que vivim en una situació governada principalment per la incertesa. No crec que calga esmenar el nucli central del nostre diàleg, si més no en els detalls concrets. Com a rerefons, la crítica oberta contra l'increment desmesurat de la urbanització i de les infraestructures del transport, o la destrucció de recursos naturals, perquè van contra la lògica de l'economia verda. En un article recent del nostre col·lectiu Terra Crítica en plena fase de confinament per la COVID-19 (Levante, 23-04-2020), ens referíem als molts i variats projectes que hem qüestionat al llarg dels últims anys. I insistíem que les urgències i els reptes anteriors a la pandèmia es mantenen, però ara esdevenen imprescindibles. Es tracta, per tant, d'actualitzar eixos reptes. En el cas del nostre front litoral metropolità, estem davant d'una gran oportunitat per resoldre alguns dels problemes plantejats. En eixa línia van unes recomanacions:

1. En el pla econòmic, diguem-ho clar: encara menys suportable resulta ara gastar un sol euro públic en projectes caducs, perquè són recursos necessaris per a reparar danys socials provocats per la pandèmia i que, al seu torn, generaran més ocupació i de millor qualitat.
2. La necessitat de protecció del capital natural queda reforçada encara més, no sols pels efectes físics que pot provocar el canvi climàtic, també perquè la destrucció d'hàbitats i la pèrdua de la biodiversitat, són factors que van en perjudici de la salut pública i personal.
3. La necessitat d'ampliar la infraestructura verda es converteix ara en urgent: la façana litoral de la nostra àrea metropolitana ofereix una magnífica oportunitat per a la gent, més de milió i mig de ciutadans pròxims. Es presenta l'ocasió per a reparar les conseqüències d'errors històrics. Acabe de lliurar un text per a la revista *Mètode* on cite un interessant projecte promogut per la Conselleria de Política Territorial per al front marítim del Saler, un programa de paisatge del govern autonòmic en aplicació del *Pla d'Acció Territorial de la*

Infraestructura Verda del Litoral (PATIVEL 2015). Entre altres actuacions, es planteja redissenyar la via CV-500 que travessa el citat parc natural, convertint els sis quilòmetres de l'autopista actual en un bulevard verd.

4. Crec que és el moment de rehabilitar el llit vell del riu amb una proposta que ja es va plantejar l'any 2007 amb el nom de *Iniciativa Túria*: la de recuperar la funció fluvial del llit històric, hui Jardí del Túria, i el seu digne final amb el front litoral.
5. Considere urgent replantejar a fons les ampliacions d'infraestructures del transport que estan en candeler, començant per la del Port, node central de la nostra façana marítima.

No podem resignar-nos al fet que, una vegada passat l'esglai tornem a ballar-la. Preferisc acabar pensant que canviarà la nostra manera d'abordar la relació amb el territori i desitge que aquest canvi comence operant en el nostre mòdul de coneixement i investigació, especialment en les nostres universitats. Havíem considerat com a normals actituds i propostes que ens estaven arruïnant a tots els nivells. Per tant, a què ens referim quan es tracta de construir una 'nova normalitat' ...?

Bibliografia contextual de la conversa

- Caparrós i Gironés, P. (2019). "Urban transformation on the waterfronts of Valencia and Bilbao", *PEOPLE: International Journal of Social Sciences*, 4(3): 1011-1025. <https://doi.org/10.20319/pijss.2019.43.10111025>
- Fisher, B. et al. (2004). *Remaking the urban waterfront*. Washington, DC: Urban Land Institute.
- Hall, P. (1982). *Great planning disasters*. Oakland (EEUU): University of California Press. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.455.1311&rep=rep1&type=pdf> (visita el 15-6-2020).
- Olmos, J. (2019). *La reconquesta de l'espai públic*. València: autor editor.
- Olmos, J. (2018). "Territori i urbanisme: nous reptes". *Revista Valenciana d'Estudis Autònoms*, 63, 174-177.
- Olmos, J. (2004). "Valencia, su frente marítimo y la Copa del América" *Ingeniería y Territorio*, 67: 66-77.
- Olmos, J. (1983). "Informe 'estem carregant-nos el litoral' ". *Revista Generalitat*, 65: 6-10.
- Schubert, D. (2017). "Ports and Urban Waterfronts". In C. Hein (editora), *The Routledge Handbook of Planning History*, New York: Routledge, 338-349. <https://doi.org/10.4324/9781315718996-26>

Una altra documentació (mitjans de comunicació)

- Atez, R. (2018). "La riuà del desarrollisme". *El Salto Diario*, 3 de noviembre <https://www.elsaltodiario.com/urbanismo/la-riu-a-del-desarrollisme-valencia> (visita el 12-3-2020).

- Benito, J. i Blanco, F. (2017). “Las riberas del mar océano”. *Radio Televisión Española*, <https://www.rtve.es/alacarta/videos/las-riberas-del-mar-oceano/riberas-del-mar-oceano-nuestro-legado/4136920/> (visita el 12-3-2020).
- Deurdilly, S. (2016). “Croisières, le prix du Rêve”. *Upside Télévision*, <https://youtu.be/eomynMljwmc> (visita el 11-3-2020).
- Dolç, C., Gaja, F., Herrero, A., Herrero, L. F., Olmos, J., i Torres, V. — Col·lectiu Terra Crítica— (2020). “¿Economía a cualquier precio?”. *Levante-EMV*, 23 d’abril <https://www.levante-emv.com/opinion/2020/04/23/economia-precio/2004583.html> (visita el 1-6-2020).
- Gaja, F. i Olmos, J. — Col·lectiu Terra Crítica— (2013). “Marina irreal”. *Levante-EMV*, 8 de desembre http://www.terracritica.org/articulos.php?idioma= v&article_id=478 (visita el 15-6-2020).
- Iribas, J.M. (2010). “Un camino errático”. *El País*, 12 de juliol https://elpais.com/diario/2010/07/12/cvalenciana/1278962285_850215.html. (visita el 11-3-2020).
- La Roca, F. (2020). “Acabar el Jardí del Túria amb la recuperació del riu i la connexió amb el litoral”. *Levante-EMV*, 23 de gener <https://www.levante-emv.com/opinion/2020/01/23/acabar-jardi-turia-amb-recuperacio/1969289.html> (visita el 12-3-2020).