

Sapore di sale, sapore di mare

El Passeig Marítim de València reprèn un somni que la ciutat acarona des del segle passat: maridar-se amb la mar Mediterrània. Clarors i ombres d'un projecte llargament esperat.

L'arquitecte Joan Lluís Piñón arribava a l'aeroport de Manises el 1987 entre la boirina humida de l'hivern. Al seu darrere, havia deixat París i alguns mesos d'investigació per incorporar-se a la redacció del Pla Especial d'Ordenació del Passeig Marítim, la vella il·lusió que aquell mateix any recuperava l'Ajuntament socialista de València. Avui, en declaracions a EL TEMPS, denuncia que la participació de l'oficina d'enginyers Consomar en el Projecte d'Urbanització del Passeig va ser "sense cap mena de dubte negativa o, si més no, infructuosa". Per la seua banda, José Alvarez, responsable de la col·laboració de Consomar, ha retrucat iradament: "És imprevisible, això! Sense nosaltres, la seua incapacitat hauria estancat el projecte, aprovat sense cap vot en contra. De què i a qui vol culpabilitzar ara? El projecte és una cosa i l'execució és una altra, això és el que usualment succeeix".

Aquest és un exemple més de la relació entre la capital valenciana i la seua marina, que ha estat una llarga pàgina de desavinences on la façana al mar només servia, encara durant bona part del nostre segle, per hostatjar els magatzems o el llatzeret de leprosos de Sant Joan de Déu, a la platja de la Malva-rosa. L'oblit de l'urbs davant la mar ha estat una constant, malgrat els intents d'acostament. Ho explica la historiadora Trinitat Simó: "València inicia un desplegament que adreçarà la ciutat més endavant, a mitjan centúria, envers l'Horta pel Camí de Trànsits, i cap a la costa a través del Passeig a la Mar (l'actual avinguda de Blasco Ibáñez), un projecte creat l'any 1898 per Frederic Aymaní que havia d'enllaçar els Jardins dels Vivers amb la platja". Avui dia, però, el paisatge de l'horta s'allunya cada vegada més de la ciutat, i la prolongació del Passeig a la Mar s'ha deturat davant el barri del Cabanyal, sense gosar d'escometre'l.

RAFA GIL

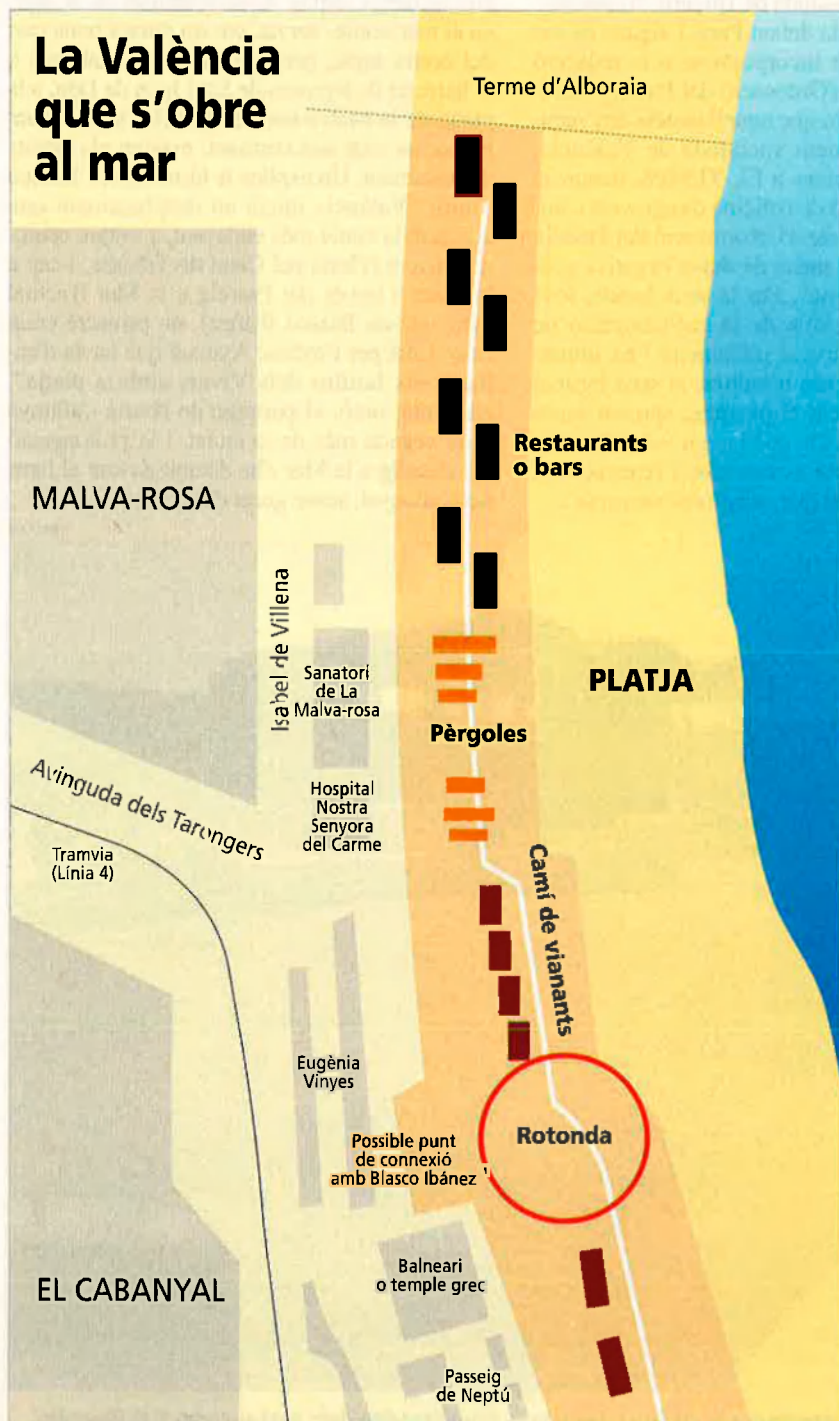


Les platges de la Malva-rosa i les Arenes es recuperen. Al fons, les obres paralitzades dels restaurants del Passeig.

Un gustu un pó amaro. Ben al contrari, el pla del Passeig Marítim, dissenyat pels arquitectes Miquel Colomina i Joan Lluís Pinón, agafa de ple els poblats marítics de la Malvarosa i el Cabanyal-Canyamelar. Perquè el Passeig Marítim, sense deixar de ser un bocí més del trenc-closques entre la ciutat i la seua marina, és més aviat la cloenda. El projecte, segons consta en la seua memòria, tracta de recollir les possibilitats de la xarxa viària per travar el Passeig amb la capital. L'entrebanc són, però, les moltes limitacions amb què ensopega, com el fet que encara no es coneix per on s'hau-

rà d'unir amb l'avinguda de Blasco Ibáñez.

Al desembre del 1989, el termini d'al·legacions al treball Colomina-Pinón arribava a la fi. Es posaven en marxa els 5.561 milions d'inversió perquè l'empresa urbanística municipal AUMSA transformara unes 60 hectàrees al llarg de vora 4 quilòmetres de costa: s'hi preveia la reconstrucció de 1.375 vivendes i aparcaments amb una capacitat per 3.500 vehicles, la reserva de 23.554 m² de zona verda, i encara cal afegir un crèdit de mil milions més de pesetes que l'alcalde de l'actual govern municipal, format pel Partit Popular i Unió Valenciana, Rita Barberà, signava el 22 d'abril del 1993. Govern municipal, Direcció General de Costes del Ministeri espanyol d'Obres Públiques i iniciativa privada, lideren aquesta maregassa constructora a la qual arquitectes i autoritats auguren un desenllaç fatal.



Di cose lasciate. “Estem sorpresos –assegura el regidor per Esquerra Unida del País Valencià, Manel Moret– que els particulars hagen fet una obra que no estava assenyalada en la gestió, contravenint el projecte”. La polèmica ha esclatat arran la construcció dels bars de la platja que han substituït els vells *xiringuitos* transportables de fusta i metall. Situats linealment tot seguint a dreta i esquerra el traçat del Passeig Marítim, 14 restaurants aixequen els seus esquelets de ciment damunt 313 m² i en dos pisos, en lloc dels 172 m² del primer pis i un sostremort de 15,34 m² d'acord amb les proporcions legals que permeten les llicències. Aquestes carcasses són el que ja es comença a conèixer amb el nom de “les portes”, un nou mur que tornaria a separar la ciutat de la Mediterrània.

I ningú no hi està conforme: “És lamentable –afirma amb rotunditat l'arquitecte Pinón– que la Direcció de Costes no siga tan estricta com en altres ocasions, i no prenga cartes en l'assumpte i enderroque la segona planta”. De fet, a l'igual de Miquel Colomina, es va mostrar contrari des d'un primer moment a la situació creada i ara insostenible, “encara que podia haver estat pitjor”, apunta Colomina, “però la nostra postura és clara: ni se n'havien d'haver construït tants, ni emplaçar-los on els han posat, i encara menys amb el volum que presenten, trencant l'esperit del pla”. Tanmateix, José Álvarez, que participà en la redacció del projecte per part de l'agència Consomar, manté un criteri d'oposició: “Nosaltres ens presentàrem al concurs i ens el van adjudicar, tot entenent que Colomina i Pinón només eren la direcció arquitectònica. I hem respectat el seu disseny”.

La Comissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de València, en reunió del 20 de juny d'enguany, ha assumit la voluntat de no deixar-se dur per la política dels fets consumats. Hi ha la proposta del regidor del Partit Popular Juan Cotino

d'elevant el sostre del primer pis 1,40 metres, per impedir que dalt puguem moblar un menjador. El regidor Manel Moret ha asseverat a EL TEMPS: "En EUPV ho lamentem i en demanarem responsabilitats. Cal obrir la discussió al voltant d'un tema tan important per a la capital del país com és la seua obertura al mar. La ciutadania sembla no adonar-se'n."

Vicino a me. De fet, l'urbs va començar a interessar-se pel seu litoral més aviat tard. El primer tramvia que va comunicar València, allunyada uns quants quilòmetres, amb els poblats marítics, fou instal·lat l'any 1876 per la Societat Catalana de Crèdit; es tractava d'un vehicle amb tracció animal. L'electricitat arribaria el 1900. Aleshores, a la platja del Cabanyal, a pesar de ser una de les més populoses del moment, es practicava la separació de sexes contra el dolç bressoleig de les ones.

Eren temps de banyadors llargs, de ratlles amples, de bigotis fins i d'ombrel·les que feien les delícies del pintor Sorolla. També de matins en què els bous treien les barques a la costa perquè en descarregaren el peix. A les platges de les Arenes, els mestres d'aixa i els calafats construïen aquestes embarcacions de pesca; les goletes i bergantins que hi fondejaven a finals del segle naixien a les drassanes d'Alacant i Dénia. I aquesta activitat naviliera, anà fent del Cabanyal un batibull de cases amb parets blaves i grogues del qual encara avui resta una façana al mar amb regust de tradició.

"Mira això". Pep Belenguier, responsable del tema del Passeig Marítim de l'Associació de Veïns del Cabanyal-Canyamelar, indica amb el braç estès els restaurants de la costa i continua dient: "Les pèrgoles impedeixen veure el sanatori de Sant Joan de Déu, o siga que l'leven identitat al Passeig. I un altre bunyol és la plaça entre els carrers Isabel de Villena i Eugènia Vinyes, que no ha obeït el projecte, que preveia una zona verda". Els diversos col·lectius cívics dels poblats marítics breguen des de l'any 1987 sota la màxima que Passeig Marítim i barri són compatibles. Ho explica Empar Cuenca, ama d'una gelateria a la Malva-rosa: "Ens han robat les nostres senyes d'identitat, és molt greu el que està passant ací. Abans, des del meu carrer veïem la mar, i això passa a molt poquetes ciutats del món. Ara només veurem ciment".

Mentre el vent de llevant crema lentament matolls i la sorra colpeja els arbres, la platja es cobreix de cossos nus, plena de valencians que han redescobert la marina, i hi acudeixen fins i tot en tramvia. A més de cent metres, les bicicletes xiulen esquivant els viants. Catorze armadures, feixugues i silencioses, escorten el camí del Passeig Marítim que avança insegur en el casori València-Mar. Sort que l'última paraula encara no ha estat dita.

Victorià Jiménez

"No existirà mai una València blava"

RAFA GIL



L'arquitecte Joan Lluís Pinón. Ara està preocupat pel Passeig.

—*Quines necessitats té la ciutat pel que fa al repte d'obrir-se a la mar?*

—A una ciutat com València li cal, en primer lloc, assumir la seua condició de gran ciutat, perdre el complex de ciutat de segona. I en segon lloc, escometre els projectes de renovació amb la intel·ligència i el bon quefer d'altres capitals; vull dir, si el Passeig Marítim ha de servir per mostrar el mar als ciutadans, ara el que s'ha de fer és integrar-lo a la ciutat, i per això cal començar a planificar el futur dels barris que separen Blasco Ibáñez del Passeig.

—*El Pla General franquista del front marítim va destruir per sempre l'oportunitat de València d'aconseguir solucions com la d'Oriol Bohigas a Barcelona, amb la Vila Olímpica?*

—Home, el 1966, que és la data d'aquell pla, s'enceta una marxa "desentrotillista" com se sol dir, més preocupada per les plusvàlues del sòl que per la qualitat de l'entorn urbà. És clar que això va ser difícilment compatible amb una eixida racional de València a la mar.

Quant a Barcelona, la seua història d'obertura al mar es remunta tot just a la dècada passada; és una ciutat geogràficament marítima, compte, però encara ha hagut d'esperar a la construcció del Moll de la Fusta i la Vila Olímpica per obrir-se a la mar.

—*Del projecte que Colomina i vostè presentaren el 1989, se'n va dir que deixava les portes obertes a l'especulació, també.*

—És clar que es pot especular al front marítim, però si ens fixem en les seues característiques, la veritat, menys que en altres punts. Una altra cosa de ben distinta és que, a l'ombra dels temps que corren i la legitimació ideològica dels plantejaments especulatius, s'hi donen ingredients típics. Vull dir, si on el projecte diu una planta se'n construeixen dues, no hi ha raons objectives per pensar que on se'n prescriuen quatre acaben alçant-ne setze.

—*Es refereix a l'equip de govern de l'Ajuntament de València?*

—Em refereix al fet que l'administració no respecta el treball dels arquitectes. El pitjor no és que es desvien del nostre projecte, sinó de les normes fixades per al bon quefer urbanístic. La difusió dels problemes arquitectònics crec que augmentaria la sensibilitat dels ciutadans, i ajudaria a atallar les causes dels problemes.

V. J.