

El port amenaça

El Port de València posarà en marxa un pla d'expansió que preveu la construcció d'una zona de suport logístic a la Punta i un accés nord que poden destruir l'horta. El president portuari, Juan Antonio Mompó, podria tenir interessos personals en els projectes.

L'epidèmia coneguda com "la gran pestilència" va deixar la ciutat de València a principi del segle XVII plena de morts. Els cadàvers es van traslladar a la partida de la Punta d'en Silvestre, molt a prop de la ciutat, on van ser soterrats. Hui, València gairebé ha engolit aquest tros d'horta tan fèrtil, que va servir de necròpoli aleshores, i que ara el port de València vol que es convertisca en un cementeri de contenidors. La Punta ocupa uns 750.000 metres quadrats a l'extrem sud de la ciutat de València, entre els barris de Natzaret, l'entitat local menor de Pinedo, i el port. Travessada per una de les sèquies més importants de València, la de Rovella, componen aquesta entitat local les partides de Tres Camins, Clero, Barraques de Sant Roman, i la Punta d'en Silvestre. En total, uns nou-cents veïns, als quals s'han d'afegir uns tres-cents propietaris que tenen terres però no viuen d'una manera regular a la pedania. La majoria dels veïns no viuen de l'horta, però se senten integrats en el ritme de vida que els fa treballar de dia a València i descansar de nit en un dels pocs racons d'horta que queden a la ciutat. Tot i que suporten, des de fa anys, el trànsit incessant de camions carregats de contenidors pels seus carrers i camins, cosa que fa pujar la contaminació acústica a límits insospitats, cap dels habitants de la Punta vol deixar sa casa. Des de l'any 1993, un altre perill ha planat per damunt dels seus caps: el projecte de construcció d'una zona de suport logístic del port de València (ZAL).

Aquest projecte, a més, s'afegeix a la futura ampliació de la depuradora de Pinedo, a l'expansió de Mercavalència i a la construcció de la futura Ciutat del Transport, i sembla sentenciar a mort tota la zona.

Plans d'expansió. El 14 d'octubre de l'any passat el Ministeri de

Foment de l'estat espanyol, la Generalitat valenciana, l'Ajuntament de València i l'autoritat portuària, van signar un conveni per promoure la modernització d'infraestructures del port. Després de molts anys de rumors sobre l'ampliació del port, el conveni posava damunt la taula uns plans d'ex-



horta de València

pansió que el port i la Generalitat haurien de gestionar. El punt més important és la implantació d'una zona d'activitats logístiques (ZAL) vinculades al port en una àrea de 500.000 metres quadrats d'horta a la Punta. A partir de la signatura del conveni, l'empresa mixta València, Plataforma Intermodal i Logística (VPI), integrada pel Port de València, la Generalitat i l'Ajuntament, va començar a fer un projecte de ZAL. A hores d'ara, aquest encara no s'ha fet públic, però tot i això el port fa mesos que n'ha difós els límits, que

comporten la urbanització d'una zona d'horta protegida pel Pla d'Ordenació Urbanística de l'Ajuntament i que afectarà unes tres-centes famílies de la Punta. Si el port vol fer els seus projectes s'haurien de requalificar com a terreny d'ús industrial horts de la Punta. Una altra de les inversions previstes en el conveni és l'accés nord del port des de l'autopista A-7. S'han estudiat diverses opcions, com ara un túnel d'uns tres quilòmetres que connectaria l'autopista de Barcelona amb la V-30 i el port. A hores d'ara per accedir

al port des de l'A-7 els camions carregats de contenidors han d'entrar per l'accés de la Universitat Politècnica, recórrer el camí de Vera, i continuar per l'avinguda d'Eugènia Vines fins arribar a la seua destinació. Com que els camions tenen prohibit el pas per la ciutat, amb aquesta maniobra s'estalvien d'agafar la circumval·lació de València i fer almenys vint quilòmetres per descarregar les seues mercaderies. Els veïns del barri Marítim han protestat en diverses ocasions a l'ajuntament contra el pas dels camions però ni el consistori ni la policia local han fet res per aturar-los. Fins i tot, els interessos personals del president del port, Juan Antonio Mompó Ochoa es creuen amb aquest trànsit il·legal. Mompó és l'apoderat de l'empresa Bodegas Vinival, SA, amb seu al polígon industrial d'Alboraia. L'empresa es dedica a la compra-venda, transport, emmagatzematge, i distribució de tota classe de vins. Els seus camions tenen un problema per accedir al port però l'han resolt per la via més ràpida accedint-hi per Eugènia Vines, tot i ser il·legal.

Objectiu, la Mediterrànea. Els intents del Port de València de portar avant aquesta ampliació es relacionen amb el seu projecte d'acaparar la major part del comerç marítim del Mediterrani oferint serveis millors i més barats que els seus competidors. Segons el seu president, Juan Antonio Mompó, "València és el primer port comercial de la Mediterrània, perquè, amb previsió, va programar les inversions necessàries per disposar de la millor terminal de contenidors que existeix a l'Europa mediterrània". El creixement del port ja es va engolir la platja de Natzaret per fer la dàrsena sud fa uns anys, i amenaça en un futur no molt llunyà Pinedo i el Saler.

ARXIU / AEROGUÀ DEL LITORAL-EDITORIAL PLANETA





ARXIU / RAFA GIL

L'entitat local menor de la Punta és dividida en dues parts per les vies del tren i la carretera que va a Pinedo. Els veïns han de traspasar els dos obstacles urbanístics si volen arribar a l'altra banda de la Punta.

A més, el seu projecte d'*Anschluss* particular ja es publicita en una fira comercial que se celebra aquesta setmana al Japó, on es presenta un port de València amb la ZAL construïda. Ni la Generalitat ni l'ajuntament gosen alçar la veu contra els excessos urbanístics que es projecten des de la seu del Port al moll de la Duana. Miguel Domínguez, regidor d'Urbanisme, va aclarir a EL TEMPS que la posició de l'ajuntament en aquests moments era "d'observador" fins que s'aprove el projecte definitiu de la ZAL. A més, la por als plans d'ampliació de la ZAL del port de Barcelona, que disposarà d'un 200 hectàrees d'ací a uns anys amb una inversió prevista de 162.000 milions de pessetes, actua com a revulsiu per als dirigents portuaris valencians. Amb la nova terminal de contenidors de la Punta es podrien manipular un milió de contenidors, però això necessitaria una zona de magatzems, etiquetatge, etc., que faria pujar les inversions a uns 30.000 milions de pessetes. Encara que el president no reconega la rivalitat València-Barcelona, aquesta competència existeix: "no podem considerar que existesca cap tipus de pugna amb cap port de la Mediterrània, ja que en tot cas són ells els qui han de fer plans per tractar de desbancar el líder, que en aquest cas és el port de València". L'altre

Els veïns de la Punta denuncien que els passats mesos de gener i febrer intentaren coaccionar-los perquè venguen les terres.

gran objectiu és convertir-se en el port de Madrid. Fa unes setmanes va decidir que els seus òrgans de govern tinguen un representant de la comunitat autònoma de Castella-la Manxa per aconseguir captar-ne els fluxos comercials. A més vol invertir en la construcció d'una terminal de càrrega o port sec al municipi madrileny de Coslada juntament amb els ports de Bilbao, Algesires, i Barcelona.

Divisió d'opinions. Als veïns de la Punta el volum de negoci o el que pot guanyar el port en un futur fent el ZAL no els preocupa gens ni mica. Ells ja han reaccionat contra la possibilitat d'anar-se'n de les seues cases. Carmen González, presidenta de l'associació de veïns del barri de la Punta que

agrupa la majoria dels nou-cents veïns, fa molts anys que lluita contra les forces econòmiques que volen destruir el seu barri. "S'ha de complir el Pla d'Ordenació Urbanística que diu que el territori és d'horta i està protegit". Segons els membres d'aquesta associació, el culpable de tot aquest conflicte és el port. "No hi ha una relació –explica Carme González– entre el port i els barris adjacents ja que aquest ha crescut sense respectar la gent i el medi ambient. El litoral és cada vegada més xicotet i més degradat. Realment el port és qui mana a la franja del litoral." Però en el conjunt de veïns que viuen en aquest barri, n'hi ha que mantenen una posició totalment oposada. Els membres de l'Associació d'Afectats per la ZAL (AFECZAL) no volen vendre els seus terrenys a qualsevol preu. Jesús Marco Berenguer, el vice-president, viu en una barraca al mig de l'horta i s'expressa amb una claredat aclaparadora. "No volem vendre, però el progrés no el pot aturar ningú. Quan van expropiar per fer Mercavelencia, la depuradora de Pinedo, la subestació d'Iberdrola, la Ciutat de les Ciències... van pagat a un preu molt alt. Ara, ens volen robar! Ens va cridar de València Plataforma Intermodal i Logística el senyor Rafael Aznar (conseller delegat de VPI), el senyor del Moral (president del Port de València), i el seu advocat i ens van oferir un milió quatre-cents mil pessetes per fanecada quan per fer la subestació d'Iberdrola van pagar huit milions de pessetes. A què vol jugar el Port? Primer volem la casa per anar-nos-en i després ja parlarem de les terres". L'AFECZAL agrupa unes 200 persones, 800 fanecades de terra i unes 170 cases. La Punta té una associació de veïns i una d'afectats, segons diu Jesús Marco, però, "les dues defensen els mateixos objectius: No volem anar-nos-en, abans em trauran amb els peus per davant! Si volen fer aquest polígon industrial, que ho paguen, però que ho pague tot València". El president del port de València, Juan Antonio Mompó, diu: "el nombre de persones que

s'oposen al projecte es va quedant en un percentatge realment poc significatiu". Una altra entitat que va mostrar la seua contundent opinió sobre la ZAL va ser la Federació de Veïns de València, que, en un comunicat que va donar a conèixer poc després de la signatura del conveni, manifestava que no entenia la posició del consistori: "l'ajuntament accepta dòcilment totes i cadascuna de les propostes de l'Autoritat Portuària de València sense buscar el consens generalitzat i el suport ciutadà. No volem que el progrés de la ciutat passe per la liquidació de l'horta."

Coaccions a l'horta. Els veïns de la Punta han denunciat intents de coacció de persones que durant els mesos de gener i febrer d'enguany van aparèixer per l'horta de la Punta amenaçant d'expropiar si no venien les terres. Però aquest barri no ha estat sempre sota l'espasa de Dàmocles urbanística. L'any 1994, el regidor municipal d'Urbanisme d'Unió Valenciana (UV), Juan Manuel Castaner, va dissenyar uns plans per triplicar-ne el nombre d'habitants traslladant-hi la població desallotjada per futures actuacions urbanístiques a la ciutat de València. Els veïns i els grups polítics de l'oposició com el PSPV-PSOE i EU s'hi van oposar. Dos anys després el regidor d'Urbanisme del PP, Miguel Domínguez, va desar al calaix més profund de l'Ajuntament, aquests plans. Dos anys després, sembla que ningú no es recorda d'aquests plans de la dreta.

Reacció política. Els partits polítics també han manifestat una divisió d'opinions sobre la urbanització de l'horta de la Punta. Aureli Martínez, cap del grup municipal del PSPV-PSOE, s'hi oposa: "si es vol fer una ampliació del port per omplir-la de contenidors, no hi estem d'acord. Però, si es fa un centre de redistribució de mercaderies, sí. La ZAL és un problema, però generarà ocupació i activitat econòmica, tot i que no hauria de ser tan gran. Ha de ser més reduïda i estar complementada amb una altra ZAL al Port de Sa-



Aureli Martínez (PSPV): "Hem de mantindre un compromís per respectar l'horta com una mena de pulmó per a la ciutat."

DAVID VIUESCAS



gunt. A més, s'ha de netejar l'horta de contenidors". El problema ambiental preocupa el dirigent socialista: "Hem de mantindre un compromís per respectar l'horta delimitant-la com si fóra una mena de pulmó per la ciutat, com una mena de parc natural. S'ha d'evitar que el ciment vaja per allà". Els veïns han manifestat diverses voltes que sospiten que part del terreny de la ZAL que es troba al costat del futur parc oceanogràfic podria ser utilitzat per edificar. Aquesta opció també l'ha considerada el PSPV-PSOE: "Si s'expropia i no es fa la ZAL, els terrenys no haurien de destinar-se mai a edificar." Esquerra Unida, per la seua banda, recomanava el Port de Sagunt com a ubicació ideal per a la zona de suport i ha demanat en nombroses ocasions respectar la Punta pel seu valor ambiental com una de les darreres zones protegides d'horta que queden a la ciutat. Un altre problema dels veïns és la progressiva invasió que pateixen des de fa anys de magatzems il·legals de contenidors que causen un excés de trànsit rodat per la Punta. Mentre es decideixen els plans per fer la ZAL i solucionar els problemes d'accés al port, l'horta de València veu més a prop el moment de la seua desaparició.

Dalt, barri de la Punta amb el port de València al fons. La proximitat de les instal·lacions portuàries sempre ha estat vistesa com un perill pels seus veïns. Baix, les mobilitzacions per defensar l'horta dels intents del Port han portat a diversos col·lectius ecologistes a fer causa comuna amb els veïns de la Punta.

Mario Reyes