

La Ruta Azul, la gran aposta del PP valencià

La denúncia presentada recentment per Greenpeace ha tornat al primer pla de l'actualitat el projecte de la Ruta Azul, una de les propostes estrella del PP valencià. Es tracta d'un macroprojecte urbanístic metropolità encara per desenvolupar que pretén crear un eix d'urbanització a la costa de l'Horta Nord, entre el port de València i el de Sagunt, sobre un espai de vora mar que està pràcticament verge, llevat d'unes poques urbanitzacions.

Tot i que el projecte de Ruta Azul de la Generalitat Valenciana està tancat amb pany i clau, diversos especialistes consultats per EL TEMPS han assegurat que l'horitzó temporal de la proposta són les eleccions municipals i autonòmiques a la Generalitat Valenciana, el 25 de maig de 2003. Probablement, abans de les eleccions del juny vinent, la proposta eixirà a la llum. Tot i que el projecte ja estava trametut en època d'Eduardo Zaplana, l'objectiu de l'executiu que presideix ara José Luis Olivas és la intercomunicació dels ports de Sagunt i València per carretera i tramvia, i la potenciació d'un pol de desenvolupament al voltant d'aquesta connexió. Un projecte que l'organització ecologista Greenpeace va denunciar el passat 31 de juliol per les previsibles destrosses ambientals que crearà, i que el president valencià va negar-se a revelar, aduint que encara no hi ha cap projecte definitiu.

El port de València actualment ocupa un espai limitat, que tot i tenir possibilitats d'expansió cap al sud, troba de seguida el nou caixer del riu Túria i després el parc natural de l'Albufera. Cap al nord, les seues possibilitats d'expansió són més aviat reduïdes per la proximitat de les platges urbanes de València ciutat. Pel que fa a la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), el creixement en direcció a l'oest, allunyat de la mar i que provoca una desfeta important als terrenys d'horta de la Punta inclosos en el terme municipal de València, està sagnant. La proposta que el Consell avançarà en els pròxims mesos consisteix a potenciar la

comunicació entre el port de València i el de Sagunt, i desenvolupar aquest últim, de forma que els dos ports junts puguin augmentar el poder competitiu enfront d'altres de la Mediterrània.

Entre València i Sagunt per carretera hi ha uns 25 quilòmetres aproximadament, si es circula per la N-221, que és el ramal natural de l'A-7, per a accedir a la ciutat de València pel nord (vegeu gràfic a la pàgina 46). En la proposta popular, aquest vial és més aviat un obstacle per a l'atracció de noves infraestructures urbanístiques i turístiques, ja que ha estat lligat a l'accés a València, i també al polígon industrial del Mediterrani. Ara bé, segons es preveu aquesta autovia serà retirada cap a l'interior de l'actual traçat en un dels dos sectors ben delimitats de què consta.

D'una banda, hi ha el tram Sagunt-carretera de la Gombalda, que discorre separat de la mar en una distància molt variable, però que, en qualsevol cas, és major d'un quilòmetre fins a la rodalia del polígon. En arribar a l'esmentada carretera i al polígon industrial del Mediterrani, situat als termes municipals d'Albuixec i Massalfassar, i pràcticament tocant a la mar, la N-221 s'enganxa a la Mediterrània i ja no se'n separa fins a València. Només en alguns trams es desvia uns centenars de metres cap a l'oest i permet la construcció d'algunes urbanitzacions a la zona costanera, com Port Alboraià o Saplanya. Una vegada travessat el barranc del Carraixet, i a la rodalia d'una zona ja urbanitzada (el barri de la Patacona d'Alboraià, al costat del cap i casal), la N-221



EL TEMPS

Imatge de la N-221, que uneix Sagunt i València, en el tram que transcorre vora mar. Amb el projecte de la Ruta Azul, el PP vol retirar aquesta autovia cap a l'interior per poder urbanitzar la costa.

torna a entrar cap a l'interior i accedeix a València per l'avinguda d'Aragó.

La proposta que aviat llançarà el Consell de la Generalitat com a projecte estrella a la província de València amb vista a les municipals i a les autonòmiques de l'any vinent constarà d'un desviament de la N-221 cap a l'oest en el tram en què la carretera discorre més a prop de la mar, incloent-hi la retirada del polígon industrial del Mediterrani. Llavors, el conjunt de tot l'espai entre la ciutat de València i Sagunt, que pertany als termes municipals de València, Alboraià, Meliana, Alfara del Patriarca, Albalat dels Sorells, Albuixec, Massalfassar, València de nou, Massamagrell, la Pobla de Farnals, el Puig, Puçol i Sagunt (de sud a nord), seria obert per a la proliferació de noves infraestructures de tot tipus, i zona

urbanitzable en tot cas sempre a l'oest de l'actual traçat de la N-221.

Ara com ara, en els més de 20 quilòmetres de costa que separen la ciutat de València i el Port de Sagunt hi ha només

Ara com ara, en els més de 20 quilòmetres que separen València i Sagunt, hi ha només tres nuclis urbanitzats

tres nuclis urbanitzats nuclis: la Patacona, al costat de València; Port Saplaya, i el conjunt de la Pobla de Farnals - el Puig; en total, no arriba ni a la quarta part de l'espai existent. No obstant això, la volumetria a primera línia de costa en el cas de nuclis com la Pobla o Saplaya és excessiva, i més concretament a Saplaya una sentència del Tribunal Superior de Justícia de la Comunitat Valenciana d'enguany ha anul·lat la modificació del Pla General de l'any 1995 que van promoure el PSOE, GDI i PP (els dos primers en el govern i el segon en l'oposició), per a incrementar la volumetria.

En aquest cas, els jutges han dictaminat que l'increment de volumetria aprovat per l'ajuntament no solament crea un important efecte pantalla a primera línia

de costa, sinó que a més supera las pre-tensions de les "pitjors etapes del *desarrollismo*", en paraules textuales de la sentència. En el cas de la Pobla i el Puig, hi ha edificis d'unes vint altures a primera línia de costa i uns altres més retirats cap a l'interior, a més d'urbanitzacions que limiten amb la mar d'una banda i amb la marjal, de l'altra.

Expectativa. La proposta del PP permetria alçar expectatives urbanístiques a l'Horta Nord. Així com Alacant en una gran part del litoral ja està urbanitzada, igual com Castelló, amb les seues corresponents zones turístiques; al nord de la ciutat de València sempre ha faltat el contrapunt d'una platja de qualitat amb unes urbanitzacions ben dotades i que formaren una continuïtat. Si s'arribara a aquesta situació, una part de les platges de l'Horta Nord deixarien de ser zones verges com encara ho són, tot i que des de fa anys alguns espais naturals com ara la marjal d'Albuixec han estat dessecats i han desaparegut per la urbanització d'un polígon industrial.

Actualment, pel camí de la Ruta Azul encara es poden veure les marjals de Rafalell i Vistabella (València), la de Massamagrell, i al voltant de Sagunt i Puçol, la marjal dels Moros. Cal dir que en el

conjunt dels pobles afectats per la proposta de la Ruta Azul el Partit Popular quasi no té alcaldies (Alboraia, el Puig i Albuixec només), mentre que PSPV-PSOE, Bloc i UV: es reparteixen el govern a la resta de consistoris, amb pactes de govern. Però les expectatives urbanístiques podrien desplaçar aquesta tendència. De fet, als municipis on s'han produït mocions de censura durant la present legislatura (el Puig i Massamagrell), en els dos casos ha estat desplaçat el PSPV: i el govern ha passat a les mans del PP o independents amb el PP. Cal afegir que, tradicionalment, les disputes urbanístiques han trencat l'esquerra en aquests pobles. I si no, només cal recordar el cas de l'escissió d'Esquerra Unida la passada legislatura a Massamagrell per, entre d'altres raons, diverses percepcions sobre la marjal de Massamagrell i la seua urbanització.

La possibilitat de grans obres, si continuara aquesta línia, permetria que el PP recuperara no tant vots i votants en una zona que tradicionalment no li ha estat procliu, sinó més aviat alcaldies. A més, la proposta de la Ruta Azul, com la va batejar el grup d'arquitectes promotors, coincideix amb la ja imminent i propera revisió del Pla General de la ciutat de València. L'actual document urbanístic

data de l'any 1988 i ja, pràcticament, s'han esgotat les seues possibilitats. Una vegada constatades les limitacions de l'expansió cap al sud, amb aquest pla de caire metropolità, la ciutat de València podria perfectament expandir-se cap al nord.

Aquesta tendència seria reforçada pel fet que el polèmic projecte del III cinturó no ha mort. Al contrari, la Conselleria d'Obres Públiques valenciana encara continua fent estudis metropolitans per tirar avant aquest vial que enllaçaria des de la desembocadura del bar-

ranc del Carraixet fins a l'autovia de Llíria, i d'aquí amb el *by-pass* de l'A-7 i l'A-3 o autovia de Madrid. En forma d'autovia, amb quatre o sis carrils, el cinturó crearia un eix est-oest similar a trànsits a la ciutat de València, però un parell de quilòmetres al nord.

A la idea de la Ruta Azul, i per constatar l'interès de l'equip de José Luis Olivás en aquest projecte, caldria afegir a l'Horta Nord uns altres projectes que recentment han revifat al conjunt de la comarca i que la completarien, o més aviat la dotarien de comunicacions. Són l'accés nord per carretera al port de València (presentat com a obra d'urgència que discorreria en paral·lel a la costa fins a l'horta de la partida de Vera de València, on se soterraria), el desdoblament de la N-221 cap a l'interior, l'accés nord de l'AVE a la ciutat (que va aixecar l'oposició de tots els ajuntaments de la comarca, inclosos els pocs del PP) i uns altres grans projectes que tenen València com a centre i destinació urbana, però que massacren l'Horta Nord.

La idea de la Ruta Azul sembla que, amb la marxa de Zaplana cap a Madrid i el Ministeri de Treball, s'ha aturat provisionalment, però de moment, en les últimes setmanes, diverses associacions de veïns de pobles de l'Horta Nord i alguns alcaldes, tant socialistes com del PP, han reivindicat un tramvia vora mar. Es tracta d'una infraestructura que pretén donar servei a les urbanitzacions o nuclis residencials costaners, i que enllaçaria des de la platja de la Malva-rosa (València), fins a la de Canet d'en Berenguer, passant pel Port de Sagunt. La demanda, segons ha transcendit públicament, ha estat presentada a la COPUT, i, concretament, al director general de Transport, Vicent Dómine.

Val a dir que aquesta proposta ja està inclosa en una de les previsions que va fer Ícaro - Col·legi territorial d'arquitectes de València - COACV en la seua publicació *La Valencia Marítima del 2000*. Precisament una de les propostes d'ordenació del conjunt de la comarca de l'Horta Nord i part del Camp de Morvedre (on se situa Sagunt) recull la majoria d'idees que ara ha fet seues l'equip de José Luis Olivás. Una d'aquestes és pre-



Gràfic: MIGUEL BENÍTEZ

La N-221, discorre per l'interior des de Sagunt fins arribar al polígon del Mediterrani, on voreja el mar.

cisament la utilització de la plataforma que ocupa l'actual N-221 o ramal nord de l'A-7 per a un tramvia. Just el que, quan encara falta un any per a les eleccions, ja demanen veïns i alcaldes. Al llibre coordinat pels arquitectes Juan Peccourt i Juan Luis Pinón també es parla de la proposta que ara fan Zaplana-Olivas i que llançarà el futur candidat a la presidència de la Generalitat Valenciana, Francisco Camps, de diverses infraestructures lligades al port de València que anirien a Sagunt, la retirada del polígon industrial Mediterrani o la requalificació de la primera línia de costa de València fins al Port de Sagunt.

L'estat de la costa. En tot aquest tram, la costa és un espai feble, divers i molt variat. Com s'ha comentat, a l'existència de les marjals de Rafalell i Vistabella, Massamagrell i la marjal dels Moros, cal afegir la desembocadura d'un curs fluvial important com ara el barranc del Carraixet, el principal desguàs de la serra Calderona. També cal destacar la feblesa d'alguns ecosistemes com el parc dels Peixets (al terme d'Alboraia, declarat zona verda al PGOU), o l'existència de ports esportius a la Pobla de Farnals, Port Alboraia i el club nàutic de València, a més dels ports comercials de València i Sagunt.

Precisament, l'existència de ports marítims ha provocat un impacte important a la façana marítima: la recessió de la costa al sud, i l'eixamplament de platges al nord. Així es pot veure a Alboraia i a Meliana, per exemple, on multitud d'espigons lluiten perquè la mar no guanye espai a la costa ni a les platges al sud del port, però també es pot veure per exemple a les platges de Pinedo (al sud del port de València). En aquesta ubicació geogràfica, els ports s'erigeixen com un motlle que fa que la sedimentació que arrosseguen els corrents marítims (que van del nord-est cap al sud-oest), s'amuntegue al nord dels obstacles, de forma que la mar guanya terreny al nord, siga d'un port o d'un espigó, i el perd al sud.

L'altre gran espai verge de l'Horta Nord és precisament el que dona nom i origen a la comarca: l'horta. Amb el nou plantejament urbanístic d'àmbit metro-



PRATS I CAMPS / AGUSTÍ HERNÁNDEZ

A dalt, imatge de l'Horta Nord amb València al fons. El paisatge tradicional de la comarca pot veure's molt afectat pel projecte de la Ruta Azul. A sota, imatge del Port de Sagunt, que les autoritats valencianes volen interconnectar amb el de València.



AGUSTÍ HERNÁNDEZ



A l'esquerra, una barraca, habitatge tradicional en perill pels nous projectes urbanístics. A dalt, imatge de Port Saplaya.

polità previst a dècades de vista, totes les parcel·les i cases ubicades a la rodalia de la mar Mediterrània desapareixerien, i es tallaria la històrica intercomunicació horta-mar. A més, el fet de construir vora mar sense les consegüents xarxes de depuració d'aigües residuals, atès que totes les séquies i ramals d'aigua no estan connectats a depuradores i que moltes d'aquestes recullen aigües fecals o negres, obligaria a prendre decisions importants en matèria de sanejament per tal de presentar les platges com a espais abellidors per a la pràctica turística.

La Ruta Azul serà llançada al debat públic els pròxims mesos. O tal vegada ja

Amb la Ruta Azul, tot l'espai entre València i Sagunt pot ser obert a infraestructures de molts tipus

ha estat llançada. El fet que diversos col·lectius socials hagen demanat una infraestructura com un tramvia metropo-

lità fa pensar que el tema ja es mou, i el desig no ha sorgit precisament del Consell de la Generalitat Valenciana. O és que la mateixa Generalitat ha estat la impulsora de la iniciativa ciutadana? El debat dels pròxims mesos ens permetrà establir paral·lelismes i extraure'n conclusions. De moment els espais litorals de l'Horta Nord i la mateixa horta esperen conèixer quin serà el seu futur les properes dècades. Si, d'una banda, mantindran el seu estat de zona verge, i, de l'altra, horta productiva i viva; o bé acabaran desapareixent en nom del progrés.

Agustí Hernández

Cines Babel
Cines Albatros

Cines Babel

YI YI

Dirigida per Edward Yang

Si presentes aquesta butlleta tindràs el següent preu especial:

Si ets subscriptor d'EL TEMPS:
3,61€ tota la setmana.
(col·locar acompanyar justificant de pagament)

Si ets lector d'EL TEMPS:
3,61 € de dilluns a dijous

Vicente Sancho Tello, 10. VALÈNCIA

