

més important per als veïns de la ciutat, i el port ha de tenir en compte aquest fet a l'hora de projectar noves ampliacions: "Les enquestes demostren que la gent de València aprecia cada vegada més la seua façana marítima. És un cercle. Les infraestructures noves generen atracció i aquesta atracció genera noves infraestructures. Els quinze darrers anys, la platja i la mar han entrat en l'imaginari de la gent. Ara, en el debat sobre l'ampliació del port, s'ha de tenir en compte aquesta importància percebuda." Tota aquesta argumentació condueix Boira a fer una exigència al port: "Demane un debat obert entre el port i la ciutat. L'autoritat portuària hauria de convocar la societat civil per veure què està disposada a cedir per al creixement comercial del port, perquè aquest desenvolupament pot afectar-hi els espais lúdics."

Boira demana que s'estudie seriosament allò que alguns especialistes creuen que és la solució d'aquest conflicte: que en compte de construir la nova ampliació nord es desvie una part de l'activitat al port de Sagunt, una instal·lació que també pertany a l'Autoritat Portuària de València.

Josep Sorribes, professor d'Estructura Econòmica a la Universitat de València, creu que el planejament sobre la façana marítima de València és incomplet. Per a Sorribes, amb el concurs d'idees sobre la marina i el soterrament de les vies que permetrà de crear el parc central, es configuren les dues darreres grans àrees d'expansió urbana que encara té pendents la ciutat. "En el PAI del Grau, hi cabran 30.000 o 40.000 persones. Aquesta actuació, juntament amb el parc central, són les principals operacions urbanístiques dels vint o vint-i-cinc anys pròxims", precisa aquest professor universitari. Considera que, tot i això, resten les incògnites sobre el futur dels barris més marginats de la façana marítima de la ciutat. "Les actuacions urbanístiques previstes —aclareix— no tenen repercussions directes en els barris de la façana marítima de la ciutat ni en algunes altres zones degradades de València. Què se'n farà, de la Malva-rosa o de Natzarret? És molt discutible que les actuacions previstes a la façana marítima invertisquen la tendència a la marginació d'aquests dos barris."

Miquel Calvet

## "El model urbanístic actual és en crisi total"

El consultor immobiliari Ignacio Jiménez de Laiglesia és l'impulsor del projecte per a la marina de València encapçalat per l'arquitecte francès Jean Nouvel que ha guanyat *ex aequo* el concurs d'idees. Laiglesia presenta el treball com una iniciativa participativa i basada en les idees, que supera un model urbanístic esgotat.

**F**a més de dos anys, Jiménez de Laiglesia va presentar en públic València Litoral, un projecte d'actuació urbanística sobre la façana litoral de València, que constitueix un dels pocs grans espais de la ciutat encara per definir. Aquell disseny, encapçalat pel conegut arquitecte francès Jean Nouvel, és a la base del projecte guardonat en el concurs d'idees. Aquest treball, a més de dibuixar espais urbanístics i arquitectònics, compta amb la participació de professionals de més disciplines, com ara el sociòleg José Miguel Iribas, que han definit propostes d'ús per al futur.

—Jean Nouvel ha dit que el vostre projecte parteix d'una reflexió profunda sobre les funcions de la façana marítima de València. Quines en són les conclusions?

—Allò important del projecte són les idees, no pas les formes ni els dibuixos. Les idees que hem presentat han sorgit pensant en els habitants dels poblat marítims i també en l'ús ciutadà de la part del port que es desafecta de la utilització industrial. Fer dibuixos és molt fàcil, però proposar idees per canviar dinàmiques econòmiques i socials és més complicat.

—El poblat marítim més marginat ha estat Natzarret. Quines propostes concretes teniu per a recuperar aquest barri?

—Al projecte de València Litoral fèiem una proposta de recuperació progressiva de l'entramat de Natzarret, que és un barri amb uns edificis de qualitat molt millorable. Proposàvem habitatges socials que havien de servir per a acollir gent del barri. Malauradament, a Natzarret no hi ha gaire cosa a recuperar ni a rehabilitar, al contrari que al Cabanyal-Canyamelar, que té una trama molt pròpia i digna de preservar. Per una altra banda, com que el port li va llevar una platja, nosaltres hem proposat de dissenyar el final del llit del Túria tan verd com es puga, per donar més qualitat de vida al barri.

—Al projecte que heu presentat al concurs d'idees parleu d'atraure el talent. Què significa açò exactament?

—València, com la majoria de les capitals de l'estat espanyol, té un problema d'habitatge que fa molt difícil que la gent jove s'hi puga independitzar. Si no donem facilitats al jovent perquè es puga instal·lar i viure a València, difícilment farem que la nostra economia mantinga un desenvolupament com el que ha tingut darrerament. Una ciutat que no té cura de la joventut, difícilment serà a la primera línia de les ciutats innovadores i creatives. Les ciutats que han tingut sensibilitat per a atraure i mantenir els joves són ciutats plenes d'energia. Creiem que ara tenim una oportunitat única de

## Societat | Urbanisme

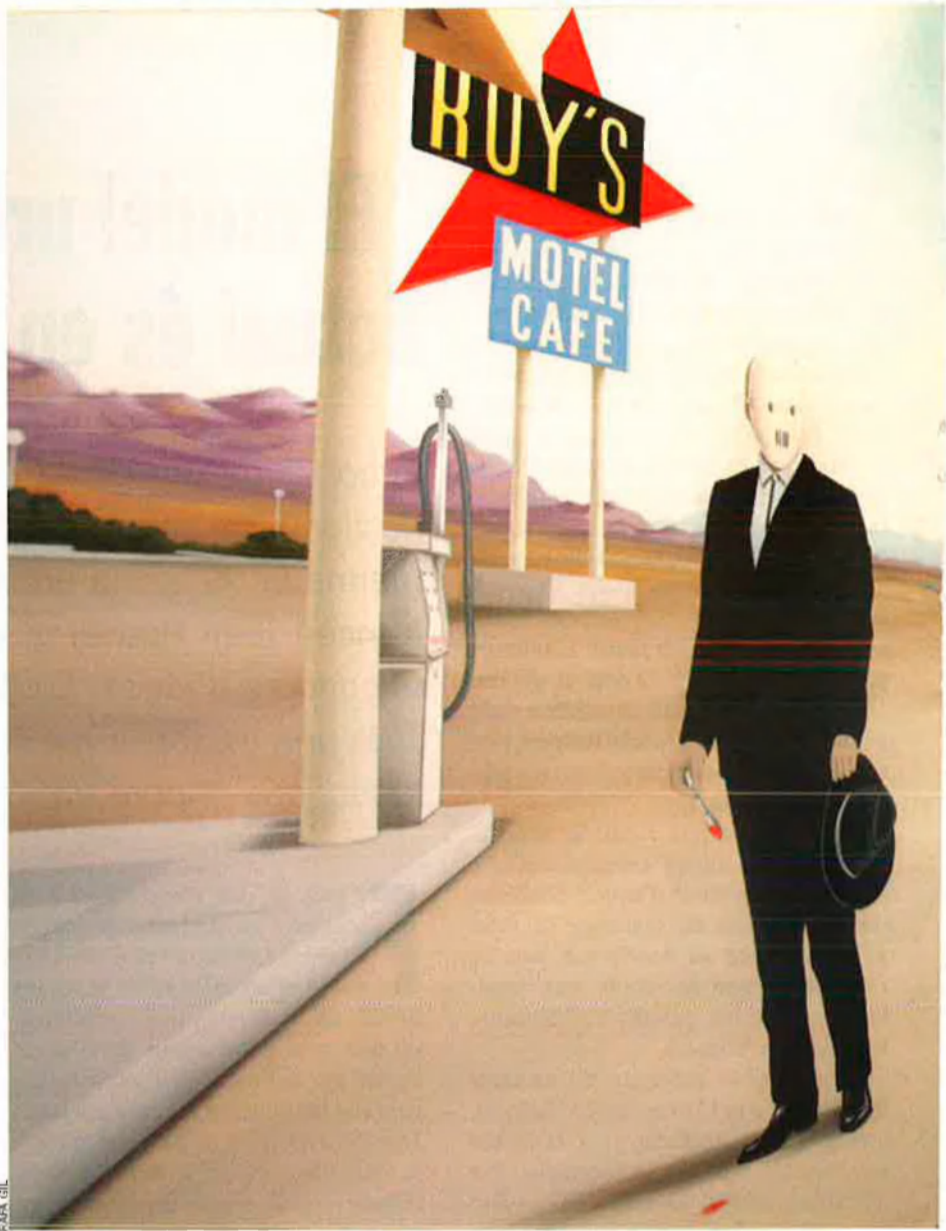
construir un lloc atractiu per a aquest sector, que representa el bo i millor de la força treballadora en el camp del coneixement i la investigació. Si no oferim una proposta atractiva per als joves, se n'aniran a qualsevol altre lloc i no en vindran de fora. Nosaltres proposem de fer un 50% d'habitatge protegit en el PAI del Grau i habitatge de lloguer -d'allò que avui dia s'anomena *loft*- dins del port.

—**Quin conjunt d'usos heu previst per a l'espai del port?**

—El port pot ser un dels millors llocs de la ciutat per a viure, treballar, passejar o fer esport. Tot allò que siga intensificar-hi aquests usos és molt positiu. Volem que tinga ús tothora. Que no siga exclusivament terciari. Com més usos culturals, recreatius o lúdics, millor. Hem d'atraure-hi el talent, perquè les empreses hi van al darrere. A Nord-amèrica i a Europa hi ha ciutats, com ara Dublín o Hèlsinki, que van molt bé i unes altres, com ara Munic o Lió, que no hi van tant. La gent que és la nata de la innovació i del talent prefereix uns llocs a uns altres. Vivim un canvi de mentalitat i de valors. S'ha de fer una ciutat atractiva en termes de tolerància i de diversitat perquè vinga la part millor de la força productiva. L'urbanisme és una eina que pot crear o destruir molt de valor.

—**El desenvolupament del concurs d'idees serà molt lent, perquè és sotmès a concessions, algunes de les quals encara duraran decennis. Quina seqüència de treball hi pot haver?**

—El desenvolupament durarà 12 anys pel cap baix. Fer-ho en menys temps seria traumàtic, inflacionari i socialment dur. Els canvis radicals i sobtats perjudiquen els barris. Nosaltres ens decantem cap a canvis lents perquè pugua aprofitar-los la gent que actualment hi viu. Si no ho fem així, correm el risc d'expulsar-los. Creiem que primer s'han de crear espais públics, zones verdes i equipament, i quan aquest valor ja s'haja creat, es poden implantar progressivament els usos lucratis en nous habitatges. Aquesta proposta és innovadora perquè es basa en la transparència, la publicitat, la participació i l'acord entre tots els afectats. Això no és normal en l'urbanisme del nostre país, en què la primera cosa que es fa



és aconseguir les llicències, construir, vendre, cobrar i després fer els equipaments perquè no hi ha cap més remei. En l'entorn europeu o nord-americà, sí que hi ha molts exemples d'urbanisme participatiu. Algú havia de ser el primer ací a fer aquest plantejament. Ja hi ha molta gent farta de veure les actuacions que són habituals en el nostre país.

—**Les actituds que denuncieu han provocat fins i tot la reacció del Parlament Europeu.**

—Són queixes que tenen un fonament social. Hi ha una onada de sensibilitat, de gent que pensa que ja n'hi ha prou que cada dia s'executen projectes sense participació ni debat. El qui té por del debat, ell deu saber per què és.

—**Amb aquests arguments, qüestioneu el model de desenvolupament urbanístic actual.**

—Però és que és en crisi total. El debat erroni és qüestionar-se si la LRAU

[l'anterior llei que regulava l'ordenació urbanística valenciana] és bona o dolenta, o si la LUV [la llei en vigor] és millor o pitjor. La pregunta hauria de ser: estem fent l'urbanisme d'una manera democràtica o autoritària? La gent s'ha rebel·lat contra a l'autoritarisme urbanístic. Si no es canalitzen les protestes, es crea una espècie de virus que creix i creix fins que aplega al Parlament europeu o a moviments contra els PAI. És normal. Si no fas cas del qui està contra algun projecte, es defensarà.

—**Tornem al futur de la façana marítima de la ciutat. Un altre dels conflictes que es pot aixecar al port és la col·lisió entre els usos ciutadans i industrials.**

—Personalment, crec que l'Autoritat Portuària no era conscient de què feia quan va desafectar una part del port, perquè és un moviment que ja no té



final. I té una raó econòmica claríssima. És molt més productiu per metre quadrat un port d'ús ciutadà que no un port industrial de contenidors. Per tant, la lògica econòmica anirà engrandint a poc a poc els usos ciutadans i emportant-se els industrials a llocs on el metre quadrat d'ús portuari no puga tenir

de lloguer. Significaria deu vegades el que factura el port per serveis de contenidors o logística portuària. Amb la diferència que no hi hauria afeccions ambientals. Avui dia, aplegues per la pista de Silla i comproves que al port ja passen per la cinquena fila en altura de contenidors. Al final, no sé on els

“Hi ha molta gent que pensa que ja n’hi ha prou que cada dia s’executen projectes sense participació ni debat”

cap aprofitament millor. Jo he sentit declaracions d’alguns dirigents portuaris en les quals clarament traspua molt de recel, com és lògic. Imagineu tot el que és ara el port industrial ple d’habitatges i comerços, i els rendiments que donaria anualment si tot fóra, per exemple,

posaran. Es veuen més que els edificis. I encara no han començat a omplir la Zona d’Activitats Logístiques (ZAL). Ara, encara tens vistes a l’horta que hi ha a l’altra banda de l’autovia del Saler. Quan siga plena, no es veuran sinó contenidors. Aquest debat sobre els usos

industrials i ciutadans s’intensificarà, n’estic segur. La gent de València ha d’opinar.

—El vostre projecte ha guanyat el concurs *ex aequo* amb un altre d’un despatx alemany. Com es poden casar?

—Una de les coses que més s’han trobat a faltar en aquest concurs d’idees és poder veure a la web del consorci tots els projectes, els que han guanyat i els que no. No sé exactament quina és la proposta dels alemanys. Nosaltres la tenim penjada a la nostra pàgina web, però no hem vist les altres. Això sap greu, perquè una de les bones coses que tenia el concurs era fer públic allò que han pensat els equips de professionals. És un dels compromisos que va prendre el consorci i a hores d’ara no l’han complit. Per què no podem parlar del que proposa l’equip alemany i el nostre? Hauria de ser un concurs en què es parlara de totes les idees, que és allò important en aquest moment. Nosaltres proposem torres perquè pensem que és la millor manera d’alliberar espai en superfície. Per què proposen torres els altres equips? A mi m’agradaria saber-ho. El problema és que no hi ha debat.

—El que hi ha és un encàrrec de l’alcaldessa a l’arquitecte José María Tomás perquè fusione els dos projectes guanyadors.

—Però, hi ha un encàrrec per a fer què? Si encara es discuteix qui és el propietari dels terrenys, qui pot fer cap encàrrec? Tot és molt confús encara. No hi ha encàrrec formal. Hi ha una voluntat política expressa de l’alcaldessa d’encarregar un projecte a Tomás. Assistim a una discussió que no sabem com acabarà. Perquè si els terrenys del port no són del consorci sinó del port, qui ha de fer l’encàrrec? Per una altra banda, el senyor Tomás té un 20% de l’UTE que liderava Jean Nouvel per al concurs d’idees. I no té cap UTE amb els alemanys. Per què ho fa el senyor Tomás i no un altre? Tot és molt verd, encara, en aquest aspecte. Tampoc no és qüestió de córrer. Han de parlar moltes administracions. No solament hi ha implicat el port. ADIF, per exemple, té 100.000 metres quadrats al PAI del Grau. Encara hi ha massa qüestions obertes per a fer encàrrecs.

Miquel Calvet