

Publicat el 8-12-2013 en "Levante - EMV".

Marina irreal

Fernando Gaja i Díaz *

Joan Olmos **

Un espacio portuario de gran interés, algo así como el centro histórico del puerto de Valencia, recientemente cedido a la ciudad. No sólo por su extensión, sino por su contenido, por la historia que acumula y la singularidad de su enclave, una extraordinaria oportunidad para los barrios colindantes y el conjunto de la ciudad.

Un proyecto (uno más) sin participación pública, por mucho que desde el ayuntamiento se intenta colar como trámite de información pública. No es lo mismo, y no insistiremos ahora en explicar las diferencias, más allá de señalar que, con la transparencia, la participación ciudadana constituye una pieza clave de la calidad democrática de una institución. No se salda el expediente con unas pocas reuniones y mesas redondas y una desganaada exposición de difícil digestión para el ciudadano medio en un edificio emblemático.

Tras hurtarse un interesante proceso para debatir desde el inicio sobre el futuro de esta zona, los usos básicos, tanto del espacio público libre como de los magníficos edificios históricos o modernos (tinglados, del Reloj, Varadero, Veles e Vents), se nos presenta un proyecto confeccionado a partir de un encargo sin publicidad, transparencia, ni concurso. ¿Qué hacer entonces? Una enmienda a la totalidad o un debate pormenorizado sobre el menú propuesto, sin apenas opciones, ya que el ayuntamiento no va a reiniciar el proceso, como solicita la Federación de Asociaciones de vecinos.

Así que se nos ocurre aportar unas breves reflexiones.

1. El carácter público de esta gran superficie debe ser estrictamente respetado en lo que afecta a la utilización de la dársena interior, tanto del agua (que debería quedar limpia de obstáculos permanentes) como de los muelles que la conforman. No caben privatizaciones y deben desaparecer las actualmente existentes, desmontando las bases de la Copa para permitir el paso franco sin menoscabo de las medidas de seguridad y para reintegrar la coherencia de la escena portuaria.

2. El plan se presenta como la creación de un "ecobarrio" (?) y su autor se lamenta de que no pueda haber edificación residencial. Que no pueda haber viviendas en la Marina Real no es óbice para que haya dotaciones o

equipamientos -de ciudad y de los barrios que la circundan-, cuyo uso favorecería la inserción en la vida urbana de sus casi 60 hectáreas. Posibilidad exigua, pues casi todos los elementos construidos pasan al uso comercial y recreativo. La antigua dársena es una parte más del frente litoral de la ciudad y de los barrios marítimos, lo cual exige una visión de conjunto, garantizando en particular su ligazón con el Grau y Natzaret.

3. Sobre el ruinoso circuito de la F1, asumido por el plan, no hay ninguna razón para mantenerlo. Además de ser absolutamente ajeno a un buen desarrollo del proyecto, resulta distorsionador para el ámbito y su entorno, ya que impone penosas servidumbres espaciales y funcionales más allá de episódicas carreras. Como a nadie beneficia, y puesto que el gran patrón Ecclestone pide que le devuelvan los activos de la competición, empaquétenlo todo y envíenselo a su cargo. Por mucho que el concejal Novo, a una pregunta del arquitecto Gustavo Vivas, respondiera que "se trata de algo que está allí y que ha de mantenerse gústenos o no". ¡Vaya argumento!

Por último, hay que hablar de presupuestos, de la viabilidad económica y financiera del plan, que no parece muy despejada a tenor de las recientes declaraciones oficiales. Por ese motivo, resulta razonable alertar del peligro de realizar operaciones especulativas o de venta de activos al mejor postor. Hay indicios de sobra que apuntan en esa dirección para hacer caja a corto plazo.

Algunas de las recuperaciones modernas de espacios portuarios obsoletos han derivado precisamente en operaciones de este tipo, como en el Port Vell de Barcelona, o como ocurrió con los Docklands en Londres, incluida por el urbanista Peter Hall en su libro titulado "Great Planning Disasters" cuya traducción ahorramos.

Las arcas no están para fiestas, pero sobre todo es hora de mostrar que somos capaces de realizar proyectos urbanos pensando en los ciudadanos y no para captar inversores. No es ni mucho menos un solar de lo que estamos hablando, y no parece muy complicado ni caro habilitar los inmuebles y acondicionar el espacio eliminando obstáculos, dejando que los vecinos lo ocupen para actividades no mercantilizadas, para el paseo, para usos lúdicos y culturales como ha ocurrido en otras épocas. Este debería haber sido el punto de partida de tan interesante proyecto como podría ser la denominada Marina Real. ¿Estamos a tiempo?

* Arquitecte

** Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>