



Máster en Salud Pública

2021/2023

Trabajo Final de Máster

Procesos extractivistas en la ciudad:

Análisis de las valoraciones de actores clave sobre posibles impactos ambientales y en salud de un megaproyecto portuario en la ciudad de Valencia.

Estudio del caso del barrio de Natzaret y la Ampliación del Puerto de Valencia

Presentado por:

Paula Re

Dirigido por:

Damián Verzeñassi

ÍNDICE

Tabla de contenido

ÍNDICE	3
Resumen	6
Lista de abreviaturas utilizadas	7
Antecedentes y estado actual del tema	8
La ciudad de Valencia y el Barrio de Natzaret: Una breve introducción.	8
El proceso salud-enfermedad en el barrio de Natzaret de la ciudad de Valencia: contexto socio-histórico desde sus inicios hasta principios del siglo XXI	9
El Puerto de Valencia y la nueva ampliación: conflictividad ambiental y efectos en la salud en la actualidad (2000-2023).	13
Estudio de la Ampliación del Puerto de Valencia	14
Qué ha supuesto el Puerto de Valencia	15
Los riesgos asociados al Puerto de Valencia	16
Hipótesis	19
Objetivos	19
Material y métodos	20
Muestra	20
Método	21
Resultados y discusión	23
Relación “Puerto - Ciudad”	23
Relación “Puerto - Ciudad / Población”	24
Relación “Puerto - Natzaret”	25
Cambios ambientales en Natzaret	27
Cambios en salud en Natzaret	28
Ampliación del Puerto - Efectos ambientales	33
Ampliación del Puerto - Efectos en salud	34
Otras categorías emergentes: Empleo, cero emisiones, turismo y prensa	36
Conclusiones	39
Referencias bibliográficas	42
Anexo I	45
Anexo II	53
Anexo III	58
Entrevista a G.A/H/50-59	58
Entrevista a P.A-M.S/M/50-59	60
Entrevista a V.N-M.S/H/70-79	62
Entrevista a M.S/H/60-69	66
Entrevista a P.S/H/70-79	70
Entrevista a V.N-M.S/H/70-79 (2)	72
Entrevista a P.S/H/60-69	74
Entrevista a P.S-M.S/M/50-59	77
Entrevista a P.A-M.S/M/20-29	79
Entrevista a P.S/M/20-29	81
Entrevista a A.E/H/60-69	83
Entrevista a P.A-M.S/M/40-49	87

Lista de figuras

Figura 1 : Distribución de los distritos en la ciudad de Valencia.	45
Figura 2 : Barrios que conforman el distrito 11	45
Figura 3 : Índice Global para los barrios del Distrito 11 realizado por el Ayuntamiento de Valencia. El índice Global responde a la media aritmética de tres grandes temas especificados en el Informe 2022 “Áreas Vulnerables de la Ciudad de Valencia”: Economía, demografía y socioeconomía. A Natzaret corresponden las áreas 1144, 1145, 1146,1147,1148	46
Figura 4 : A la derecha valores de vulnerabilidad para el indicador de Equipamientos, el área 1144 se encuentra en situación Potencialmente Vulnerable. A la izquierda, valores para indicador demografía, el barrio se encuentra en su totalidad como No Vulnerable.	46
Figura 5 : Valores para indicador de socioeconomía, el barrio en su totalidad se encuentra en situación Vulnerable.	47
Figura 6 : Captura del boletín informativo de la Asociación de Vecinos de Natzaret del año 1977 sobre las problemáticas derivadas del mal estado del río	47
Figura 7 : Recortes de periódicos valencianos del período 1994-2005 sobre afecciones en salud y ambientales.	48
Figura 8 : Fotografía de la reivindicación de los vecinos en el año 2002 con motivo del río y sus efectos en la salud. Obtenida del archivo de Natzaretpèdia	48
Figura 9 : Evolución del puerto desde 1670 hasta 2012.	49
Figura 10 : Captura del puerto de Valencia año 2006 (izquierda) y 2022 (derecha) donde se puede ver la construcción del Dique Norte, parte del proyecto aprobado en 2007. Fuente: Elaboración propia a partir de la información del Instituto Cartográfico de Valencia.	49
Figura 11 : A la izquierda el proyecto de ampliación presentado en 2007 y el Dique construído, a la derecha el nuevo proyecto de ampliación presentado en 2018 sobre el Dique construído previamente.	50
Figura 12 : Mapa de ruido de Valencia (2017) en el que se detallan los niveles alcanzados en el Barrio de Natzaret, los alrededores y área portuaria. Con una línea negra se ha delimitado el barrio de Natzaret	50
Figura 13 : Futura terminal de cruceros y ferris e instalaciones asociadas.	51
Figura 14 : Captura de pantalla del informe “Puerto de Valencia: Nueva Terminal” en el que se distingue cómo se reparte el puerto entre las diferentes navieras y grandes empresas.	51
Figura 15 : Modelo de hoja de información al participante que se utilizó para la investigación ...	54
Figura 16 : Modelo de consentimiento informado utilizado en la investigación.	56
Figura 17 : Guión orientativo utilizado en las entrevistas.	57

Esta investigación no habría sido posible sin los aportes de mi tutor, Damián, un referente en la defensa de la vida y de la ciencia digna.

Sin las personas que han formado parte de esta investigación y quienes han dedicado su tiempo, su memoria y sus reflexiones en la defensa de los derechos humanos fundamentales.

Y por último agradecer a mis amistades, a mi madre y a mi padre por escuchar durante el transcurso de este enriquecedor proceso.

Resumen

El presente trabajo se centra en el estudio del caso de la Ampliación del Puerto de Valencia y sus impactos para el medio ambiente y para la salud de los vecinos de los barrios colindantes y específicamente en el Barrio de Natzaret.

El proceso globalizador neoliberal cristalizado a partir de los años '80 del siglo pasado, significó recalificaciones en los usos del suelo, cambios en las reglamentaciones, ejecución de megaproyectos, fomento de inversiones privadas, alianzas público-privadas que reconfiguraron la ciudad en función de intereses económicos. Ambiental y socialmente los cambios operados significaron un claro perjuicio, alterando ciclos naturales y modos de vida de sus poblaciones con efectos nocivos para la salud.

Las categorías de "Extractivismo urbano" y "territorio" constituyen categorías centrales en el desarrollo del trabajo.

Palabras clave: Megapuerto, salud socioambiental, extractivismo urbano, territorio

Lista de abreviaturas utilizadas

PGE	Plan General de Ordenacion
ARLESA	Aceiteras Reunidas de Levante Sociedad Anónima
AA.VV	Asociación de Vecinos
ZAL	Zona de Actividades Logísticas
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
UE	Unión Europea
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
TIL	Terminal Investment Limited Sarl
MSC	Mediterranean Shipping Company
COSCO	China Ocean Shipping Company
OMS	Organización Mundial de la Salud

Antecedentes y estado actual del tema

La ciudad de Valencia y el Barrio de Natzaret: Una breve introducción.

La ciudad de Valencia cuenta con una población cercana a los 800.000 habitantes, es la tercera de España por tamaño demográfico después de Madrid y Barcelona y es capital de la Provincia de Valencia y de su comunidad (Comunidad Valenciana). Ubicada en la costa del Mediterráneo y a orillas del Río Turia cuenta además con uno de los mayores lagos de España, una reserva de humedales de cerca de 2100 hectáreas en el que la mayor parte de su superficie es marjal dedicada al cultivo de arroz. Desde 1986 “La Albufera” es el primer Parque Natural declarado en la Comunidad.

La economía de la ciudad se basa principalmente en el sector servicios, en concreto el turismo, y en menor medida la agricultura, aunque esta última cobra importancia en los municipios que la circundan, destacando que la ciudad se encuentra rodeada por un anillo de huerta, una de las más relevantes de Europa por su valor productivo, ambiental, cultural y visual que se ve amenazada por continuos planes de urbanización.

La ciudad cuenta con 19 distritos que contienen a sus 87 barrios (Anexo I, Figura 1) entre los cuales existen importantes desigualdades socioeconómicas, como lo señala el “Informe de desigualdades en salud en la Comunidad Valenciana” del año 2018, el cual refleja que la esperanza de vida de los hombres al nacer era de 79,2 y 78 años en los barrios más ricos y de 73, 4 a 75,7 años en los barrios más pobres, una esperanza de vida que varía hasta 5,8 años en función del barrio en el que se viviese (pg.17)

Entre los barrios con rentas más bajas se encuentran Fuensanta, L’Olivereta, El Cabanyal, Nazaret y Poblat Marítims, seguidos de Benicalap, La Saïdia, Rascanya, Monteolivete o el Grau es decir los Distritos 5, 11, 12 y 16, por el contrario las más ricas son las zonas de los distritos 1, 2 y 6.

El barrio de Natzaret forma parte del distrito 11 (Anexo I, Figura 2). Se trata de un barrio que ha perdido población, pasando de 6.750 vecinos en 1991 a 6.088 en 2022, de los cuales cerca del 65% se encuentra entre los 16-64 años y casi la mitad de ellos son mujeres. En cuanto al origen de la población, el 58,5% es valenciana, cerca del 22,5% extranjera y el resto proviene de otras zonas de España y de la propia Comunidad.

El informe del año 2022 del Ayuntamiento de Valencia “Áreas vulnerables en la ciudad de Valencia” reúne en tres variables: demográfica, equipamiento y socioeconómica, indicadores que permiten visualizar el grado de vulnerabilidad de los diferentes barrios.

La variable de demografía incluye densidad de población, población dependiente, extracomunitaria, de más de 65 años que vive sola, de más de 80 años y población menor de 18, en la que Natzaret no se encuentra en situación de vulnerabilidad (Anexo I, Figura 3). Los indicadores en materia de equipamiento incluyen salud, educación, transporte para la cual una zona del barrio de Natzaret se marca como potencialmente vulnerable, (Anexo I, Figura 3) mientras que en la variable socio económica que contiene indicadores como nivel académico y de ingresos, tasa de desempleo, estado de la vivienda, turismos, actividad económica, el barrio es totalmente vulnerable.

El proceso salud-enfermedad en el barrio de Natzaret de la ciudad de Valencia: contexto socio-histórico desde sus inicios hasta principios del siglo XXI

El caso de estudio se remonta a 1720, donde se tiene el primer registro del barrio de Natzaret por ser el lugar al que se trasladó el Lazareto (del que en principio derivaría el nombre del poblado Natzaret), ubicado hasta ese momento en el Grao de Monteolivete (una zona más próxima a la ciudad de Valencia) coincidiendo con una epidemia de peste bubónica. Durante más de un siglo pescadores, huertanos y trabajadores portuarios se establecieron alrededor del Lazareto, aunque el mal estado de la edificación, los elevados costes de reparación, el aumento en el número de embarcaciones que llegaban al puerto y un fuerte temporal forzaron su cierre definitivo (Grau, R. A., Biosca, G. M., Caparros, C. J., et al, 1992, p.29).

A fines del siglo XIX Natzaret se anexionó como barrio al municipio de Valencia momento en el que comienzan las transformaciones: “Se formaron cinco hermosas calles de alquerías, pero al construirse el primer dique que sirvió de contra- muelle en el puerto, las aguas del mar fueron invadiendo aquella playa y destruyendo gran parte del poblado” (p.30).

Desde principios del siglo XX observamos que en función de los intereses de la agricultura de exportación a través del Puerto de Valencia (p.32), el trazado ferroviario se delinea sobre “els montanyars¹” o dunas de arena y con el objetivo de facilitar los accesos al puerto también se construyeron puentes, como el de Astilleros, que agravaron la fragmentación urbana del barrio y su dependencia del Puerto, sumado a una de las principales implicaciones, el desvío de la desembocadura del río Turia hacia Natzaret y las consecuencias de las numerosas riadas sobre el barrio, siendo la más devastadora la de 1957: “El Puerto, pues, será en gran parte el responsable del devastador efecto de las riadas sobre nuestro barrio”(p. 31).

A mediados del siglo pasado Natzaret ya es considerado un barrio marginal dependiente del puerto pero es con el PGO de Valencia en 1946, bajo la dictadura del general Francisco Franco, que se calificó al barrio como núcleo periférico estableciendo zonas industriales, de almacenamiento y servicios ferroviarios

¹ Estas construcciones naturales de arena separan la huerta de la playa cumpliendo una función básica de protección frente a temporales

aislados de la ciudad, favoreciendo su degradación y la de su entorno medioambiental, de este modo la calificación de “lazareto” recobraba su sentido histórico.

En el mismo período el Ministerio de Obras Públicas concedió al Patronato Parroquial una extensión de 55.000 m², a los que posteriormente Acción Católica anexionó dos nuevas concesiones en la playa privatizando parte de ésta por 99 años. Dos décadas después el Arzobispado de Valencia cedió los terrenos “concedidos” a la empresa ARLESA (Aceiteras Reunidas de Levante Sociedad Anónima) por 6 millones de pesetas.

Es a partir de 1960 que se emplazan en las inmediaciones de las viviendas las primeras industrias que constituyen el denominado “trío mortal” conformado por tres empresas (CAMPSA, TEPESA y ARLESA) ubicadas a escasos metros del barrio a pesar de que el reglamento de industrias molestas obligaba a disponerlas a una distancia superior a 2.000 m (CAMPSA, TEPESA y ARLESA: *Un trío mortal*, 1985).

Las consecuencias fueron: el aumento y elevado tráfico de camiones, la emisión de vapores que al condensarse daban lugar a lluvia ácida, la acumulación de hasta 200.000 litros de hexano que ARLESA utilizaba como disolvente en el proceso de producción de aceite de soja, así como 40 toneladas de ácido sulfúrico que producían fuertes olores y contaminación del medio por los desechos que acababan en la desembocadura del Río Turia y en la playa dieron lugar a las primeras denuncias por contaminación y afecciones directas e indirectas en la salud.

A ello se sumó la instalación de 30 depósitos con 8.300 m³ de metanol en el muelle próximo, el tráfico de mercancías al puerto y el de los camiones de la compañía petrolífera CAMPSA que circulaban por las calles del barrio (*Natzaretpèdia*, 1984-1985).

El boom industrial de los ‘60 potenció la especulación del suelo y el caos urbanístico produjo densificación evidenciando la falta de equipamientos básicos, potenciando dinámicas de malestar y de enfermedad.

La Doctora en salud colectiva, Fernanda Solíz, plantea en su libro *Salud Colectiva y Ecología Política. La basura en el Ecuador (2016)* cómo la ubicación histórica de ciertos tipos de industrias y emplazamientos no son casuales sino que responden a un modelo higienista que nació con el liberalismo durante la primera mitad del siglo XIX:

como una respuesta al proceso de urbanización creciente que pretendía prevenir las enfermedades desde el mantenimiento de condiciones de sanidad en el ambiente de la ciudad, como el acceso a agua potable, servicio de eliminación de excretas, recolección de basura, alumbrado eléctrico, etc. Por otro lado, consideraba urgente alejar a los “miasmas” (organismos malignos, producto de la descomposición de los cuerpos enfermos o sustancias en descomposición) de las ciudades, así, industrias, fábricas, cementerios etc., debían ubicarse lejos de las urbes (p.58)

Las industrias supusieron una fuente de malestar y fueron la causa de la degradación del medio, en concreto del mal estado de la desembocadura del río a donde llegaba la contaminación de las industrias así como los residuos de la propia ciudad impidiendo el atraque de los barcos de los pescadores. En 1977, la AA.VV de

Natzaret bajo la consigna “este río nos envenena” visibilizó cómo el estado de su desembocadura suponía un foco de infecciones y de contaminación para hasta 300 pozos privados que hacían el agua no potable conformando un peligro para la salud colectiva del barrio (Anexo I, Figura 4). Además, “con el calor del verano aumentaba el problema del río (malos olores, mosquitos, riesgo para la salud), haciendo de Natzaret el barrio con el índice más alto de enfermedades infecciosas” (Grau, R. A., Biosca, G. M., Caparros, C. J., et al, 1992, p.137)

En la publicación de la AA.VV del año 1992 sobre propuestas para construir el barrio se destacaba:

Resulta ya difícil imaginar que el barrio fue una zona de veraneo que compartía junto con la Malvarrosa y el Cabanyal las preferencias de los valencianos a la hora de disfrutar de la playa. Así recordaba el tío Doldi (Paco Bonet Blanch) aquella situación: "Cuando vengo a la playa se me saltan las lágrimas. Son lágrimas de sangre al ver lo que han hecho en Natzaret, en lo que se ha convertido. Lo han transformado en una mierda, por abandono y por desidia". Y con respecto del río añadía: "Donde antes se pescaban anguilas ahora se cogen enfermedades. Toda la mierda de Valencia desemboca aquí" (p. 41)

A estas problemáticas se sumó el tráfico de camiones del Puerto que tenían como destino las bases de contenedores y troncos ubicadas de forma ilegal en Natzaret ya que resultaba más económico alquilar espacios de huerta productiva que almacenarlo al interior del Puerto, lo cual suponía la exposición continua a ruidos y humos.

El plan urbanístico de 1966 definió y aprobó la ampliación del Puerto de Valencia hacia el sur, reacondicionando de manera ilegal numerosos espacios en beneficio del puerto, aunque es en 1986 cuando se plantea la “solución” para el tráfico con la construcción de la carretera de acceso sur al puerto reemplazando el acceso norte y destruyendo totalmente la playa de Natzaret. Si bien fue planteada para eliminar el tráfico pesado del interior de la ciudad, una década después éste se mantuvo y el acceso sur pasó a operar únicamente con vehículos que iban al recinto portuario (*Protestas contra el paso de camiones en Nazaret, 1997*), algo que llegó a concebirse como una ampliación encubierta del puerto (*Natzaret, 40 anys de lluita, 2017*).

La desaparición de la playa de Nazaret en 1986 tan lamentada por todos los vecinos, vino antecedida del convenio de colaboración firmado entre el puerto y el Ayuntamiento. La fatal consecuencia se fijó con claridad: el puerto tenía carta blanca para expandirse lo necesario hasta el nuevo cauce del río Turia, pudiendo contar con la Punta y con Natzaret a largo plazo (*Natzaret, 40 anys de lluita, 2021, min 41:40*)

Esta operación urbanística supuso el agravamiento de la situación de la desembocadura del Río Turia, la cual se redujo

las aguas negras están prácticamente estancadas y como el Ayuntamiento no ha construido el alcantarillado ni ha terminado los colectores, el canal se ha llenado de aguas fecales y de vertidos industriales contaminantes. Ante los graves problemas sanitarios que se pueden originar la Asociación denunció la situación a los responsables municipales de Sanidad, Saneamiento y Urbanismo (Grau, R. A., Biosca, G. M., Caparros, C. J., et al, 1992, pg.135).

La prensa local ha reflejado durante décadas los continuos conflictos tal como se muestra en los anexos (Anexo I, Figura 7 y 8).

A finales del siglo pasado comienza el conflicto por la expansión logística del puerto que afectaba 70 hectáreas de La Punta, una zona de huerta productiva que durante siglos permitió la autonomía en la producción de alimentos para la ciudad y también para quienes la trabajaban, desapareciendo tradiciones y valores históricos y culturales soterrados por el cemento de la ZAL destinada a la distribución y al manejo de contenedores. La operación fue posible por la expropiación forzosa de 725.000 m² de suelo no urbanizable de especial protección agrícola recalificado como suelo urbanizable y amparado por el Plan General de Valencia de 1999. (del Romero. L., 2020, p.477), afectando a cerca de 1000 propietarios desalojados y cuyas casas fueron derribadas. Si bien más tarde lograron detener el proyecto por las medidas jurídicas interpuestas por los grupos sociales, el daño material, físico y emocional ya estaba hecho.

En el año 2002 la prensa local recogía testimonios de los afectados:

Vendrán, nos cogerán del brazo a mí y a mi mujer para apartarnos y la emprenderán a tromazos contra la casa. José Segarra, agricultor de 79 años más conocido en La Punta como El tío Llesma lleva meses sin dormir en paz imaginando angustiado la misma escena: el desalojo por la fuerza de la que ha sido su vivienda desde que nació; el desahucio definitivo de su forma de vida y el desarraigo de su entorno tradicional, condenado a vivir en un apartamento tras décadas de reunir a hijos y nietos cada fin de semana al aire libre o en unas dependencias modestas pero amplias” (Simón, F., 2002).

En el año 2005 se presenta el documental “*A tornallom*” que muestra los momentos de la expropiación de terrenos para construir la ZAL y que recoge el discurso de uno de los vecinos alegando que:

El agotamiento psicológico de los vecinos de La Punta sometidos a innumerables presiones de las Autoridades para que mal vendan sus propiedades es insoportable ya no se trata de valorar la conveniencia de la Construcción de la ZAL sino del derecho de la gente que ha trabajado la tierra toda su vida y ahora van a ser separados de su entorno , los deportan de su vida (*A tornallom*, 2004, min, 36).

Esta breve reseña señala los hechos más relevantes que marcaron la relación existente entre el modelo económico y la configuración de este territorio, el barrio de Natzaret como espacio marginal, sacrificado social y ambientalmente, produciendo “formas de vida malsanas” que han dado lugar a las denominadas “las diez plagas de Natzaret”:

1. *Arlesa (Empresa de Aceites)*; 2. *Almacenes de troncos*; 3. *Las ratas*; 4. *Solares y casas abandonadas*; 5. *Almacenes de productos tóxicos*; 6. *Tráfico de camiones*; 7. *Último tramo del río*; 8. *Playa contaminada*; 9. *Acequia camino Viejo de Nazaret* i 10. *Ampliación del puerto e invasión de nuevas industrias contaminantes (Natzaretpèdia: Semana del barrio, 1979).*

El Puerto de Valencia y la nueva ampliación: conflictividad ambiental y efectos en la salud en la actualidad (2000-2023).

Si bien podríamos pensar que el conflicto socioambiental se remonta a hace dos siglos tal como se ha expuesto en párrafos anteriores, la globalización neoliberal operada a partir de la década de los '70 del siglo pasado marcó un punto de inflexión en las transformaciones de las dinámicas urbanas, reconfigurando los territorios, las cartografías, la identidad de las poblaciones, alterando procesos socio-históricos que determinan los procesos salud - enfermedad, tal como lo expone Elis Borde y Torres - Tovar (2017):

entender que el espacio está impregnado de historia, reconocer que el ser social es indisoluble al estar en él, que el territorio es más que un contenedor de recursos naturales y población, que entraña aspectos materiales y simbólicos, que en él ocurre la cooperación y el conflicto y que es el locus donde coexiste materialidad y cultura, que son el fundamento de la vida y que configuran el bienestar y el malestar de las poblaciones (pg. 267)

El epidemiólogo Jaime Breilh en su artículo "La epidemiología crítica: una nueva forma de mirar la salud en el espacio urbano" formula la siguiente pregunta: "¿hay realmente espacio para la vida en un sistema social centrado en la búsqueda frenética de la ganancia y productividad de las grandes empresas? ¿el modelo urbano que se ha impuesto tiene cabida para la vigencia del derecho a la salud? (2010, p.84).

El interrogante resulta central para entender que la problemática que nos ocupa forma parte de una estrategia global que ha marcado las políticas urbanas bajo las premisas de mercado, competitividad y emprendimiento con el objetivo de incrementar beneficios privados. En su tesis Mauro Castro (2015) describe la agenda neoliberal como:

una fuente de producción de riqueza, destacando el alto nivel de homogeneidad y una tendencia a una cierta estandarización' de las intervenciones, a lo que se suma la transferencia de políticas del sector público al público-privado o privado y la sustitución de proyectos urbanos por megaproyectos (p.57). En este sentido, las transformaciones urbanas en curso en ciudades como Barcelona y Río de Janeiro no vendrán determinadas únicamente por el específico "régimen urbano local" o por las relaciones domésticas entre el Estado y la sociedad, sino también por los intereses y las intervenciones relacionadas con la globalización neoliberal contemporánea. Desde grupos inversores, pasando por el papel que juegan las recomendaciones del FMI o la FIFA para modificar legislaciones en todo el mundo o la movilidad de políticas y buenas prácticas, desde Baltimore hacia Barcelona y posteriormente a Río de Janeiro (p.49)

Una descripción que conecta con los cambios operados en la ciudad de Valencia donde las dinámicas urbanas ejecutadas bajo estas lógicas han transformado, alterado y degradado los territorios y aquello que es constitutivo de ellos: las relaciones sociales, la cultura, los modos de vida y los cuerpos. El sociólogo Machado Aráoz habla de:

los procesos de expoliación, destrucción y contaminación de los territorios-ecosistemas conlleven insoslayablemente simétricos y correlativos procesos de apropiación, explotación y degradación de los cuerpos. No hay procesos de explotación de la naturaleza que no impacten sobre la base ontológica fundamental de la condición humana (Aráoz, M., 2013, p.36)

A su vez reivindica la ecoddependencia de los cuerpos donde la naturaleza - ambiente es literalmente incorporada en tanto se nutre del aire que se respira, el agua que se bebe y la tierra que se ingiere en forma de alimento (Aráoz, M.,2013p. 36).

Estas apropiaciones nos permiten entender a qué nos referimos al hablar de extractivismo urbano como concepto en construcción que “ busca aportar una nueva matriz explicativa que permita atender a las problemáticas y las desigualdades en las ciudades, no como elementos aislados entre sí, sino como resultado de un modelo de desarrollo negativa de los territorios urbanos” (Duplat, 2017, p.9) y que alude a aquellas dinámicas urbanas que bajo lógicas lucrativas transforman los espacios degradando las relaciones y los modos de vida de las poblaciones con el consecuente efecto determinante en los procesos de salud-enfermedad.

La categoría de Extractivismo urbano² y de territorio se traduce en parte fundamental de la presentación del caso del Puerto de Valencia y el Anteproyecto de Ampliación.

Estudio de la Ampliación del Puerto de Valencia

El caso del Puerto de Valencia no estuvo exento de las dinámicas urbanas descritas anteriormente.

El Plan Estratégico (presentado por la Autoridad Portuaria) 2001-2015 reflejó con claridad el objetivo de posicionar a los Puertos de Valencia y Sagunto como el mainport interoceánico, *hub* (infraestructura que agrupa a empresas bajo un mismo territorio o paradigma) regional y plataforma logística intermodal líder del Mediterráneo Occidental.

A pesar del gran impacto socio ambiental que suponían las sucesivas infraestructuras (Anexo I, Figura 9) la DIA de 2007 resolvió favorablemente el proyecto de Ampliación del Puerto de Valencia. Éste consistía en la construcción de un dique en la zona norte del Puerto, constituyendo la Fase I del proyecto que, a pesar de las numerosas alegaciones presentadas, se llevó a cabo entre el año 2008 y 2012 y la Fase II en la que se construiría adosado al dique una explanada de 525 m de ancho por 1350 m de largo. Para ésto se debían excavar cerca de 1.500.000 m³ a 18 m de profundidad que serían ocupados con cerca de 19.050.000 m³ de material de relleno.

La construcción del Dique Norte reconfiguró totalmente la zona del puerto y la costa de la ciudad (Anexo I, Figura 10) y representaba un gran impacto a nivel ambiental y

² El concepto de extractivismo es un concepto en construcción. Nos remitimos a Gudynas (2015) véase:<http://gudynas.com/wp-content/uploads/GudynasExtractivismosEcologiaPoliticaBo15Anuncio.pdf> y a la ampliación de éste por Edith F. Kauffer (2017). Véase: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=455755944002>

en salud tanto directos como derivados de las obras complementarias que debían construirse en la ciudad para dar apoyo logístico a este megaproyecto.

Tras varios años paralizada se retomó el proyecto para finalizar la ampliación y en 2018 se presentó un nuevo anteproyecto que modificaba sustancialmente el inicial. En el Anexo I, Figura 11 se observa la diferencia entre las dos estrategias.

La planificada en 2018 incrementaba los volúmenes y las áreas de actuación de los dragados pasando de 1.384.925 m³ a 21.392.820 m³ con el objetivo de responder a la envergadura de los nuevos portacontenedores que pasaban a tener una capacidad de transporte de 11.000 TEU³ a 24.000 TEU para facilitar la navegación de aquellos que atracasen, entre otras modificaciones técnicas específicas en su informe. Este hecho se ve agravado por la intención de llevar a cabo las obras con una DIA favorable de hace 14 años.

Qué ha supuesto el Puerto de Valencia

El Puerto de Valencia representaba en el año 2018 el 92,4% del tráfico total de mercancías, el 95% de pasajeros, el 65% de vehículos sin matricular y el 98,9% de contenedores, de los cuales el 40% eran destinados al comercio exterior y más del 60% pertenecían al área de Madrid. Constituía el 5to puerto europeo en tráfico de contenedores y el primero a nivel estatal (Chaparría, V. E., Aleixandre, J. D., Medina, R. M. P., & Selva, M. M., 2020, p.172-173)

La posterior planificación “Rumbo 2020” concretó el papel del Puerto de Valencia como infraestructura interoceánica y urbana que combinaría contenedores de importación y exportación con aquellos de tránsito interoceánico, cruceros, ferries y náutica de recreo⁴.

Esta dinámica se reflejó en los proyectos llevados adelante por las Autoridades Portuarias del Estado Español que se han visto revitalizadas por la inyección de fondos provenientes de la UE (Next Generation) en 2021 con el objetivo de optimizar y digitalizar la gestión de los puertos para captar grandes inversiones sumadas a aquellas que ya operan.

La ampliación proyectada se adjudicó al grupo TIL-MSC por 35 años prorrogables a 50, con fondos públicos (543 millones de euros) y privados (1.02 millones de euros). Actualmente esta naviera controla cuatro de las cinco terminales de contenedores, como se observa en el Anexo I, Figura 14, TIL/MSU y cuenta con una terminal de 337.000 metros cuadrados, la más pequeña de las existentes, por lo que es la principal interesada en esta ampliación ya que con la nueva infraestructura podría aumentar su máximo de operaciones hasta 5 millones de TEU.

³ TEU es un acrónimo del inglés “Twenty-foot Equivalent Unit” que corresponde a una medida utilizada en el comercio exterior y que sirve para calcular la capacidad de carga de los contenedores. Un TEU es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies (20 * 8 * 8) es decir, 6 m* 2.4 m *2.4. Información obtenida de: <https://web.spllogistics.com/blog/post/594/que-es-un-teu-y-para-que-se-usa>

⁴ Actualmente, el Puerto de Valencia canaliza el tráfico de múltiples mercancías, principalmente de sectores del mueble, madera, textil, calzado, agroganadero, alimentario, energético, químico, automóvil, de la construcción y maquinaria, además de acoger el tráfico regular de pasaje con las Islas Baleares e Italia y destacar por el auge en el tráfico de cruceros durante los últimos años. (página web autoridad portuaria).

Las proyecciones a futuro (un término estimado de 30 años) duplicarían ese número pasando de 5,2 millones de toneladas en 2018 a 10,5 millones de toneladas en 2050, con tres terminales: NOATUM-COSCO, MSC/TIL y TCV/APMTV.

Los riesgos asociados al Puerto de Valencia

La reconfiguración de la costa y la zona portuaria y su relación con la ciudad de Valencia constituyó un conflicto socioambiental histórico, que hemos desarrollado en los primeros apartados, y que ahora adquiere mayor relevancia en función de los efectos del aumento exponencial de su actividad como el efecto del desarrollo de sus infraestructuras a nivel ambiental y en salud.

El puerto deviene una fuente de riesgos para los barrios más próximos, como lo confirmaba el portavoz vecinal de la Asociación de Vecinos de Natzaret en una entrevista del año 2016 que: “El atraque de buques portacontenedores y cruceros demasiado cerca del barrio y que nos crean problemas como los humos altamente contaminantes de las chimeneas y los ruidos de carga y descarga” (Giménez, J., 2016).

El Anexo I, Figura 12 recoge los niveles de ruido en el barrio de Natzaret, en las proximidades y en la zona portuaria, observando cómo en el área de influencia del puerto se alcanzan valores elevados de contaminación acústica⁵. En el propio Plan Estratégico de Medio Ambiente y Salud presentado en 2021 se establece una línea de intervención dedicada a prevenir y proteger la salud en materia de contaminación acústica con el objetivo de reducir la población expuesta al ruido ambiental, analizar y cuantificar el impacto de la contaminación acústica sobre morbilidad en España y proteger la salud de las personas de los efectos derivados de las vibraciones (p.132)

Respecto a la emisión de gases y partículas, el último informe de Ecologistas en Acción sobre la calidad del aire en el estado español en el año 2021 indicaba que en las estaciones del Puerto de Valencia (y en concreto para la de Natzaret) se sobrepasaba la media anual para PM10 durante 19 días, la media diaria y anual para PM 2,5 en 34 y 10 días respectivamente, en 108 y 25 días para valores de NO₂ y en 11 y 79 días para valores de Ozono troposférico según los límites establecidos por la OMS⁶. El mismo plan de Salud y Medioambiente contabiliza las muertes prematuras por contaminantes presentes en el aire en España en 31.000 anuales (p.71).

La ampliación proyectada aumentaría las incidencias tanto derivadas de su construcción y de los accesos (Plan Medioambiental, 2020, p.34) como del tráfico marítimo de contenedores y de cruceros incidiendo tanto a nivel ambiental como en salud por la emisión de gases y partículas procedentes del gasoil utilizado (CO₂, NO₂, SO₂, partículas PM10, PM2,5 o Partículas Ultrafinas).

⁵ Las recomendaciones de la OMS sobre contaminación acústica y afecciones directas sobre la salud pueden consultarse en el siguiente documento (tabla en página 4): https://www2.d125.org/physical_welfare/health/pdf/Environmental%20health/WHO_noise.pdf

⁶ Las recomendaciones de la OMS respecto a la calidad del aire exterior pueden consultarse en el siguiente documento (resumen en página 19): <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf>

A principios de 2023, la asociación València per l'aire y el grupo de estudio MESURA emiten un informe en el que se describe la evolución de la calidad del aire en la ciudad de Valencia centrándose en las emisiones de NO₂. Los resultados evidencian que bajo todas las condiciones atmosféricas posibles todas las estaciones alcanzan valores superiores a los recomendados por la OMS, siendo la concentración promedio anual especialmente alta en las tres estaciones ubicadas al oeste cerca de la V- 30, el puerto y el barrio de Natzaret donde los valores ascienden a 37.0, 29.9 y 28.0 micro m² (el límite es 10 micro m²). El informe destaca cómo la dispersión de este contaminante varía en función de la dirección y velocidad del viento, incluyendo los resultados para condiciones desfavorables (menos de 12 km/h) donde los valores de concentración promedio de dióxido de nitrógeno para las estaciones mencionadas anteriormente ascendería a 40.1, 31.3 y 30.6 respectivamente.

A ello se suma el desarrollo de infraestructuras terrestres que dan apoyo al puerto, por un lado grúas alimentadas por gasóleo y por otro aumento en el tráfico de camiones pesados por las diferentes vías de acceso. Además duplicar la capacidad de almacenamiento del puerto supone duplicar el tráfico de camiones repercutiendo directamente en la salud de la población en tanto aumentan las emisiones de gases y el ruido. En el Plan Medioambiental redactado por TIL (2020), naviera de MSC, se estiman que circularían por la nueva terminal Norte un total de 1750 camiones diarios (p.9).

La Autoridad Portuaria de Valencia prevé ampliar los tres accesos que ya existen en el sur (V-7, V-21 y V-30) que ya presentan un alto grado de saturación.

Por otra parte, el tráfico de buques portacontenedores y de cruceros supone un mayor riesgo de fuga de hidrocarburos en las costas valencianas. Entre 2017 y 2018 se impusieron cerca de 31 multas por contaminación con hidrocarburos (Castelló,N, C., 2021) que en muchos casos llegaron a afectar a las playas de el Saler (que forman parte del Parque Natural de la Albufera). Los vecinos del Barrio de Natzaret interpusieron en el año 2021 denuncias por emanación de ácido sulfhídrico en la conexión del alcantarillado del puerto con el municipal.

En un medio local la asociación de vecinos lamentaba que: *“este problema se produce periódicamente ante la negativa del puerto a construir su propia depuradora [...] problemas que se agravarán si finalmente el puerto duplica sus instalaciones”*. En el año 2022 y tras detectar nuevos excesos de ácido sulfhídrico el Ayuntamiento multó con 3.000 euros al Puerto de Valencia por no controlar estos vertidos que llegaron a triplicar los valores permitidos para este gas (Castelló,N, C., 2022).

Con respecto a la afección a las playas, en la Declaración de Impacto Ambiental del año 2007 se asumía que el Puerto de Valencia era el responsable de las profundas modificaciones producirían en las playas de Pinedo y El Saler ubicadas al Sur ⁷(DIA, 2007). Las obras presentadas en el anteproyecto del 2018 incrementan el riesgo de desaparición de esta parte de la costa ya que su construcción corta el flujo de arena

⁷ En la Declaración de Impacto Ambiental del 2007 se especifica: “Al Sur del Puerto de Valencia se encuentra la actual desembocadura del río Turia, desviado durante la última ampliación del Puerto, y las playas de Pinedo y el Saler. En las últimas décadas estas playas han venido sufriendo un retroceso producido por la interrupción del transporte litoral, debido al crecimiento del Puerto y al descenso de aportes sólidos al río Turia.

norte-sur reteniendo al norte las aportaciones que deberían recargar estas playas (Paredes.,P, 2020, p. 8).

La situación del litoral valenciano es crítica y el propio Ministerio para la Transición Ecológica se planteó en 2018 el proyecto de regeneración de las playas del Saler y la Garrofera, que en algunos puntos ha llegado a alcanzar hasta 70 m de retroceso (p. 5). El informe identifica como principales causas modificadoras de la dinámica litoral: la construcción del Puerto de Valencia y sus respectivas ampliaciones, el Plan Sur de Valencia en el que se redefinía el trazado del río Turia y el Plan Urbanizador del período 1965-1981 (p.12). Las afecciones no se ciñen únicamente a la situación litoral sino que este proceso de regresión supone un peligro para el Parque Natural de La Albufera ya que la restinga que la cierra se puede estrechar (p.25) permitiendo un mayor aporte de agua salada pudiendo así desaparecer y afectar a la pesca tradicional, cultivo de arroz, ecosistemas de la zona y los modos de vida de sus lugareños.

Estas transformaciones y cambios son admitidos en el propio plan Estratégico de Salud y Medioambiente (2021) como una fuente de riesgo, admitiendo que

Existen causas derivadas de políticas o actividades directamente conducentes a un aumento de los riesgos ambientales para la salud. Algunos ejemplos son aquellas decisiones relativas a la generación de energía, algunas prácticas agrícolas, la producción industrial o actividad empresarial y la ordenación del territorio que supongan un aumento de las emisiones, una exposición nociva o un aumento de la vulnerabilidad, que fomenten conductas poco saludables o aceleren el cambio climático (p. 15).

Además los barrios próximos se verán afectados por la nueva terminal de pasajeros que ocupará cerca de 100.000 m², un proyecto de inversión público/privada en el que la naviera Balearia contará con una concesión de 35 a 50 años y que se destinará a atender el tráfico regular de pasajeros, mercancías y cruceros con las Islas Baleares e internacional (Anexo I, Figura 13). Esta actuación ha sido recurrida ante el Defensor del Pueblo ya que se ejecutaría con una DIA de 2007 que no contemplaba la creación de esta terminal.

El representante de la Asociación de Vecinos recuerda que:

“el amarre de grandes buques portacontenedores, ferrys y cruceros turísticos junto al casco urbano de la ciudad, y especialmente en el barrio de Natzaret, la Punta, el Grau y la Marina de Valencia son una grave fuente de contaminación atmosférica y acústica, debido a la gran potencia de los motores, a la carga y descarga de contenedores y a que utilizan combustible de baja calidad con alto porcentaje de azufre. Eso unido al incremento del tráfico de vehículos que tendrán que soportar” (pedir documento a AA.VV)

Hipótesis

Basándonos en el significado que ha tenido el desarrollo del Puerto sobre el territorio, transformando sus dinámicas, configurando territorios de malestar y determinando los procesos salud - enfermedad, siendo de interés conocer de qué manera se ve y verá afectada la salud de las poblaciones y el entorno de éstas si se lleva a cabo el megaproyecto de la Ampliación del Puerto de Valencia.

Objetivos

Objetivo principal

Recoger y analizar valoraciones de vecinos y otros actores clave en relación a las consecuencias ambientales y en salud derivadas del megaproyecto de la Ampliación del Puerto de Valencia

Objetivos secundarios

- Analizar las implicaciones que ha tenido el proceso globalizador neoliberal en las ciudades y su afección en los procesos de salud- enfermedad.
- Estudiar las consecuencias de las transformaciones anteriores del Puerto de Valencia en la ciudad y en concreto en los barrios colindantes al proyecto.
- Entrevistar y tratar la información obtenida mediante técnicas cualitativas a vecinos/as y actores clave de la población sobre las implicaciones ambientales y en salud del nuevo proyecto.

Material y métodos

Muestra

La elección de las personas a entrevistar responde a la necesidad de asegurar la heterogeneidad de la muestra así como la diversidad de opiniones y vivencias relacionadas con el eje central de la investigación. Se establece el primer contacto con personas y actores clave que a su vez facilitan el contacto de otros actores clave y participantes de interés.

La unidad de estudio se vio acotada a:

- Personas que viven o trabajan en la ciudad de Valencia y que por su profesión, lugar de trabajo o pertenencia a un movimiento social conozcan sobre la problemática.
- Vecinos y vecinas del barrio de Natzaret que pertenezcan a la Asociación de Vecinos, a centros educativos u otra entidad del barrio.
- La franja etaria es de 18 a 99 años
- Se incluirán participantes de distintos géneros (Hombre, mujer u otro si fuera el caso).

La muestra se dividió en seis grupos en función del lugar de residencia, profesión o ámbito de trabajo, pudiendo una misma persona pertenecer a varios grupos. A cada uno de los grupos se le han asignado unas siglas:

- V.N (Vecino/a de Natzaret): hace referencia a toda persona que viva en el barrio de Natzaret en el momento de la entrevista.
- G.A (Grupo administración): se refiere a aquellas personas que ostentan un cargo público (concejales/as, regidores/as)
- P. A (Profesional ambiental): se refiere a aquel/lla profesional del ámbito ambiental que por su formación o campo de estudio conozca sobre la problemática.
- P. S (Profesional de la salud): se refiere a aquella/el profesional del ámbito de la salud que por su formación o ámbito de estudio conozca los impactos en este campo.
- M.S (Movimiento social): Hace referencia a aquella persona que pertenezca a un movimiento social independientemente del campo de estudio o profesión.
- A.E (Ámbito educativo): Se refiere a los/las profesionales del ámbito de la educación que pertenezcan al barrio de Natzaret o a Universidades de la ciudad de Valencia.

Una vez se establecieron los grupos de interés se procedió a contactar con las personas clave. Se escogieron varias vías de contacto: Correo electrónico y teléfono, en otros casos el primer contacto fue en persona. En un inicio la muestra incluía a 26 personas, de las cuales aceptaron participar 10, de las 16 restantes existieron varios motivos de rechazo, en primer lugar y al estar en período electoral gran parte de las personas del grupo administrativo y cargos de la administración en materia de Salud

y calidad de aguas rechazaron a pesar de saber que las respuestas serían anonimadas, se invitó a participar al Puerto y no se obtuvo respuesta, dos docentes de la Universidad de Valencia rehusaron participar por no conocer el tema y por no disponer de tiempo para ello y, la Asociación de Vecinos del Grao no volvió a responder a la invitación, A continuación se adjunta un cuadro en el que se establece la lista de entrevistadas/os. A cada una de las personas se les designó un grupo y en caso de pertenecer a varios se indicó separándolos con un guión, se añadió la franja etaria a la que pertenecían y el género con el que se identificaban:

Grupo entrevistada/o	Franja etaria	Residente en Natzaret	Género	Código	Modalidad
G.A	50-59	No	H	G.A/H/ 50-59	Virtual
P.A - M.S	50-59	No	M	P.A-M.S/M/ 50-59	Presencial
V.N- M.S	70-79	Si	H	V.N-M.S/H/ 70-79	Presencial
M.S	60-69	No	H	M.S/H/ 60-69	Presencial
P.S	70-79	No	H	P.S/H/ 70-79	Presencial
V.N-M.S (2)	70-79	Si	H	V.N-M.S/H/70-79(2)	Presencial
P.S	60-69	No	H	P.S/H/ 60-69	Presencial
P.S - M.S	50-59	No	M	P.S/M/50-59	Escrita
P.A - M.S	20-29	No	M	P.A - M.S/ M/20-29	Escrita
P.S	20-29	No	M	P.S/M/20-29	Escrita
A.E	60-69	No	H	A.E/H/60-69	Personal
P.A-M.S	40-49	No	M	P.A-M.S/M/40-49	Virtual

Método

Para la obtención de información se realizaron entrevistas individuales de tipo abiertas y semidirigidas. Para una mejor obtención de la información se compartieron las preguntas guía con aquellas personas que iban a ser entrevistadas lo que permitió que recordasen ciertos hechos o información al ser grabados. Las entrevistas fueron preparadas para durar entre 15 y 45 minutos, dependiendo de las respuestas de cada una, esta duración permitió que aquellas personas que se encontraban en horario laboral o con poco tiempo pudiesen participar. También se ampliaron los medios de grabación y se dio opción de quedar en persona, de hacer una videollamada por zoom, de hablar por teléfono e incluso de responder de manera escrita las preguntas. El guión que se utilizó se encuentra en el Anexo II, Figura 17. Además se le envió a cada persona una copia del consentimiento informado que debía leer y firmar (Anexo II, Figura 16) y una Hoja de Información del Participante (Anexo II, Figura 15) donde contaría con una ampliación de los objetivos del trabajo así como de los datos de contacto de la investigadora.

Todas las entrevistas fueron grabadas con un dispositivo móvil o grabadas en videollamada y aquellas que se respondieron por escrito se analizaron directamente.

Aquellas entrevistas que fueron concertadas en persona se realizaron en un sitio confortable para ambos, donde el audio pudiese recogerse de manera clara (muchacha luz, poco ruido, estar sentados, tranquilos, sin interrupciones o prisas).

Una vez grabadas las entrevistas éstas se transcribieron, se imprimieron y fueron leídas varias veces. Más tarde se fueron categorizando por colores en el papel y se identificaron los temas tratados, posteriormente se ordenaron por categorías de análisis en una Hoja de Excel donde se anotó la pregunta de investigación, la categoría, las subcategorías que hubiesen podido aparecer durante la entrevista, el o los fragmentos de interés y las ideas principales y secundarias que se derivaban de cada fragmento. Por último se añadió una columna de “matices” puesto que existían palabras y frases que requerían un análisis más minucioso.

Resultados y discusión

A continuación se presentan los resultados de las entrevistas realizadas según la metodología presentada. La presentación se esquematizará por ítems o categorías según las cuales se han analizado las entrevistas. Se pueden consultar las entrevistas completas en el Anexo III.

Relación “Puerto - Ciudad”

Para la primera pregunta de investigación se consultó acerca de la función que había cumplido el puerto con respecto a la ciudad de Valencia.

De manera prácticamente unánime las entrevistadas coinciden en el papel decisivo del puerto en materia económica como puerta de entrada a mercancías e intercambio de culturas, posicionando a Valencia en el mapa. Se rescata aunque de manera muy puntual el valor familiar del puerto como sitio de reencuentro o lugar de trabajo de los padres (las madres no son mencionadas como trabajadoras al preguntar a entrevistadas de franja etaria 40-49). Aun así el puerto es visto como una construcción artificial que no contaba con las condiciones territoriales para ello, que aumenta su tamaño y se amplía en función de los intereses económicos de grandes empresas y transnacionales y no en beneficio de la ciudad, aprovechándose de ella y siendo percibido como una amenaza.

V.N - M.S/H/70-79: *La importancia del puerto ha sido una cosa que ha ido creciendo siempre al sonar de comerciantes y ahora de empresas grandes y transnacionales [...] está muy condicionado por los intereses económicos*

V.N - M.S/H/70-79(2): *Yo supongo que como cualquier puerto, algo reporta a la ciudad en cuanto a beneficio económico, puestos de trabajo [...] más que un reporte a la comunidad, es que se aprovechan de la comunidad para hacer su negocio, cantidad de lo que desembarca no es para la comunidad Valenciana [...] se magnifica bastante el rol económico del puerto con respecto a la ciudad.*

A.E/H/60-69: *En los últimos años (el puerto) adquiere un papel muy importante, crece en magnitud y [...] separada de la ciudad y un crecimiento desequilibrado [...] quizá las decisiones dependan más de intereses externos que de la propia utilidad para la ciudad.*

Esta transformación es descrita por una entrevistada como el desacoplamiento del puerto a partir de los 70', un ente propio que pasa a estar al servicio de intereses más globalizados y deja de vincularse con los avatares económicos de la región (P.A-M.S/M/40-49).

Se destacan además algunos matices puesto que el impacto socioambiental y en salud que conlleva ser el almacén de contenedores de Europa podría amortiguarse si el Puerto fomentase la economía local, importando y exportando mercancías conllevando un nivel de “afección aceptable”

M. S/H/ 60-69: *Cuando el puerto servía para importar y exportar realmente ayudaba a la economía española, hablábamos de niveles de afección, destrucción, contaminación considerablemente inferior, el problema radica en que el puerto de Valencia hoy se ha convertido en un puerto de reparto de contenedores.*

Por último una de las entrevistadas incide en el efecto que tienen este tipo de infraestructuras en un contexto de emergencia climática:

P.A-M.S/M/20-29: *el puerto es una ventana abierta hacia, bueno pues, numerosas infraestructuras, que van ligadas y que no hacen más que retroalimentar la base neoliberalista y capitalista sobre la que se asientan y de la que en consecuencia se ha derivado el contexto actual de crisis que vivimos, de emergencia climática, a la que desde luego con este tipo de construcciones no vamos a poder hacer frente de ninguna de las maneras.*

Relación “Puerto - Ciudad / Población”

La segunda categoría de análisis refuerza algunas ideas presentadas anteriormente profundizando de qué manera incide la relación puerto - ciudad en la población.

Una de las entrevistadas remarca cómo el puerto es visto como un “espacio grande, gran contaminador y gran consumidor de recursos, del cual no nos estamos satisfaciendo, esa mercancía pasa de un barco a otro y ni toca aranceles, ni paga impuestos, ni nada” (P.A-M.S/M/50-59) intervención que reafirma la visión extractivista de este tipo de infraestructura y dinámicas urbanas que las impulsan. Se percibe a la ciudad al servicio del puerto:

V.N-M.S/H/70-79: *Actualmente la ciudad es esclava del puerto, y está al servicio del puerto, cuando debería ser al revés, el puerto estar al servicio de la ciudad*

primando el efecto global negativo en la salud sobre el beneficio económico (P.S/H/70-79) que además se concentra en determinados sectores y grupos empresariales.

Por otro lado, uno de los entrevistados destacaba la percepción del río visto como “cloaca de Valencia por su degradación y contaminación fruto de las industrias que dependen secundariamente del Puerto”(V.N-M.S/H/70-79), otras lo denominan como “canal mierdoso, un charco inmundo, una mezcla estancada de agua”(P.A-M.S/M/40-49). Muchas de las problemáticas derivan, no sólo del puerto como infraestructura en sí, sino de las construcciones, industrias e infraestructuras asociadas a la actividad portuaria.

A.E/H/60-69: *Tiene un impacto grande, no sólo por el propio puerto, sino por todas las comunicaciones hasta el puerto...*

Por último se destaca la reflexión acerca de la opacidad del puerto, concebido como algo que está apartado pero que a su vez define y condiciona a la ciudad:

P.A-M.S/M/50-59: *Muchas veces, solamente la gente que está implicada tiene la relación con el puerto pero el resto de la población vive a espaldas del puerto, nadie sabe lo que pasa en el puerto.*

P.S/M/20-29: *Creo que la mayor parte de la población de Valencia, no piensa en la Zona del Puerto más allá de una zona comercial, cuesta pensar que es una zona con mucha gente viviendo allí.*

P.A-M.S/M/40-49: *Para mí como ciudadana era una cosa como que no existía, porque yo no la veo cuando paseo, desde las playas y tal veo paisaje de las grúas pero lo que es desde mi ciudad no la veo, los autobuses pasan por ahí y hay un muro, paso en bicicleta y hay un muro para mí es una incógnita lo que hay hay detrás y es una cosa que yo no tengo ningún vínculo con esa infraestructura.*

Esto último puede relacionarse con las ideas aportadas por entrevistadas que ven al puerto desvinculado de la ciudad:

P.S-M.S/M/50-59: *Mi percepción actual es una fractura, el puerto es un lugar separado de la ciudad.*

A.E/H/60-69: *se pasa de un puerto muy imbricado en la ciudad, muy a escala humana [...] entonces el Puerto se veía como algo muy propio, muy dentro del barrio, podías entrar por dentro. A partir de los años 90 empieza un crecimiento exponencial del puerto se come gran parte de Natzaret,[...] empieza a crecer y tiene un gran tráfico de contenedores, un papel mucho de entrada y salida de mercancías pero en los últimos tiempo un poco más de estación de contenedores más que ser entrada de importaciones y salida de exportaciones va convirtiéndose en una estación dentro del comercio mundial de contenedores, entonces pierde ese contacto con la ciudad.*

Relación “Puerto - Natzaret”

La tercera categoría de análisis profundiza qué ha supuesto el puerto para el barrio de Natzaret. Existen tres impactos a los que se ha recurrido constantemente y de manera unánime: La pérdida de la playa de Natzaret con la ampliación del puerto en el año 86’, la ZAL (Zona de Actividades Logísticas) y la afección en la Albufera y las zonas productivas de huerta.

La situación socioeconómica y el aislamiento que ya de por sí sufría el barrio de Natzaret empeoraron a partir de la ampliación sur del año 86’, actuación que el propio alcalde en aquel momento lamentó aprobar, uno de los entrevistados afirma:

“(sobre la pérdida de la playa) nosotros teníamos un espacio para disfrutar, para relajarse y para una vida plena” (V.N- M.S/H/70-79(2)). Muchos de los entrevistados entienden que Natzaret paga las consecuencias directas del puerto “yo creo que Natzaret y también La Punta, han sido los que más han sufrido ese impacto directo del puerto” (A.E/H/60-69) convirtiéndose en “un barrio aislado”(P.S/H/70-79), “un gueto”(G.A/H/50-59), “le genera un muro y lo aísla totalmente”(M.S/H/60-69), “un barrio que vive tapiado y absorbido por el puerto”(P.A-M.S/M/50-59), donde “se rompe la homogeneidad y conexión con otros barrios marítimos” (P.S/H/70-79), o “el barrio, bueno, pues es engullido por una gran infraestructura portuaria” (P.A-M.S/M/20-29), “se ha visto totalmente subyugado a las necesidades del Puerto” (P.A-M.S/M/40-49). Otro entrevistado califica esta actuación de “acción feroz, atraco a mano armada” (V.N-M.S/H/70-79) puesto que Natzaret no sólo deja de serlo al perder la playa sino al perder una actividad identificativa como era la pesca. Este hecho se complementa con otro como es la pérdida de la desembocadura natural del río Turia y el papel de ARLESA, empresa dependiente del puerto, que desechaba la “porquería, reductores de aceite, productos para disolver” directamente al río fomentando que éste se convierta en la “cloaca de Valencia” (V.N-M.S/H/70-79).

A este “despojo de territorio”, se sumó la degradación de las playas del Sur que comenzó con las primeras ampliaciones y que ahora continúa por la alteración que supone el Dique Norte para las dinámicas marítimas y aportes de arena, situación que con los temporales extremos profundiza la regresión de las playas y la degradación de la Albufera.

Por otro lado encontramos la ZAL, son destacables y realmente desgarradoras las intervenciones relacionadas con el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del puerto. Desde la pérdida de zona productiva y fértil que se trabajaba a pequeña escala y de la que dependían muchas familias que fueron desalojadas de manera forzosa y violenta de sus casas, la expropiación de los terrenos y la pérdida de sus modos de vida supuso que **“gente haya enfermado y muerto por la ZAL”**(P.S/H/70-79), **“algunas se han suicidado ante la situación de desamparo y marginalidad”**(M.S/H/60-69), “pacientes míos entraron en depresión, [...] bueno aquellos no levantaron cabeza[...] lo arrasaron todo, sobre todo la gente mayor vio truncada su vida”(P.S/H/70-79), “les han trastornado la vida para nada, porque ahí no se ha construido nada”(P.A- M.S/M/50-59).

Estas tres problemáticas sirven para contextualizar las palabras de uno de los entrevistados:

P.S/H/70-79: *“pesa más el código postal que el código genético, el código de Natzaret, ese condiciona y tiene unas características que hacen que enfermen más la población de Natzaret, independientemente del sistema sanitario, enfermaba y moría antes que la población de Ruzafa o del Ayuntamiento” [...] ¿Por qué consumís tantos psicofármacos? Porque la gente viene hecha polvo queriéndose suicidar”*

En este sentido, otra de las entrevistadas recalca que algo así no podría haber ocurrido en el Barrio de la Exposición o el barrio en el que vivía la exalcaldesa de Valencia, Rita Barberá, al preguntarle por ello responde:

P.A-M.S/M/40-49: *Bueno, Natzaret para empezar era población más humilde [...] luego con el tema de la construcción del Plan Sur se decidió que la Zona Sur se sacrificaba eh fuese como fuese, [...] hacia el norte era más difícil que que crecieran lo que eran las infraestructuras anexas [...] el desapego que hay históricamente de la ciudad por su costa...*

Cambios ambientales en Natzaret

La presente categoría de análisis profundiza en aquellos impactos ambientales que han derivado de la actividad portuaria. Algunos de los principales cambios ambientales ya se mencionaron en la anterior categoría de estudio, algo que por un lado puede indicar la percepción de impactos de tipo ambiental primero y posteriormente su relación con las afecciones en salud en las que pueda derivar.

En este caso se observa cómo la degradación de las playas del Sur, de la Albufera o la pérdida de prácticas características y cultura identitaria son los principales impactos percibidos. Respecto a éstos se recuerda la ineficacia de algunas soluciones como los aportes de arena para restaurar la restinga y las playas: “pero la arena se va y es que la sedimentación de esa arena es flujo del tiempo, de la fijación de las plantas, de un proceso que hemos roto”(M.S/H/60-69). En este punto podemos rescatar varios matices, el primero acerca del tiempo que se ha necesitado para que ciertos parajes que tienen un valor psicológico, ambiental y cultural se construyan y el segundo sobre la responsabilidad de esas agresiones ambientales, ¿Hemos roto o han roto? ¿Qué papel ha tenido la gente y cuál las grandes empresas y transnacionales del transporte, principales beneficiadas de la ampliación? Existe una gran diferencia sobre la responsabilidad de esas agresiones ambientales. Los impactos que derivan de la actividad portuaria no son una responsabilidad individual o de la gente, sino que vienen de la mano de los grandes conglomerados del transporte, empresas de cruceros, navieras y otros intereses económicos. En este caso la “responsabilidad individual” parece cobrar peso puesto que una de las entrevistadas alude “(respecto al impacto) si es medioambiental, uno elige donde vive, si puede tener ventajas o inconvenientes”.

Encontramos referencias a la contaminación de las aguas producto de la limpieza de las sentinas de los barcos haciéndose hincapié en la falta de regulación en esta materia. Otro de los impactos se relaciona con el elevado tráfico de camiones que transitan y transportan las mercancías al puerto y desde él lo que conlleva un “elevado consumo de combustibles fósiles y por tanto un aumento de la contaminación ambiental” (P.S/H/70-79).

También se reflexiona acerca del impacto paisajístico de las estructuras del puerto: “es que vives en **Natzaret, un barrio que está entre la huerta y la playa y no ves el horizonte, es absurdo**” (P.A-M.S/M/40-49).

En relación a los fondos marinos, éstos han sido descritos como fondos completamente arados por las anclas de las zonas de espera, garreo, la entrada y salida de barcos ya que es una zona de maniobra. Esto ha contribuido a la degradación de las comunidades de posidonia que no sólo contribuían a la riqueza y la biodiversidad de los fondos marinos sino que al ser arenosos los fijaba. Respecto al tráfico continuo de barcos, megabuques y cruceros se ha de destacar que la zona entre Valencia y Baleares constituye uno de los corredores de cetáceos más importantes de Europa.

Por último y respecto al carácter temporal, las entrevistadas recuerdan que muchos de los efectos ya son observables, tratándose así de un problema que se percibirá a corto, medio y largo plazo.

Cambios en salud en Natzaret

Para facilitar el análisis de la categoría Cambios en salud - Natzaret se dividirá por impactos y problemáticas que fueron mencionadas por las entrevistadas.

- Mala calidad del aire

Uno de los impactos al que se alude recurrentemente es el de la mala calidad del aire, cuestionada por la quema de combustibles (que no cuentan con legislación) y la emisión de óxidos de nitrógeno así como gases industriales y químicos derivados de la actividad portuaria (G.A/H/50-59). Respecto al gasoil utilizado por los macrobuques, uno de los entrevistados apunta:

M.S/H/60-69: *(respecto a los buques y cruceros) utilizan el peor de los combustibles, después de haber refinado montones de veces lo que quedan es lo que consumen los barcos y eso es lo que nos llega y respiramos.*

P.A-M.S/M/40-49: *Mira las sustancias que se respiran, y eso no sólo de la quema de combustible de los barcos [...] viene a ser **diésel industrial** [la entrevistada recuerda que las nuevas regulaciones obligan a cambiar de combustible a pocos metros de la costa], pero sigue funcionando con fuel oil pesado [...] una mezcla super densa [...] lo tienen que calentar con motores diésel porque con lo sólido que es no se puede utilizar [...] **la gente que vive en Natzaret tiene el puerto a pocos metros, tienen tanto de mercancías, de cruceros, entrando y saliendo.***

En relación a las emisiones de azufre y óxido nítrico, las embarcaciones emiten del orden de 5000 o 6000 veces más que los vehículos para los cuales sí hay regulación. A esto se suma el tráfico de camiones que pasa por el barrio y la ciudad:

V.N-M.S/H/70-79(2): *es que los **camiones, es un continuo**, es impresionante el tráfico de camiones, **es incesante, incesante** y esto es uno de los elementos que incide en la mala calidad del aire del barrio incidiendo de forma directa en la contaminación atmosférica*

Se destaca la dispersión hacia la ciudad de los contaminantes emitidos en la zona portuaria: *“Esta deficiencia en la calidad del aire, en los barrios [...] afecta por supuesto también a la ciudad no se queda en los barrios”* (G.A/H/50-59).

El papel de los regímenes de viento es algo que determina el tipo de aire que respiramos, para uno de los entrevistados la afección o la molestia dependerá de dónde vivas, reduciendo nuevamente los riesgos a los que se esté expuesto a una “responsabilidad individual” (teniendo la ventana abierta o cerrada) o “algo fortuito” como la dirección del viento:

P.S/H/60-69: decía que si llegaban más cruceros, buques y traen gasoil y tal pues posiblemente no sea bueno, pero depende de la dirección del viento o si tienes la ventana abierta o cerrada o tengas la bocanada de la chimenea cerca [...] que la gente sensibilizada del barrio buscaba los efectos que podía tener el puerto, no llevaron nunca al consejo de salud ninguna sospecha, que bueno, si es medioambiental, uno elige donde vive, si puede tener ventajas e inconvenientes

En este punto, y relacionado con los regímenes de viento y papel determinante de éstos, es conveniente integrar una de las intervenciones en la que se refieren al barrio como “cámara de gas”

P.A-M.S/M/40-49: el tema de tener esos muros, los regímenes de viento y la ventilación, la aireación que hay en ese poblado está totalmente modificada, porque el río es un canal natural para mover aire del mar hacia tierra adentro y al revés, [...] pero claro el río ya no es río, tiene delante construcciones del puerto, lo que es el pueblo de Natzaret tiene un muro [...] grande, eh el aire que les viene les viene totalmente del puerto, primera línea y cuando les viene de de poniente les viene de la ciudad, industria... quiero decir, es que es un pueblo que vive en una ratonera aérea totalmente, viven en una cámara de gas.

- Contaminación acústica

El entrevistado P.S/H/70-79 indicaba que de manera muy puntual había llegado a la consulta (en Natzaret) alguna persona con problemas de sueño por el ruido pero no se podían generalizar. Por contra, otro de los entrevistados (V.N-M.S /H/70-79) indicaba que por las noches se escucha el *“bubum, bubum, bubum”* de las grúas y el *“pi pi pi pi”* de la carga y descarga, ruidos que en verano con las ventanas abiertas podían percibirse viviendo lejos del límite con el puerto. Otro vecino (V.N-M.S/H/70-79(2)) afirmaba que además de evidentes, los ruidos eran fuertes, persistentes e incluso insoportables.

Además el tráfico de camiones por vías como la CV-30 también incide notablemente en el impacto acústico.

- Contaminación lumínica

La contaminación lumínica se ha mencionado de forma muy puntual pues es percibida en la nocturnidad: “una lumínica, una claror impresionante” (M.S-V.N/H/70-79)

- Presencia de olores

Respecto a este impacto se observan dos variables temporales: los olores derivados de las industrias que trabajaban con soja cuando la fábrica ARLESA estaba en funcionamiento. En la actualidad se reconoce el desconocimiento de la procedencia de algunos olores, aunque uno de los entrevistados (V.N-M.S/H/70-79) asumía que muchos derivaban de la actividad portuaria y de las limpiezas que realizaban. Además, los combustibles utilizados por los macrobuques, los depósitos de hidrocarburos y combustibles también son considerados una fuente de malos olores (P.A-M.S/M/50-59).

- Afección psicológica

Podemos admitir que el Puerto ha alterado la vida de muchas de las gentes que han vivido o viven en el barrio, una de las entrevistadas comentaba que no se trata sólo de la contaminación u otros problemas, también se añade: “*la sensación de que te están contaminando en la puerta de tu casa*” (P.A-M.S/M/50-59). La entrevistada P.S-M.S/M/50-59 distinguía:

*“a nivel **psicológico** porque cambia una playa por una zona industrial, a nivel **emocional** porque tu barrio pierde lo mejor que tenía y a nivel **físico** porque las actividades industriales afectan” esto en “uno de los barrios con mayor población vulnerable según la propia administración”.*

La entrevistada P.A-M.S/M/40-49 afirma:

*yo de hecho **no tengo claro que se estén respetando los Derechos humanos de esta población, porque se les está sometiendo a una serie de impactos que eso no, no tiene ningún tipo de razón.***

- Impactos en la salud y necesidad de realizar estudios

Al preguntar por los impactos que se pudieran derivar de la actividad portuaria, tanto directa como indirectamente, y que seguiremos comentando en este apartado, se arrojan varias ideas entorno a la necesidad de realizar estudios de salud pública en el barrio en función de la actividad portuaria actual.

En este sentido se hace referencia a un estudio realizado en el año 1995 con una duración de 3 años sobre el riesgo que podía suponer la carga y descarga de soja en el puerto para los vecinos del barrio. A este respecto el entrevistado P.S/H/60-69 comenta:

“Hace unos años hubo una epidemia de crisis asmáticas en Barcelona, por las descargas de soja en el puerto, aquí se hizo un estudio con la universidad y el resultado fue que no, aquí es llano y parece que aquí no tenía esa influencia [...] de que la gente sensibilizada del barrio que buscaban los efectos que podía tener el puerto no llevaron nunca al consejo de salud ninguna sospecha.”

*“En los años de consejos de salud, **los vecinos estaban con lupa, viendo si podía perjudicar, nunca salió nada del puerto, salió esto de la soja que te comentaba [..]***

Por su parte A.E/H/60-69 reflexiona y añade:

*“participamos con algunas personas de Salud Pública, incluso de la facultad de físicas, midiendo el ruido y evaluando si alguna de las actividades, como el movimiento de soja, causaba problemas en salud. Esto digamos de manera directa, es lo que puedo conocer. Curiosamente **aunque sí que había cierto impacto de ruido, tampoco había unos niveles elevados**, mucho menos eran los de otras zonas de Valencia, **tampoco el movimiento de soja se vio relacionado con una gran afectación en la salud respiratoria** de los habitantes del barrio que fue algo que estudiamos, pero en aquel momento **y me estoy remontando a casi 35 años”***

El estudio mencionado data de hace 25 años, se centra en una actividad concreta como es la carga y descarga de soja, teniendo en cuenta que desde el año 95 la actividad portuaria y el puerto han variado notablemente, tratándose por tanto de un estudio desfasado. Este estudio carece de las características para poder ser referenciado, necesitando estudios para conocer de qué manera el puerto puede constituir una fuente de riesgo para los y las vecinas.

P.S/H/60-69: *[...] Ahora estamos aquí (barrio del centro de Valencia), respirando y tal, con el tráfico, eso en Natzaret no lo tienes, a pesar de eso puede compensarte, **claro que habría que hacer estudios en salud pública, de medio ambiente... [..]***

V.N-M.S/H/70-79: *No me acuerdo ahora en qué época era que los médicos, estaban más luchadores que ahora **y detectaron y nos lo comunicaron que había muchos casos de personas que tenían afecciones, no sé si se llegó a hacer algún estudio serio y de hecho estamos deseando que en algún momento hagan algún estudio porque sabemos que esta zona está más contaminada que otras zonas pero no hay manera de demostrarlo.***

P.S/H/70-79: *Yo creo que estaríamos viendo (con la Ampliación) un incremento de enfermedades respiratorias e incluso cardíacas y de peor calidad de vida en estos barrios pero **esto habría que estudiarlo, hacer estudios específicos [..]***

P.A-M.S/M/40-49: *en cuanto a la salud ya para empezar lo veo que debe de ser un condicionante decisivo, lo que pasa que **a mi me consta que no existen estudios de ese tipo, porque nadie se atreve, no se por qué o no interesa, o lo que sea.** [...] Nosotros para denunciar esto [la entrevistada se refiere a la comisión Ciutat - Port sobre la falta de una Declaración de Impacto ambiental actualizada] **hemos pedido un informe pericial al CSIC sobre cómo está afectando a la salud y a la calidad del aire el tema del puerto porque no hay ningún estudio sobre eso , nada hecho, toda la historia de décadas y décadas del puerto y nadie ha hecho un estudio porque lo que va a salir no les va a gustar.***

En ese marco nos podemos preguntar acerca de la supuesta neutralidad de estas investigaciones, que aunque necesarias, deben realizarse garantizando que no responden a intereses mercantiles o en beneficio de la Autoridad Portuaria y contando con los movimientos sociales y vecinales que durante estos últimos años han trabajado en el terreno.

En este sentido uno de los entrevistados recoge el valor de la propia opinión de los vecinos y la equipara a aquellos datos y demostraciones fehacientes de impactos en salud. Las variaciones que hayan sufrido en la calidad de vida, sus propias experiencias en el barrio son fuentes de información igual de válidas donde en muchos casos los factores de riesgo y sus efectos son ya conocidos.

A.E/H/60-69: *tal vez no hacía falta demostrar que estaba causando problemas asmáticos en los niños para tener la justificación para quitar esa actividad del barrio, quiero decir, a veces, esto es una opinión personal, **la salud se pone como el argumento clave en la toma de acciones que tienen que ver con urbanismo y con medio ambiente, como si tuviéramos que demostrar de manera fehaciente un impacto de algunas actividades en salud,** cuando lo primero es ver si cumple en la propia normativa, lo segundo sería intentar reducir los riesgos que ya conocemos los que son sin tener que esperar a que se produzca el daño, **y la otra valorar la calidad de vida y la propia opinión de los vecinos.***

La entrevistada P.S/M/20-29 insiste en esta cuestión acerca del conocimiento que ya se tiene sobre la afección por contaminación:

*La salud de los habitantes del barrio, se mire por donde se mire, tiene que haber sufrido un empeoramiento en las últimas décadas. **No sólo por la contaminación que tenemos claro que incide empeorando la incidencia y gravedad de distintas enfermedades,** sino también por una clara afectación de lo que entendemos por **determinantes sociales de la salud.***

Durante este epígrafe hemos podido analizar en qué medida una infraestructura como el puerto, que adquiere una dimensión significativa a partir del periodo globalizador en la década de los años 70-80, ha determinado el deterioro las condiciones de vida de las poblaciones afectadas de manera directa y especialmente

las que estudiamos en este caso, ambientales y en salud, que ha resultado en una fragmentación de los metabolismos sociedad - naturaleza dando lugar a lo que algunos autores denominan como ruptura metabólica.

Con todos los datos aportados y las reflexiones al respecto nos preguntamos, ¿Qué supondría llevar a cabo el anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia?

Ampliación del Puerto - Efectos ambientales

El actual anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia consta de dos fases, la primera de ellas ya se ha llevado a cabo con la construcción del dique de abrigo (dique norte) y la segunda que consistiría en la construcción y relleno de la plataforma. Este proyecto que recordemos, no cuenta con una Declaración de Impacto Ambiental, jugaría un papel decisivo en el deterioro de numerosos procesos ambientales y sus implicaciones en salud. Al preguntar a las entrevistadas sobre qué afecciones conllevaría este proyecto, muchas recuerdan que la Ampliación ya se ha llevado a cabo:

P.S/H/70-79: *El dique norte que se ha hecho ya está afectando a las playas del sur y en este sentido, lo que ahora se quiere hacer es rellenar una amplia zona, el efecto malo ya lo está acusando pero si se produce ese proyecto de ampliación [...] lo que se pretende es hacer una gran plataforma de contenedores e incluso ampliar la zona de cruceros y eso tiene un impacto económico pero también medio ambiental*

P.S/H/60-69: *algunos decían que no se puede hablar de ampliación, que la ampliación ya está hecha (ya está construido el dique norte) que ahora se trataba de rellenarlo y tal.*

M.S/H/60-69: *Con la nueva ampliación que no está realizada la plataforma pero si los muros de abrigo, todo el proceso de degradación de la parte Sur se está incrementando.*

G.A/H/50-59: *Con el anteproyecto se pretende que se brazo de 2 km se rellene para ser una plataforma con más m³ cúbicos de arena y que va a afectar todavía más a la dinámica de las playas*

Basándonos en los datos aportados por las personas entrevistadas, se incrementarían y agudizarían las afecciones que ya se mencionaron en la categoría de estudio “Cambios ambientales en Natzaret” derivados del puerto y se le sumarían otros como por ejemplo:

P.A-M.S/M/40-49: *Luego tienen la contaminación lumínica que eso es otra barbaridad, porque con un Parque Natural al lado y una zona con aves que haya unos megafocos, es una barbaridad ... Luego por ejemplo la cantidad de especies invasoras que llegan tanto en los propios buques [...] como la que viene pegada a los propios buques [...]*

En este sentido, el aumento de la contaminación del aire es otro de los grandes impactos que se amplificarían por el aumento de tráfico de camiones o la ubicación de la terminal de cruceros a escasos 400 m del barrio de Natzaret:

P.A-M.S/M/40-49: *Si tu haces más del doble de la capacidad del puerto y lo alejas de la zona de mercancías eso se supone que habrá el doble de tráfico de camiones porque habrá el doble de mercancías [...] ahora se estima que hay 6000 camiones al día moviéndose por el puerto, [...] eso son, emisiones, ruidos accidentes....*

Recordemos que ya actualmente hay zonas quasi colapsadas, así lo transmitía la entrevistada P.A-M.S/M/40-49 “me he visto muy condicionada porque sé que hay ciertos días que hay una cola de camiones [...] y colapsa la pista de Silla que es la entrada Sur a la ciudad”.

P.A-M.S/M/20-29: *Este anteproyecto lo único que haría sería, todos estos problemas agravarlos, el problema de la contaminación sobre el barrio de Natzaret se vería incrementado, la calidad del aire empeoraría muchísimo porque estamos trasladando una actividad a tan solo 400 m de distancia de donde viven las personas.*

Todo esto se da, tal y como recuerda la entrevistada P.S/M/20-29, en una zona residencial que vería como sus activos en salud (las playas del Sur y el Parque Natural) se degradarían. Por último y como nexo a la siguiente y última categoría de estudio, la entrevistada P.A-M.S/M/40-49 alude al aumento de plagas de mosquitos que, con iluminación, agua encharcada del antiguo cauce del Turia y el trasiego de barcos puedan suponer un aumento en la incidencia de determinadas enfermedades transmisibles por vectores.

Ampliación del Puerto - Efectos en salud

En esta última categoría de estudio “Ampliación del Puerto y efectos en salud” alude de manera recurrente a las evidentes transformaciones que conlleva este proyecto en tanto se duplique la capacidad del puerto, incrementándose notablemente el número de camiones, tráfico de megabuques, contenedores, desarrollo de infraestructuras en la ciudad ligadas a esta actividad así como la instalación de un muelle de atraque de cruceros a escasos 400 m del barrio de Natzaret. El entrevistado A.E/H/60-69 admitía que el impacto en salud dependería de “cuántos barcos vayan a venir, qué tipo de combustibles gasten esos barcos, cuánto tránsito generaría esa actividad portuaria, por dónde vayan a pasar esos vehículos, qué vehículos son”

M. S/H/60-69: estaríamos hablando de **multiplicar por 2 o 3 el tráfico marítimo de la actualidad, no hay control sobre las navieras, se va a producir un inmenso incremento del tráfico**

G.A/H/50-59: Y hay más camiones porque sólo el 5% del transporte marítimo hacia el puerto se da en ferrocarril, el resto funciona a través de camiones y **eso supone el colapso de la circunvalación e incremento del tráfico**

P.A-M.S/M/40-49: Y luego aparte el tráfico marítimo eh, si tu le sumas los camiones [...] el tráfico interno, si tu haces más del doble de la capacidad del puerto y lo alejas de la zona de mercancías eso se supone que habrá el doble de tráfico de camiones porque habrá el doble de mercancías [...].

Los impactos se traducen en la construcción de un acceso Norte al puerto afectando a las pocas zonas de huerta que todavía se conservan, la contaminación lumínica, acústica y atmosférica:

V.N-M.S/H/70-79(2): Mucho más riesgo de mayor contaminación atmosférica, mucho más [...] y con la terminal de pasajeros, más de lo mismo, acercar más las salida de gases malsanos que reviertan en el barrio de Natzaret, bueno en Natzaret y posiblemente en el Grao [Barrio marítimo]

P.A-M.S/M/40-49: Ahora se estima que hay 6000 camiones al día moviéndose por el puerto [...] eso son: emisiones, ruidos, accidentes.... y estos [vecinos de Natzaret] viven ahí al lado.

V.N-M.S/H/70-79: La lumínica está ahí, constante, constante, constante, y con más ampliación porque estos a lo mejor llegan a Mallorca, a tirar hormigón al mar, y es que es enorme, no sé si has ido alguna vez pero es enorme, el puerto actual, si vas por dentro te pierdes. Y **después el ruido del tren de servicio que les dijimos que lo soterraran y no hacen nada y al contrario, han hecho como una barrera que encima nos tapa el aire (barrera para el ruido) y aún tendremos más contaminación y más calor. Y el tren ``ñiq, ñiq, ñiq, ñiq,`` el ruido de las ruedas, es una cosa que de verdad, la gente que vive allá cerca..**

Una de las entrevistadas comentaba acerca de los impactos de la ampliación:

P.S/M/20-29: Creo que agravaría los problemas de salud que ya tiene, pues poco a poco esto está haciendo que Natzaret vaya perdiendo la consideración como barrio que se merece y se esté percibiendo como una zona cuasi-industrial [...] Tienen todo el derecho a seguir estando en su barrio sin que este se convierta en un lugar inhabitable en las próximas décadas.

Es una idea recurrente pero la ciudad se transforma en función de los requerimientos del puerto, **“estamos haciendo de base para el gran comercio mundial, estamos perdiendo decisiones sobre la ciudad, [...] va a haber un impacto**

*estético, quizá pueda afectar al atractivo de la ciudad, pero **sobre todo la calidad de vida de los habitantes que esto es lo que debería importar***” (A.E/H/60-69)

Todos los impactos así como sus efectos son conocidos, no rigiendo si quiera el principio de precaución puesto que existe evidencia científica en materia de afecciones derivadas de la exposición a la contaminación, a ciertos compuestos que se encuentran en el propio combustible de los barcos, así lo afirma una de las entrevistadas:

P.A-M.S/M/50-59: *Se está probando científicamente que la contaminación produce cáncer, esto es importante en el hecho de demostrar que empeora el puerto y las grandes urbes y una mala gestión del tráfico, influye en la salud de las personas a corto, medio y largo plazo, con los gastos en sanidad que ello conlleva.*

Otras categorías emergentes: Empleo, cero emisiones, turismo y prensa

Durante la realización de las entrevistas, planteadas de tal forma que pudiesen aparecer elementos que no se hubiesen tenido en cuenta al inicio de la investigación, emergieron ciertas reflexiones que se creen necesarias para cerrar este capítulo.

Uno de los argumentos del Anteproyecto de la ampliación del puerto es el del fomento y creación de empleo, algo que las propias personas entrevistadas ponen en entredicho al digitalizarse esta nueva infraestructura:

A.E/H/60-69: *Posiblemente vayamos a **perder puestos de trabajo porque se vaya a automatizar todo.***

P.S/H/60-69: *Que ni siquiera cree empleo, eso se va a automatizar tanto que no va a servir para nada.*

V.N-M.S/H/ 70-79: *Trabajo no hay, **son 4 máquinas que hay** y se cargan todo el trabajo, eso de que hay trabajo es un mantra que repiten y repiten.*

M.S/H/60-69: *Cada grúa necesita **27 estibadores para moverla al día, 3 turnos**, el proyecto de TIL, el único adjudicatario, ¿Qué van a hacer? [...] aquí están las grúas descargan las mercancías **totalmente robotizadas**, los ordenadores son los que lo controlan [...] de **26 a 4-5 estibadores, una reducción impresionante.***

Respecto al entorno laboral, se recoge la declaración de una de las entrevistadas sobre la elevada incidencia de cáncer en trabajadores del puerto y la afección a sus mujeres ya que eran éstas las que les lavaban las ropas

P.A-M.S/M/40-49: *también los índices de cáncer y todo eso no solamente afectaba a los trabajadores hombre que son los que trabajaban en el puerto sino a las mujeres... como segundo eslabón de la cadena portuaria sufrían los efectos de ese tipo, de ese perfil de trabajo*

Añade: *“es lo que te digo, yo a ver yo he estado en entierros y velatorios de estiba de gente de gente de la estiba y tengo amigas y eso que son estibadoras y estibadores del puerto y yo he flipado, ahí fue cuando dije, esto no es normal [...] mi amiga a los 5 años de trabajar en el puerto tuvo cáncer de pecho, antes había trabajado de peluquera, de fotógrafa y ya cuando entro a trabajar en el puerto a los 5-6 años, no sé si fue coincidencia o tal, pero su hermano, su padre, su madre, todos habían muerto de cáncer y a una edad bastante joven, no de esto que dices 80 años cáncer lento, un cáncer de esos joven que va rapidito”*

Este inciso es importante ya que nos permite concebir al puerto en todas sus dimensiones, como actividad, infraestructura, ente con vida propia como lo han denominado anteriormente permitiendo ver hasta qué punto incide de forma directa en el proceso salud-enfermedad de los vecinos y vecinas, de la ciudad y de sus trabajadores y trabajadoras, dejándonos la reflexión acerca de qué factores de riesgo existen en común y en qué grado afectan a cada grupo.

Por otro lado se han encontrado diferentes posiciones en torno al anuncio del Puerto de fomentar el uso de barcos con 0 emisiones o que éstos se enganchen a la red eléctrica para emitir menos. Algunas personas creen que esto puede ser positivo y suponer una alternativa al problema de la contaminación del aire mientras que otros lo cuestionan:

P.A-M.S/M/40-49: *atracados y por mucho que digan que ah no, nos enchufamos en la orilla, no se enchufan en la orilla, y si se enchufan es para los 4 ordenadores que hay abordo alimentarlos pero esa megamáquina tiene que estar siempre como en calentamiento, tiene que estar calentando ese chapapote porque alomejor si tardan x horas en hacer la carga y descarga completa, no se pueden permitir que eso se enfríe porque gastan mucho más en volverlo a calentar y ponerlo en marcha que no están quemando chapapote cuando están en el puerto pero está todo eso por ahí.*

M.S/H/60-69: *la energía que necesita un buque o crucero no hay central eléctrica capaz de suministrar, tienen que meter los macromotores y utilizan el peor de los combustibles después de haber refinado montones de veces.*

En materia de turismo existe cierto consenso en torno a las problemáticas que puedan derivar de la construcción de una terminal de cruceros a escasos 400 m del barrio de Natzaret, tal y como se ha comentado anteriormente. Esto no sólo impacta en la red de transportes, ya que taxis y ubers se concentrarían en torno a este barrio sino que se podrían colapsar otros medios de transporte como autobuses y tranvías que conectasen el barrio con el centro de la ciudad, acentuando el problema de la turistificación que sufren otros barrios de Valencia. Se trata de un efecto cascada, ya

que un modelo de ciudad dirigido al turista agudiza el proceso de gentificación y la expulsión de vecinos y vecinas que ven cómo se incrementa el precio de la vida en los barrios: los comercios, la oferta cultural, el tipo de negocios y por supuesto el acceso a la vivienda con alquileres desorbitados y cada vez más pisos dirigidos a alquiler turístico.

P.S/H/70-79: *por otra parte el impacto turístico de la ciudad, de los cruceros, cada vez es más difícil, los barrios se están gentrificando, está orientándose el modelo de ciudad hacia un modelo turístico de bajo coste y de mucha rotación y eso rompe cualquier estructura social y armónica no solo de los barrios sino también de la ciudad y esto es un problema*

P.A-M.S/M/40-49: *eh la media de gasto en la ciudad de un turista de crucero está entre 0-15 euros por día, son barcos en los que la gente tiene aproximadamente unas 5 horas o así para visitar el destino y en ese tiempo, ¿Qué van a hacer? aparte de colapsar la ciudad, y no sé y llenar de humo y tener que hacer un macropuerto que resulta que hace que no pase la arena a las playas del Sur y se vayan todas nuestras playas del sur, por un lado estas atrayendo turismo, intentando atraer turismo a cualquier precio, por otro lado estas destruyendo con ese modelo tus principales recursos turísticos que tienes en el territorio, eso es canibalismo territorial*

Por último mencionar el papel de la prensa y medios de comunicación puesto que, como comentan algunas entrevistadas:

M.S/H/60-69: *Cada vez que hemos sacado un escrito (la comisión) nos han tapado con hojas de publicidad, publireportajes sobre las eficiencias del puerto...*

V.N-M.S/H/70-79: *actualmente opina la Comisión Ciutat- Port y poco más, osea, no hay una transparencia y facilidad, los mismos diarios o medios de comunicación hacen de censura de alguna manera, es complicado, tenemos un futuro difícil.*

Conclusiones

A partir de las referencias bibliográficas y el análisis del caso práctico se pueden trazar algunas de las conclusiones de este trabajo.

La principal es que las transformaciones del puerto a partir de la década de los 70' y en función de los intereses de multinacionales navieras y otros agentes privados, han producido y producen efectos nocivos en materia socioambiental principalmente para el barrio de Natzaret, que se agravarían en las distintas fases que se concretarían con la Ampliación del Puerto.

Esta ampliación supone un agravamiento deliberado de todo lo descrito anteriormente en el trabajo (cementar el mar, duplicar la capacidad operativa del puerto y sus infraestructuras asociadas).

El barrio de Natzaret ha sido objeto de los mayores impactos: tapiado, aislado, engullido, absorbido por el puerto y tal como recuerdan las entrevistadas en la diferentes etapas la salud de los y las vecinas se ha visto gravemente afectada desde los casos de depresión, ansiedad, suicidios y daños psicológicos a los efectos más evidentes como contaminación atmosférica, lumínica, acústica y olores, siendo incluso catalogado por una de ellas como “cámara de gas” o “ratonera aérea”.

A todo esto se le añaden otras afecciones como la regresión de playas del sur, la pérdida de la Albufera y sus símbolos identitarios así como las zonas de huerta productiva que tienen un papel determinante en contextos marcados por la emergencia climática y que como bien natural común permitiría alimentar soberanamente a sus gentes. La destrucción sistemática de los ecosistemas implica la desaparición de otras formas de vida, perdiendo biodiversidad, que también constituye a los territorios y en los que resulta clave pensar en términos de ecoddependencia.

Todavía en 2023 Natzaret sigue lidiando con algunas de las diez plagas que designó en 1979: Tráfico de camiones, almacenes de productos tóxicos, playas contaminadas, estado del último tramo del río y la Ampliación del puerto.

En función de todo lo expuesto podríamos pensar al barrio de Natzaret bajo el concepto recogido por el propio relator de Naciones Unidas en su informe del año 2022 como “zona de sacrificio” entendida como un *“lugar cuyos residentes sufren consecuencias devastadoras para su salud física y mental y violaciones de sus derechos humanos, de resultas de vivir en focos de polución y zonas altamente contaminadas[...]* La salud, la calidad de vida y un amplio abanico de derechos humanos quedan en entredicho con el pretexto del “crecimiento”, el “progreso” o “el desarrollo” pero el auténtico motivo son los intereses privados” (Boyd, D.R., 2022, p.7-8)

Esto coincide con las declaraciones del propio presidente de la Asociación de Vecinos de Natzaret en el documental “40 anys de lluita”:

“la gente tiene la idea de que este barrio están haciéndolo sacrificar para un tipo de desarrollo injusto que considera a las personas y a los territorios como una mercancía ,incluso territorios y personas sin ningún valor” (Natzaret, 40 anys de lluita, 2017, min 52-53)

Cabe señalar que por lo argumentado durante el trabajo no podemos atribuir estos procesos que generan malestar a la responsabilidad individual sino a alianzas público-privadas que priorizan el beneficio económico de estos últimos.

Sin embargo defendemos que ningún beneficio económico justifica este grado de malestar de las poblaciones y el no goce del derecho a la salud como derecho humano fundamental, destacando además que a pesar de afectar de forma más directa en los barrios marítimos, estas dinámicas inciden negativamente en toda la población de la ciudad de Valencia.

Como consideración final se ha reconocido la necesidad de realizar estudios sobre los impactos en salud que conlleva la actividad portuaria como evidencia para las intervenciones necesarias aunque se ha destacado la validez de los argumentos y experiencias que los propios vecinos y vecinas presentan y denuncian.

Referencias bibliográficas

- Barona, C., Paredes, J., Vanaclocha, H., & García, A. M. (2018). *Desigualdades en salud en la Comunidad Valenciana* (Primero). Observatorio Valenciano de la Salud (OVS).
- Borde, E., & Torres-Tovar, M. (2017). El territorio como categoría fundamental para el campo de la salud pública. *Saúde em Debate*, 41, 264-275.
<https://doi.org/10.1590/0103-11042017S222>
- Boyd, D. R. (David R., Orellana, M., UN. Human Rights Council. Special Rapporteur on the Issue of Human Rights Obligations Relating to the Enjoyment of a Safe, C., & Wastes, U. H. R. C. S. R. on the I. for H. R. of the E. S. M. and D. of H. S. and. (2022). The right to a clean, healthy and sustainable environment: Non-toxic environment : report of the Special Rapporteur on the Issue of Human Rights Obligations Relating to the Enjoyment of a Safe, Clean, Healthy and Sustainable Environment. <https://digitallibrary.un.org/record/3957797>
- Breilh, J. (2010). La epidemiología crítica: Una nueva forma de mirar la salud en el espacio urbano. *Salud Colectiva*, 6(1), 83. <https://doi.org/10.18294/sc.2010.359>
- CAMPSA, TEPESA y ARLESA: Un trío mortal. (1985, diciembre). *Natzaret. Periódico de información y opinión del barrio*.
https://drive.google.com/file/d/1d0gOPvPPdJBHlnSicUEgT2IE8nZUg5_D/view?usp=sharing&usp=embed_facebook
- Castelló, C. N. (2021, abril 11). Capitanía Marítima impone 31 multas en dos años por vertidos ilegales de buques en la costa valenciana. *ElDiario.es*.
https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/capitania-maritima-impone-31-multas-anos-vertidos-ilegales-buques-costa-valenciana_1_7391949.html
- Castelló, C. N. (2022, abril 30). El Ayuntamiento multa con 3.000 euros al Puerto de València por los vertidos de ácido sulfhídrico en el alcantarillado. *elDiario.es*.
https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/ayuntamiento-multa-3-000-euros-puerto-valencia-vertidos-acido-sulfhidrico-alcantarillado_1_8953852.html
- Chaparría, V. E., Aleixandre, J. D., Medina, R. M. P., & Selva, M. M. (2020). *Puerto de Valencia: La Nueva Terminal en la Ampliación Norte. Sostenibilidad, efectos socioeconómicos y necesidades* (pp. 170-173). Cámara Valencia.
<https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/Puerto-de-Valencia-la-nueva-terminal-en-la-amplacion-norte-INTERACTIVO.pdf>
- Coma, M. C. (2015). *NEOLIBERALISMO Y COMUNES URBANOS EN PROCESOS DE REGENERACIÓN DE FRENTES MARÍTIMO-PORTUARIOS* [Tesis Doctoral].
<https://docplayer.es/66065107-Neoliberalismo-y-comunes-urbanos-en-procesos-de-regeneracion-de-frentes-maritimo-portuarios.html>
- Duplat, A. M. V. (Ed.). (2017). *Extractivismo Urbano. Debates para una construcción colectiva de las ciudades*. (Primera). Fundación Rosa Luxemburgo; CEAPI; El Colectivo.
- Giménez, J. (2016, abril 20). Los vecinos de Nazaret piden que se les proteja de la contaminación del puerto. *Cadena SER*.
https://cadenaser.com/emisora/2016/04/20/radio_valencia/1461159253_872402.html

- Gutiérrez, E., Gracia, J. C., Ramos, P., Prima, H., Reaño, M., & García, B. (2022). *La calidad del aire en el Estado español durante 2021*. Ecologistas en Acción. <https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/2022/06/informe-calidad-aire-2021.pdf>
- La lluita per la salut al barri I (1976-1985). (s. f.). *Natzaretpèdia*. Recuperado 12 de mayo de 2023, de <https://natzaretpedia.com/arxiu/lluita-salut/>
- Manzano, D. S. M. (2018). *Proyecto de Regeneración de las playas del Saler y Garrofera (Valencia)*. Dirección General de Sostenibilidad de la costa y el mar. https://www.miteco.gob.es/images/gi/eia_red_para_web_tcm37-497937.pdf
- Resolución de 30 de julio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del puerto de Valencia (Valencia)», Pub. L. No. Resolución, BOE-A-2007-15540 35046 (2007).
- Ministerio de Sanidad y Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2022). *Plan Estratégico de Salud y Medioambiente*. https://www.sanidad.gob.es/ciudadanos/pesma/docs/241121_PESMA.pdf
- Natzaret, 40 anys de lluita*. (2021, mayo 25). LA COSECHA Producción Audiovisual. <https://natzaretpedia.com/arxiu/natzaret-40-anys-lluita/>
- Paredes, P. P. (2020). *Informe Técnico sobre el anteproyecto constructivo 2018 vinculado al concurso NOV.2018 para la ampliación norte del Puerto de Valencia*.
- Peris, E. & Miguel Castro (Directores). (2005). *A tornallom*. Videohackers. https://www.google.com/search?q=A+tornallom&rlz=1C1UEAD_esES1052ES1052&oq=A+tornallom&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOdIBCDIwMDdqMGo3qAlAsAlA&sourceid=chrome&ie=UTF-8#fpstate=ive&vld=cid:fffd35ce,vid:rPC5D9msKGo
- Protestas contra el paso de camiones en Nazaret. (1997, diciembre). *Google Docs*. https://drive.google.com/file/d/17hleQRQwCtQp2TnRisbWJiL2nBBRAu3M/view?usp=sharing&usp=embed_facebook
- Renau, L. del R. (2021). *Globalización neoliberal, extractivismos y conflictividad ambiental y territorial en América Latina y Europa (1ª)*. Tirant lo Blanch.
- Simón, F. (2002, febrero 23). Adiós a la huerta, al hogar y a una forma de vida. *El País*. https://elpais.com/diario/2002/02/24/cvalenciana/1014581889_850215.html
- Terminal Investment Limited (TIL). (2020). *Concurso para la construcción y explotación, en régimen de concesión administrativa, de la nueva terminal de contenedores de la ampliación Norte del Puerto de Valencia. Plan Medioambiental*. <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/VNPT-by-TiL-Plan-Medioambiental-FINAL.pdf>
- Torres, M. F. S. (2016). *Salud Colectiva y ecología política. La basura en Ecuador*. (Primera). Ediciones La Tierra. <https://docplayer.es/98896179-Salud-colectiva-y-ecologia-politica.html>
- Zamora, L. R., Román, A. V., Lorente, T. M., Equiza, C. M., Vázquez, J. B., Francisco Martínez Ruíz, Inmaculada Blanco Sierra, & María Rodríguez Ciria. (2022). *Àrees Vulnerables a la Ciutat de València. Seccions censals*. Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia. <https://www.valencia.es/estadistica/CatPub/files/Arees%20Vulnerables2022.pdf>

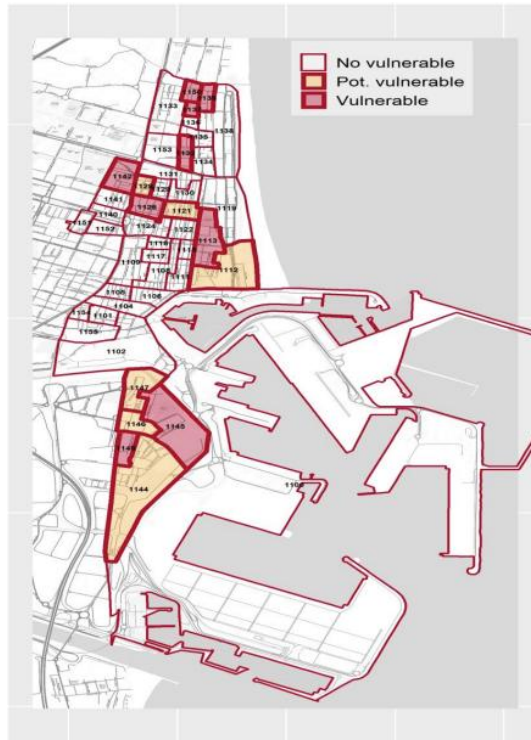


Figura 3: Índice Global para los barrios del Distrito 11 realizado por el Ayuntamiento de Valencia. El índice Global responde a la media aritmética de tres grandes temas especificados en el Informe 2022 “Áreas Vulnerables de la Ciudad de Valencia”: Economía, demografía y socioeconomía. A Natzaret corresponden las áreas 1144, 1145, 1146, 1147, 1148

11. Poblats Marítims. Demografia



11. Poblats Marítims. Equipament



Figura 4: A la derecha valores de vulnerabilidad para el indicador de Equipamientos, el área 1144 se encuentra en situación Potencialmente Vulnerable. A la izquierda, valores para indicador demografía, el barrio se encuentra en su totalidad como No Vulnerable.

11. Poblat Marítims. Socioeconomia



Figura 5: Valores para indicador de socioeconomía, el barrio en su totalidad se encuentra en situación Vulnerable.

¿QUÉ estamos esperando?

Porque lo del río es ya intolerable. Tener que vivir día tras día, un año y otro año, rodeados de esta inmensa cloaca todo un barrio de más - de diez mil vecinos, constituye un atentado a nuestra salud y un insulto a nuestra dignidad de ciudadanos.

Tener que aguantar pacientemente que nuestros niños crezcan rodeados de tanta mierda, que nuestra salud se vaya minando con ese veneno constante que respiramos, que nuestras viviendas tengan que estar rodeadas de esta charca maloliente, es mucho aguantar.

Por esto Nazaret a través de sus asambleas de calle y de su asamblea de barrio, creyendo que era de justicia y que estaba en su pleno derecho, exigió en su día el saneamiento de río.

Ha transcurrido un año. Nuestras hojas informativas y la misma prensa pueden dar fe de los pasos y gestiones realizados por la Asociación a través de la Comisión de Sanidad. Se ha ido defraudando a Nazaret con promesas que no se han cumplido. Hemos sufrido deportivamente [estamos tan acostumbrados] continuos aplazamientos.

Pero ya no estamos dispuestos a aguantar más. Antes del uno de mayo queremos ver que se empiezan las obras y que las promesas se cumplen. Es el plazo que la Comisión de Sanidad dio al Ayuntamiento. Y es nuestro último plazo.

Figura 6: Captura del boletín informativo de la Asociación de Vecinos de Natzaret del año 1977 sobre las problemáticas derivadas del mal estado del río. Obtenida del archivo de Natzaretpedia.



Figura 7: Recortes de periódicos valencianos del período 1994-2005 sobre afecciones en salud y ambientales. Fuente: Elaboración propia a partir de recortes obtenidos del archivo de la Asociación de Vecinos de Natzaret.



Figura 8: Fotografía de la reivindicación de los vecinos en el año 2002 con motivo del río y sus efectos en la salud. Obtenida del archivo de Natzaretpèdia

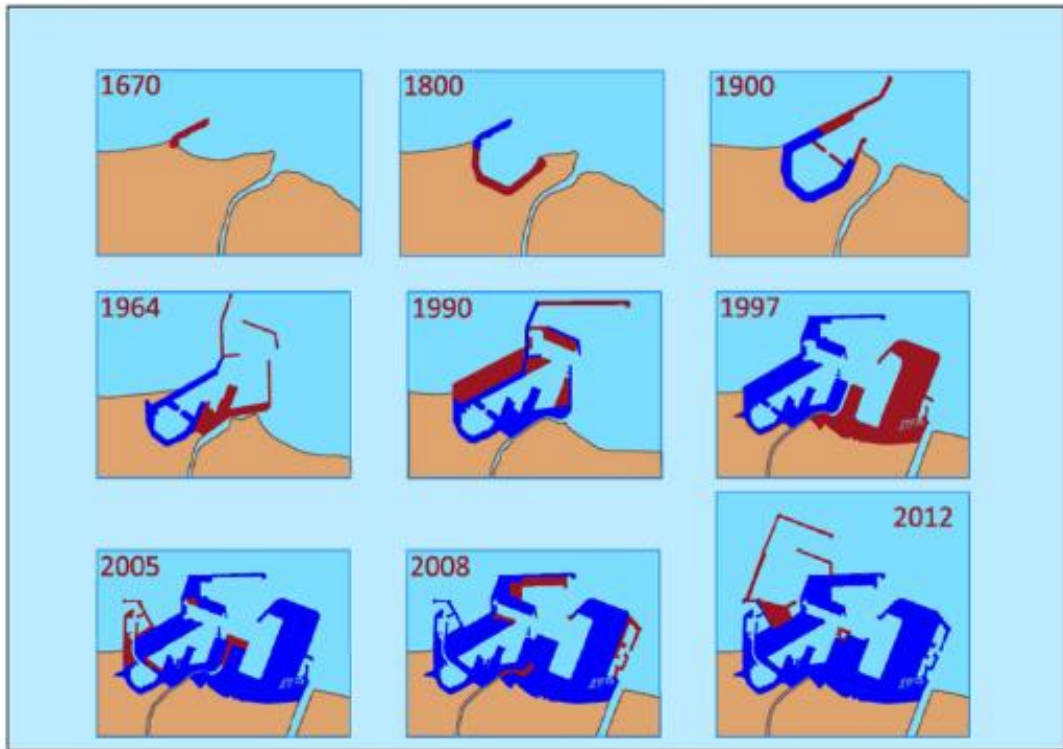


Figura 9: Evolución del puerto desde 1670 hasta 2012.

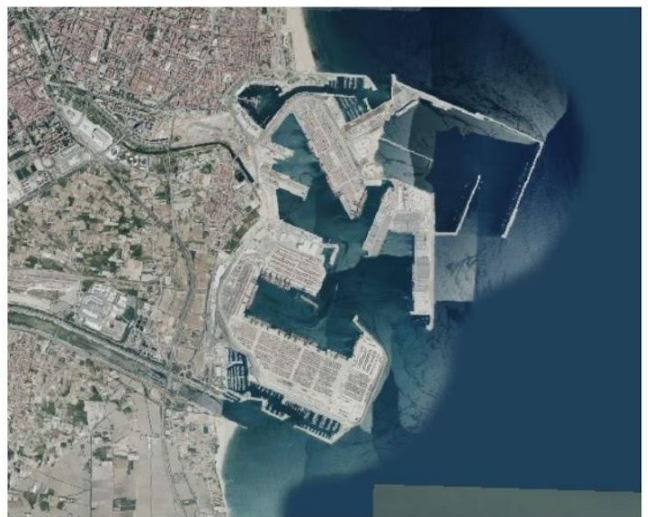


Figura 10: Captura del puerto de Valencia año 2006 (izquierda) y 2022 (derecha) donde se puede ver la construcción del Dique Norte, parte del proyecto aprobado en 2007. Fuente: Elaboración propia a partir de la información del Instituto Cartográfico de Valencia.



Figura 11: A la izquierda el proyecto de ampliación presentado en 2007 y el Dique construido, a la derecha el nuevo proyecto de ampliación presentado en 2018 sobre el Dique construido previamente.

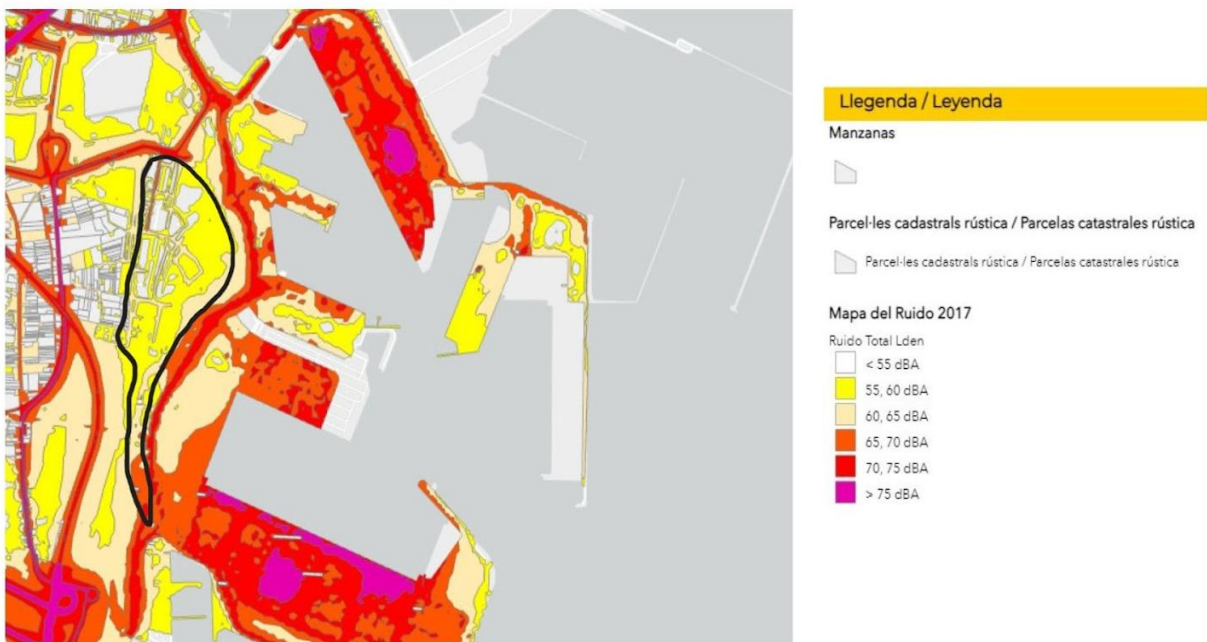


Figura 12: Mapa de ruido de Valencia (2017) en el que se detallan los niveles alcanzados en el Barrio de Natzaret, los alrededores y área portuaria. Con una línea negra se ha delimitado el barrio de Natzaret. Fuente: Elaboración propia a partir del visor del Ayuntamiento de Valencia.
<https://www.valencia.es/es/cas/calidadaire/mapa-del-ruido>

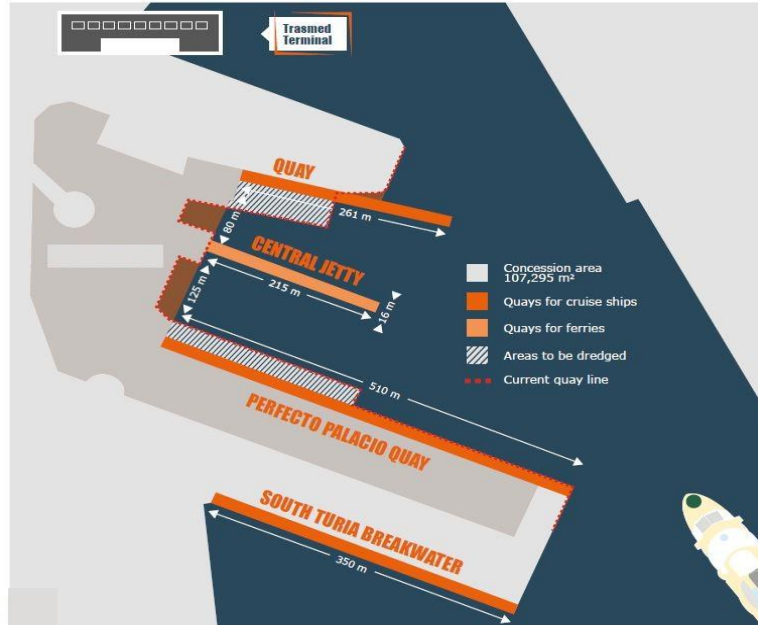


Figura 13: Futura terminal de cruceros y ferris e instalaciones asociadas. Fuente: <https://www.valenciaport.com/pasajeros/cruceros/muelles/>



1. Contenedores CSP-Valencia
2. Contenedores MSCTV
3. Contenedores APM Terminals
4. Ro-Ro/ vehículos (VTE)
5. Terminal de Ford
6. Granel líquido (productos petrolíferos)
7. Granel líquido (asfalto, aceites, melazas)
8. Granel sólido (cereales)
9. Granel sólido (cemento)
10. Terminal de pasajeros y cruceristas (Trasmediterránea)
11. Terminal de pasajeros (Balearia)
12. Ampliación norte

Figura 14: Captura de pantalla del informe "Puerto de Valencia: Nueva Terminal" en el que se distingue cómo se reparte el puerto entre las diferentes navieras y grandes empresas. Obtenido de: <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/Puerto-de-Valencia-la-nueva-terminal-en-la-amplacion-norte-INTERACTIVO.pdf>

Guión de preguntas

1. Datos personales

Nombre, edad, lugar de residencia, si trabaja o estudia y donde desarrolla su actividad.

2. Categoría: Relación Puerto-Ciudad

A su modo de ver, ¿Qué papel ha cumplido el Puerto en la ciudad de Valencia?

3. Categoría: Relación Puerto- Ciudad

¿Qué cambios ha supuesto esta relación Puerto - ciudad para la población de Valencia, según su opinión?

4. Categoría: Cambios Puerto-Barrio Natzaret

Recogiendo la categoría de territorio y centrándonos en el Barrio de Natzaret, ¿Qué cambios considera que se han producido en función de la actividad portuaria?

5. Categoría: Cambios ambientales Barrio

¿De qué manera cree que han podido influenciar esos cambios en materia ambiental?

6. Categoría: Alteraciones salud Barrio

¿De qué manera han podido incidir estos cambios en la salud de vecinos y vecinas?

7. Categoría: Cambios ambientales- Ampliación del Puerto

¿Cómo cree que afectaría, en materia ambiental, el actual anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia? ¿Por qué?

8. Categoría: Alteraciones salud - Ampliación del Puerto

¿Cómo cree que afectaría, a nivel salud del barrio, el actual anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia? ¿Por qué?

Figura 17: Guión orientativo utilizado en las entrevistas.

Anexo III

Entrevista a G.A/H/50-59

Entrevistadora: Muchas gracias por conceder esta entrevista. Vamos a la primera pregunta. Según su punto de vista, qué papel ha cumplido el puerto de Valencia en la ciudad?

G.A/H/50-59: *Bueno el puerto tiene un papel importante en el comercio, las mercancías, traía productos del exterior, era la puerta de entrada a las ciudades.*

Entrevistadora: Y, esta relación, ¿qué ha supuesto para la población de Valencia desde su punto de vista?

G.A/H/50-59: *Ha sido una ventana abierta y Valencia tenía las condiciones territoriales para que el puerto funcionase y también ha funcionado como un intercambio de culturas y una conexión con el resto del mundo.*

Entrevistadora: En concreto, centrándonos en Natzaret, ¿qué impactos ambientales y en salud ha conllevado la actividad del Puerto para el barrio?

G.A/H/50-59: *Natzaret ha pagado las consecuencias graves de la ampliación del puerto porque por ejemplo tenía los balnearios con más de 100 años, y donde la burguesía veraneaba y era un sitio muy visitado por las clases altas pero pierde la playa, la salida al mar y esto hace que se convierta en un ghetto. Las condiciones sociales y económicas empiezan a modificarse a partir de la ampliación de los años 80 y 90 donde el propio alcalde de ese momento lamentaba el no haber impedido la ampliación del puerto por las consecuencias que ha tenido.*

Respecto a los impactos ambientales, bueno, la calidad ambiental y en salud es cuestionable, hay malos olores, la calidad del aire y los gases se ve cuestionada sobre todo por la quema de combustibles y por los Óxidos de nitrógeno y también por los gases industriales y químicos derivados de la actividad portuaria, porque los barcos tienen combustibles densos que no tienen digamos, no cuentan con una legislación muy estricta, no tienen control ambiental entonces padecen estas situaciones a pesar de que el puerto se haya comprometido a que cuando atraquen apaguen los motores y se enchufen a la red eléctrica aunque esto no supondría un gran cambio, tampoco ayuda en el problema. Hay deficiencias en la calidad del aire, en los barrios y esa deficiencia en la calidad del aire en los barrios afecta por supuesto también a la ciudad, no se queda estancada.

Entrevistadora: Y respecto a esto que comentamos, ¿Qué supondría llevar a cabo la ampliación? ¿Cómo cree que afectaría en materia ambiental y en salud y por qué?

G.A/H/50-59: *La costa, a partir de la ampliación de los años 80 ocupa más territorio y afectó a las playas del norte que se hacían más grandes por las dinámicas marinas y por la construcción del barrio marítimo las playas del sur iban en regresión. Esto se materializa con las tormentas que además estas tormentas más extremas afectan al sistema dunar a la barrera dunar que es un sistema de protección natural, que se ve afectada por las tormentas y si a eso le sumas que las playas del sur son más estrechas la afección territorial es mayor, y se profundiza así la regresión y después afecta a la albufera.*

La ampliación del 2007, con el anteproyecto, se pretende que ese brazo de 2 km se rellene para ser una plataforma con más de 20 m³ de arena y que va a afectar todavía más a la dinámica de las playas, eso supone que habrá más transportes, más contenedores y más

camiones de contenedores que se llegan a contar por miles, para que distribuyan todo a esa nueva base, es básicamente la construcción de una plataforma de almacenamiento de combustibles, donde habrá más barcos, más contenedores, más transportes, más gases contaminantes, más oxidos de nitrógeno, mas material particulado y camiones. Y hay más camiones porque solo el 5% del transporte marítimo hacia el puerto se da en ferrocarril, el resto funciona a través de camiones y esto supone un colapso de la circunvalación. Luego también ha tenido un efecto social y económico porque las mercancías paran en otros países y eso supone una dependencia de la producción exterior y ya se vio en pandemia la falta de materiales por esa dependencia económica por esa dependencia y no impulsar la producción aquí. Hay que relocalizar empresas y no depender de transportes contaminantes y depender más de la producción local.

Entrevista a P.A-M.S/M/50-59

Entrevistadora: Según tu opinión, desde tu punto de vista, ¿Qué papel crees que ha cumplido el puerto en la ciudad de Valencia?

P.A-M.S/M/50-59: *Históricamente el puerto era el único punto de comunicación con el resto del mundo, y en ese momento Valencia fue una de las ciudades más importantes tanto en comercio como transporte y mercancías. Creo que ahí el puerto jugó un papel decisivo en la ciudad de Valencia para integrar dentro de, ponerlo en el mapa. A lo largo de los años el comercio marítimo ha sido un punto importante hasta que poco a poco se ha ido desplazando con otro tipo de medios de transporte. Actualmente creo que el modelo de megapuertos cercanos a las ciudades es muy complejo y se deberían de sacar fuera, se ha hecho en ciudades como Rotterdam donde no tiene demasiado sentido tener estos macro puertos y estas macroinstalaciones. Yo creo mas en que existan nodos de comunicación cercanos a los puntos donde se genere o se distribuyan mercancías, pues por ejemplo pequeños puertos o nodos que se dispersen a lo largo del territorio que no haga que se hagan estos megapuertos que si ves desde arriba la calidad del agua que tienen, ya no solamente el aire, sino también el agua es increíble como cambia el tamiz del color. Se puede ver como afecta al color del agua y su calidad, que al final nos bañamos todos en nuestras playas.*

Entrevistadora: Ajá, y ¿Qué cambios ha supuesto esta relación puerto - ciudad para la ciudad de Valencia? es decir, ¿El hecho de instalar estos puertos, qué ha supuesto para la población?

P.A-M.S/M/50-59: *para mí, yo vengo de familia marinera, yo me acuerdo para mí del puerto de valencia y le tengo un apego pues un apego grande y es un motor económico en cierta manera pero eso no es lo único que debe regir ahora y muchas veces solamente la gente que está implicada directamente tiene la relación con el puerto pero el resto de la población de la ciudad vive a espaldas del puerto, nadie sabe lo que pasa en el puerto y es un espacio grande, gran consumidor de recursos, gran contaminador del cual no estamos satisfaciendo nos nosotros porque muchísima mercancía que pasa por el puerto de valencia ni siquiera se queda en vlc ni se distribuye en valencia. De hecho hay ciertos barcos que embarcan y pasan de uno a otro, son pasadores de uno a otro para seguir el trayecto de otras ciudades quiero decir, esa mercancía pasa de un barco a otro y no se mueve aquí, no toca lo que es aranceles, ni impuestos ni nada por el estilo, de hecho lo hacen adrede en aguas internacionales para no pagar impuestos y no genera en muchísimos casos nada de riqueza.*

Entrevistadora: Vale, perfecto, y para centrarnos en el barrio de Natzaret, si es que conoces sobre él, ¿Qué cambios consideras que se han producido en función de la actividad portuaria en este barrio?

P.A-M.S/M/50-59: *Hombre, el más dramático es Natzaret la punta, por toda la historia que ha tenido. La punta porque era un pueblo, interior que, bueno yo conozco gente que vivía ahí, abuelitos que les han trastornado la vida para nada porque no se ha construído nada, y por ejemplo el pueblo de Nazaret vive completamente tapiado por el puerto de valencia, no solamente, de hecho el puerto aparte de quitarle la playa ha quitado la desembocadura natural del río, y sufre diario malos olores porque hay un depósito de combustible de barcos que tiene una DIA y que ellos cada cierto tiempo sufren los malos olores por los hidrocarburos que hay en el aire, sufre el ruido continuo de las grúas durante 24 hrs, la contaminación lumínica y la sensación de que te están contaminando a la puerta de tu casa.*

entonces para ellos el barrio de Natzaret está completamente absorbido por el puerto de Valencia.

Entrevistadora: Y en materia ambiental y en salud, ¿Qué impactos se han podido derivar de la actividad portuaria?

P.A-M.S/M/50-59: Lumínico, que quieras que no es un gran impacto porque es importante para el descanso personal y para ver los cambios de luz y de noche, el ruido porque están constantemente trabajando y todo el impacto de los camiones que pasan por el barrio, por la V-30, de contaminación tanto de agua como de aire, porque nos fijamos siempre en la contaminación del aire pero yo creo que la del agua también es muy importante recalcar, la gran cantidad de contaminantes que se tiran por el agua y no nos enteramos casi porque no hay casi legislación en materia de contaminación del agua, eso es un punto muy importante para hacerlo. De hecho tenemos también mejilloneras que sí, que limpian y absorben pero nos las comemos después, creo que los impactos son muy grandes para la riqueza que genera luego en Valencia, que no genera casi riqueza como hemos dicho, y se podría suplir con ciertos nodos en ciertos sitios, no hace falta que vengan barcos tan grandes para que luego ni siquiera paguen aranceles, ni paguen impuestos ni paguen casi nada, entonces no le veo una compensación por ninguna parte.

Entrevistadora: Perfecto, bueno estamos llegando al final, y la última pregunta es sobre el Anteproyecto de la Ampliación del puerto, ¿Cómo cree que afectaría a nivel ambiental este plan? ¿Por qué?

P.A-M.S/M/50-59: Si la ampliación del puerto se lleva a cabo pues primero habría un impacto grandísimo en la construcción, en la gran obra porque es una superficie muy grande de 10-12 campos de fútbol, que habría que rellenar, no solamente la superficie sino también el volumen hacia abajo, luego habría que sacar arena y tierra, influyendo de nuevo en la dinámica de las olas que ya el dique que hay construido ya ha cambiado la dinámica de las olas de esta parte del golfo de VLC haciendo que la parte que está al norte del puerto que es la malvarrosa cada vez hay más acumulación de arena y haya un retroceso en la playa y un avance del mar en la parte del Sur del Puerto de Valencia acelerando el proceso de pérdida de costa y de salinización de la Albufera con la consecuente pérdida de cultivo de arroz que tenemos, que es algo emblemático de aquí, la pérdida del lago y de la Albufera, tal y como la conocemos. No será lo mismo que antes, de hecho se está salinizando más y cada vez es más complicado poder plantar arroz y poder seguir con la cultura milenaria de arroz que tenemos en VLC.

Entrevistadora: ¿Y en materia de salud, cómo incidiría, si lo hace, la ampliación del puerto?

P.A-M.S/M/50-59: Por ejemplo justamente la OMS está poniendo el punto no solamente en las enfermedades típicas que conocemos que vienen de la contaminación como puede ser las cardiopatías, las respiratorias.. ahora están poniendo el foco en esas enfermedades que no están, que no son críticas de golpe pero que sí suponen un avance y degeneración de la salud de las personas y la contaminación es un punto importante. (Estudio tabaco, contaminación). Se está probando científicamente que la contaminación produce cáncer, esto es importante en el hecho de demostrar que empeora el puerto y las grandes urbes y una mala gestión del tráfico, influye en la salud de las personas a corto, medio y largo plazo, con los gastos en sanidad que ello conlleva.

Entrevista a V.N-M.S/H/70-79

Entrevistadora: Podemos empezar con la primera pregunta, según tu punto de vista, ¿Qué ha supuesto el puerto para la ciudad de Valencia?

V.N-M.S/H/70-79: Yo vine a Natzaret por opción, como Damian, Catalina, vinimos por opción, nos planteamos a nivel Cristiano que no nos gustaba la marcha de la iglesia, que había que hacer otra cosa, y buscamos buscamos y aquí acabamos. Estoy en Natzaret desde el año 73'. La ciudad de Valencia, era una ciudad que no tenía las condiciones para hacer un puerto, desde el inicio, costó muchos siglos hacer un puerto, cuando la técnica se mejoró si que se pudo hacer un puerto, a mitad del siglo XIX o un poco más tarde se comenzó a hacer un puerto en condiciones, y ya en el siglo XX se pudo ir haciendo el puerto y cada vez más, más y más. La importancia del puerto, el puerto ha sido una cosa que ha ido creciendo siempre al sonar de los comerciantes, transnacionales, empresas grandes, o las que dominaban el tema económico. Porque no había condiciones, de hecho se intentó hacer el puerto en Cullera que sí que tenía condiciones... Entonces está muy condicionado por los intereses económicos, siempre, siempre, y cuando yo te decía en los años 1890 hubo una gran polémica sobre si ampliar hacia el norte o hacia el sur. y definitivamente fue hacia el sur y claro, el puerto ha condicionado el crecimiento de la ciudad, toda la industria adyacente (la avenida del puerto tenía muchos talleres, cabanyal, el grau todo eso era zona de influencia portuaria, con mucha cosa de servei al port), si que condicionó también influenciando el la red viaria (por ejemplo, el camino fons al grau, era un camino que iba al puerto, el camino de moreres, estaba condicionado por ir al puerto), influye en la infraestructura viaria pero también comercial, económica , y tal. Entonces los negocios y cosas que tenían relación con la marinera estaban alrededor, este barrio tenía gente portuaria pero había un problema con el paso del rio... Todas las obras eran para el puerto, de manera que el barrio estaba condicionado por el puerto. Después el puerto en la medida que se iba construyendo, si tuvieras un plano de Natzaret, ves que la calle es recta, y al final estaba el puente y en momentos de tempestad las olas llegaban a la calle mayor, entonces poco a poco conforme hacían las obras la playa se iba retirando, y esto iba haciéndose la playa cada vez más pequeña. El problema que hay ahora es que con la ampliación del puerto que se va a hacer se cargan la Albufera porque años pasados, pinedo había playa pero en cuanto hay un poquito de tempestad el saler, yo que lo he visto, que estos restaurantes estaban más lejos de la playa y conforme se va ampliando la playa se va más adentro, se vacía y eso es el problema, que se puede llegar a vaciar toda la zona de la Albufera que hay una restinga, que tendrá un km de amplio prácticamente plano, que bueno esto en 4 días, se va a fer la mà y el puerto ha condicionado mucho.

Mira, desde el carrer mayor hasta allí todo está hecho sobre la playa, osea más de la mitad del barrio está hecho sobre lo que era playa, y esto es bueno, es malo?, pero a medida que la población ha ido creciendo siempre ha tenido que topar con las amenazas del puerto, siempre siempre, y el puerto es una empresa, por más que sea autónomo, es autónomo pero depende de Madrid y hacen lo que quieren y la ciudad de Valencia sólo tiene un miembro de representación que represente a València, despues estan los empresarios que representan a las empresas y no a valencia y qué pasa que la ciudad se queda ahí, el puerto dice que no y no.

Entrevistadora: Ajá, entonces, esto ¿cómo ha podido influenciar en la población?

V.N-M.S/H/70-79: Primero, ya te decía, que la gente vivía del puerto, aquí había muchos pescadores que iban por libre y después fue creciendo la población trabajadora de les Drassanes, barcos más grandes y una población que iba creciendo, a la larga, todo esto ha sido perjudicial porque en esta época moderna, dicen, si esque hay trabajo, pero trabajo no

hay, son 4 máquinas que hay y se cargan todo el trabajo, eso de que hay trabajo es un mantra que repiten y repiten y no es así, entonces, la influencia del puerto, el río está contaminado, sí por la ciudad en parte y por otra parte por el puerto, porque de las drassanes hacia el puerto son del puerto y los fangos que hay ahí evidentemente de las alcantarillas pero mucha de la industria que hay aquí depende secundariamente del puerto, entonces, ha condicionado que el río al final sea cloaca de Valencia y cloaca de la industria que había aquí, y eso ha condicionado muy en negativo y cuando condiciona en positivo, ¿Condiciona en positivo para quien? No para la población, en general, hay 3 o 4 beneficiados e impacta positivamente para las empresas, las que manipulan el dinero y los negocios.

Entrevistadora: Entonces el puerto, además de a la población, ¿También ha influenciado de alguna manera al barrio de Natzaret, de qué manera?

V.N-M.S/H/70-79: Había una empresa importante, de hecho estaba entre el puerto y Natzaret, una parte de la empresa estaba dentro del puerto y Arlesa estaba aquí, había unos silos enormes de un lado y del otro y una cinta que unía los dos complejos, y al empresa de aquí Arlesa, se dedicaba a hacer básicamente Aceite de Soja, en principio, después refinaban aceites de otras cosas y los silos eran para la soja.

Esta empresa, yo trabajé un mes allí, esa empresa, la porquería desembocaba directamente en el río, yo lo veía (reductores de aceite, productos que ponían para disolver, para separar la harina del aceite)... todo eso, para abajo. Después había dentro de la empresa unos depósitos de hexano que eran para hacer funcionar la máquina, y de hecho un año nos asustamos porque empezó a emanar humo y pensamos que si eso hubiese explotado, las fincas de alrededor podrían haberse visto gravemente afectadas, pero un otro hecho que paso, es que no se cómo estaba la red de las aguas que llegó y salió por los grifos de las casas que estaban más cerca de la fábrica aceite de soja, bueno no aceite, agua de soja, desperdicios del proceso y eso lo tenemos documentado, un señor que llevaba un bote blanco. Y nos movilizamos muchísimo, se consiguió que la empresa cerrase tres días, teniendo en cuenta que las fuerzas económicas eran muy fuertes, la lucha contra la fábrica Arlesa fue incorporando a gente poco a poco, pero Arlesa compraba a la población dando dinero aquí, allá, a las fallas, a los clubes...y no sé si alguien más, se compraba a entidades del barrio indirectamente, con una comida por aquí.. esas cosas.

Afectó bastante y después la contaminación del aire.

Entrevistadora: ¿Y en materia de salud, qué podrías decirme?

V.N-M.S/H/70-79: No me acuerdo ahora en qué época era, que los médicos, estaban más luchadores que ahora y detectaron y nos lo comunicaron que había muchos casos de personas que tenían afecciones, no sé si se llegó a hacer algún estudio serio y de hecho, estamos deseando que en algún momento hagan algún estudio sobre eso porque sabemos que esta zona está más contaminada que otras zonas pero no hay manera de saberlo. Hay contaminación lumínica, porque de noche lo ves al puerto y es una cantidad de luminaria impresionante, todo eso lo ves enseguida, ves un claror y no ves las estrellas ni nada, no ves nada de nada. Después el ruido, yo vivo en y esa calle está digamos un carrer más allá del mayor y cuando en el puerto trabajan de noche se siente el ruido ``bubum, bubum, bubum, bubum...`` de las grúas, y los ``pi, pi, pi, pi...`` de la carga y descarga, osea yo tengo que cerrar el balcón para no escuchar el ruido. Imagina si estoy yo, que el puerto esta para allá abajo y claro, si hace calor te tienes que comer el ruido, la suerte es que yo duermo bien pero a poco delicado que seas no puedes porque se escucha mucho. Y respecto a los olores también, a veces no hemos sabido los olores qué los produce, lo que hacíamos era comunicar ``pues aquí se siente este olor, aquí tal`` como olor de cloaca que parece de cloaca o de gas y a veces no sabes definir, que al final venía del puerto de las limpiezas que

hacen, que salen afuera. Y la del aire, bueno ahora se está controlando y detectan que claro, con la ampliación del puerto será una de las cosas que se notará más, no sólo la lumínica sino también esta y acústica y la del aire porque entrarán más camiones de los que entran ahora, entran y salen, entran y salen. Si te pones en el centro de salud, vas viendo como pasan, seguidos, ``pim, pim, pim´´, los camiones no huelen a pasteles, todo eso se queda ahí y cuando hace aire de levante viene hacia aquí y si no lo es te libras un poquito.

Entrevistadora: Y... sobre la ampliación, si se llevase a cabo, ¿Qué supondría? ¿Influenciaría de alguna manera?

V.N-M.S/H/70-79: Si, lo que he comentado más o menos, todo lo que es la red viaria, si se amplía el puerto, se ha de ampliar, eso supone cargarse una parte de la huerta, porque tendrán que hacer vías más amplias, contaminando no solo a nosotros sino a los poblados del sur pero es que esta contaminación después va y se escampa, no se queda aquí, el aire va hacia donde va y eso corre. La lumínica está ahí, constante, constante, constante, y con más ampliación porque estos a lo mejor llegan a Mallorca, a tirar hormigón al mar, y es que es enorme, no sé si has ido alguna vez pero es enorme, el puerto actual, si vas por dentro te pierdes. Y después el ruido del tren de servicio que les dijimos que lo soterraran y no hacen nada y al contrario, han hecho como una barrera que encima nos tapa el aire (barrera para el ruido) y aún tendremos más contaminación y más calor. Y el tren ``ñiq, ñiq, ñiq, ñiq,´´ el ruido de las ruedas, es una cosa que de verdad, la gente que vive allá cerca.

Entrevistadora: Y la última pregunta, no está en el guión pero tengo la duda sobre la terminal de cruceros que quieren poner... ¿Qué me puedes comentar sobre eso?

V.N-M.S/H/70-79: Si preguntaras al vecindario, bueno no se que saldría, pero MSC la empresa de cruceros está poniendo dinero, lo que hacía antes ARLESA ahora lo hace MSC, aquí a diversas entidades... esa recibe subvenciones de MSC y si que supondrá la terminal porque los cruceros son máquinas gigantes y eso no vive de.. vive de combustible, que algunos dicen, no, es que será combustible eléctrico nosequé, ya veremos pero de hecho solo hay 7 cruceros en el mundo que funcionan con esta nueva tecnología (cruceros o barcos grandes, no lo sé), pero contaminación a manta, y después beneficios no importará porque son una población ambulante que la sueltan aquí en valencia, recorren en valencia pero no gastarán excesivamente porque ya tienen sus cosas y desde luego fabrican, yo no se donde tiraran todo lo que la gente caga y mea, para hablar claro, y claro, 7000, 8000 personas en un crucero de esos, eso es una población muy grande, no se qué harán pero aunque tengan técnicas y tal a saber lo que harán dentro del mar.

Esto es como cuando pusieron la fórmula 1 y la America's Cup, que sería una fuente de trabajo para Natzaret, y bueno que la fórmula Uno que la pasarela sería para comunicar el Grau con Natzaret, nada de nada, una pasarela que funcione 3 días en un año.. es una engañabobos, las cosas se tienen que hacer partiendo de la ciudad y no partiendo del puerto. Actualmente la ciudad es esclava del puerto y está al servicio del puerto, cuando debería ser al revés, el puerto estar la servicio de de la ciudad, evidentment el puerto no es solo para la ciudad pero no se tiene en cuenta a la población para nada, la política está muy contaminada de eso y como te explicas que la Generalitat esté a favor del puerto y solo el alcalde esté en contra del puerto: intereses económicos. Y, como te explicas tú que el presidente de la generalitat aún no haya recibido a la Comisión Ciutat - Port, que lo viene pidiendo hace años, no hay manera. Pues eso, ¿Qué quiere decir? No hay transparencia, no hay voluntad de servir realmente a la población, hay intereses que se barajan pero la vida de la población que tendría que ser lo primero, no pinta mucho y si en el siglo XX estaba la polémica que te comentaba y todo el mundo opinaba, a actualmente opina la Comisión Ciutat- Port y poco más, osea, no hay una transparencia y facilidad, lo mismos diarios o medios de comunicación hacen de censura de alguna manera, es complicado, tenemos un

futuro difícil. Al menos desde esa comisión podemos trabajarlo muy bien y han conseguido tumbar muchas cosas y que el tema de la Ampliación esté en los tribunales.

Entrevista a M.S/H/60-69

Entrevistadora: Bien podemos empezar por la primera pregunta, te las voy comentando y me vas diciendo en función de lo que conozcas. La primera tiene que ver con, el papel que ha tenido desde tu punto de vista el Puerto para la ciudad de Valencia.

M.S/H/60-69: *El puerto cuando nace al principio, la primera época, hay un ana extraordinaria relación, tenemos que entender que valencia ya como ciudad o zona donde se está residiendo, no llegaba hasta el puerto, ahí estaban los barrios marítimos que dependían de ello y ayudó a transformar la comunidad valenciana, a importar y exportar y fue un elemento de generación de riqueza, y estaba totalmente solapado y aparecen determinados momentos claves en los que se producen esos cambios, yo creo que el más importante es cuando se produce la ampliación Sur que desaparece la playa de Natzaret, hablamos de los 86 que es cuando se aprueba y a partir de ahí se desarrolla.*

Entrevistadora: La segunda pregunta tiene relación con esto mismo, ¿Cómo cree que ha podido influenciar el puerto en las dinámicas del barrio de Natzaret?

M.S/H/60-69: *El puerto va creciendo pero es un crecimiento fundamentado en la actividad económica relacionada con nuestro país, esa ampliación Sud destroza las playas de Natzaret y se genera la primera gran agresión a la ciudad porque le genera un muro y lo aísla totalmente, desaparecen unas playas que se disfrutaban, yo en esa época estaba estudiando y no fui demasiado consciente pero cuando ves el daño que se hace fue una agresión importantísima, perdimos territorio y empezó el proceso de degradación de las playas del sur y el efecto dañino sobre el lago de la albufera y eso se puede observar de manera clara. Con la nueva ampliación que no está realizada la plataforma pero si los muros de abrigo, todo el proceso de degradación de la parte Sur se está incrementando, y ese sería un poco lo que entiendo, en estos momentos el incremento del tráfico marítimo, los grandes buques y cruceros, el nivel de contaminación es muy grande, el nivel de contaminación de las aguas también porque los barcos que están ahí esperando aprovechan que están esperando para lavar las septinas (heptinas) y nos enmarranan las aguas delante de la ciudad, aunque digan que no lo hagan encuentras vertidos.*

Hay que analizar, había una personas que en una de las charlas comentaba, cuando el puerto era pequeño era bueno para la ciudad, generaba riqueza, fomenta la economía y cuando se ha hecho grande ha generado riqueza para los que controlan las importaciones y exportaciones, ha hundido la agricultura valenciana, ha generado una competencia desleal con nuestra producción y ha hundido la economía local porque lo que se está haciendo es importar productos y genero de países donde la explotación de la mano de obra les permite tener unos precios que no se pueden dar en este país porque con ese dinero no puede vivir nada. Esa es la situación de la famosa economía global que lo que hace es una explotación global a todos los ciudadanos que son los pobres en la zona de asia que es donde está generando la mayor parte de la producción por esta sobreexplotación de la mano de obra, esto genera una competencia imposible de equilibrar. Yo creo que define muy bien la relación entre la ciudad y el puerto porque el puerto es el vehículo de esa sensación.

Cuando el puerto servía para importar y exportar realmente ayudaba a la economía española, hablamos de niveles de afección, destrucción, contaminación considerablemente inferior, el problema radica que en el puerto de valencia hoy se ha convertido en un puerto de reparto de contenedores en el mediterráneo. Si conoces un poco, hoy en día son las grandes multinacionales del transporte los que tienen el monopolio, 5 o 6, aunque hay más, pero 5-6 empresas tienen el 85%, 90% del movimiento de mercancías en el mundo, hay dos grandes rutas de traslado, produce Asia, la India, china y consume Europa y América y

nosotros nos encontramos en esta trayectoria, en la medida en que no se desplaza del trayecto (canal de Suez, pasan por el Mediterráneo y por el estrecho de Gibraltar van a América). VLC es un buen puerto porque no está tan alto, más competitivo que Barcelona, la actividad económica de Europa no es tanta como para que esos macrobuques estamos hablando de 24.000 contenedores TEUS que les llaman, se utilicen, esos macrobuques tienen un calado impresionante, 20 y pico metros de calado y no pueden entrar en cualquier puerto, tienen que ser puertos en los cuales tengan espacio. y ¿Qué es lo que hacen? Llegan, descargan todos los contenedores que tienen que repartir en el Mediterráneo y se vuelven, nosotros nos convertimos en un almacén logístico de reparto de esos contenedores que vienen esos barcos más pequeños y reparten esos contenedores, ni importamos ni exportamos, o sea no se genera riqueza en la economía, hacemos de almacén de ese reparto, eso genera contaminación y la parte de degradación medioambiental que comporta esa agresión hacia el mar que es el puerto constituyendo una barrera total y absoluta sobre los sedimentos que generan las playas y consecuentemente desaparecen al sur del puerto las playas y a su vez está produciendo la degradación de la Albufera y un proceso de salinización de la Albufera. (Explicación: de manera natural se ha generado la Albufera, en el Pleistoceno, Valencia, La Huerta, eso era mar Mediterráneo, los diferentes aportes de sedimentos que se dan fundamentalmente en el río Turia y Júcar con los barrancos que hay intermedios van aportando sedimentos, las corrientes dominantes de norte a sur en el Mediterráneo van fijando los sedimentos y ya generan una barrera, debido a la gran cantidad de aporte de agua sale el agua salada y se genera un lago de agua dulce, tenemos una barrera: la restinga, esa barrera que es la dehesa del saler y las playas que hacen de separación del mar de agua dulce, en la medida que desaparezca o tenga porosidad eso genera una contaminación del agua salada a dulce, si la barrera disminuye podemos empezar a salinizar y ahí es donde está el riesgo, no solo que desaparezca la fauna, la capacidad ornitológica de la Albufera sino los cultivos de arroz y economía que hay y ese proceso que se está produciendo mientras que de manera natural se produjo la sedimentación ahora lo que se está produciendo es un proceso de regresión que aunque digan “no, pues tiraremos arena y ya está” no pero la arena se va y es que la sedimentación de esa arena es flujo del tiempo de la fijación con las plantas, de un proceso que lo hemos roto y por lo tanto nosotros no solo estamos en contra de que se produzca la ampliación sino que queremos que se demuelan los muros de abrigo que se han construido porque sino el daño no revertirá. La negativa a la ampliación es que si esa plataforma se construye si que no habrá marcha atrás, al margen de que nos gastaremos 600 millones de euros.

Entrevistadora: Entonces, ¿Considera que el puerto ha determinado de alguna manera en materia de salud al barrio de Natzaret?

M.S/H/60-69: *Hombre, sí, un montón. pues mira, básicamente el problema es un poco la hipocresía de los gobernantes, hablamos de no emisiones de los vehículos pero no hay control sobre los barcos, los niveles de emisión de azufre y óxido nítrico con unas cantidades mayores del orden de 5000 o 6000 veces que nos están limitando los coches, los niveles de enfermedades fruto de la contaminación en los barrios, eso genera unas enfermedades que son las deseconomías de todo esto, va a generar riquezas y va a generar deseconomías y daños a la sociedad y eso es muy común, no se cuantifican las deseconomías que genera y esto hay que tenerlo en cuenta porque esa contaminación y daños como se cuantifican? Muy poca gente, la que ha movido esto, a medida que lo explicamos la gente se ha dado cuenta que ha medido que contábamos esto el puerto nos ha contado una gran mentira, a que si no fuera por el puerto la ciudad de VLC no sería nada, una gran mentira difundida continuamente por medios de comunicación, gobiernos, porque tienen el dinero para trasladar esas cosas. Cada vez que hemos sacado un escrito (la comisión) nos han tapado con*

hojas de publicidad, publrreportajes sobre las eficiencias del puerto... la energía que necesita un buque o crucero jno hay central eléctrica capaz de suministrar, tienen que meter los macromotores y utilizan el peor de los combustibles después de haber refinado montones de veces lo que quedan es lo que consumen los barcos y eso es lo que nos llega y respiramos.

Entrevistadora: ¿Y a nivel ambiental?

M.S/H/60-69: *Tu tienes, la contaminación del aire, la contaminación de las aguas, impacto medio ambiental con el efecto de barrera y el desplazamiento cuando la economía es interna, las mercancías que entran y salen implican un tráfico de camiones impresionante que bordea la ciudad, no entra, va por el by-pass y por el plan sur y ahí detrás está la otra gran acción que está prevista en esa estrategia, la conexión Norte.*

El puerto tiene una salida por el Sur, por la ZAL, la salida que se produce por el sur tiene que dar toda la vuelta a la ciudad y eso les supone pérdida de minuto y dinero de las empresas de transporte, que son quienes detectan el plusvalor, pero esa pérdida de tiempo lo que quieren es una conexión norte, pero el norte está prácticamente consolidado y están hablando de meter túneles o una plataforma en aérea sobre el mar mediterraneo no se cual de las dos soluciones es más monstruosa y puede generar más daños y costar más dinero lo cual viene a apuntar sobre la idea, para qué queremos ser el almacén de distribución de contenedores del mediterraneo, no aporta nada.

Entrevistadora: Ahora hablando del Anteproyecto de la ampliación, ¿Cómo puede incidir tanto en materia ambiental como en salud? Es decir, ¿qué supondría que este proyecto se lleve a cabo y por qué?

M.S/H/60-69: *El mundo de los puertos tiene un problema, y es que los estibadores tienen sueldos muy altos, han sabido moverse y han sabido reivindicar y lo tienen y están viendo cómo hacer desaparecer gran parte de esos puestos de trabajo, y ahí está la reducción en la mitad o en dos terceras parte de los puestos de trabajo. En la actualidad quien más contenedores mueve es MSC que tiene subcontratada la concesión que tenía COSCO es la más grande, hay diferentes zonas en el puerto, ante sostenía concesionarios, entonces MSC tiene casi el 80% del movimiento del tráfico, hoy en día cada grúa necesita 27 estibadores para moverla al día en 3 turnos, el proyecto que tiene TIL que es el único posible adjudicatario que es el único que se ha presentado y ¿que es lo que van a hacer? te das cuenta que ha quedado un rectángulo, y ahí atracan en la explanada, aquí están las grúas descargan la mercancía totalmente robotizada, los ordenadores son los que controlan, cada uno tiene un microchip, lo depositan en la plataforma, hay unos camiones que desplazan ese contenedor y lo llevan a la línea de distribución, unos puentes grúas, y automáticamente lo dejan, un almacén logístico. ¿Cuántos estibadores necesitará? 4-5, estibadores, de 26 a 4-5, una reducción impresionante. Esa es la gran mentira de que van a crear puestos de trabajo que supondría para natzaret*

Habría, estaríamos hablando de multiplicar por 2 o 3 el tráfico marítimo de la actualidad, no hay control sobre las navieras, se va a producir un inmenso incremento del tráfico, habrá algo más de repercusión en la economía y en la medida en que se ejecute la solución norte la conexión norte, habrá más tráfico que se va hacia el norte porque en este proceso de distribución en función de la situación puede llegar a interesar que en vez de repartir a francia por barco puedan hacerla por camiones y consecuentemente un mayor incremento adicional en ese nivel de contaminación pero desde el punto de vista de los colectivos que nos oponemos es que puede producirse la destrucción de esa línea se estaba dando a la ciudad.

Nos estaríamos cargando la huerta, el comercio de proximidad, la antítesis de la ciudad en la que hay que pensar en los ciudadanos, no una riqueza monopolizada por grupos muy controlados y entiendo que la determinación de qué ciudad queremos este aspecto es básico.

(La persona entrevistada cree conveniente hablar del tema de la ZAL al final de la entrevista)

M.S/H/60-69: *Creo que es muy importante porque es algo que le debemos a esa gente, no tuvimos la sensibilidad para ponernos de su lado, la ZAL en el año 2004 el puerto, dijo, si no se hace la ZAL el puerto se hundirá, no habrá nada, nos pondremos a la cola, se ha hecho la ZAL, se ha ocupado casi dos millones de m cuadrados de huerta, destrozándola, se ha arruinado la vida de 300 y pico familias, algunas se han suicidado ante la situación de desamparo y de marginalidad que han tenido ni se les dio casas, fue una situación de esas, parecía que estábamos en la época de franco y la ciudad no reaccionó, nadie les hizo caso, pequeños colectivo solo y de manera reiterada y durante 5 procesos que lo que ha hecho el gobierno valenciano junto con el estado fue ilegal y este gobierno ha vuelto ha recurrir esta ultima sentencia, yo creo que es un acto de crueldad reiterada y manifiesta y sucede algo, que ahí esta la ZAL, no se ha usado nada, hemos gastado millones por unas mentiras que nos han contado los dirigentes del puerto y creo que tenemos que aprender de esa experiencia. si era tan basico, como ha sido el primer puerto de europa sin la ZAL?*

¿Pasa algo similar con la ampliación?

No tengo ninguna duda, los mensajes que están lanzando, de economía, de riqueza, son exactamente iguales con los mismos datos falseados e invenciones, no hay nada, si realmente hay economía para que el puerto sea más grande dejemos de almacenar contenedores. Hace dos años, cuando había más actividad y estábamos en el ranking número 1, los contenedores que se movían solo el 30% eran economía real, de importación y exportación, un 15-16% de vacíos que los traían y limpiaban y los preparaban para llevarlos a otros sitios y el puerto es de todos, no es de las grandes compañías de distribución, tienen las concesiones pero eso es nuestro.

Entrevista a P.S/H/70-79

Entrevistadora: Bueno, si te parece podemos empezar con la primera pregunta, según tu punto de vista, ¿Qué papel ha cumplido el puerto en la ciudad de Valencia?

P.S/H/70-79: Ha tenido un componente fundamentalmente económico, ha sido desde hace ya por lo menos 20-30 años un polo de referencia económico para la ciudad de valencia, para el transporte por vía marítima y luego para la distribución a la península, ha tenido un papel importante.

Entrevistadora: Y ¿Qué cambios crees que ha supuesto esta relación que comentas para la población de Valencia?

P.S/H/70-79: Pues yo creo que el ser un polo económico de referencia, que lo ha sido, no ha tenido una repercusión económica tan grande como se podía pensar hacia la ciudad de vlc hasta el momento en el que empieza a funcionar los cruceros que creo que el inicio de esta línea económica sí que ha supuesto o puede suponer un incremento del tráfico comercial en la ciudad de valencia y por tanto una mejora para determinados sectores, pero hasta ese momento si tuviera que valorarlo creo que ha tenido más efecto globalmente negativo sobre la salud de valencia que positivo en cuanto a las mejoras económicas.

Entrevistadora: Y en relación con el barrio de Natzaret en el que me centro en el trabajo, ¿qué cambios crees que se han podido producir?

P.S/H/70-79: Creo que ha roto el aumento del puerto de valencia y su desarrollo ha roto la homogeneidad y relación entre los poblados marítimos de la ciudad de valencia. Bien es verdad que Natzaret siempre ha sido un barrio que de alguna manera, incluso con el puerto con una menor dimensión de la que ya tiene, ya estaba aislado porque ya tenía muchas probabilidades de quedar aislado en cualquier remodelación de la ciudad porque ya estaba a una parte del cauce del turia, el final del cauce cuando se hace el parque no está resuelto todavía y por tanto es una barrera casi natural que se le impone al barrio de Natzaret y creo que este es el mayor problema que ha tenido el barrio de Natzaret. Osea Natzaret ha perdido por una parte conexiones con el resto de barrios del marítimo y favorecer su identidad y con la ciudad porque ha quedado encapsulado en una burbuja alrededor al final del cauce viejo del turia sin acabar y la urbanización de esa zona y la extensión del puerto hacia el sur. Entonces eso con respecto a Natzaret y con respecto a los demás barrios también ha tenido un impacto el puerto con el desarrollo de la Copa América se hicieron muchos negocios y en el Cabanyal y en la zona del puerto y aunque la zona de la marina está desaprovechada yo creo que en un momento determinado sí que pudo revitalizar la parte del cabanyal y canyamelar que por otra parte eso ha condicionado mucho el propio desarrollo del cabanyal.

Entrevistadora: y ¿De qué manera crees que han podido influenciar estos cambios en materia ambiental?

P.S/H/70-79: A ver yo creo que la A.P hay que considerar dos cuestiones una que es como afecta a las playas del sur incluido la entrada de la albufera y eso parece que está fuera de toda duda de que sí que ha habido una afectación importante en la costa, lo que he podido leer e incluso se ve, es que hay un retraimiento de las playas y una pérdida de ese espacio natural que al final es una playa ciudadana, que tiene un valor incalculable.

P.S/H/70-79: *Con respecto a la salud ambiental yo creo que ha influido mucho el tráfico tanto de buques como de camiones porque es un país donde el transporte por mercancías sigue basado en camiones y por lo tanto en el consumo de combustibles fósiles y por tanto en aumento de la contaminación ambiental, que esto se ha estudiado bastante en FISABIO. Yo creo que este es uno de los problemas más importantes.*

Entrevistadora: *¿Y cree que podríamos hablar de algún impacto en la salud de vecinos y vecinas del barrio?*

Probablemente, si analizamos, habría que hacer un seguimiento y probablemente encontraríamos un incremento de enf. respiratorias sobre todo por la contaminación marítima de los buques y camiones.

El dique norte que se ha hecho ya está afectando a las playas del sur y en ese sentido lo que ahora se quiere hacer que es rellenar una amplia zona, el efecto malo ya lo está causando pero si se produce ese proyecto de ampliación del puerto, va a incrementarse considerablemente todo el transporte terrestre y eso plantea muchos problemas de cara a ruido, la contaminación, a gases, a incremento de efecto invernadero, a cambio climático. Yo creo que estaríamos viendo un incremento de enfermedades respiratorias e incluso cardiacas y de peor calidad de vida en estos barrios pero esto habría que estudiarlo, hacer estudios específicos.

Entrevistadora: *(Se le pregunta por la posible incidencia en salud derivada de la ampliación ya que la anterior la ha respondido previamente).* Ya casi lo has comentado, sobre la Ampliación del puerto, ¿Cómo cree que afectaría a nivel salud esta ampliación del puerto y por qué?

Básicamente lo que te he comentado, lo que se pretende es hacer una gran plataforma para containers e incluso ampliar las zonas de los cruceros esto tiene un impacto económico por supuesto pero también medioambiental y de salud porque primero el incremento de la circulación y el consumo de combustibles fósiles y por otra parte el impacto turístico de la ciudad, de los cruceros, cada vez es más difícil, los barrios se están gentrificando, está orientándose el modelo de ciudad hacia un modelo turístico de bajo coste y de mucha rotación y eso rompe cualquier estructura social y armónica no solo de los barrios sino también de la ciudad y esto es un problema, más que estar preguntándonos si va a ser un apoyo económico pues probablemente haya un grupo reducido de personas que van a ganar mucho dinero, habrá una mejora alomejor en incremento de puestos de trabajo pero muy muy modesta y el impacto que tiene para la ciudad este modelo turístico y medioambiental de contaminación es brutal.

Entrevista a V.N-M.S/H/70-79 (2)

Entrevistadora: Y, entonces, la primera pregunta es, según tu punto de vista ¿Qué papel crees que ha cumplido el puerto en la ciudad de Valencia?

M.S/H/70-79: *Hombre, yo no te lo sé decir muy claro, yo supongo que como cualquier puerto en cualquier ciudad algo reporta a la ciudad en cuanto a beneficio económico, puestos de trabajo y tal no, lo que pasa es que quizá por lo que yo se del puerto de Valencia, más que ser un reporte a la comunidad y eso, es que se aprovechan de la comunidad para hacer su negocio, o sea, cantidad de lo que se desembarca en Valencia no es para la comunidad valenciana, o mucho de lo que se desembarca es simplemente contenedores que se almacenan ahí y su misión es que se vayan a otro lado, entonces yo supongo, decir que no tiene ningún valor para la ciudad sería absurdo pero no el que le quieren dar eh, que se magnifica bastante el rol económico del puerto con respecto a la ciudad.*

Entrevistadora: Entonces, ¿qué cambios crees que ha supuesto esta relación para la población? (Aquí no se llegó a especificar qué población)

M.S/H/70-79: *Desde siempre el barrio de Natzaret había sido gente de la huerta, pescadora, de astilleros y gente del puerto, o sea trabajos en la huerta como digo y entonces ha tenido un papel y sigue teniéndolo, hay gente en el barrio que gana mucho dinero por trabajar en el puerto parece ser que no es porque tengan un gran salario sino porque hacen muchas horas y las horas se pagan muy bien, eso me decía un vecino que es portuario. dice, nono, si nuestro salario no te creas que es grande pero haciendo horas extra y nocturnas y tal pues entonces y según dicen, pero puede llegar a ganar 6000 euros al mes y por un amigo sindicalista se que para los sindicatos se que no ven nada bien este tipo de relación laboral porque es una especie de asociación a la de los portuarios que es un grupo cerrado, entran los hijos y tal, este sindicato no estaba muy de acuerdo con el régimen laboral pero cuando hubo una movida por parte de las empresas de capital por arrasar con este modelo y entrar ellas los sindicatos dijeron esto no nos gusta pero los vuestro es peor pero claro, lo digo porque supone un impacto económico para el barrio pero no algo generalizado sino que es bastante especial, un porcentaje pequeño de gente del barrio.*

Entrevistadora: Y para el barrio de Natzaret concretamente, ¿Qué afecciones de tipo ambiental han podido derivar de la actividad portuaria?

M.S/H/70-79: *El más fuerte fue perder la playa y dejar de ser Natzaret una zona de veraneo, y de bueno, y de segundas residencias, todavía las hay, hay muchas cosas que ya funcionan de primera residencia porque no les interesaba tenerla de segunda, y esto ha sido lo más feroz que ha tenido el puerto con el barrio de Natzaret, eso ha sido un atraco a mano armada. Nosotros teníamos un espacio para disfrutar, para relajarse, y para una vida plena y ahora tienes que irte a la Malvarrosa si quieres ver el mar o a Pinedo, y esto también afecta, y luego que el puerto pero de una manera cicatera lo que hizo fue dejar un trozo de parque que no es propiedad municipal pero que es un parque ridículo, o sea, no sé si lo conoces, esta entre Mar Azul y Benimar, es el peor parque que tenemos en el barrio porque los parques que hicieron las urbanizadoras de la zona de Moreras están mucho más exuberantes que este. Pero no sólo por el hecho de desaparecer la playa, sino una por desaparecer una actividad que era identificativa del barrio que era la pesca, eh, o sea, los pescadores que han podido quedarse han tenido que irse fuera de Natzaret.*

Entrevistadora: A nivel de impactos en salud, ¿cómo cree que ha influenciado, en vuestro día a día, el puerto en esta materia?

M.S/H/70-79: *No tengo datos al respecto pero lo que es evidente es que a veces hay ruidos, fuertes y persistentes y eso son los motores de los barcos y cantidad de contaminación atmosférica por los humos de los barcos y de los camiones eh, que los camiones es un continuo, es impresionante el tráfico de camiones es incesante, es incesante, los que vienen desde el nuevo cauce del río van al puerto y salen y es permanente es continuo, no debe haber una autopista en España que tenga tanto tráfico pesado de camiones continuado como tiene el puerto y esto es uno de los elementos que incide mucho en la mala calidad que pueda tener el barrio en cuanto al aire.*

Yo vivo más lejos y los oigo menos a los ruidos pero la gente que vive más cerca del puerto a veces es insoportable, sobre todo en verano que tienes que tener las ventanas abiertas claro, en verano entretiempo, pero claro que sí, el impacto acústico es muy fuerte.

Los olores, hay olores desagradables, antes, ahora ya no porque no tenemos la fábrica de aceite de soja, pero el horror del olor del aceite de soja era terrible cuando hacían descargas, y ahora sí, lo que no se es identificarse a qué se deben.

Entrevistadora: Ya centrándonos en la Ampliación del Puerto, si este proyecto se lleva a cabo, ¿Qué cambios supondría para el vecindario?

M.S/H/70-79: *Yo creo que mucho más riesgo de mayor contaminación atmosférica, mucho más, porque bueno, luego también ya no es solo la ampliación que es una barbaridad porque parece ser que la ampliación, a ver al barrio poco daño nos puede hacer, el daño ya está hecho, más contaminación sí pero lo que tiene de grave la Ampliación del Puerto de Valencia es que toda la gente cualificada que hay lo dice, excepto los que están a favor, es que se carga la albufera y se carga el saler. y además esto es observable ya, porque las playas del saler están quedando en nada, mientras las playas de la malvarrosa se ensanchan estas pierden extensión pero continuamente y esto es muy visible y parece se, yo no soy técnico ni nada, pero parece ser que la Albufera está seriamente amenazada por el puerto por el tema de las corrientes marinas... entonces en este sentido, nos afectaría a nosotros pero afectaría a la comunidad valenciana, no sólo a Valencia ciudad. Yo valoro muchísimo la Albufera y el Saler, aunque sea de (fuera), y me parece que no puede haber proyecto económico que pueda tener tan poca sensibilidad para una filigrana cultural, cultural más que natural porque esto creo que no es natural hasta cierto punto pero fue creado por los labradores para impedir que las tierras de cultivo fueran invadidas por el mar y esto es una pasada.*

Terminal de pasajeros: más de lo mismo, acercar más las salida de gases malsanos que reviertan en el barrio de Natzaret, bueno en Natzaret y posiblemente en el Grao, vamos quiero decir, que dos dedos de frente impiden que se haga una planificación de ese tipo, yo es que me pongo un poco de los nervios porque parece mentira que gente con solvencia técnica haga planificaciones de este tipo, a no ser que quien mande sea el señor que tiene el capital que es lo que en definitiva ocurre.

Entrevista a P.S/H/60-69

Entrevistadora: Bueno, para entrar en materia, empezamos por la primera pregunta, según tu punto de vista ¿Cómo definirías la relación entre el puerto y la ciudad de Valencia?

P.S/H/60-69: *Yo creo, a ver yo siempre he pensado que los puertos es una puerta al resto de personas, de países, que facilitan el comercio y la comunicación, no tengo mucha idea pero hay puertos naturales y otros artificiales, entonces valencia yo creo que es un puerto artificial, si situas el Golfo de Valencia no tiene nada que ver. Entonces para tener esa puerta al mar con lo que de beneficio puede aportar tienes que hacer algún daño ambiental que siempre tienes que ponderar, la ventaja de tenerlo y de hacerlo artificialmente.*

Entrevistadora: Y, esta relación de la que hablamos, ¿Cómo ha repercutido en la población de la ciudad?... ha conllevado ventajas, desventajas, no ha supuesto ningún cambio..

P.S/H/60-69: *Si, seguro que ha tenido ventajas e inconvenientes para la población de Valencia, claro, incluso en los aspectos negativos, ¿La gente tiene conciencia de los aspectos negativos? Y la respuesta es no, la gente de Nazaret no tiene conciencia, no tiene conciencia de los aspectos negativos del puerto como no tiene conciencia de lo que supone fumar o comer mal. El puerto, a ver, yo ví en Natzaret mi primer amanecer siendo pequeño [...] yo se que Natzaret que tenía playa, esa era la playa de Natzaret, luego dejó de haber playa y luego hubo más consecuencias que podemos relacionar con el puerto, algo que sí que he visto y lo he visto en mis carnes, porque gente habrá dejado, habrá enfermado y habrá muerto por el ZAL y el ZAL forma parte del puerto, eso sí que lo ha visto la gente de Natzaret y sobre todo los implicados, si lo que ha visto como algo negativo, la ZAL que te la montan ahí, expropiando a gente lo que era su vida, vamos en las casas y en los huertos, pacientes míos que entraron en una depresión y bueno, ``esque ahora qué va a ser de mi vida''... no esque dentro de unos años le harán unas casas, bueno aquellos es que no levantaron cabeza, y claro visto a pasado el tiempo y la gente que ha sobrevivido ha visto que aquello no ha servido para nada más que para amargarles la vida, que se ha paralizado y tal, pero imagínate como sufrieron eso, pero el resto yo creo, yo he tenido pacientes de estibadores, yo no he visto ningun comentario en contra, puede ser por falta de conciencia, puede ser que ellos no vieran una amenaza en el puerto. No he visto una conciencia de los riesgos del puerto en la gente de Natzaret en los años que he trabajado.*

Entrevistadora: ¿Podrías desarrollar un poco más esto que me comentas de la ZAL, de la gente que ha enfermado y muerto por la ZAL? Me ha llamado mucho la atención...

Hay gente que está viviendo en su casa, con su terreno, una zona muy rica y productiva desde el punto de vista agrario, se resisten, pero bueno, me sorprende el grado de individualismo que existe en Valencia, y no hubo unión ni nada de solidaridad del resto del barrio de Natzaret y aún menos por valencia, me da la sensación que en otro momento no se hubiera podido hacer la ZAL y cuando se dieron cuenta estaban con oposición... y bueno el derrumbe porque acabaron con las viviendas y tomaron los campos y lo arrasaron todo para la ZAL. entonces la gente, claro, sobre todo la gente mayor vio truncada su vida, es como si te amputan la pierna o fallecen tus familiares más directos, la repercusión en la salud fue de ese estilo, entonces acudían a la consulta ``mire esque no se si sabe que nos han dejado sin casa, y todo lo que teníamos y eso con la repercusión que tiene.

Para mi, los llamados determinantes en la salud son claves para determinar cuando hay enfermedad y cuando hay salud, pero esto hay médicos, la mayoría que tienen una concepción muy biologicista de la enfermedad, y cuando sabemos que las condiciones de vida, de vivienda, de trabajo, medioambientales, eso es lo que condiciona la salud o la

enfermedad. pero eso es una concepción, y con esa apreciación veo que los determinantes son clave en la población concretamente de Natzaret. Es curioso porque en un equipo como el nuestro, no podíamos, pesa más el código postal que el código genético, el código de Natzaret, ese condiciona, tiene unas características que hacen que enfermen más, la población de Natzaret independientemente del sistema sanitario, enfermaba y moría antes que la población de Ruzafa o la del Ayuntamiento. Si alguien no cae en esta realidad, parece que recae en los profesionales.... Por qué consumís tantos psicofármacos, porque la gente viene hecha polvo queriéndose suicidar y no hay ninguna forma casi, es verdad que te crea mal rollo porque le estas dando un hipnótico, estas poniendo paños calientes, no resuelves nada pero tenías que darle respuesta. Creaba bastante desazón, es un añadido que el colega del hospital no sospecha. [...] y esto en una población además que no se pueden permitir eh, y no abro melón, pero no se pueden permitir sanidad privada digo que no porque caca la vaca, no sirve para nada pero encima no se lo puede permitir, encima esa parte de medicalización de que la gente no capta que tiene un problema, o que tiene ansiedad o depresión.

Entrevistadora: Entonces, bueno salgo un poco del guión para hablar de esto último, ¿Crees que el barrio de Natzaret, estaba determinado?

P.S/H/60-69: Yo, a veces he pensado que el barrio de Natzaret era muy apetecible para los poderes y negocios y yo creo que en algún momento alguien pudo pensar a ver si podemos hacer desaparecer el barrio de Natzaret, porque si tenían que respetar a la gente del barrio de Natzaret no hacían negocio, claro, el tema del puerto si le cerraba el mar, la vía que va por el otro extremo, la ZAL y el aislamiento que ha tenido tantísimos años. Las condiciones de vida o lo que sea apetecible... el puerto pudo haber sido una causa pero no todo. Si rompes con el aislamiento le estas dando vida a Natzaret, la sensación mía es que intentaron cargarse Natzaret, hubo un movimiento vecinal increíble [...]

En estos momentos ya se puede decir que aquella idea de cargarse un barrio de Valencia ha perdido, el barrio de natzaret no va a desaparecer obviamente, entonces una parte esta histórica de decir que alguien querría hacer desaparecer el barrio de Natzaret por los negocios. Fijate que en aquellos tiempos que ya había puerto y a lo mejor no perjudicaba tanto como perjudica ahora pues la población lo vivía como decir, si somos de aquí si el puerto ha estado ahí toda la vida, nos adaptamos al puerto y si trae algo malo ya veremos. Incluso si incluyéramos que el puerto tiene importancia, no lo condiciona todo, hay otros condicionantes en el barrio, si el puerto arrasa pero yo tengo una casa formidable puedes sortear un poco pero si tienes una infravivienda o una chabola como podía haber antes, claro condiciona, ¿Condiciona más o menos que la acción negativa del puerto? Bueno a uno le van sumando las cosas. El puerto es una cosa más.

[...]

Entrevistadora: Y, el puerto, ¿consideras que ha conllevado un impacto en salud para la población de Natzaret? ¿Y en materia ambiental?

P.S/H/60-69: Hace unos años hubo una epidemia de crisis asmáticas en Barcelona, por las descargas de soja en el puerto, aquí se hizo un estudio con la universidad y el resultado fue que no, aquí es llano y parece que aquí no tenía esa influencia. En los años de consejos de salud, los vecinos estaban con lupa, viendo si podía perjudicar, nunca salió nada del puerto, salió esto de la soja que te comentaba y [...] decía que si llegaban más cruceros, buques y traen gasoil y tal pues posiblemente no sea bueno, pero depende de la dirección del viento o si tienes la ventana abierta o cerrada o tengas la bocanada de la chimenea cerca. Y ellos de hecho me acuerdo de una vez que llevaron un tema y es que se morían las tórtolas del barrio, entonces nos pidieron, pero no teníamos competencia en el Centro de Salud, y al final nada, se morían de mayores, pero sirve de ejemplo de que la gente sensibilizada del

barrio que buscaban los efectos que podía tener el puerto no llevaron nunca al consejo de salud ninguna sospecha, que bueno, si es medioambiental, uno elige donde vive, si puede tener ventajas e inconvenientes.

Entrevistadora: Entonces, para confirmar, según tu punto de vista la actividad portuaria no ha incidido directamente en la salud de los y las vecinas...

P.S/H/60-69: Ahora estamos aquí, respirando y tal, con el tráfico, eso en Natzaret no lo tienes, a pesar de eso puede compensarte, claro que habría que hacer estudios en salud pública de medio ambiente para ver cómo está la contaminación, que podría ser, se me ocurre algo que condicionan la salud de la población de nazaret, pero yo no he visto más alergias ni más constipados...

Entrevistadora: Entonces, bueno, hablamos del anteproyecto de Ampliación del Puerto del 2007, ¿Crees que podría suponer algún riesgo para los y las vecinas el llevar a cabo este proyecto?

P.S/H/60-69: Yo creo que sí, a ver yo mismo trabajando en Natzaret tantos años y tal, no me he sensibilizado en el tema del puerto hasta hace un año, en el puerto no se lo que están haciendo y pasaba yo que me tengo que con un nivel de concienciación, si yo no me enteraba, imagínate la gente, yo que me he estado informando, algunos decían que no se puede hablar de ampliación porque la ampliación ya está (Dique norte) que ahora se trataba de llenarlo y tal, a ver, yo creo que, bueno una decía que si se trata de demoler el dique eso también es caro, entonces no sé, pero yo creo que si se deja llevar a cabo lo que unos quieren pensando solo en el negocio puede ser un atraso para Natzaret y para Valencia y ampliar el efecto porque me queda claro que ni si quiera cree empleo, eso se va a automatizar tanto que no va a servir para nada, no va a crear ni industria paralela, si se trata de crear mas espacio, para crear más contenedores y es una base de contenedores mundial, automatizada, y alguien apuntaba a la posibilidad de no contaminar usando trenes y electricidad y no tanto camión.

Sería la contaminación de los camiones, los ruidos en general de la maquinaria, de todo lo que supone los navíos y que alguna persona ha llegado a la consulta diciendo es que tengo tal problema por no poder dormir pero no ha sido muy concreto, no se puede generalizar.

Entrevista a P.S-M.S/M/50-59

2. Categoría: Relación Puerto-Ciudad A su modo de ver, ¿Qué papel ha cumplido el Puerto en la ciudad de Valencia?

El puerto ha sido el lugar donde estaban las grúas, los barcos y sus mercancías y los camiones. Era el lugar donde yo cogía el barco para irme de vacaciones todos los veranos y ver a mi familia. El lugar donde paseábamos cuando hacía mal tiempo. De ser un puerto local ha pasado a ser un puerto de descargar de mercancías y turistas a granel.

3. Categoría: Relación Puerto- Ciudad ¿Qué cambios ha supuesto esta relación Puerto - ciudad para la población de Valencia, según su opinión?

El puerto ha cambiado como ha cambiado la ciudad, más grande con más infraestructuras insalvables. Mi percepción actual es una fractura, el puerto es un lugar separado de la ciudad. A nivel económico no puedo calcular el alcance que eso tiene. No conozco estudios al respecto que comparen beneficios y externalidades.

4. Categoría: Cambios Puerto-Barrio Natzaret, Recogiendo la categoría de territorio y centrándonos en el Barrio de Natzaret, ¿Qué cambios considera que se han producido en función de la actividad portuaria?

Natzaret es un barrio, un pueblo con playa, casas de veranep y huerta. Sufrió mucha degradación y después destruyeron la playa con actividades portuarias. Para los que vivían ahí y viven no debe ser fácil.

5. Categoría: Cambios ambientales Barrio ¿De qué manera cree que han podido influenciar esos cambios en materia ambiental?

Una infraestructura como el puerto que está en plena línea de la costa deja sin costa marítima a la ciudad. Tiene unas consecuencias ambientales incalculables, produce contaminación, ruido, pérdida de playas y zonas verdes. Las infraestructuras de salida y entrada, la autovía CV-30 es la mayor fuente de contaminación y ruido.

6. Categoría: Alteraciones salud Barrio ¿De qué manera han podido incidir estos cambios en la salud de vecinos y vecinas?

Creo que ha incidido en todas las esferas, a nivel psicológico porque cambia una playa por una zona industrial, a nivel emocional porque tu barrio ha perdido lo mejor que tenía y a nivel físico las actividades industriales afectan. Es uno de los barrios con mayor población vulnerable según la propia administración.

7. Categoría: Cambios ambientales- Ampliación del Puerto ¿Cómo cree que afectaría, en materia ambiental, el actual anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia? ¿Por qué?

La ampliación del puerto empeora la dinámica de arena del litoral y el riesgo de desaparición del parque natural y los arrozales es real. El aumento de las infraestructuras, del número de camiones empeora la calidad del aire.

7. Categoría: Alteraciones salud - Ampliación del Puerto ¿Cómo cree que afectaría, a nivel salud del barrio, el actual anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia? ¿Por qué?

Acercarán la terminal de cruceros al barrio, aumentando la presión de operadoras, la contaminación, el ruido. Se se mecaniza la nueva terminal se perderán empleos.

Entrevista a P.A-M.S/M/20-29

A su modo de ver, ¿Qué papel ha cumplido el Puerto en la ciudad de Valencia?

En mi opinión el Puerto de Valencia ha jugado un papel clave en el diseño de un modelo de ciudad que no es para las personas, sino que más bien atiende a los intereses y los beneficios de grandes empresas así como de determinadas esferas políticas y de poder, es decir, el puerto es una ventana abierta hacia, bueno pues, numerosas infraestructuras, que van ligadas y que no hacen más que retroalimentar la base neoliberalista y capitalista sobre la que se asientan y de la que en consecuencia se ha derivado el contexto actual de crisis que vivimos, de emergencia climática, a la que desde luego con este tipo de construcciones no vamos a poder hacer frente de ninguna de las maneras.

¿Qué cambios ha supuesto esta relación Puerto - ciudad para la población de Valencia, según su opinión?

En primer lugar, yo pienso que lo que ha provocado ha sido una desvinculación, una desafección, de valencianos y valencianas, de toda la ciudadanía, respecto a los ecosistemas litorales y actividades que de manera tradicional han ido desarrollando en esa parte del territorio.

Recogiendo la categoría de territorio y centrándonos en el Barrio de Natzaret,

¿Qué cambios considera que se han producido en función de la actividad portuaria?

En mi opinión sí que se han producido cambios en el barrio de Natzaret, porque de repente este barrio bueno, pues es engullido por una gran infraestructura portuaria que bueno, pues ejerce una potente influencia para el desarrollo de determinadas actividades económicas que antes no tenían lugar en la zona.

En consecuencia, bueno pues se producen cambios en la manera de vivir de las gentes del barrio que además, eh, han visto mermado su bienestar a parte de por todas las consecuencias de la actividad portuaria, por el hecho de que estas ampliaciones del puerto han tenido lugar a costa de espacios naturales y de elementos patrimoniales que había en el barrio.

¿De qué manera cree que han podido influenciar esos cambios en materia ambiental?

A ver, evidentemente se han producido impactos significativos sobre el medio ambiente y de signo negativo. En los barrios, y este en concreto Natzaret ha visto empeorado con las sucesivas ampliaciones del puerto la calidad del aire que respiran, la calidad de las aguas litorales por las presencia de un mayor número de embarcaciones de vertidos, en el barrio ha habido cambios de uso del suelo que han derivado en la pérdida de superficie permeable lo cual agrava el riesgo de inundaciones impidiendo la infiltración de las lluvias o aumentando la velocidad de escorrentía de las mismas, pues a nivel ambiental evidentemente han influenciado mucho y para mal.

Además todo esto deriva en una disminución de la resiliencia del territorio de manera que estos barrios tienen una menor capacidad para poder hacer frente a eventos climáticos extremos que bueno, pues cada vez son y van a ser más frecuentes en el contexto de cambio climático y emergencia climática en la que nos encontramos.

¿De qué manera han podido incidir estos cambios en la salud de vecinos y vecinas?

El aumento de las concentraciones de contaminantes en la atmósfera tiene un efecto directo de enfermedades respiratorias en los barrios y dificultades y patologías de otro tipo, entonces la salud de las personas que habitan estos barrios o el área de natzaret se ha visto fuertemente mermada. Además en términos de salud, estas personas viven en un ambiente hostil para las personas a pesar de que pueda parecer una paradoja lo cual influye o podría influir no sólo en la salud física sino también en la salud mental, es decir, estas personas han perdido espacios naturales que antes servían tanto para el trabajo como para el ocio, y que ahora ya no disponen.

¿Cómo cree que afectaría, en materia ambiental, el actual anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia? ¿Por qué?

Este anteproyecto lo único que haría sería, todos estos problemas, agravarlos, el problema de la contaminación sobre el barrio de Natzaret o los barrios marítimos bueno se vería incrementado, la calidad del aire empeoraría muchísimo porque estamos trasladando una actividad a tan solo 400 metros de distancia de donde viven las personas, por tanto si el impacto ya es significativo, sin estar literalmente encima en este caso evidentemente lo que cabe esperar es eso no?, un aumento de la contaminación y un empeoramiento de la salud de las personas.

¿Cómo cree que afectaría, a nivel salud del barrio, el actual anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia? ¿Por qué?

Con el aumento de las emisiones de gases contaminantes, la salud de las personas se vería gravemente perjudicada en un contexto en el que nos encontramos que además incrementa el efecto de olas de calor y bueno, pues todas las consecuencias que se derivan a nivel de salud.

Entrevista a P.S/M/20-29

2. Categoría: Relación Puerto-Ciudad A su modo de ver, ¿Qué papel ha cumplido el Puerto en la ciudad de Valencia?

Se trata de un gran puerto en el mediterráneo, que supone una fuente de ingresos y de empleo para la ciudad, especialmente con movimiento de capitales extranjeros.

3. Categoría: Relación Puerto- Ciudad ¿Qué cambios ha supuesto esta relación Puerto - ciudad para la población de Valencia, según su opinión?

Creo que la mayor parte de la población de Valencia no piensa en la zona del Puerto más allá de una zona comercial, cuesta pensar que es una zona con mucha gente viviendo allí, que ya vivían allí antes de que se fuese ampliando el puerto y que están sufriendo las consecuencias de una industrialización pegada a sus hogares sin protección del barrio a ningún nivel.

4. Categoría: Cambios Puerto-Barrio Natzaret, Recogiendo la categoría de territorio y centrándonos en el Barrio de Natzaret, ¿Qué cambios considera que se han producido en función de la actividad portuaria?

Digo esto sin ser de Natzaret y sin haber estado por sus calles más allá de algún paseo ocasional, pero me da la impresión de que sobre todo han sufrido en relación a lo que comentaba en la pregunta anterior: han pasado de ser un barrio pegado a la costa en el que había mucho pescador a perder el mar como fuente de trabajo (salvo los casos de trabajar en condiciones precarias en trabajos poco cualificados) y, además, prácticamente es como si se estuviese considerando que ahí no debería vivir gente: no mejora de espacios urbanos ni de servicios públicos, no se tiene en cuenta el tema de la contaminación...

5. Categoría: Cambios ambientales Barrio ¿De qué manera cree que han podido influenciar esos cambios en materia ambiental?

Creando un espacio con más tráfico de vehículos que van al puerto y generan contaminación en el aire y acústica. Lo mismo se aplica al aumento de barcos de gran eslora, que además de contaminar el aire también contaminan las aguas.

6. Categoría: Alteraciones salud Barrio ¿De qué manera han podido incidir estos cambios en la salud de vecinos y vecinas?

La salud de los habitantes del barrio, se mire por donde se mire, tiene que haber sufrido un empeoramiento en las últimas décadas. No sólo por la contaminación, que tenemos claro que incide empeorando la incidencia y gravedad de distintas enfermedades, sino también por una clara afectación de lo que entendemos como los determinantes sociales de salud: la dificultad de acceso a empleos dignos, vivienda en mal estado, urbanismo poco compatible con la relación social del barrio, etc. Estos factores inciden de forma más importante en la salud que lo que tradicionalmente relacionamos con ella, y deben ser tenidos en cuenta.

7. Categoría: Cambios ambientales- Ampliación del Puerto ¿Cómo cree que afectaría, en materia ambiental, el actual anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia? ¿Por qué?

Este tema yo lo he oído sobre todo de pasada en las noticias, y a raíz de ir a responder a estas preguntas he revisado lo que hay publicado en los periódicos. ¿Sinceramente? Creo que hay muchas promesas de que va a ser sostenible, pero los barcos siguen funcionando con combustibles fósiles y realizando vertidos nada despreciables en nuestras costas. Además, las asociaciones ecologistas dan bastantes argumentos convincentes de que esta ampliación no trae nada bueno en materia ambiental.

En general, a nivel contaminación, veo que como mínimo ocurrirá lo siguiente:
Aumento de tráfico de barcos por mar y camiones en una zona que, recordemos, ES RESIDENCIAL. Contaminación acústica y atmosférica, peligrosidad para cruzar las carreteras, daños en los edificios... Y sólo estoy empezando a enumerar
Todo esto, acercándose la zona portuaria comercial peligrosamente a las playas sur y a la albufera (que recordemos que es zona protegida), degradando la calidad de nuestras costas, que al final son un activo en salud para toda la gente que vive allí y, además, fuente de trabajo para arroceros y pescadores.

8. Categoría: Alteraciones salud - Ampliación del Puerto ¿Cómo cree que afectaría, a nivel salud del barrio, el actual anteproyecto de Ampliación del Puerto de Valencia? ¿Por qué?

Creo que agravaría los problemas de salud que ya tiene (los he comentado en la pregunta 6), pues poco a poco esto está haciendo que Natzaret vaya perdiendo la consideración como barrio que merece y se esté percibiendo como una zona cuasi-industrial.

La gente del barrio necesita zonas en las que vivir y relacionarse que sean saludables, sin contaminación acústica ni ambiental. No necesitan camiones sin parar cruzando su barrio. Tienen todo el derecho a seguir estando en su barrio sin que este se convierta en un lugar inhabitable en las próximas décadas.

No merecen que los políticos miren a otro lado, pensando sólo en consecuencias económicas a nivel de empresas que expandirán el capital circulante en la Comunidad Valenciana. Las consecuencias para las personas también deben ser tenidas en cuenta, y, por desgracia, creo que en este caso no ha sido así.

Nadie merece que su barrio se convierta en algo así, y debería evitarse.

Entrevista a A.E/H/60-69

Entrevistadora: Si quieres empezamos con la primera, que bueno, es, según tu punto de vista qué papel ha tenido el puerto para la ciudad de Valencia.

A.E/H/60-69: *Es que aquí hay que remontarse a mucha historia, no?*

Entrevistadora: Si quieres nos podemos centrar en los últimos años, desde los 2000 o lo que veas.

A.E/H/60-69: *El papel del puerto ha sido crucial en el desarrollo de la ciudad y más en los poblados marítimos de cara a lo que ha sido importación/exportación, desde el punto de vista económico pero también social y ambiental. Social desde luego ha sido el núcleo de la vida en los poblados marítimos y ambientalmente ha modificado la estructura de la ciudad y de los propios poblados haciendo que creciese la playa norte hasta el propio Cabanyal - Canyamellar crece por el puerto. En los últimos años adquiere un papel muy importante, crece en magnitud y sigue creciendo desde mi punto de vista de una manera casi separada de la ciudad y un crecimiento desequilibrado respecto a la ciudad. Está muy metido dentro de la ciudad, no tiene espacio para crecer que no sea afectando a barrios de la ciudad o espacio naturales como el saler o la Albufera entonces tiene un impacto grande, no sólo por el propio puerto sino por todas las comunicaciones hasta el puerto y ha habido planes un poco olvidándose del impacto sobre la ciudad. Ahora quizá las decisiones dependen más de intereses externos que de la propia utilidad para la ciudad o de la propia Comunidad Valenciana o provincia de Valencia. Son planes muy importantes, desde el punto de vista del comercio global. Y este puede ser un problema de encaje de intereses de los propios habitantes de la ciudad.*

Entrevistadora: Vale, perfecto, y esta relación, este papel que comentas como ha podido influenciar a la población si lo ha hecho...

A.E/H/60-69: *Sí, siempre hay una gran relación se suele hablar del impacto positivo del puerto desde el punto de vista económico, quizá esto sería más interesante tenerlo en números que en frases que pudieran resultar apriorísticas, convendría conocer esos estudios de lo que aporta el puerto a la ciudad en cuanto a empleos, economía, no sólo a la ciudad sino también al área metropolitana pero desde luego tiene un impacto en, en tráfico de barcos muy importante, también en tráfico de vehículos, se ha desarrollado poco el tren, y claramente ha tenido un impacto ambiental. Desde el punto de vista social y poblacional se pasa de un puerto muy imbricado en la ciudad, muy a escala humana, quizá también mi perspectiva es diferente porque me he criado en estos barrios, mi padre trabajaba en Astilleros, y entonces el Puerto se veía como algo muy propio, muy dentro del barrio, podías entrar por dentro. A partir de los años 90 empieza un crecimiento exponencial del puerto se come gran parte de Natzaret, entre ello sus playas, también parte de alguna playa que quedaba al norte como una que se llamaba Del Tiro de Pichón, empieza a crecer y tiene un gran tráfico de contenedores, un papel mucho de entrada y salida de mercancías pero en los últimos tiempo un poco más de estación de contenedores más que ser entrada de importaciones y salida de exportaciones va convirtiéndose en una estación dentro del comercio mundial de contenedores. Entonces pierde ese contacto con la ciudad, luego las decisiones tampoco se toman desde el propio ayuntamiento, o incluso desde la Generalitat Valenciana, son decisiones que se toman de fuera como muchos de los planes que se han hecho se han tomado desde fuera y a veces se han, se han, visto, esto viene de final del Franquismo, de pensar que este era el puerto de Madrid por tal vez al pensar que estaba más*

cercano y hubo planes muy de megalomanía a finales de los 60, principios de los 70 de hacer una autopista por el cauce del río que llegara hasta el puerto para que fuera el puerto de Madrid, sin tener en cuenta el impacto en sus habitantes, en la calidad de vida, ni siquiera en la economía, nunca ha habido números claros de la relación económica en mi opinión...

Entrevistadora: Vale, la siguiente, bueno, no sé si conoces sobre el Barrio de Natzaret, en caso de no saber puedes responder que no sabes o responder refiriéndote a algún barrio que limite con éste y sea marítimo, sobre cómo esta relación cómo ha modificado el día a día de la gente que habitaba estos barrios.

A.E/H/60-69: *Claro, quizá, bueno no conozco tanto en detalle Natzaret, conozco algo, también la afectación a otros barrios como La Punta, a no ser que consideremos La Punta aparte de Natzaret, pero también cómo ha afectado a otros barrios. En concreto Natzaret por estar más cercano al puerto quizá es el que ha tenido un impacto mayor, como comentábamos antes, perdiendo su playa y su salida al mar para darle una salida por el Sur al Puerto que parecía la solución en aquel momento y conectar esa salida del puerto con lo que se llama la V-30 que es las carreteras a lo largo del nuevo cauce del río, entonces ahí siempre ha habido un impacto de espacio pero también otro tipo de impactos como tráfico de vehículos, contaminación sobre todo por alguna fábrica.*

Durante muchos años una fábrica que se dedicaba a la transformación de soja estuvo dentro del barrio, ya no en la zona del puerto cercana al barrio sino dentro del barrio. Esta fábrica incumplía la legislación del momento que se llamaba de Actividades Calificadas en el cual actividades que causaban molestias o contaminación debían estar a un mínimo de 2 km de la zona urbana. Y aquí estaba al final de una calle, esto durante muchos años fue un problema que las administraciones no pusieron remedio. Luego, la pérdida de la playa que pues se amplió a la ocupación o digamos el plan de La Punta para la ZAL con la expropiación de muchos terrenos y gente que estaba en contra, gente que vivía ahí que tenían su vida forjada de generaciones y la actividad agrícola que no querían abandonarla y que fueron forzados a salir del barrio de mala manera y se destruyeron casas y cultivos. Y eso fue un impacto importante, yo creo que Natzaret y también La Punta, han sido los que más han sufrido ese impacto directo del puerto, de la actividad portuaria.

Entrevistadora: Entonces, bueno lo has comentado un poco los impactos ambientales o cómo ha podido influenciar en materia ambiental la actividad del puerto, no sé si nos queremos centrar un poco más en cómo ha podido incidir a nivel salud esta actividad portuaria en los barrios más cercanos.

A.E/H/60-69: *mmm, eso, no se está seguro. En concreto hace más de 30 años pude participar en algunos estudios en el barrio de Natzaret, hicimos algún estudio con personas del departamento de enfermería, también participamos con algunas personas de Salud Pública, incluso de la facultad de físicas, midiendo el ruido y evaluando si alguna de las actividades, como el movimiento de soja, causaba problemas en salud. Esto digamos de manera directa, es lo que puedo conocer. Curiosamente aunque sí que había cierto impacto de ruido, tampoco había unos niveles elevados, mucho menos eran los de otras zonas de Valencia, tampoco el movimiento de soja se vio relacionado con una gran afectación en la salud respiratoria de los habitantes del barrio que fue algo que estudiamos, pero en aquel momento y me estoy remontando a casi 35 años, también lo comentamos con la Asociación de Vecinos, tal vez no hacía falta, mmm demostrar que estaba causando problemas asmáticos en los niños para tener la justificación para quitar esa actividad del barrio, quiero decir, a veces, esto es una opinión personal, la salud se pone como el argumento clave en la toma de acciones que tienen que ver con urbanismo y con medio ambiente, como si*

tuviéramos que demostrar de manera fehaciente un impacto de algunas actividades en salud, cuando lo primero es ver si cumple en la propia normativa, lo segundo sería intentar reducir los riesgos que ya conocemos los que son tener que esperar a que se produzca el daño, y la otra valorar la calidad de vida y la propia opinión de los vecinos.

Entonces los números que pudimos recoger en aquel momento y quizás estamos hablando de finales de los años 80, no hablaban de una situación catastrófica desde el punto de vista de la salud, es más casi encontrabas un barrio bastante cohesionado, y con cierta calidad de vida, está claro que las actuaciones no deberían esperar a este tipo de impactos tan negativos como cuando ya empezamos a ver un impacto evidente en la salud, sino que, si nos remontamos a aquel ejemplo, la ubicación de la propia fábrica y su actividad estaba incumpliendo la normativa existente, era suficiente para actuar, quizá esto puede ser algo equiparable de alguna manera, que nos puede ayudar a reflexionar sobre las disquisiciones de ahora que quizá no tenemos por qué justificar centenares de posibles defunciones más sino algo que posiblemente desde el punto de vista social, ambiental, o incluso económico no le interesa a la ciudad, desde el punto de vista de sus habitantes y responde más bien a otro tipo de intereses.

Entrevistadora: Entonces, bueno, no sé si para hablar de la ampliación, aquí ya pasamos al anteproyecto, no sé si lo conoces más o menos, hablamos de qué supondría que el puerto se amplié, si supondría un mayor o menor riesgo o qué conlleva a nivel ambiental o en salud y por qué.

A.E/H/60-69: *Claro, pero es que no lo conocemos, no hay ni un estudio claro, hay una evaluación o declaración de impacto ambiental del 2007, hay unas obras que pasaron sigilosamente y que nos hemos encontrado ya con el muelle, que es el muelle de abrigo ya construido, que no deja de sorprenderme, que todo eso haya pasado, porque existen ministerios de medio ambiente, consellerías y son planes que se han aprobado. Está claro que son trabajos costosos, hay dinero que ha servido para hacer esas obras, que son obras de gran envergadura, y desde luego el hecho de que esté construido el muelle de abrigo no es un argumento para no decir que indefectiblemente hay que hacer un nuevo plan, que por lo que yo conozco también es un plan que modifica aquel que tenía el permiso. No se puede hablar y menos cuantificar el impacto en salud si no se conoce, cuales van a ser las consecuencias de la posible ampliación, no podemos hablar de un efecto en salud de algo que sea el aterramiento, el aterramiento del muelle de abrigo puede tener una afectación ambiental. No soy experto en materia geológica o de costas, imagino que si hay mucho movimiento de tierras puede haber una afectación a todo lo que hay al sur del puerto porque las mareas en esta parte del mediterráneo van de norte a sur y sedimentan la tierra para consolidar las playas, la costa, de norte a sur, si ponemos un obstáculo, todo lo que está al sur va a retrotraerse, va a tener un impacto negativo, vamos a perder tierra que evitamos que haya deposición mientras sigue habiendo erosión.*

En cuanto a un impacto en salud, dependerá de cuántos barcos vayan a venir, qué tipo de combustible gasten esos barcos, cuánto tránsito generaría esa actividad portuaria, por donde van a pasar esos vehículos, que tipos de vehículos son... hoy mismo sin ir más lejos, el actual presidente de la Autoridad Portuaria hablaba de descarbonización, de 0 emisiones, mucho se queda en frases y como mínimo habría que esperar una Evaluación de Impactos ambiental y económica y social, que pudiera derivar en salud pero no creo que con la información actual se pueda hacer, esto es algo imprescindible. Esto sería lo mínimo, aún desde la posición de justificar o querer justificar esta ampliación.

Desde el punto de vista social, ambiental y económico no veo ninguna justificación, esto es ya una opinión personal, técnicamente lo unico que podría decir es que sería imprescindible una evaluación de impacto, a qué nos estamos refiriendo cuando hablamos de la ampliación,

si se va a duplicar el número de barcos y los barcos siguen emitiendo como ahora pues eso hay que estudiarlo pero no se conoce, no estamos hablando de un tertuliano, estamos hablando del director de la Autoridad Portuaria esta mañana, 31 de mayo de 2023 habla de descarbonización y de casi llegar a 0 emisiones, como mínimo habría que respaldarlo con una evaluación de impacto ambiental pero también social y económica de la ampliación que se pretende y desde luego una justificación desde el punto de vista socioeconómico, ¿va a ser para recibir importaciones que necesita españa?, ¿hay tal número de exportaciones que salen por ahí? Desde mi punto de vista si estamos haciendo solo una base para el gran comercio mundial estamos perdiendo decisiones sobre la ciudad, desvirtuando la ciudad, posiblemente vayamos a perder puestos de trabajo porque se va a automatizar todo, va a haber un impacto estético, quizá pueda afectar al atractivo de la ciudad pero sobre todo a la calidad de vida de los habitantes que es lo que más debería importar. Personalmente creo que es una obra que no hace ninguna falta y que como mínimo para los que la justifican, deberían de ser los primeros interesados en una Evaluación de Impacto Ambiental.

Entrevista a P.A-M.S/M/40-49

Entrevistadora: Bueno, vamos a ir entrando en materia, para no quitar mucho tiempo, la primera pregunta: Desde tu punto de vista, ¿qué papel crees que ha cumplido el puerto en la ciudad de Valencia?

P.A-M.S/M/40-49: *El puerto antiguamente pese a no ser uno de los motivos de fundación de la Ciudad de Valencia ni mucho menos, el puerto tras la revolución industrial yo creo que jugó un papel importante en cuanto a las posibilidades de comercio, exportación e importación, como vía de comunicación de mercancías pero por lo que he podido investigar y repasar a, creo que fue a partir de los 70' o así, del siglo pasado, pues hubo una especie de proceso de desacoplamiento entre lo que era la economía de la región local y un poco más allá (lo que se llama...) había un desacoplamiento muy significativo de la economía del territorio de lo que era la actividad portuaria, es decir, la economía dejó de tener como principal o uno de los principales motores la cuestión, el hecho de que tuviésemos un puerto porque el puerto por lo visto se convirtió en un ente propio al servicio de intereses más globalizados y dejó de tener este vínculo evidente con los avatares económicos de la región. Entonces desde el punto de la economía, porque, ¿Me preguntabas desde el punto de la economía verdad?*

Entrevistadora: Sí, el papel que ha tenido, puede ser cualquier punto, en realidad es muy abierto, lo que quieras rescatar

P.A-M.S/M/40-49: *Vale, desde el punto de lo que es la economía, que es un poco yo creo lo primero que me viene a la mente cuando hablamos de un puerto, ¿qué justifica tener esta macroinfraestructura en una ciudad? pues parece que siempre es la posición económica, eso por un lado, luego es un puesto también el tener, que tener que sufragar desde las arcas públicas una cantidad de infraestructuras y una cantidad de impactos que hemos ido asumiendo sin ni siquiera llegarnos a plantear si eso nos compensaba o no nos compensaba si era lo que queríamos o lo que no queríamos, ha sido como se ha dado siempre por hecho que tener un puerto siempre ha sido una cosa prioritaria, por encima de tener por ejemplo, medio ambiente saludable, una calidad de vida o una salud, razonablemente buena o unos paisajes agradables. Por ejemplo hemos priorizado en la ciudad un mega macropuerto a los usos turísticos que se le ha dado a la playa porque ahora mismo, para mí eso es incompatible, tú estás en una playa y estás viendo en un perfil paisajístico de grúas y de humaredas que no corresponde a una playa de calidad, tu la percepción que tienes, es que esa playa es más chabacana, la calidad es terrible.*

Y ha supuesto en definitiva tener que ir renunciando a muchas cosas sin siquiera haber hecho ese proceso de reflexión consciente de decir, yo que quiero ser, en qué tipo de ciudad quiero vivir o que tipo de vida quiero tener, entonces es eso, ha cobrado vida propia y se ha dado por hecho muchas cosas... y para mí, como ciudadana, como habitante de la ciudad, eeh, era una cosa ahí como que no existía, porque yo no la veo cuando paseo, desde las playas y tal veo paisaje de las grúas pero lo que es desde mi ciudad no la veo, los autobuses pasan por ahí y hay un muro, si voy con la bicicleta hay un muro, para mí es una incógnita lo que hay ahí detrás y es una cosa que yo no tengo ningún vínculo con esa infraestructura.

Entrevistadora: Y bueno, a pesar de no verlo, ¿no? ¿conlleva o altera el día a día de la población de Valencia? Es decir, ¿Cómo afecta, si lo hace, esta relación entre el puerto y la ciudad a la población de Valencia?

P.A-M.S/M/40-49: *Pues claro que supone, para empezar... mira un ejemplo, este fin de semana, yo he ido a ver a mi familia que está en la zona sur de la ciudad, saliendo de la ciudad en los poblados del sur y cuando he tenido que decidir si ir en coche o ir en autobús público o en bicicleta, me he visto muy condicionada porque sé que hay ciertos días que hay una cola de camiones que entran al puerto que llega hasta Quart de Poblet casi, Xirivella.. y a veces esa cola llega también y colapsa la pista de Silla que es la entrada Sur a la ciudad, entonces yo, en mi día a día, de poder ir a ver a mi familia o si hubiera querido ir a la playa a mí eso me condiciona totalmente, a la hora que salgo, llamo a vecinos o a conocidos ¡Oye! Habéis pasado por ahí, ¿Está colapsado, no está colapsado? eeh, otra cosa que nos ha condicionado hablando precisamente de las infraestructuras de transporte terrestre vinculadas a la actividad portuaria es que nos ha impuesto tener ahí unas cantidades de carriles, unas infraestructuras totalmente sobre dimensionadas, que si no tuviéramos este macropuerto o si tuviéramos un puerto adaptado realmente a la economía de aquí, no adaptado a los intereses globales, sino a nuestra economía que al final se supone que si es una infraestructura estatal debería servir principalmente a los intereses estatales, nos ha impuesto un sobredimensionamiento de eso que no hubiésemos tenido esas circunstancias. Tengo también por ejemplo una compañera de la infancia, que justo me dijo la semana pasada que la Alquería de su abuelo, que está en el acceso desde Picanya a la ciudad de Valencia, justo pegada al Plan Sur que es por donde se produce el mayor colapso de camiones que van al Puerto, La alquería de su abuelo y bisabuelo han decidido venderla a precio tirado porque claro es que se ha quedado en una zona, en la que es imposible que por mucho, por mucha estima, por mucho vínculo emocional que le tengan a ese sitio, o por mucho que sigan trabajando la tierra, nunca jamás van a poder habitar ahí, ni cultivar ahí porque de la época de los camiones que llevaban gasolina con plomo, esos metales pesados han quedado en la tierra, y eso cuando eres adulto, tira que te va pero ahí hay nenes pequeños y ella no se atreve a darle las verduras del huerto de su abuelo a los nenes porque ella no sabe, ni tiene medios para que le analicen la tierra o para poner tierra buena encima, entonces ha condicionado mucho esto. Ha condicionado también, el tener un puerto a la gente, el, el cambiar los hábitos alimenticios o la gente que tenía naranjos, yo por ejemplo soy de l'horta sud, mi padre vive allí, era un pueblo donde siempre se ha cultivado naranjos y ahora los campos de naranjos son casi un poco para autoabastecerse y ya porque la entrada de mercancías que ha venido de naranjas por ejemplo, a través del puerto, de otros países que tienen un precio más barato, eeh, ha hecho que las cosechas locales pue sno tengan cabida en las grandes superficies o en los mercados incluso, en cambio pues viene gente de grupos de consumo de madrid y se interesa por tener cosechas de aquí. Aquí tu vas al supermercado y no te encuentras naranjas de aquí.*

Entrevistadora: Vale, perfecto, esta pregunta no está en el guión pero has comentado, ¿Qué diferencias habría entre el puerto que comentas, que responde a intereses globales y un puerto que estaría más dimensionado a la ciudad? ¿Cómo sería ese puerto?

P.A-M.S/M/40-49: *Pues para mí, lo primero, los cruceros no existirían porque eso a una ciudad no le aportan absolutamente nada, yo he podido revisar los trabajos de investigación que ha habido sobre la repercusión o el retorno que tiene esa inversión que hacemos las ciudades en recibir cruceros y el retorno es ínfimo, es decir, si hablamos en dinero, la última tesis doctoral, la más reciente que he leído yo así con un proceso de investigación potente en tema de cruceros que es de la Universidad de Alicante, decía que en la mayoría de los cruceros, excepto los de mega lujo que van a Lladró a comprar figuritas, eh la media de gasto en la ciudad de un turista de crucero está entre 0-15 euros por día, son barcos en los que la*

gente tiene aproximadamente unas 5 horas o así para visitar el destino y en ese tiempo, ¿Qué van a hacer? aparte de colapsar la ciudad, y no sé y llenar de humo y tener que hacer un macropuerto que resulta que hace que no pase la arena a las playas del Sur y se vayan todas nuestras playas del sur, por un lado estas atrayendo turismo, intentando atraer turismo a cualquier precio, por otro lado estas destruyendo con ese modelo tus principales recursos turísticos que tienes en el territorio, eso es canibalismo territorial. Para mí un puerto adaptado a lo que son las necesidades del territorio sería un puerto por ejemplo, que priorizara los intereses territoriales más allá de los económicos a gran escala, por ejemplo que tratara de priorizar la relocalización de, yo sé que lo que digo va un poco en contra del capitalismo reinante pero para que un puerto realmente estuviera sirviendo al territorio, que está soportando todos los impactos, que está soportando el gasto que supone público tener eso en funcionamiento y que se da en concesión a las empresas pero que nosotros pagamos: desde el alcantarillado y reciclado, desde los residuos, desde el reponer todos los impactos que realiza. Por ejemplo ahora se va a hacer por ejemplo un proyecto de 30 millones de euros, para rellenar de arena las playas del sur y eso no lo pagan las navieras del puerto, eso lo pagamos desde el ministerio, desde costas, todo eso debería ayudar a escalar y acotar las prioridades que se, que se plantean con la gestión de esta infraestructura portuaria. Y luego ayudaría mucho hacer una auditoría pública de cuentas, echar cuentas, igual que tu en una empresa privada echas cuentas, los accionistas aquí igual, a ver el dinero que has metido este año donde ha ido a parar, ¿Qué has hecho? ¿Dónde lo has hecho? ¿Por qué has hecho esto?... En el puerto de Valencia se construyen cosas que en un año, año y medio están obsoletas o se dan cuenta que no sirven para nada, y yo que sé, antes de reorganizar y reestructurar su funcionamiento interno prefieren seguir ganándole terreno al mar, eso en una empresa privada es inconcebible, eso en una empresa privada es inconcebible, ¿por que se tolera en una empresa pública con dinero público y no en una privada?

Entrevistadora: Vale perfecto, la idea ha quedado clara, ahora si quieres pasamos a la siguiente pregunta, pasando de la ciudad al barrio de Natzaret concretamente, si lo conoces, y la pregunta es: ¿Qué cambios consideras que se han producido en el barrio en función de la actividad portuaria?

P.A-M.S/M/40-49: *Yo creo que en Natzaret, es todo, es un pueblo que no le queda nada de pueblo porque se ha visto totalmente subyugado a las necesidades del Puerto y nadie les ha preguntado y nadie les ha dicho nada, si hubiera sido el barrio este de Exposició o el Barri de la Milla de oro de Valencia, no les hubiera pasado eso ni mucho menos, o el barrio donde vivía Rita (ex alcaldesa de Valencia), esto no les hubiera pasado. Primero, yo creo que les ha condicionado, eh, yo hay una cosa que con los vecinos y vecinas de Natzaret intento esquivar el tema pero es el tema de la salud, eh, el tener por ejemplo, criarte al lado de esas emisiones, de todo tipo, al aire, de ruido, de contaminaciones lumínicas, de temas de seguridad, de los accidentes que pueda haber, que tal,, que tienen el bunker radioactivo pegado al parque, osea eso, en cuanto a la salud ya para empezar lo veo que debe de ser un condicionante decisivo, lo que pasa que a mi me consta que no existen estudios de ese tipo, porque nadie se atreve, no se por qué o no interesa, o lo que sea.*

Luego les ha condicionado, osea tienen un urbanismo, totalmente caótico, es decir tu estas en Natzaret y de repente te encuentras una pared, eh de repente te encuentras con un final de un canal de agua que acaba en ninguna parte que cuando llueve... o de repente se ponen a construir megaedificios en la parte de atrás cuando en el pueblo no tienen a lo mejor, ni el alcantarillado ni iluminación en condiciones o las comunicaciones con la ciudad en condiciones, no sé, luego también la socioeconomía del barrio pues es un barrio muy luchador pero en Natzaret siempre ha sido un pueblo o poblado en el que era pues de mira ahí que, era como todo el mundo sabía que si querías drogas era ahí, cuidado ahí que te

chorizan que llevas la mitad de cosas, ahora eso ha cambiado más recientemente pero era un barrio totalmente marginal, el contexto paisajístico, la planificación urbanística era totalmente inexistente hasta que ahora de repente les han puesto la burbuja esta de la ciudad deportiva y no se que, era así, tenían al lado, el circuito de Fórmula 1... es que les ha caído todo... que el río turia desemboque en una rotonda del puerto, que población tiene que cruzar ese monumento a la insensatez humana? La gente de Nazaret para ir a su casa tiene que cruzar por ahí, luego las vías del tren que también acceden al puerto y que van por allí, también o ahí van encajonados, entre medias, luego tienen silos, empresas de transporte logístico en la parte de atrás del pueblo, es que se han quedado encajonados en medio del todo realmente, ya luego para rematar les quieren plantar ahí al lado de casa las chimeneas de los cruceros, yo creo que les ha condicionado todo, perdieron una playa popular, eeh, en la que un poco la idiosincrasia o la vida familia, el día a día se vivía... los poblados marítimos que no tienen mar, ¿Qué son? Despoblados, como los que había en la guerra civil que tenían que abandonarlo, sería un despoblado de Nazaret porque esque los que han quedado ahí son los galos.

Entrevistadora: Y por qué crees, osea por qué diferenciamos si hubiese pasado por ejemplo donde vivía Rita, porque Nazaret tiene puerto pero esto no es toda la razón por la que les ha pasado eso, ¿Tu crees que hay alguna otra cuestión por la que todo ha caído en Nazaret? ¿O ha sido casualidad? o...

P.A-M.S/M/40-49: *Bueno Nazaret para empezar era población más humilde, era casi todo clase trabajadora, eh, mano de obra, que tampoco trabajaba todo el mundo en el puerto ni mucho menos, luego con el tema de la construcción del Plan Sur de Valencia, se decidió que la zona Sur se sacrificaba eh, fuese como fuese y claro y vinculado al puerto eh, hacia el norte era más difícil que crecieran lo que eran las infraestructuras anexas, las zonas de Actividades Logísticas o las empresas vinculadas a la entidad portuaria era mucho más fácil que crecieran por el sur, era simplemente por una configuración espacial, de la ciudad y desde luego también, yo creo que el origen de la ciudad, el desapego que hay históricamente de la ciudad por su costa, yo no se hasta que punto pero algo tiene que influir porque hay muchas ciudades que son costeras y en su fundación, en su ADN fundacional está en la costa, em, pero en la nuestra no, esque vivimos en una ciudad en la que el plato mas típico no lleva pescado, es con pollo y verdura, lo que a nosotros nos caracteriza mas es la huerta, el río antes, ese desapego también a la zona costera que tradicionalmente ha sido más poblada por gente humilde, gente mucha que trabajaba en las empresas portuarias, además como según que barrios costeros cada uno se dedicaba a una cosa del puerto porque el otro día me explicaban que la zona de la malva estaban más lo que trabajaban en astilleros, la zona más del cabanyal era le gente que trabajaba de estiba, era como un poco se iban agrupando por gremios, entonces, y luego también aparte también había, bueno yo me acuerdo un amigo de la malvarrosa me contaba y dice: ¡Claro! esque mi familia lo que estaba, era la salud, en mi familia, mogollón de familiares míos han muerto de cáncer jóvenes, digo, trabajaban en el puerto, dice Sí, bueno las mujeres no pero claro hubo médicos que luego nos decían, es que claro luego las mujeres lavaban la ropa antes a mano entonces respiraban todas las sustancias que venían impregnadas en la ropa y las respiraban las mujeres entonces también los índices de cáncer y todo eso no solamente afectaba a los trabajadores hombre que son los que trabajaban en el puerto sino a las mujeres... como segundo eslabón de la cadena portuaria sufrían los efectos de ese tipo, de ese perfil de trabajo*

Entrevistadora: Claro, y de eso no hay ningún estudio ni nada.

P.A-M.S/M/40-49: *No, pero, e slo que te digo, yo a ver yo he estado en entierros y velatorios de estiba de gente de gente de la estiba y tengo amigas y eso que son estibadoras y estibadores del puerto y yo he flipado, ahí fue cuando dije, esto no es normal, fui al velorio del hermano de una amiga que trabajaba, toda la familia son estibadores y estibadoras porque aparte era un empleo que un poco se heredaba y yo recuerdo en el velatorio que fui dos días a estar con ella, eh, primero habría mogollón de gente de la estiba como que hacían mucha piña y luego eeh, las conversaciones de pasillo eran de: ah si yo el año pasado, bueno este chico se murió de fibrosis quística, de lo de los pulmones, y las conversaciones era, ah no! Yo terminé el año pasado mi tratamiento, no se que, ah yo ya me han dicho que con la radioterapia era suficiente, muy bien.. osea habia una cantidad, una incidencia de diversos tipos de cáncer que flipas, de hecho mi amiga a los 5 años de trabajar en el puerto tuvo cáncer de pecho, antes había trabajado de peluquera, de fotografa y ya cuando entro a trabajar en el puerto a los 5-6 años, no sé si fue coincidencia o tal, pero su hermano, su padre, su madre, todos habían muerto de cáncer y a una edad bastante joven, no de esto que dices 80 años áncer lento, un cáncer de esos jóvenes que va rapidito. Y he ido a uno o dos entierros y he flipado la proporción de gente que estaba en el velatorio que hablaba que decía que había tenido, que no se quien, mi compañero, mi compañera de turno de tal..*

Entrevistadora: Madre mía, si, al final no conseguí hablar con nadie trabajador del puerto.. pero...Bueno, si quieres pasamos a la siguiente así no te quito mucho tiempo. Lo has comentado un poco, ¿Qué alteraciones o impactos han podido haber en materia de salud en el barrio de Natzaret así como en materia ambiental?

P.A-M.S/M/40-49: *Mira, de temas de salud, las sustancias que que respiran y eso no sólo de la quema de combustible de los barcos que es, ahora está regulado que cuando están a pocos metros de la costa tienen que cambiar a combustible más limpio pero bueno que viene a ser diesel industrial, no es ni siquiera ese del fino, pero eso fue no hace mucho menos, hasta entonces, sigue funcionando con chapapote de estos, fuel oil pesado. Fuel oil pesado es una mezcla super super densa que es un poco lo que queda en el fondo de los barriles de petróleo que no saben bien qué hacer con él, con las máquinas de los barcos de mercancías eso se puede quemar, entonces en esa combustión. Primero, lo tienen que calentar con motores diesel porque con lo sólido que es no se puede utilizar, no se puede conducir por los conductos que alimentan a las máquinas del barco, entonces, primero lo calientan con diésel y luego ya cuando están en navegación en mar, en alta mar, es cuando cambian a ese combustible, cuando se aproximan a la costa, al revés. Pero claro, primero un barco de esas dimensiones no puede parar nunca las máquinas, porque reiniciar eso no es como arrancar un coche, es un aparato grande.*

Entrevistadora: Vale, ¿hablamos de mega buques portacontenedores o cruceros?

P.A-M.S/M/40-49: *Los dos. Los cruceros también funcionan con chapapote, de hecho hay compañías. La agencia esta alemana, hace años ya que cuando se compraba un billete los alemanes de crucero, en el billete, aparecía como si fuese una cajetilla de tabaco, que te pone: el aviso decía: se recomienda encarecidamente no salir a cubierta cuando se hace navegación en altamar porque es cuando conectan esos motores, de hecho tu estás en la cubierta, porque yo en un crucero por ir y decir, me subí a un crucero y recuerdo subir a la cubierta arriba y de repente decir, uí esta mancha, es que ¡Te caen pegotes! de la chimenea, va volando y te caen como pegotitos negros que es de los restos de combustible sin quemar o yo que sé, un asco. Vale pues claro, ¿Por qué te cuento todo este rollo? porque la gente que vive en Natzaret tiene el puerto a pocos metros, tiene tanto de mercancías, de cruceros, de no sé qué, entrando, saliendo, tal y ahí atracados y por mucho*

que digan que ah no, nos enchufamos en la orilla, no se enchufan en la orilla, y si se enchufan es para los 4 ordenadores que hay abordo alimentarlos pero esa megamáquina tiene que estar siempre como en calentamiento, tiene que estar calentando ese chapapote porque alomejor si tardan x horas en hacer la carga y descarga completa, no se pueden permitir que eso se enfríe porque gastan mucho más en volverlo a calentar y ponerlo en marcha que no están quemando chapapote cuando están en el puerto pero está todo eso por ahí.

Luego vienen las sustancias que transportan los barcos, por ejemplo, los graneles, los graneles en el puerto de Alicante acaban de perder un juicio porque estaban básicamente intoxicando a la población con los graneles. En los graneles hay mogollón de sustancias que no van contenerizadas y que se utiliza una especie de máquinas chuponas como mega aspiradores para ir sacándoles, pero luego también eh, los barcos, las bodegas tienen como recovecos, tiene que bajar alguien y hacerle ahí la rascaeta final, luego los barcos, eh como tienen el sistema que tienen de funcionamiento que están abanderados con banderas de conveniencia en países de nombre impronunciable, eh, claro los controles a los que están sometidos son muy básicos por no decir que no hay, entonces, eh, se han dado casos por ejemplo, mis compañeros del puerto me han dicho: ¡Uy el otro día salió un cargamento con camiones con grano de trigo a granel y en el detector, en el anillo este detector de radioactividad, se disparó, pues porque en ese barco probablemente antes habían llevado algo radioactivo yo que sé armas o lo que fuera o residuos porque hay veces que los barcos y los containers se mueve basura, residuos plásticos, residuos no sé de un sitio a otro, entonces claro todo eso lo tienen que llevar al bunker este radioactivo que luego pues me gustaría a mí saber qué hacen con eso.

Entrevistadora: El bunker radioactivo que comentas, ¿está cerca de Natzaret?

P.A-M.S/M/40-49: *A mí me dijeron los vecinos de Natzaret que está detrás del muro que hay en el parque, que está por ahí, no sé, yo lo he intentado localizar en el google, será alto secreto pero no lo he visto, debe tener aspecto de búnker digo yo, no lo sé no lo sé.*

Bueno pues eso, todo eso, eso no es una sustancia que tu mueves una zapatilla de aquí a aquí, todo eso son una mezcla ahí de cosas por ahí volando y bambando que eso le va a la gente que está ahí en primera línea y es que nos va a todos pero claro las concentraciones, la intensidad, les llega mucho antes a la gente de Natzaret.

Otros temas de impactos ambientales, pues por ejemplo, el tema de tener esos muro, los regímenes de viento y la ventilación, aireación que hay en ese poblado está completamente modificado porque el río es un canal natural para mover aire del mar hacia tierra adentro y al revés, es como si fuera una tubería de aire, pero claro, el río ya no es río, tiene delante construcciones del puerto, lo que es el pueblo de Natzaret tiene un muro que te cagas de grande, eh, el aire que les viene les viene totalmente de la zona del puerto, primera línea, y cuando el viento viene de poniente les viene de la ciudad, industria, etc, quiero decir, es que un pueblo que vive en una ratonera aérea totalmente, viven en una cámara de gas, que es muy duro porque cuando hablo con la gente del barrio de esto se pone muy a la defensiva, y tu vas al pueblo y ves que tiene un aspecto que no está, o sea es, es no sé, está como hecho a trozos, está desatendido, un poblado al que no le hace caso nadie, porque yo creo que lo que quieren es que se vayan de ahí para poder hacer, ra, y usarlo todo su terreno, hacer una especie de moving de estos, como los que hacía Rita Barberà en el Cabanyal.

Luego tema agua, esta gente tiene el canal este mierdoso que sale, es que creo que no hay mejor definición que canal mierdoso de agua que les sale ahí de donde estaba antes el

circuito de Fórmula 1, que eso es un charco inmundo, que es una peste, que ahí es una mezcla de agua estancada con no sé qué, que luego encima es que ni siquiera pueden ver el horizonte, si vivieses en Nueva York con el Skyline pues bueno normal pero tía vives en Natzaret en un barrio que está entre la huerta y la playa y no ves el horizonte, es que es absurdo, y no tienes fincas así tampoco alto.

Luego también lo de zonas verdes y todo eso osea nada, la huerta que queda ahí está totalmente desestructurada, hay mogollón de instalaciones como abandonadas, por ejemplo la gente del pueblo, tiene los huertos urbanos porque han ocupado unos terrenos que buscando buscando, no sé cómo lo hicieron que se ve que es de uno de Emiratos Árabes, o nose qué porque será estos paquetes que se van comprando los fondos inversores que van por ahí, debe de ser algún rollo de esos y hay unos silos ahí abandonados, hay mogollón de infraestructuras ahí sueltas, es como el ejemplo del antiurbanismo, yo creo que podríamos captar en las Universidades a estudiantes extranjeros para decirles lo que NO hay que hacer. Luego, el tema de la zona costera, la zona costera cercana a la zona portuaria, los fondos marinos están completamente arados, osea ya no arados literalmente por las anclas de las zonas de espera, el garreo (el garreo es el barco se mueve pero el ancla está fija y la mueve un poquito) sino implemente la entrada y salida de barcos del puerto y el movimiento que hay en la zona de alrededor, porque es la zona de espera de maniobra para entrar aquí, eh toda esa zona se ve incluso en el google earth en el google maps, ves las fotografías aéreas puedes intuir en el fondo esa zona que está como arañada que es ese canal de entrada y salida y esa era una zona muy rica desde el punto de vista biológico porque eran comunidades, hace muchos años si que había posidonia, había praderas de posidonia, todavía hay cartografías del barco de la biodiversidad que parece algo por ahí, algunas matillas residuales pero que están ya muertas, pero creo que les llaman gorgonias, que es como si fueran los corales del mediterráneo, no son corales corales pero son estructuras así calcificadas que eh parecen como coralitos y de hecho los pescadores les llamaban les vinyetes porque parecen como los troncos de las vides, vale, tienen esa estructura de gorgonias de estas especies, que le dan mucha riqueza a los fondos marinos a parte de que los fijan, sobre todo cuando son zonas de arena como la nuestra. Entonces claro, todos esos equilibrios, es todo como una franja ancha que está delante de la costa, es un golfo entonces es bastante suave, pero aquí todo esto era una riqueza marina pero claro como es algo que está debajo del mar, que no lo vemos, no lo apreciamos, pues claro no pasa nada, es otro mega impacto más que tenemos del puerto y que aquí no ha pasado nada. Aquí no había nada, perdona sí que había! claro que había, pero son cosas que a parte como que no se ven, es lo que tiene siempre lo de los impactos ambientales, a no ser que lleguen y te corten el árbol de tu casa la gente no reaccionamos, no tenemos esa reacción, es una cosa más como la rana que la meten en agua hasta que se va calentando poco a poco y hierve, pues es eso, eso es lo que pasa con los puertos: como no ves, como tiene una serie de impactos ambientales y tal que, como tampoco te afectan directamente que afectan a la gente de Natzaret, como que da un poco igual, ya demasiado tengo yo con sacarme las castañas del fuego, ese desapego pues es lo que lleva. Eso en cuanto a impactos marinos.

Luego también entre Valencia y Baleares tenemos el corredor de cetáceos más importante de Europa y aquí no paran de pasar y cada vez más barcos, cada vez más barcos, cada vez más barcos y nadie quiere hablar de eso tampoco. La zona de la Red Natura 2000, la zona ZEPA que está en la desembocadura del río nuevo del Turia, el cauce nuevo hacia el Sur, esa zona Red Natura 2000 se diseñaron sus límites para conformarlos a las necesidades portuarias y no al revés, de hecho se dejaron fuera una zona de alimentación muy importante de las Aves, que está en esa desembocadura, porque claro ahí está la zona de varada de emergencia del Puerto, la zona de espera está justo en ese canal, es que les venía fatal tener esa zona ahí (Referente a la Zona Red Natura 2000).

Pues todo eso, y otros impactos en Natzaret, en Natzaret eh yo no he visto los efectos de las DANAS allí pero debe de ser el caos total y absoluto porque toda la geomorfología y topología de la zona está alteradisima, el sistema de alcantarillado no me quiero imaginar la maraña que es, hace nada han hecho denuncias porque les salía por el alcantarillado olorcito raro y resulta que era ácido sulfhídrico de una industria del puerto, de un procesamiento que todavía estamos esperando a que digan lo que es, o las consecuencias que tienen esas alteraciones geomorfológicas tan grave que se dan en una zona yo creo que ponen en grave riesgo a la población, yo de hecho no tengo claro que se estén respetando los Derechos humanos de esta población, porque se les está sometiendo a una serie de impactos que eso no, no tiene ningún tipo de razón.

Entrevistadora: Vale, me he hecho un esquema general, vamos a seguir con la última pregunta, que es sobre la AMpliación del puerto, desde tu punto de vista ¿Qué supone que se lleve a cabo la ampliación del puerto de Valencia para el barrio de Natzaret tanto en materia ambiental como en materia de salud y por qué? ¿Qué diferencias hay entre el puerto que tenemos ahora y el que podríamos llegar a tener?

P.A-M.S/M/40-49: *Pues mira para empezar les van a poner a 400 m de distancia la terminal de cruceros y ferrys nueva, ahora mismo la tienen un poquito más lejos como al doble de distancia se tiene la zona de parada de los cruceros, y ahora lo acercarán muchísimo más. Esto supone no solamente las molestias de lo que es respirar el aroma embriagador de los cruceros sino todas las entradas y salidas de taxis y autobuses acercarlos más allá todavía, colapsarles probablemente la parada de metro que muchos les ha costado conseguir o las paradas de autobús, les van a colapsar porque eso está ocurriendo ahora por ejemplo en el Saler, los autobuses que van a las playas del Sur los vecinos y vecinas no pueden utilizarlos porque van todo el año colapsados de turistas, todo el año, la gente del instituto no pueden llegar del pueblo del que son al siguiente pueblo donde está el instituto porque es que no pueden, a la primera hora de la mañana puede que sí pero a la hora de la salida no, no pueden ir a comer a su casa porque no les da tiempo de volver y cruzar la carretera, es que es muy heavy. Ese cambio ya porque si se hace la ampliación donde la quieren poner, ahí justamente es donde está la terminal de cruceros ahora y todo ese cambio lo han hecho sin hacer ninguna Declaración de Impacto Ambiental, porque claro saben que no la pasa.*

Eso ha sido uno de los principales argumentos, nosotros para denunciar eso que está en tribunales, de hecho hemos pedido un informe pericial al CSIC sobre cómo está afectando a la salud y a la calidad del aire el tema del puerto porque no hay ningún estudio de eso, nada hecho, toda la historia de décadas y décadas del puerto, nadie ha hecho un estudio porque lo que va a salir no les va a gustar.

¿Otro cambio? Los ruidos, no sé si has estado en Natzaret pero hay un zumbido constante, una reverberación siempre hay una vibración “uuuuuuu” eso es siempre, luego tienen la contaminación lumínica qué es brutal, son unos megafocos que se ven desde el espacio exterior, entonces ahí la contaminación lumínica que eso es otra barbaridad, porque con un parque natural al lado y una zona con aves que haya unos megafocos.... es una barbaridad. Luego por ejemplo, la cantidad de especies invasoras que llegan tanto en los propios buques por ejemplo con las aguas que utilizan para equilibrar la carga de los barcos y tal como la que viene pegado al casco de los barcos, es como la que trae material vegetal, madera, todo el puerto es una vía de entrada de todo eso y ¿qué población está en primera línea? Natzaret.

El trasiego de los camiones para aquí, para allá, planes de emergencia, de prevención, de accidentes, eso no hay nada de nada, eso es aumentar los riesgos: más, más, más. Y el tema de las plagas y todo esto, claro por ejemplo con el tema de los mosquitos, si tienes

iluminación, agua encharcada en el antiguo cauce del Turia a esta gente se la debe comer los moquitos de 20 especies diferentes de diferentes países porque claro les llega todo por ahí. Y luego hay otra cosa, el puerto de Valencia es uno de los puertos de mayor entrada de drogas ilegales de Europa, hace poco salió una publicación de este tema, eso está ahí. Quiero decir, todo eso en una población que pues ahí están resistiendo como pueden y en un contexto y entorno que tú alucinas que haya gente, yo no viviría ahí, de hecho todas las fincas que hay ahí que están venga a especular yo no sé la gente cuando se ponga a vivir allí va a flipar en colores.

Bueno y luego aparte el tráfico marítimo eh, si tu le sumas los camiones de arriba para abajo, las trasteras que son las que transportan los contenedores, el tráfico interno, si tu haces más del doble de la capacidad del puerto y lo alejas la zona de mercancías eso se supone que habrá el doble de tráfico de camiones porque habrá el doble de mercancías, sino para que lo hacemos tan grande, el doble de todo. Ahora se estima que hay 6000 camiones al día moviéndose por el puerto, entrando, saliendo, moviéndose por dentro, todo eso súbelo, eso son: emisiones, ruidos, accidentes... y estos viven ahí al lado.

Bueno y va para los demás también solo que en Natzaret está en primera línea, es inevitable no ver esas cosas cuando vas allí, sobre todo ver el muro, pero esque los que estamos, lo de los camiones el pueblo de alrededor, todos los pueblos, Pinedo por ejemplo, pese a estar en un parque natural, luego la ciudad, La mayoría de los vientos, muchos son de levante, vienen de la costa o del noreste, eso quiere decir que entra, penetra en la ciudad todo lo que viene del Puerto, los graneles por ejemplo pueden causar problemas respiratorios, eh, desarrollar alergias, episodios de crisis respiratorias más frecuentes.

Entrevistadora: Respecto a esto último y ya es la última pregunta, se hizo un estudio en el 1995 sobre cómo podrían afectar los graneles, pero claro en el 1995, se concluyó que no afectaba pero crees que la cantidad de graneles que se transportaban ha cambiado sustancialmente a la actualidad?

P.A-M.S/M/40-49: *A ver, se puede comprobar con los datos fácilmente porque tienes diferenciado lo que va conteinarizado de lo que va a granel, y además te diferencia que tipo de graneles, no es lo mismo grano que otro o dependiendo del granel puede tener unos efectos o hay otros. Seguro que hay más, porque el tráfico ha aumentado mucho más desde el 1995 a ahora, ten en cuenta que cuando empezó aquellos a ser la base de la globalización el transporte marítimo, eh, ya te digo que desde los 80' esto se desacopla y se convirtió en un monstruo independiente. Estoy segura que si que hay y que afecta segurísimo, osea, yo no soy médico pero de hecho obligan a hacer plantas de hacer esta operaciones en vacío para no liberarlo, en Alicante creo que les han obligado a hacer eso.*

