



ÍNDEX

L'ampliació del Port de València com a contingut didàctic pàg.1

El punt de partida pàg.5

La qüestió econòmica pàg.8

La qüestió ambiental pàg.12

La qüestió de la governança pàg.22

Materials elaborats pel grup de professorat de la Comissió Ciutat-Port
Il·lustracions: Lucía Armiño

L'AMPLIACIÓ DEL PORT DE VALÈNCIA COM A CONTINGUT DIDÀCTIC

L'anàlisi de **problemes socials rellevants** és un dels pilars en què s'assenta la innovació didàctica en l'ensenyament. La **polèmica ciutadana sobre l'ampliació del port de València** suposa una oportunitat per treballar a classe una situació d'aprenentatge, tal com recomana la LOMLOE.

La capacitat d'actuació de l'alumnat en enfrontar-se a una situació d'aprenentatge requereix mobilitzar tota mena de coneixements (com ara els conceptes, els procediments, les actituds i els valors...) implicats en les competències clau i en les específiques, contribuint a la seuva adquisició i desenvolupament. D'altra banda, l'escassa capacitat de l'alumnat per a elaborar textos argumentatius o expositius convida a buscar recursos de la quotidianitat per a facilitar que les redaccions es convertisquen en documents significatius per a qui els elabora. Finalment, la necessitat d'una racionalitat ètica i del desenvolupament del pensament crític, que permeta analitzar les decisions d'assumptes i fenòmens polítics, és una eina que esmorteix la mediocritat i les expressions superficials que generen postures oposades que fan difícil el diàleg. És a dir, l'ampliació del port és una magnífica oportunitat per posar de relleu l'ensenyament interdisciplinari, transversal, competencial i crític.

Totes aquestes raons estan darrere de l'elaboració d'esta seqüència didàctica per a estudiar les propostes d'ampliació del port de València. Pretenem acostar informació i dades, que soLEN estar ocultes a l'alumnat perquè puga elaborar fets i arguments que li permetisquen participar en la ciutadania democràtica.

Elaborar el material és una qüestió complexa. S'ha decidit començar l'experimentació d'algunes activitats seleccionades, entre altres que s'han redactat en una proposta més ampla, que consta de tres eixos d'anàlisi: l'econòmic, l'ambiental i la governança (esquema general en la pàgina 3). Pretenem oferir un material i exercicis que siguin modificats per l'autoritat del professorat, que coneix les possibilitats reals de treballar estes activitats en classe amb el seu alumnat.

Les activitats es poden realitzar en matèries com a Geografia i Història, Llengua i Literatura castellana i valenciana, Valors ètics, Filosofia o altres que conformen, o no, àmbits de coneixement. Més enllà de l'estructura administrativa el que pretenem és que el professorat puga desenvolupar una reflexió crítica amb el seu alumnat sobre un contingut que és un problema rellevant per a València ciutat i per a la ciutadania en general, així com un problema global front a la situació de canvi climàtic.

Per a poder valorar la pertinència d'aquestes activitats i millorar l'aprenentatge per a una participació ciutadana amb criteris, necessitem la vostra col·laboració. Hem seleccionat una tasca de cadascun dels eixos d'anàlisi per poder rebre les vostres impressions, reflexions i comentaris amb la intenció de millorar les activitats abans de presentar la proposta completa.

Moltes gràcies per la vostra col·laboració.

TASQUES PROPOSADES

TASCA 1. PUNT DE PARTIDA

En aquesta tasca inicial ens proposem l'avaluació de les concepcions espontànies de l'alumnat sobre el port de València, tant des dels sentiments, vivències i emocions personals com des del "sentit comú" construït des dels mitjans de comunicacions, xarxes socials, vida familiar, model territorial, etc per posteriorment facilitar informació i dades que amplien i qüestionen les idees prèvies sobre el port de València.

LA QÜESTIÓ ECONÒMICA

TASCA 2. D'ON VENEN ELS PRODUCTES QUE CONSUMIM

Amb les activitats proposades en aquesta tasca pretenem que l'alumnat faça una reflexió sobre l'impacte del comerç internacional i com contribuim al seu sosteniment amb les nostres pràctiques de consum cotidianes. Alhora, fem una primera aproximació a les dinàmiques i funcionament del port de València.

L'activitat 1 cal explicar-la a classe en una sessió anterior ja que l'alumnat ha d'emplenar la taula dels productes que consumim prèviament.

Al finalitzar les activitats, el grup d'alumnat haurà de decidir un dels dos camins proposats:

- Quin és l'impacte medioambiental de l'activitat portuària i de l'ampliació del Port de València.
- Qui controla la presa de decisions respecte al Port de València.

LA QÜESTIÓ AMBIENTAL

TASCA 3. QUINES SÓN LES AMENACES?

Les activitats proposades consisteixen en la lectura, anàlisi i extracció d'informació d'una sèrie d'articles que posen sobre la taula diverses problemàtiques causades per l'ampliació del Port, tant medioambientals com per a la salut de les persones.

Per a concloure hauran d'elaborar un vídeo de Tik Tok de denúncia que explique les amenaces que s'han posat sobre la taula.

LA QÜESTIÓ DE LA GOVERNÀNCIA

TASCA 4. CONCEPTUALITZACIÓ AL VOLTANT DEL PODER COM A GOVERNÀNCIA DEMOCRÀTICA

Amb aquestes activitats pretenem que l'alumnat elabore definicions de conceptes claus per tindre present la presa de decisions i que reflexione sobre si les decisions que es prenen al voltant del port són democràtiques i com hauria de ser eixa governança democràtica del Port de València.

Amb l'activitat que conclou la tasca, pretenem obrir el ventall interpretatiu de l'alumnat. Subratllarem la importància del pensament creatiu i crític sobre la complexitat del problema que suposa la problemàtica del port de València en un context democràtic, tot atenent el vessant mediambiental, econòmica, social i ètica del que n'és cruïlla.

Es pot plantejar que l'activitat siga un concurs i que es pense amb un guardó. També es pot fer aquesta activitat amb els diversos centres participants i fer un Concurs de fotografia Ciutat- Port. En eixe cas caldria tindre en compte que l'arxiu s'hauria de presentar sota pseudònim.

Els criteris per a determinar el guanyador o la guanyadora podrien ser:

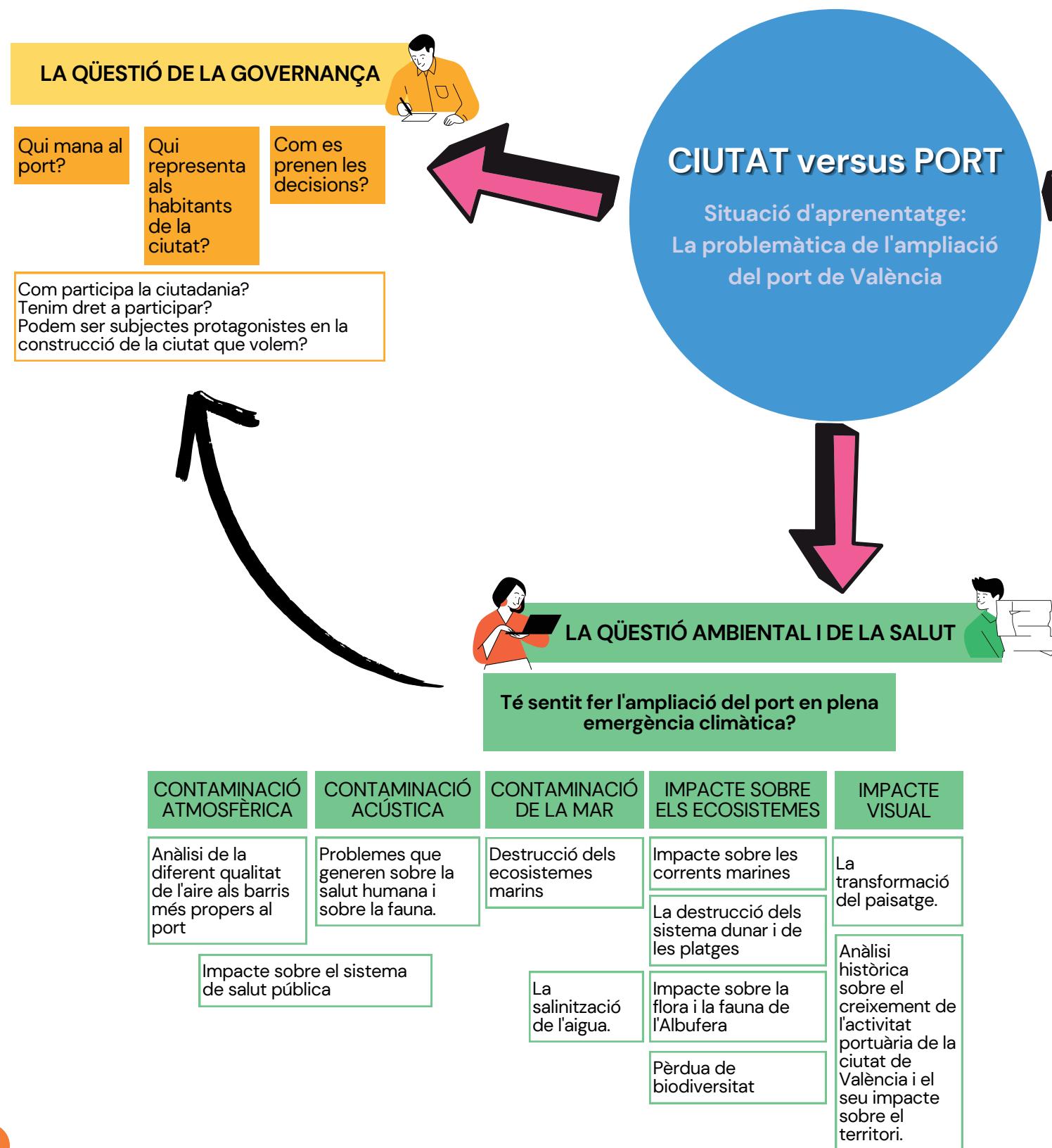
- Adequació al títol proposat.
- Coherència imatge-pregunta filosòfica.
- Profunditat de la pregunta filosòfica.
- Esperit crític en la conceptualització de l'objecte i la pregunta.
- Qualitat de la fotografia tant en l'aspecte tècnic: composició, il·luminació, enquadrament, etc. Com en allò representat.
- Originalitat de cada un dels elements, això és, imatge-pregunta.

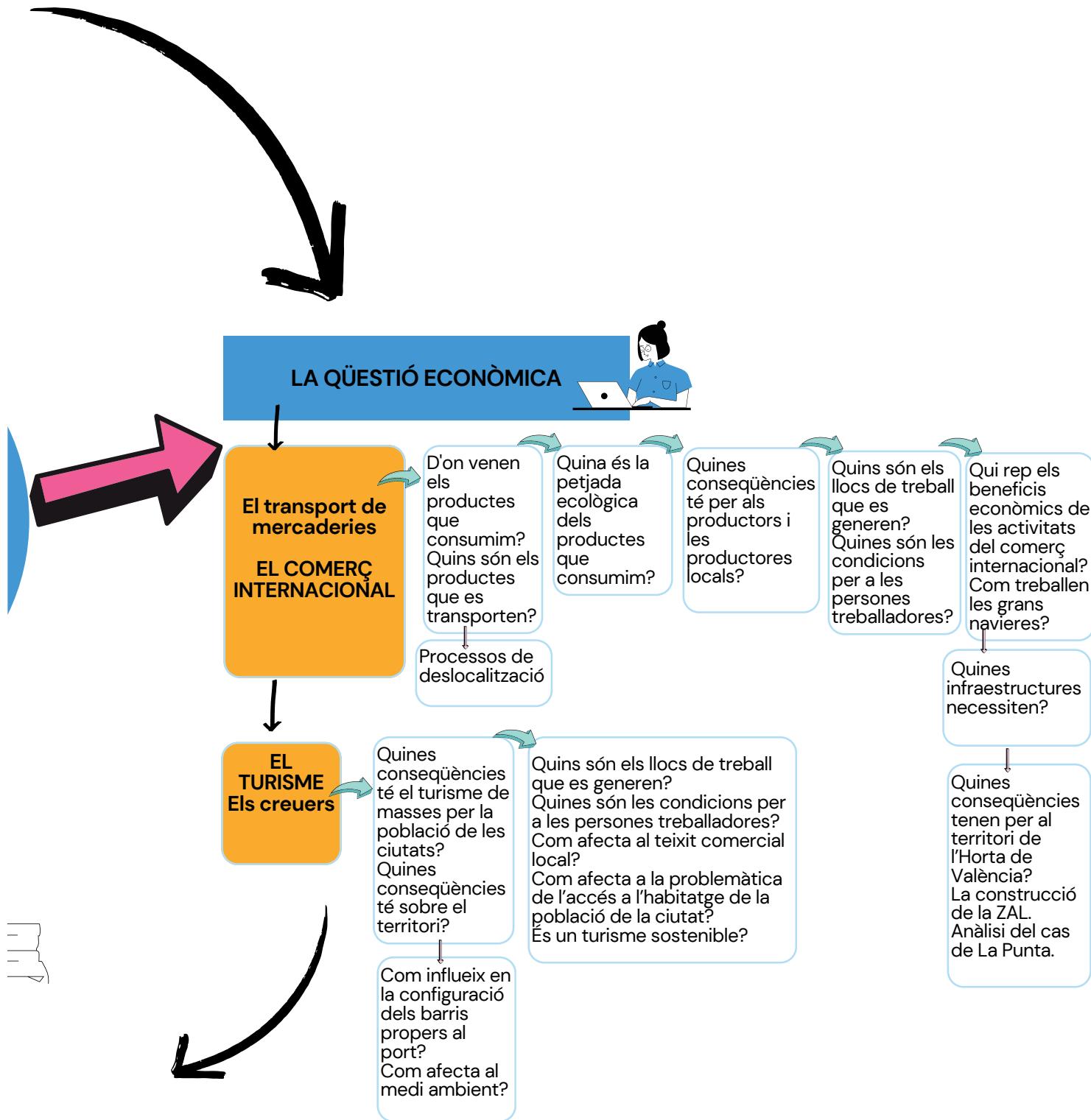


PUNT DE PARTIDA

Quines experiències busquem quan acudim al port?

Pluja d'idees prèvia per extreure les emocions que té l'alumnat interioritzat respecte a l'espai del port. Segurament tindran una visió romàntica, tant del paisatge com de les activitats que s'hi desenvolupen al port. Posteriorment tractarem amb totes les activitats proposades que analitzen els efectes de l'activitat portuària sobre el medi, el territori, la salut de les persones i el model de ciutat que s'imposa





TASCA 1

EL PORT DE VALÈNCIA I LA CIUTAT PUNT DE PARTIDA



Segurament heu visitat alguna vegada el port de València.

Per començar a estudiar aquestes instal·lacions i els seus projectes d'ampliació començarem qüestionant el nostre coneixement.

VISITA EMOCIONAL

1. Què recordes de les visites que has fet al port?

Selecciona una de les opcions següents:

- Has utilitzat un cotxe particular per arribar-hi.
- Has anat amb autobús de l'EMT.
- Has anat amb metro.
- Has anat caminant des de la teua casa.
- Has anat amb taxi.

2. Busquem als nostres records.

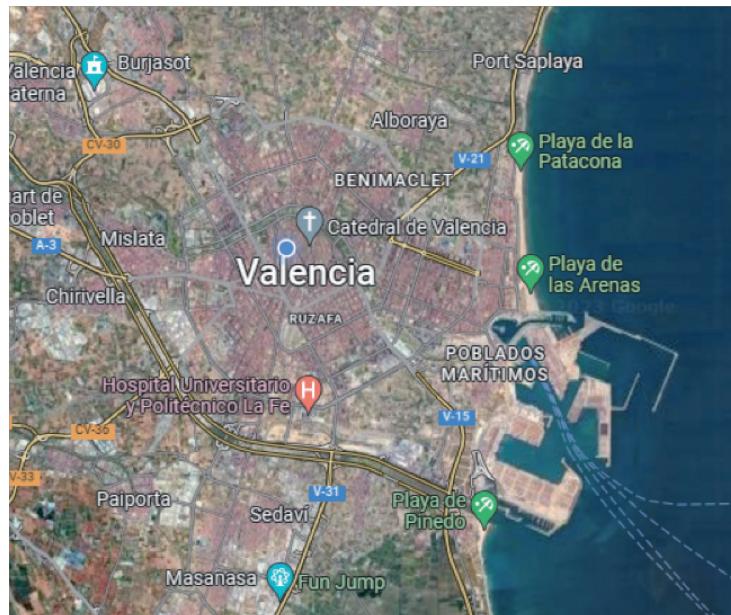
Què buscava al port de València?

- Un vaixell per viatjar a un altre lloc.
- Una visita per veure les descàrregues de mercaderies.
- Un lloc on divertir-me amb amics i amigues o amb la família.
- Un lloc per anar a pescar.
- Un lloc per veure els vaixells que estaven atracats.
- Gaudir del paisatge.
- Altres. (Comenta quines)

3. Quin tipus de vaixells arriben al port de València?

4. Què és el que t'agrada més del port?

VISITA VIRTUAL



5. A la vista de les imatges satèl·lit que et presentem podem dir que València és una ciutat portuària?



6. Gairebé segur que el port no era al mateix lloc. Per què creus que a València ciutat hi ha carrers amb el nom de Barques, barris amb el topònim de Pescadors i el pont del Mar? On seria abans el port de València?

7. a) Descriu en deu paraules o expressions positives allò que et suggerix el port de València.

b) Feu un xicotet esforç i busca altres deu paraules o expressions de caràcter negatiu.

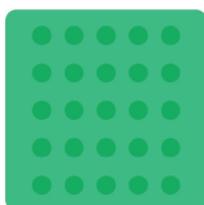
c) Quin grup de paraules o expressions t'ha costat més trobar?

Raona perquè ha sigut així contrastant l'ambivalència que ens genera a) i b)

8. Segur que has sentit a parlar dels contenidors i n'has vist alguns a prop del port. Saps per què es fan servir?

9. Quan arriben en vaixells han de ser emmagatzemats per distribuir-los a altres llocs. Què creus que és necessari per emmagatzemar i distribuir aquests contenidors?

10. Diuen que cal ampliar el port, per rebre més turistes, més contenidors, més mercaderies. Però això pot afectar la vida del mar i de les persones que viuen a prop del port. Què et semblaria si ompliren el barri on vius de contenidors i hagueres d'anar a viure a un altre lloc?



11. Què penses que caldria fer si l'ampliació del port espal·la les platges que tenim a prop de l'Albufera?

Visualitzeu aquest dos vídeos sobre l'ampliació del port i comenteu amb la resta de la classe si tenieu informació sobre el que es comenta i què penseu al respecte.



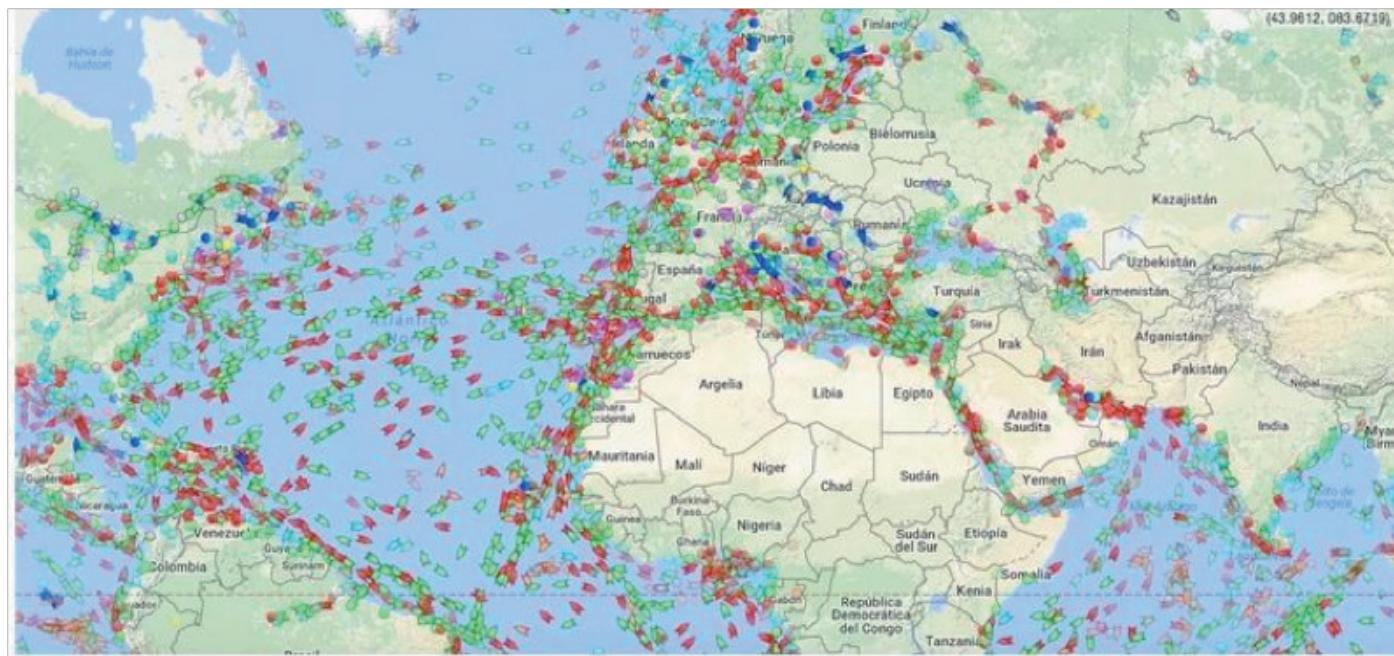
Vídeo de la Comissió Ciutat-Port:
<https://youtu.be/2TPHO4r-O7I>



Vídeo La ZAL: Zona Abans de Llauradores:
<https://vimeo.com/378597240>

D'ON VENEN ELS PRODUCTES QUE CONSUMIM?

Observeu la següent imatge:



El que veieu és una captura de pantalla de la pàgina web: MarineTraffic, que recopila en temps real informació de milers i milers de vaixells que podem veure en un mapa interactiu. Com veieu els mars i els oceans estan plagats de vaixells. El més probable és que els aliments que consumiu a casa els heu adquirit en tendes del vostre barri o de la vostra ciutat, però d'on venen els productes que trobem a les tendes?

Anem a comprovar en quina proporció contribuïm amb el nostre consum al comerç internacional.



1. Acudiu al supermercat més proper a casa i completeu la taula que teniu a continuació

ALIMENT	PROCEDÈNCIA (País / Comunitat autònoma)	KM RECORREGUTS calcular posteriorment)	ÉS DE TEMPORADA?	ÉS DE PRODUCCIÓ ECOLÒGICA?	NOM MARCA	EMBOLCALL
Llentilles						Plàstic Cartró
Cigrons						
Oli						
Farina de blat						

2. Posem en comú les dades de tots els membres de la classe.

Sobre un mapamundi polític en A0 posareu un punt (gomet de color) al país de procedència de cada-cun dels aliments que tenim dades. Observeu el resultat, extraieu conclusions i contesteu a les següents qüestions:

a) En quines zones del món es concentra la producció d'aliments segons les dades que hem recollit?

b) Calculeu els km recorreguts per cadascun dels productes i afegiu la informació a la taula.

Com és possible que els productes vinguen des de tan lluny? Creus que és necessari?

c) Quin preus tenen aquest productes al lloc de producció?

3. Comproveu si coincideixen les nostres dades amb la següent taula amb informació estadística dels països amb càrrega i descàrrega al port de València. Dividiu-vos en grups de quatre persones i feu les següents activitats al voltant de les dades de la taula.

D'ón venen els productes (Abril 2023):

Països	Carga	Descàrrega	Trànsit	Total
XINA	17.104	112.304	36.199	165.607
E.E.U.U.	35.698	17.085	63.269	116.052
ESPAÑA	29.403	8.635	32.456	70.494
TURQUIA	6.619	20.881	39.590	67.090
INDIA	7.297	11.508	42.936	61.741
BRASIL	7.092	4.075	36.787	47.954
ARGELIA	208	47	46.845	47.100
CANADA	7.875	2.992	28.547	39.414
MEXICO	12.202	6.981	14.965	34.148
MARROC	6.543	1.481	20.504	28.528
ITALIA	151	228	27.233	27.612
EGIPTE	4.609	6.082	12.614	23.305
ARABIA SAUDI	10.651	1.323	11.167	23.141
ISRAEL	5.369	4.989	11.473	21.831
U.E. ARABES	13.062	2.084	5.938	21.084
REGNE UNIT	8.034	90	11.284	19.408
VIETNAM	1.701	5.213	5.798	12.712
SENEGAL	3.884	1.942	6.338	12.164
BANGLADESH	314	7.607	4.153	12.074
COREA SUR	5.488	5.259	938	11.685

- a) Localitzeu en un mapa mundi polític els llocs que comercialitzen amb València.
- b) Avalueu la diferència entre càrrega i descàrrega i indiqueu el cinc països amb més diferència a favor de descàrrega. Què pot arribar a València? Busqueu informació sobre els principals productes que importem.

- c) Indiqueu els quatre països amb més quantitat de volum en trànsit. Què pot significar?

- d) Indiqueu els cinc països que més quantitat total exporten/importen. Què pot exportar València?



4. Busqueu informació i intenteu donar resposta a les següents qüestions:

- a) Com és possible que siga més barat comprar aliments que venen de lluny que consumir els aliments de la producció local?
- b) Com afecta açò als productors i productores de l'horta de València?

Hem pogut comprovar que el nostre consum contribueix al comerç marítim, encara que comprem al supermercat del barri, els productes que posem sobre la taula han recorregut milers de km. i els mars i els oceans estan plagats de vaixells mercants.

5. Llegiu els següent text i indiqueu que us crida l'atenció.

6. Trieu el vostre camí:

Les activitats realitzades i el text anterior ens obre la porta a tractar dos temes rellevants:

- 1) La qüestió de quin és l'impacte medioambiental de tots aquests vaixells que circulen pels oceans i els mars.
- 2) La qüestió de qui controla aquest comerç.

Feu una votació a la classe per decidir quin tema ens interessa més treballar a continuació.

“Si ens referim a tota mena de vaixells, incloent pesquers i embarcacions d'esbarjo, és difícil poder calcular, amb exactitud, quants existeixen en l'actualitat en el planeta. Però si centrem la cerca a vaixells mercants de transport de certa entitat (tonatge) es pot concretar amb major facilitat. En 2019 cinc banderes es repartien la propietat, o el control, de més de la meitat de la flota mundial. Grècia, el Japó, la Xina, Singapur i Hong Kong posseïen més del 50% del tonatge mundial.

Una altra dada curiosa és que en el món existeixen més de 400

vaixells mercants que onegen banderes de països que no tenen costa. com Moldàvia, amb més de cent vaixells, Mongòlia, Luxemburg, Suïssa, Paraguai, Bolívia, Eslovàquia, o Àustria amb només tres vaixells, són exemples de països amb flota, però sense mar. Destacables també són els casos de l'Azerbaidjan, el Kazakhstan i Turkmenistan, països que tenen vaixells mercants i accés a la mar Càspia, però als qui se'ls considera països sense accés a la mar, per ser el Caspi en realitat un gran llac.”

Font: <https://exponav.org/blog/puertos-y-buques/flota-mundial-por-pabellones-cuantos-buques-mercantes-de-transporte-navegan-actualmente/>

Principals navilieres del món	Principals navilieres del port de València
1.-A.P. Moller-Maersk Group	1.-Maersk Line.
2.- Mediterranean Shipping Company (MSC)	2.-MSC (Mediterranean Shipping Company)
3.- Grupo CMA CGM	3.-CMA – CGM.
4.- COSCO Shipping Co. Ltd.	4.-OOCL-COSCO
5.- Hapag-Lloyd	5.-Hapag Lloyd.
6.- Ocean Network Express (ONE)	6.-SeaLand.
7.- Evergreen Marine Corp	7.-Hamburg Sud.



QUINES SÓN LES AMENACES? EXPLIQUEU-HO AMB UN VÍDEO DE TIK TOK!

S'heu de dividir en grups seguint les indicacions del vostre professor o professora. Aneu a llegir i extraure informació de diversos articles sobre els impactes ambientals de l'ampliació del port. Hem de reunir informació sobre els següents temes:

1. Impacte sobre els ecosistemes (Albufera, fauna i flora / contaminació acústica sub-marina)

2. Impacte sobre les platges (Natzaret, Pinedo, Saler, Perelló)

3. Impactes sobre la salut (malalties produïdes l'activitat portuària i els diversos tipus de contaminació.)

Després del treball en grup fareu una posada en comú amb tota la classe.

Escriviu en post-its de colors (diferent segons el tema) les principals problemàtiques i conceptes claus sobre l'impacte de l'activitat portuària i l'ampliació del port. També anotarem aquelles dades més rellevants.

Els diferents grups anireu posant en la pissarra els post-its, perquè us servisquen de guia per a elaborar un vídeo de Tiktok amb el vostre grup.

Es tracta d'elaborar un vídeo de denuncia sobre un dels aspectes que s'han posat sobre la taula.

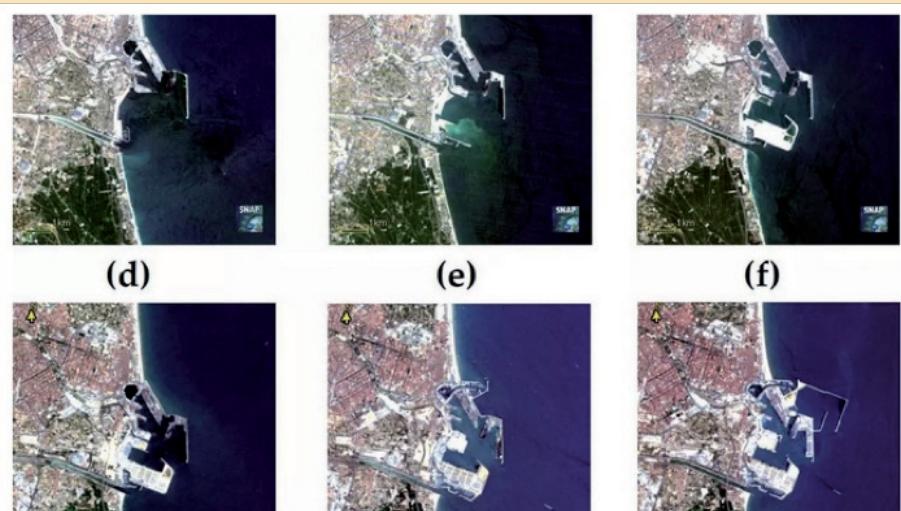
ARTICLE 01

Font: elDiario.es / Carlos Navarro Castelló/ 15 de enero de 2024

El dique norte de la ampliación del Puerto de València se ha comido en una década la mitad de las playas de la Albufera

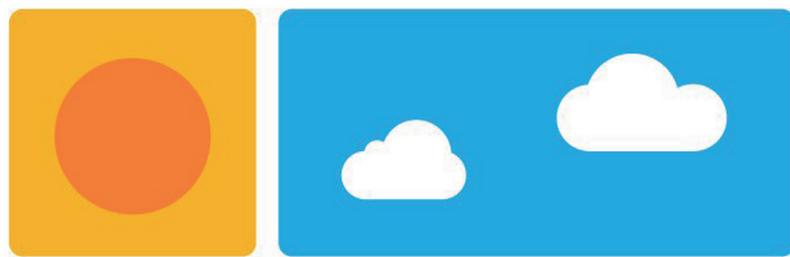
Investigadores del Institut Cavanilles de la Universitat de València (UV) desvelan en un artículo publicado en la revista 'Urban Science' que la mayor regresión de las playas de Pinedo, la Garrofera y El Saler se produjo a partir de la construcción del espigón, y que de 2013 a 2022 se han perdido 90 hectáreas de arena

El informe de Costas sobre el Puerto de València: "Conlleva una progresiva erosión y representa una clara amenaza para la Albufera"



Evolución del crecimiento del Puerto de València.

"La ampliación norte no sobrepasa el límite de la ampliación del 86, por eso no tiene impacto". El expresidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), Aurelio Martínez, se pronunció así en abril de 2021 para justificar su negativa a tramitar una nueva declaración de impacto ambiental (DIA) para la polémica ampliación norte, que desde 2012 cuenta con el dique de abrigo construido. En realidad se trata de uno de los mantras más repetidos por la APV y por los defensores del polémico proyecto para eludir los trámites ambientales: es la ampliación sur y no la norte la que ha tenido un efecto negativo en las playas del Parque Natural de la Albufera.



Ahora, un nuevo estudio de la Universitat de València desmiente esta afirmación y asegura que el dique norte es el que más ha acelerado la erosión de la costa al sur del Puerto, en concreto, ha causado en una década la pérdida de 90 hectáreas de arena de las 170 hectáreas que llegaron a tener estas playas en los años 90 del siglo pasado.

El estudio, publicado el pasado 2 de enero en la revista 'Urban Science', está firmado por los investigadores Juan Soria y Juan Víctor Molber, y por la investigadora Rebeca Pérez, del Institut Cavanilles de Biodiversidad y Biología Evolutiva de la Universitat de València (UV). Según desvelan, la superficie de las playas de Pinedo, El Saler y La Garrofera ha pasado de tener 170 hectáreas de arena en la década de los años 90 a 43 en 2022, lo que supone la pérdida de un 70% en 30 años.

La metodología aplicada para obtener esos datos, con imágenes por satélite, se utiliza para conocer el volumen de arena de los desiertos y aquí se ha aplicado por primera vez a las playas. De esta forma, se constata, además, que la mayor reducción de los arenales se produjo tras la ejecución del dique norte de la ampliación del Puerto de València (construido entre los años 2010 y 2012), y que la reciente restauración de 2023 ha aumentado la superficie de arena hasta las 112 hectáreas, un 34% por debajo de lo que llegaron a tener.

“Esta metodología llena un vacío importante en la investigación actual. Hasta el momento no se ha implementado el seguimiento específico de la capa de arena en playas mediante índices espectrales diseñados para dunas de arena. Esta novedosa aplicación en contextos costeros abre una nueva perspectiva en el campo de la investigación”, explican Juan Soria, Rebeca Pérez González y Juan Víctor Molner Polit, autores del informe.

El estudio muestra una relación directa entre la expansión del Puerto de València, con la creación de la Marina Real Juan Carlos I y la preparación para las pruebas de la Copa del América, y la reducción de superficie de las playas. Por la dinámica de las corrientes marinas (norte-sur) en esta parte del Mediterráneo, las playas del norte de las grandes infraestructuras crecen, y las del sur pierden arena. El área de estudio incluye los aproximadamente 8 kilómetros desde la actual desembocadura del río Turia, al sur del puerto de València, hasta la Gola de Pujol.

Así, las imágenes de los satélites Landsat-5, Landsat-8 y Sentinel-2 constatan cómo las labores de mantenimiento y mejora de los años 2004 al 2010 fruto de proyectos LIFE “consiguieron mantener artificialmente “consiguieron mantener artificialmente las tres playas, hasta que la

nueva ampliación del Puerto desperdió este esfuerzo”, en referencia al espigón norte, según explica Juan Soria, también profesor del Departamento de Microbiología y Ecología de la Universitat de València.

Las imágenes aéreas muestran también que desde 2013 hasta 2022, como consecuencia del efecto de la ampliación norte del puerto y la reducción de las actividades de rehabilitación en el área, se produjo una reducción de aproximadamente 90 hectáreas de arena. Así, entre julio de 2013 y el mismo mes de 2014, según la observación de Landsat 8, la superficie de arena se redujo de 54,63 hectáreas de arena a 37,26 en la playa de Pinedo; de 37,08 a 23,04 en la del Saler; y de 47,61 hectáreas a 31,23 en la playa de La Garrofera.

Por el contrario, las acciones de restauración de finales del pasado año, con la aportación de arena por parte del Ministerio de Transición Ecológica, han permitido aumentar la superficie, que ha pasado entre el 7 de septiembre y el 6 de noviembre de 2023 de 22,91 hectáreas a 42,49 en Pinedo, de 9,30 a 38,64 en El Saler, y de 11,73 a 31,77 en La Garrofera.



Imágenes RGB Sentinel-2 de la regeneración de las playas de estudio: (a) 1 de noviembre de 2022 antes de la última rehabilitación; (b) 2 de octubre de 2023 durante la rehabilitación; (c) 6 de noviembre de 2023 después de la rehabilitación.

Las imágenes también permiten comprobar que, en el extremo sur de la zona restaurada, en la Gola de Pujol, la construcción del dique norte ha facilitado el asentamiento de arena a ambos lados.

El trabajo utilizó 11 imágenes para el período 1984-2013; ocho para la fase 2013-2015 y desde 2015 hasta 2023 se han usado 15 imágenes. El volumen de arena se obtuvo calculando el número de píxeles que la arena ocupaba en cada imagen, según la resolución espacial de cada satélite: 900 metros cuadrados en los casos de Landsat 5 y Landsat 8 y 100 metros cuadrados en el caso de Sentinel-2. Así, se estimó la superficie de arena, que se convirtió a hectáreas para hacer las magnitudes más entendibles. Se utilizaron los índices NDSAI con las imágenes del satélite Landsat-5 y NDESI para Landsat-8 y Sentinel-2.

A preguntas de elDiario.es sobre las consecuencias que puede tener la regresión de las playas para la

supervivencia del lago de la Albufera, Soria ha explicado que hay dos factores que pueden influir en su salinización: “La restinga, el espacio de superficie que separa el mar del lago, tiene un kilómetro de ancho. Cuanto más se estreche, más riesgo habrá. Y por otra parte, la falta de aportes de agua dulce que ejerce de contención en la intrusión de aguas marinas es otro elemento a tener en cuenta”. dulce que ejerce de contención en la intrusión de aguas marinas es otro elemento a tener en cuenta

La ineficacia de la DIA de 2007
 De forma indirecta, el estudio publicado por la Universitat de València viene a confirmar dos aspectos importantes que están en plena actualidad a colación de la polémica ampliación del puerto. En primer lugar, que la declaración de impacto ambiental (DIA) del año 2007 que la APV y el Gobierno pretenden hacer valer para dar cobertura al polémico proyecto está obsoleta, ya que no ha impedido que las playas del sur se hayan visto afectadas de forma importante por la regresión como consecuencia de la construcción del dique norte.

En segundo lugar, que el Puerto ha incumplido todo lo referido a la regeneración de playas que establecía la propia DIA, tal y como pone de relieve el informe de estrategias marinas de la Demarcación de Costas sobre la ampliación norte.

Pese a todo y pese a que los cambios implementados sobre el proyecto original tampoco se ajustan a los parámetros que establece la DIA de 2007, ni la APV ni los ministerios de Transportes ni de Transición Ecológica han considerado necesaria la tramitación de otra evaluación ambiental que analice los riesgos de la actividad portuaria derivada de la ampliación en las playas, en la Albufera, en la contaminación ambiental y en la movilidad del área metropolitana de València.

ARTICLE 02

Font: elDiario.es / Carlos Navarro Castelló/ 31 de enero de 2022

Los expertos coinciden en señalar al Puerto de València como uno de los factores que pone en riesgo la Albufera.

El cambio climático que genera un aumento de los temporales y del nivel del mar por el calentamiento global son otros de los factores que inciden en un aumento de la erosión de las playas que daña la restinga y que puede acelerar la salinización del lago.

El cambio climático unido a las alteraciones artificiales del frente litoral por la acción del hombre representan las mayores amenazas para la supervivencia del Parque Natural de la Albufera de València tal y como la conocemos, principalmente por la erosión de la restinga, la franja de dunas y arena que separa el lago del mar, lo que implica un aumento de la salinidad del lago que ya a día de hoy se ha detectado.

Esta es una de las principales conclusiones que arrojó la jornada ‘El desafíament del canvi climàtic a l’Albufera’ que se celebró el pasado viernes 28 de enero en la Universidad Politécnica organizada por la comisión científica Junta Rectora del Parque Natural dependiente de la Consellería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.

La reunión contó con la participación de 50 expertos que forman parte de la citada comisión procedentes de universidades públicas y privadas y de otras instituciones. Durante el encuentro se identificaron los procesos de cambio que afectarán al ecosistema y a la actividad productiva y servirá para determinar necesidades técnicas de monitización, así como para elaborar propuestas de gestión para adelantarse a los problemas del futuro.

De los diferentes ponentes, tres incidieron en la afección del Puerto de València en la erosión de las playas del Parque Natural lo que por tanto afecta a la estabilidad de lago. Tanto la catedrática de Geografía Física, Eulalia Sanjaume, como los catedráticos de Ingeniería Cartográfica, Josep Pardo, y de Ingeniería e Infraestructuras de Transportes, José Serra, estos últimos de la Politécnica, coincidieron en señalar la infraestructura portuaria como uno de los factores que favorece la erosión de esta franja de la costa, además de la falta de aportes de sedimentos del río Turia y de la construcción de urbanizaciones y del paseo marítimo de El Saler en los años 70. También por el aumento del nivel del mar causado por el calentamiento global. Sin embargo, hubo matices y diferencias en sus visiones.

Sanjaume afirmó que toda la infraestructura portuaria desde su origen supone una barrera física para el transporte de sedimentos, pero que el dique norte construido entre los años 2008 y 2012 ha acelerado el proceso de erosión de la restinga por la alteración de los parámetros de las olas y de la corriente de la deriva litoral, una conclusión que coincide con el informe publicado recientemente por elDiario.es del catedrático Pascual Pery.

La profesora pidió la creación de una mesa conjunta entre administraciones, expertos y ecologistas en la que debatir y acordar medidas para paliar la situación.

Josep Pardo presentó las conclusiones de su estudio ‘Monitorización de los cambios morfológicos en las playas entre València y Cullera entre 1984 y 2020’. Según el documento, la zona de la playa de El Saler de la Casa Negra ha perdido 41,10 metros de anchura, la del Arbre del Gos 28,4 metros y la del camping de El Saler 22 metros. Además, el estudio constata que entre 2009 y 2020 se generalizan las pérdidas de arena. Desde 1984 se ha perdido una media anual de 6,9 metros de anchuro, atenuada en diferentes momentos por la aportación artificial de arena.

Según Pardo, “la principal causa de erosión es la falta de aportes sedimentarios causados principalmente por la interrupción del transporte sedimentario longitudinal que el Puerto de València provoca. Este factor afecta a la zona desde mucho antes del periodo estudiado. También es importante la falta de aportes de los sistemas fluviales”, por lo que propone extraerlos artificialmente de los embalses.

Por su parte, José Serra, autor del estudio del frente litoral al sur del Puerto desde 1992 encargado por el propio Puerto de València para hacer un seguimiento de los efectos de la última ampliación en las playas del sur reconoció que esta franja está en recesión desde el Puerto de València hasta Cullera y que las barreras como el recinto portuario son un elemento de riesgo importante, pero que no es ni mucho menos el único.

Según Serra, en el último periodo temporal analizado entre 2008 y 2015 se constata que las playas del sur siguen en recesión pero que la zona de la Devesa recupera una cierta estabilidad.

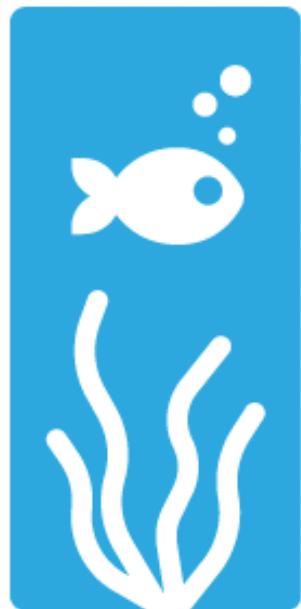
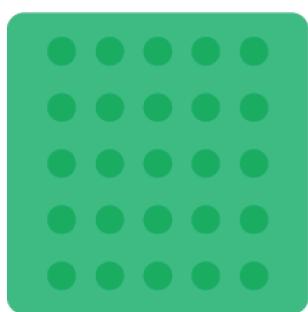
Esto permite a Serra afirmar que el dique norte construido entre 2008 y 2012 “no supone un efecto adicional, no hay un cambio de tendencia en las playas” y puntualizó que lo que ahora llaman ampliación “en realidad es un cambio de ubicación de los muelles”.

La consellera de Emergencia Climática, Mireia Mollà, también intervino y recordó que “la Albufera es uno de los lagos de agua dulce más importantes de Europa, concentra más de 300 especies de aves, es una ruta migratoria de primer orden y alberga más de 5.000 parejas nidificantes habituales”. La Albufera, además, “va mucho más allá, a pesar de que el lago supone más del 10% de la superficie total, el parque natural cuenta con 21.120 hectáreas que incluye zonas de marjal, sistemas dunares, mallas, bosque mediterráneo, franja de costa y mar”.

“Reconocida desde hace 33 años como Humedal de Importancia Internaciona (Ramsar), parte integrante de la Red Natura 2000, declarada Zona de Especial Protección de Aves (1990), Lugar de Importancia Comunitaria (2006). Todas estas figuras de protección dan buena cuenta de su biodiversidad vegetal y animal donde destaca la presencia única de algunos endemismos mediterráneos”, dijo Mollà.

La consellera recordó que el estudio ambiental del proyecto de regeneración del Ministerio para la Transición Ecológica señala las Posibles ampliaciones del Puerto de València como causa que impulsa la erosión de la costa: “El informe dice que estas causas aumentan la acción erosiva del mar sobre la costa. La no actuación en el frente costero comporta una progresiva erosión y representa una clara amenaza para la conservación del Parque Natural de la Albufera”.

La clave, en este caso, es que “de las tres causas mencionadas solo una de ellas, la ampliación, depende del factor humano; de la voluntad de sus promotores de sacar adelante un proyecto que representa una clara amenaza para el ecosistema”.



ARTICLE 03

Font: <https://www.samarucdigital.com> / Marian Sintes / 1 de abril de 2021

La Ampliación del Puerto de València, grave riesgo para la salud

La médica de familia y comunitaria Mirian Sintes, concienciada con la mejora de los entornos ciudadanos, advierte del grave riesgo para la salud de las personas si la ampliación del puerto se acaba convirtiendo en realidad. Por eso forma parte y es activista de la Comissió Ciutat-Port “No a l’ampliació del Port” que se constituyó en 2019 por asociaciones vecinales i ecologistas y que luchan contra la Ampliación del Puerto de València.

Soy médica y entré a formar parte de la comisión porque los determinantes sociales de la salud, los entornos son uno de ellos, son determinantes en la calidad y la esperanza de vida de la población. La Comisión Ciudad-Puerto “No a la ampliación del Puerto” se formó en 2019 por asociaciones vecinales y ecologistas. La situación de emergencia climática declarada a escala mundial debía de hacer imposible continuar con las mismas dinámicas de desarrollo económico que destruyen la natura donde vivimos los seres humanos. El pasado 26 de marzo la Comisión dio visibilidad a su rechazo a la ampliación del Puerto y reclama una nueva evaluación ambiental que recoja los efectos que la ampliación tendrá sobre la salud de los ciudadanos, las playas del sur, el Parque Natural de l’Albufera y pone de manifiesto su rechazo al modelo de ciudad que quedaría si este macro proyecto se acaba ejecutando.

Las autoridades están obligadas a garantizar el derecho a la protección de la salud que recoge la Constitución española. La ciudadanía de València y su área metropolitana tiene que conocer qué consecuencias tiene el Puerto sobre su salud.

Deterioro de los barrios alrededor del puerto y de las infraestructuras.

El macro-Puerto de Valenciano tiene desde hace tres décadas influencia directa en el deterioro de los barrios situados alrededor. Según la OMS, los entornos en los cuales vivimos son unos de los mayores determinantes de salud, más importantes que el acceso a la sanidad hospitalaria en el mundo occidental. La creación de barrios ricos y barrios degradados puede llegar a producir seis años de diferencia en la esperanza de vida en la ciudad de València. La proximidad de fondo de contaminantes y ruido, la pérdida de valores paisajísticos donde pasear, jugar, hacer deporte y disfrutar, tiene una importancia clave en las enfermedades de toda clase: respiratorias, cardíacas y degenerativas (como el cáncer). Al contrario, mantener un buen contacto con las personas de la zona donde vivimos y disfrutar de un entorno saludable nos protege de enfermedades mentales.

Aumento de la contaminación atmosférica y del ruido.

Según los estudios realizados en Europa, los puertos son responsables del 7 al 10% de las emisiones contaminantes, principalmente debidas al uso de combustibles de mala calidad que incluyen azufre. Pero es que el Puerto, además, hace pasar cada día 7500 camiones (según el mismo

Puerto) por la V-30. Es el foco emisor de mayor contaminación atmosférica y de ruido que tenemos marcado por la misma GVA. Todos los barrios y pueblos a sus alrededores están perjudicados por los altos niveles de contaminación y ruido. La OMS recomienda un umbral que a menudo sobrepasamos, pero que no obliga las autoridades a tomar medidas. Según las estimaciones de la Autoridad Portuaria, la ampliación del Puerto significaría triplicar la cantidad de camiones que atravesarían las poblaciones y obligaría a crear nuevos accesos al Puerto. Por lo tanto triplicaríamos la emisión de contaminantes y los distribuirían por toda la ciudad. València y su área metropolitana se convertirían en un tipo de cámara de gases tóxicos, que comprometería gravemente la salud de toda la población. Recientemente, en Inglaterra, una madre ha ganado judicialmente poder incluir la causa precipitante de la muerte de su hija en la partida de defunción: la exposición a la contaminación atmosférica que sufría continuadamente por el hecho de vivir junto a una gran avenida.

Gran inversión de dinero público.

Parece que las obras de ampliación precisan una gran inversión

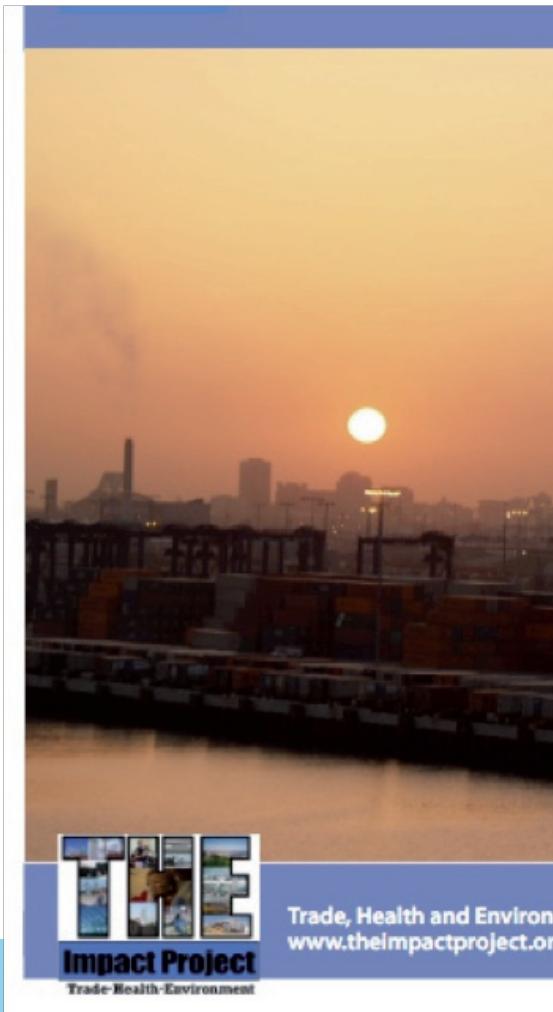
de dinero público porque una gran naviera privada opero y en trague provecho económico. Estamos hablando de millones de euros que irán a parar a piedras y arena echada en el mar. Todas estas inversiones se podrían emplear en servicios públicos: educación, dotaciones en los barrios, ayudas a personas con necesidades especiales... y sobre todo a la creación de lugares de trabajos arraigados en el territorio, respetuosos con las necesidades actuales de sostenibilidad ambiental. Los próximos años de inversión económica serán decisivos para transformar realmente la economía en un modelo basado en valores de cura entre personas y con la natura.

Desaparición de la costa y del parque natural de la Albufera.

El impacto más evidente del Puerto se producirá sobre nuestro ecosistema natural más emblemático: el Parque Natural de la Albufera: un espacio natural que absorbe CO₂, un espacio que preserva biodiversidad y protege aves en peligro de extinción, devoradoras de insectos y plagas. Desgraciadamente las sucesivas ampliaciones del puerto impiden las corrientes naturales del golf de València y la devesa está retrocediendo. La salinización del agua afecta el lago pero también el cultivo del arroz. Atención, la próxima ampliación amenaza de muerte el gran pulmón verde de la ciudad.

Parar la ampliación, una necesidad urgente.

Por todas estas razones la comisión está totalmente convencida en la comisión que tenemos que parar este proyecto ya. Repensar que necesitamos para evitar más desastres ambientales y una aceleración del cambio climático es urgente. En lugar de derrochar el dinero en mega-proyectos necesitamos trabajos de proximidad, inversiones en barrios, mejorar la calidad del aire y disfrutar de espacios naturales protegidos cada vez mejor conservados.



Trade, Health and Environment
www.theimpactproject.org

ARTICLE 04

Font: The Impact Project Policy Brief Series /Octubre 2010
<https://envhealthcenters.usc.edu/wp-content/uploads/2016/11/Impact-Project-Ports-issue-brief-Espanol.pdf>
Versió adaptada

Impactos a la Salud y las Comunidades a Causa de los Puertos de los EE.UU.

INTRODUCCIÓN

Los puertos constituyen operaciones industriales fascinantes. Los visitantes pueden ver un laberinto muy colorido de barcos majestuosos y grúas que cargan y descargan mercancías. Se puede ver el paso de los cruceros con cientos de pasajeros saludando a sus familiares, amigos y público en general. Se observan miles de camiones y largas filas de vagones de tren que están transportando carga de ida y vuelta a los puertos. Hay barcos gigantescos del tamaño de 2-3 campos de fútbol que llegan de Asia y de otros lugares lejanos, transportando miles de contenedores de 20 a 40 pies de largo, cada uno lleno de juguetes para los niños, aparatos electrónicos de consumo, muebles u otras mercancías, todos fabricados en otros países y todos listos para ser entregados a los minoristas de los Estados Unidos. Otros barcos transportan millones de galones de petróleo crudo, gas natural licuado, miles de autos nuevos importados y cientos de toneladas de productos agrícolas.

Sin embargo, los puertos son mucho menos emocionantes si, en vez de observarlos simplemente de una manera despreocupada, se tiene que vivir cerca de ellos.

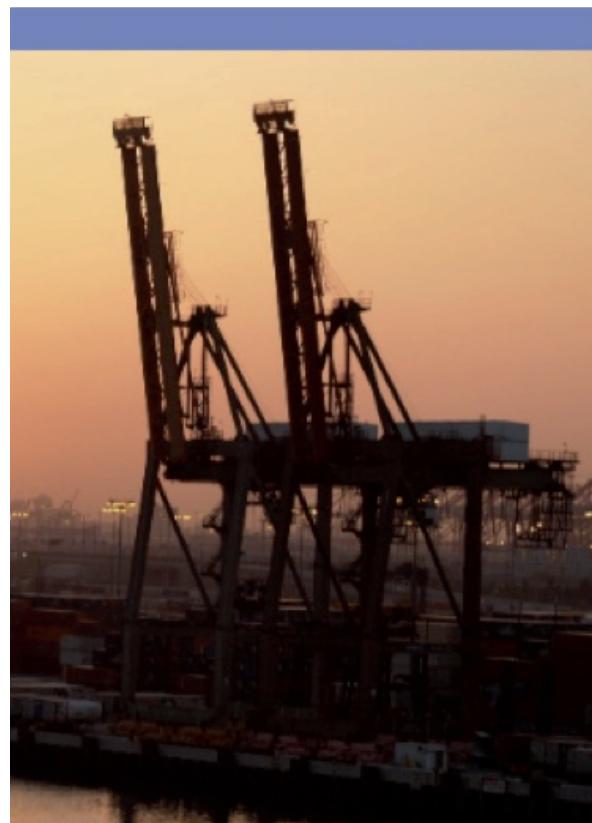


Photo by [mirrormeter \(where to next?\)](#)

Environment Impact Project
act.org

Para las comunidades que están en las proximidades de los puertos, lo que hay es un desfile diario y continuo de barcos contaminantes, y de camiones y trenes que circulan y pasan cerca de sus vecindarios. Las personas que viven cerca de los Puertos de Los Angeles y Long Beach, en la Bahía de San Pedro, y a lo largo de corredores de transporte de carga al servicio de los puertos, han sido testigos de la importante expansión en el comercio y el transporte de mercancías que ha ocurrido en los últimos 40 años. Camiones de traslado portuario transportan alrededor del 80% de los 50 millones de contenedores que se mueven en un año a través de los puertos estadounidenses.

Ha ocurrido un aumento de casi 29 veces más en el comercio internacional que opera a través de puertos de la Costa Oeste de los EE.UU., desde 1970.

Ha ocurrido un aumento de casi 29 veces más en el comercio internacional que opera a través de puertos de la Costa Oeste de los EE.UU., desde 1970.

Se ha proyectado que el volumen de los contenedores en los puertos de Los Angeles y Long Beach aumentará de 11,2 millones de dólares en el 2009 a 36 millones anuales para el año 2020.

El crecimiento experimentado en los puertos ha sido celebrado por muchos como un motor económico para la región. Los puertos de Los Angeles y Long Beach emplean directamente a unos 1.498 trabajadores y se dice que sustentan 1,4 millones de empleos en todo el estado de California.

Sin embargo, este crecimiento también ha generado grandes impactos negativos al medio ambiente y la salud pública, además de impactos socio-económicos. Estos dos puertos adyacentes no sólo constituyen el mayor complejo portuario de los EE.UU., sino que también son la principal fuente de contaminación del aire dentro de la gran área de Los Angeles y de toda la región. Mientras que los productos enviados de ida y vuelta a los puertos llegan a destinos ubicados a lo largo de todo el país y alrededor del mundo, los impactos a la salud y el medio ambiente causados por el comercio que se lleva a cabo a través de los puertos, se concentran principalmente en las comunidades de bajos ingresos ubicadas cerca de los dos puertos y a lo largo de las rutas internas para el transporte de carga.

En la última década, se han formado organizaciones de justicia ambiental cerca de los puertos, a lo largo de los corredores de transporte de carga de mercancías y cerca de los gigantescos almacenes de distribución, con el fin de llamar la atención sobre el daño que la contaminación relacionada con el puerto está causando a los residentes y a sus comunidades. Estos grupos han organizado a las comunidades locales para medir la contaminación, exigir que no amplíen los puertos a menos que puedan proteger la salud pública durante dicho proceso, y entablar una demanda para exigir normas ambientales más rigurosas y evaluaciones más completas sobre los proyectos portuarios, en relación con el medio ambiente y la salud.

Impactos sobre la Salud Pública

Los puertos causan impactos importantes a la salud, el medio ambiente y la calidad de vida en las comunidades ubicadas cerca de las instalaciones portuarias. La contaminación de los barcos causada por la quema de combustibles búnker sucios, y por camiones, trenes y equipos que queman diesel ocasiona daños a los residentes locales y perjudica la calidad del aire en toda la región. Debido a que tantos barcos y vehículos operan allí, los puertos de Los Angeles y Long Beach son la mayor fuente de contaminación del aire en el Sur de California. En el año 2009, los puertos representaron el 10 por ciento de las emisiones de partículas, 7 por ciento de las emisiones de óxidos de nitrógeno y 42 por ciento de las emisiones de dióxido de azufre al Aire de la Cuenca de la Costa Sur.

Estos contaminantes contribuyen al asma, desarrollo pulmonar reducido en los niños y niñas, enfermedades cardiovasculares, cáncer de pulmón y muerte prematura. La Junta de Recursos del Aire de California (CARB) calcula que 3.700 muertes prematuras que ocurren al año son atribuidas directamente a los puertos y a las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en todo el estado, y aproximadamente 120 muertes anuales están asociadas a las emisiones de partículas de diesel generadas por las actividades en el Puerto de Los Ángeles y Long Beach.

Se calcula que el costo económico asociado a estas muertes, así como a la atención médica relacionada con enfermedades y ausentismo escolar y laboral es de \$30 mil millones al año.

Los contenedores que vienen del extranjero también son portadores potenciales con respecto a la introducción de especies invasoras o nuevas causas de enfermedades. Los patios para los contenedores de almacenamiento son paraísos para mosquitos, escarabajos, polillas, ratas, zarigüeyas y mapaches, algunos de los cuales podrían potencialmente propagar enfermedades en los barrios vecinos. La fumigación de ciertos tipos de productos agrícolas conlleva sus propios riesgos con respecto a la exposición tóxica. Desde 1997 hasta el 2008 la Empresa California Cotton Company, situada en Wilmington, ha estado fumigando contenedores de transporte con un fungicida de bromuro de metilo para exteriores, a menos de 50 pies de donde la gente vive y los niños juegan.

Contaminación causada por el Ruido y la Luz

Las grandes instalaciones industriales, los puertos, los corredores de transporte de carga por camión, las rutas de tren y los patios de ferrocarril son las principales fuentes de ruido continuo.

En el Sur de California, los puertos, las instalaciones intermodales y los patios de ferrocarril operan 24 horas al día, lo cual significa que las comunidades residenciales no tienen un solo día, noche o fin de semana de sosiego. El cuerpo humano no se acostumbra a los ruidos fuertes o continuos; los sistemas biológicos del cuerpo continúan reaccionando pero a niveles más bajos.

Las operaciones nocturnas en el puerto y las instalaciones de los patios de ferrocarril también emiten contaminación luminosa. Muchos puertos e instalaciones para el transporte de mercancías usan grandes bancos de luces que brillan en las propiedades residenciales adyacentes, traspasando ventanas y cortinas.

Congestionamiento e Infraestructura del Transporte

Los camiones que transportan contenedores de ida y vuelta a los puertos, las instalaciones inter-modales, las instalaciones de trasbordo y los centros de distribución de almacenes pueden causar congestiones de tráfico y contribuir a accidentes y lesiones. El aumento significativo en el tráfico de camiones en las carreteras, autopistas, calles y puentes también causa la degradación prematura de la infraestructura de transporte público y mayores costos de mantenimiento, reparación y reemplazo.

Seguridad Pública

Las terminales portuarias, los corredores de transporte de carga, las instalaciones intermodales, las instalaciones de trasbordo, las instalaciones para la inspección de contenedores, las áreas de almacenamiento de contenedores, los almacenes, los centros de distribución, las terminales para el combustible para uso marítimo, petróleo y gas, y la carga tóxica y peligrosa generan importantes riesgos para la seguridad pública, causados por accidentes que ocurren en propiedades en el interior y exterior del puerto, tales como:

- Averías/colisiones del barco
- Choques/descarrilamientos/derrames ferroviarios
- Accidentes/averías/derrames de los camiones
- Fuegos, explosiones y derrames de tanques de almacenamiento de combustible
- ductos de petróleo refinado, combustible y gas
- Ataques terroristas

Uso de la Tierra

Los puertos también han comprado cientos de acres de terrenos adyacentes y cercanos a sus instalaciones, causando el desplazamiento directo e indirecto de residentes, recursos comunitarios y empresas. Esta tenencia de tierras priva a los residentes de justicia ambiental en las comunidades, de acceso a las playas, esteros costeros, tierras pantanosas y vistas estéticas de la bahía, al mismo tiempo que bloquea tierras que podrían ser utilizadas para futuros parques con espacios verdes, instalaciones deportivas, escuelas públicas nuevas, bibliotecas públicas, centros comunitarios, y nuevos centros residenciales, minoristas y comerciales.

Anem a veure un fragment d'un **vídeo del Cicle de Debat Ciutat- Port**, concretament en la taula 3, la intervenció d'Ana Noguera (del minut 7 al 19).

CONCEPTUALITZACIÓ AL VOLTANT DEL PODER COM A GOVERNÀNCIA DEMOCRÀTICA

1. Escolteu amb atenció, heu de prendre apunts a les vostres llibretes sobre els continguts comentats, i posteriorment donar resposta a les següents qüestions:

Es tracta d'entendre els plantejaments de l'autora i que ens faciliten atendre a les definicions dels conceptes claus del punt 2

1. De qui és la competència del Port de València?
2. Quin model de ciutat volem?
3. Què límits econòmics i ambientals apunta?
4. Com enten la relació entre espai públic i ciutadania?
5. Què tipus de port tenim i què se preten amb la ampliació?
6. Per què, Ana Noguera, qüestiona el progrés entès com valors mesurables del PIP, la creació d'ocupació o el lideratge comercial?
7. Reflexiona sobre l'affirmació "tenim un problema social, no tenim un debat social"

2. Ara en grups escriviu una definició dels conceptes claus per tindre present la presa de decisions i qualsevol altre que considereu rellevant.:

- a) Governança,
- b) Democràcia representativa,
- c) Democràcia deliberativa,
- d) Partits polítics,
- e) Moviments socials,
- f) Participació,
- g) Transparència...

3. Cada grup exposareu oralment, des dels conceptes tractats, com enteneu una governància democràtica del port de València.



ACTIVITAT CONCLUSIVA FOTOGRAFIA FILOSÒFICA

Baix el tema “**Model de ciutat**”, realitzareu **una fotografia i una qüestió filosòfica que sintetitze**, conclusivament, **l'aprenentatge assolit** amb aquesta proposta didàctica.

Les directrius són:

- a) Heu de pensar quin és l'aspecte o aspectes que vols assenyalar o evocar amb la imatge fotografiada, atés el tema proposat.
- b) En la fotografia, s'inclourà, de manera visible, una pregunta de caràcter filosòfic, que estiga relacionada amb la imatge i interactue amb ella.
- c) Es permet realitzar composicions i/ o modificacions d'una o més fotografies originals.
- d) Si surten persones reconeixibles cal comptar amb el consentiment signat.
- e) La fotografia ha de ser original.
- f) La fotografia, tindrà un pes mínim de 1'5 Mb i màxim de 5 Mb.
- g) El format admés de les fotografies serà jpg

