

L'altra cara de la Copa de l'Amèrica

Natzaret va nàixer al caliu de l'activitat marinera de la ciutat, com un barri de pescadors, d'estibadors i també de llauradors que treballaven a l'horta de la Punta. Aquest poblat marítim ha limitat històricament amb el paratge agrícola pel sud i amb el Grau de la ciutat pel nord.

La fisonomia d'aquest barri de 7.000 habitants va començar a canviar cap al final de la dècada dels 60, quan s'hi instal·laren fàbriques que treballaven amb substàncies perilloses i el riu Túria esdevingué, cada vegada més, un desguàs de la ciutat. La metamorfosi s'accelerà amb el creixement del port, que es va menjar la platja de Natzaret l'any 1986 a conseqüència de l'ampliació sud. Posteriorment, per l'interior, també quedà encerclat per un entramat de vies, i pel sud, finalment, per la recent Zona d'Activitats Logístiques. "Natzaret està aïllat -denuncia Julio Moltó, vice-president de l'Associació de Veïns i Veïnes de Natzaret-

Natzaret ha estat, històricament, el barri marítim més maltractat de València. Ara és un nucli tancat entre el port -que en va fer desaparèixer la platja-, la recent Zona d'Activitats Logístiques i les vies del tren. Els veïns denuncien que han restat al marge de les millores executades per a la Copa de l'Amèrica i que també poden quedar exclosos del futur remodelatge de la façana marítima de la ciutat.

Per a entrar-hi, s'ha de passar per algun pont, i l'únic pel qual poden caminar els vianants és el pont de les Drassanes."

"Natzaret és un barri de molts contrastos", resumeix Moltó. Per molts racons, hi podem trobar les marques d'un abandonament progressiu. Hi ha les restes de l'antiga platja del barri al costat de la pantalla gegant de

contenidors que assenyala el territori del port. Aquest indret és una de les poques empremtes de l'antiga façana marítima, que va arribar a acollir una certa estructura turística que utilitzaven els veïns de la ciutat als anys 60. D'aquella època, en queden també, quasi en ruïna, alguns balnearis, ara empresonats entre el port i l'ampliació, la Zona d'Activitats Logístiques. La ZAL constitueix una nova barrera, al sud, que ha deixat aquest barri encara més aïllat. "La ZAL és completament buida", explica Moltó davant aquesta immensa esplanada. Al costat mateix d'aquest nou terreny del port, ja dins de Natzaret, s'hi han construït cases per allotjar-hi els veïns de la Punta expropiats: "Fa dos anys que són fetes i encara no les han habitades."

Moltó també es queixa del fet que les actuacions prèvies a la celebració de la Copa de l'Amèrica han perjudicat el barri: "Per recuperar els terrenys de la dàrsena interior que l'Autoritat Portuària de València va cedir per a aquest esdeveniment esportiu, s'ha soterrat el riu, que ara desemboca per un túnel al moll del Túria. Així, el port ha guanyat tot l'espai que abans era el llit del riu. Però el problema és que, en posar el riu sota un túnel, hi ha augmentat el perill d'inundació. Hi ha carrers del barri que queden per sota el nivell del mar. El riu -continua Moltó- ha perdut



Un dels racons de Natzaret, barri que, en opinió de Julio Moltó, ha quedat marginat de les millores executades a la façana marítima per a la celebració de la Copa de l'Amèrica.

molta capacitat de desguàs. La copa dels rics la paguem els pobres.”

També hi ha projectes que poden influir en el futur del barri, com ara l'execució del concurs d'idees per a remodelar la marina de la ciutat. La zona d'actuació inclosa en aquest concurs fa frontera amb Natzaret. D'aquest barri, només en forma part el que resta de la zona xicoteta de Cocoters, al nord, “el mínim per connectar el PAI de Moreres II amb la dàrsena”, considera Moltó. D'aquest concurs, en queden fora elements com el pont de les Drassanes o l'antiga estació del trenet del carrer Major, que és un edifici protegit. També hi ha la idea, inclosa al projecte liderat per Jean Nouvel (guanyador del concurs *ex aequo* amb el despatx alemany GMP), de convertir l'últim tram del Túria en una platja urbana.

“Aquesta nova gran marina que es projecta agafa una part del moll del Túria, a menys d'un quilòmetre de les instal·lacions perilloses de Total i de Moyresa. És la contradicció entre un port industrial i un altre d'ús turístic”, apunta Moltó. Formen part dels terrenys compresos en aquest concurs d'idees els solars del moll del Túria on ara hi ha la Unió Naval de Levante, que en té la concessió fins a l'any 2020. Per tant, creu Moltó, “de moment, del concurs d'idees, tan sols es pot fer el PAI del Grau”.

Aquest dirigent veïnal reclama un debat públic per decidir el futur de la ciutat. “Hauríem de discutir les coses. Els veïns no hi tenim res a dir?”, es demana Moltó, que també es lamenta del fet que apareguen nous projectes sense cap consulta, com ara la construcció d'un circuit urbà de Fórmula 1 pel Grau. “Si hi posen el circuit, els habitants de Natzaret encara quedarem més aïllats”, pensa.

Natzaret, una de les àrees més marginades de la ciutat, es troba a un pas de les zones més cotitzades de València, com ara l'avinguda de França, la Ciutat de les Arts i de les Ciències o la dàrsena interior del Port. En paraules de Moltó, “som al costat del triangle d'or de la ciutat, però tancats en una gàbia. Som l'altra cara de la Copa de l'Amèrica”.

Miquel Calvet

Una història d'incomprensions

Fundada a tres quilòmetres de distància de la mar, València ha viscut històricament una relació peculiar amb la Mediterrània. La façana litoral, que va tenir el període de màxima esplendor després de la conquesta de Jaume I, torna a projectar-se, passats segles de decadència, com l'altre centre de la ciutat.

La ciutat de València va nàixer l'any 138 abans de Crist a la vora del riu Túria, a tres quilòmetres de la mar. Per això molts l'han qualificada de ciutat fluvial i no marinera. El cap i casal, tanmateix, sempre ha estat estretament relacionat amb la mar. De fet, el riu era navegable fins a la ciutat mateix. “Estic contra el tòpic segons el qual València ha viscut d'esquena a la mar –reivindica Josep Vicent Boira, geògraf i gran coneixedor dels pobles marítims de la ciutat–. València sempre hi ha tingut relació. El primer port de València va ser fluvial, però connectava amb la mar. Ha estat un model propi de relació amb la mar, bipolar, del Grau i de la ciutat.”

La façana litoral de València va estar despoblada des del naixement de la

ciutat fins a l'arribada del rei Jaume I, que va fundar pocs anys després de la conquesta la Vila Noua Maris Valentiæ, origen del Grau de València i dels pobles marítims. El rei conqueridor va crear aquesta vila amb privilegis reials que tenien per objectiu el poblament de la costa de la ciutat. Aquesta decisió assenyala l'inici de l'època de més esplendor de la façana litoral de València, com constaten l'establiment de la jurisdicció marítimo-comercial del Consolat de Mar des de final del segle XIII o la creació de les drassanes gòtiques del Grau als segles XIV i XV. Al caliu d'aquesta activitat, van nàixer i van prosperar els pobles marítims del Grau i del Cabanyal-Canyamelar.

La infraestructura portuària era, tanmateix, molt precària. La platja de la ciutat no tenia ni calat ni abric de cap mena. Al segle XVII hi comença la decadència dels pobles marítims, que són abandonats progressivament. “La ciutat tenia dues potes, però hi ha un moment en què el Cabanyal i el Grau cauen en l'oblit”, explica Boira. Els pobles de la mar i la ciutat eren dos nuclis separats i entremig hi havia horta. L'única connexió, durant segles, va ser el camí de la mar medieval.

Amb l'arribada del segle XIX, la ciutat va començar a connectar-se amb la mar. Primer, es va construir l'avinguda del Port. El pas següent fou el ferrocarril de València al Grau, el tercer que va entrar en funcionament a l'estat espanyol, l'any 1852. Posteriorment, es posaren en funcionament també els tramvies.

Tot aquest entramat es va bastir paral·lelament a la construcció del port modern de la ciutat, a cavall entre els segles XIX i XX. La dàrsena interior, que ara serveix de base per a la celebració de la Copa de l'Amèrica, va ser l'obra civil principal del segle XIX a la ciutat de València. El començament de la intensa activitat portuària va canviar la vida dels pobles més pròxims. “La relació del port amb els pobles marítims –relata