

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 poblats 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 poblats 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 poblats marítims del Grau i del Cabanyal-Canyamelar.

La infraestructura portuària era, tanmateix, molt precària. La platja de la ciutat no tenia ni calat ni abríc de cap mena. Al segle XVII hi comença la decadència dels poblats 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 poblats més pròxims. “La relació del port amb els poblats marítims –relata



imatge de la desembocadura vella del Túria presa des del pont de les Drassanes del barri de Natzaret. A l'altra banda, podem contemplar la infraestructura industrial del port.

Boira– ha passat per diverses fases. Des de mitjan segle XIX, hi ha una relació d'amor i odi. Si lliges *Flor de Mayo*, de Blasco Ibáñez, t'adones de la dependència que els poblats marítims tenen de les activitats del port: el Cabanyal de la pesca i el Grau de l'activitat portuària." Aquests dos pobles, administrativament independents, va ser annexionats a València l'any 1897 amb gran resistència de la població.

"A principi del segle XX –continua Boira– comença el turisme a la façana litoral de València, amb l'obertura del balneari de les Arenes. En aquesta època també es formula el pensament de connectar València i la mar amb passejos."

La gran metamorfosi de la relació de València amb la mar arriba molts dècenns més tard, als anys 80 del segle XX, amb dos fenòmens paral·lels: el creixement del port i el planejament d'obres per a millorar la façana marítima de la ciutat.

En aquests anys, el port va emprendre un desenvolupament intens i continu, amb l'ampliació sud, fins arribar al llit nou del Túria. Amb això feia un salt exponencial i esdevenia un port interoceànic. Pel camí, es va menjar la platja de Natzaret. Vint anys més tard, encara

més al sud, es menjà bona part de l'horta de la Punta, amb la creació de la Zona d'Activitats Logístiques. "En aquesta època –rememora Boira–, amb el creixement extraordinari del port, és quan es planteja el problema de la relació entre aquesta infraestructura i els poblats marítims. Han estat 25 anys de conflictes. Els principals damnificats de tot aquest procés han estat Natzaret i la Punta."

El desenvolupament d'aquest gegant econòmic, que a poc a poc ha engolit el sud de la façana marítima de València, ha estat acompanyat dels projectes i les obres que intenten acostar el centre de la ciutat a la part de costa que ha quedat per a l'ús ciutadà, al nord de la dàrsena interior del port, on hi ha les platges de la Malva-rosa i les Arenes. Algunes actuacions que s'hi han fet són la construcció del passeig marítim de València; el bulevard de Serreria, paral·lel a la mar; o el projecte de prolongació de l'avinguda de Blasco Ibáñez –cada vegada més qüestionat–, una intervenció que Boira considera que és "absurda". "Des que es va dissenyar aquest projecte, s'han obert noves eixides cap a la mar que fan innecessària aquesta prolongació", explica. Ara com ara, una altra gran via cap a la mar es configura al sud de la ciutat, amb

la construcció de la Ciutat de les Arts i de les Ciències, el desenvolupament dels Plans d'Actuació Integrada (PAI) de les avingudes de França i de les Moreres i la previsible connexió d'aquestes avingudes amb la mar.

A totes aquestes obres, s'hi ha d'afegir la històrica reivindicació d'aprofitar per a l'ús ciutadà la dàrsena interior del port. Una idea que es va embastar amb el projecte de Balcó a la Mar, de final dels vuitanta i principi dels noranta, i que finalment s'ha fet realitat arran de la celebració de la Copa de l'Amèrica. Els passos següents seran la concreció en un projecte del concurs d'idees per a remodelar la dàrsena interior i els espais que l'envolten, i la resolució de la difícil cohabitació entre l'activitat comercial d'un port en creixement continu que pretén fer una macroampliació al nord, i l'ús lúdic i turístic de la façana marítima de la ciutat.

"Allò que fem ara –conclou Boira– és tornar al segle XIII, quan la ciutat tenia dues potes. Hem de tornar a aquest model, amb un centre a l'interior i un altre a la mar. Quan va funcionar més bé la ciutat va ser quan tenia dos centres."

Miquel Calvet