

¿CONSECUENCIAS INDESEADAS O PLANIFICACIÓN INTENCIONADA? La marginación urbanística del poblado marítimo de Nazaret, Valencia. 1946-2010

Blanca FERRANDIS PEÑA

Escuela de Arquitectura, Universidad de Alcalá, Madrid, España

Director: Roberto Goycoolea Prado

Email: blancaferrandis@gmail.com

RESUMEN

La utilización inadecuada o intencionada del planeamiento –entendido como el instrumento privilegiado para desarrollar y mejorar la calidad de vida de cualquier asentamiento– puede terminar destruyendo más que construyendo, marginando más que integrando. En Nazaret, poblado marítimo ubicado en la conurbación de Valencia, España, el planeamiento desarrollado desde mediados del siglo XX ha convertido a un asentamiento, originalmente marítimo y rodeado de huerta, en un enclave aislado, enfrentado a una paulatina pérdida de calidad e identidad. Sin mar, sin playa, rodeado de infraestructuras y con una huerta decreciente, Nazaret se ha degradado por un planeamiento urbano que ha terminado convirtiéndose en “el problema”. La comunicación presenta algunos resultados de una investigación histórico-crítica del planeamiento de la zona. En ella, aunque no se abordan las posibles “intenciones ocultas” de los planificadores –siempre difíciles de demostrar– se evidencian las nefastas consecuencias espaciales y sociales de la secuencia de decisiones tomadas.

Palabras clave: planeamiento, Nazaret, aislado, degradado

ABSTRACT

The planning -understood as the privileged instrument to develop and to improve the quality of life of any settlement- used improperly or intentionally can end up destroying rather than building and marginalizing instead of integrating. In Nazaret, a maritime village in the conurbation of Valencia, Spain, the developed planning since the mid-twentieth century, has become this settlement, originally surrounded by vegetable gardens and next to the sea, in an isolated location, which is suffering a gradual loss of quality and identity. Without sea, without beach, surrounded by infrastructures and with decreasing vegetable gardens, Nazaret has been degraded by an urban planning that has ended up becoming "the problem". This paper shows some results of a historical-critical research of the planning in the area. Here, although we do not address the possible "hidden intentions" of the planners (always hard to prove), the dire social and spatial consequences of the sequence of the decisions are evident.

Key words: planning, Nazaret, isolated, degraded

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Contexto y definición del tema

El caso de estudio es Nazaret, barrio periférico de Valencia situado entre el puerto y los dos cauces del río Turia. Es un barrio aislado, marginado y con deficientes condiciones de habitabilidad. Antaño fue un pueblo de pescadores y hortelanos perteneciente al sector de *Els Poblats Marítims*, a la vez que un enclave privilegiado de veraneo para las familias adineradas de la ciudad. Sin embargo, hoy es una de las zonas urbanas más castigadas y degradadas, al igual que el resto del sector. El punto de inflexión en la promisorio trayectoria del barrio fue la Gran riada del Turia de 1957, momento en que, según entendemos, comenzó su aislamiento planificado. En Nazaret, los efectos del desbordamiento del río fueron muy importantes, tanto por su situación en la orilla sur de la desembocadura, como por la falta de infraestructuras de contención y la vulnerabilidad de sus construcciones. La decisión tomada en 1958 de desviar el cauce del Turia para evitar futuros desbordamientos, la *Solución Sur*, junto con el nivel de destrucción del barrio, llevaron a que el lugar fuese percibido por la administración como una zona de oportunidad para desarrollar nuevos usos en de las estrategias de mejoramiento infraestructural y crecimiento urbano de Valencia. La administración utilizó el planeamiento para conseguir una futura recalificación mediante la degradación de la zona. Proceso de marginación intencionada que, de uno u otro modo, ha continuado en la planificación posterior.

La posibilidad de señalar a una planificación urbana intencionada como causa de la degradación actual de Nazaret, es el resultado de un trabajo de investigación, desarrollado en el Máster Universitario en Proyectos Avanzados de Arquitectura y Ciudad de la Universidad de Alcalá de Henares. En él se realizó un recorrido histórico-crítico del planeamiento de la zona con el objetivo de identificar aquellas actuaciones urbanas que han tenido un impacto negativo en el desarrollo del barrio. En concreto se estudiaron y valoraron los planes generales, parciales y otras actuaciones urbanísticas proyectadas y/o ejecutadas con la finalidad de identificar qué intervenciones fomentan la degradación del barrio y valorar el tipo y la dimensión de impacto producido. Entendemos que los resultados obtenidos permiten esclarecer qué dirección deberán seguir las estrategias de intervención si se quiere conseguir la regeneración del tejido urbano de Nazaret.

1.2 Estado del arte

Existen algunos estudios de Nazaret realizados desde una perspectiva histórica y urbana. Entre ellos están “Nazaret y sus calles” del vecino del barrio Juan Castaño y el estudio sobre *El Poblats Marítims* “Junta Municipal del Marítim” del Ayuntamiento de Valencia. Por otro lado encontramos trabajos relacionados con la planificación en el ámbito urbano de Valencia, destacando “Cartografía histórica de la ciudad de Valencia” de Armando Llopis i Luís Perdígón, “Historia, geografía y arte de la ciudad de Valencia” de Jorge Hermosilla Pla y los artículos “Valencia: opciones, desorden y modernidad” de Alfonso Puncel y “Planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009)” de Eugenio Luís Burriel de Orueta.

Sin embargo, no hemos encontrado trabajos que vinculen la planificación urbana con la degradación del barrio, excepto la Tesis doctoral de Josep Vicent Boira Maiques; un estudio sobre la imagen y percepción de El Cabanyal, barrio que también pertenece al sector de *Els Poblats Marítims*. Boira identificó, mediante encuestas, cómo era y comprendía el barrio: sus límites, hitos destacables, puntos conflictos, zonas de mayor interacción social... lo que nos ha permitido entender, entre otras cosas, qué elementos originan barreras físicas o psicológicas y qué elementos ayudan a vivir y cuidar o a abandonar y descuidar los espacios. Sin embargo, no entra a estudiar los efectos de la planificación en la situación analizada.

1.3 Fuentes y metodología

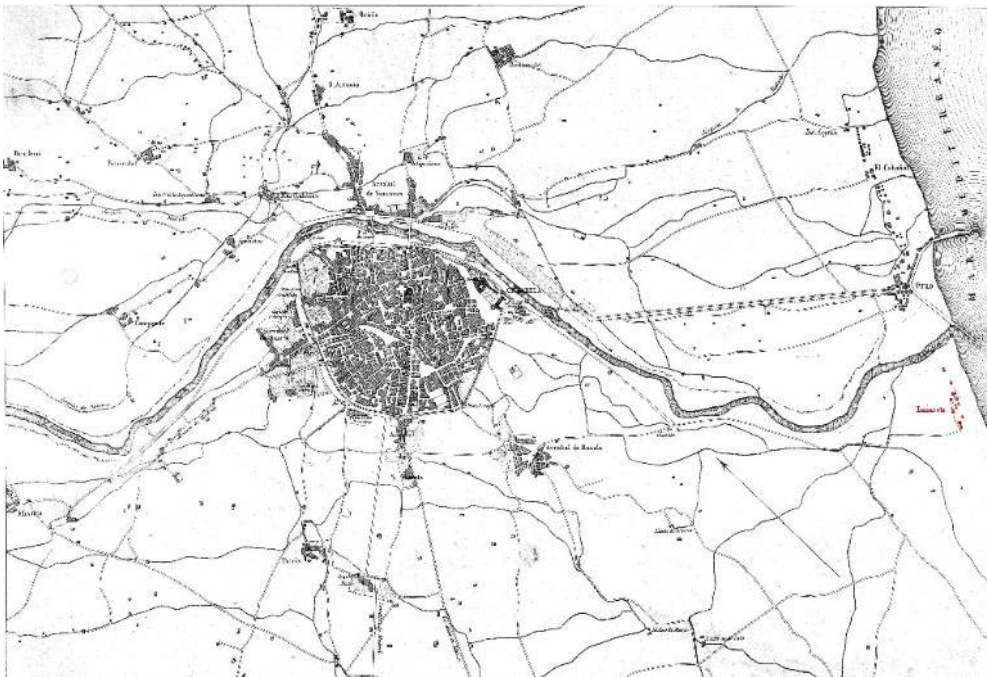
La primera fase de la investigación consistió en recopilar la información urbanística de Nazaret desde un momento inmediatamente anterior a la riada de 1957 (la situación urbana en 1944 y el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su cintura de 1946) hasta la última revisión del Plan General en 2010. La información se ha obtenido a partir de las publicaciones existentes y del fondo cartográfico del Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de Valencia y de la Universidad Politécnica de Valencia. La segunda fase consistió en analizar la documentación para identificar y ordenar los planes y las actuaciones urbanísticas proyectadas y/o ejecutadas que han tenido repercusión en el barrio. Por último, se analizó el impacto de cada una de ellas y las consecuencias producidas. Los resultados se han plasmado de forma gráfica y escrita para facilitar su análisis y tratamiento, así como para favorecer la recepción y comprensión de la información al lector final. Las actuaciones se han intentado transmitir de forma clara a través de imágenes de elaboración propia.

2. NAZARET

2.1 Evolución histórica del barrio.

Nazaret es un barrio de Valencia que junto al Cabanyal-Canyamelar, Malvarrosa, Beteró y el Grau conforman el distrito de *Els Poblatos Marítims*. Su morfología urbana sigue, en varios ejes longitudinales, la línea de la costa, siendo sus construcciones más destacadas la Estación Ferroviaria o *Estacioneta*, de 1912, la parroquia de Nuestra Señora de los Desamparados de 1958 y el grupo de viviendas de protección oficial Stela Maris, también de 1958.

El origen de Nazaret se remonta a 1702 cuando el antiguo lazareto (*l'latzeret*) fue trasladado de su ubicación original en Montolivete al margen derecho de la desembocadura del Turia, junto a un grupo de viviendas de pescadores. A partir de esta fecha y en torno a este establecimiento sanitario, se fue formando un núcleo de población que experimenta un notable crecimiento, sobre todo desde principios del siglo XIX. Las primeras referencias cartográficas son de 1808, en las que el poblado aparece con el nombre de "Lazareto" [Fig.1].



[Fig.1a] Plano de la ciudad de Valencia al ser atacada por el Mariscal Moncey en 1808. (Llopis y Perdigón, 2010)



[Fig.1b] Detalle

En 1850 el asentamiento ya contaba con 154 viviendas, constituyendo un poblado de *l'Horta de València* muy vinculado con el mar. La actividad económica de sus habitantes estaba vinculada con la pesca, la huerta o el Puerto. A finales del XIX la zona se convirtió en un lugar popular de veraneo para las familias valencianas adineradas. Era una playa muy concurrida, cuyas instalaciones [Fig.2] llegaron a competir con el renombrado balneario de *Les Arenes* del barrio del Canyameler.



[Fig.2a y 2b] Playa y balneario de Benimar, Nazaret hacia 1915-17. <http://juanansoler.blogspot.com.es/>

Es en este momento cuando empieza a escucharse el nombre de Nazaret (variación fonética de *llatzeret*) para identificar “y dignificar” al lugar [Fig.3].



[Fig.3a] Plano de Valencia de la campaña topográfica de la 7ª comisión del ejército de 1882. (Llopis y Perdigón, 2010)

[Fig.3b] Detalle

En 1877 Nazaret, junto con el antiguo municipio de Russafa, pasó a formar parte del término municipal de Valencia. Unos años después, 1891, se construyó el primer puente entre Nazaret y el Grau: el “Puente de Hierro”, que unía la calle Mayor con la calle del Ejército Español [Fig.4]. Por él circulaba el ferrocarril de vía estrecha para pasajeros y mercancías. Durante la Guerra civil el puente resultó fuertemente dañado y sólo se rehabilitó el servicio para pasajeros en 1949. Sin embargo, debido a la progresiva disminución de la demanda que se produjo desde la puesta en funcionamiento en 1944 de la línea 4 de tranvía que iba de Valencia a Nazaret, se cerró definitivamente en 1957 (año de la gran riada).



[Fig.4a] Puente de Hierro en 1920. <http://juanansoler.blogspot.com.es/>



[Fig.4b] Ubicación Puente de Hierro. Plano General de 1925. (Llopis y Perdigón, 2010)

En 1931 se inauguró el actual puente principal de comunicación de Nazaret con el Grau y con el sector septentrional de los Poblados Marítimos. Conocido como Puente de Astilleros (*Pont de les Drassanes*) [Fig.5], cruza el río uniendo el Camino de las Moreras con la Av. del Ingeniero Manuel Soto.



[Fig.5a] Inauguración del Puente de Astilleros en 1931. 1938.

<http://juanansoler.blogspot.com.es/>



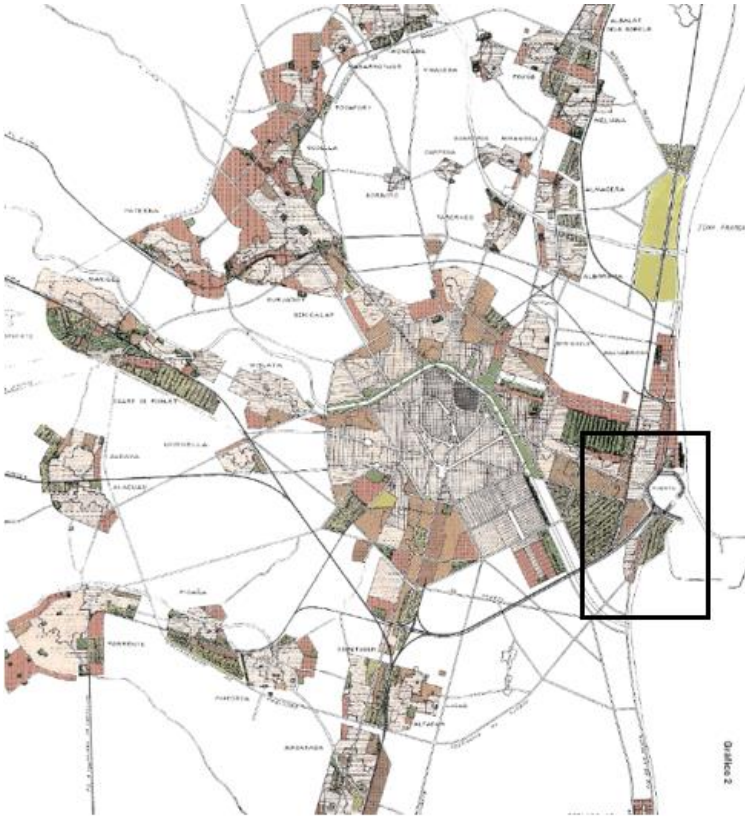
[Fig.5b] Ubicación. Mapa Topográfico Nacional de España

(Llopis y Perdigón, 2010)

Finalizada la guerra civil, en 1939, se inician las reparaciones de los daños sufridos durante el conflicto y los terrenos ganados al mar (históricamente sin propiedad) se ceden a *Consellería* para construir vivienda de protección pública y cubrir las necesidades habitacionales del momento.

2.2 Planes y principales actuaciones urbanísticas desde 1946.

En 1946 se aprobó el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su cintura [Fig.6], que trataba al barrio de Nazaret como un "núcleo periférico de edificación modesta en general". En el Plan quedaba aislado de la ciudad ya que estaba rodeado de zona industrial y de servicios ferroviarios. Por otra parte, el Plan descuida la protección de la huerta y no contemplaba las 2000 chabolas por entonces asentadas en los márgenes del Turia.



[Fig.6a] Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura de 1946. Fondo cartográfico del departamento de urbanismo del Ayuntamiento de Valencia



[Fig.6b] Detalle

En 1948 se volvieron a ceder terrenos a *Consellería* para construir viviendas de protección pública y, además, se privatizó la playa de Nazaret (Benimar) con una concesión de 90 años a la Iglesia. La zona fue utilizada para construir el complejo deportivo de Benimar que era gestionado por el Arzobispado de Valencia. Aunque el uso es un equipamiento que favorece los servicios dotacionales del barrio, se despoja a los vecinos de Nazaret del sentimiento de pertenencia de la playa.

La gran riada de 1957 causó daños muy importantes en el barrio. De hecho, la Iglesia parroquial dedicada a Nuestra Señora de los Desamparados de 1942, quedó destruida reconstruyéndose en 1958. Muchas familias tuvieron que reconstruir o abandonar sus casas y las chabolas que se asentaban en los márgenes del río fueron arrasadas. El balneario también sufrió importantes daños, pero se reparó y disfrutó después una época de esplendor en las décadas de 1960 y 1970. Más tarde, la Autoridad Portuaria compró el edificio para utilizarlo como almacén y finalmente fue cedido al Ayuntamiento como servicio público.

Para prevenir los daños de futuras riadas, se decidió desviar el cauce del río Turia por el sur de la ciudad. La solución se plasmó en el Plan Sur de 1958, el cual consideraba a Nazaret como un espacio de oportunidad, un espacio de nueva ocupación sin obstáculos, por lo que se hizo una gran recalificación de suelo urbano y urbanizable. Por otro lado, también se hizo una gran propuesta viaria, como la carretera del Saler, la V-30, que discurre junto al nuevo cauce del río, y un colector de infraestructuras, compuesto de una gran autopista y una línea de FEVE, en el antiguo cauce del Turia. Finalmente esta última propuesta no se llevó a cabo y el ferrocarril discurrió por el sur, inaugurándose aproximadamente en 1970 la estación de *La Font de Sant Lluís*.

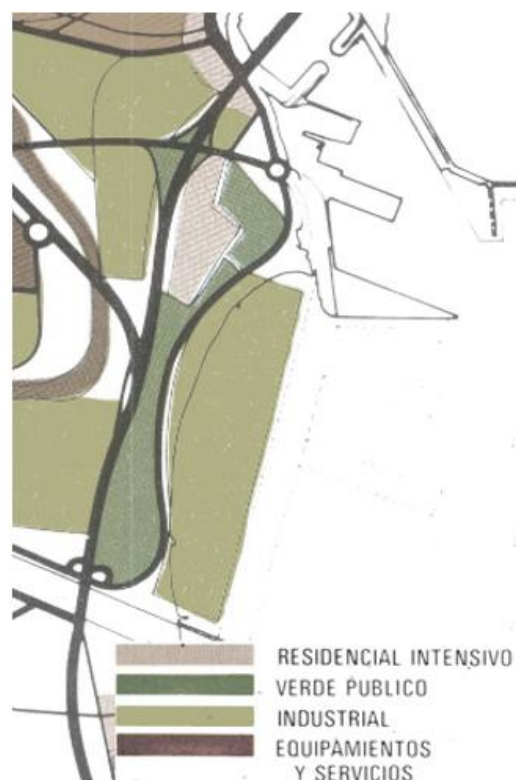
En 1962 se construyó la ya mencionada carretera del Saler, vía que discurre por el oeste de Nazaret y conecta el sur con el puerto. Esta intervención supuso un nuevo obstáculo para la comunicación de Nazaret con el resto de la ciudad y aumentó los servicios del puerto frente a la huerta. Un año después se instaló en el barrio la industria alimenticia Arlesa, posteriormente Aceprosa y Moyresa, una industria contaminante y peligrosa por sus vertidos e incendios. En 1967 se llevó a cabo el dique este del puerto, el parque deportivo y se desplazaron a la zona más alejada de la ciudad, Nazaret, los depósitos de TEPESA –enormes contenedores que alojan mercancías peligrosas.

Todas estas intervenciones supusieron la modificación del Plan General vigente (el de 1946) y con ello surgió el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su comarca de 1966 [Fig.7]. La zona de Nazaret se desarrolla de forma pormenorizada en el Plan Parcial 15. En él, se consideraba nuevamente al barrio como un núcleo periférico el cual quedaba marginado por los siguientes elementos macroestructurales:

- La autopista del este (cruzaba Pinedo y los Poblados Marítimos de N-S para conectar el puerto).
- Tercer cinturón de la ronda, la V-30, junto al nuevo cauce del río (acentúa el impacto de la barrera).
- La zona industrial propuesta al norte y al este del barrio.
- Nueva propuesta ferroviaria. Eliminación de estaciones.



[Fig.7a] Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca de 1966. Fondo cartográfico del departamento de urbanismo del Ayuntamiento de Valencia



[Fig.7b] Detalle

2.3 Intentos de recuperar la zona.

En 1976, gracias a la reforma de la Ley del suelo y a las demandas de las asociaciones de vecinos, se realiza la revisión del Plan Parcial 15, redactándose el Plan Parcial 15bis. En él se limita el suelo industrial, desaparece la Autopista del Mediterráneo (la Autopista del Este), se propone un cinturón verde como transición entre puerto y barrio, se realiza un control de tráfico pesado y rápido hacia el puerto, se apoya la zona de huerta como conexión ciudad-extrarradio y se planean zonas para el desarrollo del barrio a través de bloques de edificación abierta. A pesar de todo, en 1981 se construye la planta depuradora de Pinedo, central que se ubicó en el margen superior del nuevo cauce del río Túria y junto a la carretera del Saler.

A nivel de territorial, en 1978 se propone el Jardín del Turia, un gran espacio verde y de equipamientos para la ciudad, que discurre a lo largo del antiguo cauce del río. Esta propuesta será desarrollada en un Plan Especial en 1984. Sin embargo, durante los siguientes años, se realizará un urbanismo de emergencia:

- Viviendas sin dotaciones, incluidas en el Programa de Intervención en la Periferia Urbana de 1981.
- Recalificación de gran cantidad de hectáreas de suelo urbano a no urbanizable, pero sin protegerlo, por lo que supone un terreno disponible para infraestructuras y dotaciones.

Algunas de estas revisiones quedaron plasmadas en el siguiente planeamiento: el Plan General de Ordenación Urbana de 1988 [Fig.8], revisado en 2010. En él se propone la conexión de Nazaret con el Jardín del Turia, se plantean nuevos equipamientos para el barrio, se protege la huerta y se considera a Nazaret como una de las cinco áreas preferentes de desarrollo urbano.



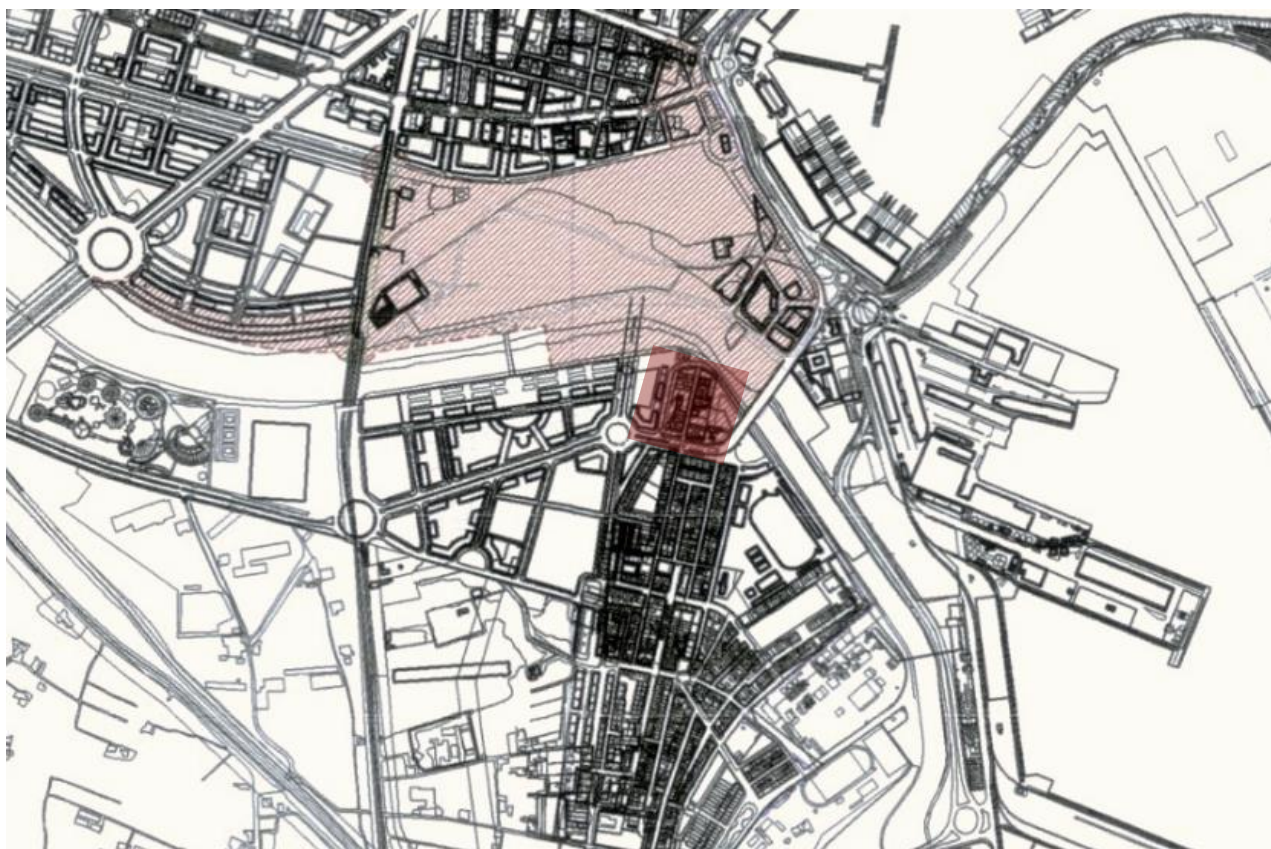
[Fig.8] Maqueta del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1987.
<http://www.lapepri.com/>

En 1991 se derriban las “Casitas de papel”, conjunto de viviendas de muy baja calidad muy nombrado por sus continuos conflictos vinculados con la droga. Después de intensos movimientos de asociaciones vecinales, que promovían diversas iniciativas de mejoras para el barrio, en 1993 se propone el Plan de Acciones Urbanísticas en el Marítimo, centrado en la prevención contra la droga. En 1992 se crea el mayor Centro Agroalimentario Comercial y Logístico de la Comunidad Valenciana, Mercavalencia. El centro se ubica estratégicamente junto a la V-30 en el margen superior del nuevo cauce del río Túria y al oeste de la depuradora de Pinedo.

En 1995, producto de las demandas e iniciativas de la comisión de vivienda se crea el Plan diferido M-6 el cual tiene el objetivo de recuperar la zona degradada del barrio, casi un 30% de su superficie. En 1999 el Ayuntamiento cede el solar que ocupaban las “Casitas de papel” y el cine a *Conselleria* para crear viviendas de protección pública, planes M-6a y M-6b respectivamente. El resto del ámbito correspondiente se tratará en el plan M-6c del 2000.

Las últimas actuaciones relevantes relacionadas con el entorno próximo del barrio se han desarrollado en La Punta, el puerto y la nueva zona residencial en Moreras. En 2002 se aprobó la Homologación y el Plan Especial La Punta con el objeto de compatibilizar las necesidades del núcleo de población residente respetando las de la actividad agrícola. Sin embargo, el plan permite la ocupación de huerta para equipamientos públicos, viales y posibles edificaciones. Ese mismo año se realizó el Plan Parcial y la Homologación del sector 5 de Les Moreres II, cuyo objeto radica en completar el continuo urbano de la ciudad con el mar y en materializar las conexiones por la margen derecha del río. También en 2006 se desarrolla el Plan Especial Senda de Llorca y entorno y el Plan de Reforma Interior de Mejora de tres Manzanas destinadas a actividades logísticas del puerto de Valencia.

En el área del Nazaret, identificamos dos actuaciones relevantes: (a) En 2007 se realiza un cambio de ordenación en el ámbito que comprende las calles Macarena, Fontilles, Virgen de los Reyes y Jesús de Nazaret, adaptando el planeamiento a las preexistencias para incluir las viviendas que se encontraban fuera de ordenación. (b) La modificación del Plan General de 2010 con el Plan Parcial Sector Grau-Cocoteros [Fig.9]. Es una intervención que afecta directamente a las parcelas ubicadas en la zona norte del barrio y a la conexión de éste con la zona septentrional de la ciudad y con el Jardín del Turia.



[Fig.9] Plan Parcial Sector Grau-Cocoteros 2010. Ámbito 2: Cocoteros
<http://valencia.es/urbanismo>

La finalidad de la revisión del Plan General de 1988 radica en “iniciar la transformación de la fachada marítima de la ciudad para mejorar su circulación con el resto de la ciudad, y su conexión con el mar, el área litoral y los poblados marítimos (Nazaret, Pinedo y Cabanyal), ajustando el planeamiento vigente a las nuevas determinaciones que permitan desarrollar el proyecto de la Marina Real Juan Carlos I y del Delta Verde como elemento organizador de la zona marítima y de finalización del jardín del Turia con el que enlazará la Dársena interior del puerto, y la integración de la misma al sistema de espacios libres del frente litoral” (PGOU 2010).

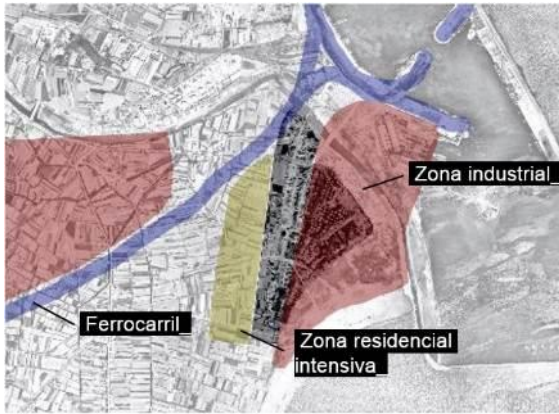
3. ESTUDIO DE LAS ACTUACIONES PROYECTADAS Y EJECUTADAS

En este apartado se resumen las principales actuaciones urbanistas proyectadas y ejecutadas en la zona de Nazaret, resaltada en la Fig. 10, y las consecuencias más significativas. El resumen se presenta en tres columnas: (a) en la primera se indica la fecha de la actuación, (b) en la segunda un esquema resumen, (c) en la tercera, con tipología normal, la síntesis de lo realizado y en *cursivas* las consecuencias.



[Fig.10] Evolución de la zona. Fotoplano de Valencia, proyecto de reforma ferroviaria y urbanística 1944 (Llopis y Perdigón, 2010)

1946



Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su cintura. Trata al barrio de Nazaret como un "núcleo periférico de edificación modesta en general". Se disponen zonas industriales al este y al norte del barrio y una importante red ferroviaria de conexión con el puerto. Se amplía hacia el oeste la zona residencial del barrio, pero de forma intensiva.

→ Nazaret, definido como una zona periférica sin interés, queda aislado de la ciudad mediante las zonas industriales y los servicios ferroviarios. El Plan no contempla un desarrollo sostenible del barrio conectado con el resto de la ciudad, además de no proteger su huerta ni su playa.

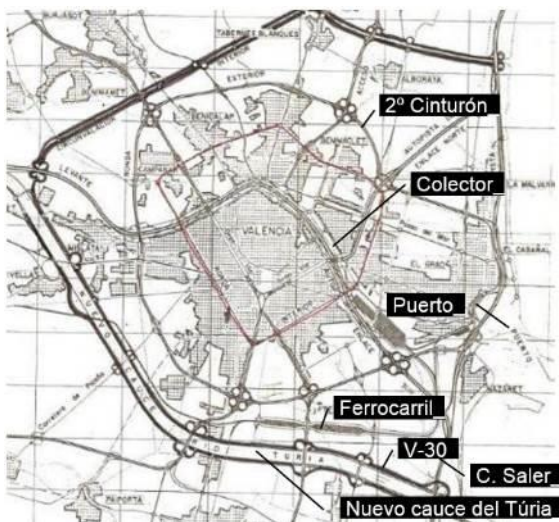
1948



La playa de Benimar se cede a la Iglesia con una concesión de 90 años. Más tarde la Iglesia renunció a la concesión y la propiedad pasó a ser de la Autoridad Portuaria.

→ La razón de ser de este asentamiento y la zona pública con mayor concurrencia del sector se privatiza, se despoja a los vecinos de Nazaret del sentimiento de pertenencia de la playa. La autoridad portuaria controla grandes espacios entre sus fronteras y las casas del barrio, que más adelante ocupará y utilizará.

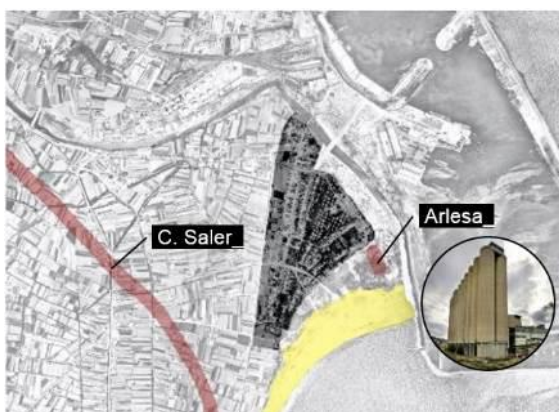
1958



Tras las inundaciones producidas por el desbordamiento del río Túria en 1957, se propone el Plan sur. Se trata de una intervención que desvía el cauce del río Túria por el sur de la ciudad y genera una gran propuesta viaria (Carretera del Saler, Autopista del Mediterráneo, nuevos cinturones, colector de infraestructuras y nueva propuesta ferroviaria)

→ Nazaret queda rodeado por el puerto, la Autopista del Este (la del Mediterráneo), las vías de tren que conducen hacia Barcelona, el segundo cinturón de Valencia y la carretera del Saler. Más al sur se impone una barrera artificial, el nuevo cauce del río Túria, y además se acentúa el impacto al disponer la Autovía V-30 a los márgenes del río.

1962



Carretera del Saler, comunica Valencia con la costa de la Albufera ubicada en su término municipal.

→ La carretera del Saler supone una nueva barrera que sólo puede ser salvada por un paso elevado. Es una pasarela metálica inaccesible en muchos casos.

1963

Implantación de la industria de aceites denominada Arlesa/Aceprosa/Moyresa, en función del momento.

→ La implantación de esta industria peligrosa a escasos metros de las viviendas produce un malestar general por vertidos, incendios, etc.



Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca de 1966. Es una adaptación del plan vigente, el del 1946, a la Solución Sur de 1958. Se planean zonas industriales al norte y al este del barrio, el segundo cinturón de Valencia, el ferrocarril de Barcelona, la Autopista del Este y la V-30.

→ Nazaret en el planeamiento queda rodeado de infraestructuras de comunicación, infraestructuras viarias y sectores industriales. Toda la zona de la costa y la playa queda calificada como suelo industrial, por lo que será utilizado para las sucesivas ampliaciones del puerto.



Las reconstrucciones en el puerto de los daños generados por la Guerra Civil duraron hasta 1965. A partir de ese momento se proyectaron las ampliaciones. Una de ellas es el nuevo Dique del Este, donde se implantaron los depósitos de TEPESA.

→ En esta zona anexa al barrio se implanta una industria calificada, como Arlesa, de peligrosa. En este caso se trata de depósitos que almacenan productos químicos, biocarburantes y fuel. Aumenta el riesgo y se intuyen las intenciones de ampliar el puerto hacia el sur y bloquear la costa de Nazaret.



El PP15-bis, variación del vigente, es fruto de las demandas de los ciudadanos. Crea un cinturón verde como conexión al puerto, trata la huerta como unión ciudad-extrarradio y elimina la Autovía del Este.

→ Mejora significativa de la calidad de vida del barrio.

Creación de Mercavalencia

→ El centro se sitúa estratégicamente cerca del puerto y junto a la V30, tercer cinturón de Valencia que enlaza las vías principales de comunicación. La presencia de estas vías fomenta la aparición grandes industrias.



Nuevas iniciativas y proyectos como el "Balcón al Mar" o el acogimiento de la 32ª America's Cup propician la creación del nuevo acceso sur con sus muelles y dársenas, la ampliación del Dique del Este, el puente basculante de conexión, etc.

→ La ampliación, como ya se venía intuyendo, elimina totalmente la salida al mar de Nazaret. Finalmente el barrio se queda sin costa y ésta es sustituida por un muro perimetral y por polución, ruido y visuales hacia grúas, maquinaria portuaria y contenedores.



[Fig.11] Evolución de la zona. Fotoplano de Valencia, 1980
<http://mapas.valencia.es/WebsMunicipales/urbanismo.html>

1988



Plan General que recoge las modificaciones contempladas en el PP15-bis, la protección de la huerta, nuevos equipamientos para el barrio y también se propone a Nazaret como una de las áreas preferentes de desarrollo de la ciudad.

También recoge el plan de 1984 derivado de la propuesta del Jardín del Túria realizada en 1978.

→ Con este nuevo plan se consigue dar un paso atrás y recuperar suelo para zonas verdes, equipamientos, y zonas para el desarrollo del barrio.

Aun así, en el nuevo Plan General se mantiene la costa como zona industrial portuaria y se destina también a este uso varias hectáreas de huerta. Además, la huerta, calificada en el anterior plan como suelo urbano, pasa a ser suelo no urbanizable, pero sin protección, por lo que será espacio disponible para nuevas infraestructuras.

En este avance del Plan podemos ver las casitas de papel marcadas de color negro, indicio del derribo que se generó tres años después.



[Fig.12] Evolución de la zona. Fotoplano de Valencia, 1992
<http://mapas.valencia.es/WebsMunicipales/urbanismo.html>

1991



 1981
 y
 1992

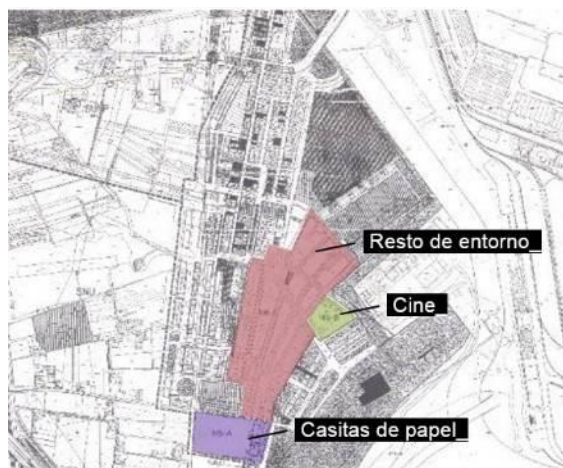
Derriban las “casitas de papel” y Plan contra la droga.

→ Las casitas de papel, foco de droga y delincuencia, finalmente son derribadas. El solar queda disponible para realizar nuevas viviendas de protección oficial.

 Creación de la Depuradora de Pinedo I y II en suelo recalificado como no urbanizable, pero sin proteger.

→ Sobretudo afecta a los habitantes de Pinedo, pero también a Nazaret, ya que se incluye otro elemento infraestructural a su envolvente.

1995



Plan diferido M6 para recuperar las zonas degradadas del barrio (un 30% de la superficie total).

Se divide en tres sectores:

- M6a, casitas de papel, derribadas en 1991
- M6b, parcela del antiguo cine
- M6c, resto del entorno

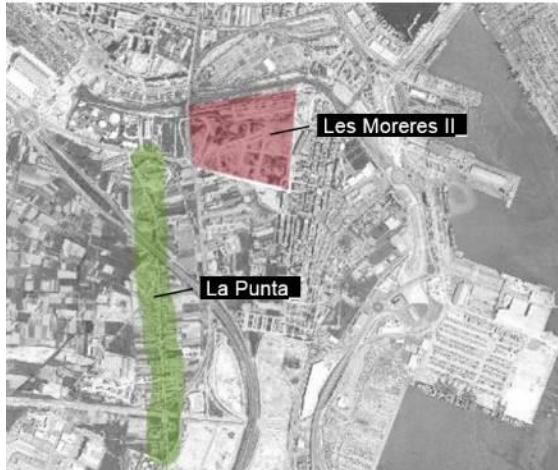
→ *Intento de recuperar las zonas degradadas del barrio. Se generan nuevas viviendas de protección oficial sin suficientes servicios y se aprovechan las nuevas parcelas para generar equipamientos.*

Sin embargo, la degradación de Nazaret no se limita a mejorar estas zonas, sino que necesita de la recuperación del acceso a la ciudad.



[Fig.13] Evolución de la zona. Fotoplano de Valencia, 2001
<http://mapas.valencia.es/WebsMunicipales/urbanismo.html>

2002



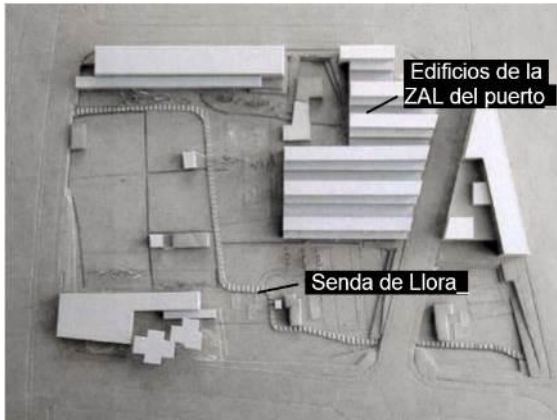
El Plan especial de La Punta pretende desarrollar las necesidades del barrio respetando la actividad agrícola. El Plan Parcial Les Moreres II tiene la misión de conectar el barrio al Jardín del Turia y coser el tejido urbano con el resto de la ciudad.

→ Ambos planes tienen la finalidad de mejorar las condiciones de habitabilidad y las necesidades de la zona. Sin embargo, se realiza un plan especial sobre la última huerta urbana de Valencia, atravesada por vías de tren y carreteras, y en cuyo margen sur tiene una barrera de infraestructuras. Del mismo modo, el plan de Les Moreres II, aunque supone una nueva fachada para el Jardín del Turia, conlleva una importante pérdida de huerta y se ejecuta sin relación al barrio de Nazaret.



[Fig.14] Evolución de la zona. Fotoplano de Valencia, 2004
<http://mapas.valencia.es/WebsMunicipales/urbanismo.html>

2006



Plan especial Senda de Lora y entorno y Plan de Reforma Interior de tres manzanas de actividad logística del puerto.

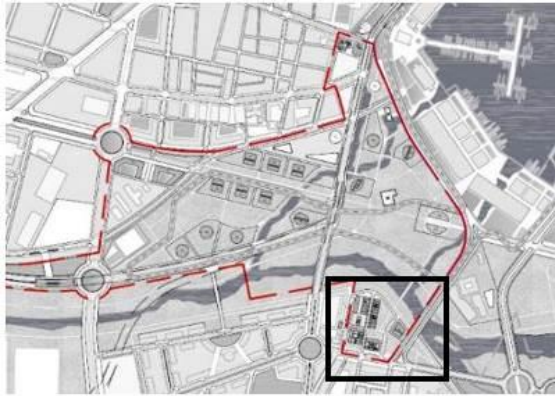
→ Toda la huerta ubicada en la zona sur del barrio es calificada como Zona de Almacenamiento Logístico del puerto (ZAL). Las parcelas se urbanizan y se quedan vacías por el momento.

De forma paradójica, en medio de esta zona industrial, se publica el plan especial Senda de Lora, con la finalidad de proteger esta senda. El camino discurre a través de parcelas del ZAL y de viales asfaltados.



[Fig.15] Evolución de la zona. Fotoplano de Valencia, 2007
<http://mapas.valencia.es/WbsMunicipales/urbanismo.html>

2010



Plan Grau-Cocoteros. Su misión principal reside en la conexión del barrio con el Jardín del Túria y el resto de la ciudad. Sobre todo está enfocado a la recuperación de la fachada marítima y a acercar la ciudad al mar: "València al mar".

Contempla la reordenación de los terrenos anejos a la desembocadura del río, como finalización del jardín del Túria, la playa de vías del Grau y los terrenos colindantes, y una pequeña porción del barrio de Nazaret.

→ La parte positiva de este plan es la recuperación de la zona y la finalización del Jardín del Túria, que en el momento actual son una playa de vías y descampados sin uso, desolados y vallados. Sin embargo, el modo en el que se realiza esta recuperación dudosamente es el adecuado.



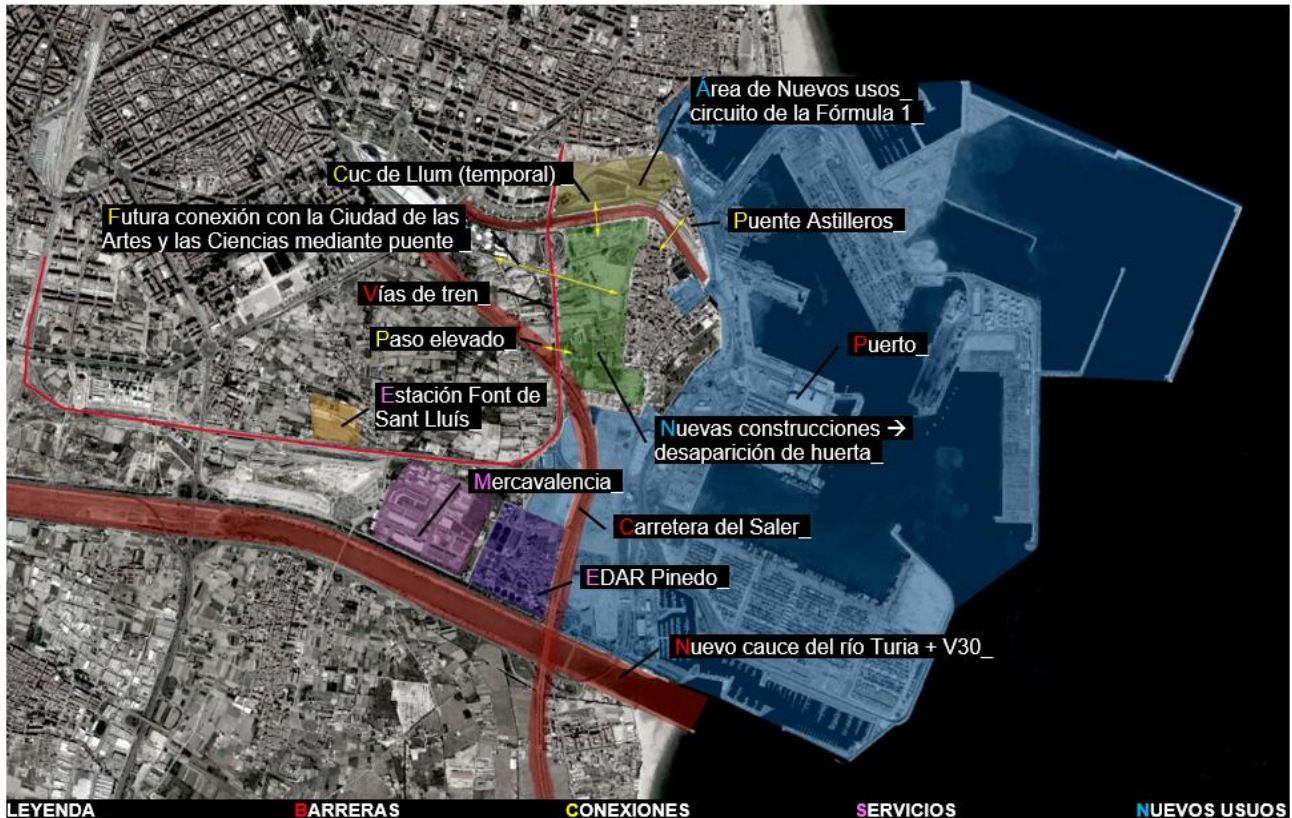
En la zona del Grao se realiza a través del nuevo circuito urbano de la Fórmula 1, que bloquea al barrio durante su funcionamiento y genera servicios y conexiones temporales. Por otro lado, tenemos las edificaciones proyectadas que no están integradas en el tejido circundante. Se trata de grandes edificios modernos que serán la imagen de Valencia, junto a la Ciudad de las Artes y las Ciencias.



[Fig.16] Evolución de la zona. Fotoplano de Valencia, 2010
<http://mapas.valencia.es/WebsMunicipales/urbanismo.html>

4. RESULTADOS Y CONCLUSIÓN

El estudio muestra que las sucesivas intervenciones urbanísticas han sido una de las causas de la marginación del barrio. La reiteración de las actuaciones urbanísticas en una misma dirección nos lleva a pensar que se trate de una marginación buscada, probablemente para obtener beneficios de la recalificación del suelo.



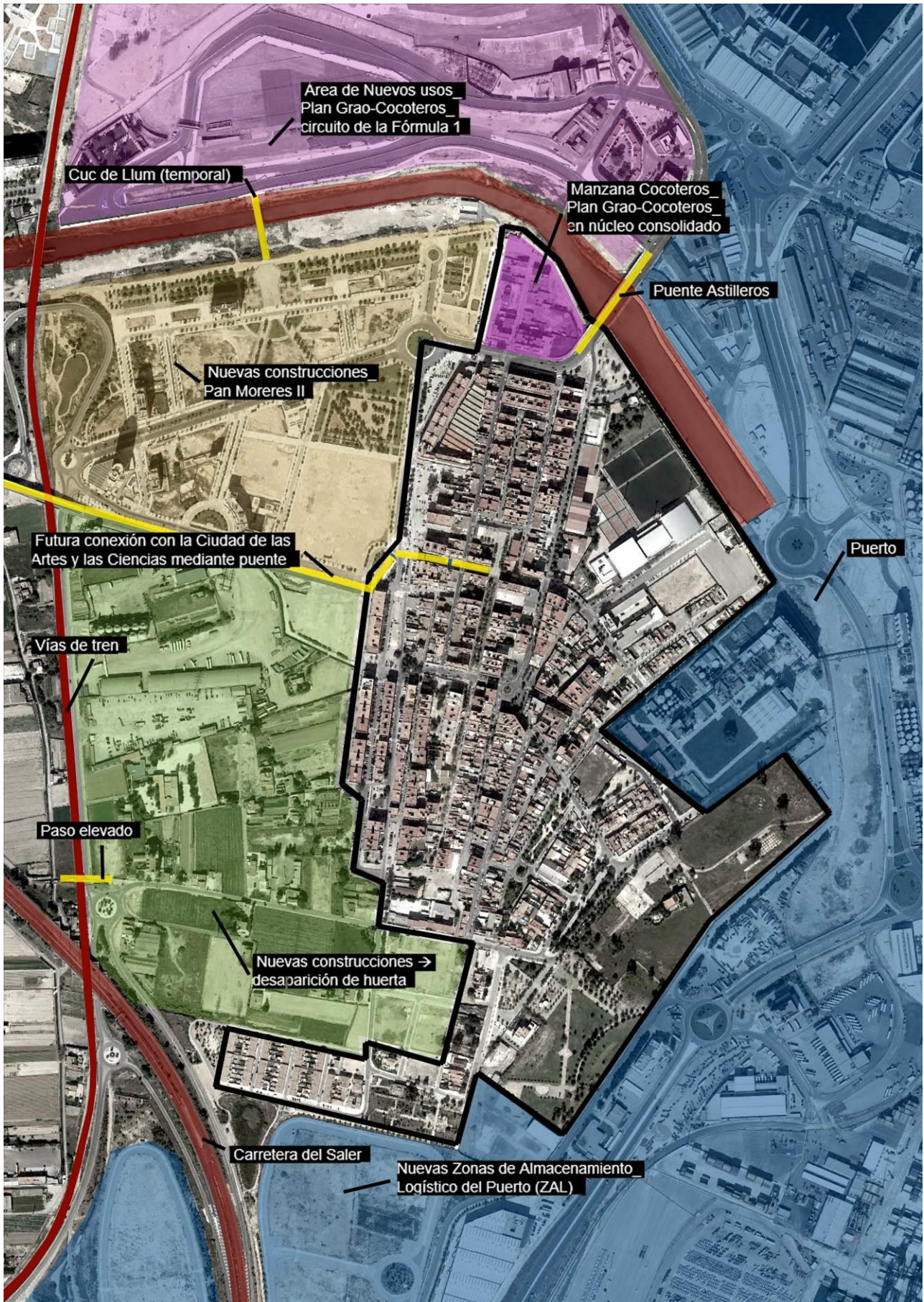
[Fig.17] Esquema situación de Nazaret en la actualidad.

Fotomontaje de elaboración propia a partir del fotoplano de 2012 obtenido en Google Earth.

Los cambios de uso del suelo y la distribución de infraestructuras en las inmediaciones de Nazaret han generado una degradación constatable en el barrio y han marcado los ejes para su futuro desarrollo. A partir de la gran riada del 1957 y de la "Solución Sur", queda patente que la zona donde se ubica el barrio va a cambiar de uso, dejando al margen lo preexistente y su valor histórico. El puerto crece hacia el sur y se convierte en uno de los principales de Europa. Sólo con esta ampliación se anula la costa de Nazaret, pero además, este crecimiento supone un gran tráfico de contenedores y camiones que demandan nuevos viales de conexión. Como consecuencia de esta demanda, se generan grandes infraestructuras de comunicación (viales, ferrocarriles y sus correspondientes estaciones) que a su vez propician la proliferación de otros tipos de industria (Mercavalencia, depuradoras, industrias alimenticias, petroleras, etc.).

Como resultado de estos cambios se reducen considerablemente las escasas hectáreas destinadas a huerta, se ocupa la playa de Nazaret con nuevas dársenas para el puerto y se generan grandes infraestructuras de comunicación que, aunque unen el puerto con el resto de comunidades, aíslan a Nazaret de los demás barrios de Valencia. Este aislamiento supone una vulneración del derecho a la ciudad, que se manifiesta como el derecho a formar parte de la vida de la urbe, mediante la libertad e individualización de la socialización, así como el derecho de obra, de apropiación y de habitar de los espacios (Lefebvre, 1978).

Las últimas actuaciones del planeamiento que intentan recuperar la zona, carecen de potencial y consumen la poca huerta que resta en la zona. Se necesitaría romper con las grandes barreras que aíslan al barrio, coser el tejido con el resto de la ciudad y devolver la dignidad a Nazaret; lugar de pescadores en el que la playa ya no existe y que no se puede reemplazar por una playa artificial proyectada en la desembocadura del Jardín del Turia.



[Fig.17] Situación de Nazaret en la actualidad esc. 1/5000

Fotomontaje de elaboración propia a partir del fotoplano de 2012 obtenido en Google Earth.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1985): *Junta Municipal del Marítim*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia.
- BOIRA MAIQUES, J.V. (1987). *El Cabanyal. Canyamelar*. Valencia: Ajuntament de València.
- BURRIEL DE ORUETA, E.L. (2009). Planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009). *Scripta Nova (Barcelona)*, 306. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-306.htm> (Consulta: 15/01/2015).
- CASTAÑO, J. (1995): *Nazaret y sus calles*. Valencia: Asociación de Veïns de Natzaret.
- FERRANDIS PEÑA, B. (2014): *Imaginarios urbanos y estigmatización del barrio de Nazaret a través de la última década de prensa valenciana*. Trabajo Final de Investigación del Máster Universitario en Proyecto Avanzado de Arquitectura y Ciudad de la Universidad de Alcalá de Henares.
- HARVEY, D. (2012): *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Tres Cantos, Madrid: Akal.
- HERMOSILLA PLA, J. (2009): *Historia, geografía y arte de la ciudad de Valencia*. València: Universitat de València.
- LEFEBVRE, H. (1978): *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- LLOPIS, A. y PERDIGÓN, L. (2010): *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*. València: Universitat Politècnica de València.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993): *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. València: Universitat, Servei de publicacions.
- PUNCEL CHORNER, A. (1999): Valencia: opciones, desorden y modernidad. *Scripta Nova (Barcelona)*, 47, <http://www.ub.edu/geocrit/sn-47.htm> (Consulta: 15/01/2015).
- Fuentes electrónicas:**
- Ayuntamiento de Valencia, Cartografía. <http://mapas.valencia.es/WebsMunicipales/urbanismo.html> (Consulta: 15/01/2015)
- Ayuntamiento de Valencia, Urbanismo. <http://www.valencia.es/urbanismo> (Consulta: 15/01/2015).
- La Pepri Cabanyal. <http://www.lapepri.com/> (Consulta: 15/01/2015)
- Museo del transporte. Generalitat Valenciana. <http://www.museodeltransporte.gva.es/museovirtual/images/A.3.8.swf> (Consulta: 15/01/2015)
- Plan Cabanyal-Canyamelar. <http://www.plancabanyal.es/> (Consulta: 15/01/2015).