

ANÁLISIS

PLAN PARCIAL : PAI DE LES MORERES I - II

| URBANISMO 3 - X31 | G:4 Escriche, Eugenio · Mendoza, Pau · Pérez, Sheila |

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO
2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN
3. PLAN PARCIAL MORERES - I
4. PLAN PARCIAL MORERES - II
5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD
6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES

ANÁLISIS PLAN PARCIAL : PAI DE LES MORERES I - II

| URBANISMO 3 - X31 |

| G:4 Escrache, Eugenio · Mendoza, Pau · Pérez, Sheila |

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO

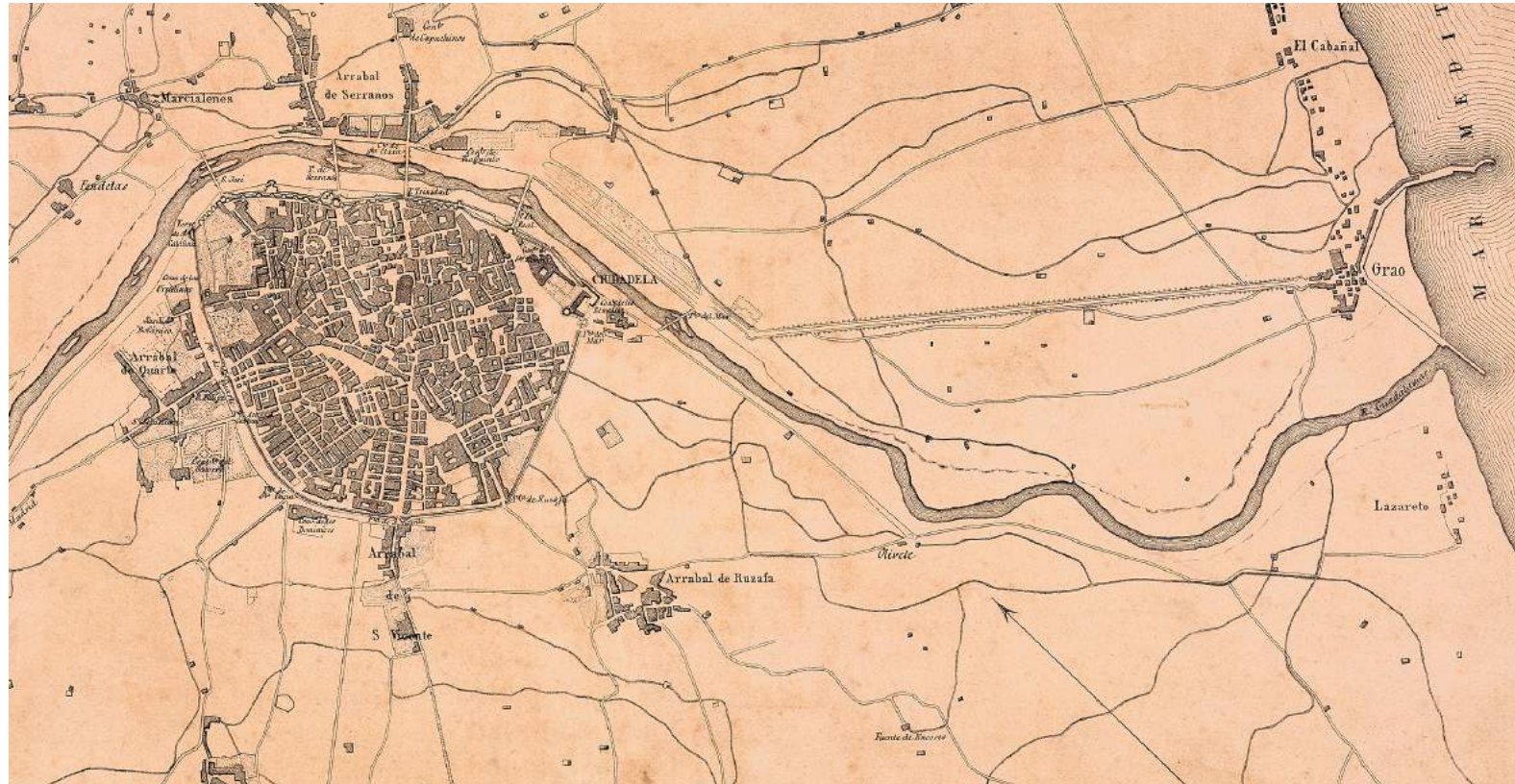
2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN

3. PLAN PARCIAL MORERES - I

4. PLAN PARCIAL MORERES - II

5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD

6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES



Cartografía 1808, Cartografía histórica de la ciudad de Valencia : (1608-1944), A. Llopis, L. Perdigón , UPV



Cartografía 1925 , Cartografía histórica de la ciudad de Valencia : (1608-1944), A. Llopis, L. Perdigón , UPV

SIGLO XVIII

- El Camí de les Moreres formaba parte del tejido histórico de acequias y caminos de Valencia, comunicandola con los primeros poblados marítimos.
- El puerto empezó a construirse en 1792, permitiendo el amplio crecimiento de los núcleos urbanos del Grao y Pueblo Nuevo del Mar (Cabanyal).
- Nazaret nace como un lugar de cuarentena vinculado al Puerto (lazareto) que se acabó conformando como un asentamiento de pescadores.

SIGLO XIX

- 1887: pasa a formar parte del término municipal de la ciudad.
- 1891: se construye el primer puente entre Nazaret y el Grao.
- El flujo crece por el Camí de les Moreres, cuyo tramo final se desvia generando una conexión más directa con el puente.
- El camino da servicio a una fértil zona de huerta.
- 1912: ramal ferroviario de 5,600 km entre la estación de Jesús y el barrio marítimo de Nazaret.

ANÁLISIS PLAN PARCIAL : PAI DE LES MORERES I - II

| URBANISMO 3 - X31 |

| G:4 Escriche, Eugenio · Mendoza, Pau · Pérez, Sheila |

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO

2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN

3. PLAN PARCIAL MORERES - I

4. PLAN PARCIAL MORERES - II

5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD

6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES



Ortofoto 1945, Fototeca de l'Institut Cartogràfic Valencià (ICV), www.icv.gva.es



Ortofoto 1983, Fototeca de l'Institut Cartogràfic Valencià (ICV), www.icv.gva.es

SIGLO XX (Primera Mitad)

- Valencia se expande en dirección al núcleo portuario por lo que se ensancha el puente de Astilleros (mayor transporte de mercancías).
- En la orilla norte del río Turia la industria empieza a ocupar el terreno de huerta mientras que el sector sur mantiene su estructura intacta.
- El Puerto y Nazaret conviven bajo una cierta armonía y reciprocidad, que se refleja en un crecimiento urbano y económico.
- Años cincuenta: la ciudad experimenta un auge económico, comercial y demográfico que permite al Puerto llevar a cabo una serie de procedimientos para ampliar sus infraestructuras y responder a las necesidades del momento, a costa del barrio de Nazaret.

SIGLO XX (Segunda Mitad)

- El crecimiento del Puerto y las infraestructuras que se construyeron para darle servicio acaban por encerrar a Nazaret privándole del río y la playa.
- El margen norte del -ya sin uso- antiguo cauce del alberga cada vez más cantidad de industrias pesadas.
- En el entorno del Camí de les Moreres empiezan a surgir parcelas de huerta que se convertían en almacenes o edificaciones de uso industrial, cuyo funcionamiento revertía directamente en el Puerto.
- El Camí pasa a tener una sección más importante llegando a desarrollar nudos típicos de vías rápidas.

ANÁLISIS PLAN PARCIAL : PAI DE LES MORERES I - II

| URBANISMO 3 - X31 |

| G:4 Escriche, Eugenio · Mendoza, Pau · Pérez, Sheila |

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO

2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN

3. PLAN PARCIAL MORERES - I

4. PLAN PARCIAL MORERES - II

5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD

6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES

Ortofoto 1991



Ortofoto 1991, Fototeca de l'Institut Cartogràfic Valencià (ICV), www.icv.gva.es

Finales de la década de los ochenta, estado de gran degradación:

- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA y AUTOPISTA DEL SALER encajonan el área sur del margen del Turia.

- TEJIDO URBANO RESIDUAL dado el incremento de la actividad portuaria, saturado de talleres y naves.

- ARRENDAMIENTO DE LOS CAMPOS DE HUERTA para almacenaje al aire libre de contenedores de carga de consignatarios del Puerto Autónomo de Valencia.

- ANTIGUA DESEMBOCADURA se ve degradada a una zona desaprovechada con aguas semiestancadas.

- CONEXIÓN CON LA CIUDAD: puente de Astilleros y el Camí de les Moreres (oeste).

- LÍMITES:

 - Norte: con el viejo cauce del río Turia.

 - Sur: autopista de Valencia al Saler.

 - Este: Barrio de Nazaret y Puerto Marítimo.

 - Oeste: Vías del Ferrocarril Valencia-Tarragona.

PRINCIPALES USOS:

RESIDENCIAL: viviendas aisladas y puntuales (huerta).

INDUSTRIAL: contenedores y otras actividades comerciales ligadas al Puerto.

AGRÍCOLA: contaminación de las aguas de riego (vertidos), terrenos abandonados, residuos industriales...

VIALES: la autopista del Saler a su entrada en Valencia, el Camí de les Moreres que conecta con la ciudad mediante un paso elevado sobre el ferrocarril y la calle Jesús Morante Borrás, que conecta con Pinedo.

ANÁLISIS PLAN PARCIAL : PAI DE LES MORERES I - II

| URBANISMO 3 - X31 |

| G:4 Escriche, Eugenio · Mendoza, Pau · Pérez, Sheila |

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO

2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN

3. PLAN PARCIAL MORERES - I

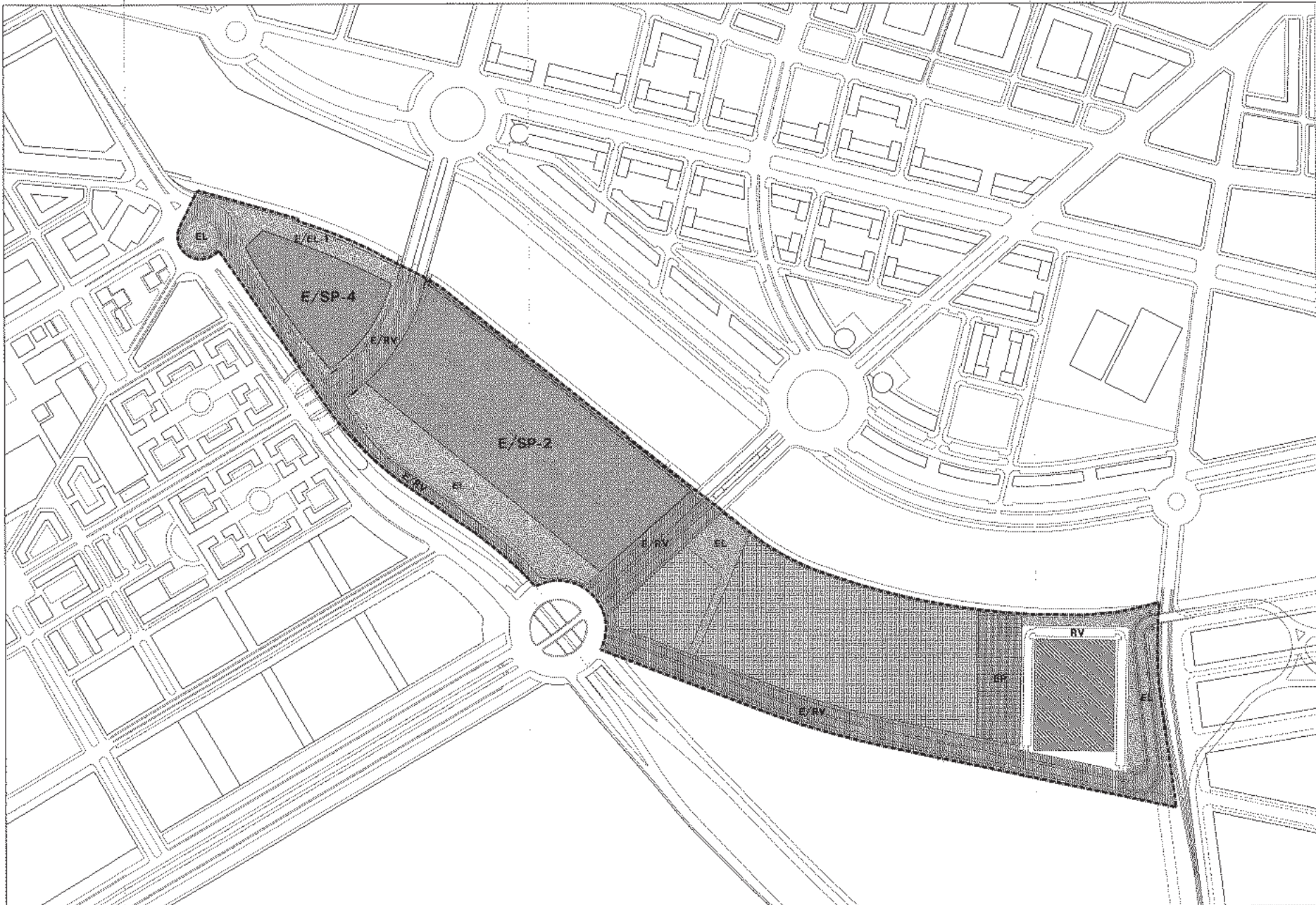
4. PLAN PARCIAL MORERES - II

5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD

6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES

OBJETIVOS Y CRITERIOS

1. Construcción de un área de la ciudad con carácter unitario, que permita la construcción de las grandes piezas urbanas de carácter recreativo y museístico.
2. Acabado de las zonas intersticiales de la ciudad y la consolidación de los barrios periféricos.
3. Hacer que la función social del suelo quede garantizada en beneficio del interés público.
4. Resolver el acabado de la trama viaria, afectada por un crecimiento anárquico y desordenado, que dificulta la comunicación entre los distintos barrios colindantes.
5. Obtener por medio de la gestión urbanística el suelo necesario para la ejecución del Bulevar Serrera, así como para el Palacio de las Artes y el Complejo Museístico y de Ocio.
6. Potenciación espacial y paisajista de los ejes principales viarios y del margen del río así como la integración de las piezas arquitectónicas con el río es fundamental.
7. Creación de un área de carácter Dotacional y Terciaria de escala e interés supramunicipal.
8. Ordenación mediante un eje compositivo que articule los diferentes tramos de zonas y las edificaciones.
9. Distribución equilibrada de los equipamientos en el área ordenada y articulados con el sistema de espacios libres.
10. Integración de los espacios libres con la trama viaria propuesta.



Plano ordenación, Memoria Plan Parcial Moreres I, 1991



Ortofoto 2000, Fototeca de l'Institut Cartogràfic Valencià (ICV), www.icv.gva.es



Ortofoto 2006, Fototeca de l'Institut Cartogràfic Valencià (ICV), www.icv.gva.es

PROYECCIÓN DE LA ZONA

Tras la inauguración de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, se celebraron un gran número de eventos de índole nacional e internacional en la zona que concierne al Plan Parcial Moreres-I, el Puerto y los terrenos que los separan, haciendo que dicha zona y sus alrededores se revalorizara y se volviera muy cotizada por los mercados inmobiliarios, en un periodo de expansión económica.

Principales eventos:

- 2005-2011: Campus Party
- 2006: V Encuentro Mundial de las Familias
- 2006-2014: Valencia Fashion Week
- 2007: 32ª America's Cup
- 2007: 27ª Reunión del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC)
- 2008-2012: Gran Premio de Europa de Fórmula 1
- 2010: 33ª America's Cup

El Plan Parcial Moreres-I pretendía organizar el espacio propio y articular el plan con la Ciudad, favoreciendo la continuidad urbana hasta el Puerto, contando con un elemento urbano de gran importancia, el viejo cauce del río Turia.

Ante estas perspectivas de dinamización de la ciudad de Valencia y el eje Moreras-Puerto, se propuso a principios de década –paralelamente al Plan del Grao- el Plan Parcial del sector Moreras-II, que se compone por el tramo final del Camí de les Moreres, acotado entre las vías del ferrocarril y Nazaret.

La ordenación propuesta perseguía la creación de un sector residencial que viniera a completar el continuo urbano de la ciudad con el mar y que materializara las conexiones viarias entre el núcleo de la ciudad y el puerto por la margen derecha del río.

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO

2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN

3. PLAN PARCIAL MORERES - I
4. PLAN PARCIAL MORERES - II

5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD

6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES



PLANO DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN. ELABORACIÓN PROPIA.

PLAN PARCIAL MORERES-II

El área tiene una superficie total de 259.129 m2., a los que hay que añadir los 58.300 m2. del correspondiente tramo del Jardín del Turia, La superficie del sector, entendido como ámbito del Plan Parcial, es de 317.429 m2.

Los límites del área vienen definidos en el Plan General -serie B- que, excepto en el borde colindante con Nazaret, son coincidentes con los del Plan Parcial.

BASES DE LA ORDENACIÓN

1. El sector se considera residencial y dada la gran concentración de edificación de uso terciario que supone la Ciudad de las Artes y las Ciencias.
2. La edificación residencial será a base de bloques lineales, frente a las vistas desde el cauce.
3. Los espacios libres configuran un bulevar peatonal en el margen del antiguo cauce.
Las dotaciones se establecen, de tal manera que indirectamente se dote de nuevos equipamientos al barrio de Nazaret.
4. La ordenación ha de poder funcionar incluso con el mantenimiento del actual sistema viario (camino de las Moreras/carretera de Pinedo), derivado del no enterramiento de las vías antes de la ejecución del Sector.

EJES Y LÍMITES DE LA ORDENACIÓN

La configuración general se estructura en base a dos ejes: uno paralelo al cauce y otro perpendicular al vial sur.

El eje Este-Oeste se materializa con tres sistemas viarios no estrictamente paralelos:

- Un bulevar peatonal de 50 m. de ancho, que ordena el frente uniforme hacia el cauce.
- Un vial central que conecta directamente la rotonda de conexión entre el vial perimetral sur del Plan Parcial de la Ciudad de las Ciencias y la prolongación de la calle Ibiza, con la rotonda de intersección con el Camino del Canal y la calle del Puente de Astilleros.
- El vial perimetral sur, que es continuación de su homólogo del Plan Parcial de la Ciudad de las Ciencias.

ANÁLISIS PLAN PARCIAL : PAI DE LES MORERES I - II

| URBANISMO 3 - X31 | | G:4 Escriche, Eugenio · Mendoza, Pau · Pérez, Sheila |

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO

2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN

3. PLAN PARCIAL MORERES - I
4. PLAN PARCIAL MORERES - II

5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD

6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES



PLANO USOS Y TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS. ELABORACIÓN PROPIA.

CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN

La ordenación del frente urbano del Jardín del Turia deberá sujetarse a las condiciones estéticas, de altura de cornisa y tipológicas del área 8 ("Grao").

Una superficie mínima del 10% de las parcelas de dominio y uso privado resultantes de la ordenación del Plan Parcial se reservará para usos terciarios.

ESTRUCTURA VIARIA:

En lo referente a la conexión viaria, propone una solución simétrica a la adoptada en el Plan parcial de la Ciudad de las Artes y las Ciencias.

La infraestructura viaria que permitiría la conexión con el núcleo de Valencia y resolvería el nudo con la carretera del Saler, tendría carácter provisional y se demolería una vez soterradas las vías, construyéndose el viario perpendicular al río, la rotonda de conexión y el Equipamiento Público proyectado en el Plan Parcial.

TIPOLOGÍAS RESIDENCIALES:

La tipología preferente será la de edificación abierta en parcela privada ajardinada con ocupación máxima de parcela del 50 %.

- EDIFICACION EN BLOQUE DE USO MIXTO AISLADO: constituida por bloques lineales de 15 m. de profundidad
- EDIFICACION EN BLOQUE DE USO MIXTO CONFIGURANDO MANZANAS: constituida por bloques de 15 m. de profundidad configurando manzanas.
- EDIFICACION EN TORRE (ETM): constituido por un único edificio que mezcla un bloque lineal en arco de circunferencia y una torre de envolvente cilíndrica.
- EDIFICACION ABIERTA A DEFINIR EN ESTUDIO DE DETALLE (EAM): asociada a la residencial, ubicándose en las plantas bajas de los edificios, excepto una manzana triangular situada en la rotonda de conexión con Nazaret-Astilleros.

DOTACIONES PRINCIPALES:

Parque público: Lo forma el Jardín del Túria, con 58.300 m2.

Red Primaria Viaria: Integrada por la avenida que sustituirá a las vías del ferrocarril, una vez enterrado, y el vial central, conexión entre el vial perimetral sur del Plan Parcial de la Ciudad de las Artes y las Ciencias y la calle del Puente de Astilleros.

Espacios Libres Públicos: Están formados por las zonas verdes y los bulevares arbolados (Jardines y las Áreas Peatonales).

Levante EMV (20.04.2005)

“Una reunió entre Barberá i els promotors desbloqueja el pla urbanístic de Moreres. El pla d'actuació integrada (PAI) del Camí de les Moreres ha quedat desbloquejat definitivament després de mesos de demora per una sèrie de deficiències que els tècnics municipals havien detectat i l'empresa adjudicatària està resolent.”

“Ha estat Barberá qui ha ordenat accelerar la resolució del PAI amb la condició de que estiga en avançat estat d'execució per al 2007 i la urbanització, culminada per al pròxim any. En cas contrari la imatge d'aquest àrea urbana seria pràcticament tercermundista en les proximitats de la seu d'una competició d'altura com és la Copa de l'Amèrica.”

Las Provincias (10.07.2008)

“El nuevo barrio de las Moreras contará con 700 VPP y 210.000 metros cuadrados destinados a servicios públicos”

“Se construirá un parque de 11.000 m², el segundo más grande de la ciudad tras el de Marxalenes. La actuación, que ha supuesto una inversión de más de 22,5 millones de euros, se realizará sobre una superficie de 317.429 m2 en el Distrito Marítimo, donde ya han comenzado a levantarse unas 200 VPP, en fase de obra o con licencia adjudicada.”

Las Provincias (15.07.2010)

“Sólo seis de las 228 viviendas acabadas en el nuevo barrio de Moreras están habitadas. El plan urbanístico tiene previsto construir 2.100 pisos y un colegio pero, de momento, sólo se espera que se trasladen unos 70 vecinos.”

Las Provincias (25.08.2013)

“Las Moreras, del sueño del lujo al abandono. Los residentes de la zona junto a Nazaret pagan la misma contribución que las mejores calles de Valencia, aunque no tienen ni bus ni tiendas. Los vecinos critican la falta de servicios públicos en el barrio.”

“En el barrio de las Moreras los edificios terminados se levantan aislados entre decenas de solares repletos de escombros y matorrales.”

La Vanguardia (23.03.2016)

“Valencia inicia los trámites para adjudicar el PAI del sector Moreras II. Según informa el Ayuntamiento, esta tramitación se inicia "para garantizar el interés general y recuperar la cantidad de 3.655.122 euros" que el agente urbanizador a girado "como cuotas de urbanización a los propietarios" pero que sin embargo no ha ingresado en las arcas municipales, "ya que se trata de obras diferidas que deberán ejecutarse con posterioridad".

Las Provincias (01.09.2016)

“La basura se adueña de las Moreras.”

“El parón inmobiliario deja solares sin vallar que se empiezan a utilizar como aparcamiento de camiones. La aparición de los primeros vertederos ilegales ha disparado todas las alarmas. La única mejora que han conseguido los vecinos es la prolongación de la línea 95 de la EMT.”

ANÁLISIS PLAN PARCIAL : PAI DE LES MORERES I - II

| URBANISMO 3 - X31 | | G:4 Escriche, Eugenio · Mendoza, Pau · Pérez, Sheila |

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO

2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN

3. PLAN PARCIAL MORERES - I

4. PLAN PARCIAL MORERES - II

5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD

6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES



Tras el análisis de las noticias por su cronología, entendemos el fracaso del PAI de les Moreres como consecuencia del incumplimiento de las expectativas derivadas de su especulación. Los problemas que provoca su abandono y la deuda que su construcción ha generado instan a la administración actual a buscar soluciones para acabar su ejecución.

La problemática que el PAI Moreras II presenta nos plantea cuestiones sobre su futuro. Siendo el contexto social actual distinto a aquel en el que se diseñó y habiéndose rechazado el proyecto del PAI del Grao, nos preguntamos si tiene sentido el modelo urbanístico que el diseño plantea. Ya no se celebran grandes eventos en la ciudad, por lo que el modelo eminentemente residencial y elitista no responde de la mejor manera.

Por otra parte, el hecho de que no exista una solución a la barrera física que suponen las vías del tren hace que cualquier intervención no sea del todo eficaz al no estar del todo conectada con la ciudad; por lo que la necesidad de financiación desde la Administración central para soterrar las vías es primordial.

Siendo que la urbanización del sector ya está ejecutada y que ya existen construcciones habitadas, la posibilidad de readaptación del PAI es limitada. Sin embargo, puede promoverse un planteamiento más plurifuncional del sector, permitiendo concentrar una mayor diversidad de actividades y de sectores sociales. Este también dependerá del carácter que tome el nuevo proyecto del PAI del Grao y de las relaciones que establezca con él.

ANÁLISIS PLAN PARCIAL : PAI DE LES MORERES I - II

| URBANISMO 3 - X31 |

| G:4 Escriche, Eugenio · Mendoza, Pau · Pérez, Sheila |

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO

2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN

3. PLAN PARCIAL MORERES - I

4. PLAN PARCIAL MORERES - II

5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD

6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES

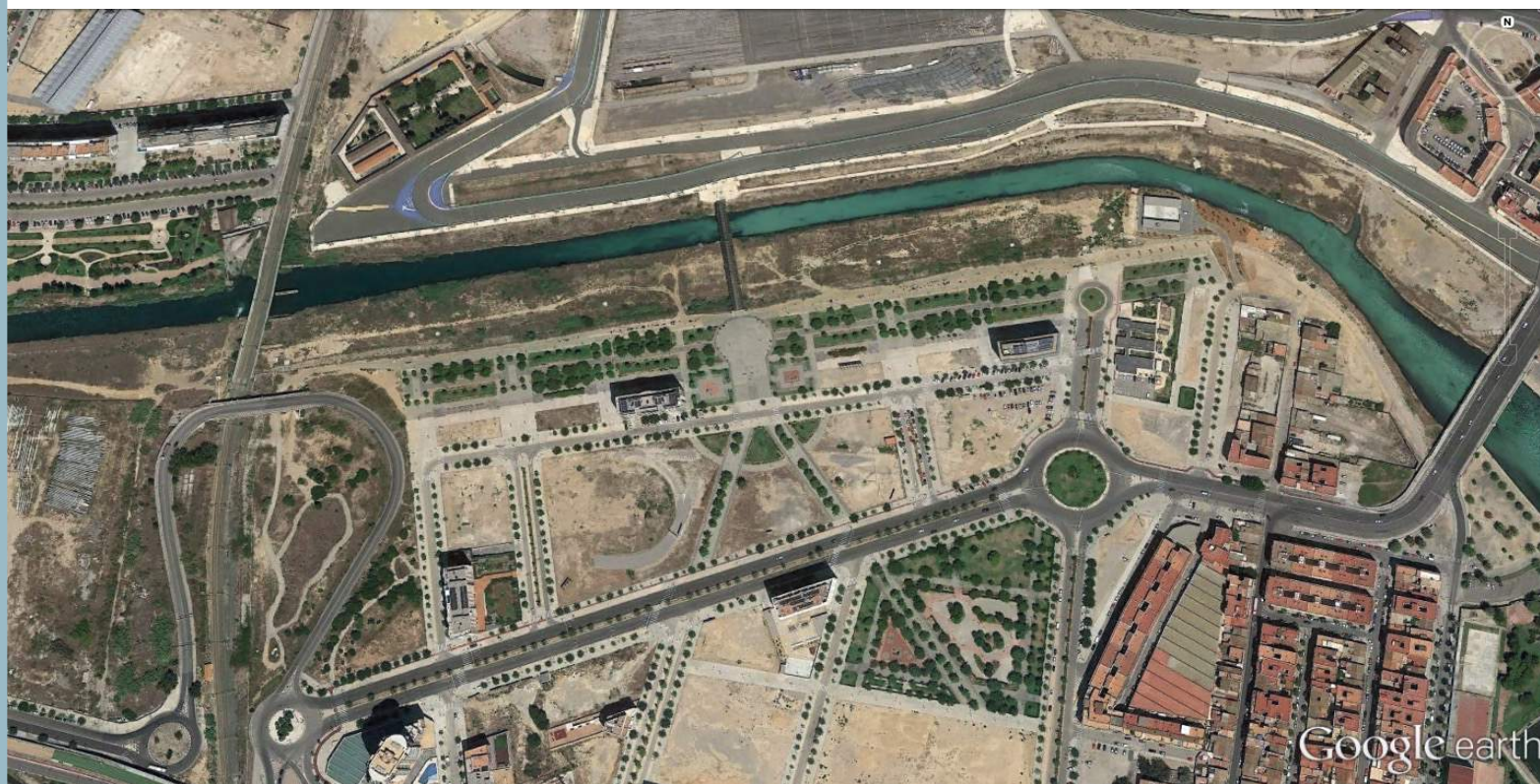


El PAI de las Moreras II se entiende como una actuación urbanística contextualizada en pleno proceso de boom inmobiliario.

Dentro de la ordenación general de la ciudad tiene como objetivo colmatar el borde derecho del río, con el fin de dar continuidad al jardín del Turia hasta el mar.

Esta idea, ya surgida en el PAI de Moreras I, trata de reproducir la respuesta al río dada por el ya construido sector de la Avenida de Francia.

Sin embargo, los diferentes eventos de proyección internacional impulsados por el Gobierno del Partido Popular provocan un gran interés especulativo en el sector de les Moreres-II.



ANÁLISIS PLAN PARCIAL : PAI DE LES MORERES I - II

| URBANISMO 3 - X31 |

| G:4 Escriche, Eugenio · Mendoza, Pau · Pérez, Sheila |

1. INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO HISTÓRICO

2. SITUACIÓN PREVIA AL PLAN

3. PLAN PARCIAL MORERES - I

4. PLAN PARCIAL MORERES - II

5. CRONOLOGÍA NOTICIAS ACTUALIDAD

6. ANÁLISIS CRÍTICO Y CONCLUSIONES



Pese a que en la memoria proyectual se defiende la construcción de VPP y la elevada superficie destinada a dotaciones públicas, la realidad es que el barrio estaba destinado a conformar una zona residencial elitista.

Por lo que respecta a la ordenación estructural, observamos una intención clara de establecer un gran eje diagonal (40m de sección) que conecte el límite sur de la Ciudad de las Ciencias con el puerto, sin un excesivo interés por integrar el barrio de Nazaret con el resto de la ciudad.

Se trata de una respuesta rápida surgida de una gran presión especulativa, que no responde del mejor modo al interés general de la ciudad.

El resultado es un “escenario” que no ha llegado a realizarse al estallar la crisis inmobiliaria y que hoy permanece abandonado generando grandes problemas para sus habitantes.



Cartografía histórica de la ciudad de Valencia : (1608–1944),
Llopis Alonso, A., Perdigón, L., Valencia : Universidad Politécnica de Valencia, D.L. 2016

La Valencia Marítima del 2000, Juan Pecourt, Juan Luís Piñón, COACV, 1997

Fototeca Institut Cartogràfic Valencià (ICV), www.icv.gva.es

Memoria Plan Parcial Moreres-I, J. Tomás Llavador, Valencia, 1999

Memoria Plan Parcial Moreres-II, E. España Tamayo, Valencia, 2003

Información gráfica CTAV

Archivos Las Provincias, Levante EMV, La Vanguardia