

El cauce del río Turia constituye una pieza fundamental en la expansión de la ciudad hacia el litoral. Junto a estas líneas y en la página contigua, a la izquierda, la ordenación del cauce en el P.G.O.U. de 1946 y 1966, respectivamente. A la derecha, detalle del Parque del Turia.



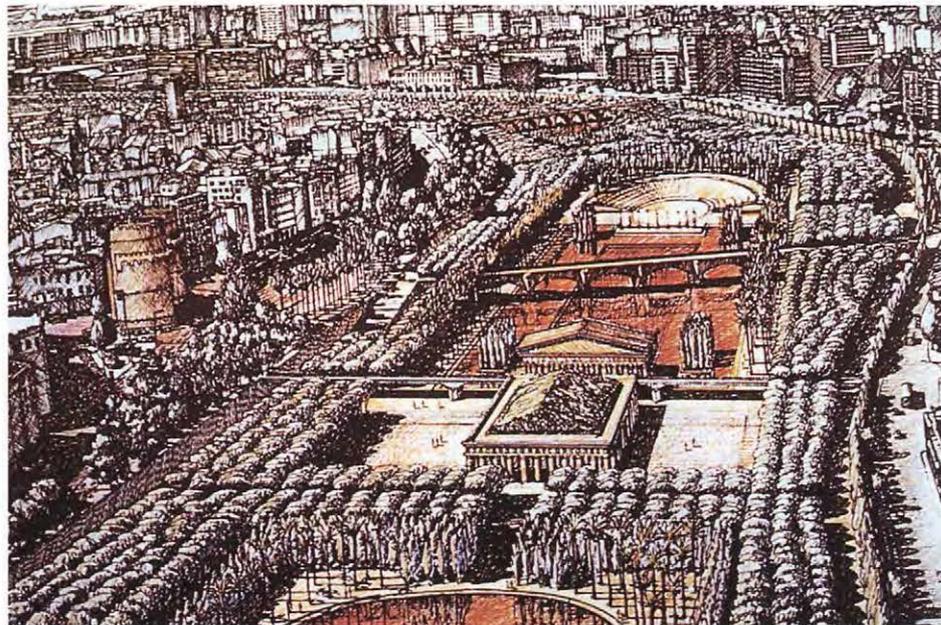
LA TRANSFORMACION DE VALENCIA (II)

Plan General de 1988: la última gran propuesta urbanística que ha dibujado el paisaje de la capital levantina

El eje del Plan General de 1988 lo constituyen tres ideas-fuerza: la conexión con el litoral, la intervención en la red viaria y los nuevos desarrollos urbanos, con los que se trata de recuperar para la ciudad espacios y usos degradados por el olvido. Con el análisis de estas actuaciones cerramos el trabajo dedicado a la evolución de la capital valenciana desde el punto de vista urbanístico que comenzamos en el número pasado.

Textos: FERNANDO GAJA DIAZ. **Profesor titular de Urbanística, Doctor Arquitecto.**

Fotos: ARCHIVO DE LA CORPORACION ADMINISTRATIVA GRAN VALENCIA. GACETA ILUSTRADA (1966). AJUNTAMENT DE VALENCIA. JUAN PECOURT. VETGES-TU I MEDITERRANIA. COACV. FERNANDO GAJA.



El ajardinamiento del viejo cauce se ajusta a las necesidades de la ciudad, pero su ejecución ha estado envuelta en polémicas.

Valencia ha vivido durante siglos de espaldas al mar. Con el Plan General de 1988 recobra y potencia la vocación marítima con propuestas enclavadas en el programa de conexión con el litoral. Se trata de las actuaciones en el Parque del río Turia y en el Paseo Marítimo.

El Parque del río Turia

Dentro de la estrategia de expansión hacia el litoral, el cauce del río es la pieza fundamental. Para Valencia el río Turia actúa como elemento estructurante de primera magnitud, y en la estrategia del P.G.O.U. de 1988 constituye la clave que debe permitir lograr la conexión este-oeste. El río, esqueleto de la ciudad, la recorre de extremo a extremo, atravesando todo su suelo urbano. Por eso el ajardinamiento del antiguo cauce es tan importante —el actual pasa por el sur de la ciudad, a 3 Km. de la misma—, porque el parque puede ser el nexo conductor de las nuevas implantaciones urbanas y de las transformaciones de los tejidos que lo orillan. En sus márgenes existen grandes vacíos urbanos, espacios obsoletos que brindan una oportunidad de reequipamiento, pero que pueden

suponer, si se colmatan, la asfixia de una ciudad ya muy densa y que arrastra un fuerte déficit de equipamientos.

El cauce del Turia ha sido un espacio codiciado por la práctica totalidad de los urbanistas que han actuado en Valencia. Su engañosa apariencia de río sin agua ha incitado a su utilización para enjugar los muchos déficit que la ciudad arrastra. Así, en el P.G.O.U. de 1946 ya se formula una propuesta de urbanización parcial, incluyendo algunas zonas verdes junto a vías de tráfico rápido y edificación, proyecto que no fue ejecutado.

La adaptación del Plan General a la Solución Sur, aprobada en 1966, propone el uso del cauce como autovía de conexión entre la autopista de Castilla, que acometía a la ciudad por el oeste, y la autopista del Mediterráneo, que discurría paralela a la costa en sentido norte-sur y que, tras sobrevolar la dársena histórica del puerto, penetraba en la ciudad por el viejo cauce.

La construcción de la vía de tráfico rápido este-oeste se constituía en la pieza clave de todo un nuevo sistema viario de rango metropolitano. Esta determinación va a ser el origen de un conflicto urbano y social cuando los

movimientos vecinales reclamaron la utilización del río como zona verde, conflicto que se prolongará hasta 1978, año en que el Ayuntamiento acuerda modificar el Plan General de Ordenación Urbana y recalificar todo el río exclusivamente como jardín.

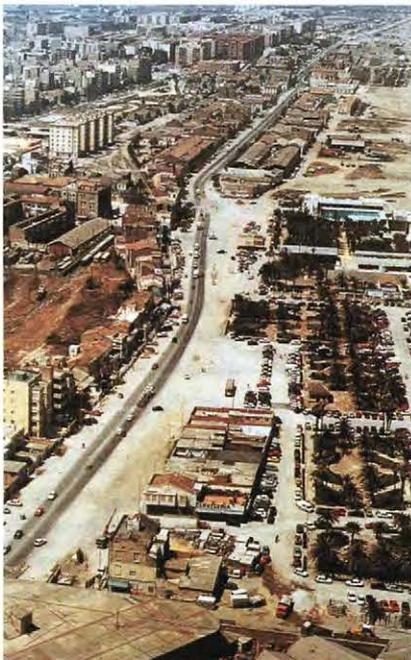
De esta forma la ciudad se encuentra, finalmente, con la posibilidad de construir un muy necesario parque sobre un espacio de 1.514.300 metros cuadrados en el viejo cauce, además de otros 134.600 que formarían el lago de cabecera; en total, casi 10 kilómetros de jardín, con una anchura media de 200 metros.

Una iniciativa conflictiva

En 1981 se encarga a Ricardo Bofill la redacción de un Avance de Plan Especial para el Viejo Cauce del río Turia. En un tiempo excepcionalmente breve, Bofill entrega su Avance (en junio de 1982). El Plan recoge la conexión con el Paseo Marítimo y propone que el Parque del Turia penetre en la vieja dársena del puerto, recuperándolo para usos ciudadanos. El plan Bofill fue muy mal acogido por la crítica profesional y por los movimientos vecinales, que llevaban más de diez años luchando por una zona verde que no se ajustaba a



Con el Plan de 1988 se han recuperado las playas urbanas, degradadas y condenadas al olvido durante décadas.



Junto a estas líneas, imagen del frente marítimo en 1987. En la parte superior de la página, fotografía de la maqueta del proyecto presentado por el arquitecto Miguel Colominas, ese mismo año.

los criterios empleados por el arquitecto catalán. De esta forma se inició una agria polémica sobre el diseño del Parque, en la que se enfrentarán dos concepciones diametralmente opuestas: el "Bosque Urbano", apadrinado por los movimientos vecinales y sociales, y los "Jardines Clásicos del Turia", según la propuesta del Taller de Bofill.

Sorteando como buenamente se pudo la tempestad, en poco tiempo los servicios municipales formalizan un Plan Especial, que es aprobado en febrero de 1984. Se decide dividirlo en 18 tramos, algunos de los cuales ya han sido proyectados y ejecutados a través de los correspondientes Proyectos de Urbanización. Estos no han respetado en su integridad el Avance de Bofill, con lo cual, al margen de la polémica inicial, el jardín ha terminado por perder el carácter unitario y global que se pretendía.

La ejecución del P.E.R.I. del Jardín del Turia comenzó por los tramos 10-11, desarrollados por el propio Bofill, y el 2, diseñado por el colectivo de arquitectos "Vetges-tu". Mientras el tramo 10-11 calca la propuesta formulada en el Avance, siendo el único tramo que responde a la idea inicial, en el tramo 2, y en los que se ejecutan posteriormente, se introducen importantes innovaciones y modificaciones, hasta el extremo de hacer irreconocible el proyecto originario de Bofill. El proyecto de los "Vetges-tu" recupera algunos de los puntos contenidos en el manifiesto programático de la Comisión Pro-Cauce que el Ayuntamiento había hecho oficialmente suyos. El diseño se suaviza, incorpora el agua de forma dinámica como elemento básico, y abandona la escenografía de "película de romanos", utilizando algunas piezas esculturales y simbólicas, junto a espacios deportivos populares, a pesar de que algunas de sus construcciones sean excesivas y estén poco integradas en el resto del jardín.

El Paseo Marítimo

Otro de los proyectos que impulsa la conexión con el litoral es el del Paseo Marítimo. Las playas de la Malvarrosa, Cabañal y Cap de França son las playas valencianas urbanas por excelencia. Constituyeron tradicionalmente las zonas de veraneo de la burguesía, antes de que la irrupción del automóvil los alejara –y dispersara– de la ciudad. A partir de los años sesenta

fueron deteriorándose muy rápidamente, y presentaban un confuso perfil, donde se entremezclaban actividades lúdicas (bares, restaurantes...) con instalaciones industriales, ubicadas allí por su contigüidad al puerto.

La posibilidad de construir un paseo marítimo, y regenerar estas playas, las más degradadas de la ciudad, no pudo ni siquiera plantearse hasta 1976, cuando, al recalificarse el antiguo cauce del río como zona verde, desaparece la autopista del litoral, pese a las reticencias de la Administración de Carreteras, que mantenía la esperanza de poder ejecutar la autopista –acceso norte al puerto– que discurría directamente sobre la playa, separándola del resto de la ciudad e impidiendo en definitiva su uso. Después de 1976, la Jefatura de Costas del M.O.P.U. intentó por todos los medios dirigir la operación (quién sabe si con la esperanza de poder ejecutar de alguna forma el Acceso Norte), y en 1983 redactó y expuso al público un "Avance de Plan de Ordenación General de las Playas de levante [sic] y la Malvarrosa", documento formulado sin el acuerdo municipal. Las durísimas y unánimes críticas que el proyecto recibió obligaron a su retirada [Campos el Alt: 1983: 37]. Realmente la propuesta era de una ínfima calidad morfológica y proyectual y adolecía de graves problemas estructurales, sobre todo la falta de integración urbana y la ignorancia de unos tejidos urbanos (El Cabañal) que desconocía.

En junio de 1983 el Ayuntamiento decide encargar –como alternativa al fracasado intento del M.O.P.U.– un nuevo plan al arquitecto Rafael Rivera, de los Servicios Técnicos Municipales. La propuesta, de muy superior factura aunque limitada estrictamente al frente marítimo, también será abandonada, ya que el Ayuntamiento no disponía de la propiedad de los terrenos –seguían perteneciendo a la Jefatura de Costas– y no la conseguirá hasta 1986.

Finalmente, en 1987 el Ayuntamiento encarga el Plan Especial al arquitecto Miguel Colominas, quien desarrolla un proyecto que será ejecutado, aunque de forma desvirtuada según han denunciado el propio autor y sus colaboradores [Aupí: 1994].

El Plan no se limita al paseo, también abarca la ordenación del barrio de "El Clot", una zona muy deteriorada donde se mezclan almacenes, villas de veraneo, pubs, restaurantes e incluso zonas

de infravienda, al tiempo que considera la integración del paseo con la ciudad. Es un proyecto claro y bien planteado que, sin embargo, se está ejecutando de forma muy deficiente alterando las propuestas iniciales. Las obras adjudicadas en 1991 vieron menguar el presupuesto a costa de la calidad material de la ejecución y, lo que es peor, a costa de los elementos de conexión con la ciudad, de tal suerte que el Paseo Marítimo corre el riesgo de quedar como un elemento aislado y una pieza extraña, ajena a la trama urbana adyacente. El riesgo aumenta por la no ejecución de las dos plazas que debían conectar los nuevos viarios este-oeste con el propio Paseo. De hecho, hasta ahora lo único que se ha construido es el frente marítimo y no se han reordenado los espacios interiores. Aunque sí se está procediendo a la reordenación de la zona de bares y restaurantes más directamente vinculada al Paseo. En cualquier caso, es una actuación muy positiva que ha permitido recuperar para el disfrute de los ciudadanos su mejor playa.

Intervenciones en la red viaria

El segundo conjunto de proyectos urbanos que vamos a analizar es el de las intervenciones sobre la estructura viaria básica de la ciudad. El P.G.O.U. 1966 [Ajuntament de Valencia: 1985a: 403-407] consideraba como esqueleto viario básico tres arterias que han sido suprimidas o modificadas (alguna incluso antes de la revisión del P.G.O.U.): se trata de la situada sobre el antiguo cauce, la circunvalación exterior y la marítima o de la costa. La Autopista del Cauce ha dado paso al Parque del Turia, sobre la traza de la autopista del litoral se ha construido el Paseo Marítimo, y sólo la Circunvalación Exterior subsiste parcialmente como IV Cinturón, aunque se pretende su sustitución por la circunvalación metropolitana, conocida como By-Pass.

Si bien la estructura viaria básica propuesta por el Plan General del 88 no plantea –de forma muy sensata– una ruptura con los anteriores esquemas –el modelo radioconcéntrico–, su ejecución fuertemente desequilibrada ha aconsejado la introducción de factores de corrección, buscando el reforzamiento de las vías transversales y anulares, la eliminación de barreras –el soterramiento del ferrocarril– y la creación de una submallada de vías intermedias, que des-



carguen las arterias principales. Estos criterios básicos se traducen en la reducción del carácter centripeto de la red y la permeabilización transversal, con la creación de ejes este-oeste, uno por el norte, otro por el sur y tres más por el este de la conexión con el puerto.

Con todo, en este planteamiento quizás la innovación más importante sea el tratamiento dado al viario, la función asignada que se traduce en nuevas propuestas de diseño. Las vías no se conciben como un elemento exclusivamente dedicado al servicio del tráfico rodado, y los criterios ambientales –el uso peatonal– adquieren una preponderancia de la que antes no habían disfrutado. Algunas de las “nuevas” arterias de distrito –el Bulevar Sur, el Norte, las Marginales del Antiguo Cauce, la avenida Naranjos...– ya existían anteriormente, pero ahora se ordenan de forma diferente, tratadas como vías parques, bulevares o incluso como recorridos verdes, con secciones minuciosamente descritas y diseñadas, aunque luego no hayan sido tan exactamente respetadas.

El plan propone la construcción de cerca de 40 nuevos kilómetros (ocupando 235 Ha.) de arterias de distritos con tratamiento de vía parque, en sustitución de las anteriores autopistas urbanas, y cerca de 66 kilómetros de recorridos verdes, donde a la bicicleta se le ha reservado un papel protagonista. Un ambicioso programa, teniendo en cuenta la escala de Valencia, con un total de 127 kilóme-



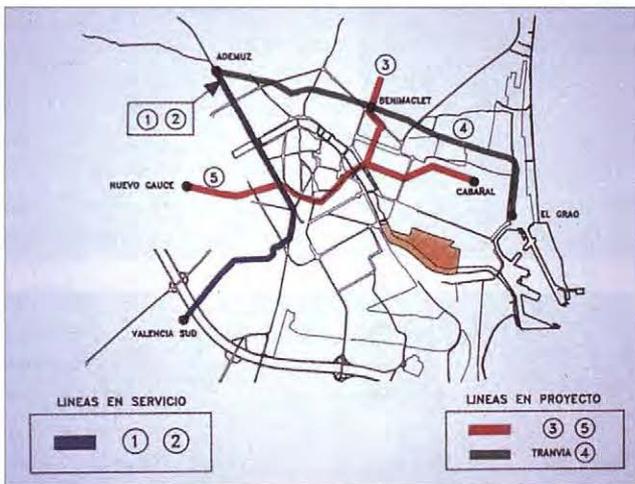
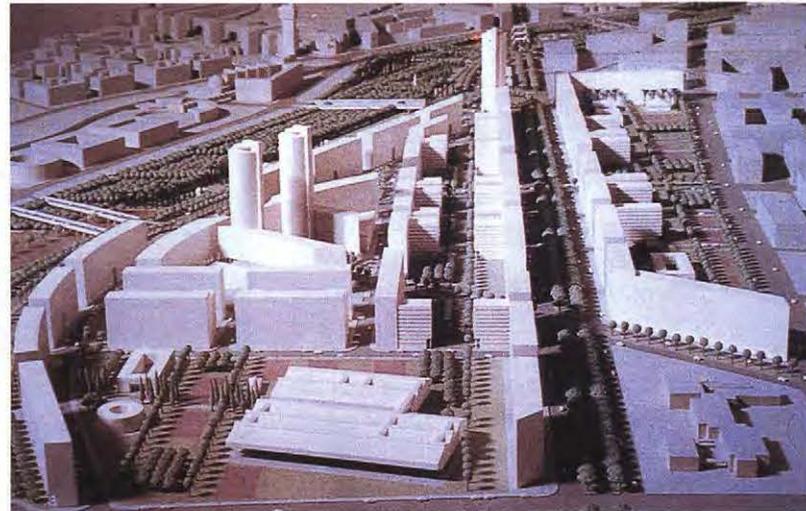
tros de vías urbanas remodeladas, de los que cerca de 50 son de nueva creación, y 40 de ellas interdistritos.

La prolongación del Paseo al Mar

Uno de los proyectos viarios que mayor impacto puede tener en la transformación de la ciudad es la prolongación del Paseo al Mar, conocido hoy como Avenida Blasco Ibáñez.

El Paseo al Mar es un proyecto iniciado a finales del siglo XIX (1898) que debía llegar hasta el mar. Una modificación en su trazado hace que se enfrente a la dificultad que le opone El Cabañal, un barrio popular vinculado a la economía portuaria y marítima que sería arrasado en caso de prolongarse sin más. En 1988 se convocó un concurso internacional para la Conexión de Valencia con el Frente Marítimo. Fue declarado desierto (probablemente porque la mayoría de los proyectos optaban por soluciones “blandas”, de respeto del barrio del Cabañal) y, de esta forma, quedaron las manos “libres”.

En la imagen superior, plano del Jardín del Turia. Abajo, catálogo del concurso internacional público de ideas para la conexión con el frente marítimo de la ciudad, convocado en 1988 y declarado desierto.



Plano del Sistema Integrado de Metro Ligero, ámbito municipal.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Avance del P.G.O.U. Memoria Justificativa. Ajuntament de València [1985a]: Ajuntament de València, València.

La Ciudad que Queremos. Avance del Plan General de Ordenación Urbana. Ajuntament de València [1985b]: Ajuntament de València, València, 1985.

La València de los Noventa. Una ciudad con futuro. Ajuntament de València [1987]: Ajuntament de València, València.

"Paseo a espaldas de València". Aupí, VICENTE [1994]: Territorio, 23-V-94.

Reconstrucción de Barcelona. Bohigas, Oriol [1985]: Edicions 62, Barcelona.

"Las Playas del Cabañal y la Malvarrosa de València: Criterios para su Ordenación". Campos, Carlos & Moreno, Carlos & Payá, Carlos [1983]: Cimal, Nº 19-20, pp. 29-35.

Grandes Proyectos Urbanísticos. I.T.U.R. [1985]: M.O.P.U., Madrid.

Il Grande Progetto Urbano. La Forma della Città e i Desideri dei Cittadini. Macchi Cassia, Cesare [1991]: La Nuova Italia Scientifica, Roma

"Infraestructuras del Transporte y Desarrollo Urbano". Olmos Lloréns, Joan [1992]: Geometría, nº 13, 1º Semestre, pp. 2-10

"Jardines del Turia, ciudad y orden". Rivera, Rafael [1987]: Levante, 27 de febrero.

Programa de Actuación Urbanística Avenida de Francia. Vetges-tu i Mediterrània [s/f, 1991?]: PAU Avenida de Francia, S.A., s/l.

En los últimos diez años, esta avenida se ha urbanizado y construido con viviendas de clase media-alta, siendo una zona de grandes expectativas urbanas, lo cual supone una fuerte presión a favor de su continuación. Por otra parte, el Plan General ha dejado sin resolver la incógnita que pende sobre la prolongación de Blasco Ibáñez, aunque todos los datos apuntan a que el Ayuntamiento ya ha tomado la decisión: ampliar en línea recta y con la misma sección.

La red de metro y tranvía

Para apoyar el nuevo modelo viario y compensar la reducción de su capacidad potencial se ha impulsado el transporte público, mediante la construcción de una red de ferrocarril metropolitano y tranvía: el denominado Sistema Integrado de Metro Ligero.

Es una opción criticable por los costes de inversión que conlleva, pero necesaria si se apuesta por la reducción de los tráfico privados y si se desea hacer frente de forma ordenada y coherente a los incipientes fenómenos de metropolitización, es decir, de difusión de la urbanización. El sistema de transporte se basa en la modernización de la obsoleta red de ferrocarril metropolitano que se potencia e integra con el tranvía, el metro e incluso la red de ferrocarriles estatales. Es muy modesta y limitada, pero fundamental para la ciudad y, sobre todo, para la comarca.

La primera línea de tranvía ya ha sido construida en la avenida de los Naranjos, a la espera de su completa urbanización como parte del Bulevar Norte. Es un importante elemento del viario, ya

que supone la conexión transversal por el norte y el cierre del suelo urbano y dota de acceso en transporte público a los nuevos campus universitarios.

Los Espacios del Este

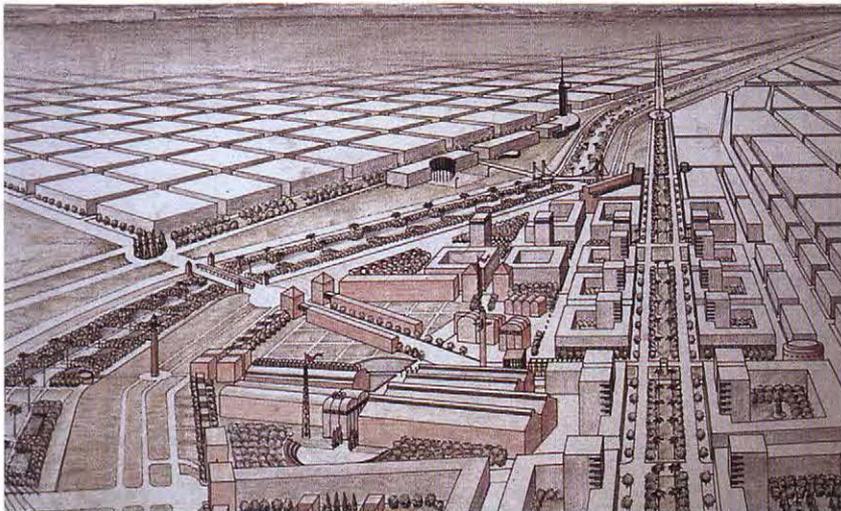
Otro gran proyecto, inscrito en la estrategia de potenciación del crecimiento hacia el mar, lo constituye la operación inmobiliaria Espacios del Este, formada por dos operaciones: el P.A.U. de la Avenida de Francia (en la margen izquierda) y el P.P. de la Ciutat de la Ciència i la Tecnologia (en la margen derecha); en total, más de 150 Ha. de suelo para usos terciarios, dotacionales y residenciales.

**Las industrias
obsoletas
ceden sus
terrenos. Sobre
ellos crecen
bloques
residenciales.**

El Plan General de 1988 los presenta como los espacios de "vocación terciaria y direccional" [Ajuntament de València: 1987: 69], destinados a satisfacer la demanda de suelo para usos cuaternarios, y que junto a la construcción de los nuevos campus universitarios deberán contribuir a resolver y ordenar el espacio portuario y la fachada marítima. La operación se ve favorecida por el estado de degradación extrema de ambas márgenes: zonas industriales o de almacenes obsoletos y en gran medida abandonados. Una ocasión excepcional para requalificar estos espacios e impulsar la conexión con el frente marítimo.

El P.A.U. de la Avenida de Francia

La actuación en la zona denominada Avenida de Francia (antes conocida como Camí Fondo) es la operación estrella del Plan General de Ordenación Urbana aprobado en 1988. Paradójicamente, la crisis económica del sector



industrial –los procesos de desindustrialización– brinda una oportunidad excepcional e inesperada de recalificar unos espacios urbanos degradados y contribuir a descongestionar y reequipar los restantes, transformando la estructura de la ciudad.

La operación de reutilización de los espacios industriales de la Avenida de Francia persigue no sólo la conexión con el Distrito Marítimo, sino también el “dotar a Valencia de una nueva área de centralidad que polarice el crecimiento futuro de la ciudad hacia el mar” [Vetges-tu i Mediterrania: s/f: 11]. Esta estrategia revela, en mi opinión, una sobrevaloración de la demanda y el papel del sector terciario que impregna todo el P.G.O.U. y que puede responder, en cierta medida, a las circunstancias en que el plan fue redactado.

Estos suelos, hasta mediados de los años cincuenta, fueron terrenos de huerta, no urbanizados a pesar de que en 1852 se tendió el trazado de la vía férrea a Barcelona, pero sólo se produjo algún crecimiento urbano en torno a la Avenida del Puerto. A partir de los años sesenta del siglo XX se instalan en ella grandes complejos industriales (fábricas de ácido sulfúrico, abonos...) que degradan las condiciones medioambientales. En la actualidad, acordado el traslado de dichas industrias a un polígono industrial

especial situado en Sagunto (a unos treinta kilómetros de la ciudad), se han recalificado los terrenos y han sido incorporados a la estrategia global del plan de desarrollo urbano hacia el mar.

Como consecuencia de estos acuerdos, la operación se ha tramitado por medio de un concurso público para la ejecución de la zona delimitada como Unidad Urbanística Integrada Nº 3 por el Plan de 1988. La adjudicación incluía un avance de la ordenación, que fue redactado por el grupo de arquitectos Vetges-tu, y posteriormente publicado, con lo que se conocen los principales rasgos de la propuesta.

El área a ordenar y urbanizar abarca 84 hectáreas, más otras 22 de Jardín del Turia adscritas a la operación. Una superficie considerable para las dimensiones de Valencia, como la propia propuesta muestra comparándola con otros ámbitos. En este espacio se prevé la construcción de 3.234 viviendas de alto nivel (con una superficie media de 195 m² construidos), y otros 200.000 m² de techo con uso terciario. Se alcanza el límite máximo de densidad legalmente fijado, pero, al hacerse a base de viviendas de grandes dimensiones, el coeficiente de edificabilidad bruta en el sector es enorme (1,34 m²t/m²s). Como las elevadas cesiones de terreno reducen el suelo edificable al 7,2% del total, se produce un aumento

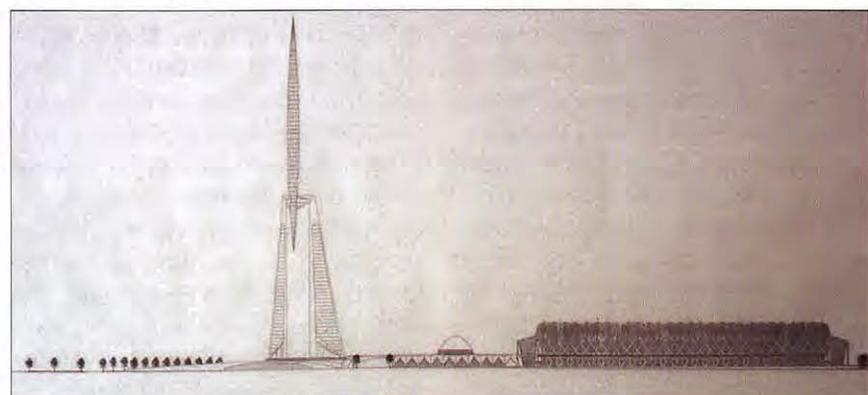
de alturas desproporcionadas: entre 8 y 10 para los bloques residenciales y 25 para las torres singulares.

Ante este modelo urbanístico, uno no puede por menos que recordar los planteamientos iniciales con los que se abordaron las operaciones: “oportunidades de recalificación, descongestión y diversificación tipológica, recuperar las fórmulas de vivienda unifamiliar...”. Opción contradicha cuando se propone recuperar los tipos –“las referencias”– del Ensanche. Se puede afirmar que las referencias tipológicas en los nuevos desarrollos siguen impregnadas de Movimiento Moderno.

La Ciudad de la Ciencia y la Tecnología

Al otro lado del río, en la margen derecha, sobre un área bastante degradada, y apoyando la conexión litoral, se construirá la Ciutat de la Ciència i la Tecnologia. El Plan Parcial Ciutat de la Ciència (NPT6), aprobado en 1994, ocupa cerca de 25 Ha., donde se localizan equipamientos recreacionales –un museo científico divulgativo con planetario, sobre el modelo del Parque de La Villette–, una Torre Comunicaciones, de 387 metros de altura –todos ellos con proyecto de Santiago Calatrava–, usos residenciales (60.000 m²) y terciarios (120.000 m²), con un presupuesto inicial de 25.000 millones de pesetas, que arroja dudas sobre su conveniencia o, al menos, su prioridad.

En la página contigua, a la izquierda, vista aérea de la zona del P.A.U. de la Avenida de Francia. A la derecha, maqueta de ordenación de esta zona propuesta por Vetges-tu. Sobre estas líneas, fotografía del área de la futura Ciudad de la Ciencia, cuyas obras se encuentran paralizadas desde septiembre de 1995. A la izquierda, dibujo de la Valencia de los años 90. En la parte inferior, la torre de comunicaciones, planetario y museo.



CONCLUSION

Los Grandes Proyectos Urbanos están transformando Valencia, pero estas propuestas ¿suponen un modelo de ciudad diferente o establecen una continuidad con el modelo anterior? Hay elementos de continuidad –la estructura viaria secundaria, la inexistente ruptura tipológica...– pero también innovaciones importantes –la eliminación de elementos viarios de primera magnitud (autopistas del cauce y del litoral), la estrategia de conexión con el frente marítimo, la implantación de una red de transporte público (metro y tranvía), la construcción del Parque Central...– que producirán una ciudad diferente y, esperemos, mejor.