



# PROYECTOS DE REFORMA URBANA EN VALENCIA. PLANES DE ENSANCHE

Por **María Jesús Teixidor**

Realmente no fue sino tras el derribo de sus murallas cuando las ciudades españolas pusieron en práctica planes de ensanche que se yuxtapondrían, como un elemento más, a los integrantes de la trama urbana. El caso de Valencia no es una excepción a esta normativa urbanística como tampoco lo ha sido el haber dispuesto, con anterioridad a esa apertura de la ciudad, de proyectos de ensanche dentro de unas limitaciones mucho mayores que hubiesen exigido, en el caso valenciano, de auténticos riesgos urbanísticos en el supuesto de su realización. Hecho, por otra parte, que no les resta importancia en su calidad de aportaciones a las directrices seguidas para la organización del espacio urbano. Es por ello que se incluyen junto con las principales medidas de ordenación del ochocientos y primeras décadas del novecientos.

## **Proyecto de Ensanche de 1777**

El primer esbozo de los futuros Planes de Ensanche para la ciudad de Valencia data del último tercio del XVIII. Se inscribe en el contex-

to de unos años clave para la práctica urbana de las ciudades españolas y que en la de Valencia cuenta con el respaldo de una situación económica estable en un momento de auge de su industria sedera, de intensificación del movimiento mercantil y de crecimiento demográfico.

El plan preveía rebasar el límite amurallado en sus lados W, S y SE, sin necesidad, por tanto, de un derribo completo del mismo. Desde el punto de confluencia de la calle de Na Jordana con la de Guillem de Castro (nomenclatura actual), la nueva línea de ensanche iba a buscar en diagonal el Camí de Quart (al Oeste). A partir de aquí, siguiendo un trazado que más o menos vendría a coincidir con el que, ya en este siglo, le sería dado a las grandes vías del Socorro (hoy de Fernando el Católico) y Ramón y Cajal, y aparte de una de las del ensanche por antonomasia, el de 1887, la de Germanías, alcanzaba el Camí de Russafa. Este podría ser utilizado como cierre del ensanche que quedaría así de nuevo en relación con el muro o, segunda posibilidad, el ensanche continuaba desde el citado camino, en diagonal y hacia el NE, hasta el edificio de la Ciudadela (junto a la margen derecha del Turia). (Fig. 1).

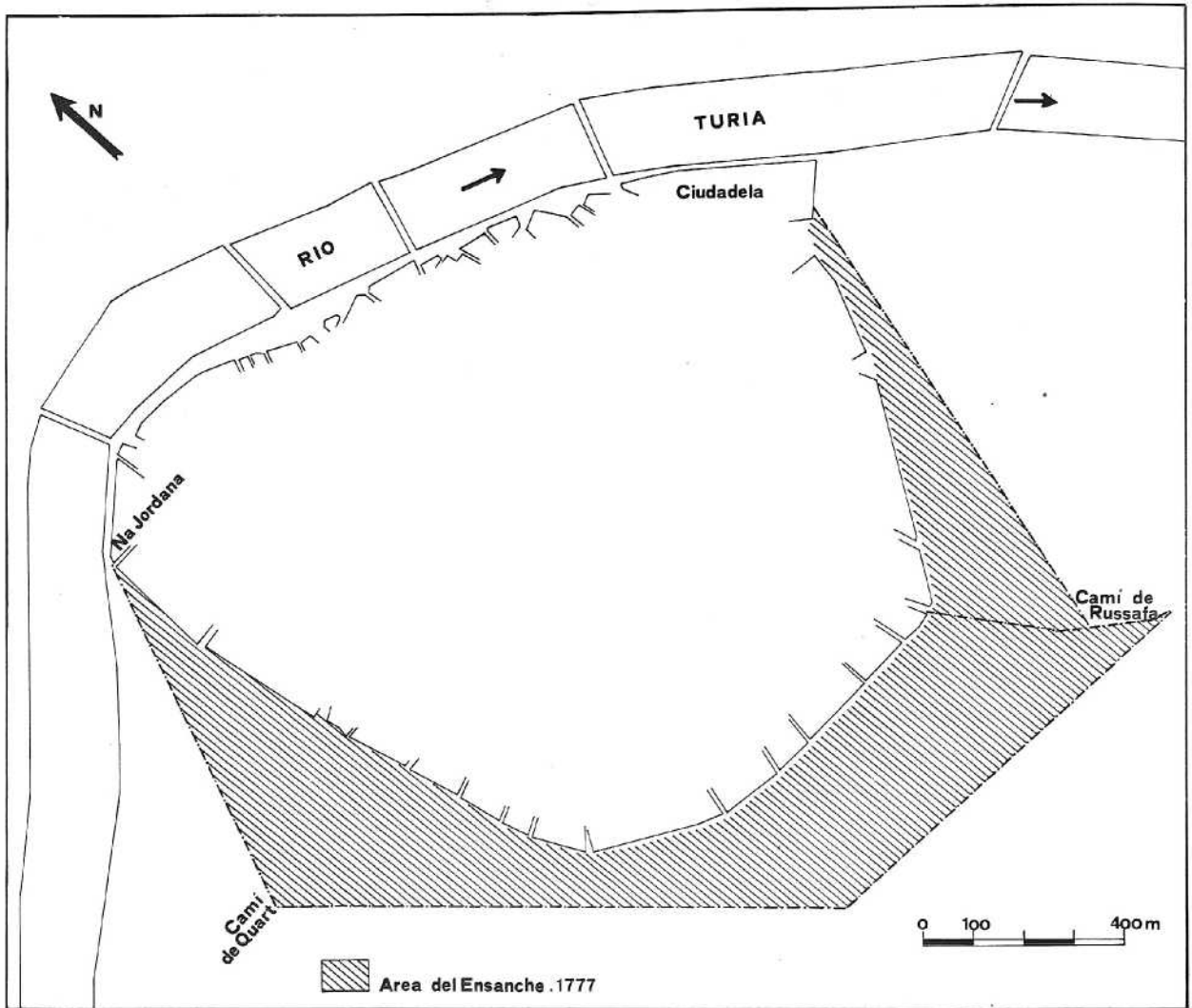


Figura 1

Al no implicar el proyecto la total eliminación de la muralla, restaba eficacia al mismo y convertía en problemática su funcionalidad. Cabe preguntarse si de haberse llevado a cabo, los nuevos sectores no hubieran sido en definitiva otra cosa que meros apéndices del espacio intramuros sin la adecuada planificación. Por otra parte, no parece probable atribuir su irrealización a dificultades de índole financiera de acuerdo con lo expuesto en líneas anteriores; sólo a indecisión por lo que representaba de aventura urbanística. En cualquier caso plantea la búsqueda de soluciones para el problema de la congestión de los espacios urbanos.

### Planes de Ensanche del XIX

La planificación urbana a lo largo del último tercio del ochocientos vino de la mano de una base legislativa a la que se acoplaron dichos proyectos. Así, las Leyes de Ensanche de 1864 y 1876-1877, aplicadas por Juntas y Comisiones creadas en cada Ayuntamiento.

Al finalizar la década de los años cincuenta (1859), una de estas Comisiones atendiendo a razones de índole urbanística, social y sanitaria,

presentó una Memoria-Proyecto para el ensanche de Valencia en la que de nuevo se ponía el acento en la urgencia por romper un estatismo contrario a las necesidades que reclamaba la ciudad (1). Se hacía especial hincapié en la precaria situación de los sectores de residencia destinados a las clases sociales más modestas por el alto grado de deteriorización y saturación alcanzado.

Al igual que el proyecto del setecientos, éste, que tampoco se llevó a la práctica, dejaba intactos los sectores N y NE de la ciudad, en la pretensión de mantener el cinturón de la muralla que por los sectores afectados sería dotada de nuevas entradas para una mayor fluidez de comunicaciones con las áreas proyectadas, en un intento de compaginar el déficit de espacios habitables con las garantías de seguridad brindadas por aquéllas. (Fig. 2).

No fue casualidad esta coincidencia de objetivos atribuible al convencimiento de que, de momento, era innecesario planificar los espacios situados al norte del río. Sin ser éste un obstáculo en sí al crecimiento de la ciudad, es significativa la

(1) AYUNTAMIENTO DE VALENCIA, *Memoria para el ensanche de Valencia*, Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1859.

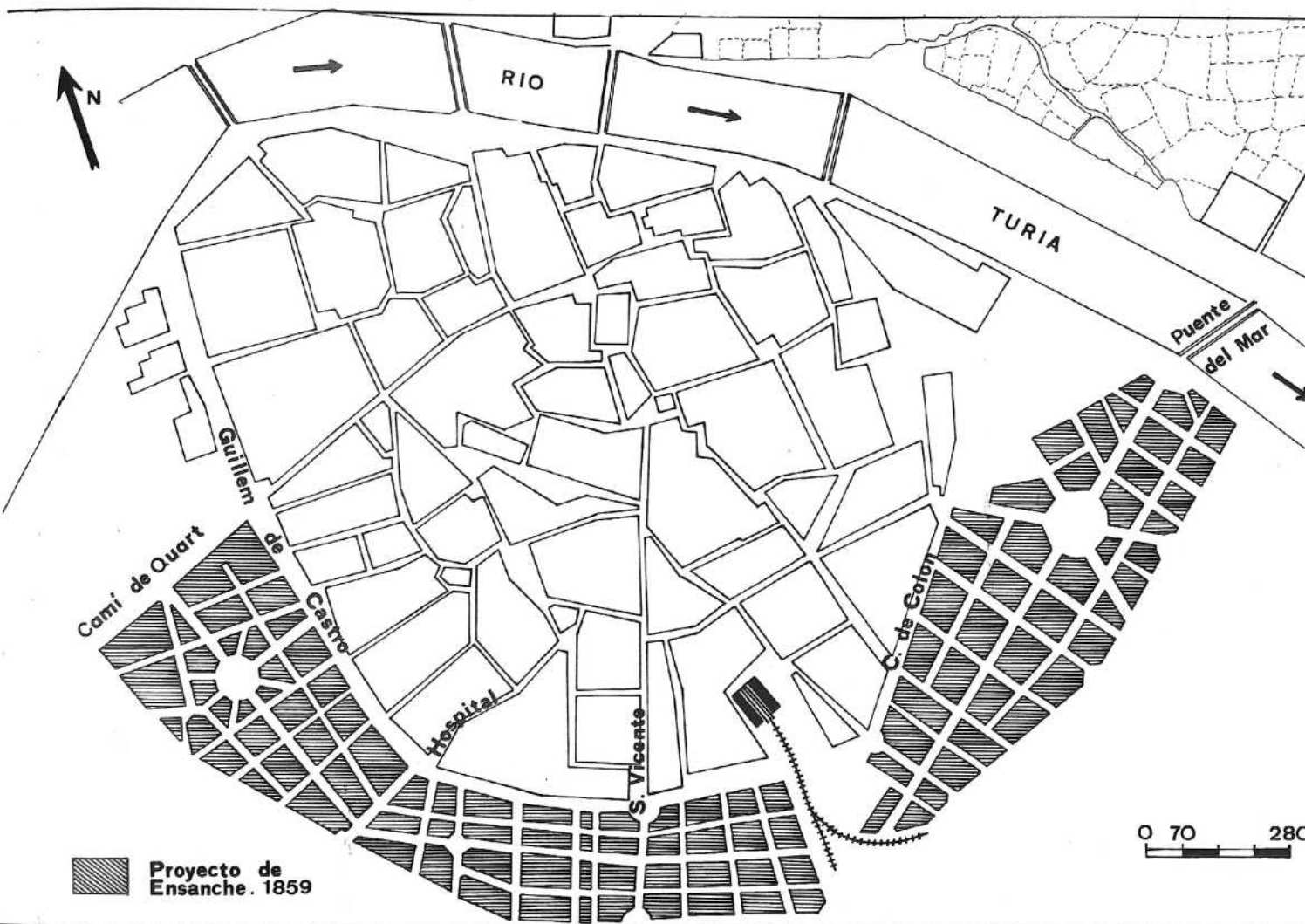


Figura 2

prevención que durante mucho tiempo, incluso avanzado este siglo, se ha tenido por rebasarlo.

El proyecto de 1859 modificaba el plano de la ciudad al adquirir una configuración poligonal cuyo diámetro mayor sería de 2.300 metros. El sector de muralla a desaparecer pasaría a funcionar como boulevard, anticipando así el uso que se le proyectaba dar unos años más tarde. La trama urbana quedaría incrementada en un total de 64 calles, que prolongaban las existentes en el espacio intramuros, y 4 plazas más, sobre una superficie de 962,2 m<sup>2</sup>. El eje en torno al cual se desenvolvería, con una longitud de 2,4 km., se extendía, en dos tramos, entre la actual plaza de América (a la bajada del puente del Mar) y sur de la muralla, desde el Paseo de la Glorieta hasta la puerta de Quart, que pasó a ser circundada por el exterior por un semicírculo de ronda. contenía la prolongación de tres importantes calles del área intramuros, las de San Vicente, Hospital y Quart; ésta cerraba el ensanche por el oeste.

Proyecto en sí más ambicioso quizá que el Ensanche de 1887 con el que viene a conectar a través de lo que puede considerarse como un anticipo del mismo y que consistió en diversos retoques de la morfología urbana junto a la mitad

el Camí de Quart. El primer tramo llegaba hasta la Plaza de Toros, con una extensión de 1.000 metros; el segundo, el más largo, 1.400 metros.

Unas coyunturas socioeconómicas favorables respaldaron las directrices urbanísticas que hacen su aparición en los últimos años del XIX, las que se traducirán en el ensanche de las Grandes Vías de 1887. La burguesía valenciana se convertirá en paladín de las reformas urbanas, a las que supo sacarle el máximo beneficio, y en garantía de su puesta a punto desde el momento en que dispone de mayor solidez como clase, que un cierto respaldo económico le asegura. El impulso de la exportación naranjera a partir de los años cincuenta fue un hecho a tener muy en cuenta como motor de muchas actuaciones. Su intervención en ese campo de la vida ciudadana les permitió, a un mismo tiempo, confirmar su "status" poniendo en juego su poder adquisitivo, y hacer gala de posturas altruistas al defender la urgencia de dichas medidas de ordenación urbana.

La etapa que media entre el derribo de las murallas en 1865 y el primer Plan de Ensanche de 1887, se centró en diversos aspectos de reforma interior tanto en lo relativo a mejoras de los servicios públicos como los relacionados con toda

la gama de posibilidades que la desamortización brindó a la morfología urbana. La supresión de barreras implicará, en una primera fase, la anexión a la capital de núcleos de población vecinos; más tarde, el irregular despliegue del tejido urbano dentro de una prioridad en torno a los caminos de acceso, aspecto que condiciona ya desde ahora el sentido prevaleciente en el modo de expansión de Valencia.

El ensanche tuvo su modelo más próximo en el barcelonés Plan Cerdá. A partir de la desaparecida muralla, cuya trayectoria pasa a convertirse en el primer cinturón de ronda, se trataba de llevar la planificación a los sectores S y SE del casco urbano, modelándolos según el esquema geométrico, de carácter residencial. Dichos sectores quedarían estructurados entre un fragmento de la citada ronda, la calle de Colón, y el eje de las grandes vías (Marqués del Turia-Germánías). Ya en 1907 un nuevo plan de ensanche continuaría la planificación en esta zona de modo sistemático y cubriendo los déficits del de 1887. Su aplicación a los sectores NW y W corresponden, asimismo, a las primeras décadas de este siglo. La diferencia de su realización en el tiempo no escapa a explicaciones de orden social, aparte las de tipo técnico.

El ensanche proyectado para esos espacios al S y SE de la ciudad reproduce el modelo haussmanniano con sus manzanas regulares, cortados sus ángulos por chaflanes con vistas a una mayor visualización y sobre un entramado de calles paralelas, todo impregnado del racionalismo característico al plano en damero (2). Ensanche burgués acompañado "a priori" de connotaciones socioeconómicas excluyentes para otros grupos sociales. Fue una planificación "ex novo" sobre un área en la que sólo existía el enclave de Ruzafa, arrabal de origen árabe que pasó a ser absorbido y quedó enquistado en el tejido urbano del ensanche como único punto de ruptura en el geometrismo del conjunto.

A partir del actual emplazamiento de la estación del Norte, hacia el SW y W de la ciudad ochocentista, el esquema ortogonal pierde coherencia al tenerse que planificar en espacios sobre los que se asentaban construcciones aisladas (edificios conventuales que escaparon a la desamortización, caseríos), que obstaculizaban, en principio, la libre aplicación del mismo. La adecuación a esta morfología preexistente no es la sola razón de esas diferencias. Hay que ir más allá de unos motivos de orden estrictamente urbanos, y así, dichos sectores del ensanche vendrán a albergar a la menestralía y pequeños comerciantes conectando con las zonas de residencia de análogas características localizadas en el casco antiguo y de las que le separa el anillo de ronda: barrios del Carmen, de Quart, del Hospital. Bien es verdad que la urbanización de aquellos sectores, los que se extienden a partir de las grandes vías de Fernando el Católico-Ra-

món y Cajal, se va haciendo realidad, muy lentamente, a partir de las primeras décadas de este siglo y a lo largo de diversas fases que traducen otros tantos momentos de aceleración en la ordenación urbana de Valencia.

Rompiendo la que parecía ser, dentro de una cierta lógica urbanística, la orientación más idónea para canalizar la expansión de Valencia, de acuerdo con las posibilidades brindadas por el derribo de las murallas, hace su aparición a fines del XIX el proyecto de apertura de una avenida al norte del Turia que conectase a la ciudad con el mar. Se refiere al Paseo de Valencia al Mar, bosquejado en 1898 que, con lenta realización —sólo ahora, en 1975, parece más próxima su conclusión— venía exigido por la necesidad de facilitar los contactos entre la capital y los poblados marítimos, dos de los cuales —Cabañal y Malvarrosa— se habían convertido en lugares de residencia para la pequeña burguesía valenciana. Indirectamente, por otra parte, se sentaban las bases de una futura descongestión de la ciudad una vez superado el obstáculo psicológico del río. Una funcionalidad distinta para esta arteria quedaba de momento descartada al existir, como vía de tráfico y de emplazamientos industriales, la avenida del Puerto, abierta en 1802, y el primitivo Camino del Grao.

El siglo se cierra con un último proyecto de reforma urbana que afectaba explícitamente a los espacios interiores de la ciudad, viniendo a constituir un ensanche de los mismos. Proyecto que, una vez más no se hizo realidad, si bien, en este caso, presentado de nuevo unos años más tarde, tendría una ejecución parcial en el período de postguerra (3).

La solución que propugnaba para descongestionar los sectores interiores —una avenida diagonal o gran vía de 1,6 km. de longitud y 30 m. de anchura, extendida de SE a NW, desde la calle de Ruzafa (en su confluencia con la de Colón) hasta el ex Portal Nuevo (frente al puente de San José)— sería formulada nuevamente, aunque con distinta orientación, en el proyecto de 1910-1912 de F. Aymamí. Resulta obvio el porqué de su irrealización al exigir la supresión de numerosos edificios que supondrían problemas de expropiación y perjudicarían el patrimonio artístico de la ciudad. Visto desde una perspectiva actual cabe preguntarse si no son más perjudiciales para dicho patrimonio, los retoques parciales que Valencia está sufriendo y que no resuelven la gravedad de una congestión e incomodidad en la vida ciudadana, cada día más alarmante. Por otra parte, la idea básica del proyecto tenía un arranque lógico al pretender la comunicación directa entre dos enclaves de situación diametralmente opuesta y uno de ellos, el situado al N, con un movimiento importante por la proximidad de lugares de habitación y de vías de comunicación (Camino de Barcelona).

(2) LEFEBVRE, Henri: *La revolución urbana*, Madrid, Alianza Editorial, 1972.

(3) *Proyecto de apertura de una Gran Vía entre las ex-puertas de Ruzafa y San José...*, Valencia, Imp. M. Alufre, 1891.





Valencia

## Planificación urbana en este siglo

Los problemas planteados por el crecimiento demográfico ciudadano van a exigir desde ahora no sólo la planificación de ensanches, sino también actuaciones en el extrarradio que permitan incorporar a la ciudad un "habitat" disperso, pero dependiente de la misma. No se ocultan las dificultades que se derivan de superponer el geometrismo y la regularización a unas estructuras desligadas y anárquicas. En este marco se inscriben dos interesantes planes de ensanche aprobados por el Ayuntamiento de Valencia en la primera década de este siglo. Junto a ellos, otros proyectos de estos años se orientan a la revalorización de los espacios interiores en base a una jerarquización de los sectores urbanos. Con preferencia a cualquier intento de planificación "ex novo", debería atenderse el saneamiento del núcleo, éste es el criterio sobre el que se basaba el principio de ordenación interior, máxime dada

la actitud reacia a abandonar los lugares de residencia, diríamos tradicionales, tendencia que ha sido muy notoria en Valencia y que ha repercutido desfavorablemente en la problemática urbana de la misma.

De 1907 es el proyecto de ensanche que, realizado por los arquitectos F. Mora y V. Pichó, venía a continuar el interrumpido de 1887, extendiendo la planificación al sur del eje de las Grande Vías de Marqués del Turia-Germanías y a un lado y otro de la diagonal avenida de Victoria Eugenia (actual José Antonio), nueva analogía con el ensanche barcelonés. Al mismo tiempo se trazaban líneas de ensanche para los espacios situados en la margen izquierda del río, dando entrada así a la ordenación urbana en estos sectores, ya iniciada a finales del ochocientos por impulso del Marqués de Campo. (Fig. 3).

La amplia zona, objetivo de dicho plan, queda adscrita hoy a los distritos de Gran Vía y Ruzafa, preferentemente, pero también beneficiaba a una parte, restringida, de los de Jesús, Botánico, Zaidía y Exposición. Reproduce el plano en cua-

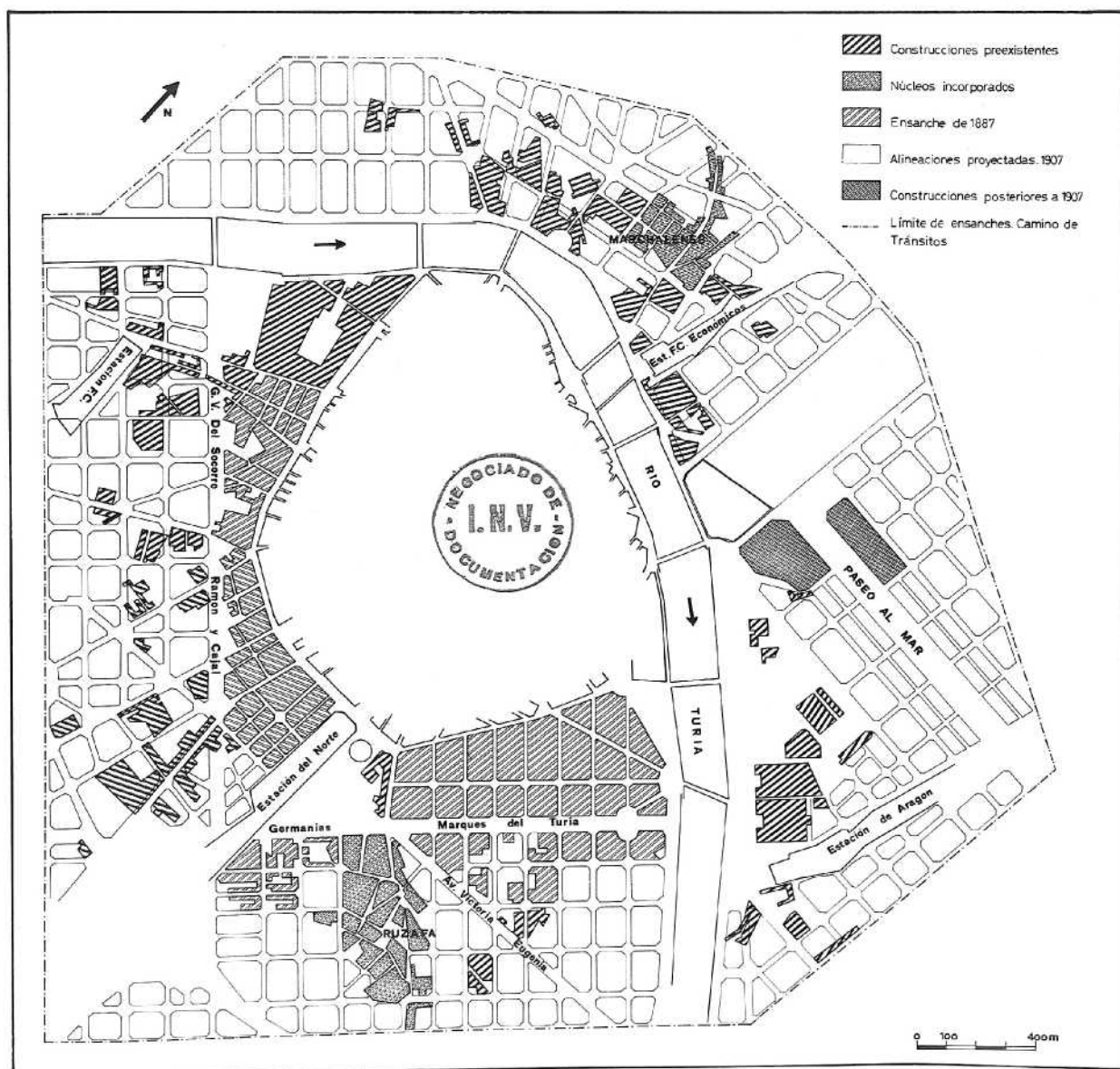


Figura 3



drícula con total fidelidad; en la práctica este planeamiento tuvo plena validez sólo en los lados S-SE, desvirtuándose al llevarlo a los espacios al N del Turia. Es interesante señalar cómo, desde el primer momento en que estos sectores del ensanche pasan a integrarse en la morfología urbana, una vez convertidos en áreas de residencia, se hace ostensible una clara diferenciación social entre las secciones situadas a un lado y otro del eje diagonal. Efectivamente existe una estratificación social manifiesta, que el análisis de los datos relativos a estructura profesional, inmigración y dinámica demográfica, pone de manifiesto (4). Al E de la avenida de José Antonio se desarrolló el ensanche burgués que pasa a ser utilizado como residencia de las clases altas al abandonar éstas los enclaves más céntricos. Las calles estructuradas en torno a la Gran Vía Marqués del Turia, a las calles de Colón, Sorní y Cirilo Amorós, traducen en la tipología de sus viviendas el uso social a que están destinadas. Arquitectura modernista que rompe la uniformidad del conjunto y es signo externo del "status" de la población residente. Arquitectura, por otra parte, ausente en el lado oeste de la avenida que difiere del anterior ya en el mismo plano técnico, al ver desvirtuada la planificación por el obstáculo que representa el enclave de Ruzafa, al igual que ocurre al norte del río con el de Marchalenes, y el tendido de las líneas férreas, hasta el punto de que éstas imponen un corte brusco en la aplicación del modelo ortogonal más allá de las mismas, hacia el SW y W, donde se impusieron unos criterios de ordenación más arbitrarios e irregulares. Ambos obstáculos se convierten, a su vez, en factores de rechazo para la burguesía descartándolos como zona para su nuevo asentamiento. Este tramo del ensanche, por consiguiente, generalizará las connotaciones socioprofesionales que se identifican con el barrio de Ruzafa. Clase media baja y proletariado urbano configurando una unidad de vecindad, subzona comercial y área de localización industrial-familiar, con tradición y arraigo en el tejido urbano.

Los límites extremos de este ensanche de 1907 llegaban hasta el futuro Camino de Tránsitos o tercer circuito de descongestión de la ciudad. La puesta a punto del área delimitada por el ferrocarril (al este), las grandes vías de Ramón y Cajal, Fernando el Católico, el cauce del río (al oeste) y la actual avenida de Pérez Galdós, será tarea urbanística de varias décadas y diferentes etapas, en relación con las alteraciones en el ritmo económico ciudadano. Sufrirán las consecuencias de una planificación a golpes, traducida en su falta de coherencia y anárquico desenvolvimiento, así como en la injerencia de actuaciones. Se puede argumentar, además, lo ya manifestado respecto a las dificultades que supone

proyectar sobre un trazado preexistente; por otro lado, el libre juego de la especulación en una ciudad cuyo "hinterland", por su alta productividad agrícola, convierte a dicho factor, en explicativo (¿también justificativo?) de los cauces seguidos por el crecimiento urbano, o del modelo adoptado por éste.

Intercalado en el tiempo, entre el Plan de 1907 y el de 1912, el proyecto de reforma interior del arquitecto F. Aymamí, venía a cubrir una desatención para con los enclaves centrales. (Fig. 4). En cierta medida tuvo su precedente en el ya mencionado de fines del XIX y ahora, como entonces, no pasó de ser un programa de medidas urbanas que sólo en muy pequeña parte, y bastantes años después, se llevaron a la práctica.

El proyecto cubría tres objetivos:

1. Fluidez en la movilidad interna y descongestión de los puntos neurálgicos mediante la apertura de dos avenidas: la del Oeste (N-S), en la mitad occidental del casco urbano, y la del Real (E-W), desde la bajada del puente del Real hasta la plaza de la Reina (actual de Zaragoza).
2. Creación de *squares* en su plena funcionalidad de espacios públicos.
3. Dotación de servicios, como mercados y escuelas; entre los primeros, el hoy llamado Mercado Central se haría realidad en 1928 en un amplio edificio de estilo modernista.

El primer objetivo respondía, sin duda, al problema más acuciante que Valencia tenía planteado, pero la solución ofrecida por Aymamí era también problemática y discutible por razones similares con las que tropezaba el proyecto de fines del ochocientos. Sobre el plano de la ciudad queda bien patente las notorias modificaciones que serían exigidas y traducibles, por otra parte, en altos costes y supresión de conjuntos de valor artístico. Esta consideración es válida para la avenida del Real. Dicha arteria, de 450 metros de longitud y 40 metros de anchura, debería estructurarse en un total de once manzanas y, junto con las vecinas calles del Mar y de la Paz, pasaría a canalizar todo el tráfico dirigido hacia el interior desde las rondas N-NE. Finalizaba en la plaza de la Reina, centro neurálgico de la ciudad en estos años y para la que estaba prevista por Aymamí una reforma que acentuase y ratificase esa centralidad, al mejorar su fisonomía. Este proyecto, a diferencia del de la avenida del Real, con bastantes años de retraso ha llegado a realizarse, si bien cuando el lugar había modificado su papel coordinador de las actividades urbanas en beneficio de la cercana plaza del Caudillo.

La segunda avenida, la del Oeste, cubría el acceso al interior de la ciudad desde el lado sur de la ronda, totalizando una longitud de 1,3 kilómetros con 32 manzanas, entre las plazas de San Agustín (Sur) y del Portal Nuevo (Norte). El valor descongestivo que supo atribuirle Aymamí a esta arteria es interesante e innegable visto desde una perspectiva actual, puesto que daba entrada a todo el movimiento procedente de la calle de San Vicente y su prolongación en el extrarradio, el Camino Real de Madrid, con dirección al

(4) TEIXIDOR, M.<sup>a</sup> Jesús: "Origen de la población en Valencia. Análisis del proceso migratorio", *Cuadernos de Geografía*, núm. 14, Valencia, 1974, pp. 1-23.

"Población activa de la ciudad de Valencia, 1970", *Cuadernos de Geografía*, núm. 15, Valencia, 1974, páginas 25-46.



# REFORMA INTERIOR DE VALENCIA

## PLANO GENERAL

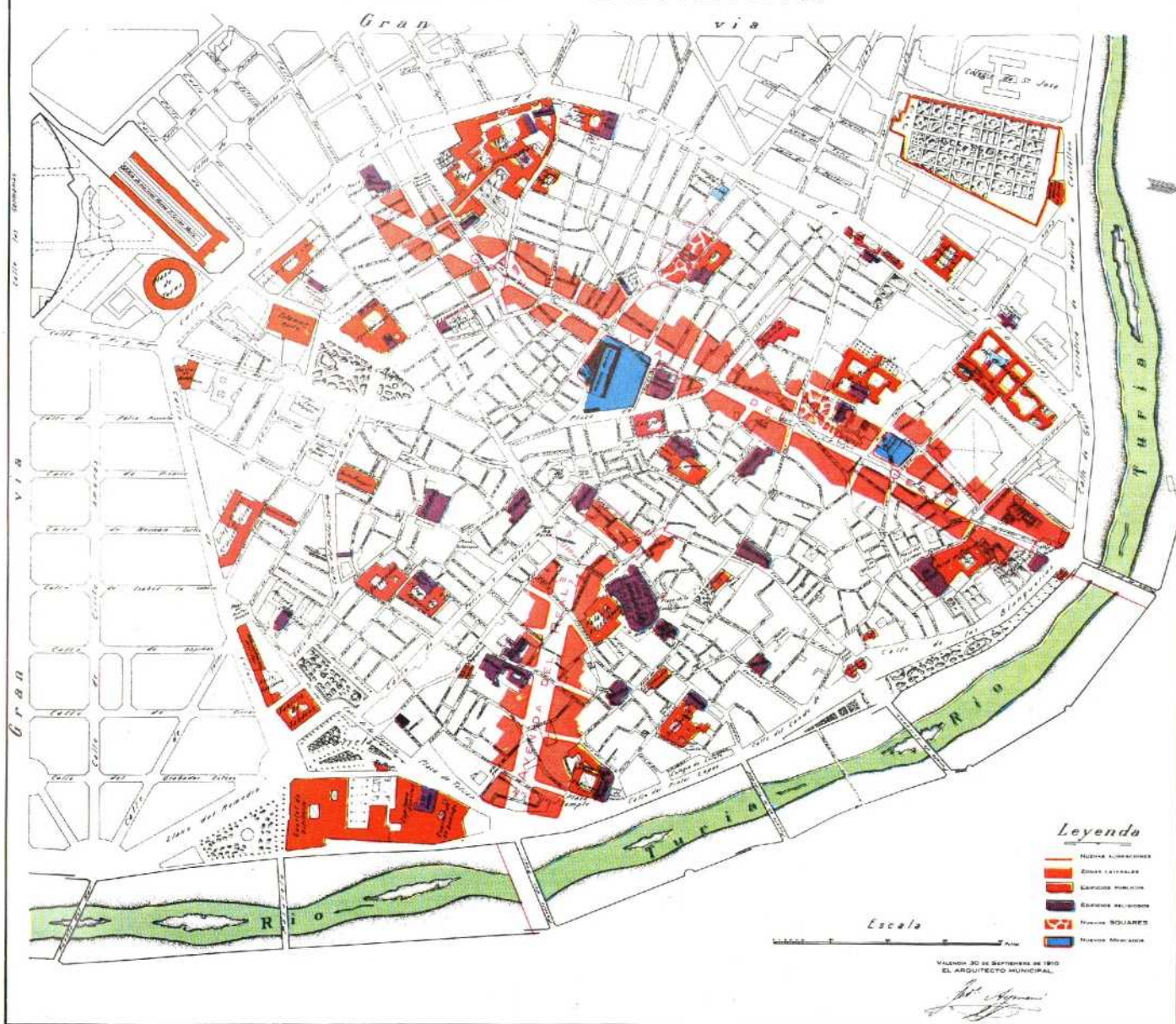


Figura 4

centro comercial más caracterizado, en torno a la plaza del Mercado. Aquí confluía el segundo tramo de la avenida, el que desde el norte garantizaba los contactos con los barrios situados en la margen izquierda del río, los de Sagunto y Marchalenes, así como los núcleos dispersos y los ubicados en torno al Camino de Burjasot y carretera de Barcelona. Su valor de relación era indiscutible. En otro sentido también parecía más factible su realización al no existir el peligro de que fuesen alterados o perjudicados los valores artísticos, dado que en el espacio a ocupar por la avenida no se daba esta exigencia. No obstante, el proyecto quedó postergado. Las realizaciones urbanísticas de la postguerra trajeron la ejecución parcial de esta avenida que, con el nombre de avenida del Barón de Cárcer (aunque

se ha popularizado el primitivo), se extiende hoy entre la plaza de San Agustín y la del Cementerio de San Juan, a espaldas de la iglesia de los Santos Juanes (junto al Mercado Central). Viendo la saturación que alcanza este enclave y su alto grado de concentración comercial, se refuerzan los argumentos que en su día llevaron a Aymamí a proponer su realización.

En otro orden de cosas, el proyecto de esta avenida traía una atención especial para los espacios situados al oeste del casco urbano, desatendidos por anteriores actuaciones y donde se albergaban grupos sociales vinculados al trabajo de taller, al pequeño comercio y con un bajo poder adquisitivo. Todo se ponía de manifiesto en la fisonomía de dicho sector; en el trazado de sus calles; en la categoría de sus viviendas; en la yuxtaposición casa-taller, etc.



## Ensanche de 1912: Camino de Tránsitos

En los mismos años de este proyecto de ensanche interior, sale a la luz otro Plan de ensanche que centraba su actuación sobre sectores ya más alejados. Realizado también por F. Mora y presentado en 1912, correspondía al vertebrado por el Camino de Tránsitos (avenidas de Peris y Valero-Pérez Galdós), concebido como vínculo de conexión entre la ciudad y su huerta como punto de partida para englobar los núcleos de población dispersos en el extrarradio urbano; como emplazamiento de futuras instalaciones industriales y como límite del ensanche global que había alcanzado la ciudad (vid. fig. 3). En fases sucesivas se producirían prolongaciones del mismo que han terminado por configurar un perímetro hexagonal. Dos de sus tramos, las citadas avenidas de Peris y Valero y Pérez Galdós, se proyectaron paralelas a las grandes vías de Marqués del Turia-Germanías y Ramón y Cajal-Fernando el Católico, respectivamente. Entre unas y otras quedaban amplios espacios para algunos de los cuales se había aprobado ya su planificación, pero conservaban todavía una total desvinculación a la trama urbana. El papel que esta nueva ronda pasa a desempeñar en la circulación urbana es de indiscutible importancia. En 1912 resultaba un ambicioso proyecto fruto de acertadas previsiones de cara a las necesidades que Valencia iba a tener planteadas muy pronto por la concurrencia de dos factores: aceleración en el ritmo de crecimiento de la ciudad, junto a las graves consecuencias provocadas por una planificación a corto plazo, la que hasta el momento había prevalecido.

Según un plano de 1924 que ha servido de base para la elaboración del que corresponde a la fig. 3, las líneas de edificación cubren todo el espacio extendido entre la ronda y las cuatro grandes vías. Por el contrario, a partir de éstas, así como en los sectores de la margen izquierda del río, si bien las alineaciones oficiales ya aparecen trazadas, la edificación es mínima y, cuando existe, responde a antiguas unidades de habitación condenadas a desaparecer por exigencias de esas nuevas alineaciones. Esto es válido tanto para los caseríos como para las diversas estaciones del ferrocarril, unos y otras interfiriendo la continuidad de la red urbana.

### La planificación urbana de postguerra

La política urbana en los años de postguerra se inaugura con la formulación de la Ley de Ordenación urbana de Valencia y su Comarca en 1946, resultado de la aprobación, un año antes, de la Ley de Bases del Régimen Local, donde se establecía la obligatoriedad de elaborar planes de ensanche y urbanización para las ciudades españolas. De la Ley de 1946 derivará el proyecto de la Gran Valencia que cubre una extensión de 432,2 km<sup>2</sup> y abarca, junto con la capital —cuyo municipio tiene 138 km<sup>2</sup>— un total de 27 muni-

cipios más dentro de la Comarca de la Huerta. Las medidas de organización urbana previstas entonces para este organismo de la Gran Valencia debieron ser modificadas profundamente unos años más tarde a consecuencia de los nuevos planteamientos de ordenación exigidos tras las desastrosas consecuencias que trajo la riada de 1957. Estas nuevas actuaciones se conectaron a la solución inmediata que se adoptó: el desvío del cauce del Turia.

La planificación a llevar a cabo dentro de la demarcación de la Gran Valencia se planteó a un doble nivel: por una parte, la capital; por otra, su cintura agrícola. Para la primera se introduce el modelo de "zoning" que pasa a conferir a los diferentes sectores urbanos una tipología que trasluce su jerarquización dentro del conjunto ciudadano. (Fig. 5).

Dentro del espacio que ciñe la primera ronda se yuxtaponen tres usos distintos de la ciudad. El recinto histórico-artístico que cubre toda la mitad oriental del distrito de Catedral y parte del de Patriarca; el casco antiguo, denominación que quedaría reservada a sectores de habitación tradicionales aglutinados en barrios de fuerte caracterización urbana (barrio del Carmen, Hospital, Serranos). Por último, el tercer uso, el de zona comercial intensa, queda circunscrito al área que delimitan la avenida del Barón de Cárcer, las plazas del Mercado y Caudillo y las calles de Calvo Sotelo y Játiva. Área para la que se proyectaron una serie de reformas de ensanche y apertura de nuevas calles que facilitasen su revalorización comercial. La primera que se acometió fue la creación de la avenida del Barón de Cárcer (del Oeste) al finalizar la década de los cuarenta, que reproducía el citado proyecto de Aymamí, en este punto. (Fig. 6).

Por otra parte, desde la ronda hasta las grandes vías, la zonificación preveía un doble uso. El primero, para un sector que compartía esa misma funcionalidad comercial con el espacio antes delimitado y que corresponde al extendido a ambos lados de la estación del Norte, entre las actuales calles de Bailén —San Vicente (al oeste) y de Alicante—, Ruzafa (al este). El segundo, muy ambiguo, se cataloga como "zona de transición de ensanche" dándole prioritariamente la función residencial y reservando los ejes de las grandes vías y el de la ronda del Oeste (calle de Guillem de Castro), como puntos de tolerancia industrial, siempre que se tratase de instalaciones que por su tamaño no planteasen problemas urbanísticos.

A partir de las grandes vías se extendería la zona de ensanche propiamente dicha y hasta el Camino de Tránsitos que se conceptúa como arteria de tolerancia industrial y a partir del cual la planificación ya se conecta con la del cinturón de la capital por sectores que se incluyen en la categoría de "zonas de ensanches futuros", con destino a la descongestión de Valencia y que corresponderían a los situados al SE (entre el actual acceso de Alicante, la avenida de Peris y Valero y el viejo cauce del río); SW (desarrollado a un lado y otro de la actual avenida del Cid)



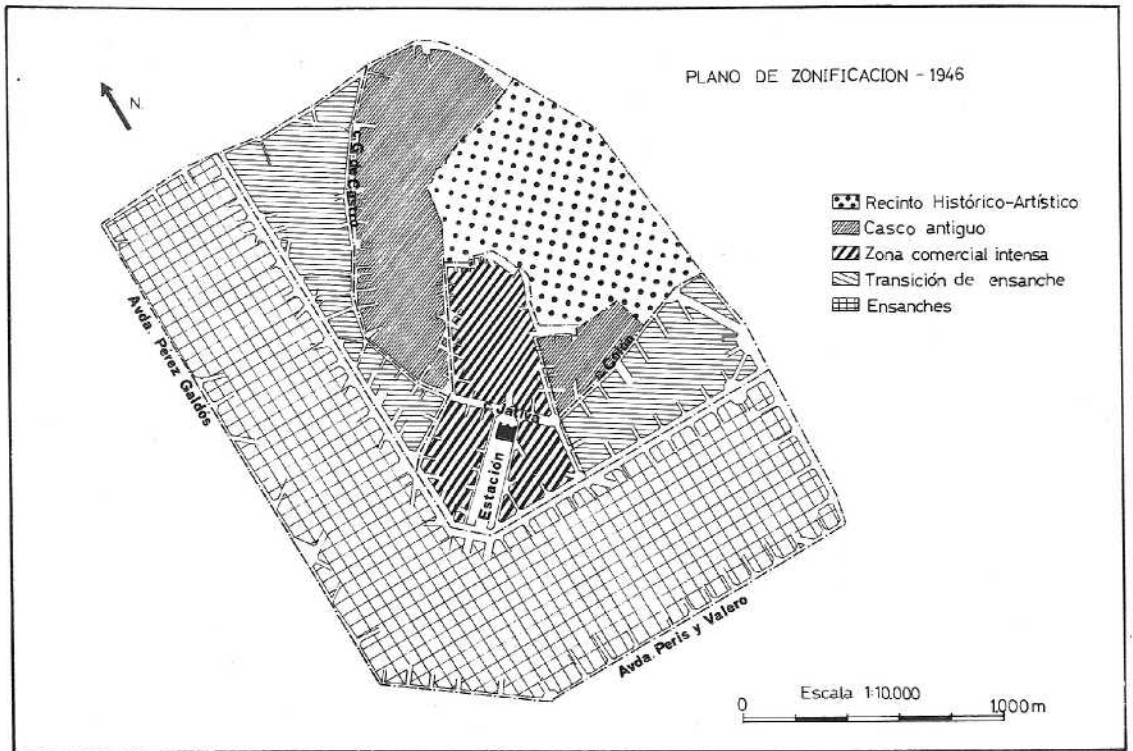


Figura 5



Figura 6

y NW (en la margen izquierda del viejo cauce, entre el Camino de Burjasot y la actual carretera de Ademuz).

El posterior modo de expansión seguido por Valencia no conecta con este esquema de "zoning". La interferencia de usos del suelo urbano, característico en los espacios interiores, se perpetúa a medida que la ciudad crece y la notable corriente inmigratoria absorbida por la capital, junto con las necesidades de fluidez en sus relaciones con el "hinterland", acentuaban cada vez más un crecimiento polarizado en esos ejes de penetración configurando una expansión tentacular, ajena a toda normativa.

La ordenación urbana del cinturón periférico, el otro nivel de actuación en la Gran Valencia, se cifraba en un plan previo que atendiese aspectos de infraestructura: comunicaciones por ferrocarril, facilidades en el acceso viario a la ciudad-centro y urbanización del extrarradio como primera medida para su posterior integración. La Gran Valencia venía a coincidir con el modelo de región urbana a partir de la cada vez mayor interdependencia entre la capital y sus antiguos centros tributarios.

### **El Plan Sur. Repercusiones en la morfología urbana**

Notable incidencia para el futuro urbanístico de Valencia tuvo la aprobación, tras la riada de 1957, del llamado Plan Sur que con la desviación definitiva del cauce del Turia exigía, además, la revisión del Plan de Ordenación de 1946, lo que derivó en uno nuevo en 1966, éste dentro ya de las directrices marcadas por la Ley del Régimen del Suelo de 1956: la elaboración de un Plan General que establezca las distintas calificaciones del suelo y diversos Planes Parciales que descienden al detalle en cada uno de los sectores urbanos. Aparte, un abultado programa de mejoras que cubriesen los déficits existentes en los servicios de infraestructura, agravados tras la riada, y que tendiesen a subsanar vacíos dejados en el equipamiento ciudadano. Sin duda, el aspecto más interesante que trajo el Plan Sur giraba en torno a las posibilidades urbanísticas que podrían derivarse del nuevo emplazamiento del cauce, al desvincularlo del tejido urbano. Es decir, en qué medida ello condicionaría el posterior crecimiento de la ciudad. Otra cuestión del máximo interés radica en el uso a dar al viejo cauce, cuestión objeto de múltiples debates. Si en principio se señaló la conveniencia de utilizarlo como vía de circulación que descongestionase los sectores al norte de la ciudad, argumento que se buscó reforzar más tarde aduciendo su utilidad para conectar las autopistas del Mediterráneo y de Madrid, este criterio ha ido cediendo ante las

presiones que abogan por su destino a zona verde, a fin de cubrir el grave déficit que en este sentido padece Valencia, dando prioridad, por una vez, a los intereses de la colectividad.

El nuevo cauce se convirtió "a priori" en freno a la expansión de la capital por la zona sur de su huerta, expansión que tiene sus puntos más avanzados en los enclaves del barrio de La Luz (SW), la Cruz Cubierta, Fuente de San Luis y la Punta (todos estos al S), dejando entre ellos zonas todavía extensas de "campo urbano". Este hecho puede repercutir favorablemente en el sentido de canalizar el crecimiento urbano hacia las áreas de secano del W y NW, prosiguiendo una expansión ya latente como lo prueba, entre otros ejemplos, la densificación de la residencia en torno a la avenida del Cid (que conecta con la carretera de Madrid) y al nuevo acceso de Ademuz, éste más incipiente, y como lo ratifica el futuro emplazamiento previsto para la ciudad satélite de Vilanova encuadrada en el llamado Plan de Actuaciones Urbanísticas Urgentes (ACTUR) que fue aprobado en 1970 con el objetivo de someter a control el crecimiento de los grandes conjuntos urbanos. En definitiva, no sería sino admitir unos planteamientos que desde tiempo se han venido defendiendo por quienes han sabido comprender los peligros que entrañaba esa ininterrumpida absorción del "hinterland" de huerta por la capital.

La morfología de los espacios comprendidos desde el hexágono, cuyos lados forman el tercer circuito de descongestión y hasta la nueva ronda exterior, es resultado de una expansión en gran medida libre, a lo largo de la cual se han ido absorbiendo de modo sistemático los núcleos preexistentes. Junto a espacios vacíos, otros con su confusa topografía obstaculizan la aplicación de los planes parciales sobre estos suelos de reserva urbana ya colindantes con el suelo rústico. Esta amalgama es válida sobre todo para los espacios situados al N y NW de la ciudad, donde la impronta de esos núcleos que han pasado a incorporarse a la trama urbana ha sido mayor. Núcleos como Benimaclet, Els Orriols, Benicalap o Campanar que, a la espera de la aplicación de sus respectivos planes de ordenación, no pasan de ser sólo anexiones jurídicas realizadas en su momento por la capital. La grave falta de equipamiento, de controles sobre edificación y trazado de calles, hace aún más problemática su total integración. El tejido urbano de Valencia es pródigo en la presencia de "brotes" edificados junto a antiguos caminos o sendas convertidas nominalmente en calles o avenidas que paulatinamente derivan hacia su configuración como barrios. Sólo en muy pequeña medida parece haberse avanzado algo en el intento por llevar a sus máximas consecuencias el respeto a la zonificación que exige el Plan General de Ordenación Urbana.