Firmado por: MANUEL LATORRE HERNANDEZ - DNI 24341131R
Localización: Secretario del Área de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda del Ayuntamiento de Valencia
Fecha y hora: 24.05.2013 12:16:07

DILIGENCIA.—El presente Documento fue aprobado Provisionalmente por el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión de 3 de Noviembre de 1988
Valencia, 22 NOV. 1988
El Secretario General,

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
OFICIALIA MAYOR

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA

MEMORIA INFORMATIVA I

Valencia, Octubre de 1.988

DILIGENCIA

Aprobado por Resolución del Hble. Sr. Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de fecha de 28 de Diciembre de 1.988 y ratificado por acuerdo del Consell de la Generalitat Valenciana de 30 de Diciembre de 1.988.

EL SECRETARIO DE LA COMISION TERRITORIAL DE URBANISMO DE VALENCIA

C.O.P.U.T. COMISION TERRITORIAL DE URBANISMO

MEMORIA INFORMATIVA

TOMO I

INDICE GENERAL

1. CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA FORMACION DEL PLAN GENERAL. ANTECEDENTES TECNICAS Y LEGALES. ..... Pág. 1

1.1. REVISION Y ADAPTACION A LA LEY DEL SUELO DE 1.975. EL REAL DECRETO LEY 16/81 Y LA DELIMITACION DE SUELO URBANO. ..... Pág. 1

1.2. LA OFICINA MUNICIPAL EL PLAN. ..... Pág. 4

1.3. EL DOCUMENTO DE CRITERIOS Y OBJETIVOS PARA LA REVISION DEL PLAN GENERAL. ..... Pág. 7

2. PLANEAMIENTO VIGENTE CON ANTERIORIDAD A LA REVISION DEL PLAN GENERAL. ..... Pág. 9

2.1. DESARROLLO HISTORICO. ..... Pág. 9

2.2. ENCUADRE COMARCAL. ESTRUCTURAS ADMINISTRATIVAS. LA CORPORACION GRAN VALENCIA. Pág.23

2.3. EL PLAN GENERAL DE 1.946 Y SU DESARROLLO. Pág.27

2.4. EL PLAN GENERAL DE 1.966. SUS PREVISIONES, CONTENIDO Y MODIFICACIONES. Pág.29

2.5. EL PROGRAMA DE ACTUACION MUNICIPAL 1.979-1.980. ..... Pág.36

2.6. EL PLANEAMIENTO PARCIAL. DESARROLLO Y REFORMA. LOS P.E.R.Is.. Pág.38

2.7. PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y SECTORIAL. MODIFICACIONES Y AFECCIONES. Pág.42

3. EL PROCESO DE PARTICIPACION PUBLICA Y SUS RESULTADOS EN LA ELABORACION DEL PLAN. Pág.47

3.1. EL PROGRAMA DE PARTICIPACION CIUDADANA DEL AVANCE DE PLAN GENERAL. Pág.47

3.2. RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS DURANTE EL TRAMITE DE INFORMACION PUBLICA DEL AVANCE. Pág.49

3.3. LAS ASOCIACIONES Y LA COMISION DE SEGUIMIENTO DEL PLAN GENERAL: SU PARTICIPACION EN LA COLABORACION DEL PLAN. Pág.51

3.4. RESULTADO DEL TRAMITE DE INFORMACION PUBLICA DEL PLAN INICIALMENTE APROBADO EN 9 DE ABRIL DE 1.987 Y SU INCIDENCIA EN LA ELABORACION DEL PLAN. Pág.53

3.5. NUEVA APROBACION INICIAL E INFORMACION PUBLICA. EL ACUERDO PLENARIO DE 26 DE ABRIL DE 1.988. RESULTADO DE LA NUEVA INFORMACION PUBLICA Y SU INCIDENCIA EN EL PLAN. Pág.66

4. CARACTERIZACION BASICA DEL TERRITORIO. Pág.72

4.1. CARACTERISTICAS NATURALES DEL TERRITORIO. Pág.72

4.1.1. ENCUADRE GEOGRAFICO Y TOPOGRAFICO. Pág.72

4.1.2. CARACTERISTICAS CLIMATOLOGICAS. Pág.73

4.1.3. CARACTERISTICAS GEOLOGICAS Y EDAFOLOGICAS. Pág.74

4.1.4. CARACTERISTICAS HIDROGEOLOGICAS. Pág.76

4.1.5. VEGETACION Y CULTIVOS. Pág.81

4.2. APROVECHAMIENTO POTENCIAL DEL TERRITORIO. Pág.95

4.2.1. LA ALBUFERA. Pág.95

4.2.2. LA DEHESA. Pág.97

4.2.3. LA MARJAL. Pág.98

4.2.4. EL ARROZAL..... Pág.100

4.2.5. LA HUERTA. Pág.101

4.2.6. LOS CULTIVOS ARBOREOS. Pág.102

4.2.7. DESCRIPCION CINEGETICA DEL TERRITORIO. Pág.103

4.2.8. DESCRIPCION VIAS PECUARIAS DEL TERRITORIO. Pág.112

4.3. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES EN EL TERRITORIO. Pág.113

4.3.1. USOS Y TIPOLOGIAS DE EDIFICACION EXISTENTES. DENSIDADES DE POBLACION EN DISTRITOS. Pág.113

4.3.2. EQUIPAMIENTOS EXISTENTES. Pág.135

4.3.3. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. REDES DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES. RED VIARIA. TRANSPORTE PUBLICO. RED FERROVIARIA. PUERTO. AEROPUERTO. Pág.154

4.3.4. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. ABASTECIMIENTO DE AGUA. SANEAMIENTO Y DEPURACION. ENERGIA ELECTRICA. GAS. Pág.201

TOMO II

4.4. APTITUD DEL TERRITORIO PARA SU UTILIZACION URBANA. Pág.219

4.5. AREAS OBJETO DE PROTECCION. Pág.246

4.6. INCIDENCIA DE LA LEGISLACION SECTORIAL EN EL TERRITORIO OBJETO DEL PLAN. Pág.248

5. LA POBLACION Y SU RELACION CON LA ACTIVIDAD ECONOMICA. EVOLUCION Y TENDENCIAS. Pág.287

5.1. EVOLUCION DE LA POBLACION. Pág.287

5.1.1. LA ESTRUCTURA CONVIVENCIAL. Pág.289

FAMILIAS. NUMERO DE FAMILIAS. TAMAÑO FAMILIAR.

5.2. TIPOS DE ASENTAMIENTO. Pág.290

POBLACION CONCENTRADA. POBLACION DISPERSA.

5.3. ORIGEN DE LA POBLACION SEGUN LUGAR DE NACIMIENTO. Pág.291

5.4. COMPOSICION NATURAL DE LA EDAD. Pág.291

5.4.1. EDAD. Pág.291

5.4.2. SEXO. Pág.292

5.4.3. TASAS DE NATALIDAD, SU INVOLUCION ACTUAL..... Pág.292

5.4.4. TASAS DE MORTALIDAD. Pág.294

5.5. ESTRUCTURA SOCIAL DE LA POBLACION. Pág.295

5.5.1. NIVEL DE ESTUDIOS. Pág.295

5.5.2. POBLACION OCUPADA. Pág.295

5.6. LA POBLACION Y SU OCUPACION DEL ESPACIO. Pág.296

5.6.1. DISTRIBUCION POR DISTRITOS. Pág.296

5.6.2. CARACTERISTICAS DE LA POBLACION. Pág.297

5.7. DINAMICA DE LA POBLACION Y EXPECTATIVAS PARA 1.991. ..... Pág.300

5.8. NECESIDADES PREVISIBLES DE SUELO URBANO. Pág.301

6. ESPACIO Y ACTIVIDAD ECONOMICA. Pág.306

6.1. INTRODUCCION. Pág.306

6.2. VALENCIA Y SU AREA DE INFLUENCIA ECONOMICA. Pág.307

6.2.1. EL ESPACIO ECONOMICO QUE LA CIUDAD DEFINE. Pág.307

6.2.2. DEMOGRAFIA ECONOMICA DEL AREA. Pág.309

6.3. LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA. SU DINAMICA ESPACIAL. Pág.324

6.3.1. EL DESARROLLO ECONOMICO DEL AREA. Pág.324

6.3.2. EL SECTOR AGRARIO. Pág.326

6.3.3. LA ACTIVIDAD TERCIARIA. Pág.333

6.3.4. LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL. Pág.340

6.3.5. FACTORES DE LOCALIZACION. Pág.350

6.4. LA CIUDAD Y EL PGOU EN ESTE MARCO DE REFERENCIA. Pág.353

6.4.1. LA ESPECIALIZACION FUNCIONAL DE LA CIUDAD. Pág.353

6.4.2. CAMBIOS EN EL MODELO DE DESARROLLO URBANO Y DEMANDAS DE SUELO GENERADAS. LA RESPUESTA DEL PLANEAMIENTO. .. Pág.355

7. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS. Pág.362

7.1. ANALISIS DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA Y SU AREA DE INFLUENCIA. Pág.362

7.2. INVENTARIO DE EDIFICIOS, CONJUNTOS Y ELEMENTOS DE INTERES. ZONA NORTE Y ZONA SUR. Pág.367

7.3. ANALISIS DEL MEDIO FISICO Y CONTAMINACION AMBIENTAL. Pág.371

7.4. LOCALIZACION DE ACTIVIDADES INDUSTRIALES. Pág.376

7.5. INVENTARIO DE EQUIPAMIENTO EN SUELO URBANO. Pág.379

7.6. TECHO DE EDIFICABILIDAD EN SUELO URBANO. Pág.383

1. CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA FORMACION DEL PLAN GENERAL. ANTECEDENTES TECNICAS Y LEGALES.

1.1. REVISION A LA LEY DEL SUELO DE 1.975. EL REAL DECRETO 16/81 Y LA DELIMITACION DE SUELO URBANO.

La Reforma de la Ley sobre régimen de suelo y Ordenación Urbana de 1.975 estableció la obligación de adaptar los planes generales vigentes a sus previsiones. La Disposición transitoria primera del Texto Refundido de 1.976, dispuso que las entidades locales deberían remitir las propuestas de adaptación a los órganos competentes para aprobarlas dentro de los cuatro años siguientes a la entrada en vigor del texto legal.

Sin embargo, un importante obstáculo iba a dificultar la posibilidad de dar cumplimiento inmediato a ese precepto en el caso de Valencia. El Plan General de Valencia no era un Plan municipal ni se ceñía al solo ámbito de su término municipal. Se trataba de un plan de carácter comarcal que abarcaba más de treinta términos municipales, englobando buena parte del área metropolitana que circunda la ciudad central. Además existía una entidad urbanística especial-la Coporación Administrativa Gran Valencia- creada por Decreto de 14 de octubre de 1.949, que tenía encomendada, primariamente, la ejecución de dicho Plan Comarcal.

La tabla de vigencias del propio texto refundido de la Ley del Suelo daba a entender que el citado Decreto de 1.949 seguía vigente en cuanto a la estructura y funciones de la Gran Valencia.

El 29 de septiembre de 1.979 el Consejo General de Gran Valencia se pronuncia por la adaptación a la reforma de la Ley del Suelo del Plan Comarcal de 1.966, manteniendo el modelo metropolitano del mismo. Pronto se pondrá de manifiesto lo ilusorio de ese empeño. No cabe olvidar que en el periodo 1.978-79 se han producido hechos decisivos en la vida administrativa de los municipios implicados: la promulgación de nuestra Constitución de 1.978 que proclama el principio de autonomía municipal y la celebración de elecciones municipales democraticas en la primavera de 1.979.

La estructura de la Corporación Administrativa Gran Valencia era totalmente inadecuada para poder afrontar la articulación metropolitana ante esta nueva tesitura. Sus órganos de gobierno presentaban una composición estatalista y tecnocrática, totalmente incompatible con la participación municipal y con el principio de representación democrática. No es de extrañar, por consiguiente, que no pudiera servir ni como marco ni como motor para la revisión-adaptación del Plan Comarcal. Difícilmente podría suplantar las iniciativas municipales que demandaban una revisión de gran alcance de todo el modelo urbanístico anterior. Las Autoridades implicadas comprendieron, de inmediato, la necesidad de una previa reforma de la legislación metropolitana del año 49 para poder abordar la Revisión del Plan.

Pero una dificultad adicional iba a posponer la viabilidad de esa reforma. La Constitución había habilitado a las recien nacidas comunidades autónomas, para asumir competencias plenas, incluso legislativas, en materia de urbanismo y, coetáneamente, el proceso autonómico se encontraba, en la Comunidad Valenciana,en el inicio de su andadura. La situación resultante podrá resumirse así: los órganos de gobierno de Gran Valencia se nutrían, fundamentalmente, de la administración periférica del Estado, las competencias administrativas en materia de urbanismo se habían transferido en bloque al Ente Preautonómico; las competencias legislativas, cuyo uso era inexcusable para reorganizar el Ente Metropolitano, dependía, a la sazón, de las Cortes Generales.

el Estado Central, pero era obvio qué, en breve, serían asumidas por la incipienteEComunidad Autonóma, si bien, se verían condicionadas por la legislación básica de Regimen Local, cuya renovación también se apuntaba y que dependia, a la sazón, de las Cortes Generales.

Era lógico que las transcendentales transformaciones del Estado que se había propuesto la Nación crearan situaciones de transitoriedad administrativa a corto plazo .

Durante el periodo 79-82 la Corporación Gran Valencia asume una prudente ralantización de sus competencias urbanísticas ciñéndolas al estricto ejercicio de lo irrenunciable según su ley fundacional y, dedica los esfuerzos de Oficina Técnica a la realización de estudios de Información Urbanística Metropolitana.

Entre tanto, los nuevos Ayuntamientos democráticos demandaban urgentes modificaciones del planeamiento urbanístico anterior que no podían esperar a la cristalización del proceso institucional previo a la reforma del marco metropolitano, primer paso para la revisión del planeamiento comarcal.

En el caso de Valencia -la ciudad central- se vió pronto la necesidad de abordar, con soluciones de urgencia, los problemas más candentes del desarrollo urbano. Cuatro objetivos básicos resultaban inaplazables en su resolución; pueden sintetizarse en lo siguiente:

- Impedir la inminente destrucción física del centro histórico de la ciudad y de su patrimonio inmobiliario.

- Recuperar dos parques de singular envergadura, uno natural y el otro urbano y de nueva creación, como son el Monte de la Dehesa del Saler y el Jardín del Turia.

-Abordar la ordenación de la fachada litoral de la ciudad a fin de cambiar la planificación de los barrios del Cabañal-Malvarrosa y de resolver el estrangulamiento viario del Puerto.

- Detener la creciente degradación de la periferia urbana acosada por la edificación de un volumen desmesurado que no se correspondía con las raquíticas previsiones de equipamiento urbano contempladas en los Planes Parciales de cada sector.

Para resolver estos problemas acuciantes, se aprueban por el Gobierno Autonómo, a iniciativa municipal, varias Modificaciones puntuales del Plan de 1.966 relativas a sus extremos más desfasados. Se aprueba, también, un paquete de Planes Especiales de Reforma Interior y de Protección que vinieron a reemplazar el nefasto planeamiento parcial anteriormente vigente en una cuarta parte del suelo urbano de la ciudad. Debe aclararse que si el Plan General no se correspondía con las demandas sociales más obvias, patentes en el tejido urbano, peor aún resultaba el planeamiento parcial aprobado en los últimos años del franquismo. Aquellos planes, elaborados en presunto desarrollo del Plan General, superaban con frecuencia los techos máximos de edificabilidad permitidos por éste, no respetaban sus reservas de espacios libres y

obedecían, en suma, a la simple voluntad de favorecer las demandas especulativas de la propiedad del suelo soliviantadas por el crecimiento económico de finales de los sesenta, y no contenían las más elementales previsiones en orden a la reparcelación, urbanización integral y financiación de la ordenación urbanística proyectada por ellos.

Resultaba pués, necesario, detener las fatales e irreversibles consecuencias que se pudieran haber derivado de la pervivencia del planeamiento urbanístico anterior al año 79

Este proceso de reformas parciales de urgencia que se inicia en el mismo año 1.979 y culmina en 1.984, se vió facilitado por la promulgación del Real Decreto Ley 16/81 de 16 de octubre. Como es sabido, el Decreto Ley aumentó las competencias municipales en materia de planeamiento -en consonancia con el principio constitucional de autonomia local- y operó, por ministerio de la Ley, una clasificación de suelo urbano. El 13 de junio de 1.983 entró en vigor un instrumento de Delimitación formal del Suelo Urbano, aprobado por el Ayuntamiento, que excluyó de ésta categoría buena parte del suelo ordenado por los antiguos Planes Parciales en la corona periférica de la ciudad. Se puso así un importante freno al incremento expansivo y creciente de los déficits de urbanización primaria propiciados por el crecimiento disperso de la edificación periférica, al socaire de la sobrecalificación de suelo que contenían los mencionados Planes Parciales. Finalmente, varios de los Planes Especiales de Reforma Interior, a los que antes se aludió, tuvieron por objeto resolver los problemas de borde que planteaba la fragmentación de algunos planes parciales en dos clases de suelo -urbano y apto para urbanizar- de diferente régimen jurídico.

1.2. LA OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN.

Era notorio que las diversas actuaciones emprendidas por el nuevo Ayuntamiento salido de las urnas y que se canalizaron, fundamentalmente, mediante Planes de Reforma Interior, sólo permitirían dar una repuesta inmediata a los problemas más inmediatos y candentes. Pero restaba la persistente necesidad de dotar al municipio de un nuevo modelo global directivo de su desarrollo urbanístico. Resultaba preciso hilvanar un programa de actuación para engarzar, jerarquizar y seleccionar la inversión en obra pública urbana de forma coherente con ese nuevo modelo. Asimismo

era necesario evaluar y ponderar la propuesta de conjunto con las posibilidades reales de su financiación. Quedaba igualmente por reformar el urbanismo municipal en su vertiente normativa y ordinamental, superando las Normas Urbanísticas del año 66 y las viejas Ordenanzas del 50-55. No menos necesaria era la catalogación y protección del patrimonio construído fuera del centro histórico, el diseño de una estratégia global de gestión urbanística y de una programación temporal para el acabado de la ciudad. Restaba también solucionar la demanda de suelo para usos alternativos, reconsiderar el esquema de la red viaría y el transporte público en sus vertientes urbana y metropolitana, replantear el equilibrio funcional entre la ciudad central y los municipios del entorno y, en definitiva, abordar la ordenación pendiente del 70% del suelo urbano y lograr una cabal integración y una modulación coherente de los logros de actuaciones iniciadas, y en parte realizadas, durante la primera andadura de la nueva Corporación Municipal democrática.

Estos objétivos sólo se podían acometer mediante la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana. El 4 de octubre de 1.982, el Consejo General de Gran Valencia acuerda, a propuesta del Alcalde de la Capital, trasladar a los municipios del área la tarea de redactar avances de planeamiento general en el ámbito de sus respectivos términos. El pleno del Ayuntamiento de Valencia aprueba el 25 de febrero de 1.984, como primer objétivo del Programa de Actuación Municipal 84-87, en el área de urbanismo, la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia. En ese mismo mes se suscribe un Convenio de Colaboración con la Corporación Gran Valencia, a fin de que los medios materiales y personales de este Ente, puedan ser empleados en la elaboración de los trabajos de la Revisión. El 19 de julio de ese mismo año se acuerda formalmente la creación de la Oficina Municipal del Plan.

Para entonces se había hecho patente que el Plan General, como instrumento de Ordenación Urbanística integral del territorio, sólo resultaría viable si partía de la iniciativa y contaba con el soporte institucional de una Administración dispuesta a desarrollarlo y ejecutarlo, Administración que no podría ser otra sino la del propio Municipio.

A medida que cristalizaba el proceso autonómico se evidenciaba que el Gobierno de la Comunidad Autonóma debería asumir la labor coordinadora de las

diversas propuestas municipales de planeamiento general,contando con todas las garantías necesarias de inmediatez y cercanía, para asegurar un resultado final coherente. La creación de un nuevo Ente Metropolitano debería ir más encaminada a la gestión material de servicios y obras de interés común que a las labores de planificación urbanística, las cuales, eran perfectamente encauzables desde los Municipios, al través del Gobierno Autonómo, a quién, en última instancia, compete la aprobación de todo planeamiento general.

Esta sería, finalmente, la solución adoptada por la Ley 5/86 de las Cortes Valencianas por la que se extingue la Corporación Gran Valencia y se devuelve a los Municipios la competencia para revisar, a escala municipal, el planeamiento general. La misma Ley crea un instrumento urbanístico nuevo: Las Normas de Coordinación Metropolitana, reservando, en definitiva, a la Consellería de Obras Públicas y Urbanismo la responsabilidad de cohonestar y de dar coherencia final a los distintos instrumentos de Revisión; partiendo de la premisa constatada de que existe una coordinación horizontal acordada por los propios Municipios y de que, en lo que ello resultara insuficiente, se vería complementado con el juicio arbitral del Gobierno Valenciano, a quien compete el dictado final de las Normas de Coordinación mencionadas.

La creación del Consell Metropolitá de l'Horta, por Ley de las Cortes Valencianas, supone la aparición de una plataforma institucional de encuentro y colaboración municipales, en un marco jurídico, político y territorial (lo completa comarca de l.Horta) mucho más apto para abordar los problemas metropolitanos de todo orden que la arcaica estructura y límites territoriales de la Corporación Gran Valencia.

Pese a que, tal como se ha señalado, este nuevo Ente nace con vocación fundamental de órgano de gestión de revisión, cuenta también, tal como se establece en un artículo con competencias urbanísticas que permiten abordar soluciones comunes a problemas comunes a todos los municipios que lo integran. En este sentido, no debería descartarse una estrecha colaboración, o incluso una total delegación, de la Consellería de Obras Públicas y Urbanismo en la elaboración de lás Directrices de Coordinación Metropolitananas que, sin perjuicio de su final aprobación tal como señala la ya citada Ley de Extinción de Gran Valencia, podría ser un proceso de redacción de estas

Normas mucho más eficaz y lógico, ya que posibilitaría una participación de todos los municipios de la Comarca e información.

1.3. EL DOCUMENTO DE CRITERIOS OBJETIVOS A LA REVISION DEL PLAN GENERAL.

La primera tarea de la Oficina Municipal del Plan fué la redacción del "Documento de Criterios y Objétivos para la Revisión del Plan General de Valencia", aprobado por el Pleno del Ayuntamiento el 28 de julio de 1.984 y sometido a informe de Organismos e Instituciones al amparo del artículo 116 del Reglamento de Planeamiento.

En particular, fué sometido a la consideración de la Comisión Provincial de Urbanismo y de los municipios colindantes. Sirvió de punto de partida para un profundo debate institucional y ciudadano al que no resultarían ajenas las propuestas posteriormente plasmadas en el Avance de este Plan General.

En aquel documento ya se perfilaban muchos de los aspectos esenciales que adquieren forma en la versión definitiva de esta Revisión. Se apuntaba la necesidad de una clasificación de suelo rigurosa y restrictiva, el proposito de potenciar la red viaria metropolitana como paliativo de la congestión patente en la ciudad central, el apoyo al transporte público, planteado asimismo a escala metropolitana, como alternativas a las insuficiencias del transporte privado. Se apuntaba la necesidad de defender el patrimonio construido y de preservar los espacios naturales dentro del área metropolitana. Se señalaba la idea de centrar la programación de suelo urbanizable en el acabado de la ciudad central, en el apoyo a la futura red de transporte público metropolitano, en potenciar la operación de ajardinamiento del viejo cauce del río Túria, contemplando, siempre, la necesidad de abrir la ciudad al mar rediseñando la fachada litoral y sus comunicaciones con el núcleo central de la ciudad.

También se previno en aquél documento la exigencia de plantear la oferta de suelo industrial a escala metropolitana, el definitivo abandono del modelo de expansionismo uniformista característico del Plan del 66, apuntando la alternativa de respetar la identidad de cada municipio dentro del área metropolitana y la identidad

tipológica de cada barrio dentro de la ciudad central. Se planteó, en suma, una política de largo alcance en orden al reequipamiento de la ciudad, a la prefiguración y ampliación de sus espacios libres y a un tratamiento menos jerarquizado y menos agresivo de su viario fundamental.

Salvando las lógicas modulaciones impuestas por el debate que siguió a aquél documento y por el propio desarrollo de los acontecimientos, esas líneas maestras tienen su plasmación formal en este nuevo Plan General y sirvieron como un acicate más para propiciar la Revisión de los Planes Generales en otros Municipios afectados por el Plan de 1.966.

C.O.P.U.T. COMISION TERRITORIAL D'URBANISME

2.- PLANEAMIENTO VIGENTE CON ANTERIORIDAD A LA REVISION DEL PLAN GENERAL.

2.1.- DESARROLLO HISTORICO

La Valencia Romana.

La primitiva Valencia, que se conoce, fué una fundación romana en una pequeña isla del Turia, formada entre el curso natural del río y un brazo del mismo, que desecado se utilizaría como foso de la muralla árabe.

No se ha podido demostrar científicamente, la existencia de un núcleo indígena que sirviera de base a la Valencia Romana.

La primitiva fundación fué un recinto fortificado que construyeron los romanos para facilitar el avance hacia el Sur; se buscó una pequeña zona elevada, libre de inundación.

Se han propuesto diversas delimitaciones de la ciudad romana todas ellas en el entorno de la plaza de la Virgen. Sobre los terrenos ocupados por la Basílica de la Virgen y la Catedral, se ubicaba el foro y la basílica romana (cuando la riada, el reducido espacio de la Valencia romana, no se vió perjudicado, en cambio otras calles atestiguan en sus desniveles el paso del curso fluvial por ellas, en la antigüedad).

La promoción de la Valencia romana, en el plano económico, objetivo de su fundación y posterior ascenso a la categoría de Colonia, parte de unas magníficas condiciones agrícolas que hubo que desarrollar. Hasta el siglo III a.c. Sagunto tenía más importancia, pero con su destrucción, Valencia adquiere categoría.

La Valencia Musulmana

Valencia, como todas las ciudades de la Hispania Visigoda, se sometió pacíficamente a los sarracenos hacia el 718.

Bajo los invasores, pocos en número, la población indígena mantenía su cultura tradicional y su lengua románica, un importante sector, los "mozárabes" conservaban su religión cristiana, también los judíos mantenían la suya.

Los musulmanes, por aprensión religiosa, confinaban a los cristianos en arrabales extramuros; sin embargo no hubo cambios importantes hasta entrado el siglo X, cuando la ciudad llevaba más de una centuria bajo el dominio islámico.

Las ciudades musulmanas se caracterizaban por una falta de organización, siendo una amalgama de calles angostas, un mundo introvertido que daba un carácter estático a la ciudad y la valoraba desde un punto de vista religioso. Como la ley religiosa no dispone nada sobre ordenación urbana, las ciudades musulmanas se desarrollan sin regulación municipal, solo la tradición regía el emplazamiento de las construccciones y el ancho de sus calles.

Al aumentar el número de habitantes, se iba imponiendo un nuevo trazado amurallado que englobase los nuevos barrios; así se construyeron las robustas murallas árabes de Valencia, cuya solidez permitió resistir mucho tiempo, el duro sitio del Cid, y después de la conquista de Jaime I, continuaron las murallas árabes, un siglo y medio al servicio de la ciudad cristiana. La ciudad de Valencia contaba con un circuito de fotificaciones exteriores, formado por una serie de torres árabes, cuadradas o circulares.

Junto a la Alcazaba y la "Medina", una tercera componente de las ciudades musulmanas eran los arrabales (en Valencia había siete) caracterizados por su independencia y relativa autonomía, hasta llegar a formar otra ciudad con sus propios servicios. La Medina, núclo principal de toda ciudad musulmana, por su parte Norte coincidía con el recinto romano y al Sur englobaba el barrio de la Alcacería; dentro de ella se encontraba: la mezquita mayor, en parte del solar de la Catedral y el Alcázar, residencia urbana del Gobernador, donde luego se levantaría el Palacio Arzobispal.

Una característica de la ciudad musulmana era su fgragmentación muy acusada, si se le compara con la romana unitaria; la comunidad judía habitaba en un barrio que se cerraba de noche, dentro del recinto amurallado, aunque estuvo al exterior de la ciudad romanovisigoda.

Los arrabales exteriores, abiertos, con huertos y jardines eran más bellos que la ciudad, sucia, ruidosa con la gente hacinada.

Las viviendas de los musulmanes comunes, eran pobres y pequeñas, tanto que al repartirlas entre los conquistadores, Jaime I dió dos casas musulmanas para formar una cristiana.

Como al principio, la Valencia musulmana tenía poca importancia, no se construyo nada importante, por esto hay tan poncos restos; después se produjeron las guerras del Cid, que culminaron con el incendio de la ciudad al reconquistarla los almoravides para el Islam. Por otro lado los ciristianos de Jaime I tenían una mentalidad que desdeñaba las gráciles contrucciones musulmanas que derribaban en cuanto podían sustituirse; los catalanes trajeron la arquitectura románica de tipo occidental en contraste con el Reino de Aragón, donde los mudéjares seguían construyendo con su estilo los edificios civiles y religiosos de los cristianos.

La Ciudad Cristiana

La ciudad que había resistido casi dos años al Cid, nada más soportó cinco meses el ataque de Jaime I, provisto de mejor artillería, y máquinas de guerra para expugnar fortificaciones.

En las capitulaciones se determinaba que los sarracenos que quisieran irse tendrían salvoconducto hasta el Xuquer, y los que se quedaran, permanecerían seguros y podrían contratarse con los nuevos señores cristianos de las fincas.

El paso de la ciudad musulmana a cristiana no se realizó de manera brusca. En principio sólo se cambió el uso de las edificaciones públicas: mezquitas transformadas en iglesias, zonas residenciales del extrarradio pasan a ser patrimonio de órdenes religiosas (Convento de la Zaidía), el Alcázar albergaria el Palacio Arzobispal. Se crea una base legislativa "Els Furs" de acuerdo con el "Llibre del Repartiment"; tras la conquista se procedió al reparto de diferentes sectores de la ciudad entre los que habían intervenido en la misma, procedentes de otros lugares del Reino. Jaime I, reservó a la Corona, al hacer el reparto de tierras, rentas suficientes para atender las necesidades de

la administración y defensa del Reino, para no tener que imponer tributos que debían recaudarse entre los burgueses menestrales y labradores, establecidos en la ciudad, villas y tierras de dominio real, puesto que la aristocracia y la clerecía tenían exención tributaria. Este fué el origen del Real Patrimonio, que no pudo satisfacer una misión tan ambiciosa.

Los musulmanes fueron reducidos a un barrio extramuros al Oeste de la ciudad. La Judería no sufriría modificación de su emplazamiento hasta después de construirse la nueva muralla.

La creación de nuevas murallas que rebasaron las antiguas vino exigida por el crecimiento alcanzado de la ciudad y por la necesidad de una mayor protección, lo que se traduce en las torres que fueron franqueando alguanas puertas. El recinto triplicó la superficie de Valencia.

Un siglo después de la Conquista, la ciudad conservaba todavía las mismas características urbanas de la época musulmana, pero su fisonomía, estaba alterada por la construcción de iglesias, conventos y nuevos edificios públicos de las instituciones sociales y benéficas, y por la paulatina e incesante sustitución de las casas árabes por otras adaptadas a la vida cristiana; no obstante quedaba el trazado de las calles musulmanas estrechas y sinuosas, con los "atzucacs" y las hileras de casas conservaban su forma irregular, las autoridades cristianas dictaron disposiciones para reducir las dimensiones de los volados.

Durante la segunda mitad del XIV y a lo largo del siglo siguiente, se llevaron a cabo obras de primera necesidad para el acondicionamiento de Valencia en su nuevo recinto. La "Fábrica de Murs e Valls" contituida en 1358, asumió la construcción de la nueva muralla, torres, fosos, caminos, etc. Las puertas de la muralla musulmana van siendo demolidas, lo que permite introducir mejoras en la fisonomía ciudadana.

Dentro de la antigua muralla árabe había un barrio cerrado la Judería o "Call". Jaime I concedía franquicia a los judíos que acudieran a poblar Valencia. Los judíos prosperaban y se multiplicaban, y como no cabían dentro del "Call" iban ocupando calles contiguas al muro de la Judería, granjeándose la hostilidad de los cristianos; esto

hizo necesario una nueva delimitación para englobar a la población judía diseminada. La ampliación del "Call", se hizo de 1390 a 1391. En el mismo año (1391) la Judería sería objeto de un ataque por parte de la población cristiana, cuya desconfianza hacia ellos no sólo en materia religiosa sino por cuestiones de índole material (excesiva riqueza en las actividades comerciales y financieras) había ido aumentando hasta desencadenar el conflicto. La Judería quedó desmantelada, siendo reconstruida en 1392, pero con notable reducción de su área y excesiva densidad de población, lo que la convertía en un "ghetto". La desaparición de la comunidad judía en 1492, permitió una serie de reformas urbanísticas.

Al pié de la nueva muralla había un "valls" o "fossat" de cuarenta palmos, que recogía las inmundicias y aguas sobrantes de la ciudad. Los muros altos y gruesos, eran solo de tapial, y habían sido construidos con la tierra sacada al excavar los "valls" (fosos). Las puertas eran más sólidas que los muros, pues solían ser de piedra con una robusta torre encima. Esta muralla duró cinco siglos, no fué derrocada hasta 1865, para dar lugar a la ronda.

La nueva área urbana de intramuros casi duplicó la musulmana, por lo que había sectores sin urbanizar y amplios huertos de los conventos, que hacían el papel de zonas verdes; fueron ensanchadas muchas calles que conservaban la estrechez y sinuosidad, aunque las mercancías solían ser trajinadas a lomos dentro de la ciudad porque los carros hacían daño a los pavimentos y alcantarillados.

Sólo había alcantarillado en la zona donde había estado la ciudad romana, los árabes no las construyeron, por lo que, por medio de las calles discurrían las aguas de los desagües. El Consell Municipal decidió contruir colectores y alcantarillas. En 1402 la ciudad de Valencia contaba con 75.000 habitantes; era la ciudad cristiana más importante de la península, solo superada en habitantes por Granada todavía musulmana. Pocas ciudades de la Europa occidental la superaban.

Este rápido aumento de población no obedecía solo a la natalidad, sino también a la inmigración de catalanes, aragoneses y castellanos, ya que Valencia era una gran potencia económica mediterránea, equiparable a Venecia, Génova y Marsella; el comercio era la base principal de su economía, teniendo un importante mercado

consumidor propio, pero además era muy importante la redistribución de los productos que importaba para la reexportación.

El Renacimiento

Con la llegada del espíritu renacentista, hizo crisis el principio medieval de la segregación y convivencia de las diversas minorías étnicas-religiosas, en barrios cerrados dentro de la ciudad.

El 1 de junio de 1456, por unos incidentes de poca importancia fué asaltada la Morería, y aunque se castigó a los culpables los mudéjares empezaron a irse fuera de la ciudad.

Con el tránsito del período románico al gótico, se había producido el del reino de Dios al de la Naturaleza, el hombre había empezado a sentir un interés nuevo por las circunstancias triviales del mundo cotidiano; se consideraba el hombre y sus valores como el centro de la vida y se revalorizaba el pensamietno y estilo de la vida pagana.

El arte gótico medieval había traído una visión individual de la naturaleza, libre ya de las tópicas imágenes románicas inalterables y sin intimidad; el arte reflejaba la dramática contradicción de una sociedad en la que el gozo de vivir se unía a la esperanza de otro mundo y la glorificación cristiana del dolor.

Subsistía la tradición medieval gótica, con las fecundas corrientes italianas renovadoras, que llegaban a Valencia, como consecuencia de sus intensas relaciones con dos de las cortes principales de la Italia del Renacimiento: la Napolitana del Rey Alfonso el Magnánimo y la Vaticana de los papas de Borja.

En las grandes construcciones del gótico flamígero se concede gran importancia a la decoración esculturada de las fachadas, puertas y techos (cubiertas) de los palacios.

La burguesía valenciana fue el soporte económico de las diversas empresas internaciones de los Reyes Católicos (Granada, América e Italia); se podía considerar a Valecnia como la capital financiera de la Monarquía Española. Posteriormente con la

llegada del oro americano, la capacidad financiera de Valencia, quedaría reducida a un plano meramente regional.

El XVI fue un siglo de expansión demográfica, sin embargo la ciudad de Valencia no creció al compás del Reino, debido a la preponderancia que había tenido la ciudad de Valencia con la casa de Trastamara y los Reyes Católicos, la perdió con la política financiera de empréstitos bancarios de los Reyes de la Casa de Austria, y el "drenaje" del oro americano por la vía Bacelona-Génova.

Los países de la Corona de Aragón, encerrados en sus régimenes forales, quedaron fuera de la corriente monetaria procedente de América. El problema morisco tuvo también importancia en el estancamiento de la ciudad, éstos a pesar de su superioridad numérica, constituían una minoría étnica sumisa y explotada, que nunca se intentó asimilar. Los menestrales y labradores valencianos aborrecían a los moros por motivos religiosos y económicos, esto se agudizó al luchar en la guerra de la Germanía, los mudéjares a favor de sus aristócratas. Los agermanados que dominaban la ciudad en 1521 expulsaron a los moros que habían quedado en la Morería, después de su asalto el 1456. Así se perdió la minoría mudejar, que tenía un crecimiento vegetativo y un índice de natalidad muy superior al de los cristianos.

Al morir Felipe II (1598) el cansancio era general y las guerras entre religiones cristianas habían acabado en tablas. Felipe III aprovechó la paz con las potencias extranjeras para expulsar a los moriscos; esto significaba el fracaso de la asimilación del Islam hispánico, aunque los artesanos y labradores moriscos eran útiles al país.

Como los moriscos vivían en poblaciones pequeñas y en el campo, extensas zonas del Reino quedaron deshabitadas. Aunque se produjeron revueltas de moriscos, fueron ahogadas en sangre. La repoblación fue penosa y lenta, ya que fracasaron los intentos de traer repobladores de fuera del Reino; así que tuvieron que ser los mismos cristianos viejos del reino; campesinos que se desplazaban de sus lugares de origen para establecerse en tierras que antes ocupaban los moriscos y también menestrales que abandonaban las ciudades para hacerse labradores, a causa de la decadencia de los gremios; no obstante al no poder pagar los repobladores los crecidos intereses del dinero que se habían hecho prestar con las garantías de sus tierras, se vieron obligados a ce-

derlas a sus acreedores y como éstos no podían cultivarlas, los campos quedaron yermos, lo que hizo cambiar el paisaje del Reino.

Epoca Barroca

La etapa barroca, junto a realizaciones urbanísticas aisladas, ofrecen una tipología peculiar, la ciudad conventual. En Valencia el número de edificios eclesiásticos ascendía a sesenta y tres, entre parroquias (quince), conventos y otros edificios vinculados a la Iglesia (cuarenta y cuatro) y las capillas de las cuatro órdenes Militares. Cada parroquia cumplía una doble función; la religiosa y como unidad de delimitación de los diferentes sectores urbanos.

En los poblados marítimos sólo había un varadero. En 1678 aparecen los primeros intentos para acondicionarlo, aunque hasta 1792 no se iniciase en serio esta medida, así como el arreglo de los caminos de enlace de estos enclaves con la capital.

Se realizan conjuntos arquitectónicos aislados, aunque sin cuidar el contexto. Se amplió y mejoró el principal paseo de la ciudad, que en 1677 se denominó Paseo de la Alameda, extendiéndose desde el puente del Real hasta el del Mar.

El setecientos (XVII) es etapa clave de la remodelación de centros urbanos, para Valencia supone los primeros ensayos de reforma y reglamentación urbana, esto viene asociado a un auge de la industria de la seda, actividad en el acondicionamiento del puerto e incremento del tráfico mercantil, además de la evolución demográfica.

Hay una preocupación por las infraestructuras urbanas: servicio de alumbrado público iniciado en 1763, obras de pavimentación a a partir de 1756, rotulación de calles y plazas.

La fisonomía urbana en la primera mitad del XVIII muestra una ciudad con abundancia de espacios abiertos, que son jardines y huertos anexos a conventos y otros edificios públicos. Sobre estos espacios se plasmaría la ordenación venidera, con las posibilidades de la amortización, y al desaparecer la muralla, el escenario de planificiación urbanística sería el cinturón de huerta màs próximo.

El plan de ensanche de 1777, aunque no se llevó a la práctica, es de por sí significativo y producto de unas necesidades de mayor espacio. La realización de este plan, hubiera anticipado el derribo de las murallas o al menos su modificación.

Entre otras modificaciones urbanas en la antigua Judería se creó el Palacio del Marqués de Dos Aguas, el colegio del Corpus Christi, la iglesia parroquial de San Andrés y la Universidad, como los más destacados.

La política urbanística refleja las coyunturas del crecimiento demográfico, que exige espacio habitable, la mayor movilidad poblacional que altera sus estructuras, y los cambios que en el plan social y económico representa la industrialización.

Los siglos XIX y XX

El servicio de alumbrado iniciado en 1840, culminará entre 1843-44 con la instalación del servicio de gas, siendo reemplazado por el alumbrado eléctrico en 1882.

Durante el corto tiempo de la invasión francesa, por disposición del General Suchet, se ralizan: en extramuros, el jardín y paseo del Plantío junto a la Alameda (1812), y la apertura de la plaza de Alfonso el Magnánimo, con el sector central ajardinado "Parterre": ésto se completaría entre 1817 y 1826 con la creación del Paseo de la Glorieta, dispuesto por el General Elio.

El cambio político tras la muerte de Fernando VII, implicó una ampliación del aparato burocrático y proliferación de edificios públicos, como consecuencia. La desamortización (1836) puso a disposición de la burocracia ciudadana, los edificios religiosos, que pasan a convertirse en cuarteles, cárceles, centros oficiales, etc. Los cambios de ideología política afectaron al nomenclator de la ciudad, donde las constantes modificaciones de los nombres de calles y plazas refleja el turno de partidos.

El plano de Valencia, de figura aproximada pentagonal asimétrica, mostraba una clara distribución sectorial urbana marcada por sus principales vías de circulación, que eran también de comunicación con el exterior; desde el enclave de las plazas de la Seu y Reina, con disposición radial, partían hacia las murallas estas vías. Se perfila un

tímido desdoblamiento del centro, que va perdiendo su localización restringida y permite englobar en el concepto de centralidad un área más extensa.

Hay tres fechas importantes en el XIX: 1804 supresión de los "Fossars", 1836 extinción de las comunidades religiosas, y 1865 derribo de las murallas.

Además del clásico centro urbano, van haciendo aparición otros enclaves hasta entonces secundarios, y de este modo el concepto centro se generaliza.

Las plazas de Manises, de la Seu, Aduana y del Temple, se ajustan al modelo de enclaves cívicos destinados a cubrir el equipamiento burocrático de la capital; las del Mercado, Redonda, y Cajeros, con sus calles adyacentes, se encuadran en la categoría de áreas comerciales; aunque la del Mercado fue, hasta el principio del siglo, a un mismo tiempo centro económico y pulso de la vida ciudadana. La plaza de San Francisco, Bajada de San Francisco, y calle Barcas, en años sucesivos irán adquiriendo una funcionalidad más amplia, hasta desembocar en el papel de área central de negocios que sume en la actualidad.

La organización del espacio interior de la ciudad acaba por configurar unidades de vecindad, con personalidad propia.

En febrero de 1865 comenzó el derribo de las murallas entre las puertas del Real y la del Temple; su principal promotor fue el Gobernador de la provincia Cirilo Amorós: se trató de aprovechar la situación de paro entre los obreros de la industria sedera para utilizarlos como mano de obra en los trabajos de demolición.

En estos años se incorporaron a la Capital diferentes núclos de población próximos a ella: Patraix (1870) Benicaclet (1871) Ruzafa (1877) Campanar y Benimamet (1879).

Completando el derribo de las murallas, y tomando como punto de partida, el anillo que formaban las mismas (calles Colón y Guillem de Castro), se aprueba en 1887 el Plan de Ensanche, para la cubrición de los siguientes objetivos: creación al Suroeste de Valencia de un sector de descongestión residencial, imprimir coherencia urbanística

a populosas barriadas construídas al Sur y Oeste, y buscar a través del Plan el modo de canalizar las nuevas exigencias socio-económicas de la ciudad.

El plano en cuadrículo damero, ofrece ventaja en cuanto a la estructuración urbanística y administrativa, eliminando los cortes bruscos en el trazado de las calles y exige las manzanas regularizadas. Tiene el inconveniente de la poca flexibilidad para el tráfico y demasiado racionalismo que sacrifica las posibilidades estéticas en aras de una monotonía excesiva.

El ensanche de Valencia se articula a partir de las denominadas Grandes Vías, que de Este a Oeste, son las del Marqués del Turia-Germanías, y el segundo tramo formado por Ramón y Cajal-Fernando el Católico; se les adjudicó una anchura de 50 m. Al nuevo plano de la ciudad correspondió un nuevo tipo de edificación privada. Simétricas manzanas de casas, cortados sus cuatro ángulos formando chaflanes y provistos de amplios patios interiores, concebidos con zona ajardinada. Al irse dotando, en fases sucesivas, de un equipamiento en servicio de primera necesidad, se convertía cada manzana en una unidad de residencia.

El estilo modernista fue una de sus caracteristicas, aunque este estilo fue importante en otros puntos del núclo urbano, como en la calle de la Paz.

Al mismo tiempo que se formaban los planos de ensanche, a partir de los ochenta hasta las primera décadas del siglo actual, se fueron realizando obras de reforma interior para descongetionar los enclaves centrales.

Tomando como punto de partida el ensanche de Colón, se abrieron nuevas calles que conservaron el plano en cuadrículo y se urbanizó, de manera ya sistemática, el área delimitada entre la "ronda" y las grandes vías.

El trazado racional del ensanche fue yugulado por el tendido férreo, al tenerse que adaptar a él.

El segundo plan de ensanche, crea en 1912 el Camino de tránsitos para la obtención de un tercer anillo de descongestión en el extrarradio de Valencia, en el

sector que comprende a las Avenidas de Peris y Valero-Perez Galdós; esto reforzaba a los otros dos cinturones periféricos: la "ronda" y las grandes vías.

Durante los años correspondientes a la alcaldía del Marqués de Sotelo, prosiguieron acentuadas las realizaciones urbanas: finalizó la construcción de la Estación del Norte (1922). Se inauguró el nuevo edificio de Correos (1922). Se terminó el Mercado Central; contrucción de los puentes de Aragón y Nazaret, éste en 1931. Algunos proyectos no llegaron a ser más que formulaciones irrealizables por su misma envergadura: comunicación subterránea de las estaciones de Aragón y del Norte, y supresión de pasos a nivel.

Un plano de Valencia de 1924, levantado por el Arquitecto F. Mora, refleja la total urbanización del sector comprendido entre la calle Colón y las Grandes Vías del Marqués del Turia-Germanías. Entre las calles Alicante y Ruzafa y Gran Vía Germanías, a espalda de la Plaza de Toros, el plano permite comprobar como, aunque inexistente todavía, ya se hallaban dibujadas las líneas de fachada de los inmuebles que debían construirse.

A partir de las grandes vías y hacia el Sur, hasta el Camino de Tránsitos, se habían trazado varias calles, las manzanas equidistaban entre sí 16 m. que era la anchura de las calles cuya incompleta apertura se conectaba todavía con la presencia de parcelas de huerta, alquerías aisladas, sendas o caminos, y acequias.

El núcleo de Ruzafa destacaba por la densidad de su edificación, no menos que por la irregularidad de su trazado, ampliado en los años treinta con la apertura de diferentes calles; las dimensiones de sus calles no guardan la misma proporción, que variaba desde un mínimo de 12 metros a un máximo de 20.

En el amplio espacio que delimita la ronda, el paseo de la Pechina, las grandes vías del Socorro (Fernando el Católico) Ramón y Cajal y las calles de la Ermita, dispone ya de una configuración muy similar a la actual; subsistían, sin embargo, los conventos de Jerusalen (cuyo derribo se inició en 1933), de Belén y de Corpus Christi.

En el citado plano de 1924 los tramos urbanizados se distribuyen de manera discontinua, si bien se aprecian las líneas a seguir por las nuevas calles.

El ensanche en la margen izquierda del Turia, al Norte del Río, la prolongación de Tránsitos (Avenidas Campanar, Peset Aleixandre, Primado Reig, José M. Orense, hoy Cardenal Benlloch) señalaban el límite de ensanche de Valencia. En el plano de la ciudad se aprecia la superposición, sobre antiguos arrabales de la Capital, del plano ortogonal, sin embargo no se han conservado estos proyectos de ordenación urbana.

El paseo de Blasco Ibáñez, muestra un incipiente nivel de ordenación urbana a pesar del tiempo transcurrido desde su ordenación.

En la postguerra, la atención de los problemas urbanísticos obliga a una reanudación del apartado legislativo. En 1946 se crea el organismo Gran Valencia; en julio de 1945 se promulgó la Ley de Bases de Régimen Local, por la que se obliga a todos los municipios a elaborar en tres años, planos de urbanización y ensanche. Por decreto del 22 de julio de 1949 se crea la Jefatura Nacional de Urbanismo. En la segunda mitad del siglo se promulga la Ley del Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Se ponen en práctica nuevos criterios: tales como el de Zonificación, que permite el mejor uso de los sectores urbanos; también se pretende la diversificación del espacio ciudadano, que puede alcanzar una cierta autonomía.

El Plan de Ordenación de 1946, apoyándose en la Ley de Bases de 1945 y 1946, y mediante la creada en 1944, Comisión Superior de Ordenación de la Provincia de Valencia, centraba su atención, en la ciudad de Valencia y su cinturón; ya que ambos están intimamente relacionados, puesto que la comarca puede ser zona de localización industrial y actuar también en calidad de núcleo de habitación y áreas residenciales, resolviendo el problema de la excesiva saturación demográfica del casco urbano; de la aplicación de las distintas medidas, fue encargada a la Corporación Administrativa Gran Valencia.

Era importante el esquema de zonificaciones contempladas en el Plan; que aparte del recinto antiguo con carácter histórico-artístico, establecía: interior, ensanches, núcleos periféricos, edificación abierta y ciudad jardin, industriales, verdes, especiales, (Comerciales, Sanitarias, Militares, Turísticas, y Deportivas Culturales) y las de reserva y huerta.

Como principales objetivos estaban: la reestructuración completa del espacio interior, reforma en los ensanches y adaptación de una red viaria más completa con supresión de pasos a nivel. Y para defender la huerta, dirigir la edificición hacia dos espolones de secano, que se acercan a la capital. Destacaban dos proyectos: la urbanización del cauce del Turia para zonas verdes y arterias de tráfico, y la supresión de estaciones que con su emplazamiento frenaba el despliegue ciudadano: la Central de Aragón, la de Liria, la de Villanueva de Castellón y la del Norte; esto acompañado con proyecto de enlaces subterráneos, pasos elevados e instalaciones del metro. En el quinquenio de 1950-55 se redactaron unas suposiciones regulando la edificiación en el ámbito del Plan de Ordenación de 1946.

La riada de 1957 tuvo una gran incidencia sobre la Ordenación Urbana. La desviación del cauce del Turia tras la riada, respondía a la necesidad de solucionar un problema ya planteado en anteriores ocasiones. De las tres soluciones presentadas en Julio de 1958, la Norte, Centro y Sur, se aprueba esta última; ello exigía restructurar el Plan de Ordenación de Valencia de 1946, a fin de que se acoplase a las nuevas líneas marcadas por el desvio y para no obstaculizarse mutuamente.

El trazado del nuevo cauce, siguiendo la dirección Noroeste-Suroeste, obliga a la construcción de puentes para ferrocarril y carreteras, enlazando la ciudad con los pueblos de su huerta al Sur; también a un lado y otro del cauce se abrían vías de comunicación rápida, que ponen en relación directa al acceso desde Madrid con el de Alicante. Las nuevas vías al canalizar el tráfico viario pueden descongestionar las antiguas utilizables como enclaves de localización industrial. El Plan Sur destina al antiguo cauce una misión de arteria de circulación, que beneficia a los sectores del Norte de la ciudad en la misma medida que las vías abiertas junto al nuevo cauce benefician a los del Sur y Oeste.

Una característica del plano de la ciudad, es la de sus tres anillos de descongestión, reflejos de momentos clave en la ordenación de la morfología ciudadana. El primero la "ronda" (1865) de una forma aproximadamente pentagonal, enmarcaba el casco antiguo, con algunas calles en disposición radial, pero predominando la confusa morfología, herencia de la ciudad musulmana con algunos nuevos sectores más regularizados al Sureste y Suroeste. El segundo anillo, las grandes vías (1887) albergaba un area ya claramente definida por un plano en cuadrícula, desvirtualizándose hacia el Oeste, el espacio urbano cerrado por él tiene una forma irregular rectangular. Por último el tercero, el Camino de Tránsitos (1912) delimitaba la superficie ciudadana por un exágono irregular, cuyos lados mayores corresponden al inicial Camino de Tránsitos, Avenidas de Peris y Valero, y Perez Galdos y la avenida del Primado Reig. El crecimiento del sector intermedio entre los dos ultimos anillos, interceptado por las líneas del ferrocarril en lugares críticos de la ciudad, muestran una disociación entre los espacios situados al Sur y al Norte del río, en lo que se refiere a su ordenación, al quedar los segundos afectados por una casi total anarquía urbanística, producto de crecimientos inconexos entre si y en relación con el contexto urbano.

A partir de ese tercer cinturón, Valencia ha tenido un crecimiento tentacular, utilizándose los principales accesos de la ciudad como ejes de expansión en su papel de generadores de nuevos barrios; se puede señalar siete grandes ejes o arterias que arrancan del tercer anillo. Una nueva ronda exterior proyectada y aprobada, engloba la casi totalidad del tejido urbano en el momento actual. La elaboración de este cuarto anillo de circunvalación de una continuidad en el modo de expansión para Valencia.

2.2.- ENCUADRE COMARCAL. ESTRUCTURAS ADMINISTRATIVAS. LA CORPORACION GRAN VALENCIA.

El planeamiento de la ciudad de Valencia, como antecedente obligado de tratar, y tal y como se nos muestra hoy en día, ha sido la consecuencia lógica de un proceso que se inició con la aprobación del Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca de 1946, donde por primera vez se aborda la situación urbanística de forma conjunta para la comarca de Valencia.

En efecto, el Plan General de 1946, del que se ha dicho que era "un simple ejercicio de aplicación de las ideas urbanísticas que en aquel momento ya estaban incorporadas", se plantea como único medio para evitar que la ciudad se devore a sí misma al destruir la causa de su riqueza y bienestar (la huerta) "haciendo que el crecimiento demográfico no recayera exclusivamente sobre la capital, sino que se distribuyera en todo el conjunto, esto es, yendo a una descentralización de la actividad urbanística de la capital, llevándola, en la medida de lo posible, a los pueblos de la cintura". La circunstancia topográfica de existir dos penetraciones de secano en el Noroeste (Burjasot, Godella), y en el Suroeste (Torrent), así como detectada la existencia de vocación industrial en tres ejes, o secuencias de pueblos a lo largo de las carreteras del Norte, del Oeste y del Sur, estimula esta estructura.

Esta propuesta de conjunto que atendió a la resolución de problemas derivados de una realidad urbanística territorial existente en aquel momento, y por consiguiente difícil de ignorar, supuso el que toda la planificación posterior, ignorando los términos municipales, desarrollara, consolidara y, en definitiva, potenciara aquella situación inicial; y lo que es más importante, obligó a ajustar esa planificación física con la realidad administrativa.

Por una parte se pensó en la vieja legislación de ensanche no iba a ser operativa ante un proyecto tan ambicioso. De otro lado la división en términos municipales de la organización administrativa del urbanismo era inadecuada para un proyecto comarcal tan amplio.

Así es como en 1946 se aprueba una norma urbanística especial para la Comarca de Valencia, la ley de Ordenación Urbana de 18 de diciembre de aquel año. Se trata de una Ley de Bases que había de ser articulada posteriormente mediante Decreto legislativo de 14 de Octubre de 1949. Esta ley especial contenía tanto previsiones de carácter sustantivo sobre el régimen jurídico-urbanístico en Valencia y su Comarca, como previsiones organizativas respecto a la Administración. Se crea con ella una administración urbanística especial y autónoma -la Corporación Gran Valencia- cuya función primordial sería cuidar de la "ordenación urbanística de Valencia y su Comaca" y del "desarrollo y ejecución del Plan General".

La Corporación Gran Valencia aparece como ente metropolitano especializado. Por sus características sólo es plenamente honologable a la, hoy extinta, Gran Bilbao, con pequeñas diferencias; bien distinta de la madrileña COPLACO, y por completo diferente al caso de Barcelona.

Aclarado que es una administración con personalidad jurídica propia y distinta de la de los municipios de su área y que no es, técnicamente, órgano del Estado o la Provincia, veremos que tiene un carácter ambiguo. Por un lado se admite que es un organismo autónomo de la Administración Institucional del Estado, aunque durante varios años y acaso por olvido más o menos intencionado dejó de inscribirse en el Registro de la Dirección General de Administración Local. Sin embargo le es subsidiariamente aplicable la legislación de Régimen Local y tiene las notas distintivas de las Agrupaciones forzosas de municipios sin llegar a ser una Mancomunidad, como han puesto de manifiesto en la práctica los continuos recelos por parte de aquellos.

Tán solo tiene competencias en materia de urbanismo y transporte, pero éstas son de una amplitud sorprendente en el texto de la Ley. Por ejemplo:

- Proponer modificaciones del Plan General e informar las que soliciten los Ayuntamientos afectados; aprobar los planes parciales salvo en ciertos casos, los proyectos de reparcelación de solares y terrenos, y asimismo, imponer parcelaciones obligatorias; formular planeamiento por subrogación.

- Subsidiariamente, ejecutar obras y proyectos en desarrollo del Plan u obligar a los propietarios a realizarlas; acometer las expropiaciones necesarias entendiendose ésta facultad como delegada cuando es ejercitada por los Ayuntamientos; Inspecciones e imponer sanciones; autorizar obras provisionales y asesorar técnicamente a los Ayuntamientos.

- Autorizar y gestionar los servicios públicos de transporte, aunque con reserva competencial para el Ayuntamiento de Valencia.

- Informar vinculantemente sobre la anexión de municipios al área.

En la práctica estas competencias sólo han existido en la letra de la Ley o por razones que luego veremos.

La estructura de la Corporación se compone de tres órganos esenciales:

- Consejo General, presidido por el Gobernador Civil, con una veintena larga de miembros y una composición insólita por lo heterogénea, que incluye desde un representante de la Dirección General de Regiones Devastadas hasta el Gobernador Militar pasando por el Alcalde de Burjasot. Es el máximo órgano decisorio.

-La Comisión Ejecutiva, de menos miembros y más selectiva, la preside el Alcalde de Valencia y tiene competencias residuales y consultivas; tan sólo su presidente tiene funciones ejecutivas reales a especificar por un Reglamento que, en realidad, nunca se aprobó.

- Una Oficina Técnica para emitir informes, dictámenes, trámites y redacción de planeamiento.

Al márgen de razones estructurales, como la cabeza bicéfala compuesta por dos cargos natos, la composición heterogénea del Consejo General y la inexistencia de un Reglamento de la ley, es lo cierto que hubo causas de fondo que privaron de operatividad a la Corporación. La falta de voluntariedad en la agrupación de municipios hubo de ser un obstáculo; la no representatividad de los miembros del Consejo General, casi todos ellos políticamente dependientes del Gobernador Civil, fue el otro. En la práctica vino a convertirse en un organismo tutelar de los municipios del área, limitado a tareas de planeamiento preferentemente pasivas y al que, de modo ocasional, los municipios encargaban la redacción de planes.

No obstante el texto refundido de la Ley del Suelo reformada en su tabla de vigencias mantuvo en vigor el Decreto de articulación del 49 en cuanto a la estructura y funciones del ente. Sería la Constitución de 1978 y la consagración en su artículo 138 del principio de autonomía municipal, lo que haría cuestionar la conveniencia de mantener organismos de esta naturaleza (amén de su carácter no representativo y de las dudas que suscita su eficacia). A título de ejemplo señalaremos la reforma de la estructura de COPLACO por Decreto-Ley de 26 de septiembre del 80 y la Ley Vasca 3/80 de 18 de Diciembre por la que se extingue Gran Bilbao (desarrollada por Decreto Territorial Vasco 60/81 de 6 de Abril). El caso catalán es diferente porque la Corporación Barcelonesa es una Mancomunidad de Municipios estructurada mediante una Ley reciente.

Por último recordaremos que las eventuales competencias sobre reforma legal de Gran de Valencia son detentadas por la Generalitat Valenciana conforme al artículo 46.3 del Estatuto de Autonomía. Asimismo le compete instrumentalmente como materia conexa a la ordenación del territorio que tiene atribuída de modo exclusivo por el artículo 31 del Estatuto. Así lo reconoció expresamente el Ministerio de Administración Territorial mediante dictamen de 8 de Febrero de 1984.

2.3.- EL PLAN GENERAL DE 1946 Y SU DESARROLLO

Como ya se ha apuntado anteriormente, el Plan General de Valencia y su Comarca, redactado por la Comisión Superior de ordenación, y aprobado en 18 de diciembre de 1946, planteó en sus determinaciones ordenar la comarca de Valencia desde el criterio de funcionalidad y diseño, al margen de cualquier consideración de tipo administrativo, y por consiguiente, tanto las grandes infraestructuras como las calificaciones previstas se informan bajo este principio.

En materia de comunicaciones, por ejemplo, se plantea, por un lado, la supresión de los pasos a nivel y de las estaciones de Aragón y de Liria y, por otro, el desplazamiento al Sur de la estación del Norte para permitir el enlace entre las Grandes Vías y la conexión de las líneas de ferrocarril de vía estrecha (FEVE) con la línea de Metro que subterráneamente recorrerá la ciudad. Por su parte la red de carreteras contempla variantes para las de Barcelona, Madrid, Alicante y Liria, completando el esquema con dos circuncavalaciones, una para la capital que sustituya la Ronda de Tránsitos, que había quedado interior al casco, y otra circunvalación para los pueblos de la cintura. Es una reafirmación clara del modelo radioconcéntrico general.

De otro lado el Plan de 1946 contiene una aplicación completa de la teoría del "Zonning" de la Carta de Atenas, si bien con algunas matizaciones; por ejemplo no se considera conveniente la especialización exclusivamente residencial de algunos de los núcleos y se propugna en ellos la reserva de algunos espacios para industria.

Entre los principales aspectos del Plan cabe destacar:

- La propuesta de urbanización del cauce del río Turia para zonas verdes y vías de tráfico rápido.

-El desplazamiento del centro de la capital hacia el Sur a la altura del cruce de las Grandes Vías una vez desplazada la estación del Norte.

- La división en distritos para canalizar la participación de los barrios en la dinámica del conjunto urbano.

- La doble tipología residencial: de alta densidad en los ensanches, y la de Ciudad-Jardín (casas familiares con huerto o jardín). Tipología ésta última que habia sido de notable implantación no sólo en los pueblos de la huerta sino sobre todo en la propia capital, que queda suprimida en el Plan General de 1966 y a través de las sucesivas sustituciones acababa desapareciendo prácticamente de la escena urbana.

En los años sucesivos se redactan, en desarrollo del Plan, bastantes "Proyectos Parciales" para el municipio de la capital, cuyos contenidos fundamentales son las alineaciones, los usos pormenorizados; y las Ordenanzas de la Edificación 1950-1955 que han venido siendo de aplicación incluso con posterioridad, en régimen subsidicario, al Plan General de 1966.

Entre esos proyectos parciales cabe destacar los correspondientes a los barrios de Camins al Grao (hoja 14, aprobado por la Comisión Central de Sanidad Local en 10 de mayo de 1954), Zaidía (hoja 10, aprobado por la Comisión Central de Sanidad Local en 12 de mayo de 1956), La Torre (hoja n. III, aprobado por la Comisión Central de Sanidad Local en 23 de marzo de 1952), que aunque no pueden considerarse vigentes habida cuenta de las alteraciones que el Plan General de 1966 introdujo en las zonificaciones, han perdurado casi hasta nuestros días, temporalmente la situación del planeamiento parcial fue la que se aprecia en el plano esquemático adjunto y en la relación subsiguiente. El listado recoge la situación actual del planeamiento, cuya descripción es objeto de los apartados que vienen a continuación.

2.4.- EL PLAN GENERAL DE 1966. SUS PREVISIONES, CONTENIDO Y MODIFICACIONES.

El 22 de Julio de 1958, nueve meses despues de la trágica riada de 1957, el Consejo de Ministros aprueba la Solución Sur de desviación del Turia como base del plan de conjunto y dispone que por los servicios correspondientes del Ministerio de la Vivienda se revise el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, con objeto de adaptarlo a dicha solución.

El Plan Sur es un plan de conjunto que se basa en la solución Sur como propuesta hidraúlica de desviación del cauce del río Turia, y contiene además soluciones de enlaces ferroviarios, de accesos de carreteras, de ferrocarriles de via estrecha, transporte urbano y metropolitano, de colectores y de expansión del puerto.

Pero la desviación del río, además de dar solución al problema hidraúlico y de colectores, se considera la ocasión de resolver otros problemas latentes desde antiguo.

A título recordatorio y sucintamente, se citan a continuación algunas de sus previsiones principales, cuyas realizaciones concretas o simplemente en su planteamiento dieron origen a la política urbanística de los años posteriores, incluida la revisada del Plan General de 1966. Estas previsiones, soluciones técnicas o criterios de ordenación según los casos, fueron:

a).- Soluciones técnicas:

- Construcción de un nuevo cauce del río, con longitud de 12 kilometros 629 metros, ancho 200 metros y capacidad de desagüe 5.000 metros cubicos por segundo.

- Construcción de colectores de alcantarillado que sustituyen a los conductores de aguas negras, con vertido al cauce antiguo.

- La red ferroviaria proponia la construcción de una Estación Central en el cauce abandonado del río, aguas bajo el puente del Angel Custodio. Todas las penetraciones del Oeste y del Sur se unificaban en paralelo a la margen izquierda del nuevo cauce y a la salida hacia el Norte se preveía en túnel

paralelo al acceso de la Autopista de Barcelona. Ubicación además de una estación de clasificación en el tramo que va hacia el Puerto.

- Los ferrocarriles de vía estrecha tenían prevista una estación subterránea junto al túnel de las Grandes Vías como enlace de las líneas del Norte y del Sur; y se contemplaba la posibilidad de una línea de metropolitano paralela al viejo cauce por su márgen derecha hasta los poblados marítimo.

- La red de carreteras se basaba en una vía de tráfico rápido Este-Oeste que comunicaría el Puerto con el Aeropuerto y Centro Urbano, la Estación Central, las zonas industriales, la Carretera de Madrid, etc., aprovechando la liberación del uso hidráulico del Cauce Viejo. Se recogía prácticamente en todos sus extremos el proyecto de accesos a Valencia que había sido aprobado por Orden Ministerial de 24 de Noviembre de 1952 y que se había redactado en conformidad con el Plan General de 1946.

b).- Criterios urbanísticos.

- Necesidad de planificar la Comarca para poder enmarcar la adecuada ordenación de la ciudad.

- Frente a anteriores configuraciones radiales y centralistas, criterio descentralizador con la creaciòn del eje Este-Oeste a lo largo de la cañada del Turia, al que concurrirían todas las principales carreteras regionales, comarcales y avenidas urbanas creandose así un sistema viario en "espina de pez".

- Creación de solares para evitar la especulación. La utilización del río abandonado, aparte del eje viario, estaba prevista para zonas verdes, edificios oficiales y recreativos y solares residenciales que utilizados adecuadamente por la Administración podrían regular el mercado de suelo frente al uso monopolístico por parte de la iniciativa privada.

Cuando a continuación se acometen los trabajos de "revisión del Plan General", sobre la base de partida del Plan General de 1946, el Plan Sur y los criterios de ordenación urbanística del Esquema Director, el resultado que obtiene la aprobación definitiva en 30 de junio de 1966 -8 años despues- de que el Consejo de Ministros aprobara

la Solución Sur presentada por la Comisión Técnica Especial para Valencia- es el proyecto aún vigente que se denomina: "Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca adaptado a la Solución Sur".

En el tiempo transcurrido, no obstante la elaboración de los trabajos de ordenación, acabó presentando un contenido divergente en muchos extremos con los objetivos fijados, siendo en este sentido muy elocuentes las frases que doce años después, en 1970, dedica, uno de los autores del Esquema Director del Plan sur, al hacer la reflexión crítica de las imágenes paralelas -objetivos y realizaciones- entre los aspectos urbanísticos de las directrices iniciales (1958), las del planeamiento ya aprobado (1966) y la realidad (1970).

- "El plano de expansiones residenciales que concebimos hace doce años, ceñía a la ciudad por el norte y por el sur, con objeto de evitar la típica expansión urbana en forma de "mancha de aceite" y que terminaría englobando, sin sucesión de continuidad, al primer circulo de poblados satélites, pero si ustedes observan ahora la última versión de los ensanches urbanos podrán comprobar que el fenónemo de crecimiento ha desbordado ampliamente las barreras previstas. Benimaclet, al norte, ha sido totalmente absorbido por el núcleo central, y hacia Godella, el estrecho "cuello de botella" que habiamos previsto ha engrosado también sustancialmente".

- Asimismo, "la incontrolada cabeza de puente que la economía urbana ha establecido al otro lado del nuevo cauce, será costeada muy onerosamente por la Valencia de los próximos años, porque puede acabar con todos los fabulosos recursos biológicos y paisajistas de la Albufera. Las dificultades ya han comenzado, como ustedes saben".

- "... en 1958 fijamos en 700 ha. la superficie a ocupar por la ciudad central en su entorno inmediato, con densidad media no superior a 500 habit./Ha., pero, como se pueden apreciar en los esquemas de 1968, las áreas de expansión central se han duplicado, a base precisamente de las cuñas verdes de huerta".

- "Y lo que aún es peor, cuando la ciudad central haya engordado hasta tales extremos de obesidad a costa de su maravilloso entorno verde, se habrá aproximado tanto al segundo cordón de poblados limítrofes (la primera serie ya

ha sido absorbida en la década de los años sesenta: Mislata, Chirivella, Campanar, etc.), que resultará ya prácticamente imposible que existe suficiente autoridad capaz de impedir la definitiva fusión de medio millón de habitantes periféricos dentro de una sola e inmensa mancha gris de quince a veinte kilómetros de diámetro...".

Las frases anteriores son suficientemente expresivas y nos ahorran cualquier comentario, pero sí parece interesante hacer, además, una mínima referencia al esquema de infraestructura viaria. De aquella lejana intención de un "sistema viario en espina de pez" poco quedó en el proyecto de la red arterial y en el esquema viario del Plan General de 1966 que retoman con fuerza inusitada el modelo radioconcéntrico produciendo una fragmentación del territorio en sectores radiales en los que se definen las zonificaciones ignorándose en muchos casos los elementos naturales y desconociendo la topografía.

De entre las partes integrantes del vigente Plan General, Plan concebido como "modelo", cabe destacar como elementos singulares definitorios de su expresión y previsiones, de una parte, sus "criterios inspiradores"; de otra , el "plano de zonificaciones". Un análisis de los mismos permite conocer su contenido.

- El primero de los criterios básicos del Plan: "Partir de un planeamiento general", respondía al hecho obvio de tratarse de un plan de ámbito comarcal que abarcaba treinta municipios, incluída la Ciudad Central. El objetivo perseguido se cifraba pues en no sectorializar el territorio, olvidando por tanto las divisiones administrativas de los distintos municipios integrantes y con ello sus propias personalidades, y planificando para el conjunto esta "visión", una de cuyas facetas la constituía el considerar la Comarca como un territorio de Huerta por excelencia, que perdió prontamente su valor intrínseco, al darse en la elaboración del planeamiento prioridad al suelo zonificado futuro y quedar la huerta como elemento residual, incrustado en ese suelo urbano a consolidar en un futuro más o menos lejano.

- El segundo criterio "Favorecer el desarrollo de núclos urbanos en zona de secano", es consecuencia directa de las premisas comentadas en el punto anterior. El "criterio" a pesar de su clara bondad inicial, adoleció de una

indiscrimanación o indeterminación a la hora de establecer prioridades para fijar en las zonas disponibles los núcleos necesarios sobre los puntos más idóneos. Estas incongruencias del Plan en la adecuación y selección de los usos de suelos y su implantación en el territorio de la Comarca, han venido siendo depuradas y clarificadas por las necesidades reales sobrevenidas con el paso del tiempo, y hoy, algunas al menos, las detectamos con palpable evidencia.

-El criterio tercero "Previsión de las áreas urbanas para una población de 1.900.000 habitantes" siguió el modelo de Crecimiento Demográfico contenido en el Plan General de 1946, según declaración de sus autores. Es evidente que la propia idea de elaborar un "Plan Modelo" absolutamente resuelto y terminado en el espacio y en el tiempo, obligaba, para lograr su completo desarrollo, a establecer las previsiones necesarias a lo largo de dilatados períodos, dentro de la euforia y optimismo económicos de los años 60.

El único índice adoptado para establecer las previsiones, fué el de los habitantes, que se calcularon hasta el año 2.050, periodo fijado como horizonte de desarrollo completo del Plan. Para su cálculo se estudiaron las curvas de población entre 1940-63, y se extrapolaron a lo largo de todo el periodo de vigencia previsto para el nuevo Plan, resultando curioso observar sobre el gráfico que, a partir del año 2.050 la curva de crecimiento tiende rápidamente a ser horizontal, puesto que ya se ha llegado teóricamente al completo desarrollo del Plan, y la población pasa a ser estacionaria, anulándose el crecimiento. El Plan no profundiza más en el crecimiento de la población y por tanto, la población de la Ciudad Central en virtud del criterio básico 1., queda en estas previsiones, dentro de la tendencia o movimiento global previstos para el conjunto del territorio.

El siguiente criterio es lacónico en su expresión, "Limitación de la Ciudad", pero transcendental en su contenido. Con él se refuerza y se consolida la estructura radiocéntrica de la Ciudad, planteada en el Plan General del 46, si bien no puede achacarse en exclusiva a este Plan de Ordenación ni al anterior.

Es evidente que en el caso de Valencia, la conformación del Casco Antiguo medieval con el perímetro amurallado, y los posteriores trazados de las grandes vías del ensanche y los Transitos, unido a su situación de apoyatura sobre la costa, cruzada por

los ejes radiales, N-340 de norte a sur y la Nacional III de Madrid al oeste, contrituyen factores que conjuntamente han ido moldeando la imágen estética y funcional de la Ciudad. Y de hecho la Solución sur del Nuevo Cauce con sus vías paralelas, subraya y refuerza al máximo esta configuración concéntrica que ya apenas necesita de esos cinturones de ronda complementarios que, cerrando la geometría del Nuevo Cauce, se disponen por el norte de la Ciudad.

Este criterio básico plantea pues la limitación de la ciudad y con ello de sus tramas estructurantes, mediente los trazados de la infraestructura del transporte, encorsetando las zonificaciones y los barrios en las grandes triangulaciones viarias o férreas. Sólo en casos muy concretos y determinados, el Plan permite que las zonificaciones escapen a estos anillos.

El criterio básico número cinco, que analizamos a continuación, "Organización de áreas industriales en el grado preciso y conveniente en relación con las previsiones de un futuro de cuarenta años", pretendía contemplar y ordenar el proceso creciente de industrialización que se estaba produciendo en aquel momento. Había que urbanizar según la Memoria del Plan 2.100 Ha. en cuarenta años, el doble, 4.200 Ha. en ochenta años. El plano de Zonificación grafió 2.460 Ha. La ralidad, tomada en números redondos, parece haber respondido en principio bastante aproximadamente a las previsiones, pero no es así se atendemos a la ubicación y distribución equitativa sobre el territorio. Obvio es significar que todas las implantaciones de tipo industrial previstas por el Plan del 66, se ubicaron sobre terrenos de huerta, y tambien parece claro que las necesidades de suelo industrial se sobrevaloraron en aquel momento en demasía.

- Los dos criterios básicos, 6., "Destacar como vías importantes las situadas sobre el actual Cauce, la circunvalación exterior y la marítima o de la costa", y 7., "Establecimiento de una red viaria con una clara diferenciación en sus diversas importancias", se centraban sobre otro de los temas que recibió singulares atenciones en la elaboración del Plan General: la vialidad. Aunque no podría calificarse de obsesiva esta atención del Plan a la vialidad, sí que es cierto que el concepto de radiocentricidad es llevado con ello a sus últimas consecuencias. Todos los trazados viarios importantes convergen hacia el Centro. De un modo especial, la solución viaria prevista por dentro y a lo

largo del Cauce Viejo del Turia, incrementaba considerablemente esta trituración del centro de la Ciudad, ya que implicaba en sus entornos un incremento de otras nuevas arterias, con aumento evidente de las densidades de tráfico en conjunto.

- El criterio número 8 "Reducción de las Zonas a establecer en relación con la simplificación de las Bases de Ordenanzas", propugna y lleva a cabo en el Plan del 66 una reagrupación o condensación de las zonificaciones contenidas en el Plan anterior de 1946. El objetivo explicitado para esta refundición era muy simple, pues obedecía a una mera unificación y simplificación de las Ordenanzas, pero esta simplificación, que sólo parecía tener fines burocráticos o administrativos, supuso un incremento considerable de los volúmenes y de las densidades sovbre la misma extensión de suelo anterior, al incrementarse en dos, tres y hasta cuatro el número de plantas edificables, puesto que simultáneamente al aumento del número de plantas, se efectuaba en las mismas Ordenanzas una nueva clasificación de las categorías o anchos de calles, de modo que con anchos de calles más restringidos que los anteriores, se autorizaron las mismas o mayores alturas de cornisa.

Esta refundición de zonifaciones practicada en el Plan General del 66, supuso consecuentemente una masificación u homogeneización de todo el Casco de Valencia, que, además, se desbordó en protuberancias o manchas que invadieron la periferia, actuándo este fenómeno asociadamente con un nuevo concepto "volumétrico" de la Zona de Tolerancia Industrial que autorizaba alturas máximas de 8 plantas, y cuya zonificación se dispuso rellenando los huecos.

- El criterio último, "Sistemas de espacios libres y parques públicos que permitan lo previsto en la Ley del Suelo", se limita a respetar estrictamente las previsiones de la Ley del Suelo de 1956, en la que las determinaciones correspondientes a Zonas Verdes, Espacios Libres y Parques Públicos, sólo poseían una única y rotunda limitación: la extensión superficial de los espacios libres sería el diez por ciento de la superficie ordenada por el plan respectivo. Esta parquedad de existencias eximía, al menos en teoría, de mayores pretensiones para estos espacios que,se situaron rellenando huecos inhábiles para cualquier otro uso, o como franjas perimetrales de separación entre zonas

o vías de tráfico, o bien a manera de anillos exteriores que separaban las zonas residenciales respecto de la huerta colindante, con la absurda afirmación de que así no crecería más la zona residencial a costa de la huerta.

Puede afirmarse que el estudio de los equipamientos verdes del Plan General del 66, cedió en importancia ante los otros problemas de la vialidad, de la expasión industrial o de la terciarización, que primaban en aquel momento.

Finalmente, a título estadístico se señalan en el cuadro (1) la capacidad de edificación derivada de las previsiones del Plan General, conforme a las diferentes zonificaciones en él contenidas.

De acuerdo con estas previsiones, y obedeciendo al mandato impuesto por el Plan General, se inicia la redacción, o revisión en su caso, de los diferentes planes parciales que con su estudio pormenorizado del suelo urbano a escala 1/2.000 no sólo contribuirá en alto grado a acentúar esa visión de conjunto, sino que al propio tiempo, al actuar sobre la totalidad del suelo definida estrictamente por las "triangulaciones viarias de la malla fundamental de accesos y circunvalaciones y al organizarse" lo más introvertidamente posible en beneficio de las circulaciones generales, vinieran a desterrar para la historia, el concepto de barrio como unidad vecina característica.

2.5.- EL PROGRAMA DE ACTUACION MUNICIPAL 1979-1980.

Con la llegada al poder municipal, en 1979, del primer Ayuntamiento democrático la situación del planeamiento de la ciudad de Valencia era el resultado lógico de toda la política urbanística descrita y seguida anteriormente y que arrancaba desde la temprana fecha de 1946. En este largo periodo de casi 40 años, lo que se ha venido en llamar "La ciudad heredada", es una realidad conformada en la que en un planeamiento típico de expansión y una ausencia clara en la que un planeamiento típico de expansión y una ausencia clara de gestión trajo como resultado un elevado índice de densidad, unos grandes déficits de equipamientos y una insuficiencia de servicios; y en las que, incluso, el propio concepto de ciudad quedaba difuminado en el conjunto.

CAPACIDAD DE EDIFICACION SEGUN EL PLAN GENERAL DE 1.966

ZONFICICACION	SUPERFICIE Ha.	COEFICIENTE EDIFICABILIDAD m2/m2			COEF. VIV/HA.	Nº TOTAL DE VIV.	
		RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	TOTAL			
HISTORICO-ARTISTICO	9'8	1'52	0'45	1'97	138	1.352	(2)
INTERIOR HASTA 1º RONDA	134'34	2'15	0'52	2'67	195	26.196	(2)
EXTENSION EXTERIOR A TRANSITOS	1.062'26	2'12	0'64	2'58	193	205.016	(1)
NUCLEOS PERIFERICOS	445'18	1'46	0'42	1'88	133	59'209	(2)
EDIFICACION ABIERTA ALTA	517'10	1'36	0'34	1'70	124	64.120	(3)
EDIFICACION ABIERTA ALTA	257'02	0'96	0'24	1'24	87	22.361	(3)
CIUDAD JARDIN	132'94	0'31	---	0'31	28	3.722	(3)
ZONA INDUSTRIAL NORMAL	474'54	---	1'40	1'40	---	---	(3)
ZONA INDUSTRIAL ESPECIAL	88'20	---	1'08	1'08	---	---	(3)
TOLERANCIA INDUSTRIAL (Núcleos Periféricos)	106'06	1'46	0'42	1'88	133	14.106	(3)
TOLERANCIA INDUSTRIAL(Extensión)	323'40	2'12	0'46	2'58	193	62.416	
COMERCIAL	117'24	---			---	---	
ZONA ESPECIAL	137'75	---			---	---	
TURISTICA	807'45	---			---	---	
CULTURAL-DEPORTIVA	312'41	---			---	---	
ZONAS VERDES	675'52	---			---	---	
RESERVA URBANA	38'12	---			---	---	
T O T A L	5.639'33					458.498	(4)

(1)- Datos obtenidos del cálculo realizado sobre muestra de Plan Parcial aprobados.

(2)- Estimaciones deducidas de la proporcionalidad de aprovechamiento asignada por el Plan General en relación con (1)

(3)- Datos deducidos de los aprovechamientos establecidos por el Plan General.

(4)- Asignando una media de ocupación de 3'16 pers./viv. la capacidad poblacional sería de 1.447.624 habitantes.

Diagnosticada la problemática urbanística, la actuación municipal se centró en primer lugar, y así formuló sus primeros objetivos, en la descentralización del modelo, en una intervención decidida en favor de la población asentada en los barrios periféricos y en la mejora de la calidad de vida de los mismos; ello en la firme voluntad de obtener para esos mismos barrios los niveles adecuados de equipamientos y servicios. En segundo lugar, en la recuperación histórica de la ciudad con la definición de una política de conservación del patrimonio artísitico cultural y, en tercer lugar, en la defensa de los grandes espacios abiertos con los objetivos concretos de la recuperación expresa de la Dehesa de El Saler y en la ordenación del cauce del río Turia como parte urbana.

En este sentido se cita como instrumento orientador de la nueva política urbana el Programa de Actuación que en su apartado de Planeamiento definió las líneas básicas de la política municipal.

Simultáneamente se replanteó la situación del Plan General de Valencia y su Comarca, en el ámbito del término municipal, y ello en relación con el papel de la Corporación Administrativa Gran Valencia. En esta línea de actuación una comisión especial creada al efecto, culminados los trabajos de análisis de la situación, elevó al Consejo General de dicha Corporación un acuerdo básico en el sentido de que se procediera a la adaptación completa de todas las determinaciones y documentos del planeamiento vigente y de forma simultánea se llevaran a cabo los trabajos de una revisión sin alterar en lo esencial el modelo metropolitano; ello sin perjuicio de que una vez resuelto en el marco institucional la definitiva estructuración del ente metropolitano se acometiera la revisión completa del Plan General.

2.6.- EL PLANEAMIENTO PARCIAL. DESARROLLO Y REFORMA. LOS PERIS.

Imposibilitada de acometer directamente la revisión del Plan General (por carecer de facultades legales para ello) la política municipal optó por la acción inmediata de acometer la remodelación del planeamiento vigente a nivel parcial, evitando en la medida de lo posible, las modificaciones del Plan General, y para ello se efectuó un primer análisis de la situación de los 37 Planes Parciales, prácticamente en su totalidad elaborados bajo los criterios de la Ley del Suelo de 1956 y por tanto sujetos a unas de-

terminaciones obviamente inadecuadas y carentes de programación alguna para su ejecución que garantizase, ni siequiera, los escasos equipamientos previstos.

Este análisis se concreta en nio de 1980 en el denominado "Programa de Intervención de la Periferia Urbana" (PIPU) fudamentalmente dirigido a concretar aquella decisión política de la mejora de calidad de vida de los barrios a través de la redacción de nuevos instrumentos de planeamiento, no abordados con anterioridad, como los planes especiales de reforma interior (PERI). Este documento barajó principalmente cuatro indicadores: la población, el equipamiento escolar, los espacios libres y las redes de servicio; y concluyó estableciendo el nivel de necesidades reales en cada barrio con el fin de elaborar un orden de prioridades en atención al mayor o menor déficit global resultante. Sus conclusiones altamente significativas pusieron de manifiesto la caótica situación de los 56 barrios (delimitados conforme a la división de la ciudad en los nuevos distritos y barrios) analizados pudiéndose citar algunos datos tales como:

- En 19 barrios no había prevista reserva alguna con destino a zonas verdes conforme al planeamiento vigente, y en aquellos que sí disponian de algún tipo de reserva su nivel de ejecución solo alcanzaba el porcentaje de 1 m2 por vivienda.

- En 10 de los analizados la reserva con destino a uso escolar era nula; siendo deficitarios del orden de 33 entre los que sí disponian de este equipamiento y tan sólo referido al nivel de E.G.B.

- En cuanto a ejecución de las diferentes redes de servicio la realidad presentaba más de 30 barrios que no alcanzaban ni el 70 % de las previsiones.

El desarrollo posterior e inmediato de estas conclusiones del PIPU ha permitido a lo largo de estos años la redacción de diversos planes especiales de reforma interior que han afectado a los planes parciales números 3, 12, 14 Centro, 14 Oeste, 22, 23, 25, 26 y 26-Bis, algunos ya aprobados definitivamente, y que han incidido de forma notable en la calidad de vida de barrios como por ejemplo San Marcelí, Orriols, Torrefiel, Aiora, Albors, L'Amistat, Olivereta, Camí Fondo, etc.; modificando el planeamiento vigente especialmente en el señalamiento del doble y concreto objetivo del reequipamiento y de la limitación de la densidad, y sobre todo, han supuesto una experiencia en términos relativos muy favorables dentro del proceso inicialmente previsto.

Paralelamente la actuación se dirige a través del denominado "Programa de Actuación para la protección del patrimonio arquitectónico", a la salvaguardia primero, y a la conservación después, de los tejidos históricos de la ciudad en tres fases de actuación concreta: la intervención en el Centro histórico de la ciudad, la intervención en la zona de ensanche y finalmente la actuación en aquéllos otros barrios no centrales -Cabañal, Benimaclet, Campanar...-, a través de la formulación de los instrumentos de planeamiento más adecuados.

De estas tres fases, y con independencia de un avance de catálogo o precatálogo que por encargo del Ayuntamiento fue elaborado por el Colegio Oficial de Arquitectos y que, en su contenido limitado al ámbito definitivo por las Grandes Vías, incluía además del listado general, su desagregación por variables, comunes, fotografías y una ficha técnica de cada uno de los edificios relacionados, realmente sólo se ha iniciado la primera fase de las citadas, es decir, la intervención en el centro Histórico a través de la formulación de una modificación puntual del Plan General (en este caso totalmente necesaria) con el objetivo de establecer una nueva zonificación -la de Protección Especial- que permitiera posteriormente la elaboración de Planes Parciales en el sector delimitado por la primera ronda.

Así, posteriormente a esta modificación del Plan General se formularon los planes especiales de protección del centro de la ciudad -La Ciutat Vella- dirigidos fundamentalmente a la conservación del patrimonio cultural y arquitectónico y que han incidido sobre los cinco barrios que la constituyen: Carmen, Seu-Xerea, Universitat San Francesc, Velluters y Mercat, con una superficie aproximada de 158 Ha. y afectando a una población de aproximadamente 43.000 habitantes comprendiendo aproximadamente 16.000 viviendas. En estos planes se han concretado los objetivos siguientes;

- Mantenimiento de la trama viaria con eliminación generalizada de las grandes operaciones de apertura, sin perjuicio de aquellas reformas necesarias de carácter puntual.

- Mantenimiento de las tipologías arquitectónicas y de la escena urbana.

- Definición de propuestas de tráfico rodado adecuadas al ámbito, con la incorporación de itinerarios peatonales de forma paulatina.

- Potenciación de la actividad residencial y mantenimiento de la estructura social existente, con la limitación de usos terciarios generadores de tráfico.

- Establecimiento de niveles de equipamiento comunitario necesarios pero a su vez compatibles con la estructura urbana histórica.

Estos planes que en estos momentos están ya aprobados definitivamente constituyen en suma la base de partida para una política de rehabilitación de viviendas que en breve plazo puede dar sus frutos gracias al Convenio suscrito con el Instituto de la Promoción Pública de la Vivienda (IPPV), lo que supone el inicio de una política sectorial derivada del Programa de Actuación para la protección del Patrimonio Cultural de la Ciudad.

En otro orden de ideas, en la materia concreta relativa a los espacios abiertos y dentro de una política de medio ambiente, la actuación municipal ha venido marcada por dos intervenciones básicas y a la vez puntuales cuales han sido, la recuperación de la Dehesa de el Saler y el proyecto del Jardín del Turial, ello a través de los correspondientes instrumentos de planeamiento que han sido concretados finalmente en dos planes especiales; ambos cuentan en la actualidad con aprobación definitiva.

Por lo que se refiere al Plan Especial de El Saler, la actuación tuvo su origen en el Acuerdo Plenario de 3 de Julio de 1980, donde se encargó la remodelación del planeamiento en ese momento vigente, orientada hacia la necesidad de preservar como zona natural el monte de la Dehesa cortando de forma definitiva las expectativas de la urbanización, impidiendo la degradación del espacio que de forma progresiva venia produciéndose y recuperando para el disfreute y el uso público la totalidad del mismo; en definitiva, configurar dentro de la estructura del área metropolitana de Valencia un gran parque popular sin perjuicio de su valoración intrínseca como ecosistema natural.

En el caso del Plan Especial del cauce viejo del río Turia la intervención era clara -satisfacer definitivamente la demanda ciudadana, de antiguo iniciada, de transformar el lecho del río en un parque público- si bien simultáneamente se señala la oportunidad de, a través del tratamiento lineal y unitario del jardín, estructurar las líneas maestras de la ciudad. El resultado está a la vista, ya se han contratado dos tramos

del jardín y está acabándose la rdacción del proyecto de urbanización de un tercero, por lo que ya se convierte aquella aspiración en una realidad.

2.7.- PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y SECTORIAL. MODIFICACIONES Y AFECCIONES.

En otro orden de magnitudes y referido al marco territorial como parte del proceso de revisión de Plan General, de hecho ya iniciado como hemos visto a través de la redacción de documentos de planeamiento parcial en desarrollo de los diferentes programas de actuación reseñados, se formulan en este período de cuatro años dos actuaciones concretas que tienen una gran relevancia en el proceso, como son el Proyecto de Delimitación del Suelo Urbano y la Modificación del Plan General en el Sector Litoral.

El primero de ellos, nace al amparo del Real Decreto-Ley 16/81, que faculta a los Municipios con Plan General vigente, como es el caso de Valencia, a redactar tal instrumento de planeamiento que hasta ese momento lo tenían negado en base a la disposición transitoria de la nueva ley, supeditando la clasificación del suelo a la adaptación de los planes generales a las determinaciones en ella contenidas. El proyecto fue concebido con el fin de definir los límites concretos del suelo urbano en el ámbito del término municipal con un cierto carácter restrictivo y, por exclusión, el suelo urbanizable y el no urbanizable, con el objetivo de esclarecer la estructura urbanística en el sentido de, aplicando el articulado de la ley, contener la ejecución de aquellos Planes Parciales ya aprobados en las áreas no consolidadas y cuyo desarrollo de haberse proseguido hubiera agravado la situación. De otro parte, limitar el territorio objeto de planes especiales de reforma interior al ámbito concreto del consolidado, huyendo así de los límites artificiales de los planes parciales desarrollados al amparo del Plan General vigente de 1966.

Finalmente y refiriéndonos al segundo de los documentos citados -la Modificación del Plan General en el sector litoral- citar que este documento se impulsó como una necesidad de establecer las líneas generales de la ordenación del litoral próximo a la ciudad, tradicionalmente castigado por el planeamiento y sobre todo por el impacto de las grandes infraestructuras previstas: el Puerto y su expansión sobre la playa de Nazaret, la Autopista del Mediterráneao, el segundo Cinturón de Ronda y el trazado de la

línea férrea Valencia-Tarragona. Al mismo tiempo se hacía necesario corregir la zonificación prevista por el Plan General en los barrios de Cabañal y la Malvarrosa desencadenante de una transformación urbana con pérdida de los valores tipológicos y ambientales. En suma, el proyecto ya aprobado definitivamente ha tenido como objetivos fundamentales los siguientes:

- Delimitación de la zona de usos portuarios con resolución del acceso definitivo al Puerto, que se proyecta por el sur a partir de las marginales del cauce nuevo del río Turia.

- Eliminación de los tramos correspondientes de la autopista del Mediterráneo denominados acceso norte por la costa, con la consiguiente eliminación de las barreras que representaban tanto en la zona de la Malvarrosa y Cabañal en relación con la playa, como en el barrio de Nazaret al que impedian su posible expansión.

- Enterramiento de las vías del ferrocarril, finalmente concretado en el tramo desde el cauce del río Turia, una vez cruzado, hasta el límite con el término municipal de Alboraya y transformación del espacio resultante en superficie en una vía urbana que permitirá establecer la relación entre los barrios al Este y al Oeste de la misma, hoy en día separados.

- Definición de la zona de Protección Especial para el sector del Cabañal-Grao con el fin de propiciar un plan de protección que se inserte dentro de los objetivos del programa correspondiente y concretamente en su tercera fase.

En el capítulo de las grandes infraestructuras, la política municipal ha perseguido en el sector del transporte el objetivo de limitar, controlar y regularizar el tráfico de forma generalizada, potenciando, al mismo tiempo, el transporte público. En éste marco se pueden destacar dos actuaciones importantes llevadas a cabo en este perio de 1979-1984, que son:

- El Plan de Reestructuración del Transporte Colectivo Urbano de 1981.

- El acuerdo-marco de noviembre de 1983 por el que se presenta una propuesta alternativa de red viaria.

Con el Plan de Reestructuración del Transporte colectivo urbano se ha pretendido mejorar la calidad del servicio, mediante un incremento de la oferta, una renovación de la flota y la introducción de una nueva política tarifaria (bono-bús, tarjeta roja) y el acuerdo de coordinación y colaboración Ayuntamiento-Saltuv con el fin de crear una empresa municipal privada. Esto ha supuesto masivas intervenciones en Saltuv, cuyo servicio está caracterizado por fuertes déficits.

El acuerco-marco de noviembre de 1983 se firmó entre un abanico amplio de instituciones representativas (Ayuntamientos, Diputación Provincial, Consellería de Obras Públicas y Urbanismo) y por el que se tomaba el acuerdo en los siguientes puntos:

a).- Contrucción del "by-pass" desde Puçol hasta el nuevo cauce (Balcón de la Cañada).

b).- Acceso autovía de Madrid (Plan Sur).

c).- Simultáneamente, construcción primera fase del III Cinturón desde el Plan Sur a la Ciudad Fallera.

d).- Encauzamiento de los barrancos de Carraixet desde San Isidro y del Barranco de Palmeret.

e).- Apertura carretera desde Puçol hasta Paterna por la actual vereda.

f).- Ampliación de la pista de Silla y variante desde principio de Almusafes hasta el empalme de la carretera de Alicante y Silla.

g).- Variante de la N-340 (Sur) por el Oeste de la actual.

h).- En cuanto a la segunda fase del III Cinturón, desde la Ciudad Fallera de Obras Públicas y los pueblos afectados por este tramo, reconsiderarán esta parte del proyecto, desde su conversión en carretera comarcal, trazado y anchura, y también la posibilidad de que dicha reconsideración afecte al rediseño del tramo Noroeste, sin perjuicio de la inversión.

Se han realizado, además de las citadas, otras actuaciones, entre las que destacan las siguientes:

- Reorganizaciones puntuales del tráfico en áreas conflictivas (Patraix, Monteolivete, Peris y Valero).

- Mejoras en los sistemas de control de circulación poniendo en marcha el Plan de Centralización Semafórica.

- Realización de obras en el viario de la ciudad, en orden a dar continuidad a Tránsitos (Primado Reig, Dr. Peset Aleixandre, ...) y las llevadas a cabo con motivo del Mundial de Fútbol 1982 (aparcamientos junto al Estadio Luis Casanova, Av. de Aragón, ...)

- Diversas obras de urbanización: U de Enlace, Av. Blasco Ibañez, Malilla, Emilio Baró, Barrio de la Luz, ...

- Limitación del tráfico privado en los planes de Protección del Centro histórico y ampliación significativa de las zonas peatonales.

- Plan de carriles bici.

- Intervención en el sector del taxi: Nuevo Reglamento, Integración Comarcal y Regulación del Servicio.

- Iniciación de la penetración del ferrocarril suburbano para unir las líneas de FEVE de Villanueva de Castellón y Llíria.

- Convenio Renfe-Ayuntamiento para el enterramiento del ferrocarril Valencia- Tarragona desde el Cauce del río Turia hasta el límite Norte del término municipal de Valencia, en fase de construcción.

En lo que se refiere a las actuaciones en materia de infraestructuras del ciclo del Agua y sistemas energéticos cabe citar las siguientes:

- Finalización del Plan de ampliación de la Red Arterial y de la Depuradora de Picassent.

- Construcción de nuevos tramos de alcantarillado secundario.

- Impulso a la construcción de la red de colectores (tramos I, II y III del Colector Norte, el emisario submarino de la Acequia de Vera, Colector de Fernando el Católico).

- Finalización de la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Pinedo.

- Estación elevadora de Cantarranas.

En este Capítulo se han seguido las determinaciones de los planes anteriores (Red Arterial de Abastecimiento de Agua, Plan de Colectores) sin replantearse la obra en su conjunto pero dando un impulso financiero importante, rompiendo con la dinámica anterior de pràctica paralización en la ejecución de los Planes.

- Reestructuración de la recogida y transporte de basura. El tratamiento y eliminación de Residuos Sólidos Urbanos está pendiente de un nuevo planeamiento.

- Convenio Cegás-Ayuntamiento para el desamantelamiento de la fábrica de gas e instalación de enlaces con el nuevo gaseoducto de transporte para abastecimiento de gas natural.

3. EL PROCESO DE PARTICIPACION PUBLICA Y SUS RESULTADOS EN LA ELABORACION DEL PLAN

3.1 EL PROGRAMA DE PARTICIPACION CIUDADANA DEL AVANCE DEL PLAN GENERAL

Una vez recibidas las sugerencias y observaciones con relación al documento de Objetivos y Criterios, asi como los informes solicitados de diversos organismos públicos y entidades ciudadanas, y tras su valoración, se inició la redacción del documento de la revisión y adaptación a la vigente ley del Suelo del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca , en el ámbito del término municipal de Valencia.

Cuando los trabajos adquirieron el sufuciente grado de desarrollo, formulando criterios, objetivos y soluciones generales de planemiento, el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión de 25 de noviembre de 1.985, acordó aprobar dichos trabajos en concepto de Avance de Planeamiento, exponiéndolos al público durante el plazo de setenta días hábiles, al objeto de que pudieran formularse sugerencias, observaciones u otras alternativas de planeamiento, dándose así cumplimiento a lo dispuesto en el art. 125 del vigente Reglamento de Planeamiento.

A los efectos de dar la mayor publicidad posible al Avance aprobado, y conseguir así una auténtica participación ciudadana, se realizó en los locales del antiguo Restaurante Los Viveros, una exposición explicativa de los principales elementos del Avance. Como complemento de dicha exposición, se edito un libro resumen del contenido del documento aprobado, asi como folletos explicativos de sus distintas propuestas por Juntas Municipales, que fueron enviados a todos los domicilios de la ciudad. Asimismo se realizó una edición facsímil de la Memoria Justificativa y de los Planos de Estructura Urbana a escala 1/10.000 y se elaboró una encuesta-formulario para facilitar la expresión de opiniones, con independencia de la presentación de sugerencias de caracter más técnico.

Para acercar el Avance a los vecinos, se programaron distintas conferencias-coloquio en las Juntas de Distrito, con participación del primer Teniente de Alcalde

Delegado de Urbanismo, y distintos miembros del equipo redactor del Plan. Así, se dieron diversas conferencias en las Juntas del Marítimo, Abastos, Ciutat Vella, Russafa y Tránsits, en el periodo comprendido del 5 al 21 de marzo de 1.986. También se llevo el Avance hasta las propias Asociaciones de Vecinos, exponiendo su contenido los miembros del equipo redactor en las Asociaciones del Carmen, San Marcelino, Fuensanta, Jesús-Gaspar Aguilar, Malilla, Dehesa, Campanar, Orriols, Zaidía, Marxalenes, Malvarrosa, Ciutat Jardí, Vilanova del Grau, Aitana, Nazaret, Amistad, y Cabañal.

Entendiendo que era asimismo necesario acercar el Avance a los estudiantes, se realizaron charlas y se facilitó documentación en centros de B.U.P. y E.G.B., tanto públicos como privados, así como en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, que propuso como temas de 5º curso trabajos relacionados con el Plan General.

Dentro de una vertiente más técnica de la campaña de participación ciudadana, en el Centro Cultural de la Caja de Ahorros de Valencia, se organizó un ciclo de conferencias informativas a cargo del equipo redactor, celebrado los días 17, 18 y 19 de febrero de 1.986. Asimismo se organizaron unas Jornadas de Debate con representantes de los Grupos Politicos Municipales, de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Federación de Asociaciones de Vecinos del l'Horta, Colegios Oficiales de Ingenieros de Caminos y de Arquitectos, Cámara de Comercio y Asociación Provincial de Promotores-Constructores.

La documentación editada, fundamentalmente la Memoria Justificativa y Planos de estructura urbana, fue remitida a las Direcciones Generales de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General del Patrimonio Artístico de la Consellería de Cultura, Diputación Provincial, Colegios Oficiales de Abogados, Arquitectos, Ingenieros de Caminos, Ingenieros Industriales y Aparejadores, Escuelas Superiores de Arquitectura y de Ingenieros de Caminos, Cámara de la Propiedad Urbana, Cámara de Comercio y Asociación Provincial de Promotores-Constructores, al efecto de facilitar el conocimiento del Avance y la posterior formulación de sugerencias. Tambien fue facilitada dicha documentación a las distintas Asociaciones de Vecinos

Todas estas actividades se enmarcaron en una campaña informativa en los medios de comunicación (prensa, radio y televisión), por la que se dio suficiente publicidad a las mismas, a la vez que se realizó a través de dichos medios una amplia información ciudadana de las propuestas del Avance

3.2. RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS DURANTE EL TRAMITE DE INFORMACION PUBLICA DEL AVANCE.

Dentro del periodo de información pública fueron presentados un total de seiscientos quince escritos de sugerencias, lo que demuestra el alto grado de expectativas e interes suscitado por el Avance.

Entre dichos escritos de sugerencias hay que destacar los presentados por entidades y asociaciones de caracter institucional. Asi cabe reseñar que fueron presentadas sugerencias en relación a sus barrios respectivos, por las Asociaciones de Vecinos de Aitana, La Amistad, Carmen-Beteró, Morvedre, La Isla., Campoamor, Dehesa-Fuente de San Luis, Nou Moles, Finca Roja, Benimámet, Poble Nou, Barrio de la Aguja, Monte de la Dehesa de El Saler, Oliveral, San Marcelli, Entre Caminos, Carpesa, Abastos-Finca Roja, asi como la Federación de Asociaciones de Vecinos de la Comarca de l'Horta. También fueron presentadas sugerencias por los Alcalde de Barrio de Pinedo y Castellar-Oliveral.

De los Grupos Politicos Municipales fueron presentadas sugerencias por el Grupo Popular, Partido Comunista de País Valenciano-Partido Comunista de España y Partido Comunista de los Pueblos de España. Dichas sugerencias supusieron un análisis completo del Avance y la realización de propuesta alternativas.

Otras sugerencias de especial relevancia fueron las presentadas por la Agrupación Socialista del Distrito Maritimo, Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia, Colegio Oficial de Ingenieros Industriales, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Tecnicos, Asociación de Promotores-Constructores, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación Valenciana y Universidad Politécnica, sugerencias que al igual que las anteriores abarcan la práctica totalidad de los aspectos del Avance.

Dentro de los temas que afectan a sus intereses, fueron presentadas sugerencias por el Gabinete de Urbanismo y Patrimonio de RENFE por la Dirección General de la Policía del Ministerio del Interior, Hidroeléctrica Española, Tesorería Territorial de la Seguridad Social, Insalud, Consellería de Sanidad, Trabajo y Seguridad Social, y FEVE.

El resto de las sugerencias fueron formuladas por particulares, haciendo referencias a concretos temas de clasificación o calificación de suelo, resaltando ademas un importante grupo de sugerencias relativas al Corredor Comarcal Norte.

La totalidad de las sugerencias fueron informadas por el Jefe del Servicio de la Oficina Municipal del Plan y por el Jefe del Servicio para la Coordinación del Plan General, en nombre del equipo redactor, proponiendo la aceptación de las sugerencias o aspectos de las mismas que se consideraron técnicamente correctas y coherentes con los objetivos del Plan y la desestimación del resto.

Se dió cuenta a la Comisión Informativa de Urbanismo de las sugerencias presentadas y de los informes emitidos por la Oficina Municipal del Plan, procediéndose a un debate sobre las mismas en sesiones de 19 y 23 de diciembre de 1.986, 9, 14, 19, 21, y 26 de enero y 5 de febrero de 1.987.

En dichas sesiones se acordaron algunas rectificaciones con relación a las propuestas efectuadas por la Oficina Municipal del Plan, que quedaron reseñadas en las actas levantadas de dichas reuniones y que figuran unidas al correspondiente expediente administrativo. Proponiéndose, consecuentemente, al Excmo Ayuntamiento Pleno la estimación y desestimación de las sugerencias de conformidad con los informes de la Oficina Municipal del Plan y rectificaciones introducidas por la propia Comisión Informativa de Urbanismo, asi como la ratificación y confirmación de los criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento aprobados en su día en concepto de Avance, sin perjuicio de las rectificaciones que resulten de los citados informes de la Oficina Municipal del Plan y sesiones de debate de la Comisión Informativa de Urbanismo. Dicha propuesta fue aprobada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión de 12 de febrero de 1.987.

De lo expuesto se deduce que las sugerencias aceptadas se refieren en todo caso a elementos concretos del presente documento definitivo, pero en ningún caso han supuesto una alteración sustancial del esquema y estructura del Avance o de sus objetivos, pues como ya se ha señalado, los criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento contenidos en él, fueron ratificados por el Excmo. Ayuntamiento Pleno.

3.3. LAS ASOCIACIONES DE VECINOS Y LA COMISION DE SEGUIMIENTO DEL PLAN GENERAL: SU PARTICIPACION EN LA ELABORACION DEL PLAN.

Desde el inicio de los trabajos de redacciòn del Avance, por la Delegaciòn de Urbanismo y la Direcciòn de la Oficina Municipal del Plan, se consideró oportuno institucionalizar los contactos con los agentes urbanos a los efectos de conseguir una efectiva participación ciudadana, no limitada a los periodos de información pública del Avance y del documento definitivo del Plan.

Por una parte, se constituyó la Comisión de Seguimiento del Plan General integrada por representantes de los Colegios Oficiales de Arquitectos y de Ingenieros de Caminos, de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, y Asociación de Promotores-Constructores.

La elecciòn de los referidos Colegios se realizó al ser los profesionales integrados en ellos los que tienen una más directa relación con el urbanismo, y por haber demostrado dichos Colegios un interés marcado en la materia en sus diversas actuaciones ciudadanas.

La Cámara de Comercio, Industria y Navegación representa los intereses de los empresarios valencianos, teniendo, sin duda, cualquier Plan General una directa incidencia sobre la actividad económica.

Por último, son los promotores y constructores los agentes activos del proceso edificatorio de la ciudad, por lo que el contacto con los mismos resultaba especialmente indicado.

Como ya se ha señalado, la Comisión de Seguimiento se constituyó desde el comienzo de la redacciòn del Avance. Los contactos se mantuvieron con carácter regular, y han tenido una doble finalidad: por una parte, han permitido al Ayuntamiento conocer las opiniones, problemas e intereses de los colectivos representados, y por otra, dichos colectivos han ido conociendo día a día las solucciones adoptadas, es decir han ido siguiendo la génesis del Plan, por lo que su exposiciòn al público no supondrá para ellos el enfrentamiento con un documento desconocido, situación que hubiera sido susceptible de creación de tensiones innecesarias.

La exposición en el seno de dicha Comisión de las soluciones que han ido adoptando sobre la ciudad, ha dado pie a que estos colectivos hayan podido conocerlas y formular sus sugerencias de un modo continuado, habiéndose incorporado dichas sugerencias al Plan cuando se han considerado técnicamente conveniente y compatible con el interés público.

Igualmente se ha procedido con el otro gran colectivo interesado e institucionalmente organizado: las Asociaciones de Vecinos.

Se han mantenido contactos permanentes con la Federación de Asociaciones de Vecinos de l'Horta, lo que ha permitido la misma mecánica de funcionamiento antes expuesta: es decir un conocimiento por los vecinos de las propuestas elaboradas día a día, y un conocimiento por la Oficina del Plan de las opiniones de los vecinos y de las sugerencias por ellos formuladas de modo constante, lo que ha dado lugar a una fructífera interrelación.

Además, durante la redacción del Avance se mantuvo una primera ronda de contactos con las distintas Asociaciones de Vecinos para conocer la problemática de cada barrio, y sus concretas aspiraciones en cuanto ordenación y dotaciones.

Formulado el Avance, éste se dió a conocer barrio a barrio, explicándolo en cada Asociación que así lo solicitó, como ya se expuso en el apartado anterior.

Posteriormente, y ya en el proceso de redacción del documento definitivo, se han mantenido reuniones con aquellas Asociaciones cuyos barrios planteaban una

problemática más difícil, al objeto de dar a conocer las diversas propuestas que se iban elaborando, y pulsar la opinión de los vecinos al respecto, para así conciliar lo mejor posible la soluciones técnicas y las aspiraciones vecinales.

Como resumen de todo lo dicho podemos señalar que el presente Plan General no es un Plan elaborado de espaldas a la ciudad a la que trata de ordenar urbanísticamente. Un Plan General debe partir necesariamente del conocimiento de la realidad que regula, y para ello aparte de los necesarios estudios de información urbanística, nada mejor que el directo contacto con los agentes urbanos, para que el Plan dinamice de forma adecuada la tensión entre lo público y lo privado inmanente a todo el urbanismo.

Con las actuaciones expuestas se ha pretendido dar cabal cumplimiento no sólo a los concretos preceptos que imponen los periodos de información pública del Avance y del documento definitivo del Plan, sino también al artículo 4 de la Ley del Suelo que dispone que los organos competentes para la formulaciòn de los Planes, deberán asegurar la mayor participación de los interesados, y en particular los derechos de iniciativa e información por parte de las Corporaciones, Asociaciones y particulares. Mandato de participación ciudadana que ha sido recogido por la Constitución, cuyo artículo 9 impone a los poderes públicos la realización de actuaciones positivas que faciliten la participación ciudadana en los asuntos públicos, reconociendo su artículo 23 a dicho derecho de participación el carácter de derecho fundamental.

3.4. RESULTADO DEL TRAMITE DE INFORMACIÓN PUBLICA DEL PLAN INICIALMENTE APROBADO EN 9 DE ABRIL DE 1987 Y SU INCIDENCIA EN LA ELABORACIÓN DEL PLAN.

Por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento pleno de 9 de abril de 1987 se aprobó inicialmente la Revisión y Adaptación a la vigente Ley del Suelo del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, aprobado por decreto de 30 de Junio de 1966, en el ámbito del término municipal de Valencia, sometiéndolo a información pública durante el período comprendido entre el 25 de abril de 1987 (día siguiente al de la publicación en el BOP del oportuno anuncio) hasta el día 15 de julio siguiente.

Al igual que durante la exposición pública del Avance, se realizó en los locales del antiguo restaurante "Los Viveros", una exposición explicativa del Plan inicialmente aprobado. Dicha exposición tenía por objeto facilitar la comprensión por la mayoría de los ciudadanos de los documentos y propuestas del Plan, constando de grandes planos a color de equipamientos, sistemas generales, sistemas locales, y política sectoriales del Plan.

Asimismo se realizó una campaña publicitaria en prensa y radio.

Durante dicho período de tiempo se presentaron 1.406 alegaciones, más 114 fuera de dicho plazo, con un total de 1.520. Dichas alegaciones pueden desglosarse como sigue, según la naturaleza del alegante:

- Partidos Políticos	2
- Instituciones y Entidades Públicas	25
- Alcaldes Pedáneos	1
- Asociaciones de Vecinos	79
- Particulares	1.413
TOTAL	1.520

Los Partidos Políticos que comparecieron en el trámite de información pública del PGOU fueron el Moviment Comunista del Pais Valenciá y la Agrupasió del Partit Comunista de Orriols.

El primero de ellos formuló alegaciones sobre diversos aspectos del Plan. Así, consideraba excesiva la oferta de suelo urbanizable, no estimaba oportuna la creación del Corredor Comarcal, consideraba incorrectos algunos de los aspectos recogidos para el Parque Natural de la Albufera, como la creación de nuevas urbanizaciones en el Perellonet, reclamaba operaciones de reforma interior para los barrios de mayor calibre que las recogidas en el Plan, incluso procediendo al vaciamiento de manzanas existentes, etc...

La Agrupació del Partit Comunista de Orriols centró su alegación en diversos aspectos relativos a dicho barrio.

Dentro del grupo de Instituciones o Entidades Públicas, formularón alegaciones la Consellería de Cultura, la Delegación de Hacienda, el Ayuntamiento de Burjasot, Universidad Literaria, Universidad Politécnica, Arzobispado de Valencia, Tesorería General de la Seguridad Social, Asociación Profesional de la Prensa Valenciana, Compañía Telefónica, Compañía de Gas, Hidroeléctrica Española, y Demarcación de Carreteras del Estado, todas ellas planteando cuestiones referentes a sus instalaciones e inmuebles.

Asimismo formularon alegaciones el Puerto Autónomo de Valencia, la Federación Valenciana de Empresas de Transportistas de Servicio Público y la Asociación de Transportistas sobre el sistema de comunicaciones y transporte, fundamentalmente sobre la conexiones del Puerto, ferrocarril y Corredor Comarcal Norte.

También compareció en el trámite de información pública RENFE, con una clara oposición a las propuestas del Plan sobre soterramiento del ferrocarril desde las proximidades del nuevo cauce hasta la estación Valencia Término. También alegó respecto al traslado de las instalaciones de mercancias de Valencia Término a Fuente de San Luis, y otras cuestiones de menor relevancia.

Fueron también presentadas alegaciones por la Cámara de la propiedad Urbana, Cámara de Comercio Industria y Navegación y Asociación de Promotores y Constructores. Las dos últimas fueron alegaciones particularmente extensas, en las que se revisaron la práctica totalidad de los aspectos del Plan.

Así, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación estructuró su escrito en alegaciones jurídicas, técnicas y económicas, relativas a los siguientes aspectos:

1º.- Posible incompetencia del Ayuntamiento de Valencia para revisar en su término municipal el Plan Comarcal de 1966.

2º.- Cuestiones relativas a la clasificación de suelo, sobre adecuación a los criterios legales y posibles indemnizaciones.

3º.- Determinaciones del Plan relativas a la gestión en suelo urbano.

4º.- Ejecución del Plan en suelo urbanizable programado.

5º.- Ordenanzas de la edificación.

6º.- Cuestiones relativas a la regulación de las licencias.

7º.- Indemnizaciones posibles por cambio de planeamiento y otros motivos.

8º.- Definición del suelo urbano al existir planeamiento diferido.

9º.- Política de vivienda.

10º.- Red viaria.

11º.- Zonas verdes.

12º.- Alegaciones relativas al Estudio Económico Financiero.

13º.- Comunicaciones y transportes.

14º.- Comercio exterior.

15º.- Industria.

Por su parte, la Asociación de Promotores y Constructores, formuló alegaciones sobre los siguientes extremos:

1º.- Gestión del suelo.

2º.- Determinaciones del suelo urbanizable.

3º.- Ordenanzas de Edificación.

4º.- Intromisión del Plan en aspectos reservados a la Ley.

5º.- Clasificación y calificación del suelo.

6º.- Planeamiento diferido.

Tambien hicieron extensas alegaciones algunos Colegios Profesionales, como los Colegios de Arquitectos, Ingenieros de Caminos, Ingenieros Industriales y de Economistas.

Así, el Colegio de Arquitectos incidió sobre el modelo metropolitano, y la inexistencia (en aquel momento) de las Normas de Coordinación Metropolitana, sobre la clasificación del suelo, considerando que existe un exceso de urbanizable programado, sobre los sistemas generales, con especial atención al de comunicaciones (se cuestionó el trazado del Corredor Comarcal Norte, y de las variantes de la CN-340 y del Camí de Moncada, se valoró positivamente las conexiones de la ciudad con la fachada marítima, la desafección de los terrenos de Renfe, y el cierre del anillo del Bulevar Sur, así como el objetivo de potenciar el transporte público frente al automóvil, entrando a examinar con detalle el trazado de las líneas de tranvía). También se alegó sobre la protección del medio ambiente y del patrimonio arquitectónico, sobre los usos, considerando positivo el mantenimiento de la industria en el casco urbano, sobre la Normativa Urbanística, con especial referencia a las Ordenanzas de Edificación y regulación del suelo no urbanizable, y sobre el Programa de Actuación.

El Colegio de Ingenieros de Caminos hizo referencia a la ausencia de las Normas de Coordinación Metropolitana, a lo que juzgó un insuficiente estudio de los problemas de tráfico y transporte, a la gestión en suelo urbano, afirmando que resultan

excesivas las cesiones, al Estudio Económico Financiero, que consideró más acertado en sus valoraciones que el de otros Planes, a la clasificación de suelo, señalando que no aparece con claridad cuales hayan sido los criterios seguidos, y criticando el que considera alto porcentaje de sistemas generales afectos al suelo urbanizable programado. Analizó las distintas políticas sectoriales del Plan y el Sistema General de Comunicaciones, Transportes y Red Viaria, con especial atención al Corredor Comarcal Norte, diseño de las vías urbanas, no prolongación de la Avenida de Blasco Ibáñez, y transporte público. También se hace referencia al ciclo integral del agua, Normas Ubanísticas y Estudio Económico Financiero.

El Colegio de Ingenieros Industriales incidió sobre la clasificación del suelo, que se estimaba no ajustada al art. 78 de la Ley del Suelo, realizó un exámen del suelo destinado a usos industriales, propugnando la ampliación del polígono de Horno de Alcedo, solicitando el pase al primer cuatrienio de los sectores de SUP de Fuente de San Luís y San Isidro, y solicitando una atenuación del régimen de fuera de ordenación para las industrias que queden enclavadas en suelo no urbanizable. Se hizo tambien referencia a la gestión en suelo urbano, que se consideró ilegal, se examinó el sistema general de comunicaciones: acceso al Puerto, criticando la supresión del acceso norte, enlace con el Aeropuerto, aparcamientos en superficie y transporte público.

Se hizo una mención especial al Puerto Autónomo de Valencia, se examinó el Ciclo Integral del Agua, el Saneamiento, suministro de energía electrica y Ordenanzas de la Edificiación.

El Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos hizo tambien un minucioso análisis del contenido del Plan.

Carácter especifico revistió la alegación formulada por la Asociación procauce, que solicitó que el PGOU hiciese una ordenación detallada del Parque Urbano del Jardín del Turia, con carácter verde y sin edificaciones ni servicios, sin graderíos en las instalaciones deportivas y con la clasificación de no urbanizable que se estimó protege mejor su carácter de zona verde.

Formularon tambien alegación las Asociaciones de Vecinos sobre temas específicos de sus barrios. Así comparecieron las Asociaciones de Vecinos de la Cruz Cubierta, Amistad, Nou Moles, Benimaclet, San Marcelino, Carmen-Beteró, Vilanova del Grao, San Isidro, Maritim-Ayora, Monteolivete, Morvedre, Tendetes, Malilla, Malvarrosa, Entrecaminos, Patraix, Zaidía, Barrio de San José, Aitana, Jesus-Gaspar Aguilar, Dehesa, Cabanyal-Canyamelar, Carpesa-Poble Nou, San Vicente Ferrer, Dehesa-Fuente de San Luís, Benimámet, y La Punta.

Tambien formuló con el mismo carácter, la correspondiente alegación, el Alcalde Pedáneo de Castellar-Oliveral.

Los particulares formularón sus alegaciones en defensa de sus legítimos derechos e intereses, utilizando los argumentos de carácter específico o general que estimaron oportunos.

En cuanto a los temas en que más fueron tratados tanto en las alegaciones institucionales examinadas como en las particulares, son las siguientes:

- Clasificación del suelo.

A parte de las valoraciones generales ya referidas, se solicitó clasificación de suelo urbanizable programado en la zona de Masarrochos para viviendas unifamiliares, la ampliación como SUP del polígono industrial del Horno de Alcedo y del sector del Camino de las Moreras. Tambien se solicita clasificación de SUP para uso terciario al norte del poblado de El Saler.

Se solicitó también clasificación de SUP para uso residencial en las zonas de Benicalap (Ciudad Fallera), Valle de la Ballestera-Maestro Rodrigo, zona del campo de Levante, y zona Politécnico-Malvarrosa.

Se ha alegado tambien contra la desclasificación de suelo urbano operado en el ámbito del PERI 14 Centro, Orriols y Nacarella.

- Fuera de Ordenación.

Se ha planteado con carácter general el hecho de que numeroso edificios construídos queden fuera de ordenación, al reducir el PGOU el techo de alturas en relación con el Plan de 1966. Tambien se encuentra dentro de este punto las numerosas alegaciones presentadas por los propietarios de apartamentos en la urbanización de la Dehesa del Dehesa de El Saler que el Plan deja fuera de ordenación.

- Alturas y profundidades edificables.

Como se ha señalado, el PGOU inicialmente aprobado reduce edificabilidad en relación al Plan de 1966, en cuanto a altura y profundidades edificables, lo que ha motivado numerosas alegaciones.

- Gestión en suelo urbano.

Es uno de los temas que más eco ha despertado, formulándose críticas en orden a su legalidad.

Cabe resaltar de todo lo expuesto que ni por los particulares ni instituciones se ha criticado el modelo de ciudad elegido. Se ha aceptado pues el modelo propuesto por el Plan, efectuándose observaciones en cuanto a puntos concretos de la ordenación, que en cuanto tal no es cuestionada.

Una vez finalizado el período de información pública y realizados los oportunos informes técnicos sobre las alegaciones presentadas, se dió cuenta de las mismas a la Comisión Informativa de Urbanismo, que las examinó a lo largo de 40 sesiones.

Por lo que respecta a las alegaciones de particulares, su aceptación o rechazo puede resumirse numéricamente y por Juntas de Distrito como sigue:

	Aceptadas total o parcialmente	Rechazadas	Total
CIUTAT VELLA	--	25	25
RUSSAFA	69	363 (1)	432
ABASTOS	106	70	176
MARITIM	122	370 (2)	492
TRANSITS	132	121	253
CRITERIOS GENERALES	4	31	35
TOTALES	433	981	1413

Las alegaciones de las Instituciones fueron examinadas pormenorizadamente, aceptándose algunos de sus puntos y rechazándose otras de sus pretensiones, dado el carácter general de estos escritos.

Con motivo de la aceptación de las alegaciones, y de las Normas de Coordinación Metropolitana, el documento ha sido objeto de ciertas modificaciones que afectan tanto a los elementos fundamentales de la estructura general del territorio como a determinaciones urbanísticas concretas del uso y aprovechamiento de los terrenos clasificados como suelo urbano.

Por lo que se refiere a estas últimas, dado su carácter concreto que afecta a situaciones particulares, no se entra en su pormenorización estimándose suficiente la comparación entre ambos documentos para conocer del alcance de las modificaciones introducidas; así como la lectura del propio acuerdo Plenario en el que se indican

---

1.- En esta cifra se incluyen los 283 escritos de los afectados ampliación Depuradora Pinedo.

2.- En esta cifra se incluyen los 220 escritos de los afectados Urbanización Monte Dehesa

aquellas alegaciones que han sido aceptadas, total o parcialmente, o en su caso rechazadas.

Con referencia al primer grupo, es decir, alegaciones aceptadas que suponen alteración de los elementos fundamentales de la estructura orgánica del territorio se exponen a continuación cuáles han sido las principales modificaciones introducidas.

1.- CLASIFICACION DEL SUELO:

1.1.- Por lo que se refiere a Suelo Urbano apenas señalar su indidencia por cuanto que la variación efectuada ha supuesto ligeros retoques de la línea del perímetro urbano por la inclusión de terrenos que alcanzan como máximo un área equivalente a la manzana y que de hecho reunian los requisitos establecidos en el art. 78 de la Ley del Suelo. Este es el caso de los reajustes efectuados en el borde sur de Patraix, el borde norte de Campanar, el de Benicalap, el borde sur de Benimamet, el este de Benimaclet, el oeste de la Malvarrosa, el este de Nazaret, el norte del Saler, el oeste del polígono industrial de Horno de Alcedo y Massarrotjos.

Mención especial requiere la ampliación del suelo urbano al este de Benimaclet junto a la autopista A-7 (Avda. de Cataluña), por su mayor extensión superficial respecto de los ya citados y la ampliación por el este de la pedanía del Palmar por la significación que tiene respecto de las necesidades de suelo para conciliar de forma adecuada la demanda de expansión que propugnan sus habitantes. Asimismo conviene señalar por cuanto ello supone una gran extensión superficial la superficie incluida ahora en suelo urbano del Puerto Autónomo, que antes figuraba como no urbanizable, y la de los terrenos donde se asienta el hipermercado Continente, que al estar ya urbanizado y edificado ha pasado de la categoría de suelo urbanizable a la de urbano.

En conjunto la ampliación del suelo urbano, por unas u otras razones supone aproximadamente 145 Hectáreas, respecto del documento aprobado inicialmente en 9 de Abril de 1987.

1.2.- Por cuanto al suelo urbanizable se refiere los cambios introducidos han venido de una parte en detrimento de la anterior superficie prevista por haber pasado parte de los terrenos colindantes con el suelo urbano a ésta categoría de suelo, tal como se ha indicado en el apartado anterior.

De otra por ampliación del suelo como tal por razón de coherencia urbanística con el modelo territorial adoptado. Este es el caso de los terrenos remanentes que quedaban encerrados dentro del perímetro de los grandes elementos (penetraciones interdistritales, etc.) del sistema general de comunicaciones y transporte introducidos conforme a los nuevos criterios, principalmente en el arco norte de la Ciudad - Benimaclet, Torrefiel, Els Orriols, Benicalap, Campanar- y especialmente por la localización al noroeste de la Ciudad de una gran reserva de terrenos con destino al futuro parque de atracciones. Junto a estos sectores aparecen singularmente las ampliaciones de terrenos al sur de Malilla y en Horno de Alcedo, prácticamente destinadas a usos industriales excepción hecha de una gran reserva destinada a Sistema General de Servicios Públicos de Uso Deportivo, localizada al sur de bulevar de Malilla, y que equilibrara la oferta de este tipo de servicio respecto de la ya prevista en el sector norte, junto al acceso de Ademuz. Igualmente aparecen incluidos dentro de ésa categoría de suelo unos sectores nuevos en la pedanía de Rafalell y Vistabella, entre la autopista A-7 y la línea de costa, y en la pedanía de Massarrotjos.

Con independencia de lo dicho y por lo que hace a la significación de ésta categoría de suelo sí se ha operado un cambio importante en cuanto a su programación o no. En este sentido se hace notar que gran parte de los terrenos ampliados en el arco norte de la Ciudad lo han sido como suelo urbanizable no programado (sector Benicalap-Campanar) y, asimismo, los sectores situados a derecha e izquierda del cauce viejo del río Turia (Avda. de Francia y Cno. de las Moreras) anteriormente clasificados como suelo urbanizable programado y, ahora, han pasado a tener la consideración de no programados. Es este, también, el caso de la denominada Ciudad del Transporte, al sur de la Fte. de San Luis, junto al nuevo cauce.

Finalmente se cita como una disminución, importante por su extensión superficial así como por su significación dentro de los terrenos incluídos en el parque Natural de La Albufera, la desclasificación de la franja costera al sur de Pinedo que

estaba destinada a usos terciarios y que, ahora ha pasado a tener la consideración de suelo no urbanizable.

En síntesis éstas alteraciones han supuesto globalmente un aumento del suelo clasificado como urbanizable de 279 Ha. Atendiendo al tipo de suelo urbanizable se ha producido una disminución de 155 Ha. del suelo urbanizable programado y consecuentemente con lo expuesto un aumento de 434 Ha. del suelo urbanizable no prgramado, tanto en uno u otro caso respecto de las cifras que aparecían en el documento aprobado inicialmente en 9 de Abril de 1987.

1.3.- Por lo que se refiere al suelo no urbanizable, consecuentemente con lo que resulta de los anteriores datos referentes a las otras dos categorías de suelo, se ha producido una disminución de 424 Ha., si bien hay que señalar que gran parte de ellas se deben a la inclusión de sistemas generales, como son la ampliación de la Universidad Politécnica al norte de la Avda. de Los Naranjos y hacia la Malvarrosa, el servicio público de carácter deportivo creado al sur de Malilla, ya señalado anteriormente, y la introducción de los terrenos del Puerto Autónomo, que como ya se ha dicho figuraban antes como suelo no urbanizable y ahora han pasado a la categoría de suelo urbano.

2.- SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES.

2.1.- Los principales cambios operados en ésta materia, en parte ya apuntados en el apartado anterior, afectan fundamentalmente al cierre del arco norte de la Ciudad, al introducir la conexión viaria de las vías interdistritales de borde ya previstas en el distrito Rascanya y en Benicalap. Este cierre operado en Benicalap, Campanar y Benimaclet, supone dar continuidad total a éste viario de borde desde el Pte. 9 de Octubre hasta la autopista A-7, en su cruce con la Avda. de Primado Reig, enlazando, a su vez con la Avda. de los Naranjos, calle Serreria y bulevares sureste, sur y suroeste.Dentro del sistema viario de la Ciudad aparece como modificaciones concretas la previsión de un nuevo puente sobre el cauce viejo del Río Turia de enlace con la futura Avda. de Francia y el túnel previsto bajo la calle Garbí de enlace del bulevar norte.

Por lo que se refiere a las vías de carácter metropolitano las variaciones más importantes afectan al trazado de Corredor Comarcal y a la conexión de éste con la Avda. de Juan XXIII que se adaptan a las previsiones conocidas de las Normas de Coordinación Metropolitana.

2.2.- En relación con el transporte se produce una variación en las previsiones de trazado y característica de las líneas de metro ligero, si bien la que reviste mayor importancia es el soterramiento de la línea de Rafelbuñol hasta el límite del término municipal, por adaptación a las previsiones de las Normas de Coordinación Metropolitana.

3.- SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS.

Las variaciones más importantes introducidas en esta materia se refieren al Ciclo del Agua que supone la reserva de suelo dotacional para la instalación de una estación depuradora junto a la Carretera de Picaña, como ubicación más idónea para recoger los vertidos de las cinco poblaciones próximas de Xirivella, Quart, Aldaya, Manises y Alacuás.

4.- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS

Las modificaciones de mayor importancia ya aludidas anteriormente se refieren a la ampliación del Campus Universitario, el servicio público deportivo al Sur de Malilla y la reserva de terrenos clasificados como urbanizables no programados donde se ubicará el futuro parque de atracciones, Ya de menor entidad se citan tres sistemas generales de carácter administrativo institucional previstos el primero de ellos en la confluencia de Vicente Zaragozá con la Avda. de Cataluña, el segundo en la Avda. de Aragón y el tercero en el sector de Monteolivete junto al Bulevar Sureste.

5.- ZONAS DE CALIFICACION URBANISTICA

En esta materia se mantiene prácticamente el documento aprobado inicialmente en 9 de abril de 1.987 excepción hecha de los enclaves industriales anteriormente previstos en diferentes zonificaciones y que han pasado a tener ahora la consideración

de enclaves terciarios, con la posibilidad incluso de, a través de actuaciones unitarias en la totalidad de las manzanas y una vez desaparecidas las actividades industriales, ver remodelarse mediante Estudios de Detalle que incluyan el uso mixto terciario-residencial.

6.- NORMATIVA

En esta materia se ha producido una revisión completa del documento nromativo que afecta en su mayor parte a los Capítulos correspondientes a Ordenanzas de la Edificación y que han supuesto correciones completas del articulado, bien por matizaciones bien por adiciones o bien por supresiones, referente al régimen de usos, patios, alturas de cornisa, áticos, etc.

Singularmente y por lo que se refiere a las que revisten mayor importancia se fijan las relativas al régimen de alturas y de profundidades edificables de la edificación cuyos parámetros se han atemperado a las resultantes físicas del consolidado efectivo de la Ciudad, con la consecuencia lógica de atenuar, y en ocasiones suprimir, el régimen generalizado de fuera de ordenación al que quedaba sometido gran parte de la edificación existente.

Finalmente, por la relevancia que implica ya que fue objeto de alegaciones muy significativas se señala como una modificación importante del documento la referente a las características del Sistema de Gestión en Suelo Urbano que se ha ajustado estrictamente al texto legal y en particular a las determinaciones concretas del artículo 83.3.

3.5. NUEVA APROBACION INICIAL E INFORMACION PUBLICA. EL ACUERDO PLENARIO DE 26 DE ABRIL DE 1988. RESULTADO DE LA NUEVA INFORMACION PUBLICA Y SU INCIDENCIA EN EL PLAN.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión de 26 de Abril de 1988, consideró procedente aprobar de nuevo inicialmente el Plan, dada la trascendencia de las modificaciones, reseñadas en el apartado anterior, que habían sido introducidas en el proyecto, como consecuencia del trámite de información pública y de la adaptación del

mismo a las Normas de Coordinación Metropolitana, en aquel momento inicialmente aprobadas por el Conseller de Obras Públicas. Aprobación publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de 29 de Agosto de 1987, y Boletín Oficial del Estado de 12 de Septiembre del mismo año. Con la consiguiente apertura de un nuevo trámite de información pública, por plazo de un mes, plazo que finalizó el 24 de Julio de 1988, contado a partir del día siguiente de la publicación del oportuno anuncio en el Boletín Oficial del Estado.

Dentro y fuera del referido plazo se presentaron un total de 1.307 alegaciones, que pueden desglosarse como sigue:

- Partidos políticos 1
- Instituciones y Entidades Públicas 41
- Federaciones Deportivas 17
- Asociaciones de Vecinos 46
- Particulares 1203

El único partido político que compareció en el trámite de información pública fue la Coalición de Izquierda Unida, que examinó temas tales como la clasificación de suelo, el planeamiento diferido, el Centro Histórico, el suelo urbanizable y la red viaria.

Dentro del Grupo de Instituciones y Entidades Públicas formularon alegaciones las Consellerías de Cultura y de Economía y Hacienda, la Diputación Provincial, el Ayuntamiento de Massalfassar, la Universidad Literia, la Universidad Politécnica, las Cortes Valencianas y el Ministerio de Transportes, todas ellas planteando cuestiones relativas a sus instalaciones o inmuebles.

También formularon alegaciones en defensa de sus intereses el Consell Metropolità de L'Horta, el Puerto Autónomo y Renfe, manteniendo esta última Entidad las mismas posturas que en la anterior información pública.

También comparecieron la Asociación Provincial de Promotores y Constructores, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación y la Cámara de la Propiedad.

La Asociación Provincial de Promotores y Constructores realizó alegaciones de contenido esencialmente jurídico, centradas en los siguientes temas: validez de la nueva aprobación inicial y consiguiente suspensión de licencias, ejecución del Plan en suelo urbano, actuaciones aisladas, planeamiento diferido y posibles indemnizaciones por modificación anticipada del planeamiento.

La Cámara de Comercio, Industria y Navegación formuló alegaciones de carácter jurídico, económico y sectoriales sobre diversos aspectos del Plan. Las alegaciones jurídicas se centraron fundamentalmente sobre la gestión del Plan en suelo urbano. Y las alegaciones sectoriales examinaban temas tales como el acceso norte al Puerto, la prolongación hasta el mar de la Avda. de Blasco Ibáñez, el Centro Histórico, la Red viaria, la actividad comercial y sus aspectos concretos de aparcamientos y peatonalizaciones.

El único Colegio profesional que compareció en la nueva información pública fue el Colegio de Arquitectos, quien alegó en relación con la suspensión de licencias, los nuevos criterios de ordenación del territorio y su repercusión sobre la huerta y la ciudad consolidada, el Centro Histórico, la prolongación de la Avda. de Blasco Ibáñez, y la ejecución del Plan en el suelo urbano y las Ordenanzas de Edificación.

También comparecieron numerosas Asociaciones de Vecinos, alegando sobre temas relativos a su concreto ámbito de actuación, y la Federación de Asociaciones de Vecinos, alegando sobre temas generales del Plan.

Los particulares formularon sus alegaciones en defensa de sus legítimos derechos e intereses, utilizando los argumentos de carácter general o particular que estimaron oportunos.

Los temas en que más se incidió en las alegaciones presentadas, tanto institucionales como particulares, fueron los siguientes:

- Calificación de la huerta de Vera como Sistema General Educativo, para la expansión de las Universidades Literia y Politécnica.

- Clasificación de parte de la huerta de Campanar como Suelo Urbanizable No Programado para la instalación de un Parque de Atracciones de carácter metropolitano.
- Clasificación como UFA de la actual urbanización de la Dehesa de El Saler.

La distribución temática de la totalidad de las alegaciones fue la siguiente:

CALIFICACION (EC + EL + SP)	244	18%
CLASIFICACION SUELO	89	7%
ESTRUCTURA URBANA (Alineaciones, alturas, profundidad edificable)	372	27%
CRITERIOS GENERALES	136	10%
NORMATIVA	11	1%
CATALOGO	34	3%
DEHESA DE EL SALER	406	33%
INFRAESTRUCTURAS	14	1%
PROGRAMA DE ACTUACION	1	--
TOTAL	1.307	100%

Realizados los oportunos informes de dichas alegaciones, se dió cuenta a la Comisión Informativa de Urbanismo, que las examinó a lo largo de diversas sesiones.

La cuantificación de las alegaciones afectadas, es la que sigue, distribuídas por Juntas Municipales:

ABASTOS	35
TRANSITS	63
RUZAFA	37
MARITIM	54
CIUTAT VELLA	5
GENERAL	10
TOTAL ALEGACIONES	204

El resto fueron desestimadas.

Como consecuencia de la aceptación de alegaciones, se introdujeron en el documento diversas modificaciones, siendo las más importantes las siguientes:

1.- CLASIFICACION DEL SUELO.

1.1.- Desclasificación de las Areas de Suelo Urbanizable No Programado "Campanar Oeste" y "Campanar Norte" que ha pasado a la clasificación de Suelo No Urbanizable.

La superficie total de estos suelos es de 70,93 Ha. Se trata de suelos que estaban destinados a albergar un equipamiento metropolitano con un area residencial asociada en una operación conjunta. La desclasificación se funda en los altos valores agrícolas del suelo, junto a la posibilidad de encontrar una mejor ubicación a escala metropolitana, para dicho equipamiento.

1.2.- Desclasificación del Area de Suelo Urbanizable No Programado "Rafalell y Vistabella" que pasa a Suelo No Urbanizable.

Se trata de un pequeño enclave, externo al núcleo urbano central y alejado 11 Km. del mismo, con una superficie de 24,29 Ha. Al tratarse de suelo de valor ecológico y no colindante con el suelo urbano, le era de aplicación lo previsto en la Norma 25.1 y, especialmente, la Norma 25.3 de las de Coordinación Metropolitana, definitivamente aprobadas por el Conseller de Obras Públicas y Urbanismo en Julio de 1988, que señala: "Nuevas implantaciones o creación de nuevos núcleos (en suelos no aptos para urbanizar y externos a núcleos principales): No se permitirán en ningún caso".

1.3.- Cambio de clasificación de Suelo Urbanizable Programado a No Programado del sector "Massarrochos Norte".

Se trata de un pequeño sector de 5,8 Ha., a unos 8 Km. aproximadamente del núcleo central, destinado fundamentalmente a segunda residencia.

2.- SISTEMAS GENERALES.

En este punto se han introducido dos reservas de aparcamiento junto a estaciones de ferrocarril, exigidas por las Normas de Coordinación Metropolitana, en suelos antes clasificados como No Urbanizables, y se ha concretado una reserva de

suelo de 1,4 Ha. para Servicios Públicos, en el area de SUNP "Camino de las Moreras I" atendiendo una alegación del Consell Metropolità de L,Horta, además de ampliarse la reserva de suelo de la Depuradora de Pinedo, a instancia, asimismo, de la citada Entidad.

También ha cambiado la calificación de GEL-2 (Parque) a GEL-4 (Espacio Libre Deportivo), de los Sistemas Generales afectos al SUP previstos en la Universidad Literaira y Quatre Carreres.

Las restantes modificaciones sólo afectan a detalles de la ordenación del suelo urbano y sistemas locales de equipamiento, Catálogo y alguna modificación concreta y aislada de la Normativa.

En todo caso, se ha de afirmar que las referidas modificaciones no suponen cambios sustanciales en los criterios y soluciones del Plan inicialmente aprobado, sino que representan en todo caso, una confirmación y ratificación de objetivos, criterios y soluciones básicos del Plan, como son el respeto y protección de la huerta y los espacios agrícolas y naturales del territorio municipal, la potenciación y mejora del transporte público, la depuración integral de los vertidos urbanos y las dotaciones precisas para garantizar un adecuado "standar" de calidad de vida, principios y soluciones que aparecen ya desde el Avance del presente Plan General como elementos básicos de las propuestas del mismo.

C.O.P.U.T. COMISION TERRITORIAL VALENCIANA

4.- CARACTERIZACION BASICA DEL TERRITORIO

4.1.- CARACTERISTICAS NATURALES DEL TERRITORIO.

4.1.1. Encuadre Geografico y Topografico

El término municipal de Valencia, con una extensión superficial de 13.465 Ha. se haya geográficamente situado en longitud oeste entre 0º 26' por el Oeste y 0o 16' por el Este y en latitud Norte entre los 39º 33'40" por el Norte y los 39º 16' 40" por el Sur.

Dispone el término municipal de 24 Km. de costa con playas de arena en su casi totalidad. En la parte Sur se corresponde con la restinga costera que separa la Albufera del Mar. El litoral es llano, como lo es en toda la comarca de L'Horta, repitiéndose también en otros la formación de la restinga si bien en esos casos va acompañada hoy de marjales en el interior en vez de Albufera, de las que aquellos sin duda provienen.

El municipio de Valencia forma parte de la comarca de L'Horta y geográficamente es difícil de segregar de aquélla, siendo las características muy similares en todos los municipios que la componen.

La mayor parte del término mantiene una pendiente inferior al 1% y sólo en algunos parajes del interior, a unos 6 Km. de la costa, en la parte NO aparecen pendientes superiores, y se alcanza el 5% en dos enclaves concretos, a saber, en la zona de Benimamet junto al término de Paterna y al norte de la pedanía de Masarrotjos en las proximidades de la urbanización "Santa Barbara".

La cota altimétrica mayor se encuentra también en este último enclave alcanzando los 86 m. sobre el nivel del mar. La mayor parte del suelo consolidado en la parte central de la ciudad se encuentra entre las cotas de 8m. en la Avenida del Puerto y los 27 m. en la Avenida de Burjassot y junto al Hospital Provincial.

Como puede pensarse a la vista de la escasa pendiente del territorio, el desague de muchas zonas es difícil y, refiriéndonos solo a las zonas urbanizadas, existen incluso áreas con una propensión muy fuerte a la inundabilidad, de las cuales el caso más significativo es el de la Malvarrosa y el Cabañal que sólo tienen 2m. sobre el nivel del mar, cuando la zona costera y el puerto que las circunda tienen entre 4 y 5m.

4.1.2. Caracteristicas Climatologicas

La climatología del término se encuadra en las características del Mediterráneo occidental como Area de contacto entre las regiones húmedas del Norte de Europa, con clima homogéneo y cambios estacionales progresivos, y en los desiertos norteafricanos con cambios climatológicos rápidos.

La característica pues del clima es de una importante sequía en verano, con especificidades propias del desierto, la anarquía e intensidad de las precipitaciones, y el régimen de vientos, secos en general. Las borrascas atlánticas que llegan en el otoño y en menos proporción en primavera son los principales componentes húmedos aunque las lluvias que producen son escasas y tranquilas.

El origen de las lluvias torrenciales se debe a las masas de aire frio de lras capas altas de la atmósfera que bajan bruscamente al producirse la inversión térmica.

De acuerdo con el estudio de los diagramas ombrotérmicos y nº de días de sequía de Gaussen cabe clasificar el clima de Valencia como "Subdesértico cálido atenuado" según la clasificación climática de la Fao-Unesco.

El régimen de vientos, de acuerdo con los datos recogidos, se define por la existencia de un corredor de dirección Este-Oeste con componente dominante. Además, es precisamente ese mismo corredor el que da las velocidades medias más altas, por lo que se adquiere mayor relevancia. Destaca también el alto valor que tienen las calmas con un 27% de observaciones en un periodo de 11 años.

4.1.3. Caracteridticas Geologicas y Edafologicas

El territorio ocupado por el término municipal de Valencia se corresponde en su práctica totalidad con una zona deprimida y subsidente desde el Mioceno y que ha sido colmada por aluviones cuaternarios. Dichos aluviones han formado techos horizontales y discontinuos de arcillas, margas, cantos rodados, gravas, arenas y légamos.

Aunque no existe ningún depósito que atestigüe tectónica cuaternaria, la potencia del delta del Turia que sobrepasa la Albufera, los terremotos recientes, y la inexistencia de niveles marinos escalonados, en contraposición con los niveles de terrazas fluviales, hacen suponer la existencia de reajustes tectónicos recientes.

También cabe suponer, en base a la existencia de cordones dunares, un movimiento negativo del mar favorecedor de la selección y el transporte por el viento de los materiales abandonados en la regresión.

La regresión del mar producida en el Terciario Superior crea un área de aspecto lagunar, en la que se depositan las margas y calizas con gasterópodos dulceacuícolas.

El Terciario aflora en una pequeña zona situada cerca de Benimámet, cuyos afloramientos mal compuestos, por su facies y por su fauna hay que datarlos en el Neogeno.

El Cuaternario presenta gran interés dentro del término municipal de Valencia por su gran extensión superficial y por la variedad de sus formaciones. En conjunto, se presenta como una dilatada llanura, prelitoral, ocupada en su mayor parte por la Albufera y sedimentos asociados y por las líneas de inundación del Río Turia. Es la parte más interesante desde el punto de vista agronómico pues en él se asienta la huerta Valenciana.

En los depósitos cuaternarios, que adquieren gran extensión, se pueden distinguir las siguientes formaciones: a) depósitos recientes, extensos y poco potentes en tierras de labor; b) formaciones aluviales de los cursos de los ríos principales; c) extensos y potentes depósitos litorales en la zona más oriental.

Los primeros son depósitos formados "in situ" a expensas de formaciones infrayacentes, incrementados, a veces, por materiales de arrastre.

Las formaciones aluviales están formadas por depósitos recientes acumulados en los cauces de los ríos, constituidos por gravas y arenas, calizas y silíceas, y con frecuencia carentes de arcilla.

En el litoral, los depósitos ocupan mayor extensión y tienen mayor potencia. Están integrados por techos horizontales y discontínuos de arcillas, margas, cantos rodados, gravas, arenas y légamos, que forman amplias llanuras. Su potencia es muy variable de unos puntos a otros, así como su composición, siendo superior a los 100 m. en los alrededores de la ciudad, llegándose en algunos puntos a casi los 200 m.

En el Cuaternario del término municipal de Valencia cabe distinguir tres grandes zonas de características físicas y geotérmicas diferenciadas. Son éstas:

1. Zona costera.- Es la franja arenosa, a veces con dunas, que constituye la línea de la costa, tiene una capacidad de carga media, y asientos medios, excepto en el Norte que son elevados y nivel freático muy alto.

2. Zona de marjal, con terrenos de baja capacidad portante y grandes asientos, sin cohesión; no recomendable para sustentar, en su estado natural, estructuras, si bien se puede recurrir a la precarga para obtener mejores resultados.

3. Zona de huerta.- En el entorno de la ciudad, la capacidad de carga es generalmente mediana, la conexión de baja a media y la corrosión prácticamente nula. En dirección Oeste el suelo se vuelve cada vez de mejor calidad, con aumento de capacidad portante y asientos previsibles más bajos. Existe cierto riesgo de socavaciones y deslizamientos, por lo que se hace preciso cortar las cursos de agua subálveos.

Cabe resumir que salvo la zona norte de la Albufera (arrozales) donde el terreno es francamente malo y las condiciones constructivas, por lo tanto, muy desfavorables, el resto del término municipal de Valencia, goza de unas condiciones aceptables y por

tanto la construcción es viable sin excesivos problemas, salvo el tener el nivel freático elevado.

4.1.4. Caracteristicas Hidrogeológicas.

Dentro del término municipal de Valencia pueden distinguirse 3 unidades hidrogeológicas de características muy diferentes, a saber: el acuífero miocuaternario de la Plana de Valencia, el acuífero cuaternario de la Devesa del Saler y la Albufera de Valencia.

Dentro de las formaciones permeables cabe destacar que la mayoría del término municipal está enclavado en la zona de afloramientos de formaciones permeables por porosidad intergranular. En la zona del terciario se presentan los afloramientos de formaciones permeables por la fisuración o karstificación.

El valor de recarga subterránea parcial del sistema acuífero, exclusivamente a partir de la infiltración directa por agua de lluvia se cifra en 130 hm3./año, según datos de I.G.M.E. referidos al decenio hidrogeológico del año 1.971.

El acuífero miocuaternario de la Plana de Valencia incluye en su extremo oriental el término municipal de Valencia. Dicho acuífero es esencialmente detrítico y de carácter libre, presenta una extensión de 1.200 km2. y un espesor medio saturado de 100 m. lo que supone un volúmen de reservas del orden de los 6.000 Hm3. con balance anual de unos 700 Hm3.

Las entradas de agua a este sistema acuífero se realizan a través de la alimentación lateral de los acuíferos calizos circundantes y de la infiltración proveniente de los regadíos y de las lluvias. Las salidas del mismo tienen lugar por alimentación a los cursos de los ríos Turia y Xúquer, al bombeo neto y a la descarga del acuífero a través tanto de manantiales como por salidas ocultas al mar.

El acuífero cuaternario de la Devesa del Saler, se presenta en superficie como una franja continua entre la Albufera y marjales y el mar, con una anchura próxima a 1 km. y una longitud de unos 27 Km. entre Nazaret y Cullera.

Está constituido, fundamentalmente, por arenas y limos con una característica morfológica dunar y, desde el punto de vista hidrogeológico es un acuífero detrítico libre, permeable por porosidad.

La recarga hídrica de este acuífero procede, en su mayor parte, de la infiltración del agua de lluvia, si bien en las épocas de prolongada sequía, cuando la superficie freática se encuentra más deprimida, se experimenta un flujo lateral oculto desde la Albufera, favorecido por la mayor elevación del nivel del lago.

Los recursos de esta unidad acuífera se cifran en 1 Hm3./año y su descarga tiene lugar alternativamente hacia el mar o, de forma axífuga tanto hacia el este como hacia la Albufera dependiendo ello de la cota del nivel del lago y de la recarga por lluvia.

El drenaje superficial de la restinga es reducido, pues la mayor parte de las precipitaciones se infiltran.

Sin embargo en los casos de lluvias abundantes se produce una escorrentía que va a parar directamente al mar, a la Albufera o a la depresión intermedia entre las dos alineaciones dunares que actúa como red de drenaje. La depresión (mallada) poseía un drenaje artificial (anguileras) hoy casi inexistente.

Por su parte la unidad hidrogeológica de la Albufera está constituída básicamente por este elemento geográfico que tiene aproximadamente 20 Km2.de superficie y cuya cuenca vertiente está constituída por los barranchos de Chiva y Picassent con una extensión total de la cuenca de 917'1 Km2. Además de la red hidrográfica natural, en la zona baja existe un notable desarrollo de acequias de regadío con aguas procedentes del Turia y del Xúquer y un aporte subterráneo procedente de la descarga del acuífero detrítico de la Plana de Valencia.

Las salidas de este sistema hidrológico se realizan a través de tres canales o "goles" (Pujol, Perellonet y Perelló) de forma regulada mediante compuertas, que adecúan los caudales salientes a las necesidades del ciclo de cultivo de arroz. Las

pérdidas por evaporación directa en el lago y por evapotranspiración en la marjalería alcanzan volúmenes anuales muy importantes.

Este conjunto de recursos hídricos de los acuíferos ha experimentado un fuerte incremento en su explotación por la evolución de los secanos al convertirlos en regadíos. Como dato revelador, aunque referido a toda la Comunidad Valenciana, hay que señalar que se ha pasado de un 8'8 % del total de superficie de cultivo en 1.972 regada por recursos subterráneos, a un 30 en el año 1.982. El incremento será más acusado conforme vayan pasando los años; al ir creciendo las plantaciones, irán incrementándose las necesidades de agua. Este hecho motiva el que los acuíferos sean cada vez más profundos y para conseguir el mismo caudal sea necesario incrementar o profundizar más las perforaciones. Otras consecuencias es que los fenómenos de intrusión marina son cada vez más frecuentes y graves, aunque en el término municipal de Valencia esto aún no se ha detectado, manteniéndose la franja interfase y su frente salinizado sin variaciones.

Según los datos obtenidos se calcula para el término municipal de Valencia una escorrentía total o lluvia útil comprendida entre 50 mm/año en la huerta del Norte de la ciudad y 150 mm/año en el secano del NO teniendo la zona de huerta situada al sur una escorrentía total entre 100 y 125 mm/año.

Respecto a la capacidad y condiciones del drenaje hay que ditinguir 3 grandes áreas. La duna litoral con un drenaje favorable, la Albufera y los marjales de drenaje nulo, y el resto que tiene un drenaje deficiente por la composición de los suelos que lo hacen impermeable. La permeabilidad es más aceptable cuanto más próximo se está a las estribaciones montañosas del NO.

Las aguas sobrantes de lluvia útil se desplazan de bancal en bancal buscando la red existente de acequias que es ambivalente pues sirve como riego y como desagüe, bien por sobrantes de aquel o bien en caso de lluvias abundantes. La red de acequias constituye pues una red secundaria de drenaje y vierte sus caudales en los barrancos, ríos, Albufera o directamente al mar.

Por las influencias antrópicas, abancalamientos, infraestructuras, etc. han desaparecido algunos pequeños cauces y barrancos que vuelven a recuperar su función primitiva en los casos de precipitaciones máximas,atravesando en estas ocasiones campos, caseríos y a lo largo de caminos o veredas.

Por su posición costera, el término municipal de Valencia está atravesado por algunos cauces y barrancos que recogiendo aguas de términos municipales colindantes llevan sus caudales al mar. Los más significativos son de norte a sur:

- Carraixet. Es colindante con el término de Valencia a la altura de Vinalesa y Bonrepós y desemboca en el mar en el término municipal de Alboraya. Tiene una cuenca de 406 Km2., su pendiente media es muy fuerte, por lo que junto con la pluviometría de la zona produce avenidas extraordinarias e incluso inundaciones en caso de fuertes lluvias. Normalmente su cauce permanece seco todo el año desde su nacimiento hasta el término de Almácera, pero en este punto debido a afloramientos del primer nivel impermeable de los terrenos terciarios y cuaternarios próximos, que retienen el agua de lluvia, contiene aportes de caudales líquidos.

- El río Turia. Es el principal río de Valencia. Nace en Guadalaviar, a más de 1.600 m. de altitud y recorre la sierra de Albarracín, uniéndosele el Alfambra en Teruel.

Penetra en la franja costera entre Paterna y Manises desde donde se inician las acequias más importantes que riegan la huerta de Valencia. Pasa por Quart de Poblet y Mislata, atraviesa la ciudad de Valencia y al Este de ella toma dirección hacia su desembocadura por el Sur del puerto. La longitud total es de 303 Km.

El caudal en la estación de la Presa, en donde se toman aguas para el abastecimiento de Valencia, está en torno a los 15 m3/seg., antes de los azudes que derivan aguas para las acequias de la huerta. Las obras de la denominada "Solución Sur" para evitar las inundaciones de Valencia, desviaron el cauce del río a la altura de Quart de Poblet, discurriendo el nuevo cauce por el SO y S de la ciudad y desembocando al norte de la Pedanía de Pinedo.

En la estación de la Presa concluye el canal Xúquer-Turia que complementa el caudal necesario para el abastecimiento de agua potable de Valencia. Aguas abajo se inician las desviaciones de las distintas acequias; la primera es la de Moncada por la márgen izquierda, siguiéndole por la márgen derecha las de Quart, Bernacher y Faitanar y más adelante Tormos, Mestalla y Rascaña por la izquierda y Mislata, Xirivella, Favara, Rovella y Oro por la derecha.

- Barranco de Chiva.- No atraviesa el término de Valencia pero le es tangente por el SO y desemboca en la Albufera, en la que produce aterramientos durante las fuertes avenidas. Aunque su caudal es normalmente nulo, recibe vertidos urbanos de Torrent, Picanya y Paiporta, y a partir de Massanassa lleva aguas constantes de los sobrantes de la acequia Real del Xúquer.

El lago de la Albufera recoge, por su zona depresiva, las escorrentías de las huertas que la circundan, así como los sobrantes de la Vega, la Ribera y los arrozales limítrofes del lago. Existen además afloramientos o manantiales llamados "Ullals".

La extensión superficial del lago es cada vez menor debido a los aterramientos por los aportes sólidos de las avenidas de los barrancos que mueren en él, pero la reducción más drástrica se produjo en el siglo XIX por la acción antrópica: desecación y usos agrícolas (cultivo del arroz). Como dato significativo baste citar que en 1.761 tenía 13.972 Ha. y en 1.912 sólo 2.896 Ha.

Además del barranco de Chiva otros más pequeños desembocan también en la Albufera como son el de Picassent y el de Cañada del Hortolá.

En el término municipal de Valencia también hay otros pequeños barrancos, como son el de los Frailes proveniente de Sierra Camarena al norte de Godella y que desagüa en parte en la acequia de Moncada a la altura de Rocafort, pero en las avenidas más fuertes también aporta aguas a la Zona Norte del término de Valencia en las pedanías de Borbotó y Benifaraig donde une sus aguas a las provenientes de Massarrotjos por el barranco del Palmeret e inundan la partida de la Marjal. Aguas abajo las inundaciones afectan a las poblaciones de Tabernes Blanques y Alboraia. Los aportes finales de Palmeret vierten en la acequía de Vera por la que desembocan en el

mar. Existe un proyecto de encauzamiento del Palmeret llevándolo al Carraixet para evitar las inundaciones en la parte baja de su curso.

El barranco de Aldonsa que tiene su origen en el término de Paterna. En Benimámet (Valencia) pierde su estructura propias, por las transformaciones agrícolas de la zona, a través de unos caminos vierte en las acequías de Moncada, Tormos y Mestalla y llegan los sobrantes al viejo cauce del Rio Túria en la partida de Arriba del término municipal de Valencia.

Independientemente de los barrancos existen en el término municipal de Valencia una extensa red de acequías que, como ya se ha señalado antes, se utilizan de forma normal para riego y de forma extraordinaria para evacuar aguas de lluvia.

Las aguas del Río Túria son llevadas a través de una complicada red de cauces que vá desde las acequías principales a una serie de acequías secundarias, con denominaciones propios como Roll, Bras, etc., que ha hecho necesario para su correcta administración la creación de organizaciones tan peculiares como el milenario Tribunal de las Aguas.

En el cuadro siguiente se contiene las superficies que riega cada acequia en el término municipal de Valencia y en los otros términos municipales.

	Superficie Ha.		
Nombre acequía	T.M.Valencia	Otros térm.	Total Ha
Moncada	804	5.539	6.343
Tormos	847	55	902
Mestalla	540	0	540
Quart,Benager, Faitanar	203	1.324	1.527
Mislata Xirivella	185	243	428
Favara (margen izd.)	402	0	402
Favara (margen der.)	340	859	1.199
Rascaña	328	820	1.148
Rovella	300	0	300
Oro	520	720	1.240
TOTAL	4.469	TOTAL	14.029

4.1.5. Vegetación y Cultivos.

El término municipal de Valencia dispone de una gran riqueza en paisajes vegetales, tanto desde el punto de vista de la diversidad como de la calidad, a pesar de

que la ciudad, las poblaciones adyacentes y las áreas semiurbanizadas ocupan, en conjunto, una extensión muy importante en relación al área total del término.

La diversidad en paisajes vegetales se debe tanto a la vegetación natural como a los cultivos. Estos últimos ocupan zonas más o menos fijas y son perfectamente representativos de un tipo de paisaje inducido por el hombre, debido, por una parte, a que son los tipos de cultivos agrícolas tradicionalmente predominantes desde hace siglos, y por otra, a sus carácteres personales.Tanto los naranjales como los arrozales y la huerta ocupan grandes manchas de vegetación uniformes, monótonas, pero muy diferentes entre si, tanto en el aspecto general que ofrecen, como en la vegetación natural arvense para la que son cobijo, estando esta vegetación compuesta por especies que son peculiares de cada tipo de cultivo. Hay que añadir que la vegetación propia de las acequías, compuesta en gran parte por cañas y dispuesta en forma lineal, constituye un elemento pintoresco en el paisaje por romper la monotonía de formas y colores.

Por otra parte, el paisaje natural que aún queda (aunque ciertamente degradado) está representado por dos elementos principales: la Albufera y la Devesa. Aunque adyacentes, son de naturaleza muy distinta. La Devesa de l'Albufera está formada por especies propias de la vegetación de clima termomediterráneo, caracterizada por una mayoría de especies arbustivas xerofíticas acompañadas de pinos, que ofrecen un peculiar aspecto boscoso. La Albufera ofrece un paisaje muy contrastado con el anterior y, junto con las marjales de su alrededor y los canales forma un ambiente lacustre de gran interés. Representa, junto con la Marchal, un ambiente excepcional en su género en la Comunidad, y en todo el litoral español sòlo hay ecosistemas similiares en Doñana.

La parte del término municipal que, en forma de cuña se prolonga hacia el noroeste tiene menos interés puesto que su vegetación natural potencial está apenas representada.

Toda esta diversidad de paisajes se ve complementada y enriquecida por las playas y el mar, y por la zona montañosa del interior como telón de fondo que, aunque fuera del término municipal, representa un elemento más de la composición paisajística.

El hecho de que esta variedad de ambientes se de en una zona geográfica que se puede considerar relativamente pequeña, y de que municipios con riqueza de ambientes semejantes son poco frecuentes, confiere tal vez mayor valor.

Para el estudio de la vegetación se puede establecer una división del término municipal en las siguientes zonas:

1. Solares y terrenos abandonados (vegetación ruderal).
2. Zona de secano.
3. Zona de cultivo en regadío (naranjos y huerta).
4. Cauce del Río Turia y cursos de acequias.
5. Playa de la Malvarrosa.
6. Devesa del Saler.
7. Albufera.
8. Marjal.

En las zonas interurbanas o periurbanas la vegetación es ruderal nitrófila, con especies anuales. Existen numerosas comunidades en función de las distintas condiciones ambientales. Predominan los Chenopodios y las malvas. En ocasiones aparecen especies de fácil propagación procedentes de cultivos hortícolas como el tomate (Lycopersicum esculentum) y ornamentales como la acacia de tres espinas (Gleditsia triacanthos).

En el secano sitúado en la cuña NO del término se encuentra vegetación de clima termomediterráneo. La presencia de Algarrobos (Ceratonia siliqua) y de olivos (Olea europeae) indica la existencia de explotaciones agrícolas hoy en desuso. El terreno está invadido por especies de la primera etapa de regeneración, Romero (Rosmarinus officinalis) Brezo (Erica multiflora). Tomillo (Thymus vulgaris) y Aliagas (Ulex parviflorus). Aparecen también el palmito "margallo" (Chamaerops humilis) y ciertos ejemplares de pinos (Pinus halepensis).

La zona de cultivo en regadío ocupa la mayor extensión superficial de las ocho zonas consideradas en todo el término municipal de Valencia. Más adelante haremos referencia a las especies cultivadas; de las espontáneas, por tratarse de suelos de aluvión frecuentemente irrigado, se produce básicamente la Ravenisa (Diplotaxis erucoides) y Agrets (Oxalis pescaprae).

En el cauce del río Turia y en los márgenes de acequias abunda la vegetación hidrófila junto a las aguas contaminadas con abonos nitrogenados. Destaca la presencia de cañares (Arundo donax) y el Llanten, Juncus s.p. siendo el Phragmites, indicador de la vegetación primitiva. Aparece también vegetación ruderal nitrófila de la familia Solanácea como Datura stramonium, Solanum nigrum y distintas especies del género Xanthiun. Es de destacar la presencia de especies arbóreas como Populus alba, Platanus hybrida y Gleditsia triacanthos.

En la zona de playas de la Malvarrosa, aunque muy alterada y con especies ornamentales exóticas inadecuadas a este hábitat, aparecen de una forma desorganizada, especies aisladas de vegetación original como Agropyron junceum y la Anmophila arenaria. Además, encontramos una serie de plantas ruderales cosmopolitas de amplia ecología como Xantium italicum o Aster squamatus.

La Devesa del Saler es muy rica en composición florística y se pueden distinguir varios grupos de comunidades vegetales: -En la playa está la vegetación psamófila propia de dunas, estructurada en distintas asociaciones siguientes bandas paralelas a la línea de costa, condicionadas por los vientos salinos que impiden el desarrollo de especies arbóreas, aunque actualmente esta estructura, está alterada.

Sobre la zona donde el mar deposita resíduos, se encuentra de forma aislada Salsola Rali y Cakile marítima, apareciendo ésta última, en toda la restinga.

En la zona dondé no llega la pleamar, la vegetación, se va estabilizando y encontramos Elymus farctus y Calystegia soldanella, que empiezan a fijar las dunas. Según la estabilidad pueden aparecer después, Echinophora spinosa, Eryngium maritimum, Ammophila arenaria, (de gran poder fijador), Malcomia marítima, Lotus creticus, Ononis natrix, Sporobulus pungens, etc.

Hay una zona de transición entre esta vegetación psamófila y la que es propia del matorral. Aparecen especies arbustivas adaptadas al viento salino que ocupan dunas estabilizadas, entre ellas Juniperos macrocarpa, Pistacia lentiscus, Helianthemum lavandulifolium, Helichrysum stoechas, Cistus albidus, Ephedra distachya, etc. Conforme el viento deja de tener influencia, aparece el estrato arbórea compuesto en su mayoría por Pinus halepensis y se constituye un estrato arbustivo bien desarrollado, destacando Quercus coccífera, Helianthemun lavandulifolium, Rhamnus oleoides, Rhamnus alaternus, Cistus salviaefolius, Cistus albidus, Phillyrea angustifolia, Chamaerops humilis, etc. Bajo la protección de Quercus cocífera y otras se encuentra el endemismo Diamthus malacitanus sp. valentina.

En los ambientes más húmedos, encontramos Myrtus communis y Ruscus aculeatus. Dentro del espeso bosque que se forma, se desarrollan bien las especies trepadoras, como Smilax aspera, Asparragus acutifolius y Rubia peregrina. Es de destacar la presencia a lo largo de todo el corte, desde la playa hasta la Albufera, de Carpobrotus edulis y C. acinaciformis, como especie exótica introducida que se comporta como invasora.

A lo largo de las carreteras y, en general, zonas alteradas, aparece Lobularia marítima y especies nitrófilas como, Solanum nigrum, Conyza canariensis y Dittrichia viscosa.

En las zonas deprimidas salobres, aparece la típica vegetación halófila que compone les mallades, la cual está dominada por Arthrocnemum fruticosum, acompañada, según el grado de salinidad, por varias especies de los géneros Limonium y Juncus. Hay repoblación artificial de Eucaliptus camaldulensis.

En las zonas incendiadas, aparece vegetación de pastincendio, compuesta, entre otras especies, por Sedum sediforme y Brachipodium.

Junto al lago se observa una zona de contacto entre carrizales y bosque mediterráneo, en la que es de destacar la presencia de especies ruderales como Aster squamatus y Conyza bonariensis, como consecuencia de la influencia de la carretera

Nazaret-Oliva, así como la especie Myoporum pictum que se está utilizando como pantalla, entre la carretera y la Devesa.

El lago de la Albufera dispone de vegetación palustre con variaciones según distintos ambientes:

- En suspensión en aguas calmadas, se encuentra una vegetación de plantas flotantes, en la que domina Lemna gibba y también está presente, Lemna minor (lentejas de agua).

- En aguas someras, existe una serie de cormofitos acuáticos enraizados en el fondo, formados, principalmente por diversas especies del género Potamogetón.

- En los bordes del lago y en "les mates", encontramos la vegetación propia de marjales, siendo su característica, el presentar un encharcamiento permanente, con una profundidad en el agua de 5 a 40 cms. Están presentes los carrizos Phragmites australis y Phragmites isiaca, como dominante, siendo el segundo, indicador de una cierta salinidad. Están acompañados por aneas (Thypha latifolia y Thypha angustifolia), juncos (Scirpus maritimus, juncus, sp.)

- Junto a estas comunidades, y donde disminuye el grado de encharcamiento (márgenes del lago, canales, matas, etc.), aparecen entre otras Galium palustre, Narcissus tazetta, Ipomoea sagittata, Kosteletzkya pentacarpos, Iris pseudoacurus, así, como distintas especies de Plantago, Rumex, Agrostis, etc.

Junto a la vegetación propia, aparecen especies ruderales, indicadoras de contaminación nitrófila, como Arundo donax, Aster squamatus, Ecballium elacterium, Solanum nigrum, Polygonum salicifolia, etc. En los canales aparece de forma esporádica Salix alba.

La Marjal situada, como islote relíctico en el enclave norte del término municipal, es una zona pantanosa con zonas de contacto con la vegetación psamófila de la playa por el Este y con cultivos horticolas por el Oeste, avanzando éstos por medio de la desecación del suelo. Corresponde vegetación de las marjales mediterráneas en las

que domina el Phragmites australis, junto a la Typha angustifólia, Typha latifolia, Juncus sp., Plantago crasifolia y Apium graveolens.

Como resumen de la vegetación natural cabe destacar la existencia de una serie de ambientes de gran importancia no sólo por su claro interés científico, sino también por su escasez o rareza. Constituyen ecosistemas de elevado interés ecológico y en ellos se pueden encontrar especies vegetales interesantes, algunas de ellas endémicas o relípticas, y otras amenazadas por degradación del medio.

Los ecosistemas de dunas móviles están entre estos sitios. Debido al tipo de suelo, arenosos, móvil, muy permeable y con escasa salinidad edáfica (la textura de granos gruesos contribuye a la no retención de los cloruros del agua salada) y a las condiciones climáticas propias de las playas, los vegetales encuentran un medio ecológico original y por ello las especies están especializadas. Forman la vegetación psamófila. Ambiente, como éste son cada vez más raros de encontrar por la degración y por tanto las especies vegetales que en ellos se encuentran se pueden considerar interesantes y han de ser protegidas. Entre ésas especies se pueden citar algunas como Echinophora spinosa, Calystegia soldanella, Anmmophila arenaria, etc.

"Les medalles" de la Devesa son zonas deprimidas, iterdunares, con la capa freática muy próxima a la superficie y con alto grado de salinidad edáfica. La vegetación que las cubre es halófila, o sea, adaptada a la salinidad y se distribuye en bandas concéntricas, circulares, según su resistencia a la sal, constituyendo comunidades vegetales que, por su gran especialidad son muy sensibles a las influencias negativas. En ellas abundan las salicornias, los limonium y los juncos. Algunas de estas son Limonium vulgare, Limonium virgatum, Arthrocneum fruticosum, Juncus subulatus.

En la Albufera y su marjal se pueden encontrar un gran número de especies vegetales de importancia de las que sólo citamos algunas a título de ejemplo ya que todas ellas han de ser englobadas en la totalidad de la Albufera a la hora de tomar medidas de protección. La Kostelezkia pentacarpus se encuentra en "les mates", y es una verdadera reliquia vegetal, de origen euroboreal, Ipomoea sagitata es compañera de la anterior y se encuentra también en arrozales, Scirpus tabernaemontani, Cladium mariscun, la vistosa Narcisus tazelta se ve en las acequias cercanas a la Albufera. La

lenteja de agua (lemna gibba) y Potamogeton sp. son especies que aparecen sobre el agua.

Además, los arrozales constituyen un medio agrícola interesante para la vegetación arvense por estar ésta formada por especies muy especializadas y exóticas, como la Echinochloa crusgalli y Cyperus difformis.

La Marchal, es una de las pocas zonas de éste tipo de vegetación que queda en la costa, en ella se observan asociaciones que también se encuentran en la Albufera, como los carrizales junto con especies nitrófilas, (por la alta nitrificación, existente al ser un medio bastante degradado) y psamófilas, por estar en contacto con los suelos arenosos de la playa.

Los cultivos que se dan en el término municipal de Valencia son los correspondientes a una agricultura intensiva de regadío, que se ha llevado a cabo de forma tradicional dando muestra de la capacidad y empuje del agricultor de la huerta valenciana a lo largo de la historia. Las obras para el riego y la red de accesos se han ido perfeccionando en base siempre a una infraestructura que iniciaron posiblemente los romanos y que los árabes completaron hace 1.500 años.

Las especies y variedades cultivadas, son un reflejo de la demanda actual, resaltando de nuevo la capacidad para la adaptación a las exigencias de mercado.

Como datos globales cabe señalar que el 84% de las tierras de regadío están dedicadas a cultivos herbáceos, el 15'5% a cultivos leñosos y sólo un 0'5% son tierras en barbecho o no ocupadas.

Dentro ya de los cultivos herbáceos se dedican 740 Ha. al arroz y 693 Ha. a patata temprana siendo éstos dos los de ocupación principal; si bien el arroz es ocupación única mientras que la patata una vez recogida vuelve a utilizarse el terreno para nuevo cultivo dentro del mismo ciclo anual.

Entre las hortalizas, las más extendidas son la alcachofa, cebolla, lechuga, berenjena, coliflor, calabaza y calabazín, espinacas, escarola y apio entre las

consideradas de primera ocupación, y las coles y repollos, sandías, melón, tomates, pimientos y cebollas, entre las que se utilizan como ocupaciones posteriores.

No quiere decir esto, que se cumpla estrictamente esta situación de cultivo, por todos los agricultores, pues las fluctuaciones de la demanda hacen variar con rapidez, el orden de prioridad en la selección de las especies, así como, en la dedicación a ellas como base del trabajo o complemento de éste.

El naranjo y mandarino, destacan dentro de los cultivos leñosos, con un 96% del total de los cultivados en regadío; de las 7 Ha. dedicadas al melocotón, cabe indicar que en la actualidad puede éste dato, no ser un fiel reflejo de la situación, pues son muchas las explotaciones citrícolas que al renovarse se plantan conjuntamente con melocotón o incluso nectarinas, las que se retiran al 7º - 8º año después de haber ayudado a soportar los gastos del periodo improductivos de los cítricos.

Terminaremos estas consideraciones de los distintos cultivos, con dos típicamente valencianos, el cacahuete y la chufa que con 701 y 290 Ha. respectivamente, van cada vez más en los últimos años, a pesar de ser cultivos que exigen unas tierras cuidadosamente preparadas y un buen conocimiento de cultivo.

No obstante, no basta conocer la superficie cultivada de cada producto para poder clasificar los cultivos, no olvidemos que nos encontramos en una zona en la que predomina no sólo el pequeño propietario, sino que éste con frecuencia trabaja en una explotación familiar y a tiempo parcial; así pues, el que un cultivo determinado como puede ser el arroz ocupase en el año agrícola de 1.984, 740 Ha., no significa que para el conjunto de la población agrícola sea de mayor importancia que la cebolla, con sólo 382 Ha. de superficie de ocupación principal, ya que el número de jornales utilizados, la inversión efectuada o el beneficio obtenido por cada Ha., es bien diferente.

Ante la clasificación de los cultivos iremos desarrollando a lo largo de éstos párrafos, una serie de consideraciones sobre el conjunto de las diversas especies cultivadas en el término municipal de Valencia, con el objeto, no ya de obtener una clasificación ordinal de éstas, sino de disponer de un juicio crítico sobre su diversa

importancia a la hora de tomar una decisión urbanística que pueda afectar a su actual estructura.

Ya hemos visto que en el grado de extensión de cultivos destacan la patata temprana como ocupación primera o principal junto con los cítricos, arroz, cacahuete, alcachofas, melón, sandía, chufa, tomate, pimiento, cebolla y coles y algunos otros cultivos bajo otras perspectivas.

El número de jornales realizados por los miembros de la familia en su explotación durante el año, es un punto de gran interés, pues delimita la posibilidad de un cultivo al contar o no, con la ayuda familiar y en zonas semiurbanas como son las estudiadas al predominar un primer empleo junto con la agricultura, si bien es fácil ésa segunda ocupación del jefe de familia no lo es tanto la del resto de ella, lo que no es óbice para que en momentos como los actuales de dificultad de empleo, cambien las especies más cultivadas hacia otras, que aún siendo más rentable se habian ido postponiendo por lo ya indicado.

Según datos obtenidos la frecuencia de la no utilización de jornales familiares es mayor en fruticultura, que en horticultura incluyendo en aquella a los cítricos, donde si bien no aparecen reflejados en el cuadro, podemos indicar, que de los 40 jornales por Ha. que se pueden tomar como cifra media, en las explotaciones objeto del estudio un 70% provienen del jefe de explotación, un 15% de ayuda familiar y un 15% de jornales eventuales o mejor dicho en este caso por contrata de maquinaria.

Si comparamos esos datos con los del número de jornales realizados por el jefe de explotación en ella y por la mano de obra eventual, podemos observar, como cultivos en los que la mayor frecuencia se dá en la necesidad entre 200 y 300 jornales/año tales como la lechuga o el pimiento se corresponden a frecuencias elevadas de 0/jornales/año de la ayuda familiar o de obreros eventuales mientras que frecuencias menores de los 200 jornales año por parte del jefe de la explotación en otros cultivos no llevan unida una conclusión opuesta a la anterior, sino, que de forma general puede observarse que la relación-ayuda por parte de la familia/obreros eventuales guarda una cierta proporción en estos casos, o sea, que al no poder dar el jefe de la explotación el

número de jornales precisos recurre a la mano de obra eventual o la familia según sus posibilidades.

Con relación a la fruticultura, puede observarse, como el número de jornales por año del jefe de la explotación es siempre menor y también a su vez las ayudas precisas. No hemos hablado aquí de la situación en el cultivo del arroz pues el planteamiento es muy distinto, ya que frente a unos 20 jornales/cultivos la maquinaria utilizada (normalmente ajena al propietario), representa de dos a tres veces más en el conjunto de los gastos.

Los tipos de invernaderos existentes según cultivos, así como, los gastos de éstos, son puntos básicos para poder tener una visión de la posibilidad de su desarrollo, ya que el valor de la tierra y la necesidad de una disminución de la relación gasto/cosecha ha forzado a la utilización de los cultivos protegidos para poder conseguirlo, unido a la vez a la seguridad frente a los factores climáticos y a la posibilidad de aumentar los periodos de cultivo-recolección para así obtener mejores precios a lo largo de ésta.

Melón, tomate y pimientos son los cultivos con mayor índice de utilización de las protecciones, mientras que el aparecer la escarola y alcachofa, es sólo debido a la existencia puntual de algunas explotaciones con dichos cultivos. Las estructuras más baratas son las más utilizadas, imponiéndose cada vez más una forma de estructura metálica y plástico a muy bajo coste que es el túnel de 4-6 mts. de ancho y 2-2'50 mts. de alto.

Según los resultados de encuestas realizadas sobre el grado de satisfacción de la actividad realizada y las razones que motivan lo anterior, comparando un cultivo como el tomate de gastos muy elevados y por lo tanto mayor riesgo, con otros como la lechuga, vemos que un 58'3% de los encuestados, contestan en el primer caso con "no" a la pregunta de si vale la pena continuar trabajando en horticultura, mientras un 60'6% contesta afirmativamente en el caso de la lechuga; no obstante, hay otra serie de factores que influyen en las decisiones, como es el caso de la patata, en que junto a unos costes no muy elevados, el grado de satisfacción, es sólo del 22'8% imputable a la gran variabilidad de precios recibidos por el agricultor según las condiciones climáticas,

número de Has. cultivadas, etc., lo que hace que un 60'3% conteste con un razonamiento de que la horticultura no es rentable como base a su insatisfacción.

Otros motivos importantes para comprender la situación actual de la hortofruticultura familiar en Levante, y más aún, en la zona del estudio son principalmente: la menor dureza y mayor seguridad de otros empleos, y las razones de vejez ya que la edad media del agricultor casi se ha duplicado en 25 años.

Acabemos pues éste punto, queriendo fijar la idea de que una clasificación de los cultivos de la zona, con la excepción del arroz y los cítricos, por cuanto su tradición y herencia representa, no es fácil de hacer bajo una idea de durabilidad, ya que en los diversos datos expuestos se puede comprender, como la sóla variación de uno de los factores que influyen en los cultivos, es suficiente para cambiar la difusión o aceptación de éste.

Por lo que hace referencia a la productividad agrícola de la zona podemos señalar algunos ejemplos característicos en cuanto a cultivos hortícolas; la cebolla en sus variedades "Babosa" (precoz); "Licia" (medio) y "Valencia de grano" (tardía), se suele cultivar por siembra en semillero y posterior plantación a razón de unas 240.000 plantas/Ha. Esta plantación se suele realizar manualmente al igual que la recolección, lo que dá lugar a un elevado número de labores. En la actualidad se está cambiando esta técnica por la siembra directa y recolección, ambas mecanizadas.

- El tomate con sus cultivos normal y forzado, aunque en la huerta de Valencia el "extratemprano" no es posible por las condiciones climáticas, se realiza con variedades híbridas en su mayoría de procedencia extranjera y precios de semilla muy altos. La productividad es también alta, así como los costes correspondiente a la mano de obra, ya que la mayoría de las labores de cultivo y recolección son imposibles de mecanizar.

- La patata, a diferencia del resto de Europa que suele ser cultivo extensivo, en nuestra zona lo mismo que en otras regiones mediterráneas las técnicas que se utilizan hacen que se considere como una hortaliza de cultivo intensivo. Aunque la plantación suele efectuarse a mano, la recolección se ejecuta con maquinaria en la mayoría de los casos.

- La chufa es un cultivo típico de la Huerta de Valencia, cultivándose principalemente para la obtención de horchata a partir de sus tubérculos. Durante los últimos años, se ha incrementado de forma considerable su cultivo, alcanzándose rendimientos medios desde 1.970, de 10.000 Kgr./Ha. La mano de obra se ha reducido incluso para la siega, que se hace mediante la aplicación de herbicida.

En cuanto a frutales no cítricos, cabe destacar el melocotón por su mayor difusión en los últimos años. Con frecuencia se utiliza para doblar las plantaciones de cítricos para ayudar en los primeros años a los gastos de implantación del naranjal. Tiene gastos elevados por las labores especializadas que exige y obliga, por el periodo de maduración corto, a una comercialización rápida; no obstante las elevadas producciones (30 y más Tm. por Ha.) compensan, por lo general, esos problemas.

Los cítricos, junto con las hortalizas y el arroz, ocupan un lugar destacado entre los cultivos en el término municipal de Valencia. Le afectan diversos problemas, el más importante hasta ahora es el desarrollo del complejo de virus causante de la "tristeza", por cuya cusa en los últimos 10 años ha sido preciso reponer más de seis millones de árboles, en especial durante los fuertes ataques de 1.962 y 1.968. Y empiezan a aparecer otros como la salinización parcial de algunas zonas y la escasez de agua, que se están combatiendo con el uso cada vez más extendido del riego localizado. Según se apunta en un estudio de variedades, en base a la evolución de Navelinas y Clementinas, el aumento que se espera de esas variedades para 1.990, puede situar la citricultura en un volúmen de producción peligroso.

Del arroz hay que decir, aparte de señalar sus especificas formas de siembra directa a voleo, tendiéndose a suprimir la siembra en planteles previos y sistema de riego y desagüe en las zonas cerradas llamadas "tancats", que se alcanzan rendimientos que superan los 60 Qm/Ha. con el empleo de variedades "Bahia", "Balilla y Sollana" y "Sequial" híbridas, todas ellas obtenidas en el Departamento del Arroz de Sueca (I.V.I.A.)

Si a todas las dificultades con las que se encuentran los agricultores de la Huerta Valenciana, sumamos las perspectivas de los precios percibidos y los precios pagados

por ellos en los distintos cultivos (sirva de ejemplo el % referido a 1.976 en las hortalizas, que frente a un 212% de precios percibidos, se enfrenta a un 236% de precios pagados, con algunos de éstos, tales como mecanización, agua y electricidad superiores al 300%) podríamos sacar la conclusión de que el porvenir de esta agricultura es bien dudoso.

No obstante, creemos que la situación es bien distinta toda vez que como demuestra el agricultor valenciano con su tenacidad y preparación, lograr superar las dificultades con las que se encuentra, es decir, que sólo la capacidad de trabajo y los conocimientos agrícolas de estos agricultores, pueden estar llevando a cabo una agricultura familiar, como la que existe en la Huerta Valenciana.

En primer lugar, consideremos lo ya dicho sobre la necesidad de obtener una producción y calidad muy elevada, para poder hacer rentable la cosecha, una y otra vez se comprueba, como ésto, es una realidad en nuestra zona, basta decir como referencia, que en las nuevas zonas de regadío de Sevilla-Huelva, ha tenido que recurrir el IRYDA a colonos valencianos para poder llevar adelante el resultado de tan fuertes inversiones.

Por otro lado vemos, como al tratarse de una agricultura intensiva, los gastos, no incluyendo los jornales, son muy elevados, lo que da lugar a un fuerte empuje a la industria auxiliar e incluso a la formación de toda una serie de pequeñas y medianas empresas tales como, Talleres mecánicos, Almacenes de insecticidad y fertilizantes, aprovechamiento de los subproductos del ganado, etc. y por último y como punto más importante, tanto en el momento actual como en un próximo futuro, un elevado número de personas que en otras grandes ciudades viven en la periferia de éstas formando una población donde se encuentran los mayores índices de desempleo, gracias a esta especialización están logrando los mayores índices de rentabilidad de España y superando la actual situación laboral, consiguiendo en todos los casos un fuerte apoyo a los ingresos familiares gracias a los jornales utilizados durante las labores de cultivo (que oscilan entre el 40 y el 55% del gasto total), que aunque algunas veces no llegan a alcanzar la media del jornal base, sí son desde luego, una fuente suficiente de ingreso familiar, que cada vez más frecuentemente se está convirtiendo en la única forma de entrada económica. Y es en este caso, donde ante la problemática de volver a encontrarse con esta dedicación como única, se está logrando llegar de nuevo, como

hace años, a una profesión estable que es factible preveer por su situación junto a los mercados, que permita alcanzar el umbral de los beneficios.

Digamos pues, como resúmen, que gracias a no haberse perdido las prácticas hortícolas en la zona semi-urbana del término municipal de Valencia, se mantiene hoy día, una superficie agrícola en producción intensiva, con las consiguientes repercusiones sociales que de ello se derivan.

4.2. APROVECHAMIENTO POTENCIAL DEL TERRITORIO

4.2.1. La Albufera

El lago de la Albufera está situado a 12 km. al Sur de la ciudad de Valencia y con una superficie aproximada de 20 km2. se encuentra rodeada por una orla de marjalería que forma parte del ecosistema de la Albufera, que supera los 160 km2. y que corresponde a la primitiva extensión del mismo.

Todo este territorio está separado del mar por una franja arenosa o restiga -actual Devesa de la Albufera- que se desarrolla a lo largo de la costa, desde la desembocadura del Turia hasta los relieves de Cullera.

Del aprovisionamiento de agua en la Albufera se encargan 900 km2. de cuenca hidrográfica (ríos, barrancos, etc.) que alimentan constantemente al lago. Además, tambièn se nutre de una cantidad no determinada de aguas subterráneas y de los excedentes de un gran número de acequias de regadío. Para contrarrestar todo este caudal, la Albufera desemboca al mar a través de tres golas o canales regulados por unas compuertas que se manipulan atendiendo principalmente a las necesidades del cultivo de arroz.

Es de destacar la relevante importancia de su vegetación -como anteriormente se detalla- como por ejemplo la presencia de kosteletzkia pentacarpos (trencadalla), verdadera reliquia vegetal. Además, la Albufera tiene un importantísimo interés

ornitològico, desempeñando un papel vital como área de nidificación, de paso y de invernada para la avifauna europea.

Sin embargo los datos físico-químicos, biológicos y de alcalinidad existentes en la actualidad hace tomarla como modelo de una alta hipertrofia, con un estado degenerativo agudo motivado or las siguientes circunstancias:

- Contaminación.- Debido a los vertidos deomésticos e industriales sin procesos depurativos, que vierten directamente a través de las acequias que en ella desembocan. Además se ve afectada por los traatamientos abusivos de pesticidas y abonos que se emplean en los arrozales y la huerta circundante. Como resultado se observa:

A.- Gran proliferación del fitoplancton, principalmente de cianoficeas. La producción primaria ha resultado ser de las máximas encontradas en un ecosistema acuático, siendo en primavera de 6,8 mg. de carbono por m2. y por día. Los valores máximos registrados en sistemas hipertróficos son de 5 a 6 gr. de 6 m2/día.

B.- Los ciclos de nutrientes y oxígeno están equilibrados con una variación diaria muy marcada. Por ejemplo, el oxígeno sobresaturado durante el día puede agotarse por la noche en el fondo, con las consiguientes consecuencias nocivas para la vida. Los nitratos disminuyen notablemente cuando la producción es máxima. El Ph ya elevado aumenta mucho durante las primeras horas del día como consecuencia de la considerable asimilación del CO2 por el fitoplancton en aguas con una reserva alcalina muy baja.

C.- La asimilación oscura o cantidad de carbono inorgánico asimilado por las bacterias heterotrofases muy grande, de 2,3 gr./m2/día, lo que implica una actividad bacteriana muy importante.

- Colmatación.- Se caracteriza por la presencia de aguas muy someras (de medio a un metro de profundidad, solo en algunas zonas hay hoyos de 2 y 3 metros), no estratificadas, de manera que se ve amenazada por un proceso de aterramiento debido a los vertidos contaminados a través de barrancos y acequias.

- Alteraciones antrópicas.- Debido a la presencia por la orilla Este de urbanizaciones, desordenada afluencia de visitantes y carretera Nazaret-Oliva, de intenso tráfico que dificulta la interrelación entre el bosque de la Dehesa y la Albufera.

- Furtivismo.- La caza furtiva amenaza directamente a la fauna existente en el lago al no ser respetados los animales protegidos ni los períodos asignados de veda.

4.2.2. La Dehesa

Este ecosistema abarca desde el poblado del Saler hasta el del Perellonet y en base a analizarlo desde el punto de vista de equipamiento o de uso como zona de expansión urbana cabe destacar tres zonas diferenciadas:

a).- Zona de playas y dunas.

Presenta varias situaciones de ecosistemas dunares, según el tipo de erosión y aportes que el mar y los vientos provocan:

- Como la primera banda la zona que denominaremos de mareas máximas y carente de vegetación y sometida a una erosión eólica directa. En la segunda banda se producen unas zonas de dunas pioneras estabilizadas, donde empiezan a dominar pequeños grupos de vegetación, camefitos, emicriptofitos y criptófitos.

Estas dunas que aún son móviles son las que en la parte protegida de los vientos marinos, da lugar a la tercera banda, arenales estabilizados con vegetación tipo matorral.

En algunos puntos estas dunas quedan rotas por las malladas depresiones caracterizadas por la proximidad de la capa freática con vegetación de tipo halófilo.

b).- Zona de edificación: zona que se ha visto sometida a la construcción sin criterio ecologico; incontrolada, con una clara destrucción del ecosistema primitivo.

Cabe distinguir las siguientes zonas:

- Zona de recreo intensivo.
- Zona donde la urbanización es dispersa en primer grado.
- Zona donde la urbanización es dispersa en segundo grado.
- Zona de servicio y viales.

No obstante, gracias a la política de conservación motivada por el Ayuntamiento se están recuperando ciertas especies de vegetación que posteriormente darán lugar a la construcción de un ecosistema similar al primitivo.

c).- Zona de bosque mediterráneo: suelen estar estos bosques mediterráneos, constituídos por coníferas, y asociaciones vegetales típicas de la costa mediterránea.

El área del bosque mediterráneo además de constituir una reserva de gran importancia desde el punto de vista ecologico, produce una serie de circunstacias físicas que hacen posible el mantenimiento y regeneración contínua del medio como son:

- Regulación del clima.
- Modificación de las radiaciones antes de llegar al suelo manteniendo una mayor humedad relativa.
- Reducción de la velocidad del viento favoreciendo el depósito de los elementos gruesos.
- Disminuye la escorrentía gracias a su cubierta vegetal.
- Mejora la estructura del suelo.
- Fija el polvo atmosférico, libera oxígeno y absorve el anhídrido carbónico.

4.2.3.- La Marjal

La Comunidad Valenciana ha visto mermado considerablemente su patrimonio de zonas húmedas en el curso de los siglos XVIII y XIX, y especialmente, en los

últimos 50 años, sufriendo la desecación para convertirlas en tierras de cultivo y así ampliar la extensión agrícola motivada fundamentalmente por la expansión demográfica y el deseo de sanear las aguas estancadas.

Poco queda ya de la orla de zonas inundables en invierno ("Marjales") que jalonaban todo el litoral valenciano, desde Sagunto a Valencia y desde ésta a Cullera, hallándose reducidas en la actualidad en el término municipal de Valencia, a una pequeña extensión en la partida de Vistabella y Rafalell y a las marjales limítrofes con la Albufera, con la que establece profundas interrelaciones, hoy transformadas en arrozal por la secular labor del labrador valenciano.

Las acciones destructivas de carácter antrópico, sobre estas áreas naturales podrían agruparse del siguiente modo:

1.- El turismo y la planificación desordenada de urbanizaciones y edificios a lo largo de la costa, que ademas de provocar el deterioro de gran número de playas, ha desencadenado, y dividido las zonas húmedas próximas a ellas.

2.- El asentamiento de explotaciones agrícolas y polígonos industriales. Desde que la Ley Cambó promoviera la desecación de las zonas húmedas al considerarles como "Insalubres" e "improductivas" la agricultura se ha ido adueñando de dicho patrimonio natural mediante la desecación y aterramiento de grandes superficies de estas.

3.- La contaminación. Al recibir los vertidos de aguas residuales provenientes de los asentamientos humanos, generalmente sin depuración previa al igual que el uso abusivo de productos químicos que practican la agricultura de nuestras zonas, provocando una disminución en la calidad del agua y por ende de los organismos que dependen de ella.

4.- La caza, que debería ser objeto de un mayor control dado el descenso registrado en los últimos años en las poblaciones de aves, abatiéndose de forma furtiva, incluso numerosas especies protegidas.

Por último, la sequia que venimos sufriendo durante los últimos años y que pone en peligro una vez más la supervivencia de estas zonas húmedas.

Sin embargo, las zonas húmedas presentan unos valores intrínsecos, que la hacen merecedora de una protección capaz de garantizar su supervivencia y actual uso, y se pueden resumir en los siguientes puntos:

1.- Importantes reservas acuíferas, al permitir el mantenimiento del régimen hídrico, al retener agua, constituyendo una fuente de acumulación de aguas freáticas.

2.- Reservas de fauna y flora con presencia de endemismos locales.

3.- Indispensables en la biología de las aves migrantes, resaltando la importancia para gran parte de la población de ves acuáticas de la Albufera como área de nidificación, de paso e invernada.

4.- Elementos diversificadores del paisaje.

5.- Laboratorios naturales para el estudio de la fauna y flora especializada.

4.2.4. El Arrozal

Son zonas cuya tipología se encuadra perfectametne en las áreas descritas anteriormente como marjal pero presenta características distintivas al prevalecer un cultivo dominante, el arroz (Oryza sativa).

La introducción del arroz en España parece justificado el creer, que la efecturaron los árabes en el siglo VIII a través de Valencia y probablemente en las tierras próximas a la Albufera. Se trata de terrenos que a través de la historia se han ido ganando a la Albufera y a las marjales constituyendo sobre ellos una vegetación de tipo arvense y lacustre (vegetación halófila).

Actualmente la zona comprendida entre Pinedo y el Saler y Perellonet-Perelló va perdiendo paulatinamente su entidad propia, motivado fundamentalmente por la expansión de la huerta por un lado y por los múltiples vertidos que se realizan en algunas parcelas con el fin de conseguir una elevación del terreno que permita el uso de otras actividades como la industrial o recreativa.

Es de significar que el cultivo del arrozal induce desde hace algunos años al uso de los pesticidas, que posteriormente, por arrastre, son vertidos en las zonas colindantes y en la Albufera, produciendo una mortandad elevada de numerosas especies piscícolas y avícolas.

Además de lo mencionado en el apartado anterior cabe volver a resaltar las profundas interrelaciones que establece la Albufera con los arrozales cincundantes, áreas de incalculable valor como lugares de nidificación, de paso e invernada de las aves migratorias.

4.2.5.- La Huerta.

Se definen tres sub-ecosistemas en función de la evolución del suelo y de las diferentes influencias que le acompañan:

1.- Terrenos de huerta proveniente de zonas de marjal, que constituyen elementos similares a la huerta tradicional que rodea la ciudad, pero se hallan repartidos a lo largo de su término municipal, en la parte de huerta del Perelló-Perellonet, zona del Palmar, zona de Pinedo y partida de Vistabella y Rafallel.

En este ecosistema además de la vegetación citada en los apartados anteriores aparece muy esporádicamente vegetación nitrófila.

2.- Terrenos de huerta tradicional que rodea la parte de la ciudad y son más próximos a la línea costera.

Se puede considerar actualmente como una zona donde el hombre se ha integrado completamente, creando pequeños núcleos aislados de población dedicados al cultivo de las parcelas que le rodean. Desde la carretera nacional 340 (antiguo camino de Madrid y antigua carretera de Barcelona) hasta la costa, está dominado claramente por el cultivo intensivo de productos hortícolas con aparición muy esporádica de cultivos de agrios. Cabe destacar en la zona norte de la ciudad, lindante con el término de Alboraya el cultivo de la chufa (Cyperus scutentus L), por ser una zona muy

exclusiva, con alta tecnólogia con la consecución de producciones excepcionales llegándose a un monocultivo muy especializado.

3.- Terrenos de huerta en la parte alta del término de Valencia, situada al Oeste de la descrita anteriormente.

Presenta diferencias climáticas sensibles respecto a la anterior que junto con una mayor permeabilidad del suelo, origina el que si bien los cultivos que se realizan son similares, se vaya introduciendo progresivamente los frutales y los agrios.

4.2.6.- Los Cultivos arboreos.

En este apartado cabe destacar la zona dedicada al frutal y al agrio, así como la parte más alta (lindando con Betera) de secano.

Corresponde de Norte a Sur la parte alta de la partida de Vistabella, Mahuella, Casas de Bárcena, zona eminentemente agrícola de Masarrochos, plana de Borbotó y Carpesa, la partida "Cantarranas" cerca de Paterna y la de "Pascualeta" en la carretera de Picaña.

En todas estas zonas -a excepción de las específicas de agrios y secano- convive simultáneamente la huerta y el cultivo intensivo de los agrios, siendo los grados de integración de uno u otro cultivo dependientes de los asentamientos urbanos de cada zona, de forma que a terrenos con mayor índice de asentamientos corresponden más zonas dedicadas a la huerta.

La zona de agrios, como cultivo exclusivo del naranjo, aparece integrada con la de secano, por provenir de transformaciones de éste último mediante el agua elevada de pozos.

La zona de secano está dominada por vegetación típica de matorral de mediterráneo (alguna vegetación salina) existiendo numerosos asentamientos de urbanizaciones.

4.2.7.- Descripción Cinegetica del Territorio.

Dentro del término municipal de Valencia el único territorio susceptible de aprovechamiento cinegético es el correspondiente a la Albufera y su marjaleria circundante, área declarada como Parque Natural de la Albufera, que comprende parte de los términos municipales de Valencia, Alfafar, Sedaví, Massanassa, Catarroja, Albal, Beniparrell, Silla, Solana, Sueca, Cullera, Albalat de la Ribera y Algemesí.

Dentro de ésta área, aproximadamente 21.000 Ha. se encuentran calificados como vedados de caza el propio lago de la Albufera, y los cotos de Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal, Silla, Zacarés, Sollana, El Palmar, Sueca y Cullera, todos ellos dedicados fundamentalmente a la caza de aves acuáticas. (Ver plano adjunto).

La Albufera de Valencia y su entorno desde el punto de vista ornítologico y dentro del contexto europeo de zonas húmedas ocupan uno de los lugares preponderantes y de mayor importancia biológica como lugar de nidificación e invernada, al recibir elevadísimos contingentes de aves acuáticas provenientes de la casi totalidad del resto de los paises europeos, que la hacen ser catalogada como zona de categoría A (de prioridad urgente) en el proyecto MAR bajo los suspicios de la IUNC, IWRB, ICBP y la CIPO.

A continuación vamos a reseñar las especies existentes tanto de avifauna indígena como migrante, al igual que algunos datos sobre las mismas.

1.- Especies protegidas por la legislación española, especies cinegéticas y/o comerciales.

Especies protegidas en España

Decreto 2.573/1973

Decreto 3.181/1980

Decreto 97/1986.

* Especies que se puedan cazar o capturar en condiciones especiales (ej. plagas), pero bajo control del organismo competente.

+ Especie de interés cinegético.

2.- Estatus ibérico de abundancia de las especies. Integra información respecto al estatus poblacional.

1.- Especies cinegéticas (comerciales o no).

2.- Especies no cinegéticas y que no estan en peligro (con población estable y quizás númerosa).

3.- Especies con población reducida.

4.- Especies amenazadas.

5.- Especies en peligro de extinción.

6.- Especies accidentales: urge una mayor protección.

7.- Estatus de abundancia relativa de las poblaciones referidas a la Albufera de Valencia.

E.- Especie de presencia excepcional y/o rara, sin presentarse todos los años.

1.- Contingentes poblacionales muy bajos

2.- Contingentes poblacionales bajos.

3.- Contingentes poblacionales moderados.

4.- Contingentes poblacionales elevados.

5.- Contingentes poblacionales muy elevados.

4.- Comportamiento migratorio.

S.- Sedentaria.

D.- Cria en España; realiza movimientos dispersivos de algun tipo (dispersión posgenerativa total o parcial).

E.- Estival.

I.- Invernante.

M.- Presente en España sólo en épocas de migración.

AVIFAUNA INDIGENA

TABLA I

ESPECIES	MESES											
	S.	O.	N.	D.	E.	F.	M.	A.	M.	J.	JL.	AG.
Podiceps ruticollis												
Podiceps cristatus												
Botaunus stellaris												
Ixobrychus minutus												
Nycticorax nycticorax												
Ardeola ralloides												
Bubulcus ibis												
Egretta garzetta												
Ardea purpurea												
Anas platyrhynchos												
Anas strepera												
Netta rufina												
Circus deruginosus												
Gallinula chloropus												
Fulica atra												
Charadrius dubius												
Charadrius alexandrinus												
Himentopus himantopus												
Recurvirostra avosetta												
Clareola pratincola												
Larus ridibundus												
Chlidonias niger												
Chilidonias hybrida												
Gelochelidon milotica												
Sterna sandvincensis												
Sterna hirundo												
Sterna albifrons												
Cuculus canorus												
Alcedo atthis												
Calandrella rufescens												
Galerida cristata												
Anthus sp												
Motacilla alba												
Cettia cetti												
Locustella luscinioides												
Locustella naevia												
Acrophalus melanopogon												
Acrocephalus scirpaceus												
Acrocephalus arundinaceus												
Cisticola juncidis												
Muscicapa striata												
Panurus biarmicus												
Remiz pendulinus												
Emberiza calandra												
Emberiza schoeniclus												
Passer domesticus												
Passer montanus												
Oriolus oriolus												

Relación de especies nidificantes en la Albufera (1974-1982) y épocas de reproducción.

AVIFAUNA INDIGENA

TABLA II

ESPECIES	1	2	3	4
Podiceps ruficollis	●	2	2	S/P
Podiceps cristatus	●	2	3	S/P
Botaurus stellaris	●	5	I/E	S/P
Ixobrychus minutus	●	3	2	E
Nycticorax nycticorax	●	2	3	E
Ardeola ralloides	●	4	2	E
Bubulcus ibis	●	2	4	D
Egretta garzetta	●	2	4	E/D
Ardea purpurea	●	2-3	2	E
Anas platyrhynchos	○	1	3	S/D/I
Anas strepera	○	1	E	D/I
Netta rufina	○	1	2	D/I
Ciucus aeruginosus	●	4	I/E	D
Gallinula chloropus	○	1	3	D
Fulica atra	○	1	2	D
Charadrius dubius	●	2	2	E/M
Charadrius alexandrinus	●	2	3	E/M
Himantopus himantopus	●	2	3	E/I
Recurvirostra avosetta	●	2/3	E	E/I
Glareola pranticola	●	3	2	E
Larus ridibundus	○	2	E	D/I
Chlidonias niger	●	3	2	E/M
Chlidonias hybrida	●	3	2	E
Gelochelidon nilotica	●	3	I/E	E
Sterha sandvicensis	●	2	I/E	E
Sterna hirundo	●	3	2	E/M
Sterna albifrons	●	3	1	E
Cuculus canorus	●	2	2	EM
Alcedo atthis	●	4	1	D/I
Calandrella rufescens	●	4	2	S
Galerida cristata	●	2	2	S
Anthus sp	●	2/3	1	2
Motacilla alba	●	2	1	D/I/M
Cettia cetti	●	2	2	S
Locustella luscinioides	●	3	1	E
Locustella naevia	●	3	1	E/M
Acrocephalus melanopogon	●	3	1	S/D
Acrocephalus sciráceus	●	2	2	E/M
Aceocephalus arundinaceus	●	2/3	2	E
Cisticola juncidis	●	2	4	S/D
Muscicapa striata	●	2	2	E/M
Panurus biarmicus	●	2	3	D
Remiz pendulinus	●	2	1	D
Emberiza calandra	●	1	2	S/D
Emberiza schoeniclus	●	2	1	D/I
Passer domesticus	✳	2	4	S/D
Passer montanus	✳	2	2	S
Oriolus oriolus	●	2	I/E	E

1.- Información legal. 2.- Estatus poblacional Ibérico. 3.- Estatus poblacional referido a la Albufera. 4.- Comportamiento migratorio.

AVIFAUNA MIGRANTE

TABLA III

ESPECIES	MESES
	AG. S. O. N. D. E. F. M. A. M. J. JL.
Podiceps ruficollis	
Podiceps nigricollis	
Podiceps auritus	
Podiceps cristatus	
Phalacrocorax carbo	
Bubulcus ibis	
Egretta garzetta	
Ardea cinerea	
Platalea leucorodia	
Phoenicopterus ruber	
Branta bernicla	
Anser Anser	
Anser fabalis	
Tadorna ferruginea	
Tadorna tadorna	
Anas platyrhynchos	
Anas crecca	
Anas strepera	
Anas penelope	
Anas acuta	
Anas querquedula	
Anas clypeata	
Anas angustirostris	
Netta rufina	
Aythia ferina	
Aythia nyroca	
Aythia fuligola	
Aythia marila	
Mergus serrator	
Mergus merganser	
Pandions haliateus	
Circus cyaneus	
Circus aeruginosus	
Grus grus	
Rallus aquaticus	
Porzana porzana	
Crex crex	
Gallinuda chloropus	
Fulica atra	
Charadrius hiaticula	
Charadrius dubius	
Charadrius alexandrinus	
Pluvialis apricaria	
Pluvialis squatarola	
Vanellus vanellus	
Calidris canutus	
Calidris alba	

Relación de especies migrantes observadas en la Albufera (1971-82).

AVIFAUNA MIGRANTE

TABLA IV

ESPECIES	MESES											
	AG.	S.	O.	N.	D.	E.	F.	M.	A.	M.	J.	JL.
Tringa totanus												
Limosa limosa												
Limosa lapponica												
Numenius arquata												
Gallinago gallinago												
Lymnocryptes minimus												
Burhinus oedicnemus												
Larus melanocephalus												
Larus minutus												
Larus ridibundus												
Larus fuscus												
Larus argentatus												
Asio flammeus												
Alcedo atthis												
Motacilla flava												
Motacilla alba												
Locustella naevia												
Acrocephalus melanopogon												
Acrocephalus schoenobaneus												
Acrocephalus scirpaceus												
Acrocephalus arundinaceus												
Hippolais polyglotta												
Sylvia borin												
Sylvia atricapilla												
Sylvia communis												
Sylvia melanocephala												
Phylloscopus trochilus												
Phylloscopus collybita												
Cisticola juncidis												
Ficedula hypoleuca												
Muscicapa striata												
Phoenicurus ochruros												
Cyanosylvia svecica												
Turdus merula												
Panurus biarmicus												
Remiz pendulinua												
Emberiza calandra												
Emberiza schoeniclus												

Continuación Tabla III

Relación de especies migrantes observadas en la Albufera (1971-82).

AVIFAUNA MIGRANTE

TABLA V

ESPECIES	1	2	3	4
Podiceps ruficollis	●	2	2	S/D
Podiceps nigricollis	●	2	2	S/D
Podiceps auritus	●	3	E	I
Podiceps cristatus	●	2	2	S/D
Phalacrocorax carbo	●	2	3	I/M
Bubulcus ibis	●	2	4	D
Egretta garzetta	●	5	2	E/D
Ardea cinerea	●	2	4	D/I
Platalea leucorodia	●	5	E	E/M
Phoenicopterus ruber	●	5	1	D/M/I
Branta bernicla	●	6	E	I
Anser Anser	●	1		I
Anser fabalis	●	4	E	I
Tadorna ferruginea	●	7	1E	S/D/I
Tadorna tadorna	●	4	1	D/I
Anas platyrhynchos	○	1	5	S/D/I
Anas crecca	○	1	4	I
Anas strepera	○	1	3	D/I
Anas penelope	○	1	4	I
Anas acuta	○	1	4	I
Anas querquedula	○	1	3	M/I?
Anas clypeata	○	1	5	I
Anas angustirostris	○	4	1E	D/I
Netta rufina	○	1	5	D/I
Aythya ferina	○	1	5	D/I
Aythya nyroca	◒	5	1	0?/I?
Aythya fuligula	○	1	1	I
Aythya marila	●	6	1	I
Mergus serrator		3	1	I
Mergus merganser	◒	6	1/E	I
Pandion haliaetus	●	5	1	E/M
Circus cyaneus	◒	4	1/E	D/I
Circus aeruginosus	◒	4	2	D/M
Grus grus	◒	3/7	1/E	I
Rallus aquaticus	○	1	1	S/I
Porzana porzana	◒	3	1	M
Crex crex	◒	6	1	M
Gallinula chloropus	○	1	3	D/M/I
Fulica atra	○	1	3	D/M/I
Charadrius hiaticula	◒	2	2	M/I
Charadrius dubius	◒	2	1	E/M
Charadrius alexandrinus	◒	2	3	E/M/I
Pluvialis apricaria	○	1	3	M/I
Pluvialis squatarola	◒	2/3	2	M/I
Vanellus vanellus	○	1	4	D/I
Calidris canutus	◒	2/3	1	M
Calidris alba	◒	2/3	2	M/I

1.- Información legal.
2.- Estatus poblacional Ibérico.
3.- Estatus poblacional referido a la Albufera
4.- Comportamiento migratorio.

AVIFAUNA MIGRANTE

TABLA VI

ESPECIES	1	2	3	4
Tringa totanus	○	1	1	D/E/I
Limosa linosa	●	1		I/M
Limosa lapponica	◔	2/3	1	I/M
Numwnius arquata	○	1	2	M
Gallinago gallinago	○	1	4	D/I
Limnocryptes minimus		2/3	1	I/M
Burhinus oedicnemus	◕	1	1	D/E/I
Larus melanocephalus	◐	2	1	M
Larus ridibundus	●	2	5	S/I/D
Larus ruscus	○	2	2/3	I/M
Larus argentatus	○	2	3	D/E/I
Asio flammeus	○	3/4	2/3	I/M
Alcedo atthis	◕	4	2	S/D/I
Motacilla flava	◔	2	3	D/E/I
Motacilla alba	●	2	3	D/E/I
Locustella naevia	◐	3	2	I/M
Acrocephalus melanopogon	◕	3	3	D/E/I
Acrocephalus schoenobaneus	◕	2/3	2	I/M
Acrocephalus scirpaceus	◕	2	2	D/E/I
Acrophalus arundinaceus	●	2/3	1	D/E/I
Hippolais polyglotta	◔	2	3	D/E/I
Sylvia borin	◔	2	3	D/I/M
Sylvia atricapilla	◔	2	3/4	D/I/M
Sylvia communis	◔	2	2	I/M
Sylvia melanocephala	◔	2	1	D/E/I
Phylloscopus trochilus	◔	2	2	I/M
Phylloscopus collybita	◔	2	3/4	I/M
Cisticola juncidis	◔	2	3/4	D/E/I
Ficedula hypoleuca	◔	2	3/4	D/E/I
Muscicapa striata	◔	2	2/3	D/E/I
Phoenicurus ochruros	◔	2	2	D/I/M
Cyanosylvia svecica	◔	3	1/2	I/M2
Turdus merula		2	3/4	S/D/I
Panurus biarmicus	◕	2	2	D/E/I
Remiz pendulinus	◕	2	1/2	D/E/I
Emberiza calandra	◕	1	2	D/E/I
Emberiza schoeniclus	◕	2	1	D/E/I

Continuación Tabla V

1.- Información legal.
2.- Estatus poblacional ibérico
3.- Estatus poblacional referido a la Albufera.
4.- Comportamiento migratorio.

Mencionar que en la totalidad del lago de la Albufera, actualmente se pueden cazar dos dias al año, el de San Martín y Santa Catalina, a excepción de las matas del Fang i de San Roc, extrictamente protegidas, siendo abatibles únicamente las siguientes aves acuáticas, las que se pueden cazar en las zonas húmedas valencianas:

Anade real (Anas Platyrhynchos).

Anade silbón (Ana penelope)

Anade friso (Anas strepera)

Anade rabudo (Anas acuta)

Pato cuchara (Anas clypeata)

Cerceta común (Anas crecca)

Cerceta carretona (Anas querquedula)

Pato colorado (Netta rufina)

Porrón común (Aythia ferina)

Porrón moñudo (Aythia fuligula)

Rascón (Rallus acuáticus)

Polla-de agua (Gallinula chloropus)

Focha común (Fulia atra)

Gaviota argentea (Larus argentatus)

Gaviota reidora (Larus ridibundus)

Archibebe común (Tringa totanus)

Agachadiza chica (Lymocrytes minima)

Avefría (Vanellus vanellus)

Negrón común (Melanitta nigra)

Serreta mediana (Megus serrato)

4.2.8.- Descripción vías pecuarias del territorio.

Las vías pecuarias son los bienes de dominio público destinadas principalmente al trásito de ganado, habiendo que distinguir la siguiente clasificación de carácter general: (Decreto 3 de Noviembre de 1978. BOE)

a).- Cañadas, no podrán exceder de 75 metros de anchura.

b).- Cordeles, cuya anchura no será superior a 37,50 metros.

c).- Veredas, no superarán los 20 metros.

Los "abrevaderos", "Descansaderos" y "majadas" tendrán la superficie, y las "coladas", la anchura, que se determine en su clasificación, resultante de los antecedentes que existan en cada caso.

La creación, clasificación, deslinde, amojonamiento y reivindicación de las vías pecuárias se acordarán por el Ministerio de Agricultura a través del Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) (Decreto de 3 de Noviembre de 1978 BOE art. 5). Ahora bien, con la creación del estado de las autonomías, dichas competencias han sido transferidas a la Consellería de Agricultura.

Con lo que respecta al término municipal de Valencia, resta comentar que así como están clasificadas las vías pecuarias correspondientes a términos municipales colindantes no ocurre lo mismo en las del propio término, estando pendientes de una nueva clasificación por parte de la Consellería de Agricultura.

4.3. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES EN EL TERRITORIO.-

4.3.1.- Usos y tipologías de edificación existentes, densidades de población en distritos.

Excepto en ciudades cuya nueva planificación lleva implícita la idea de zonificación, generalmente en la mayoría de ellas, es corriente la presencia simultánea en un mismo espacio de actividades diferentes, donde se combina la función de residencia con la de servicios, comercial, industrial, etc. Ello no excluye la especialización funcional de algún enclave por su evolución histórica o por otras circunstancias.

La zonificación puede restar personalidad a la ciudad pero le da agilidad, diversificando y deslindando funciones, sobre todo en aquellas de mayor incompatibilidad, como la localización industrial y el área residencial.

El Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca había previsto quince tipos de zonificación pero hoy aparecen sectores diversificados más en sentido social que material.

En el casco antiguo, se aprecia una disminución en el número de habitantes, debido no sólo al deterioro de sus condiciones de habitabilidad, sino al aumento de un cuadro funcional, referente al asentamiento de servicios, entidades bancarias, oficinas, etc. sustituyendo la población laboral a parte de la residencial. Los cinturones de ensanche reciben los mayores contingentes de inmigración.

Como los accesos ferroviarios yugulan la expansión urbana y congestionan los accesos a Valencia, en el Plan Sur se contempló el eliminar pasos a nivel y líneas férreas. La supresión de la Central de Aragón, permite un desahogo para el sector Norte de la ciudad.

El Plan General de 1.966 proyectaba para la Estación del Norte, un emplazamiento en el antiguo cauce del Turia junto al puente del Angel Custodio; pero en 1.972, el Ministerio de Obras Públicas consideró la idea de situarla subterránea en el

C.O.P.U.T. COMISION

espacio hoy ocupado por los talleres de la Renfe, detrás del tunel de las Grandes Vías. También se proyecta el derribo de la estación de Villanueva de Castellón.

El aeropuerto de Manises, a 10 km. de la capital no tiene intensidad de tráfico aéreo, incluso para muchas líneas es sólo escala o lugar de tránsito, ya que al no tener importancia turística Valencia, es desviado hacia puntos que sí lo tienen; este es el caso de Alicante.

Por diversas estadísticas, se ha podido constatar que la población de Valencia-ciudad disminuye en beneficio de la Comarca, cosa que parece obedecer a que las unidades de la periferia se organizan como ciudades dormitorio o satélite.

Valencia se ha venido relacionando urbanísticamente con su Comarca, mediante la Corporación Gran Valencia; en lo funcional la ciudad depende de su hinterland; y en el aspecto industrial necesita ese entorno como zona de descentralización y localización para nuevas empresas. Valencia se anexionó lugares periféricos transformándose en nuevos barrios, como Benimaclet, Els Orriols, Campanar; también tiene importantes relaciones con otros entes que conservan su autonomía municipal; Torrente, Mislata, etc., pero sin dejar de gravitar en la órbita de la ciudad centro.

A los territorios del término municipal de Valencia, más próximos al núcleo, se les asignó una función residencial, pero sin conservar sus propios valores: paisajísticos, sociales, materiales e incluso estéticos.

Valencia es el principal foco de atracción de su provincia, pero debido a un fenómeno de redistribución, vuelve a repartir una porción de esa mano de obra hacia su entorno; unas comunicaciones convenientemente estructuradas, garantizan las relaciones humanas, comerciales, financieras e industriales. Los ferrocarriles eléctricos FEVE, son importante para los enclaves al norte de la ciudad; la generalización de las líneas de autobuses hace fácil la comunicación con todos los municipios del área. La relación se aprecia físicamente en algunas arterias de penetración donde se funden los espacios urbanos de unas y otras entidades sin solución de continuidad: la Avda. del Cid con Xirivella y ésta con Torrente, la Avda. de Burjasot con Burjasot.

El Area Metropolitana constituye un importante núcleo inmigratorio tanto para la gente de la provincia, como para comarcas de Castellón, Alicante, e incluso para otras zonas del Estado, especialmente las limítrofes (Cuenca, Albacete, Teruel).

Los centros urbanos del sector oeste (Manises, Quart, Xirivella, etc.) son sobre todo poblaciones idustriales habiendo casi desaparecido el empleo agrícola; los sectores del sur (Sedaví, Alfafar, Benetuser, Picaña, etc.) tienen una especialización industrial de la madera y el mueble, pero mantienen una participación en el trabajo del campo; otras poblaciones ejercen una función residencial con ocupación de sus términos por urbanizaciones, chalets más o menos aislados, colegios, etc. cosa que no excluye la presencia de alguna industria. La interdependencia entre los núcleos urbanos, se traduce en una intensa movilidad centrífuga-centrípeta con la consiguiente congestión para el tráfico interurbano e intraurbano.

Al desarrollarse urbana e industrialmente los municipios que rodean a la capital, absorben parte de la inmigración, ya que es más fácil la obtención de viviendas.

Hasta la promulgación de la Ley del Suelo, la práctica urbana se centra básicamente en la ciudad vieja, y en los distritos de ensanche y extramuros, además de algunas operaciones puntuales en otros distritos; prácticamente conectada con el pequeño capital que se traduce en remodelaciones y cambios de fisonomía de la urbe histórica. Desde 1.956, con el nuevo marco legislativo acabado de aprobar, el crecimiento de la ciudad está vinculado al capital inmobiliario; son los momentos en que Valencia empieza a pasar el segundo cinturón de ronda (Tránsitos) y a conocer un crecimiento suburbano reglamentado por el Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca de 1.966, cuando el capital financiero aparece en la escena urbana; se produce una congestión de espacios y tráfico, debido a los excesivos desplazamientos y falta de dotaciones en los barrios.

El modelo de crecimiento radiocéntrico de la capital se perpetúa a escala metropolitana dificultando las relaciones entre las diferentes zonas de área análogamente a la desconexión existente entre los barrios periféricos de Valencia.

En las últimas décadas Valencia ha crecido en mancha de aceite, convirtiendo los municipios cercanos en barrios exteriores. Al avanzar la ciudad, retrocede al área agrícola circundante, pero además se crean unas instalaciones de significado urbano: industrias, viviendas, hipermercados, almacenes; así el tránsito de la zona rural a la urbana se produce a través de la imbricación de los dos medios.

Un problema de Valencia, es la excesiva concentración de usos terciarios en el área central, obligando a los habitantes de las áreas perimetrales a frecuentes e innecesarios desplazamientos, contribuyendo a la congestión de la circulación intraurbana.

Para una mayor claridad en la exposición, haremos ahora una descripción barrio a barrio y por distritos, incorporando a cada uno de ellos un cuadro de densidades de población. Se ha superficiado lo consolidado efectivo para que las densidades puedan venir referidas tanto a la superficie total del barrio y del distrito como a la que realmente se ocupa por la edificación. De esta forma el coeficiente es más coincidente con la imagen de densidad que se "vive" en cada sector de la ciudad.

Se incluye al final un resumen de todos los distritos y del total del término municipal de Valencia donde se ve que la densidad de población en él es de 5.828 hab/Km2 según los datos del padrón municipal al 31 de marzo de 1.985 que recoge el Boletín Municipal de Estadística

DISTRITO CIUTAT VELLA

El barrio de la Seu comprende la mayor parte de la zona histórico-artística, según el anterior Plan General, la otra parte está en la Xerea; el resto del distrito estaba zonificado como Zona Interior. Desde 1.983 todo se califica como centro histórico, así como los restantes barrios de este distrito.

Es el núcleo de la Valencia romana, el sector más antiguo de la ciudad, con predominio de elementos historicos-artisticos,antiguo centro religioso de la ciudad conteniendo, la Catedral, y la Basilica de la Virgen de los Desamparados.

Su uso es residencial, zona tranquila, con un relativo poco tráfico.

La tipología es la común a la zona histórico-artística, destacando las numerosas casas señoriales que fueron en su día, apreciandose por todas, proporciones y materiales propios de edificios nobles.

En este barrio destaca el promedio de mucha edad de sus residentes, contrastando la clase media que habita en los nuevos edificios con una clase poco favorecida económicamente que vive en los barrios viejos, junto a muchos locales vacíos, de donde casi han desaparecido los antiguos artesanos.

El barrio más modernizado, donde casi ha desaparecido la construcción típica, ha sido el de SANT FRANCESC, en cuyas nuevas construcciones se albergan los principales bancos, hoteles, comercios de calidad, oficinas, espectáculos públicos, etc. constituyendo la principal zona comercial de la Ciudad; también contiene el Ayuntamiento y otros edificios para organismos oficiales; queda un sector de uso residencial, así como algún taller de trabajos manuales o pequeños talleres mecánicos.

La tipología, responde a manzanas cerradas, con materiales nobles; también la decoración de muchos comercios es de primera calidad.

El barrio del MERCAT, contiene el Mercado Central, con toda la zona de influencia ocupada por tiendas de alimentación principalmente, esto alterna con el uso residencial todavía importante.

La tipología, corresponde a manzanas cerradas, edificios entre medianeras, contrastando los edificios de nueva construcción con los antiguos más numerosos, con sus balcones, rejas, relación entre huecos y macizos, enlucidos, cornisas, etc. dando a calles más bien estrechas.

EL PILAR Y EL CARMEN de uso residencial predominantemente, pequeños talleres artesanales, y un comercio de alimentación generalmente en pequeños locales.

Su tipología, es la clásica de manzanas cerradas, viviendas entre medianeras, la mayoría de edificios antiguos; estando muchos de ellos desocupados.

LA XEREA, aunque domina el uso residencial, es un barrio importante puesto que contiene el Gobierno Civil y la Capitania General, también un sector comercial formando entorno a la calle de la Paz; su tipología es la citada de manzanas cerradas y edificios entre medianeras; envueltas por los nuevos edificios, existen antiguas construcciones típicas, con rejas, balcones, proporción característica entre luces y macizos, materiales, grosores de fachadas, etc.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) Población Sup.resid
01 - CIUTAT VELLA				
01-1. LA SEU	3.681	27,167	27,167	135,50
02-2. LA XEREA	5.948	17,936	17,936	331,63
03-3. EL CARMEN	8.534	31,398	31,398	271,81
04-4. EL PILAR	5.862	16,270	16,270	360,30
05-5. EL MERCAT	4.317	17,461	17,461	247,24
06-6. S.FRANCESC	8.144	42,669	42,669	190,87
SUMA (media)	36.486	152,901	152,901	238,63
		(POBLACION 1.985)		
01 CIUTAT VELLA	38.547			252,11

DISTRITO L'EIXAMPLA

La zonificación de este distrito corresponde a ensanche hasta tránsitos.

RUSSAFA dentro de sus características de barriada de ensanche, tiene un núcleo formado por edificios antiguos con sus correspondientes calles no situadas ortogonalmente.

Es de carácter residencial, con talleres e industrias no molestas en plantas bajas, así como comercios.

La tipología del resto es la correspondiente al ensanche con unas manzanas regulares, rectangulares, generalmente con patio de manzana, viviendas de una cierta categoria que contrastan con los edificios antiguos de su núcleo primitivo.

PLA DEL REMEI Y GRAN VIA, tiene similares características, sus usos son residenciales, con despachos de profesionales, y comercios en plantas bajas, así como talleres no molestos en bajos y patios de manzana.

Las calles con malla rectangular, las manzanas regulares, con patio interior de superficie mínima del 25% del total de la misma.

DISTRITOS Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.Resi
02-L'EIXAMPLA				
02-1.RUSSAFA	29.256	89,839	89,839	325,65
02-2.PLA REMEI	9.780	35,335	35,335	276,78
03-3.GRAN VIA	15.640	38,302	38,302	408,31
SUMA (media)	54.676	163,476	163,476	334,46
		(POBLACION 1.985)		
02 - L'EIXAMPLA	54.167			331,35

DISTRITO EXTRAMURS

La zonificación de este distrito corresponde a ensanche hasta tránsitos. Comprende los barrios de Botanic, Roqueta, Petxina y Arrancapins.

Su uso es residencial, con comercios generalmente al servicio exclusivo de la zona, en plantas bajas, talleres no molestos.

Su tipología es la del ensanche aunque sus calles no se corten ortogonalmente en general, y sus manzanas no sean muy regulares.

Este distrito contiene como elementos destacados, el Jardín Botánico y la Estación del Norte, y el antiguo Mercado de Abastos.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.resid.
03 - EXTRAMURS				
03-1. BOTANICO	7.939	34,461	34,461	230,38
03-2. LA ROQUETA	5.970	24,758	24,758	241,14
03-3. LA PETXINA	18.453	44,622	44,622	413,55
03-4. ARRANCAPINS	25.490	85,532	85,532	298,02
SUMA (media)	57.852	189,373	189,373	305,50
		(POBLACION 1.985)		
03 - EXTRAMURS	57.354			302,87

DISTRITO CAMPANAR

CAMPANAR, TENDETES Y EL CALVARI, tienen una zonificación de Extensión y Edificación Abierta.

SANT PAU, posee zonificación de Extensión, Edificación Abierta e Industria.

El uso de este distrito es residencial, excepto en SANT PAU que también tiene una parte industrial.

Su tipología, en la parte de Extensión, corresponde a manzanas construidas en toda su profundidad o con patios de manzana, abiertos o semiabiertos; en lo que respecta a la edificación abierta, son bloques sin patios interiores, generalmente de dos crujías, rodeados de espacios abiertos.

Como elementos importantes contiene, entre otros, las Escuelas Profesionales de San José, la Estación de Autobuses, Nuevo Centro, la Ciudad Sanitaria de la Fé, el antiguo Preventorio de San Francisco Javier.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.resid.
04 - CAMPANAR				
04-1. CAMPANAR	9.844	86,635	75,304	130,73
04-2. TENDETES	5.454	22,762	21,152	257,85
04-3. EL CALVARI	7.045	10,331	10,331	681,93
04-4. SANT PAU	5.500	400,483	26,286	209,24
SUMA (media)	27.843	520,211	133,073	209,24
		(POBLACION1.985)		
04 - CAMPANAR	28.901			217,19

DISTRITO ZAIDIA

MARXALENES, TORMOS, MORVEDRE, TRINITAT Y SANT ANTONI, poseen todas ellas zonificación de Extensión y Edificación Abierta.

Su uso es residencial, con todo tipo de comercios, talleres de trabajos manuales, pequeños talleres mecánicos e industrias consideradas como no insalubres, molestas ni peligrosas, pero dentro de una determinada potencia de los motores eléctricos, esto para la parte de Extensión y en planta baja; en la Edificación Abierta sólo pequeños comercios, garajes y actividades artesanas en las plantas bajas.

Su tipología es la de manzanas construidas en toda su profundidad o con patio de manzana, abiertas, semiabiertas, bloques alargados y en Edificación Abierta tiene bloques sin patios interiores, generalmente de dos crujías, rodeados de espacios verdes.

Este distrito contiene el jardín más importante de Valencia: Los Viveros, con un pequeño zoológico, la estación de los ferrocarriles de cercanías, El Museo de San Pio V,

el Colegio de los Salesianos, El refugio de las Hermanitas de los Ancianos Desamparados, junto a Sta. Mónica, el Hospital de la Cruz Roja, entre otros.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION / Sup.resid.
05 - ZAIDIA				
05-1. MARXALENES	12.311	37,623	31,234	394,16
05-2. MORVEDRE	11.750	33,829	32,316	363,60
05-3. TRINITAT	10.735	54,502	53,453	201,17
05-4. TORMOS	7.651	29,448	21,807	350,86
05-5. SANT ANTONI	8.582	27,502	24,449	351,02
SUMA (media)	51.029	182,904	163,259	312,57
		(POBLACION 1.985)		
05 - ZAIDIA	50.997			312,37

DISTRITO PLA DEL REAL

JAUME ROIG Y CIUTAT UNIVERSITARIA, tienen la zonificacion de Edificación Abierta, conteniendo edificios docentes como los de la Ciudad Universitaria y el Colegio Alemán. Su uso es residencial, con la tipología propia de la Edificación Abierta.

LA EXPOSICIO, corresponde la zonificación de Extensión Exterior a Tránsitos, con su tipología característica y uso; entre sus edificios destaca la clínica de Ntra. Sra. de la Esperanza facultades, las Esclavas, San José de Calasanz, etc.

MESTALLA responde a Edificación Abierta y Exterior, su uso residencial, ti-

pología correspondiente a su zonificación; contiene el Campo de Mestalla y Cuarteles Militares.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hec.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.resid.
06- PLA DEL REAL				
06-1. EXPOSICIO	7.888	35,462	35,462	222,44
06-2. MESTALLA	11.776	75,620	64,382	182,91
06-3. JAUME ROIG	8.876	19,369	19,369	458,26
06-4. CIUTAT UNIV.	4.493	27,034	25,131	178,79
SUMA (media)	33.033	157,485	144,344	228,85
		(POBLACION 1.985)		
06 - PLA DEL REAL	33.281			230,85

DISTRITO OLIVERETA

Todos los barrios tienen uso residencial, contienen las zonificaciones de Extensión y Edificación Abierta y el Plan Parcial n. 26-bis, Edificación Abierta y Tolerancia Industrial.

NOU MOLES está zonificado como Extensión; como edificación destaca la cárcel Modelo.

SOTERNES, Extensión y Edificación Abierta.

TRES FORQUES, Edificación Abierta, con el Cuartel del Ejército del Aire.

FUENSANTA, Edificación Abierta, con el Hospital rovincial y LA LLUM Edificación Abierta.

La tipología del distrito responde a la de Edificación Abierta y Extensión respectivamente.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP Hect	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.resid.
07 - OLIVERETA				
07-1. NOU MOLES	28.947	64,755	64,755	447,03
07-2. SOTERNES	5.485	21,937	21,937	250,04
07-3. TRES FORQUES	13.033	52,956	52,956	246,11
07-4. FUENSANTA	5.147	31,563	31,536	163,22
07-5. LA LLUM	2.931	17,820	8,888	329,78
SUMA (media)	55.543	189,031	180.072	308,45
		(POBLACION 1.985)		
07 - OLIVERETA	55.021			305,56

DISTRITO PATRAIX

PATRAIX Y ZAFRANAR cuentan con zonificación de Extensión Exterior, uso residencial, con toda clase de usos comerciales, pequeños talleres mecánicos e industrias no insalubres ni peligrosas, instaladas en planta baja con una determinada limitación de potencia de los motores eléctricos.

VARA DE QUART Y SANT ISIDRO tienen zonificación de Extensión Exterior con Tolerancia Industrial, con mayor libertad en las industrias que las de simplemente Exterior.

FAVARA contiene la residencia del Seguro de Enfermedad. Es barrio residencial, con zonificación de Extensión.

La tipología del distrito corresponde a manzanas construídas en toda su profundidad, o con patios de manzana, abiertas, semiabiertas, bloques alargados.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP Hect	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.resid.
08 - PATRAIX				
8-1. PATRAIX	23.727	62,987	59,136	401,23
08-2. SANT ISIDRO	5.852	49,009	18,999	308,02
08-3. VARA DE Q.	9.916	102,068	86,461	106,37
08-4. ZAFRANAR	5.572	43,251	17,066	326,50
08-5. FAVARA	2.715	23,009	20,497	132,46
SUMA (media)	47.062	280,324	202,159	232,80
		(POBLACION 1.985)		
08 - PATRAIX	47.908			236,99

DISTRITO JESUS

Su zonificación es Exterior y Tolerancia Industrial, el uso residencial, con las características de su zonificación, incluyendo el Cementerio General, y el Parque de Ingenieros.

La tipología edificatoria es la de Extensión, anteriormente descrita.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.resd.
09 - JESUS				
09-1. LA RAIOSA	14.977	39,963	39,963	374,78
09-2. L'HORT DE SENABRE	15.154	47,526	37,704	401,93
09-3. LA CREU COB.	5.817	41,389	37,067	156,94
09-4. S.MARCELLI	10.858	33,033	23,800	456,22
09-5. CAMI REAL	2.634	144,542	61,976	42,51
SUMA (media)	49.440	306,453	200,510	246,58
		(POBLACION 1.985)		
09 - JESUS	50.017			249,45

DISTRITO QUATRE CARRERES

MONT OLIVET Y EN CORTS tienen zonificación de Extensión Exterior a Tránsitos, uso residencial y la tipología: manzanas construidas en toda su profundidad, o con patio de manzanas, abiertas, semiabiertas, bloques alargados. En EN CORTS, está el antiguo cuartel del Almirante.

En ROVELLA, está el polígono del INUR, desarrollado con características de Edificación Abierta, una característica de este barrio es la abundancia de centros docentes.

LA PUNTA, muy poco edificado, predomina la pequeña construcción residencial dispersa, con la tipología propia, aunque tienen unos núcleos industriales. Su zonificación es de Extensión, deportivo-cultural, Edificación Abierta e Industrial.

LA FONTETA DE SANT LLUIS, antiguo núcleo en la huerta en el que se han construido nuevos edificios. Residencial con zonificación abierta. Contrasta la tipología de las casas de labradores con las nuevas construcciones más bien de tipo económico.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION / Sup.resi.
10 - QUATRE CARRERES				
10-1. MONT-OLIVET	21.841	46,370	46,370	471,02
10-2. EN CORTS	11.914	37,727	37,727	315,80
10-3. MALILLA	14.758	87,718	43,376	340,24
10-4. FONT S.LLUIS	3.378	28,959	20,823	162,23
10-5. ROVELLA	13.626	51,923	51,923	262,43
10-6. LA PUNTA	4.903	742,624	133,495	36,73
SUMA (media)	70.420	995,321	333,714	211,02
		(POBLACION 1.985)		
10 - QUATRE CARRERES	70.674			211,79

DISTRITO POBLATS MARTIMS

CABANYAL-CANYAMELAR, cuenta con zonificación Exterior y Turística. Conserva un sector histórico muy característico de fincas de pocas alturas y estrechas fachadas. Su uso es residencial, estando ubicado en los mismos la antigua playa de Valencia, con sus merenderos, el balneario de las Arenas, Las Termas, El Sanatorio de la Malvarrosa, San Juan de Dios.

EL GRAU, engloba el Puerto, su zonificación es Exterior, Tolerancia Industrial; siendo sus usos, al Norte residencial y al Sur industrial y su tipología la correspondiente a estas zonificaciones.

BETERO posee zonificación Edificación Abierta con su tipología y uso residencial.

NAZARET es una pequeña población separada de Valencia-Ciudad, en la que se ubica el Parque Sindical Deportivo.

LES MORERES tiene Zonificación Industrial, con la tipología propia de estas edificaciones.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.resi.
11 - POBLATS MARITIMS				
11-1. EL GRAU	8.370	169,314	169,314	49,44
11-2. CABANYAL-CANYAMELAR	25.752	132,785	122,268	210,62
11-3. LA MALVARROSA	13.895	64,669	45,950	302,40
11-4. BETERO	5.808	31,466	17,353	334,70
11-5. NAZARET	7.778	68,274	43,683	178,06
11-6. LES MORERES	1.387	111,216	21,882	63,39
SUMA (media)	62.990	577,724	420,450	149,82
		(POBLACION 1.985)		
11 - POBLATS MARITIMS	62.889			148,58

DISTRITO CAMINS AL GRAU

AIORA Y ALBORS forman parte del PERI n.12, LA CREU DEL GRAU Y CAMINO HONDO tienen zonificación Exterior con Tolerencia Industrial, uso residencial, con toda clase de usos comerciales, talleres mecánicos e industrias no insalubres, incómodas ni peligrosas, en las plantas bajas con un límite en la potencia de los motores eléctricos.

Las manzanas están construídas en toda su profundidad o con patio de manzana, abiertas, semiabiertas, bloques alargados.

PENYA ROJA tiene zonificación Extensión con Tolerancia Industrial, e idénticas características a los otros barrios de este distrito con zonificación de Industria, uso industrial y tipo de construcción característica para su función.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION / Sup.resi.
12 - CAMINS AL GRAU				
12-1. AIORA	23.327	65,745	58,192	400,87
12-2. ALBORS	9.407	25,330	25,045	391,23
12-3. LA CREU GRAU	13.011	41,765	26,915	483,42
12-4. CAMINO HONDO	3.979	16,977	15,192	261,86
12-5. PENYA-ROJA	908	74,222	38,772	23,42
SUMA (media)	50.632	224,048	163,116	310,41
		(POBLACION 1.985)		
12 - CAMINS AL GRAU	50.841			310,77

DISTRITO ALGIROS

L'ILLA PERDUDA, CIUTAT JARDI, L'AMISTAT Y VEGA BAIXA, tienen zonificación de Edificación Abierta. Su uso es residencial y la tipología, es la de Edificación Abierta.

LA CARRASCA con relación al Plan General tiene zonificación Deportivo-cultural, alberga al Politécnico, y por estar este barrio muy poco edificado, su uso principal es docente; alberga también el cementario del Cabanyal y la Escuela de Maestria Industrial.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.resi.
13 - ALGIROS				
13-1. L,ILLA PERDUDA	9.438	21,410	18,446	511,66
13-2. CIUTAT JARDI	13.022	39,225	24,070	541,01
13-3. L,AMISTAT	8.909	20,478	18,230	488,70
13-4. VEGA BAIXA	5.537	20,485	14,650	377,96
13-5. LA CARRASCA	1.726	188,380	43,740	39,47
SUMA (media)	38.632	289,978	119,136	324,27
		(POBLACION 1.985)		
13 - ALGIROS	39.189			328,95

DISTRITO BENIMACLET

Este distrito posee zonificación de Extensión y Edificación Abierta; además en CAMI DE VERA hay una porción de industria especial.

Su uso es residencial excepto en la parte de industria especial. Su tipología corresponde a su zonificación, no hallándose muy edificado.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (hab/Ha) POBLACION Sup.resi.
14 - BENIMACLET				
14-1. BENIMACLET	22.982	78,340	52,765	435,56
14-2. CAMI DE VERA	3.645	82,020	46,150	55,11
SUMA (media)	26.627	160,360	118,915	223,92
		(POBLACION 1.985)		
14 - BENIMACLET	26.983			226,11

DISTRITO RASCANYA

ELS ORRIOLS está zonificado como Extensión en SANT LLORENS predomina la Edificación Abierta y en TORREFIEL, Edificación Abierta, núcleos actuales y tolerancia industrial.

Su uso es residencial y la tipología, la correspondiente a las distintas zonificaciones.

DISTRITO BARRIO	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP. Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup. resid
15 - RASCANYA				
15-1. ELS ORRIOLS	18.280	42,920	36,807	496,65
15-2. TORREFIEL	23.824	58,172	52,197	456,43
15-3. SANT LLORENS	2.937	154,515	8,112	362,06
SUMA (media)	45.041	255,607	97,116	463,79
		(POBLACION 1.985)		
15- RASCANYA	45.237			465'81

DISTRITO BENICALAP

El barrio de BENICALAP, tiene las zonificaciones de Edificación Abierta, núcleos actuales y tolerancia industrial, y la CIUTAT FALLERA, Edificación Abierta. Su uso principal es el residencial, destacando como elemento característico LA CIUTAT FALLERA, con su parte de talleres artesanos de esta actividad tipicamente valenciana.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect	SUP.OCUP. Hect	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup.resid
16 - BENICALAP				
16-1. BENICALAP	30.936	189	87,288	354,42
16-2. CIUTAT FALLERA	6.378	182,632	28,727	222,02
SUMA (media)	37.314	371,632	116,015	321,64
		(POBLACION 1.985)		
16 - BENICALAP	37.270			321,26

POBLES DEL NORD

No consta el número de vecinos de Santa Barbara, Riraura y San Miguel de los Reyes, aunque pueden estar incluidos dentro de los correspondientes barrios de Pobles del Nord.

Todas estas poblaciones constituyen núcleos con una cierta independencia y características propias, zonificadas como Núcleos Periféricos y uso principal, el residencial, y actividad vinculada a la agricultura.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION / Sup.resid
17 - POBLES DEL NORD				
17-1. BENIFARAIG	1.038	--	9,470	109,61
17-2. POBLE NOU	1.409	--	5,745	245,26
17-3. CARPESA	1.421	--	9,182	154,76
17-4. C. DE BARCENA	599	--	9,777	61,27
17-5. MAHUELA Y TAULADELLE, RAFALELL Y VISTABELLA	105	--	1,995	52,64
17-6. MASSARROTJOS	1.122	--	12,432	90,26
17-7. BORBOTO	766	--	16,942	45,22
STA.BARBARA	--	--	12,180	--
RIRAURA	--	--	7,257	--
S. MIGUEL REYES	--	--	4,357	--
SUMA (media) 6.460	1.032,379	89,327	72,32	
	(POBLACION 1.985)			
17 - POBLES DEL NORD	6.460			71,51

POBLES DE L'OEST

Todas estas poblaciones constituyen núcleos con una cierta independencia y características propias, zonificadas como Núcleos Periféricos, y uso principal, el residencial.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1.984	SUP.TOTAL Hect.	SUP.OCUP Hect.	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION / Sup.resid
18 - POBLES DE L'OEST				
18-1. BENIMAMET	12.413	--	94,511	131,34
18-2. BENIFERRI	328	--	98,943	3,32
SUMA (media)	12.741	198,536	193,454	65,87
	(POBLACION 1.985)			
18 - POBLES DE L'OEST	12.812			66,24

POBLES DEL SUD

No se tiene el número de vecinos del Anexo del Saler, no obstante podrían ir incluídos dentro de los del Saler, aquéllos que no sean de segunda residencia.

Todas estas poblaciones constituyen núcleos con una cierta independencia y características propias, zonificadas como Núcleos Periféricos, y uso principal, el residencial.

DISTRITO Y BARRIOS	POBLACION 1984	SUP.TOTAL Hect	SUP.OCUP. Hect	DENSIDAD (Hab/Ha) POBLACION Sup. Resid.	
19 POBLES DEL SUD					
19-1 FORN D'ALCEDO	1.498	--	22,835	65,61	
19-2 CASTELLAR-OLIVERAL	6.980	--	38,530	181,16	
19-3 PINEDO	1.956	--	15,734	124,38	
19-4 EL SALER	941	--	33,699	27,93	
19-5.EL PALMAR	932	--	9,725	95,84	
19-6.PERELLONET	560	--	52,725	10,63	
19-7.LA TORRE	5.556	--	26,085	231,00	
19-8.FAINAR	217	--	--	--	
19-9.ANEXO AL SALER	--	--	23,150	--	
SUMA (media)	18.640	6.586,987 (POBLACION 1.985)	222,483	83,79	
19-POBLES DEL SUD				18.802	84,51

RESUMEN DE DENSIDADES DE POBLACION POR JUNTAS MUNICIPALES

JUNTAS MUNICIPALES	DISTRITOS	POBLACION 1.985	SUPERFICIE OCUPADA Ha.	DENSIDAD NETA	SUPERFICIE TOTAL Ha.	DENSIDAD BRUTA
CIUTAT VELLA	CIUTAT VELLA	38.547	152,901	252,11	152,901	252,11
RUSSAFA	L'EIXAMPLA	54.167	163,476		163,476	
	QUATRE CARRERES	70.674	333,714		995,321	
		124.841	497,190	251,10	1.158,797	107,74
ABASTOS	EXTRAMURS	57.354	189,373		189,373	
	OLIVERETA	55.021	180,072		189,031	
	PATRAIX	47.908	202,159		280,324	
	JESUS	50.017	200,510		306,453	
		210.300	772,114	272,37	965,181	217,89
TRANSITS	CAMPANAR	28.901	133,073		520,211	
	ZAIDIA	50.997	163,259	182,904		
	PLA DEL REAL	33.381	144,344		157,485	
	BENIMACLET	26.983	118,915		160,360	
	RASCANYA	45.237	97,116		255,607	
	BENICALAP	37.270	116,015		371,632	
		222.669	772,772	288,15	1.648.199	133,10
MARITIM	POBLATS MARITIMS	62.889	420,450		577,724	
	CAMINS AL GRAU	50.841	163,116		224,048	
	ALGIROS	39.189	119,136		289,978	
		152.919	702,702	217,62	1.091,750	140,07

RESUMEN DE DENSIDADES DE POBLACION EN TODO EL TERMINO MUNICIPAL

DISTRITOS	POBLACION 1.985	SUPERFICIE OCUPADA HECT.	DENSIDAD NETA	SUPERFICIE TOTAL HECT.	DENSIDAD BRUTA
01- CIUTAT VELLA	38.547	152,901	252,11	152,901	252,11
02- L'EIXAMPLA	54.167	163,476	331,35	163,476	331,35
03- EXTRAMUR	57.354	189,373	302,87	189,373	302,87
04- CAMPANAR	28.901	133,073	217,19	520,211	55,56
05- ZAIDIA	50.997	163,259	312,37	182,904	278,82
06- PLA DEL REAL	33.281	144,344	230,57	157,485	211,33
07- OLIVERETA	55.021	180,072	305,56	189,031	291,07
08- PATRAIX	47.908	202,159	236,99	280,324	170,90
09- JESUS	50.017	200,510	249,45	306,453	163,21
10- QUATRE CARRERES	70.674	333,714	211,79	995,321	71,01
11- POBLATS MARITIMS	62.989	420,450	149,58	577,724	108,86
12- CAMINS AL GRAU	50.841	163,116	310,77	224,948	226,92
13- ALGIROS	39.189	119,136	328,95	289,978	135,14
14- BENIMACLET	26.983	118,915	226,11	160,360	168,27
15- RASCAYA	45.237	97,116	465,81	255,607	176,98
16- BENICALAP	37.270	116'015	321'26	371'632	100'29
17- POBLES DEL NORD	6.387	65'543	97'45	1.032'379	6'19
18- POBLES DEL OEST	12.813	193'454	66'24	198'536	65'54
19- POBLES DEL SUD	18.802	222'483	84'51	6.586'987	2'86
SUMA	787.278	3.379'109	232'99	13.465'000	58'47

4.3.2.- Equipamiento Existente

Introducción. El inventario de equipamientos.

El Documento de Criterios y Objetivos en su último capítulo y en relación con el tema de Espacios Libres y Equipamientos Urbanos, afirmaba que "el planeamiento urbano (dentro de la época de crisis en que nos encontramos) ha de hacerse mirando hacia dentro para satisfacer las necesidades y resolver las deficiencias que actualmente tiene planteadas la ciudad..." "Pero estas necesidades, que en Valencia son originadas en gran parte por los enormes déficits de equipamientos, han de ser satisfechas con medios escasos (piénsese por ejemplo, en la escasez de suelo urbano "libre"). Ello supone que, en definitiva, habrán de tomarse decisiones en torno a cuestiones básicas como: qué hacer, dónde y en qué medida".

Entendemos que en estas frases queda expresada, escueta y rotundamente, la filosofía del nuevo Plan en cuanto a la importancia absoluta y esencial que poseen y debe otorgarse a los equipameintos en el contexto de la ciudad.

A todo lo largo del documento de Criterios y Objetivos mencionado, desde el primer párrafo de la "Presentación", hasta el último Capítulo como se ha visto, se repite machaconamente la insistencia sobre la escasez de dotaciones verdes, escolares y sociales, y sobre el deseo y la voluntad ineludibles de solucionar en las Propuestas del Plan General, las carencias de dotaciones señaladas en los diversos barrios y distritos que integran nuestra ciudad.

Consecuentemente con ello, para la primera etapa de recopilación de información y plasmación de propuestas efectuada en el Avance, se cometió la ingente tarea de llevar a cabo un Inventario de Equipamientos de la ciudad de Valencia y su Término Municipal.

Este Inventario sometido tras el Avance a sucesivas actualizaciones, ampliaciones y concreciones, sigue dos vertientes distintas: Por una parte estudia la totalidad de los equipamientos existentes, es decir aquéllos que ya se hallan "en funcionamiento" por así decirlo en la Ciudad, y dentro ya de ello analiza las características de su "funcionamiento" en cuanto a calidad, adecuación, cuantía, capacidad y con especial

referencia a su caráctr público o privado. En segundo lugar, dada la existencia de los múltiples Planes Parciales y Peris aprobados en el término municipal, pero teniendo en cuenta que la Revisión acometida dejará sin efecto los Planes Parciales que fueron desarrollo del Plan General de 1966, y los PERIS llevados a cabo en estos últimos años recientes, la segunda parte del Inventario de Equipamientos, lleva a cabo el estudio de las previsiones de equipamiento planeado.

En la confección de Inventario la magnitud del trabajo que supone recopilar y analizar los diferentes elementos que componen el equipo urbano en cuanto a espacios libres, zonas verdes, parques, centros docentes, culturales, deportivos, administrativos, sanitarios y un largo etcétera, el primer paso fue la elaboración de un listado de los diversos "Tipos de Equipamiento", desglosándolos a su vez en "Especificaciones" o subtipos existentes dentro de la propia tipología.

El listado elaborado quedó al final en la forma que sigue:

LISTADO DE TIPOS DE EQUIPAMIENTOS

1.- ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

1.1. Espacios libres y parques naturales

1.2. Jardinería

1.3. Areas de juego

1.4. Otros

2. CENTROS DOCENTES

2.1. Guarderías, escuelas infantiles

2.2. Preescolar

2.3. E.G.B.

2.4. B.U.P.

2.5. F.P.

2.6. Universidad

2.7. Educación Especial

2.8. Otros centros docentes.

3. SANITARIO

3.1. Hospitales. Residencias sanitarias

3.2. Ambulatorios

3.3. Consultorios

3.4. Dispensarios

3.5. Centros municipales de Salud

3.6. Otros centros sanitarios.

4. CULTURAL

4.1. Archivos y Bibliotecas

4.2. Museos y Sala de Exposición

4.3. Instituciones Culturales

4.4. Teatros, Auditorios, Filmoteca y Cines-Club

4.5. Centros de Culto

4.6. Otros

5. DEPORTIVO

5.1. Parque deportivo

5.2. Pabellón de deportes

5.3. Polideportivo

5.4. I.D.E. (Instalación deportiva elemental)

5.5. Clubs y Sociedades deportivas

5.6. Estadios

5.7. Otros

6. SERVICIOS SOCIALES

6.1. Centros Municipales de Servicios sociales

6.2. Residencias ancianos

6.3. Clubs jubilados

6.4. Beneficencias

6.5. Toxicomanías. Alcoholemias.

6.6. Atención al minusválido

6.7. Acogida madres solteras

6.8. Otros.

7. SERVICIOS PUBLICOS

7.1. Locales y dependencias administrativas municipales.

7.2. Locales y dependencias administrativas no municipales.

7.3. Juntas de Distrito

7.4. Aguas Potables.

7.5. Bomberos

7.6. Policía Municipal

7.7. Gruas y cementerios de vehículos

7.8. Mercados y mataderos

7.9. Cementerios

7.10. Espación tratamiento de resíduos solidos. Vertederos.

7.11. Depuradoras.

7.12. Otros.

8. FERIAS DE MUESTRAS

9. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

9.1. Estaciones Ferrocarril

9.2. Estaciones Autobuses interurbanos.

9.3. Instalaciones SALTUV

9.4. Puerto Marítimo

9.5. Aeropuerto. Helipuerto.

9.6. Correos y Telegrafos.

9.7. Telefónica.

9.8. Otros.

10. OTROS EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS. Asociaciones (Federaciones, Clubs) Colegios Mayores.

En base al presente listado de tipologías de equipamientos, fué elaborado el Inventario de Equipamientos, tomando como ámbitos de trabajo primarios las demarcaciones correspondientes a los Barrios que, a su vez, se integran en los 19 Distritos Municipales, como unidades secundarias. El tercer escalón o nivel de tratamiento, lo constituyen las cinco Juntas Municipales y el sector Pedanías, dentro del proceso comparativo de la información, que puede utilizarse como pauta para la concreción o elaboración de las alternativas y propuestas del Plan General

Tal como ya se ha indicado el Inventario de Equipamientos, clasificado por Distritos, se halla integrado actualmente por dos grupos ó conjuntos de Fichas, correspondiendo el primero a los equipamientos ya "existentes", y el segundo a los equipamientos "planeados", es decir, incluidos en Planes Parciales o Planes Especiales de Reforma Interior aprobados definitivamente en los últimos años.

Es decir, la elaboración del fichero de Equipamiento Planeado, correspondiente a aquellas dotaciones instalaciones o servicios proyectadas que se hallan sin ejecutar,

pero incluídas en Planes vigentes ó de inminente aprobación definitiva, se ha efectuado con criterios de clasificación similares a los utilizados para el Equipamiento Existente ó en Uso; pero en lugar de intentar abarcar la totalidad del Planeamiento vigente, un total de 96 Planes entre Planes Parciales, PERIS, PEPS, Estudios de Detalle, y Modificaciones Puntuales, de los cuales una buena parte serán revisados por el nuevo Plan General, el trabajo se ha centrado en una selección de aquéllos, en la que sólo se incluyeron los P.P., Modificaciones de P.P., PERIS y PEPS., de reciente tramitación y aprobación, cuyos criterios informantes en el momento de su elaboración, eran sensiblemente coincidentes con los que ahora inspiran la Revisión del Plan General.

Al objeto de facilitar tanto la accesibilidad como el conocimiento de la situación real de los Equipamientos, a partir de las Fichas elaboradas y los Planos-Guía de los Distritos se ha realizado el proceso de informatización de las Fichas, que permitirá en su momento el estudio y exoplotación según diversas vertientes.

El Inventario de Equipamiento se cierra con unos datos globales por barrios y distritos. Esta globalización nos permite en un primer paso conocer la cantidad de superficie ocupada por cada tipo y variedad de equipamiento, en cada Barrio, Distrito y Junta Municipal, y por ende, la superficie destinada a equipamientos en el Conjunto de la Ciudad.

A partir de este sucesivo escalonamiento de datos, donde se describen, tanto global como pormenorizadamente, los niveles de dotaciones en cada sector de la ciudad, es posible llevar a cabo un análisis de las carencias y desigualdades existentes, tanto en el seno de un Barrio, Distrito, o Junta Municipal, como asimismo comparativamente entre los diversos sectores de la propia Ciudad.

El Inventario de Equipamiento "Planeado" contempla, como se ha dicho aquellos planes recientemente aprobados o en tramitación según la relación siguiente:

PLANES APROBADOS DEFINITIVAMENTE

PEP 1	Carmen (Sector1)
	Seu-Xerea (Sector2)
	San Francesc (Sector 3)
	Velluters (Sector 4)
	Mercat (Sector 5)

MPP 2	Escolaridad
PERI P.P.3	Camí Real
PERI 3	San Marcelino
PERI 4	Gral Urrutia Granada
PERI 4	Colegio Carolina Alvarez (Rovella)
PERI 4 bis	Valencia Residencial
MPP 6	Escolaridad
PERI 8 bis	El Ferrobus
PERI 8 Bis Sector 1	Campanar-Sant Pau
MPP 9	Escolaridad
MPP 11	Escolaridad
PERI 12	Aiora, Ciutat Jardín Albors
PERI 14	Centro
PERI 14	Oeste (Infanta Isabel)
P.P. 18	Castellar-Oliveral
PERI 22	Valencia-Urbana
PERI 22	Manuel Laguarda
PERI 22-2	Unifamiliares
PERI 22-3	Benimaclet - Camino Vera
PERI 22	Espai Vert
PERI 23	Orriols y Torrefiel
PERI 25	Nou Moles-Soternes
PERI 26	Patraix-Olivereta
	Cuartel de Aviación
	Escolaridad
PERI P.P. 26	Nacarella
PERI P.P. 26 bis	La Llum-Fuensanta
PERI P.P. 26 bis	San Isidro
PERI 29	Carpesa

En líneas generales resulta evidente que existe un déficit global de espacios libres en Valencia, a todos los niveles, es decir, al urbano y al local, a nivel de Juntas, al de Distritos o al de Barrios. Y esta afirmación es válida y extensible a todo el conjunto de los restantes equipamientos.

El análisis del contenido del Inventario de Equipamientos, nos plantea ya de entrada una cuestión primordial, ya que las cifras globales directamente obtenidas de aquel podrían, en principio, hacernos sentir excesivamente optimistas.

La catalogación efctuada de los diversos "tipos de equipamientos" se ha hecho de forma exhaustiva, de modo que en el Inventario se incluyen, por poner un ejemplo, todas las zonas verdes, jardines y áreas de juego, clasificadas de acuerdo con sus características y con su superficie. Esta exhaustividad en la recopilación de datos se

halla justificada por tratarse de un Inventario de carácter general cuya posible utilidad y aplicación rebasa las propias de la Revisión del Plan General Municipal.

Por ello, a pesar de disponerse y de conocerse este ingente peso de equipamientos, desde los de mayor extensión hasta los más pequeños, en el contexto de la Revisión resulta necesario realizar a efectos de estudio y de tratamiento, un planteamiento "realista" del contenido del Inventario, que nos conducirá a una "selección" y "eliminación" de existencias de equipamientos bajo el criterio de aceptar sólo aquellos que, o bien por su superficie, por su idoneidad, por su ubicación o incluso por su perentoriedad, cumplan ciertos requisitos mínimos, que los consagren como equipamientos o dotaciones realmente efectivos y suficientes.

Este cribado puede contemplarse, para el caso de los "espacios libres, zonas verdes y deportivas" y para el de "centros docentes", en los Planos de Información números 3.3. y 3.4.

Si comparamos estos planos con los Planos-Guía del Inventario, para cada Distrito, observaremos que se ha realizado un alta restricción de áreas libres y de centros docentes, lo cual nos permite situarnos en una postura, que sin duda se intenta aproximar a la experiencia y al sentir de los propios barrios de la Ciudad, que constantemente vienen denunciando la escasez de espacios para el esparcimiento que sin género de dudas, conduce al deterioro de las condiciones ambientales de las propias áreas existentes, al exigirseles un excesivo nivel de utilización de los mismos.

ESPACIOS LIBRES, ZONAS VERDES Y DEPORTIVAS

El trabajo de localización y recopilación de espacios libres, jardines y áreas de juego existentes en el término municipal, llevado a cabo a través del Inventario, pone de manifiesto que nunca existió una política clara en cuanto a la estructuración de un sistema de espacios verdes de uso público ni en las previsiones del propio Plan General vigente desde 1966, ni tapoco en los organismos a cuyo cargo estaba el desarrollo de la gestión del mismo. Por ello, a través del plano n.3.3. se ha llevado a cabo una selección de las existencias detectadas en el Inventario , bajo criterios que han intentado adaptarse a las pautas de necesidad existentes en cada punto de la Ciudad.

Esta selección nos sitúa en términos mucho más reales y verdaderos, y por ello más elocuentes y capaces de ofrecernos una visión práctica de las necesidades existentes.

De entrada, es necesario tener en cuenta que resulta imposible en este nivel de información, intentar profundizar en la distinción de la Ley del Suelo entre espacios libres como sistemas generales y dotaciones verdes a nivel de suelo urbano. Nos limitamos, por ello, a cuantificar cifras globales, sin entrar en tales distinciones jerárquicas de uso a nivel metropolitano y a nivel urbano local que, no obstante, constituyen premisas a contemplar en la parte propositiva del Plan.

Si descendemos a la observación de las dotaciones en Distritos o Juntas Municipales, que figuran en los cuadros adjuntos, las cifras y estándares son de una cuantía notablemente escasa, aunque ni tan siquiera nos remitamos para establecer comparaciones módulo propugnado por el Reglamento de Planeamiento que, en última instancia, no sería el estricto cumplimiento por hallarnos en "suelo urbano consolidado", según consideraciones aceptadas por la propia Ley del Suelo. No obstante, y a pesar de la laxitud de la Ley del Suelo en este extremo, siguen siendo por ello, estándares muy bajos, y, además, generalizados a todos los distritos, salvo escasas excepciones, como son el de Zaidia, que cuenta con el bloque de los 188.500 m2. de los Viveros, y cuyo estándar es de 9'93 m2/viv.; y el distrito del Pla del Real con la conjunción de la Alameda y el Paseo de Valencia al Mar, con 9'57 m2/vivienda.

Las zonas deportivas alcanzan una cifra de 1.932.353 de m2. de superficie. Pero si de esta cifra deducimos la superficie existente en el Saler, nos quedamos con las instalaciones netas en el entorno de la Ciudad con 509.539 m2. Sus emplazamientos aparecen plasmados también en el plano informativo 3.3, del que se han excluido aquéllas fichas del Inventario correspondientes a sedes sociales ó a otras instalaciones fuera de ordenación.

Asimismo, hay que señalar que figuran incluídos también los metros cuadrados sitos en el Cauce Viejo que actualmente son utilizados como campos de fútbol y que suponen la cifra de 200.600.

En el ámbito de la Ciudad, la mayor parte de las instalaciones se hayan situadas en los distritos al norte del Cauce Viejo, con la exclusión del Parque Deportivo de Nazaret y las instalaciones de Benimar, ambas, por cierto, prácticamente contiguas en su emplazamiento.

También en el plano se ha señalizado el carácter de la propiedad de cada instalación deportiva. En este aspecto, puede observarse que abundan y predominan las instalaciones y los Clubs privados, orientados a los niveles de mayor renta de población.

Podemos decir, como colofón a este apartado, que quizá el interés primordial de la acción debe orientarse a conseguir paliar las necesidades de espacios deportivos, con el auxilio y la conjunción de los espacios libres, las zonas verdes y las áreas de juego que, al menos, poseen una clara ventaja frente a aquellas, en el ámbito de la Ciudad, y es la de hallarse distribuidas con mejor y más regular uniformidad.

SUPERFICIE EN M2 DE ESPACIOS LIBRES, ZONAS VERDES Y ZONAS DEPORTIVAS

DISTRITOS	PARQUE NATURAL	Z.VERDES Y AREAS DE JUEGO	ZONAS DEPORTIVAS	Nº VIV.	Nº HAB.
1. CIUTAT VELLA	--	64.758	4.424	18.901	35.912
2. L'EIXAMPLA	--	34.674	1.772	24.133	54.167
3. EXTRAMURS	--	69.370	--	24.639	57.354
4. CAMPANAR	--	29.709	--	12.332	28.901
5. ZAIDIA	--	207.995	52.585	20.952	51.015
6. PLA DEL REAL	--	123.562	71.260	12.920	33.281
7. OLIVERETA	--	92.851	3.196	20.050	55.021
8. PATRAIX	--	15.404	--	19.394	47.908
9. JESUS	--	20.902	5.801	20.686	50.017
10. LES CUATRE CARRERES	--	74.457	29.805	26.508	70.674
11. POBLATS MARITIMS	--	69.713	63.151	26.889	62.889
12. CAMINS AL GRAU	--	29.592	9.640	20.878	50.841
13. ALGIROS	--	32.015	1.392	15.337	39.189
14. BENIMACLET	--	2.510	8.897	11.254	26.983
15. RASCANYA	--	2.389	29.164	16.878	45.237
16. BENICALAP	--	76.925	15.740	13.709	37.270
17. POBLES DEL NORD	--	2.055	7.880	2.439	6.387
18. POBLES DE L'OEST	--	25.265	4.232	5.696	12.813
19. POBLES DEL SUD	5.872.831	9.132	150.175	12.319	18.802
TOTALES	5.872.831	983.238	459.114	325.914	784.661

SUPERFICIE EN METROS CUADRADOS. DE EQUIPAMIENTOS DOCENTES

Nº DISTRITOS	E.G.B.	B.U.P.	F.P.	UNIVERS.	TOTAL	Nº viviendas	Nº Habitantes
1.- CIUTAT VELLA	9.104 m2	13.184	4.134	---	26.322	18.901	35.912
2.- L'EIXAMPLA	27.951	3.280	3.316	---	36.547	24.133	54.167
3.- EXTRAMURS	49.592	29.651	469	---	79.712	24.639	57.354
4.- CAMPANAR	97.460	12.500	30.343	---	140.343	12.332	28.901
5.- ZAIDIA	60.822	23.561	3.474	---	88.257	20.952	51.015
6.- PLA DEL REAL	46.002	1.668	--	62.950	110.620	12.920	33.261
7.- OLIVERETA	89.660	13.796	314	---	103.770	20.050	55.021
8.- PATRAIX	39.349	4.580	--	---	43.929	19.394	47.906
9.- JESUS	41.869	720	35.034	---	77.623	20.656	50.017
10.- QUATRE CARRERES	101.664	18.332	--	---	119.996	26.508	70.674
11.- POBLATS MARITIMS	71.259	13.612	1.320	---	86.191	26.889	62.889
12.- CAMINS AL GRAU	39.921	--	4.411	---	44.332	20.878	50.841
13.- ALGIROS	8.750	10.567	13.113	335.632	368.062	15.337	39.189
14.- BENIMACLET	25.017	--	--	---	25.017	11.254	26.961
15.- BASCANYA	32.345	--	--	---	32.345	16.878	45.237
16.- BENICALAP	37.495	1.282	1.291	---	40.068	13.709	37.270
17.- POBLES DEL NORD	7.100	--	--	---	7.100	2.439	6.387
18.- POBLES DEL L'OEST	28.205	--	--	---	28.205	5.696	12.813
19.- POBLES DEL SUD	50.040	--	--	---	50.040	12.319	18.802
TOTAL	863.605	146.773	99.559	398.582	1.508.479	325.914	784.661

JUNTAS MUNICIPIO		E.G.B.	B.U.P.	F.P.	UNIVERS.	TOTAL	Nº Viviendas	Nº Habitantes
1	CIUTAT VELLA	9.104 m2	13.184	4.034	--	26.332	18.901	35.912
2	RUSSAFA	129.615	21.612	5.316	--	156.543	50.641	124.541
3	ABASTOS	220.470	48.747	35.817	--	305.034	84.769	210.360
4	TRANSITS	299.141	39.011	35.548	62.950	436.650	63.109	222.667
5	MARITIM	119.930	24.179	18.844	335.632	498.585	88.045	152.919
6	PEDANIAS	85.345	--	--	--	85.345	20.454	38.602
TOTALES		863.605	146.733	99.559	398.582	1.508.479	325.914	784.661

C.O.A.V.T. - COMISION TERRITORIAL

MODELOS DE ESTANDARS DE RESERVAS DOCENTES EXISTENTES

EN M2/VIVIENDA Y M2/HABITANTE

DISTRITOS	E.G.B.		B.U.P.		F.P.		UNIVERS.		TOTALES	
	m2/viv.	m2/Hab.	m2/viv.	m2/Hab.	m2/viv.	m2/Hab.	m2/viv.	m2/Hab.	m2/viv.	m2/Hab.
1 CIUTAT VELLA	0'48	0'25	0'69	0'36	0'21	0'11			1'38	0'72
2 L'EIXAMPLA	1'15	0'51	0'13	0'006	0'22	0'09			1'50	0'66
3 EXTRAMURS	2'01	0'86	1'20	0'51	0'01	0'00			3'22	1'37
4 CAMPANAR	7'90	3'37	1'01	0'43	2'46	1'05			11'37	4'85
5 ZAIDIA	2'90	1'19	1'12	0'46	0'18	0'07			4'20	1'72
6 PLA DEL REAL	3'56	1'38	0'12	0'05			4'67	1'89	8'35	3'32
7 OLIVERETA	4'47	1'62	0'68	0'25	0'01	0'00			5'16	1'87
8 PATRIAX	2'02	0'82	0'23	0'09					2'25	0'91
9 JESUS	2'02	0'83	0'03	0'01	1'69	0'70			3'74	1'54
10 LES QUATRE CARRERES	3'83	1'43	0'69	0'25					4'52	1'68
11 POBLATS MARITIMS	2'65	1'13	0'50	0'21	0'04	0'02			3'19	1'36
12 CAMINS AL GRAU	1'91	0'78			0'21	0'08			2'12	0'86
13 ALGIROS	0'57	0'22	0'68	0'26	0'85	0'33	21'88	8'56	23'98	9'37
14 BENIMACLET	2'22	0'92							2'22	0'92
15 RASCANYA	1'91	0'71							1'91	0'71
16 BENICALAP	2'73	1'00	0'09	0'03	0'09	0'03			2'91	1'06
17 POBLES DEL NORD	2'91	1'11							2'91	1'11
18 POBLES DE L'OEST	4'95	2'20							4'95	2'20
19 POBLES DEL SUD	4'06	2'66							4'06	2'66
TOTALES	2'85	1'21	0'37	0'15	0'31	0'13	1'40	0'55	4'93	2'04

JUNTAS MUNICIPALES	m2/viv.	m2/Hab.	m2/viv.	m2/Hab.	m2/viv.	m2/Hab.	m2/viv.	m2/Hab.	TOTALES m2/viv.	TOTALES m2/Hab.
1 CIUTAT VELLA	0'48	0'25	0'69	0'36	0'21	0'11			1'38	0'72
2 RUSSAFA	2'55	1'03	0'42	0'17	0'10	0'04			3'07	1'24
3 ABASTOS	2'60	1'04	0'57	0'23	0'42	0'17			3'59	1'44
4 MARITIM	1'36	0'78	0'27	0'15	0'21	0'12	3'81	2'19	5'65	3'24
5 TRANSITS	4'74	1'34	0'61	0'17	0'56	0'99	0'25	6'90	1'94	
6 POBLATS	4'17	2'24							4'17	2'24
TOTALES	2'85	1'21	0'37	0'15	0'31	0'13	1'40	0'55	4'93	2'04

JUNTA MUNICIPAL	PARQUE NATURAL	Z.VERDES Y AREAS DE JUEGO	ZONAS DEPORTIVAS	Nº VIV.	Nº HAB.
1. CIUTAT VELLA	--	64.758	4.424	18.901	35.912
2. RUSSAFA	--	109.131	31.577	50.641	124.841
3. ABASTROS	--	198.527	8.997	84.769	210.300
4 TRANSITS	--	443.050	177.646	63.104	222.687
5. MARITIM	--	131.320	74.183	88.045	152.919
6. POBLATS	5.872.831	36.452	162.287	20.454	38.002
TOTALES	5.872.831	983.238	459.114	325.914	784.661

EQUIPAMIENTO DOCENTE

En líneas generales, entre los centros docentes, existe una preponderancia de los de carácter público sobre los privados, en los niveles de E.G.B., B.U.P. y F.P. en cuanto a ocupación de suelo, aunque esta preponderancia se invierte en cuanto a número global de unidades o aulas, existiendo mayor proporción en la enseñanza privada que en la pública.

Si bien no puede hablarse de segregración espacial en cuanto a la distribución de los de carácter público o privado entre los diversos Distritos, si que existe esta segregación en cuanto a la dimensión superficial de los diversos centros, observándose una proporcionalidad directa entre su situación en Distritos más periféricos y su mayor extensión superficial. Conforme nos alejamos del Centro, aumenta progresivamente la dimensión en superficie ocupada de los Centros.

Entre los Distritos de éste último caso pueden citarse Campanar, con 140.343 m2. entre E.G.B., B.U.P. y F.P.; también Olivereta con 103.770 m2. Entre los primeros estan Pla del Real con 110.620 m2. y Zaidia con 88.257 m2. En un lugar intermedio se encuentra Extramuros con 79.712 m2. y Jesús con 77.623 m2.

Los dos distritos centrales Ciutat Vella y Eixampla, contrastan según hemos dicho por su baja dotación, con 26.322 m2. y 36.547 m2. respectivamente. Estas bajas cifras no responden por otro lado al número de centros que, inversamente, son más abundantes pero, en general, de escasa entidad superficial ya que, por ejemplo, en el caso de E.G.B., la media del número de aulas por centro es de 1 o 2 aulas. Es notorio

el caso de Eixampla, en el que en un corto período de tiempo han desaparecido o se han reducido en extensión algunos Centros Escolares, lo cual ha producido desequilibrios importantes en la relación m2/habitantes.

Vamos a ver rápidamente, a título de ejemplo, un estudio de los estándares o niveles de Equipamientos de carácter Docente en todos los Distritos y las Juntas Municipales de la Ciudad, a partir de los datos de superficie ocupada, suministrados por el Inventario de Equipamientos y en base al número de viviendas y de habitantes referidos a Marzo de éste año, 1985.

Teniendo en cuenta que el Reglamento de Planeamiento exige para Planes Parciales en el "Cuadro de Módulos mínimos de reserva de dotaciones en Suelo Residencial" (anexo R.P., artículo 10), para centros de E.G.B. en conjuntos superiores a 5.000 viviendas, 12 m2/viv.; y para centros de B.U.P., 4m2/viv.; vemos que la totalidad de Distritos de la Ciudad, tanto en E.G.B. como en B.U.P. quedan muy por debajo de estos niveles.

Ocurre lo mismo, evidentemente, considerando los datos desde el punto de vista de las agrupaciones constituídas por las Juntas Municipales.

Los "Niveles Medios", para toda la Ciudad, son de 2'72 m2/viv. en E.G.B. (+ Preescolar) y de 1'10 m2/viv. en B.U.P., incluyendo dotaciones públicas y privadas.

Independientemente del bajo nivel de dotaciones apreciado en todos los Distritos, también pueden analizarse en cuadro las notables deficiencias entre los módulos resultantes para los diversos Distritos comparados mutuamente entre sí, cuyos valores oscilan en E.G.B. desde 0,48 m2/viv. en Ciutat Vella o 0,58 en Algirós, hasta 3,93 en Quatre Carreres o 4,53 en Olivereta. Destaca como caso singular Campanar con 8,55 m2/viv. Los tres Distritos de Pedanias constituyen cuestión aparte ya que cada Distrito engloba varios núcleos pequeños, por lo general bastante diseminados.

Aunque no resulta muy lícito establecer divisiones geométricas del continuo urbano de la Ciudad, es ilustrativo consignar que si se establece una línea divisoria que

C.O.P.U.T. COMISION DE PLANEAMIENTO

CENTROS DOCENTES, CLASIFICADOS EN PUBLICOS Y PRIVADOS

DISTRITOS	E.G.B. + preesc.		B.U.P.		F.P.		INTERS.		TOTALES	
	PUBLICO	PRIVADO	PUBLICO	PRIVADO	PUBLICO	PRIVADO	PUBLICO	PRIVADO	PUBLICO	PRIVADO
1	2.370	6.734	6.592	6.592	—	4.034	—	—	8.962	17.360
2	6.927	21.024	2.664	616	3.920	1.396	—	—	13.511	23.036
3	11.415	38.177	—	29.651	469	—	—	—	11.884	67.828
4	7.030	90.430	10.500	2.000	—	30.383	—	—	17.530	122.813
5	14.290	46.532	6.661	16.900	2.400	1.474	—	—	23.351	64.906
6	2.008	43.994	—	1.668	—	—	62.950	—	64.958	45.662
7	56.516	33.144	9.750	4.046	—	314	—	—	66.266	37.504
8	30.234	9.115	4.580	—	—	—	—	—	34.814	9.115
9	32.684	9.185	—	720	34.910	124	—	—	67.594	10.029
10	90.310	11.354	18.332	—	—	—	—	—	108.642	11.354
11	41.177	30.082	12.924	688	1.320	—	—	—	55.421	30.770
12	13.164	26.757	—	—	4.208	203	—	—	17.372	26.960
13	6.326	2.424	10.327	240	13.033	80	335.632	—	365.318	2.744
14	7.575	17.442	—	—	—	—	—	—	7.575	17.442
15	16.314	16.031	—	—	—	—	—	—	16.314	16.031
16	10.229	27.266	—	1.282	—	1.291	—	—	10.229	29.839
17	7.100	—	—	—	—	—	—	—	7.100	—
18	16.042	12.163	—	—	—	—	—	—	16.042	12.163
19	49.452	588	—	—	—	—	—	—	49.452	588
SUMAN	421.163	442.442	82.330	64.403	60.260	39.299	398.582	—	962.335	546.144

pase por la Plaza del País Valenciá este-oeste, la mitad superior detenta una más nutrida dotación de centros docentes, que la mitad inferior.

La enseñanza superior, la universitaria, salvo excepciones escasas, tiende por lo general a localizarse segregada del resto de las actividades. En Valencia existen dos núcleos, uno el de la llamada Zona Universitaria enclavada en el primer trato del Paseo de Valencia al Mar, en el ámbito del distrito Pla del Real, combinado con otros equipamientos importantes de carácter sanitario; el otro núcleo lo constituye la Universidad Politécnica formando un entorno compacto y aislado en el Distrito de Algirós. Hay que tener en cuenta que estos dos núcleos de fuerte entidad, con superficies respectivas de 62.950 y 335.632 m2. deforman sustancialmente el contenido docente de los Distritos donde se hayan ubicados, lo cual debe tenerse en cuenta al analizar los estándares de reservas, en comparación con los restantes distritos.

El desequilibrio norte-sur de dotaciones de carácter docente, se manifiesta asimismo si tomamos con referencia las Juntas Municipales. Las Juntas de Ciutat Vella, Russafa y Abastos (1,2 y 3) al Sur del Cauce Viejo, con una población total de 371.053 habitantes, tienen una dotación escolar de 359.189 m2. Las Juntas de Transits y Maritim al norte, con población muy similar 375.588 habitantes, registran 419.071 m2 de superficie en centros docentes.

OTROS EQUIPAMIENTOS.

El equipamiento "Sanitario" se desglosa en 5 apartados básicos, Hospitales y Residencias Sanitarias, Ambulatorios, Consultorios, Dispensarios y Centros Municipales de Salud. Destacan en cantidad de superficie total existente, los Distritos de Olivereta con 72.051 m2, Patraix con 43.524, Campanar con 88.082 y Poblats Maritims con 38.063 m2. Acusan altas deficiencias Ciutat Vella, L'Exampla, Extramurs, Jesus, Rascanya, Benicalap y Algirós.

En el Distrito Ciutat Vella, por ejemplo, con una población de 35.912 habitantes, sólo se cuenta con un Consultorio de 673 m2. en el barrio de la Xerea. En el de Rascanya con 45.237 habitantes, se cuenta con un Consultorio de 352 m2 en el

barrio de Orriols. En Benicalap con 37.270 habitantes, un Ambulatorio de 420 m2. como único servicio Sanitario.

Hay un caso flagrante, el Distrito de Benimaclet carente de equipamiento de éste tipo.

Los centros de la red Hospitalaria de nivel superior son en su mayoría de carácter público, mientras que los niveles inferiores alternan con los privados.

El número de camas hospitalarias es de 4.726, con lo que el estándard es de 6 camas/mil habitantes. Se acusa un déficit en cuanto a la existencia de Centros de Salud Primaria y de medicina preventiva.

Además de los Distritos mencionados como altamente deficientes, los núcleos de Pedanías muestras esta disfunción con carácteres notoriamente palpables dada su disgregración puntual dentro del Término, lo cual se patentiza con la circunstancia de que el Distrito Poblats del Nord dispone únicamente para atenciones sanitarias de un Consultorio de 108 m2 en Carpesa; en el Distrito Poblats del Oest se cuenta únicamente también con un Ambulatorio de 124 m2 en Benimamet. Por tanto, para completar las deficiencias señaladas, en cuanto a niveles inferiores, resulta necesario crear una red de Consultorios que descentralice la labor médica de los Ambulatorios, que a su vez también resulta escasa.

El Inventario de Equipamiento registra un total de dotaciones para la Ciudad y su término municipal que alcanza una superficie de 299.687 m2., lo cual representa un standard medio de 0,38 m2/habitante. Esta cifra presenta diferencias notables entre los diversos distritos, lo cual viene a justificar las anteriores afirmaciones sobre la necesidad de establecer una mejor distribución de los Centros. Mientras en Olivereta o Campanar, dotadas con grandes Centros Hospitalarios, los standares son de 1,31 m2/habitante y 3,05 m2/habitante; hay otros distritos con coeficiente extremadamente deficitarios, como por ejemplo Ciutat Vella con 0,02 m2/habitante, Jesus con 0,04, Rascanya con 0,008, Benicalap con 0,01 y Algirós con 0,02 m2/habitante.

El montante global de equipamientos existentes destinados en su uso a instalaciones y servicios de carácter "cultural" es el más bajo después del correspondiente a Servicios Sociales.

Dentro de los Equipamiento Culturales, se hallan incluídos una gama muy amplia de servicios y actividades, tales como Archivos y Bibliotecas; Museos y Salas de Exposiciones; Instituciones Culturales; Teatros; Auditorio, Filmoteca y Cine-Clubs; Centros de Culto y otros. No se han catalogado aquellas actividades de carácter Cultural/Comercial/Privado como son las Salas de Exposiciones pictóricas, los cines, etc.

Según el Inventario de Equipamiento, la Ciudad cuenta con 232.517 m2 de superficie destinada a estas instalaciones, con un estandard de 0,30 m2/habitante. De este total, un volúmen importante lo ocupan los Centros de Culto, nada menos que el 62 %, con 144.302 m2 de superficie. Restan, por tanto, 88.215 m2 que suponen una cifra insignificante, puesto que representan un estandard de 11 m2 por cada 100 habitantes, para atender las demás actividades culturales señaladas. De esta última cifra corresponden 12.243 m2 a Bibliotecas y Archivos, y 12.778 a Museos y Salas de Exposiciones.

Como es lógico, en este campo mantiene una primacía y una especie de capitalidad el Distrito Central de Ciutat Vella, que con 70.879 m2 de superficie, alberga el 31 % del total de la Ciudad. Otros Distritos con poblaciones superiores a la de Ciutat Vella, como Jesus, Algirós, Rancanya, o Camins al Grau solo alcanzan el 1% o el 2% respecto del total.

Entre los Equipamientos de caracter "social" predominan las instalaciones destinadas a la atención de la tercera edad, como son las residencias para ancianos, los clubs de jubilados y las beneficencias. Estos tres tipos de equipamientos abarcan el 95 % de las comprendidas en el conjunto de esta tipología. Las residencias para ancianos, con 32.570 m2 representan el 30 %, los clubs para jubilados son el 6 % con 6.166 m2, y las beneficencias el 60 %, con 65.835 m2.

El resto de las instalaciones y servicios, con ser múltiples y variadas, según puede apreciarse en el apartado 6 del listado de tipologías de equipamientos, solo alcanza el 5% del total.

En relación a su distribución en el ámbito de la Ciudad, puede decirse que el peso más importante radica en los Distritos de Olivereta y Extramurs, de la Junta Municipal de Abastos, y en los de Zaidia y Benimaclet de la Junta Municipal de Transits.

Hay que remarcar, por tanto, que frente a cualquier lógica, distritos céntricos con elevadas densidades en cuanto a residentes de tercera edad, como son los de Ciutat Vella, L'Eixampla, Quatre Carreres y Jesus, se encuentran absolutamente infradotados en este aspecto.

También es cierto, que el volúmen representado por este tipo de Servicios e Instalaciones, desde el punto de vista comparativo con el resto de los Equipamientos de la Ciudad, es el más bajo del conjunto, siendo su entidad inferior al uno por ciento del total.

Los servicios de caracter esencialmente "públicos", abarcan en general todas aquellas instalaciones destinadas a la atención directa de los moradores y usuarios de la Ciudad. Encontramos, por ejemplo, los de Aguas Potables, Bomberos, Policía Municipal, Mercados, Mataderos, Cementerios, Depuradoras, Tratamientos de Residuos, más todas las restantes dependencias de carácter administrativo, tanto las municipales, como las de otros organismos de origen estatal, como las Delegaciones Ministeriales, o dependientes del Gobierno Autonómico. Su distribución, aunque heterogénea, es relativamente uniforme en el ámbito de los diversos distritos que conforman la Ciudad.

Comprende esta agrupación de Servicios e instalaciones, una extensión de 836.047 m2 y un 6,44 % del total del equipo urbano. Las mayores dotaciones se encuentran en la Junta Municipal de Abastos.

En este grupo de servicios resulta de evidente interés, centrar la atención primordialmente en que resulten armonizadas en todos los casos su ubicación o emplazamiento estratégico, con su adecuada funcionalidad y eficacia.

Se contempla el equipo urbano, con la recopilación en el fichero del Inventario de los equipamientos correspondientes a Ferias de Muestras con sus instalaciones en Benimámet, con una extensión de 189.754 m2; las instalaciones de Transportes y Comunicaciones, donde se hallan catalogados el Puerto Autónomo, las estaciones ferroviarias, de autobuses, correos y telecomunicaciones, que ocupan en la Ciudad una superficie de un millón de metros cuadrados y un 8% de las reservas de equipo urbano existente.

RESUMEN

Como ya se señaló al principio, existe en general un denominador común a todos los servicios, al margen de su escasez que ha quedado evidenciada en todos los casos. Este común, denominador es la dificultad de obtención de las reservas de suelo necesarias para su implantación, dada la escasez de suelo y su elevado costo.

La obtención de suelo genérico con destino a la instalación de espacios libres y equipamientos públicos, reclama un estudio preliminar para lograr un "reequilibrio" en la superficie global del suelo existente actualmente ocupado por los equipamientos ya ejecutados. Este estudio bien pudiera aconsejar la reconsideración del destino o uso actual de algunas reservas de suelo, para destinarlas a otra actividad dentro del amplio abanico de deficiencias apreciado en todos los tipos de equipamientos.

Para un conocimiento con mayor detalle se recomienda la utilizacióndel fichero del Inventario de Equipamientos Existentes y Planeados; de los Planos-Guías en los que se compendia el contenido global de cada Distrito, así como los resúmenes finales de datos, agrupados por Distritos y por Juntas Municipales. De la conjunción de todas estos datos pueden obtenerse criterios de orientación suficientemente depurados para poder calibrar el estado global de la Ciudad en esta faceta de capital importancia para su enfoque correcto dentro del Plan General.

CUADRO DE SERVICIOS PUBLICOS LOCALES EN DISTRITOS DE LA CIUDAD

	DISTRITO	Superficie ocupada S.P.L.(m2)	Nº Viv. 1.985	Nº Hab. 1.985	Estandares m2/viv.	m2/hab.
1	CIUTAT VELLA	19.629	18.901	35.912	1'04	0'5
2	L'EIXAMPLE	9.938	24.133	54.167	0'42	0'19
3	EXTRAMURS	3.925	24.639	57.354	0'16	0'07
4	CAMPANAR	10.449	12.332	28.901	0'85	0'37
5	ZAIDIA	4.857	20.952	51.015	0'24	0'10
6	PLA DEL REAL	7.556	12.920	33.281	0'59	0'23
7	OLIVERETA	9.756	20.050	55.021	0'49	0'18
8	PATRAIX	3.002	19.394	47.908	0'16	0'07
9	JESUS	226.826	20.686	50.017	10'97	4'54
10	QUATRE CARRERES	102.848	26.508	70.674	3'88	1'46
11	POBLATS MARITIMS	14.998	26.889	62.889	0'56	0'24
12	CAMINS AL GRAU	1.536	20.878	50.841	0'08	0'04
13	ALGIROS	15.812	15.337	39.189	1'04	0'41
14	BENIMACLET	21.343	11.254	26.983	1'90	0'80
15	RASCANYA	10.748	16.878	45.237	0'64	0'24
16	BENICALAP	—	13.709	37.270	0'00	0'00
17	POBLES DEL NORD	8.246	2.439	6.378	3'39	1'30
18	POBLES DE L'OEST	4.900	5.696	12.813	0'87	0'39
19	POBLES DEL SUD	123.837	12.319	18.802	10'06	6'59
	TOTALES	600.206	325.914	784.661	1'85	0'77

CUADRO DE SERVICIOS PUBLICOS LOCALES EN LAS JUNTAS MUNICIPALES DE LA CIUDAD

	JUNTA MUNICIPAL	Superficie ocupada S.P.L.(m2)	Nº Viv. 1.985	Nº Hab. 1.985	Estandares m2/Viv.	m2/hab.
1	CIUTAT VELLA	19.629	18.901	35.912	1'04	0'55
2	RUSSAFA	112.786	50.641	124.841	2'23	0'91
3	ARRANCAPINS	243.509	84.769	210.300	2'88	1'16
4	TRANSITS	54.953	63.104	222.667	0'88	0'25
5	MARITIM	32.346	88.045	152.919	0'37	0'22
6	PEDANIES	136.983	20.454	38.002	6'70	3'61
	TOTALES	600.206	325.914	784.661	1'85	0'77

4.3.3. Infraestructuras existentes. Redes de transporte y comunicaciones. Red viaria. Transporte Publico. Red Ferroviaria. Puerto. Aeropuerto.

Infraestructuras del transporte.

A los efectos del análisis de los diferentes elementos que componen la red de infraestructuras de transporte dentro del Area Metropolitana de Valencia, se han considerado los siguientes tipos, objeto de descripción individualizada:

1.- Red de infraestructura de carreteras y red viaria.

2.- Red de infraestructura ferroviaria.

3.- Infraestructura de transporte aéreo.

4.- Infraestructura de puertos.

En cada uno de ellos se analizan las características que definen la capacidad de la red, así como los volúmenes de utilización a la que están sometidas y los posibles déficits existentes en el momento actual. Asimismo se analiza la localización de los puntos de ruptura de carga, entendiendo por tales, bien aquellos en los que los parámetros que definen las características de la red experimentan cambios significativos de valor, generando como consecuencia modificaciones en la capacidad, o aquellas en que se produce una variación en la modalidad de transporte.

Las fuentes de datos utilizados han sido las suministradas por la Delegación Regional del MOPU, RENFE, FEVE, Delegación Regional del Mo de Transportes ry Junta de Obras del Puerto de Valencia.

REDES DE INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS Y RED VIARIA

Las carreteras en el Area Metropolitana de Valencia.

De acuerdo con la clasificación usualmente utilizada por la Dirección General de Carreteras para los diferentes itinerarios, la red de infraestructuras de carreteras con

que cuenta el Area Metropolitana está formada por elementos pertenecientes a los siguientes grupos:

A) Itinerario de Rango Internacional.

B) Itinerario de Rango Nacional.

C) Itinerario de Ambito Comarcal.

D) Resto de la Red.

A) De Rango Internacional.

Dos son las carreteras que discurren a través del Area Metropolitana de Valencia formando parte de la red de Grandes Itinerarios de Tráfico Internacional denominada por el anterior Plan General de Carreteras como Red Esmeralda

- E-26 Barcelona-Valencia-Málaga-Algeciras.

- E-101 de Madrid a Valencia.

Es decir, el itinerario de la costa y el enlace de Madrid con Valencia que a su vez cierra el circuito con los itinerarios a Lisboa y Sevilla.

- E-26 de Barcelona a Algeciras.

Comprende dos carreteras nacionales: la N-340 de Cádiz a Barcelona por Málaga en la zona al Norte de Valencia, y la N-332 de Almería a Valencia por Cartagena y Gata, en el tramo al Sur de Valencia.

Forman parte del gran itinerario del litoral mediterráneo que discurre paralelo a la costa y a una distancia media de 5 Km.

Las carreteras de estas vías son las del Plan REDIA, es decir, sección de calzada 7 m. y dos arcenes pavimentados de 2'5 m. Dentro del Area, este itinerario modifica sus características pasando a poseer carriles con mediana en el tramo Norte, y sin ella, excepto en los tres primeros kilómetros, una vez pasado Valencia, hacia el Sur.

Las intensidades medias diarias en estas dos carreteras son de las más altas que se registran en el Area habiéndose aforado en el año 1.979 intensidades superiores a los 30.000 vehículos/día en todo su recorrido por dentro del Area.

- E-101 de Madrid a Valencia.-

Este itinerario corresponde a la carretera N-III afectando a los municipios de la zona Oeste del Area, hasta el límite del término de Quart de Poblet. En la mayor parte de su recorrido dentro del Area, la sección REDIA ha sido amplíada con doble calzada de dos carriles de 7'50 m. y arcenes de 2'50. Recientemente, a partir del desvío al Aeropuerto, se ha procedido asimismo a desdoblar el carril de entrada a Valencia.

Al igual que en la N-340 y la N-332, esta carretera soporta intensidades medias diarias muy altas, aforándose en el año 1.979, 33.000 vehículos/día en la entrada a Valencia. Junto con las carreteras integradas en el itinerario E-26, representan la infraestructura básica de comunicación que soporta los flujos de intercambio con el resto de España, dando acceso asimismo a las instalaciones del Puerto y Aeropuerto de Valencia. A nivel del esquema infraestructural del Area, estos itinerarios, en la medida en que canalizan un alto porcentaje de los flujos de tráfico, constituyen los elementos que básicamente articulan y condicionan la localización de los restantes trazados

B) Itinerarios de Rango Nacional.

- N-340 Valencia-Alicante por Alcoy.

Esta carretera accede a Valencia por el Sur, a través de un recorrido en el que durante 10 Km. puede hablarse de travesía urbana, discurriendo por Catarroja, Massanassa, Benetússer, Alfafar y Sedaví. Su carácter de arteria urbana, con tramos semaforizados, acceso directo a calles secundarias, limitaciones de capacidad en puntos de menor sección de calzada, etc. hacen que, al discurrir paralelamente al tramo Sur del itinerario E-26, gran parte del tráfico provincial y nacional que accede a Valencia por esta carretera se desvía a la pista de Silla, habiéndose resuelto dentro de las obras conjuntas de la variante de Silla el enlace entre estos dos trazados.

Dentro del Area, por lo expuesto anteriormente, no cabe hablar de sección de calzada a efectos de capacidad, debido a que la existencia de carriles de giro a la izquierda, estacionamiento en los márgenes, e interrupciones para operaciones de carga y descarga, hacen que solamente quede libre para circulación contínua un carril en cada sentido.

C) Itinerario de ámbito comarcal.

- C-234 de Valencia a Ademuz.

El tramo comprendido en el Area, alcanza sólo hasta el límite Noroeste del término de Paterna, aún cuando el itinerario de más de 100 Km. de longitud atraviesa toda la provincia de Este a Oeste, hasta penetrar en la provincia de Cuenca. Desde el punto de vista del tráfico de carácter comarcal, es el acceso a Valencia más importante, y una de las vías que soporta una mayor intensidad de vehículos.

Dado que a él confluyen muy diversos tipos de tráfico, actuando en su primer tramo como distribuidor principal a la zona Noroeste del Area, una vez que se produce el desvío del Nuevo Acceso a Paterna, las características, tanto de intensidad de tráfico como de tipo geométrico, varían. Dentro del trazado que discurre por el interior del Area, se pueden distinguir tres tramos:

Tramo 1º.- Valencia-Nuevo Acceso de Paterna.

Tramo desdoblado con calzadas de tres carriles que no tienen construídas las calzadas laterales previstas en el Plan de Ordenación. Recoge el tráfico de Valencia a Paterna y Burjassot y el de Paterna y Benimámet con Valencia, alcanzando una IMD en el año 1.979 de 67.000 vehículos diarios. Está afectado por la incidencia que representa el volúmen de tráfico que genera la Feria de Muestras, que en determinados días llega a producir colas que se prolongan hasta la calzada principal.

Tramo 2º.- Nuevo Acceso de Paterna-Cruce con la antigua C-234.

Este tramo ha sido desdoblado por la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana entrando en servicio en

el año 1.985. Discurre paralelo al polígono "Acceso de Ademuz" del Ministerio de la Vivienda y tenía antes del desdoblamiento una IMD de 17.000 vehículos. La antigua carretera, de la qque ésta es variante, tiene el problema del cruce de Burjassot y el tramo Valencia-Burjassot que es en una travesía ininterrumpida de más de 5 Km. de longitud, contados desde Valencia. A partir de la salida de Burjassot, y hasta el enlace con la nueva, la calzada tiene siete metros con arcenes pavimentados de 1'50 metros.

Tramo 3º.- Cruce antigua C-234-Límite del término de Paterna.

A partir de este punto, las características disminuyen sensiblemente con una calzada de 7 m. y arcenes, en general sin pavimentar, de 1'50 m. El trazado tiene gran cantidad de curvas que dificultan el adelantamiento.

- C-3215 de Mislata a Torrent de L'Horta.

Forma parte de un itinerario más largo que enlaza en Montroy con la C-3322 de Tavernes de Valldigna a Lliria por Xiva. Dentro del Area, este itinerario conecta una de las zonas de mayor densidad de población, discurriendo como travesía urbana por los cascos de Xirivella, Alaquás y Torrent.

D) Resto de la Red.

Comprende las carreteras, tanto de la red del Estado como Provinciales, que no se encuentran incluídas en los itinerarios citados. Estas carreteras cumplen una finalidad complementaria a los grandes itinerarios, para canalizar el tráfico hacia los mismos, o facilitar accesos a poblaciones no afectadas directamente. Incluye trazados pertenecientes a la red local del Estado (siglas V), o la red provincial (siglas V.P. o V.V.). Dentro del Area, en general, se localizan únicamente los tramos de cabecera de estas carreteras, aunque en la descripción de las mismas se incluye su trazado y puntos de destino.

Las carreteras que componen esta red son las siguientes:

- VP-6044 de Burjassot a Bétera, que se desdoblan en la V-604 o Olocau y la VP-6044 a Náquera y Serra. Incluye varios ramales transversales que

comunican Bétera, Moncada de L'Horta, Olocau y Alcublas con los itinerarios de la N-340 y C-234.

La VP-6044 de Burjassot a Bétera está profundamente influenciada por la travesía de Burjassot que alcanza así dos Km. de calle y dos pasos a nivel de los ferrocarriles de vía estrecha. El tramo central discurre entre asentamientos residenciales permanentes, como Campo Olivar y Santa Bárbara, que producen un elevado índice de utilización de la carretera.

- La VP-6023 de acceso a Moncada arranca de la antigua carretera de Barcelona, en un punto difícil rodeado de edificaciones para luego discurrir por zona de huerta libre de edificación. Sus características son deficientes, variando su ancho entre 5 y 6 m. pero su trazado hace prácticamente imposible el adelantamiento. Una vez salvada la travesía de Montcada, estrecha y larga, mejora sensiblemente el ancho, la calidad y el trazado hasta enlazar con la transversal VV-6021 de Náquera a Masamagrell de características peores sobre todo el tramo más próximo a Náquera, con difícil trazado y pocas posibilidades de adelantamiento.

Los ramales VV-6046 de Montcada a Foios y Rocafort, tienen características muy diferentes, el primero presenta un ancho suficiente con siete metros de calzada y arcenes y permite fluidez al tráfico a excepción de la travesía de Vinalesa. El segundo es prácticamente una calle, solapándose una travesía con otra. El ramal de Bétera a San Antonio de Benageber discurre entre zona de huerta y de urbanizaciones aisladas y tiene un trazado y un ancho que permite una velocidad media de 80 Km/h.

- La VP-6116 de Quart a Pedralba, pasa por Manises pudiendo acceder a ella o bien desde Paterna por la VV-6117, que es prácticamente una calle hasta después del paso a nivel en la travesía de Manises, muy estrecha, o bien desde Valencia a través de la antigua o nueva carretera de Madrid, desde Quart de Poblet o desde la prolongación del acceso al Aeropuerto, respectivamente.

El tramo Manises-Ribarroja tiene algunos tramos en tobogán, con puente en curva y pasos a nivel con el ferrocaril que reducen las posibilidades de adelantamiento.

Una vez pasado Ribarroja, la zona es exclusivamente rural y el trazado mejora sensiblemente.

- La VV-6101 parte de Valencia, cruzando el Nuevo acceso de Ademuz, y comunica los núcleos de Benimámet, Paterna y La Cañada. Presenta la dificultad de su paso por el núcleo de Paterna, y el cruce con la C-234.

- La VP-1041 de Nazaret a Oliva ha constituído hasta hoy día el itinerario de la costa en la zona Sur del Area. Especialmente en el primer tramo hasta el Saler, intensidades medias diarias superiores a los 20.000 vehículos/día, llevaron la creación del nuevo acceso al Saler, con una plataforma de cuatro carriles con mediana y arcenes laterales, que una vez pasado el pueblo del Saler confluyen con el trazado anterior. La plataforma a partir de este tramo tiene anchura variable, con calzada de 7 m. y con arcenes que varían entre 2'50 y 1'50 m. en el tramo hasta el Palmar. Los puentes de paso de las golas de la Albufera reducen esta sección. El gran número de urbanizaciones costeras que se localizan en las márgenes de la carretera, con un alto porcentaje de giros e incorporaciones de tráfico no canalizado, e intensidades medias diarias próximas a los 20.000 vehículos, generan, especialmente en época estival, elevados índices de congestión, agravando todavía más el impacto medioambiental negativo sobre ecosistema de la Devesa-Albufera provocando por la desafortunada decisión de urbanizar esta zona, que en su día se tomó frente a la oposición popular que reclamaba "El Saler per al Poble".

-Por último, en la zona Sur del Area, hay que hacer mención a las vías marginales del Nuevo cauce del río Turia. Comprende dos calzadas en cada márgen, con cuatro carriles de circulación separados por una mediana de entre 3 y 5 m. Discurren entre Pinedo y Quart, conectando los trazados radiales de la zona Sur: N-III, Acceso a Torrent, Picanya, variante del Camino Real de Madrid, N-340, N-332, Cra. de Castellar, Autopista del Saler y Cra. de Nazaret a Oliva.

En una primera fase del By-pass, las calzadas situadas junto al cauce quedarían para el tráfico rápido de conexión entre municipios del Area, en tanto que las calzadas exteriores pasarían a ser vías de servicios para acceso a las distintas zonas urbanas.

- Como complemento a la red citada, y con cometidos de carácter fundamentalmente local, aunque la mayor parte se extiendan por más de un término, dentro del Area existe una profusa red de caminos vecinales. Si bien su utilidad principal es con fines agrícolas, a menudo actúan como complemento de la red para conectar distintos itinerarios o accesos a instalaciones industriales dispersas.

- Del constraste entre la capacidad derivada de las características geométricas pendientes, radios de curvatura y secciones, y características de tráfico de los distintos elementos de las redes; y las intensidades medias diarias que soportan en la actualidad, se desprenden una serie de déficits que se materializan en la presencia de tramos con niveles de servicios E y F.

En general, los accesos a Valencia, en especial el Acceso Norte, Nuevo Acceso a Ademuz, N-III y N-332, registran niveles de servicios bajos, derivados del elevado volúmen de tráfico.

Por razones distintas, niveles de servicios E y F se registran asimismo en la N-340 tramo Norte, a partir de Meliana; N-340, tramo Sur desde Catarroja y C-3215 de Mislata a Torrent, derivados de su carácter de travesía urbana en casi todo su recorrido dentro del Area.

La red viaria municipal y el transporte urbano e interurbano.

El objetivo de este apartado lo constituye el análisis de las características que presenta la red viaría de Valencia, como complemento a las infraestructuras de transporte de ámbito supramunicipales que sean objeto de descripción en el apartado anterior . Los datos analizados provienen de fuente municipal, contrastados con la toma directa sobre el terreno.

Junto a las características de la red viaria, en este apartado se analizan asimismo las redes de transportes público que discurren total o parcialmente dentro del Area, base a los datos obtenidos de la Conselleria de Transportes y las Oficinas Técnicas Municipales. El desarrollo que comprende este apartado es el siguiente:

Red viaria. Jerarquización de la red municipal. Intensidades.

Puntos conflictivos y problemáticos general.

Red de transporte. Itinerarios de transporte urbano. Frecuencias y paradas. El transporte colectivo de autobús regular interurbano.

1. Red viaria municipal.

Si bien el esquema que constituyen la red de infraestructura de transporte dentro del Area, presenta una configuración claramente jerarquizada, basada en dos ejes fundamentales como son la N-340 y N-III, la estructura del sistema viario dentro del municipio, no permite una identificación tan clara. En aquellos casos en los que algunos trazados de las carreteras nacionales, comarcales o provinciales, discurre por el interior de los cascos urbanos, la diferencia de la sección de calzada entre las vías y las del resto del casco, unido a que la gran mayoría de las vías que componen la red carecen de contunidad atraen hacia las travesías de estas carreteras una parte importante del tráfico municipal, que viene a sumarse al tráfico de paso, dando como resultado diferencias acusadas en la intensidad de tráfico. Es sobre esta base, identificando intensidades y niveles jerárquicos, sobre la que únicamente cabe hablar de jerarquización de la red viaria a la hora de su análisis, apareciendo no como resultado de una actividad de planificación clara del esquema de comunicaciones en el municipio, sino como consecuencia de situaciones de hecho, según las cuales el incremento de volùmen de tráfico va seleccionando entre las distintas vías, por sus caracteristicas de trazado y sección equivalentes, los itinerarios más cortos.

Esta configuración básicamente indiferenciada de la red viaria lleva consigo un elevado nivel de congestión, agravado por la presencia de un gran número de travesías (CN-340 en las zonas norte y sur, carreteras de Torrent, carretera de Mislata a Manises) que utilizados tánto para el tráfico de paso como el propiamente municipal. En estas travesías el índice de congestión dificulta los movimientos de tráfico local, de incorporación y salida o cruce de la misma, con lo que aquellas intersecciones que disponen de regulación semáforica acumulan gran parte de estos movimientos, llegando a ser en algunos casos insuficientes para las intensidades que soportan.

El desarrollo de actividades comerciales en estas vías, como consecuencia de las facilidades de acceso que originalmente las posibilitan, viene a sumarse a los aspectos mencionados, dando lugar a frecuentes estacionamientos y operaciones de carga y descarga que elevan aún más la situación de congestión.

2. Líneas de transporte colectivo urbano.

El transporte colectivo en Valencia presenta una estructura fundamentalmente radical debido a la concentración de servicios de todas clases en las áreas centrales.

La diferente atención de las diversas actividades urbanas a los distintos barrios general flujos diarios al centro de la ciudad, incluso para servicios no imprescindibles pero si necesarios.

Otro de los datos que caracterizan el transporte colectivo en Valencia es la inexistencia de transporte subterráneo. Recientemente se han iniciado las obras de los primeros enlaces enterrados del ferrocarril suburbano, que supondrán una modificación sustancial del estado actual, que es muy insatisfactorio.

En el cuadro de la página siguiente se recoge la evolución del transporte colectivo en Valencia en la última década, así como los datos corespondientes a las otras cinco ciudades principales españolas en 1.978. En él se observa la progresiva disminución de la demanda de este medio de transporte en valores absolutos, que la hacen mucho más decrecientes en términos relativos.

Cuadro 1.Viajeros en transporte urbano colectivo:

Año	Autobuses		Trolebuses		Tranvías		Metro	Total
	V (10)	%	V (10)	%	V (10)	%	V (10)	V (10)
1.970	83	73	22	19	9	8		114
1.973	84	76	26	24	-	-		110
1.974	76	77	23	23	-	-		99
1.975	80	82	17	18	-	-		97
1.976	87	97	3	3	-	-		90
1.977	82	100	-	-	-	-		82
1.978	81	100	-	-	-	-		81
1.979	77	100	-	-	-	-		77
1.980	77	100	-	-	-	-		77
En las otras cinco ciudades principales en 1.978:								
Bclona.	274	52	-	-	-	257	48	531
Bilbao (77)	50	9	0'3	1	-	-	-	50
Madrid	478	52	-	-	-	447	48	925
Sevilla	80	100	-	-	-	-	-	80
Zgoza.	68	100	-	-	-	-	-	68

En cuanto a la red de autobuses urbanos cuya concesión la ostenta la empresa SALTUV (Sociedad Anónima Laboral de Transportes Urbanos de Valencia) localiza el punto de partida para casi todas las líneas en el área central: Plaza del País Valenciá.

La NE y la E, en dirección hacia el barrio de Sant Josep y los poblados marítimos, es uno de los sectores urbanos al que se dirigen mayor número de líneas, ocho en total, de las cuatro que arrancan del centro y las restantes del NW (estación central de autobuses) y del SW, siguiendo éstas el eje de la Gran Vía Fernando el Católico.

Los barrios al sur de la ciudad (calle Zapadores, Font de Sant Lluís, Carrera de Malilla, Avenida de la Plata, Cementerio, y Camino Real de Madrid) están servidos por siete líneas procedentes de distintos puntos, y que transportan un elevado número de viajeros en términos generales, dada su condición de enlace entre barrios periféricos y de obreros.

En el mismo centro terminan cuatro líneas procedentes del extrarradio: Patraix, Tavernes Blanques, Barrio de San Vicent, junto a Benicalap; Estación Central de Autobuses y Barrio de Orriols.

Hay tres líneas cuyo recorrido es circunvalatorio, ya sea siguiendo la ronda más interior, en el caso de la número 5, que vino a sustituir el antiguo tranvía de circunvalación, de igual trayectoria, o los ejes de las Grandes Vías.

Las líneas 70, 71 y 72 ponen en contacto la Plaza del País Valencià y Benimaclet con los barrios desarrollados junto a la Avenida del Cid (La Fuensanta y la Luz) y con el Polígono Industrial de Vara de Quart, junto al nuevo acceso de Torrent, es decir, los sectores al SW y W de la ciudad.

Finalmente, con dirección a la NW, cubre su trayecto un total de cuatro líneas, que finalizan en el Barrio de Campanar, Benimamet y Feria de Muestras (Paterna) y Barrio de Torrefiel, así como las pedanías de Carpesa y Benifaraig.

En cuanto al número de viajeros, la mayor afluencia (datos del año 1.980) corresponde a la línea 7, con más de seis millones de viajeros anuales, siguiendo con más de cinco millones las líneas del 9 y 70. El volúmen total de viajeros transportados durante el año 1.980 por este medio de transporte y por la empresa SALTUV es de más de 76 millones. Todos estos datos aparecen en los cuadros 5, 3 y 4, así como los intervalos de cada línea y recorrido.

Para ver el índice de accesibilidad nos basamos en la metodología utilizada por Valles Ferrer y Hago Dubois y los datos del estudio "El transporte urbano colectivo en Valencia" de la Facultad de Geografía e Historia de Valencia. Se aplica la fórmula

$$I = \frac{\text{coches por día}}{\text{superficies distrito}}$$

cuyos resultados se recogen en el Cuadro correspondiente (5).

Cuadro 2. Líneas Urbanas de Valencia

Nº	Itinerario	Intervalo (min.)	Horas Servicio
1	Estación Central Autobuses-Malvarrosa	8	22'11
2	Gran Vía Fdo. el Católico (Gabriel Miró)-Malvarrosa	8	22'00
3	Gran Vía Fdo. el Católico (Gabriel Miró)-Nazaret	15	20'00
4	Plaza Zaragoza-Nazaret	13	16'42
5	Interior (circunvalación)	4	18'90
6	Sagunto (Torrefiel)-Ruzafa	6	19'25
8	San Pablo-Carrera Malilla	15	15'25
9	Estación Valenciana (FEVE)-Cementerio	5	18'47
11	Pontanares (Patraix)-Avda. Barón de Cárcer	14	15'70
13	Avda. Barón Cárcer-Avda. de la Plata	5	19'10
16	Avda. de la Constitución-Plaza País Valencià	9	19'28
17	Barrio San Vicente-Plaza País Valencià	20	16'13
19	Plaza País Valencià-Avda. Malvarrosa	6	17'18
26	Benifaraig-Carpesa-Poeta Querol	60	13'55
27	Ciudad Artista Fallero (Benicalap)-Avd.Real de Madrid	9	20'85
28	Estación Central Autobuses-Plaza País Valencià	10	17'85
30	Poeta Querol-Cª Malvarrosa (por Cº de Vera)	60	14'55
31	Poeta Querol-Malvarrosa (por Cº Cabañal)	11	17'92
32	Poeta Querol-Cº Algirós-Cabañal (Las Arenas en verano)	15	16'08
40	San Pablo-Bº San José (por Avda. Antic Regne Valencia)	7	19'05
41	San Pablo-Bº San José (por Pintor Sorolla)	7	19'05
60	Avda. Barón Cárcer-Ciudad Sanitaria-Bº Torrefiel	10	17'50
61	Avda. Barón Cárcer-Campanar	30	14'95
62	Avda. Barón Cárcer-Avda. Pío XII-Benimámet	20	16'70
69	Bº dels Orriols-Plaza País Valencià	9	17'60
70	Benimaclet-Avda. del Cid	7	17'29
71	Plaza País Valencià-Avda. del Cid (Bº de la Luz)	15	21'70
72	Plaza País Valencià-Polígono Vara de Quart	20	17'25
80	Grandes Vías (anillo exterior)	10	16'85
81	Brasil-Bº San José	10	16'15
	Especiales		
85	A Estadio Luis Casanova días de partido, una hora antes y al finalizar el mismo		
86	A Nuevo Estadio Levante U.D.		
87	A Mercavalencia: para empleados a asentadores, de madrugada		
90	Malvarrosa-Astilleros: para empleados, de madrugada		
92	Plaza País Valencià-Cementerio: día de todos los Santos y víspera		

Cuadro 3. DATOS Y ESTANDARES POR MESES

Año 1.980	Tipo de transporte	Total viajeros	Viajeros/km	km/hora	Viajeros/viaje
Enero	Regular	7.171.458	7'0	11'56	18'5
	Especial	75.247	5'9	11'35	100'4
	Global	7.246.705	7'0	11'56	39'7
Febrero	Regular	6.767.156	6'9	11'53	37'9
	Especial	90.155	6'1	11'29	109'8
	Global	6.837.311	6'9	11'52	38'2
Marzo	Regular	7.180.084	6'9	11'35	38'1
	Especial	77.407	6'0	11'42	104'7
	Global	7.257.491	6'9	11'35	38'4
Abril	Regular	6.071.228	6'2	11'75	34'4
	Especial	63.910	5'9	11'12	99'3
	Global	6.135.138	6'2	11'74	34'6
Mayo	Regular	7.258.725	7'0	11'55	38'7
	Especial	90.117	6'1	11'45	110'7
	Global	7.348.842	7'0	11'55	39'0
Junio	Regular	6.677.495	6'7	11'80	37'0
	Especial	60.438	5'7	11'99	99'0
	Global	6.737.928	6'7	11'81	37'2
Julio	Regular	5.993.074	6'2	12'13	34'7
	Especial	4.096	1'4	9'93	16'9
	Global	5.997.170	6'2	12'12	34'7
Agosto	Regular	3.677.678	4'3	12'90	24'2
	Especial	3.054	1'1	8'58	11'6
	Global	3.680.732	4'3	12'88	24'1
Septiembre	Regular	5.678.058	6'0	11'96	33'1
	Especial	32.371	4'7	10'09	63'7
	Global	5.710.429	6'0	11'95	33'2
Octubre	Regular	6.869.118	6'6	11'58	36'2
	Especial	18.915	2'1	11'56	37'4
	Global	6.888.033	6'5	11'58	36'2
Noviembre	Regular	6.536.995	6'4	11'61	35'6
	Especial	36.534	4'4	10'91	62'7
	Global	6.233.757	6'4	11'59	35'7
Diciembre	Regular	6.204.412	5'8	11'59	32'9
	Especial	29.345	4'1	10'17	56'9
	Global	6.233.757	5'8	11'58	33'0
Total año	Regular	76.085.481	6'4	11'74	35'3
	Especial	581.594	5'1	11'09	82'4
	Global	76.667.075	6'4	11'74	35'4

Cuadro 3 (continuación)

Año 1.981	Tipo transporte	Total viajeros	Viajeros/km	km/hora	Viajeros/vía
Enero	Regular	6.240.589	6'0	11'41	36'81
	Especial	35.760	3'0	13'11	71'80
	Global	6.276.349	6'0	11'42	33'82
Febrero	Regular	5.871.514	5'8	11'75	33'20
	Especial	38.761	2'6	13'68	72'04
	Global	5.910.275	5'8	11'78	33'32
Marzo	Regular	6.739.109	6'0	11'70	34'70
	Especial	34.220	2'6	13'72	65'63
	Global	6.773.320	6'0	11'71	34'87
Abril	Regular	5.591.967	5'3	12'08	30'70
	Especial	29.081	2'6	13'08	59'55
	Global	5.620.068	5'3	12'08	30'86
Mayo	Regular	5.540.427	5'6	12'15	32'12
	Especial	34.688	2'7	14'30	69'93
	Global	5.575.115	5'5	12'17	32'23

Cuadro 4.Datos y estándares por líneas (año 1980)

Línea	Total viajeros	Viajero/Km.	Km./hora	Viajero/viaje
01	3.899.136	5'6	13'64	40'9
02	4.243.218	6'2	12'97	43'3
03	2.084.575	5'4	13'02	38'2
04	1.447.231	5'3	12'79	28'6
05	2.198.369	6'4	11'72	14'7
06	4.370.241	7'2	9'98	46'1
07	6.227.010	6'9	11'73	55'7
08	743.097	4'4	11'40	19'2
09	5.366.437	8'4	10'36	49'4
11	392.974	4'8	8'41	10'8
13	2.694.979	8'8	9'06	26'1
16	1.950.178	4'5	13'24	27'4
17	222.669	1'7	12'94	7'6
19	4.578.022	6'3	11'57	39'8
26	152.717	1'5	18'37	14'4
27	4.457.157	6'1	13'14	59'7
28	1.561.327	6'4	11'63	20'0
29	1.545.426	5'0	18'86	42'5
30	222.317	3'3	11'87	20'3
31	2.197.722	5'2	12'81	39'5
32	1.273.852	6'4	11'05	26'0
40	2.688.288	7'2	10'20	27'7
60	2.483.551	7'6	10'43	39'7
61	371.054	4'4	11'76	14'9
62	1.097.768	4'7	13'20	30'7
69	2.819.887	7'3	11'38	34,5
70	5.297.952	8'9	11'28	60'5
71	1.764.327	5'6	12'40	27'3
72	1.184.482	5'4	11'63	25'1
79	2.963.611	7'8	12'32	35'7
80	1.771.946	6'4	13'23	28'2
81	1.813.971	6'0	10'28	36'3

Cuadro 5.

Distrito	Indice de accesibilidad	Indice de accesibilidad por 1.000 hab
Patriarca	308'076	14'868
Catedral	259'157	10'836
Gran Via	165'761	5'117
Russafa	101'394	3'291
Devesa	8'093	0'110
Jesus	46'431	0'488
Botanico	56'000	0'550
Zaidia	48'251	0'666
Exposició	25'058	0'164
Maritim	32'864	0'311

Los distritos centrales de Patriarca, Catedral, Gran Vía y Russafa siguiendo este orden, ofrecen los mayores índices de accesibilidad y son los de menor extensión superficial, más baja estructura porcentual y máxima densidad. Los restantes distritos tiene un índice de accesibilidad que oscila entre 25 y 56, o que supone una acusada diferencia con relación a los anteriores. Caso aparte es el distrito de la Devesa, cuyo índice es sólo de 8. Se trata de una zona semiurbana, con una población mayoritariamente concentrada en su mitad norte y la más densidad para una de las mayores superficies.

En el mismo cuadro se incluye la relación de accesibilidad por 1.000 habitantes.

Los mayores valores los detectan los distritos de Patriarca y Catedral, recorridos por la casi totalidad de las líneas existentes debido a la elevada concentración de servicios del área. Junto con los de Gran Via y Russafa, son realmente los únicos que tienen una accesibilidad suficiente. Por el contrario, los seis distritos restantes, con una localización periférica presentan muy bajos índices, siendo destacable la situación ofrecida por el de Exposició que, con el máximo de población, tiene uno de los más bajos índices, así como el Maritim, aunque en este caso la accesibilidad sea ligeramente superior.

3.El transporte colectivo en autobús interurbano.

Los criterios habituales para la delimitación de áreas metropolitanas suelen dejar fuera de la misma a municipios importantes, que pueden ser ellos mismos centros de pequeñas áreas de influencia. Este criterio, perfectamente válido para otras facetas, crea problemas para la definición de las líneas de transporte que se deben considerar metropolitanas, al ser estos municipios cabeceras de líneas que también dan servicio a núcleos metropolitanos. Este es el caso de Sagunto, Lliria y Cullera. La distorsión que produciría el no considerar metropolitanas líneas completas, sino sólo parte de las mismas nos lleva a definir un Area Metropolitana del transporte que tendría esos tresi municipios como límites Norte, Oeste y Sur, respectivamente. De esta manera, y confirmando asi la validez del criterio elegido, de las 54 líneas que dan servicio a los núcleos metropolitanos, sólo dos, Valencia-LLiria, con recorridos hasta Pedralba y Gestalgar, y Valencia-Bétera hasta Serra, son en una pequeña parte exteriores a esta definición de Area Metropolitana del transporte, quedando incluídas en toda su longitud todas las líneas de ferrocarril de Feve.

Dentro del área así definida, 12 empresas de transporte explotan las 54 líneas de autobús interurbano según 32 concesiones reguladas todas ellas por la Generalitat Valenciana, salvo las líneas pertenecientes a la unificación Valencia-Sevilla a la que pertenecen líneas como Valencia-Silla y Valencia-Perelló, que realiza el servicio entre Valencia y el Saler. (*).

En la actualidad no existe ningún tipo de coordinación entre las diferentes líneas, ni tarifaria, ni horaria, ni de itinerario, existindo gran número de prohibiciones de tráfico. Esta situación no es uniforme en toda el Area Metropolitana. La situación es caótica en el "Corredor Sur" y bastante racional en el "Corredor Norte", donde existe la unificación que explota la casi totalidad de las líneas radiales a excepción de las pequeñas; Valencia-Vinalesa y Valencia-Meliana.

---

* La fuente principal de todo este apartado es el "Estudio para una coordinación de modos de transporte en el Area Metropolitana de Valencia" Francisco Zamarbide, Dirección General de Transportes, Generalidad Valenciana. Texto no publicado.

La Red está formada por 1.569 Km., contabilizando todas las líneas en ambos sentidos. Si se realiza el

cálculo descontado los tramos comunes a varias líneas y contando sólo el recorrido de ida, la red tiene 300 Km.

Las líneas de autobuses que se pueden considerar metropolitanas son las siguientes:

1. Con Principio/Final en la estación de autobuses

AUTOS VALLDUXENSE

- Valencia-Puerto de Sagunto

  Por Tavernes, Albalat dels Sorells, Massamagrell,

  Puebla de Farnals, Puzol y Sagunto.

  -Valencia-Puerto de Sagunto (por autopista)

  Por Sagunto

  -Valencia-Puzol (Playa de verano)

  Por Tavernes, Albalat dels Sorells, Massamagrell,

  Puebla de Farnals y Puzol.

  -Valencia-Puig (Playa de verano)

  Por Tavernes, Albalat dels Sorells, Massamagrell

  y Puebla de Farnals.

  -Valencia-Masalfasar-Albuixech (Playa de Masalfasar en verano).

  Por Tavernes, Albalat dels Sorells y Museros.

  -Valencia-Playa Puebla de Farnals (sólo en verano)

Por Playa Alboraya, Playa de Almácera, Playa de Meliana, Playa de Albuixech y Playa de Puebla de Farnals.

VASA

-Valencia-Sagunto

Por Tavernes, Albalat dels Sorells, Massamagrell, Puebla de Farnals, Puzol y Sagunto.

-Valencia-Sagunto (por autopista)

-Valencia-Godella

Por Burjassot

-Valencia-Manises

Por Mislata, Quart y Manises

-Valencia-Aeropuerto

-Valencia-Torrent

Por Xirivella, Alacuàs y Torrent

-Valencia-Paterna-El Plantio

Por Benimamet

-Valencia-Lliria

Por San Antonio, Puebla de Vallbona y Benisanó

-Valencia-Urbanización Calicanto (sólo en verano)

Por Picaña y Torrent

-Valencia-Bétera

Por Burjassot, Godella, Campo Olivar y Santa Barbara.

AUTOBUSES ANDRES ALCAYDE

-Valencia-Vinalesa

Por Tavernes

AUTOBUSES JOSE PUERTO ORTIZ

-Valencia-Moncada

Por Poble Nou y Benifaraig

UBESA

-Valencia-Barrio de Porta

Por Mislata y Quart

-Valencia-Viveros Forestales-Ribarroja

Por Mislata, Quart, N-III y Loriguilla

AUTOBUSES FERNANDO LLOPEZ

Valencia-Aldaya

Por Xirivella

Valencia-Alacuás-Barrio del Cristo Por Xirivella

TRANSVIA

Valencia-Benifayó

Por Silla y Amusafes

AUTOCARES SUECA S.A.

Valencia-Cullera

Por Silla, Sollana y Sueca.

2. Con Principio/Final Gran Vía Ramón y Cajal

VASA

Valencia-Paiporta

UBESA

-Valencia-Silla

Por Benetúser, Massanassa, Catarroja y Beniparell

VIALCO

-Valencia-Albal

Por Benetuser, Massanassa y Catarroja

- Valencia-Picasset

Por Benetúser, Massanasa, Catarroja, Albal, Beniparrell y Alcácer.

AUVACA

- Valencia-Catarroja

Por Benetúser, Alfafar y Massanassa.

3. Con Principio/Final Plaza Porta de la Mar.

UBESA

- Valencia-Perelló (Palmar)

Por Saler

4. Con Principio/Final calle de Sueca

UBESA

- Valencia-Sedavi-Hipermercado.

A continuación se presenta una clasificación de las líneas, por su frecuencia, considerando como indicador de ella el intérvalo medio entre servicio en horas de mayor oferta:

Intèrvalo medio < 10 minutos.

Valencia-Torrent, Valencia-Catarroja

10 minutos < Intervalo medio < 15 minutos

Valencia-B de Porta, Valencia-Godella, Valencia-Manises

15 minutos < Intérvalo medio < 20 minutos.

Valencia-Moncada, Valencia-Aldaya, Valencia-Paterna, Valencia-Pinedo, Valencia-Barrio del Cristo.

20 minutos < Intérvalo medio < 30 minutos

Valencia-Puerto de Sagunto, Valencia-Picassent, Valencia-Puig, Valencia-Sedavi.

30 minutos < Intérvalo medio < 45 minutos

Valencia-Aeropuerto, Valencia-Viveros Forestales (Manises)

45 minutos < Intervalo medio < 1 hora

Valencia-Puzol, Valencia-Bemifayó, Valencia-Malsafasar-Albuixech, Valencia-Paiporta, Valencia-Lliria, Valencia-Silla, Valencia-Puebla de Farnals.

Los datos disponibles sobre la utilización de autobúses interurbano, son suministrados por las empresas concesionarias de los servicios y en general se estima que son poco fidedignos, y en la mayoría de los casos se presentan en forma de resumen para el total de la concesión, haciendo imposible el estudio de demanda en cada una de las líneas. Esta deficiencia estadística dificulta en gran medida una evaluación correcta del uso del autobús interrurbano en el conjunto del área de Valencia. El estudio de la Dirección General de Transportes estimaba un uso de 23'703.000 viajeros en 1.983. Las empresas concesionarias citadas a continuación transportaron en ese año más del 90% de los referidos viajeros.

- VASA
- UBESA
- AUTOBUS FERNANDO LLOPEZ
- AUVACA
- AUTOS VALLDUXENES

Infraestructura Ferroviaras

La red de infraestructuras ferroviarias que afectan al Area Metropolitana de Valencia incluye los trazados de vía ancha pertenecientes a RENFE y los de vía estrecha de FEVE cuyos cometidos funcionales son distintos al establecer, la primera, la cobertura en itinerarios de largo recorrido, en tanto que la Red de FEVE sirve exclusivamente al tráfico de cercanías.

El sistema ferroviario de vía ancha dentro del Area, está constituido por cinco estaciones: Valencia-Término en fondo de saco y en la que se ubican las terminales de viajeros y mercancías, y parte de los servicios técnicos de explotación; la estación de Fuente de San Luis, destinada a la clasificación, mercancías y servicios técnicos que antes se encontraban en Término, la estación de Grao, que está especializada en el

servicio al Puerto y las estaciones de Vara de Quart y Cabanyal. A estas estaciones afluyen las siguientes líneas: por el Norte, la línea de Tarragona,con acceso a la Fuente de San Luís; por el Sur, la línea de la Encina, con acceso a las estaciones de Valencia-Término y Duente de San Luís; por el Suroeste, las líneas de Riba-Roja y Madrid por Cuenca, confluentes en Vara de Quart y con acceso a la estación de Término; y por último por el Este, el ramal de servicio al Puerto.

Las líneas de Valencia-Tarragona y Valencia-La Encina forman parte de la Red Básica de RENFE, en tanto que la de Valencia-Madrid por Cuenca, pertenece a la Red Complementaria. La línea Valencia-La Encina en el tramo hasta Xátiva es de vía doble, habiendo entrado recientemente en funcionamiento el desdoblamiento de la línea Valencia-Tarragona en su tramo hasta Castellón.

Estos dos itinerarios correspondientes a la Red Básica se encuentran electrificados.

Las mayores densidades de tráfico, tanto de mercancías como de viajeros, se registran en la línea Valencia-La Encina, seguida por la línea Valencia-Tarragona. El tráfico con la región Centro se canaliza en gran parte por la línea Valencia-La Encina, especialmente en el caso del tráfico de mercancías en detrimento de la línea Valencia-Madrid por Cuenca, que respecto a las líneas mencionadas registra volúmenes, en t/km. brutas remolcadas diariamente, inferiores al 20% de las que soporta la línea Valencia-La Encina.

El volúmen de tráfico de mercancías movidas en el año 79 en cada una de las estaciones terminales situadas dentro del Area era de:

Estación	Entradas (t)	Salidas (t)
Grao Valencia	61.780	344.729
Valencia Término	68.156	11.670
Quart de Poblet	23.751	
Vara de Quart	11.444	

La estación de Silla, sin estar situada dentro del Area, canaliza sin embargo una parte importante del movimiento de mercancías por ferrocarril de municipios de la zona Sur, habiendo registrado en el año 1.979 un vólumen de entradas de 131.316 t, y 199.606 t facturadas de salida. En la actualidad se están ejecutando obras en la misma con objeto de independizar desde Valencia las líneas Valencia-Gandia y Valencia-Xátiva, eliminando así el cruce a nivel que hoy en dia se produce entre estas dos líneas en dicha estación.

El movimiento de viajeros en el año 1.979 en las distintas estaciones y apeaderos con que cuenta la red dentro del Area era el siguiente:

Estación	Núm. de billetes expedidos
Valencia-Término	2.120.061
Alfafar Benetuser	181.018

La estación de Silla, al igual que con el tráfico de mercancias, absorbe parte del tráfico de viajeros de municipios de la zona Sur del Area, habiéndose expedido en el año 1.979, 222.474 billetes.

La Red de ferrocarriles de vía estrecha, cuenta con un total de 121 km. de líneas dentro de la provincia, de las que 64 km. discurren por dentro del Area de Gran Valencia.

Dispone de cinco líneas:

Línea	Longitud (km)
Valencia-LLiría	29
Valencia-Bétera	19
Valencia-Rafelbuñol	14
Valencia-Grao	6
Valencia-Villanueva de Castellón	53

Las líneas de Valencia-LLiría y Valencia-Bétera utilizan en los primeros 4 km. un tramo hasta Burjassot, a partir de donde se produce la bifurcación (Estación de Empalme).

La totalidad de sus líneas se encuentran electrificadas, existiendo 21 km. de vía doble correspondiente a los itinerarios.

Valencia-LLiria	8 Km.
Valencia-Bétera	11 Km.
Valencia-Villanueva de Castellón	6'7 Km.

La línea Valencia-Villanueva de Castellón accede a la Estación de Jesús, en tanto que las cuatro restantes lo hacen a la Estación del Norte. Esta red, cuyo cometido es el de transporte de viajeros de cercanías, daba servicio en el año 1.979 a un total de 25.199.839 viajeros, mientras que en 1.983 los usuarios eran de 19.159.000.

Los trazados de las líneas, especialmente las que comunican la zona Norte y Noroeste del Area, discurren en gran parte por áreas urbanas, lo que da origen a la existencia de un gran número de pasos a nivel. La proximidad de las estaciones en estas líneas, por otra parte, lleva a velocidades comerciales bajas, siendo la línea Valencia-Grao (17'5 km/h) la que registra un valor menor.

La inexistencia en el momento actual de una comunicación entre las estaciones Norte y Sur de Valencia resta continuidad a la Red.

Se encuentra en ejecución el enlace del ferrocarril suburbano de Valencia, que está vinculado con la red de FEVE, entre la estación de Empalme al Norte y la estación de Soriano al Sur, a lo largo de la Gran Via de Fernando el Católico. Constituye una variante del trazado conjunto de las vías Valencia-Lliria y Valencia-Bétera, al tiempo que conecta la explotación Norte de Feve de dichas líneas con la Sur de la línea de Villanueva de Castellón. Está prevista su entrada en funcionamiento el año 1.987.

EL AEROPUERTO DE VALENCIA

El Aeropuerto de Valencia se encuentra situado a 9 km. de Valencia capital, dentro del término municipal de Manises. Se encuentra clasificado en la Clase A, de acuerdo con la clasificación establecida por el Consejo Internacional de la O.A.C.I. y en la Categoría Administrativa de Primera, de acuerdo con la clasificación del Ministerio del Aire.

Está situado en una planicie próxima al Mediterráneo, con una altitud media de 60 m. Las coordenadas de su punto de referencia (ARP) son: 39.29'20,7" de Latitud Norte y 0.28'53,5" de Longitud Oeste.

Las condiciones meteorológicas que rodean al Aeropuerto son muy favorables, ya que de los distintos factores que pueden limitar su utilización, la disminución de visibilidad por debajo de los 3km., no se produce más que durante 90 horas al año. Los días tormentosos suponen como media 12 al año, la mayor parte de los cuales no obligan a poner al Aeropuerto en condiciones bajo mínimos, mientras que vientos superiores a 55 km/h se producen en un total de 18 horas/año como media, la mayor parte de las veces con un rumbo coincidente con la dirección de aproximación a las pistas.

En total la limitación de actividad del Aeropuerto por factores meteorológicos, se puede estimar que no supone más de 100 horas al año, que representa una utilización del 99% del tiempo.

El Aeropuerto de Valencia está dotado de 2 Pistas de Vuelo:12-30 y 04-22.

La pista 12-30 tiene una longitud de 2.695 m. con 2 zonas de parada de 200 m. de longitud cada una, en ambas cabeceras. La carga admisible por rueda es de 95 toneladas. Su anchura es de 45 m. con dos bandas laterales pavimentadas de 7,5 m. La pista 04-22 tienen 1.647 m. de longitud y 45 m. de anchura. La carga admisible por rueda es de 65 toneladas.

El firme de la pista 12-30 es de hormigón asfáltico en los 2.400 primeros metros, a partir del umbral de la Cabecera 30. Los 296 m. restantes son de hormigón hidráulico. Las zonas de parada son de aglomerado asfáltico, con 300 m. de longitud por 60 de anchura.

El firme de la pista 04-22 es en su totalidad de hormigón asfáltico.

En cuanto a Pistas de Rodadura, el Aeropuerto dispone de 4.000 m. de calles de 22,50 m. de anchura, de los que 3.700 m. son de hormigón hidráulico y 300 m. de hormigón asfáltico. Las calles no son suficientes, siendo necesario el construir nuevas así como dos de salida rápida y plataforma para estacionamiento y aparcamiento.

El nuevo edificio terminal de pasajeros que se inauguró en 1.982, tiene modernas instalaciones y una capacidad de movimiento de viajeros y equipajes muy superior al que actualmente soporta.

La conexión a la red viaria se realiza, mediante un ramal de acceso desde la N-III o a través del núcleo urbano de Manises desde la carretera de Ribarroja. Actualmente se encuentra en fase de redacción el proyecto de un nuevo acceso Norte formando parte de la "Penetración Oeste a Valencia" recogida en el cuarto programa del Plan General de Carreteras del M.O.P.U. Esta nueva carretera mejoraría en gran medida la relación del Aeropuerto con el norte del Area Metropolitana.

Con los siguientes cuadros se quiere reflejar la evolución seguida por el movimiento de viajeros en el Aeropuerto de Valencia comparativamente con otros aeropuertos españoles. Se ha elegido el Aeropuerto de Alicante que es alternativo al de Valencia por vuelos internacionales y el de Madrid como representativo para el estudio de la evolución del tráfico nacional.

Los datos provienen de las memorias anuales de tráfico aéreo del Minsiterio de Transportes y Comunicaciones.

Miles de viajeros entrados o salidos

Miles de viajeros entrados o salidos

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Aeropuerto Valencia	1087,7	1095,9	1015,0	1009,0	931,4	922,2	809,8
Aeropuerto Alicante	2294,5	2327,6	2033,0	1818,9	2068,7	2156,0	2322,0

Participación porcentual del Aeropuerto en el tráfico total de los aeropuertos españoles, en cuanto a viajeros totales.

Aeropuerto Valencia	2,25	2,27	2,09	2,19	1,91	1,87	1,58
Aeropuerto Alicante	4,74	4,83	4,46	3,95	4,25	4,37	4,54

Participación porcentual del tráfico de viajeros en Vuelos Internacionales respecto al tráfico total del Aeropuerto

Aeropuerto Valencia	10,3	11,3	12,0	18,0	13,9	14,0	13,6
Aeropuerto Alicante	---	68,8	66,2	67,0	68,0	68,1	73,3

El número de viajeros/año en el Aeropuerto de Valencia (en %) ha disminuido constantemente desde 1.979, sin experimentar la evolución positiva que ha tenido el de Alicante a partir de 1.982 que le ha llevado a recuperar en 1.984 el umbral de 1.979, habiendo aumentado su porcentaje de participación en el total nacional.

En cambio la participación del Aeropuerto de Valencia ha disminuido pasando del 2,27% en 1.979 al 1,58% en 1.984. La partipación del tráfico internacional en el Aeropuerto de Valencia (13,6%) es mucho menor que en el Aeropuerto de Alicante (73,3%).

Los incrementos porcentuales que han experimentado en 1.979 el movimiento total de viajeros en nuestro aeropuerto de referencia respecto a 1.978 son muy similares, tal como se ve en la figura 5.1., lo que nos permite tomar 1.979 como año al que relativizar los demás para poder comparar la evolución del número de viajeros

entre ellos. En la misma gráfica se puede ver que el Aeropuerto de Alicante amplifica las oscilaciones del tráfico total aéreo español, lo que dado el carácter fuertemente turístico de aquél, demuestra que dichas oscilaciones nacionales son en gran medida debidas a las variaciones turísticas.

Los viajes nacionales han disminuido constantemente en el Aeropuerto de Valencia, Madrid y total nacional, salvo en 1.982 *. En Alicante se produjo una ligera recuperación en 1.982 y 1.983. El tráfico total nacional ha disminuido respecto a 1.979 un 17%. En Valencia el nivel es 28% inferior al de 1.979.

Los viajes internacionales han aumentado costantemente desde 1.981 en el Aeropuerto de Alicante y de Madrid. El total nacional es un 28% superior al de 1.979 habiendo aumentado un 37% respecto a 1.980. El Aeropuerto de Valencia sigue una evolución totalmente opuesta al Aeropuerto de Alicante, sus gráficas son simétricas, lo que demuestra que ambos aeropuertos son claramente alternativos en lo referente al tráfico internacional. El aeropuerto de nuestra ciudad no se ha beneficiado en absoluto del aumento de viajeros internaciones experimentado en los tres últimos años.

En general todos los datos definen una evolución en la actividad del Aeropuerto del Valencia.

VIAJEROS EN TRAFICO NACIONAL EN LOS AEROPUERTOS:

En miles de personas

AÑOS	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
VALENCIA	975,6	976,4	893,6	820,1	801,6	793,2	699,3
ALICANTE	-----	726,6	687,1	600,7	661,4	688,8	619,6
MADRID	-----	6.465,0	6.041,6	5.670,2	5.693,5	5.717,2	5.301,0
TODA ESPAÑA	-----	25.988,7	24.386,4	23.037,0	25.426,8	22.843,4	21.486,4

* Probablememte debido al incremento producido por el mundial de futbol.

VIAJEROS EN TRAFICO INTERNACIONAL EN LOS AEROPUERTOS:

En miles de personas

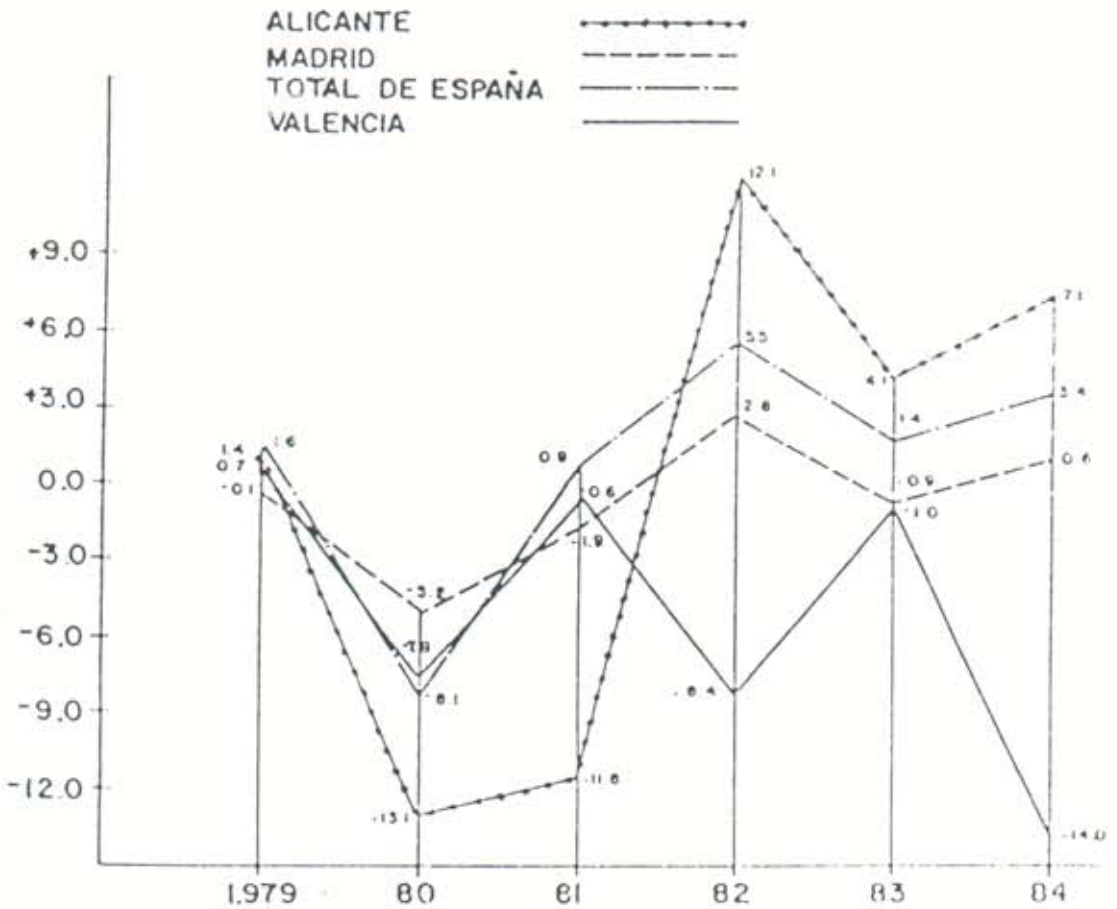
AÑOS	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
VALENCIA	111,5	119,5	121,7	189,4	129,8	128,9	110,5
ALICANTE	-----	1.600,9	1.345,8	1.218,3	1.407,0	1.467,2	1.702,8
MADRID	-----	4.095,2	4.104,0	4.290,3	-----	4.440,5	4.921,1
TODA ESPAÑA	-----	23.197,0	21.193,0	22.975,0	25.462,0	26.545,0	29.618,0

TOTAL VIAJEROS:

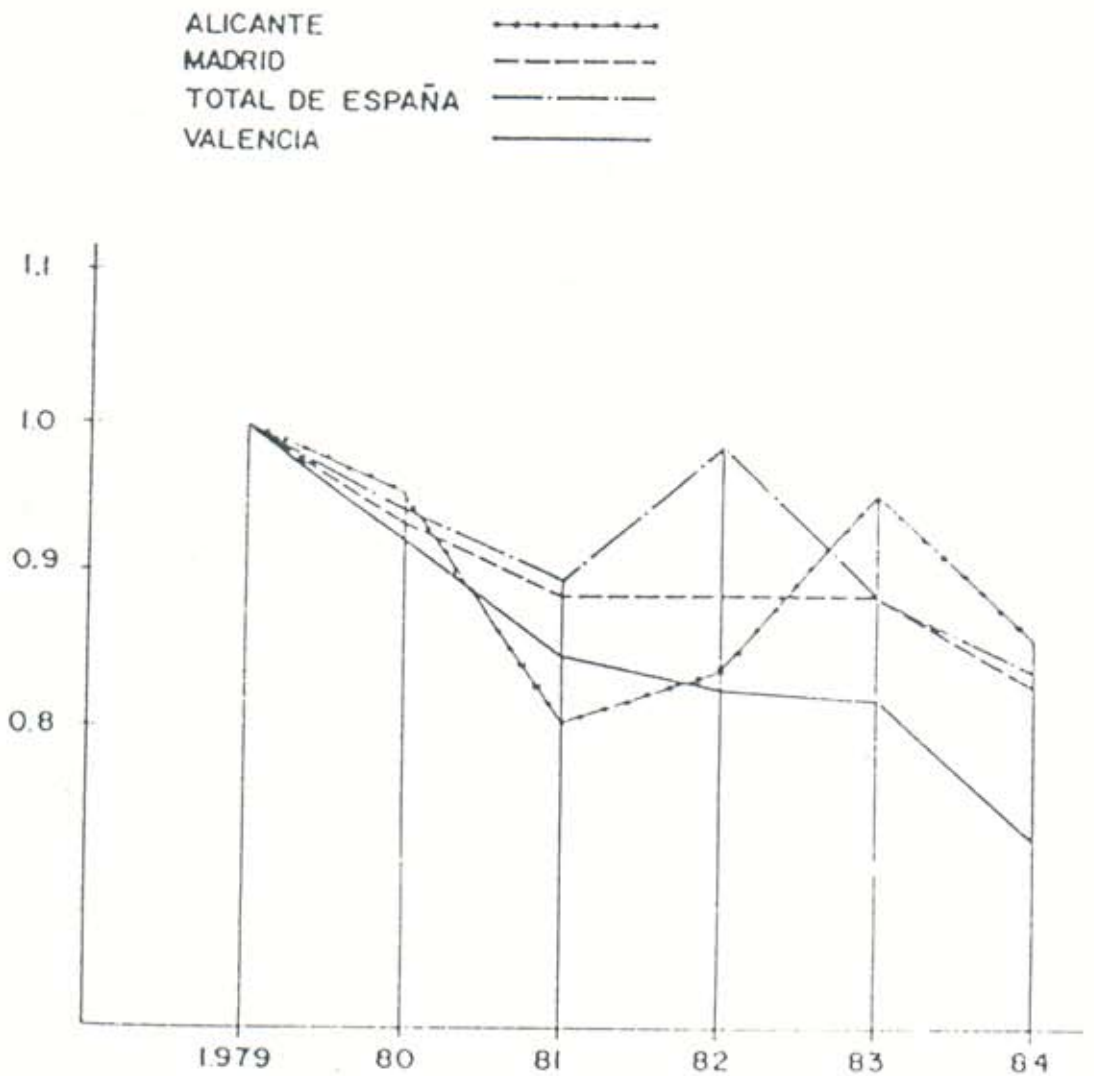
En miles de personas

AÑOS	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
VALENCIA	1.087,7	1.095,9	1.015,0	1.009,0	931,4	922,2	809,8
ALICANTE	2.294,5	2.327,6	2.033,0	1.818,9	2.068,7	2.156,0	2.322,0
MADRID	10.578,7	10.561,0	10.146,4	9.960,6	-----	10.157,8	10.222,1
TODA ESPAÑA	48.376,6	48.186,6	45.580,0	46.012,0	48.696,8	49.389,1	51.104,6

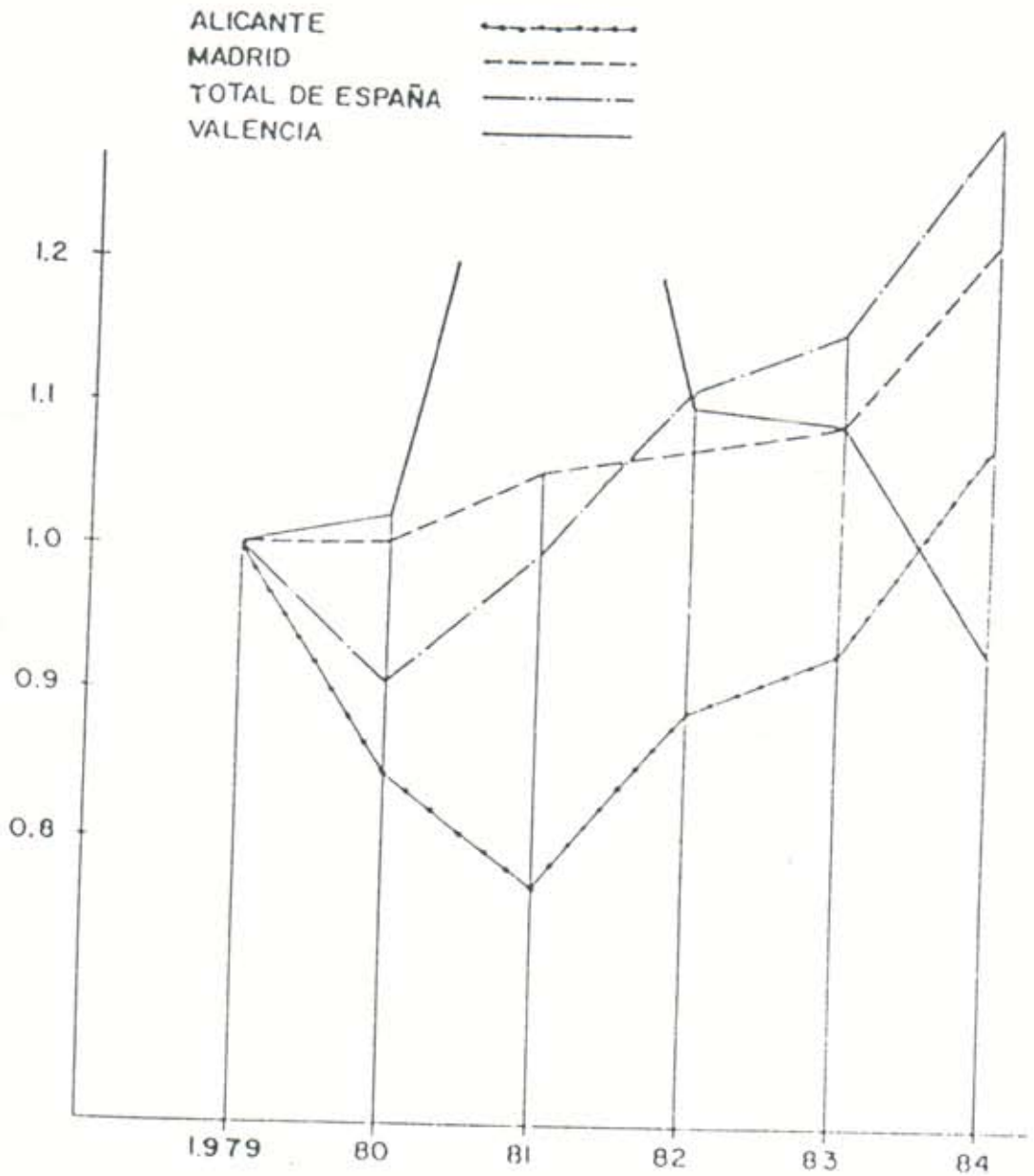
Incremento Porcentual Anual del total de Viajeros Entrados o Salidos en los Aeropuertos.



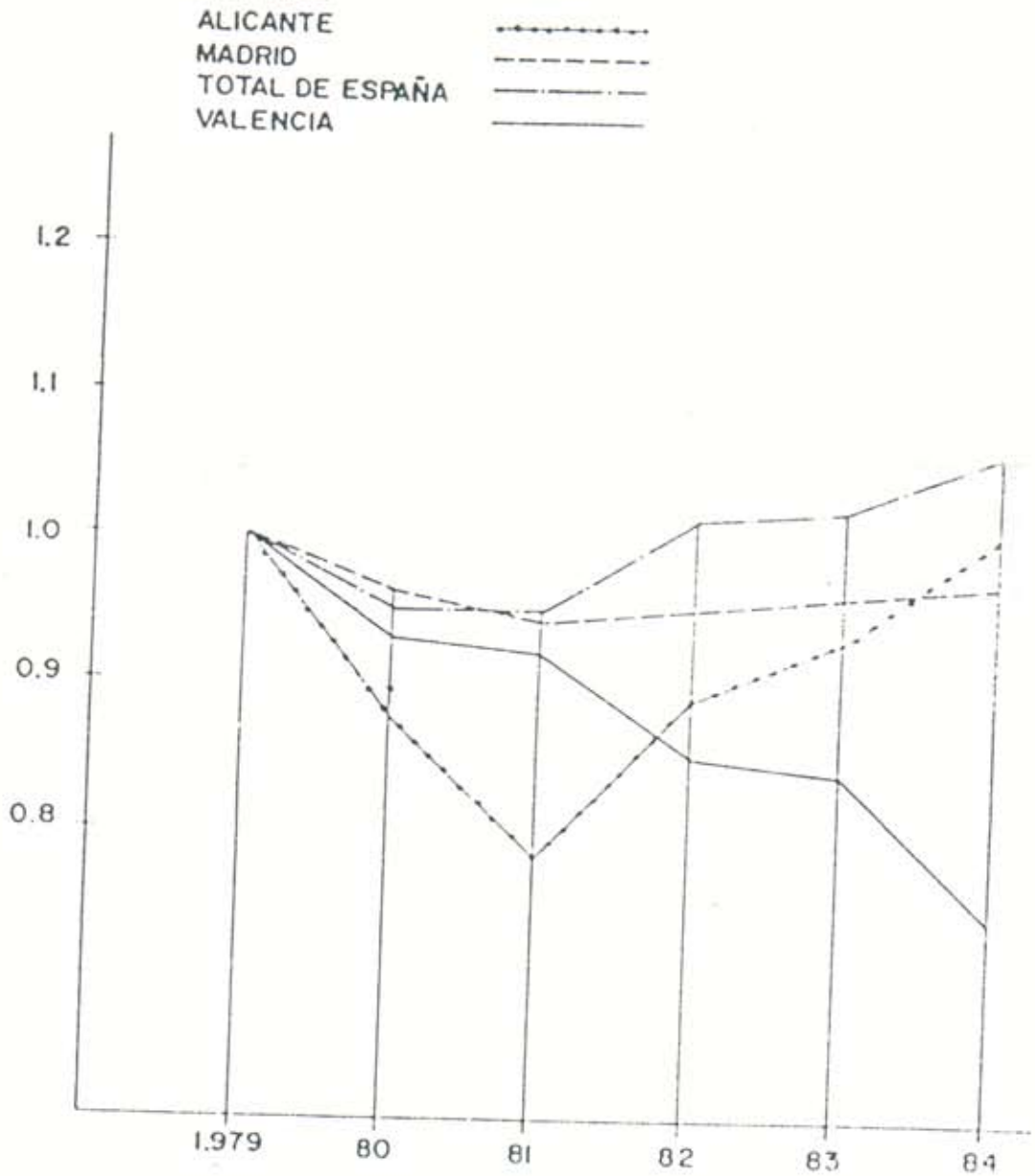
Indice Relativo al Nivel de 1979 de Viajeros Entrados o Salidos en los Aeropuertos en Viajes Nacionales



Indice Relativo al nivel de 1979 de Viajeros Entrados o Salidos en los Aeropuertos Internacionales



/ Indice Relativo al Nivel de 1979 de Viajeros totales Entrados o Salidos en los Aeropuertos.



EL PUERTO DE VALENCIA

Introducción

El Puerto es uno de los elementos más representantes que configuran la ciudad de Valencia. Primeramente es un centro de extraordinaria importancia económica. "Es una infraestructura de transporte que ejerce fuertes efectos indirectos sobre las redes que sirven de soporte infraestructural a los diferentes modos de transporte. En este sentido es, en mayor medida, asimilable a un uso localizado generador de un volumen de demanda que a una infraestructura ligada a la demanda urbana" (*). Por último, es un lugar muy valorado por los ciudadanos valencianos para recreo y actividades de expansión. El Puerto es un elemento urbanístico dominante que fácilmente se convierte en el elemento estructurante del entorno que le rodea. Su actividad comercial configura todos los usos del área urbana colindante con él.

Estas características explican por qué el Plan General ha estudiado de una manera profunda todos los aspectos, urbanísticos y de infraestructura ligados al Puerto. En este apartado se estudiará el Puerto como centro y elemento del sistema de infraestructura del transporte.

Características descriptivas

El Puerto tiene una superficie terrestre de 183 Ha. obtenidas casi en su totalidad mediante rellenos en el mar. Las superficies de agua son 260,8 Ha. en zonas comerciales y antepuerto y 443,0 Ha. más en accesos, fondeadero, etc. El total de esta superficie terrestre más la de agua en la zona I supone el 11% de la superficie del municipio calificada de suelo urbano (4.016 m2), cifra que refleja su importancia espacial dentro del municipio. Existen 6.279 m. de atraque que según calados se distribuyen en:

---

* Serrano Rodriguez, Antonio. "La problemática inherente al papel de los sistemas de infraestructura en la conformación de las áreas metropolitanas de desarrollo reciente. Aplicación al área metropolitana de Valencia".CEOTMA - 1.983

Metros de muelle con calado C

C>12	12>C>10	10>C>8	8>C>6	Totales
1.488	573	2.066	2.157	6.279

Las superficies de depósitos son 677.272 m2 distribuidos:

Metros cuadrados de superficie de depósitos

Descubiertos	Cubiertos y Abiertos	Cubiertos y cerrados	Totales
602.810	24.370	50.084	677.272

El movimiento de buques:

	En tráfico Nacional	En tráfio Inter.	Totales
n. buques	1 902	1.914	3.816
T.R.B.	8.329.445	15.189.154	23.518.599

Las cifras relativas a mercancías describen la importancia económica del Puerto y el volumen de demanda de origen o destino de mercancía a transportar o transportada por medios terrestres.

Los movimientos producidos en el año 1.984 han sido (*):

TONELADAS DE MERCANCIAS MOVIDAS EN 1.984

Mercancías embarcadas	Mercancías desembarcadas	Mercancías transbordadas
4.367.774	4.445.628	2.885

* Fuente: Memoria del Puerto Autónomo de Valencia.

Comercion Internacional			Comercio Nacional	Pesca
Imp.	Exp.	Transb.		
2.758.685	3.260.534	2.885		
	6.022.409		2.610.094	183.784

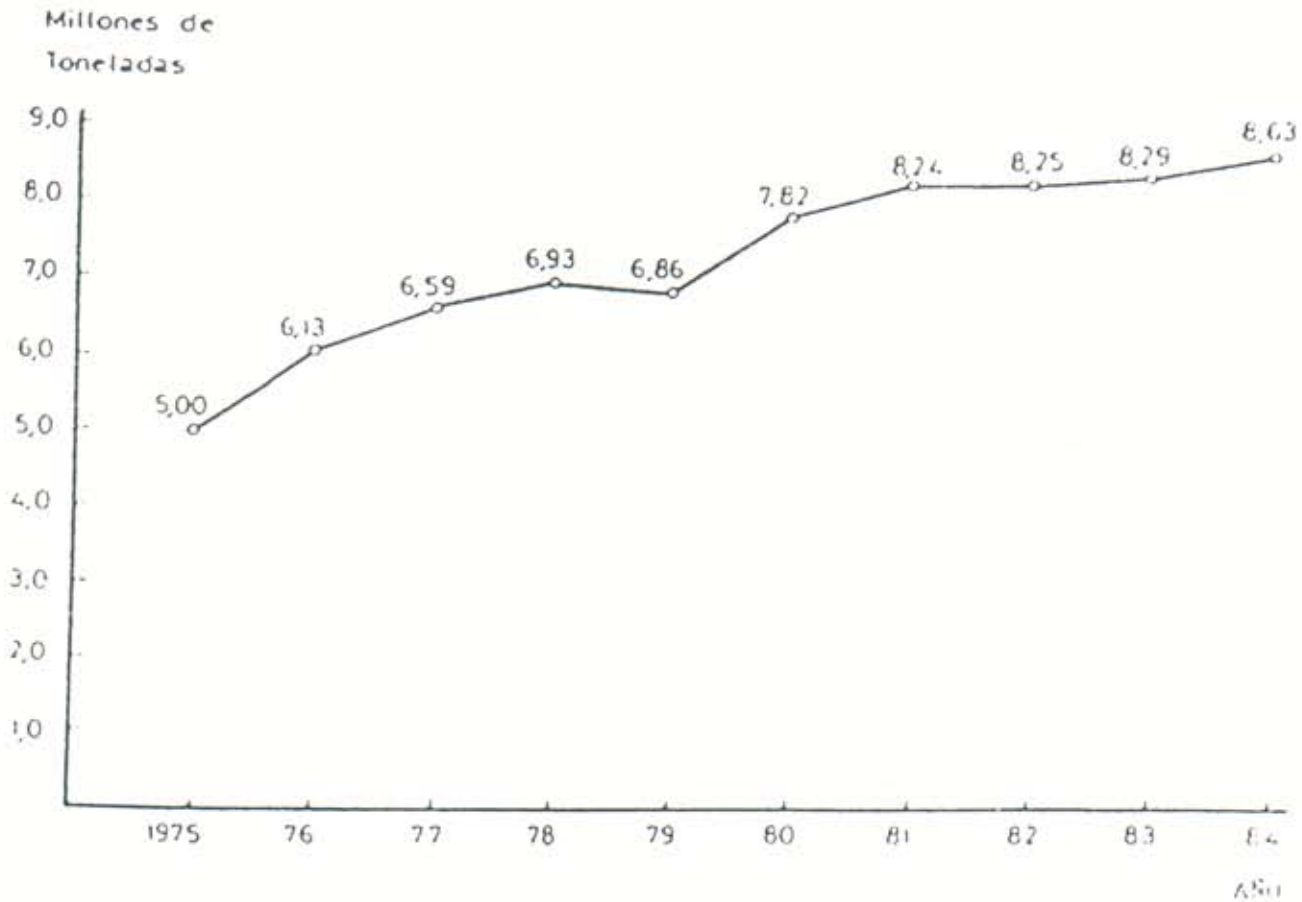
Productos petrolíferos	Graneles sólidos	Mercancía en General	Resto
1.263.870	3.231.817	3.813.529	507.071

Tráfico de mercancías	Avituallamiento	Pesca
8.632.503	181.157	2.627

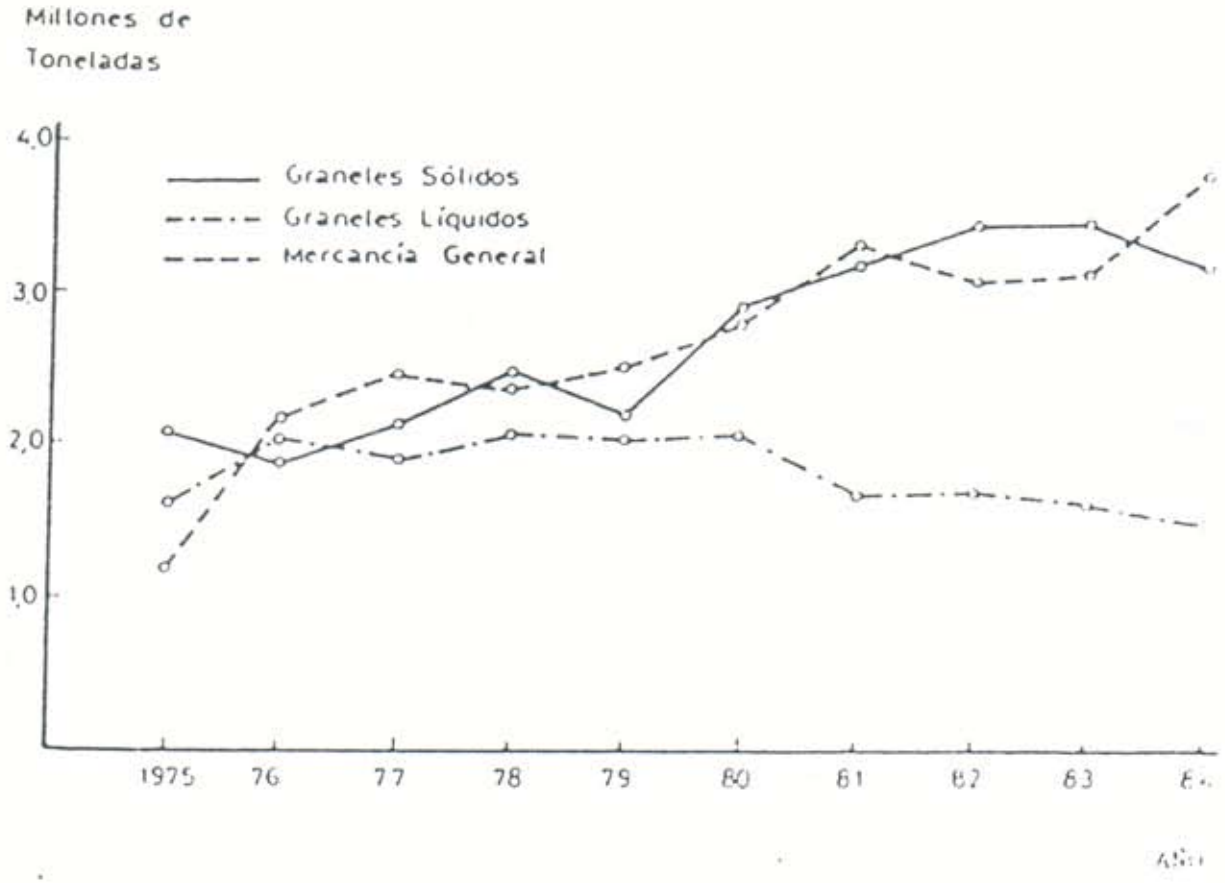
Total Mercancías Movidas..... 8.816.287

La evolución de las distintas magnitudes descriptivas del movimiento comercial del Puerto en los últimos años, se representa en las figuras de las páginas siguientes.

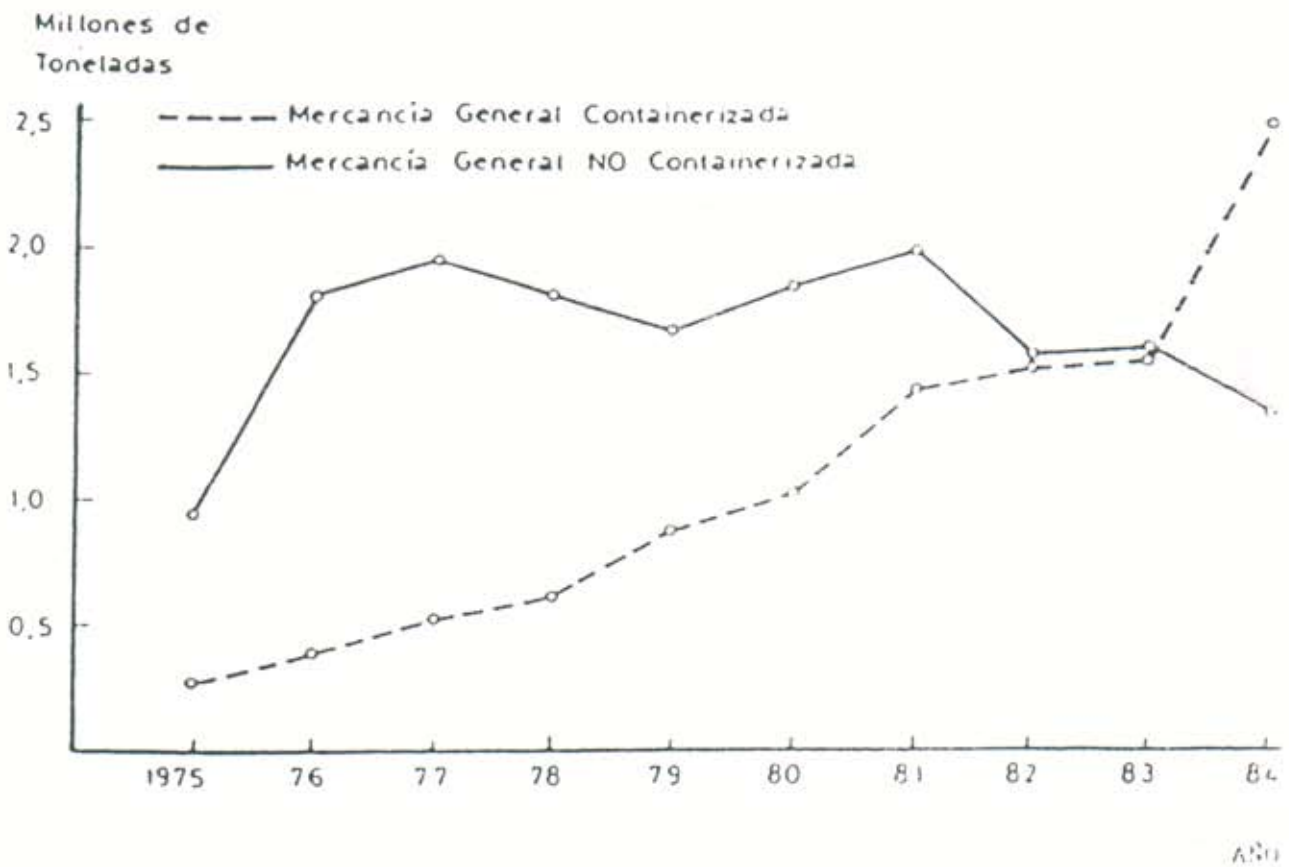
EVOLUCION DE MERCANCIAS MOVIDAS.



EVOLUCION POR TIPO DE MERCANCIA

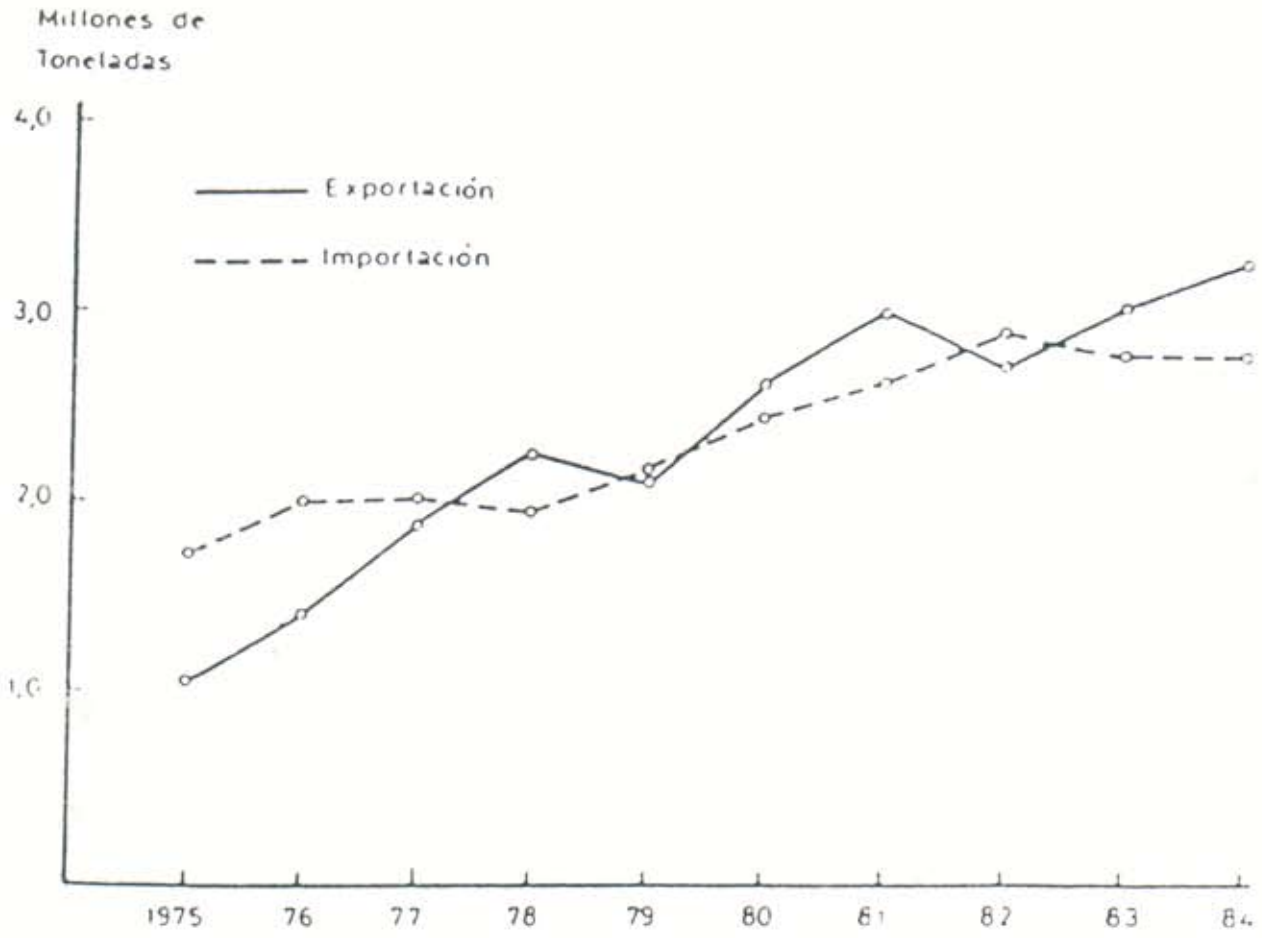


EVOLUCION DE LA CONTAINERIZACION* DE LA MERCANCIA GENERAL.

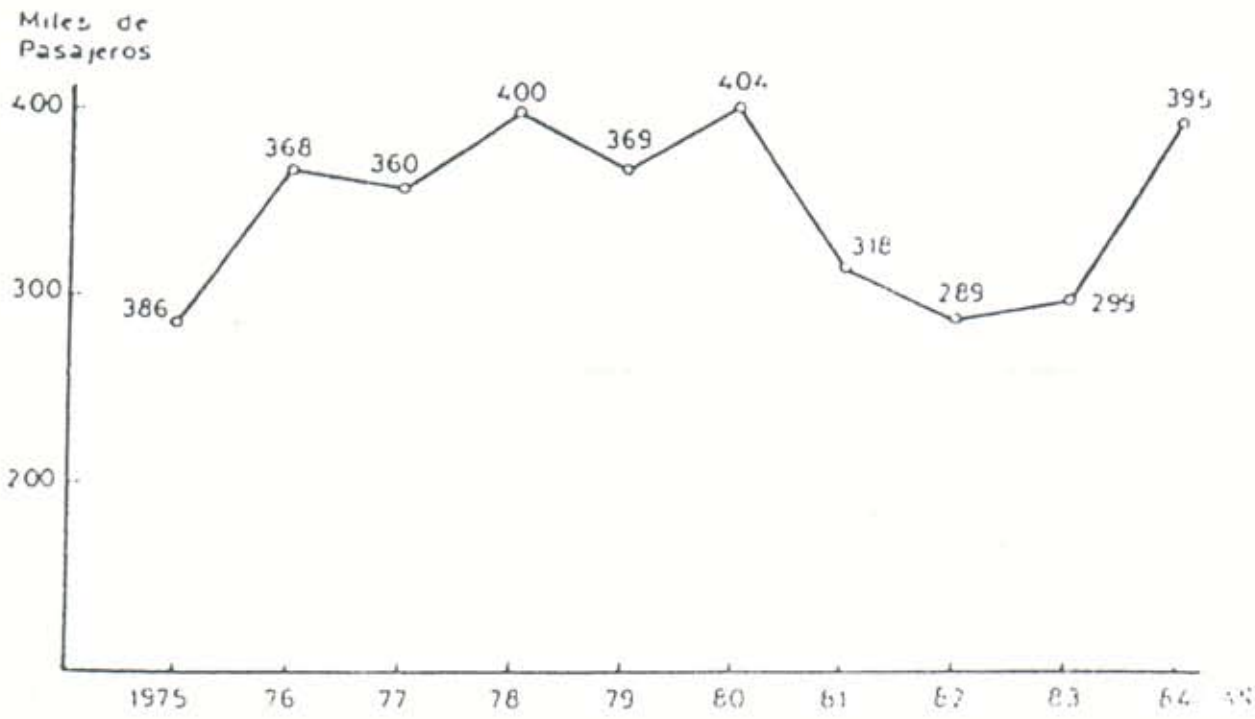


* Permítasenos el anglicismo.

EVOLUCION DEL TRAFICO INTERNACIONAL



PASAJEROS ENTRADOS Y SALIDOS EN TRAFICO NACIONAL.



En 1.984 el tráfico de pasajeros ha crecido espectacularmente superando el bache de 1.981, 82 y 83, recuperando el umbral de 1.980. El transporte total de mercancía mantiene una evolución positivo pero con una aumento del incremento porcentual anual que ha pasado del 0'5% (1.982/81 y 1.983/82) al 4.1%.El tonelaje de mercancía general ha superado al de graneles sólidos, y el de graneles líquidos se mantiene. El tráfico de mercancía general containerizada ha superado por primera vez al realizado sin contenedores (65%, 35%), experimentando un aumento del 57% respecto a 1.983. En comercio internacional las exportaciones superan como en 1.983 a las importaciones (54%, 46%) y han aumentado un 8% respecto a 1.983 frente a un ligero descenso de las importaciones. El T.R.B. ha experimentado desde 1.976 aumentos alternados con descensos, siendo el registrado en 1.984 un 10% superior al de 1.983 y 22% superior al de 1.976.

La relación entre el Puerto y el transporte terrestre queda reflejada en el siguiente cuadro:

TONELADAS

	Descargadas de barco	%	Cargadas en barco	%	Totales	%
Ferrocarril	22.420	5,0	89.843	2,1	312.263	3,5
Carretera	2.775.054	62,4	4.269.416	97.7	7.044.470	79,9
Oleoductos	1.146.574	25,8	8.515	0,2	1.155.089	13,1
Otros	301.580	6,8	----	--	301.580	3,4
Totales	4.445.628	100,0	4.367.774	100,0	8.813.402	100,0

Entre las actuaciones recientes o proyectadas destacan:

1. Nueva estación terminal de Pasajeros

2. Nuevo muelle en la dársena Norte, construcción iniciada en 1.982. Tendra 600 metros de línea de atraque con 16 metros de calado.

3. Ampliación del Recinto Norte, 80.000 m2. ganados al mar que se asignan al Muella de Levante.

4. Acondicionamiento del testero del Espigón del Turía por atraque de buques de mayor calado. Mediante una estructura metálica se separa los buques 10 m. de la línea de muelle, permitiendo el atraque de buques de 14 m. de calado.

5. Remodelación de la prolongación del muelle de Levante: Permite la operación de tres buques simultáneamente en el parametro de mayor calado de la terminal de contenedores.

6. Ampliación de la carretera de la dársena interior y otras obras sobre el viario interior y las instalaciones.

4.3.4.- Infraestructuras existentes. Abastecimiento de agua. Saneamiento y Depuración. Energía Eléctrica. Gas

ABASTECIMIENTO DE AGUA.

El servicio domiciliario de agua potable de Valencia se inicia en 1.850 con la puesta en funcionamiento de la Planta de Aguas Potables de La Presa (Manisses), junto al río Túria.

Además de esas instalaciones se construyó una tubería de traída y una red de distribución en el interior de la ciudad que a principios de siglo pasó a ser la red de baja presión para usos municipales exclusivamente (riegos, baldeos, etc.), construyéndose de 1.904 a 1.907 una nueva trida y una nueva red de distribución. Se procedió también en ese periodo a reformar las instalaciones de depuración en la Presa (Manisses) de manera que el proceso de potabilización de las aguas del Túria fuera de total garantía. Asimismo, con la instalación de depósitos a cota conveniente se resolvió el problema de la falta de presión.

Bajo este esquema, aunque con ampliaciones continuas tanto de la Planta Depuradora como de la red de distribución, se ha ido funcionando hasta los años setenta.

La Planta Depuradora tuvo que modificar su proceso de filtración en los asños sesenta, pasando de filtración lenta a rápida, alcanzando su producción máxima de 2 m3/seg.

Las tuberias de traida de la Presa de Manisses consistían en una de 1.100 mm. de diámetro que a lo largo de la Avda del Cid se une a la red de distribución en el cruce de dicha Avda. con la de Pérez Galdós, y dos de 600 mm. de diámetro que por el Paseo de la Pechina, en la margen derecha del antiguo caude del río Túria se conectan a la red en su cruce con la misma Avenida de Pérez Galdós, en el Puente de Campanar.

La red arterial consiste en un anillo a lo largo de la ronda de "Tránsitos" o sea Avda. de Pérez Galdós, César Giorgeta, Peris y Valero, Cardenal Benlloch, Primado

Reig, Dr. Peset Aleixandre y Avda. de Campanar, y otro interior por la ronda de "Circunvalación" o sea, Guillém de Castro, Colón y margen derecha del antiguo cauce con una diagonal que cruza, desde el encuentro de la Avenida del Cid con Pérez Galdós, por San José de Calasanz y Pintor Benedito, Bailén y Castellón, General San Martín y Avenida del Antiguo Reino para terminar en el cruce de esta Avenida con Peris y Valero.

Los diámetros de estas arterias son de 600 mm., 450 mm. y 350 mm. en el anillo interior. Todas ellas están conectadas a las tuberías de la red, formando una malla que cubre el casco de la ciudad.

A finales de los años sesenta, agotadas las disponibilidades de agua superficial del río Túria y con una red arterial incapaz de distribuir las crecientes demandas, se hace preciso proyectar una ampliación del abastecimiento atendido con agua del río Júcar conducida por el Canal de Trasvase Júcar-Túria.

En este Canal, y con destino al abastecimiento de agua a Valencia y su zona de influencia, se reservó un caudal de seis metros cúbicos por segundo.

Con la ejecución de las obras contenidas en el proyecto citado se inicia una nueva etapa en la que hay tres rasgos sobresalientes.

- El origen de las aguas: del río Júcar.
- La financiación de las obras: Ayuntamiento de Valencia.
- El ámbito del servicio: de hecho, comarcal.

La nueva Estación Depuradora está ubicada en Picasent, a 13 Km. del centro de la ciudad de Valencia, y con depósito de regulación a 2 km. de distancia, que proporciona cotas entre los 90 y 120 metros sobre el nivel del mar.

Está previsto que alcande un caudal de tratamiento de 3 m3/seg. en tres fases sucesivas de las cuales la 1ª fase de 1 m3/seg. fué inagurada el 20 de Julio de 1.980.

Es importante resaltar que el emplazamiento adoptado supone tomar el agua a una mayor cota, con un coste energético de elevación a depósitos exactamente la mitad que en la Planta de La Presa (Manisses).

El agua del Canal pasa directamente por gravedad a la estación depuradora y, una vez tratada, será impulsada a la conducción general de la ciudad. Esta conducción se prolongará en un tramo de 2.000 metros hasta los depósitos reguladores.

El proceso de tratamiento es el siguiente:

- Una separación de objetos y particulas arrastradas por el agua, mediante su paso través de una reja y macrotamices.
- Una precloración en cantidad comprendida entre 1 y 2 p.p.m.
- Adición de sulfato de alumina y eventualmente un coadyuvante para floculación.
- Decantación en decantadores circulares con recirculación de fangos.
- Filtración rápida y poscloración.

Con este proceso se consiguen unas características del agua tratada adecuadas para su uso en el abastecimiento y muy similares a las obtenidas en la Potabilización de la Presa (Manisses).

Junto a la Depuradora de Picassent, el Proyecto de Ampliación del Abastecimiento de Agua Potable a Valencia con aguas del Júcar contemplaba una tubería de traída de 1.600 mm. de diámetro y la ampliación de la red arterial.

La tubería de traída accede a la ciudad en el nuevo cauce del río Túria, a la altura del Puente de Picaña.

La ampliación de la red arterial es consecuencia de que la existente hasta la puesta enfuncionamiento de la Depuradora de Picassent (Julio 1.980) no tiene capacidad para distribuir los nuevos canales aportados por la Conducción General de traída de 1.600 mm. de diámetro.

La ampliación de la red arterial pasa por construir nuevas arterias que además de reforzar el abastecimiento del caso urbano atiendan el de las nuevas zonas de expansión y consumo tales como la del Polígono de Vara de Quart, Mercavalencia, Feria de Muestras, etc.

Las arterias construídas, de hormigón con forro de plancha, revestimiento exterior armado y juntas soldadas, capaces para una presión de servicio de diez atmósferas son las siguientes:

- Prolongación Conducción General, penetrando por Carretera de Picaña. Diámetro 1.000 mm.

- Tuberia por la margen derecha del nuevo cauce desde la Carretera de Picaña a variante Camino Real de Madrid. Diámetro 1.250 mm.

- Tuberia por la margen derecha del nuevo cauce. Variante Camino Real de Madrid. Diámetro 600 mm.

- Cruce del nueve Cauce en la variante del Camino Real de Madrid. Diámetro 1.000 mm.

- Conexión de la variante del Camino Real de Madrid con la Pista de Silla por la margen izquierda del nuevo Cuce del río Túria. Diámetro 1.000 mm.

- Penetración desde el nuevo cauce a Peris y Valero por la Carretera Malilla. Diámetro 800 mm.

- Conexión en Avda. de Pérez Galdós desde Avda. del Cid a calle Tres Forques. Diámetro 1.000 mm.

- Conexión desde la Avda. del Cid por calle Ademuz e interior margen izquierda del antiguo Cauce del río Túria hasta Puente de Campañar. Diámetro 800 mm.

- Tuberia prolongación Avda. Pérez Galdós y General Avilés. Diámetro de 800 a 600 mm.

- Traída a Benimamet.Diámetro 600 mm.

La ampliación de la red arterial concluyó Junio de 1.984.

El valor de todas estas obras, es decir 1ª fáse de la Estación Depuradora de Aguas Potables de Picassent, Depósito, Tubería de traída y Ampliación de la red arterial ascendió a cerca de 2.000 millones de pesetas.

SANEAMIENTO.

El alcantarillado de Valencia surgió como una consecuencia natural de su situación topográfica. Enclavada en zona de huerta, el desague de sus viviendas se revificó a las acequias de riego que surcaban su ámbito desde la misma manera que sigue haciéndose hoy en día en las zonas de ensanche no urbanizadas.

Valencia. ciudad amurallada, estaba protegida contra las inundaciones por esa misma muralla que se desarrollaba por las actuales vías de Guillem de Castro y calle de Colón hasta el actual Cauce del río. Estas murallas protegidas por foso marcaron la traza primitiva de los primeros valladares.

Obedece, pués, a una evolución histórica el que los colectores de Valencia sigan la antigua línea de la muralla y concluyan en la zona de Sorní-Conde de Salvatierra, ya que allí selía el antiguo valladar que recogía los fosos de las murallas de la ciudad

Hasta el año 1.924 no existe constancia de obras que fuesen acometidas para alcantarillado de la ciudad existiendo con esa fecha un ambicioso proyecto que marcaba la marcha a seguir trazando esos colectores que rodeaban la ciudad siguiendo la pista de los antiguos valladares, pero que incluían hasta la cubrición del Valladar de salidad de la ciudad incluso el abastecimiento de una depuradora. El coste de las obras ascendia en aquella fecha a 37'50 millones de pesetas.

Si bien no fué proyectado o estructurado de una sóla vez, este esquema de alcantarillado es el que existe actualmente en Valencia. Desde aquella planificación hasta el momento actual el problema del alcantarillado no ha sido enfocado de una manera general, sino que se han ido forjando soluciones parciales a medida que lo precisaba el ensanche de la población.

En el año 1.924 Valencia contaba 300.000 habitantes y no habia acometido en serio obra alguna de alcantarillado.A partir de entonces vá forjándose la red de la población, pero ésta última ha pasado en la actualidad 800.000 habitantes y la red existente ha quedado francamente insuficiente.

Las desastrosas consecuencias de la riada de 1.957, obligaron a reconsiderar los planes de la red de saneamiento de la Ciudad.

Por Orden Ministerial se aprueba en 1.962 el Proyecto de Defensa de Valencia contra las Avdas. de río Túria-Solución Sur. En el apartado 3º de la citada Orden Ministerial se encarga la Confederación Hidrográfica del Júcar los proyectos de replanteo previo de las obras de colectores que figuraban en el capítulo IV de dicho proyecto.

En 1965 la Dirección General de Obras Hidraúlicas determina las prescripciones a seguir en cuanto a intensidad de precipitciòn y duración de chubasco a considerar en cada zona.

Se llega así al año 1.967 en que se redacta el Anteproyecto de Mejora y Ampliación del Saneamiento de Valencia. En este Anteproyecto el ámbito de actuación limitaba al norte con el segundo cordón periférico y al sur con el nuevo cauce del río Turia, abarcando un total de 4.411 hectáreas, de las cuales 1.098 eran zona urbana y el resto huerta. En él, se hace un diagnóstico del saneamiento de Valencia, y se sientan las bases sobre los siguientes condicioantes[a]

1ª. Insuficiencia de la red actual.

2ª. Desaparición del cauce del río Turia.

3ª. Creción al sur de una muralla de tierra por la márgen del nuevo río que actúa como barrera al drenaje natural de la zona.

4º. Ubicación de la estación depuradora de aguas residuales en el area de Pinedo atendiendo a que se encuentra en una zona de cota baja, dificilmente urbanizable y a la naturaleza del terreno.

El desglose de partidas era el siguiente:

Presupuesto de ejecución material previsto:

- Para colectores ..... 1.748.820.484 pts.
- Para adaptación de la red actual ..... 1.496.400.000 pts.

TOTAL ..... 3.245.220.484 pts.

El plan de obra propuesto era el siguiente:

- Defensa del Barranco de Andolsa.
- Segundo Cordón Periférico.
- Colector Norte: Ramal Camino Tránsitos.
  Ramal Cauce.
  Sifón.
  Emisario Serranos.
  Tramo Terminal.
- Colector Cauce actual: Azarbe y Aliviadero.
- Colector Sur: Ramal Camino Tránsitos.
  Ramal Cauce nuevo.
  Emisario Oeste.
  Azarbe M. izquierda.
- Colector Cno. Grao: Aguas Pluviales, Aguas Negras y Elevación e Impulsión
- Colectores aguas negras.
- Depuración e impulsión.

De forma esquemática el saneamiento de la ciudad se configuraba por dos colectores principales, el Norte y el Sur, cuyo objetivo era interceptar todos los vertidos al cauce del río, liberándolo así de cualquier aportación exterior. De igual modo, se incluía el saneaiento de los Poblados Marítimos, el encauzamiento del barranco de Andolsa hata el nuevo cauce, obras de adaptación del alcantarillado y red de colectores secundarios, defensa de Campanar y estaciones de bombeo y depuración.

El Anteproyecto de Mejora del Saneamiento de Valencia, fue desarrollado por un Proyecto redactado en dos partes y aprobado por Orden Ministerial en 1.972, que incluía básicamente solo los Colectores Principales.

Las principales inversiones realizadas en Colectores y Depuradora hasta la fecha son las siguientes:

1º.-Obras comprendidas en el Capítulo IV del Plan Sur.

- Colectores de las Avenidas Peris y Valero, Eduardo Boscá y Cardenal Benlloch.
- Colector Sur Ramal Tránsitos.
- Saneamiento del Sector Campanar (Colector Norte-Cauce).
- Colector Norte Margen Derecha tramos I, II y III (en fase de finalización de las obras)
- Desglosado del saneamiento y adaptación de los Colectores existentes al Colector Sur-Ramal Tránsitos. Emisario de Fernando el Católico (en fase de finalización de las obras).
- Estación Depuradora de Aguas Residuales (1ª Fase).

Estas obras representan, en cuanto a longitud de colectores, la mitad de las previstas en el citado Plan.

2º - Obras comprendidas en el Plan de Infraestructura Sanitaria de la provincia de Valencia.

- Descontaminación Zona Norte Huerta de Valencia. Emisario submarino de Vera.

3º.-Obras ejecutadas y financiadas íntegramente por el Ayuntamiento de Valencia.

- Unidad de impulsión de Cantarranas.

ENERGIA

Energía eléctrica.

Red de suministro y distribución en Alta Tensión.

Dentro del esquema general de distribución de energía eléctrica en España, Valencia se encuentra dentro del area abastecida por Hidroeléctrica Española. La integración de la red provincial en el sistema nacional se garantiza a través de los trazados de La Eliana-Morata, que enlaza con los centros productores del Centro, Norte y Noroeste, y las líneas la Eliana-Escombreras y la Eliana-La Plana que enlazan con las centrales térmicas respectivas. Estas líneas de 400 Kv.constituyen los ejes primarios de la red de distribución y confluyen en la estación transformadora de la Eliana que constituye el centro de donde parte la red de reparto. Los trazados mencionados afectan de modo tangencial al Area Metropolitana, discurriendo el de la Eliana-Escombreras por el límite Oeste, a través de los términos de Torrent, Aldaya, Quart y Manisses.

De la Eliana parten una serie de lineas de transporte y reparto cuya localización se recoge en los planos fundamentalmente a 220 y 132 kv. de tensión, que conectan con la estación transformadora de Torrent, de la que parten dos líneas dobles a 132 y 66 kv. que conectan con la estación de Fuente San Luis. Una tercera línea que parte de la Estación de Torrent, a 86 kv.; conecta, a través de un tendido que en las proximidades del Polígono Vara de Quart se hace subterráneo, con los centros de Nou-Moles y Viveros, para volver a ser area en las proximidades del nuevo Estadio del Levante y conectar con la estación de Vinalesa. Una cuarta línea a 220 kv. enlaza con el centro de Quart, al que así mismo conecta otro tramo, igualmewnte a 220 kv., que parte de a Eliana a través de la estación de Beniferri. Por último, completando el esquema de trazado de la Zona Sur del Area Metropolitana, a la subestación del Grao acometen tres

líneas, dos de ellas a 132 kv. y una a 66kv. que a través de Catarroja y Massanassa parten de la subcentral de Alzira.

De la subcentral de Torrent parte una línea doble a 66 kv. que enlaza con los centros de Llano de Quart, Paterna y Campo Olivar.

El esquema de centros de transformación, a través de los que se estructura la red dentro del Area, están por tanto formado por la subcentral de Torrent que enlaza directamente con la Eliana, las estaciones de transformación de Vianlesa, Paterna, Beniferri, Quart y Fuente San Luis; y las subestaciones de Campo Olivar, Llano de Quart, Nou-Moles, Viveros, Cabanyal, Grao y El Saler. Las potencias instaladas en cada una de ellas son las siguientes:

Centro	Potencia instalada en MVA
Subcentral de Torrent	425
E.T. Vinalesa	150
E.T. Paterna	80
E.T. Beniferri	80
E.T. Quart	80
E.T. F. San Luis	120
S.T. Campo Olivar	30
S.T. Llano de Quart	30
S.T. Nou-Moles	80
S.T. Viveros	90
S.T. Cabanyal	50
S.T. Grao	70
S.T. Saler	10
S.T. Massanassa	40
S.T. Catarroja	5

En Base a la vigente reglamentación del Ministerio de Industria y Energía y según la tensión y demás condiciones específicas de cada línea, corresponde a cada una un ancho de pasillo de protección que, de acuerdo con los datos facilitados por la Compañía suministradora, son los siguientes.

LINEAS A 400 kv

CIRCUITO SENCILLO	PASILLO (m)
la Eliana - La Plana I.....	60
La Eliana - Morata	60
La Eliana - Catadau	60

DOBLE CIRCUITO

la Eliana - La Plana II	60

LINEAS A 220 kv

CIRCUITO SENCILLO

Torrente - Catadau I	47
Torrente - Catadau II	55

DOBLE CIRCUITO

Torrente - F. San Luis	36
Torrente - Cuart	36
Torrente - La Eliana I	36
La Eliana - La Plana	36

TRIPLE CIRCUITO	PASILLO (m)
La Eliana - Beniferri - Cuart	36

LINEAS A 132 KV

DOBLE CIRCUITO

Torrente - J. Urrutia	30
(2) F.S. Luis - Massanassa - Silla - Ford-Carlet	30
Paterna L/Torrente - La Eliana	30
Buñol - I.B.M. a L/Torrente - Paterna	38
La Eliana - Vinalesa	32
(2) Vinalesa - Cabañal	32

TRIPLE CIRCUITO

Torrente - Grao (Tramo F.S. Luis - Grao)	32

CUADRUPLE CIRCUITO

(2)	36

LINEAS A 66 KV

CIRCUITO SENCILLO

Silla - Catarroja - Grao	16
Silla - El Perelló	22
Silla - Almusafes	16
Vinalesa - Liria	18

DOBLE CIRCUITO

Silla - Saler	22
Torrente - Paterna	18
Paterna - Campo Olivar - Puzol - Sagunto	18
Torrente - Tres Cruces	22
Torrente - Grao(Tramo Torrente - F.S. Luis)..	22
Masalfasar a L/Paterna - Sagunto	22

Cifras de explotación de la Compañía suministradora para 1.984.

El término municipal de Valencia se corresponde casi integramente con el Sector Valencia de Hidroeléctrica Española sin más que descontar los términos de Mislata y Chuirivella, agregando los de Benifaraig, Carpesa, Casas de Bárcena, Mahuella, Masarrochos, Borbotó, Benimamet y Beniferri; este concepto municipa se cuantifica, en cifras de 1.984 y según los datos de dicha Compañía, de la forma siguiente:

Extensión: 98 km2

Población: 782.461 habitantes

Uso residencial: 268.420 abonados(80%)

Abonados: Uso industrial: 5.565 " (2%0

Uso terciario: 59.522 " (18%)

TOTAL ..... 333.507 abonados(100%)

Consumo residencial: 521,4 mill. kwh (46%)

Consumo: Consumo industrial: 186,9 " (17%)

Consumo terciario: 414,0

" (37%)

TOTAL ..... 1.122,3 mill. kwh (100%)

Demanda de potencia: 361 MW el día 29.02.84 (414 en enero-85).

Estas cifras dan lugar a los siguientes índices: 8.067 habitantes/km2

3.488 abonados/km2

2.767 abonados residenciales/km2

57 abonados industriales/km2

614 abonados terciarios/km2

2,4 habitantes/abonado

2,9 habitantes/abonado residencial

140,6 habitantes/abonado industrial

13,2 habitantes/abonado terciario

3.336 KWh/abonado

1.942 KWh/abonado residencial

33.585 KWh/abonado industrial

6.955 KWh/abonado terciario

1,1 KW/abonado

461 W/habitantes

3.721 KW/Km2

11,6 mill. KWh/Km2

Gas

El suministro de gas ciudad en Valencia se ha venido llevando a cabo desde la fabrica de gas del Camino Viego del Grao (ámbito del PERI 14 Centro) implantada en el año 1.890 mediante las conducciones de la compañía concesionaria del suministro (CEGAS). En la actualidad existen 360 km. de red y 72.000 usuarios.

Hasta 1.984 el gas se fabricaba a partir de las naftas derivadas del petroleo que eran transportadas a la fabrica mediante camiones cisternas desde la refineria de Castellón, con el subsiguiente problema de paso des estas mercancias de alta peligrosidad por las vías urbanas de Valencia (Avda. de Cataluña, Blasco Ibañez, Cardenal Benlloch, Santos Justo y Pastor, Doctor Manuel Candela, Puerto, Lebón y Baleares).

La política energetica marcada por el gobierno de la Nación (en cumplimiento del P.E.N.) de sustituir el consumo de derivados del petroleo por Gas Natural, tanto por razones de ahorro energético como por la conveniencia de diversificar el consumo de enérgia primaria,unido a la aprobación definitiva del PERI 14 Centro por el Ayuntamiento de Valencia, que reordena todo el sector en donde se halla enclavada la fábrica de gas resolviendo el problema urbanístico originado por el crecimiento de la ciudad hacia esta zona, aconsejaron la adopción de una serie de acuerdos y medidas por parte de las Administraciones y Compañías implicadas en el problema, a saber:

1.- Elaboración, por parte de CEGAS, de un Plan Estratégico para la Reconversión de la fábrica, cuy ejecución resolvería simultáneamente los problemas urbanísticos y los de sustitución de la materia prima, garantizando, entre tanto, la prestación continuada y regular del servicio público de suministro de gas. Dicha Reconversión comprende dos etapas: La primera consiste en la modificación de las instalaciones de la fábrica de gas para sustituir la nafta por el gas natural como materia del gas manufacturado, mientras que la segunda comprende la instalación de dos cámaras de aire metanado, una en cabecera de red de distribución (fábrica actual) y otra en el área de Campanar, que iran incrementando su producción hasta hacer innecesario el funcionamiento de la fábrica lo que permitirá su desmantelamiento. Común ambas fáses se procederá los trabajos de acondicionamiento de la red para adaptarla a las condiciones fúturas de funcionamiento. La duración prevista para todo este proceso es de 8 a 10 años.

2.- ENAGAS, que tiene encomendada la ejecución de la Red de Distribución de Gas Natural a Valencia dentro del Gaseoducto Barcelona-Valencia-Vascongadas, ha llevado a cabo la construcción de la red de transporte de dicho gas hasta la entrada de la factoria de CEGAS de Valencia, y vá a

acometer la ejecución de la conducción hasta el emplazamiento elegido para la cámara de inyección de aire metanado en la zona de Campanar.

3.- Suscripción de un Convenio entre la Consellería de Industria, Comercio y Turismo de la Comunidad Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, la Dirección General de Energía del Ministerio de Industria, la Empresa Nacional del Gas y la Compañía Española de Gas, con fecha de 20 de julio de 1.984 en el que las citadas Administraciones y Compañías se comprometen al cumplimiento de los puestos en los dos puntos anteriores.

Descripción del trazado en el Término Municipal de Valencia, de la red de transporte de Enagas.

El trazado ejecutado dentro del término municipal de Valencia, se inicia en la autovía V-30 (marginales del Nuevo Cauce) en el PK. 1.810, cruzando dicha autovía y el nuevo cauce del río Turia. Discurre luego paralelo al Ferrocarril de Valencia a Utiel y Liria, cruzando el mismo por el paso inferior situado frente a la calle dels Peraires. A continuación gira hacia el Norte por la calle dels Gremits hasta llegar a la calle dels Velluters (Poligono Industrial "Vara de Quart"). En este punto sale un ramal que discurre por la calle dels Gremits hacia los términos municipales de Chirivella (Barrio de la Luz) y Mislata. Continua por dicha calle y la dels Argenters hasta abandonar el Poligono Industrial por la Avenida de Tres Cruces.

La conducción cruza el Camino Nuevo de Picaña y continua por una zona sin construcciones contiguas a San Isidro, hasta alcanzar la calle Heroes Virgen de la Cabeza, al final de la cual gira en dirección Nordeste discurriendo por la calle Pío XI, recorriéndola unos 150 metros girando de nuevo, para seguir la calle Fontanares unos 350 metros.

Al terminar la calle Fontanares, el trazado cruza la Avda. de Gaspara Aguilar y la linea de FEVE a Villanueva de Castellón, en la calle Venezuela.

A continuación por las calles de Venezuela y del Marqués del Bellet, con un recorrido aproximado de 0'6 km.

En el cruce de las calles Moncayo y Almudaina sale un ramal que discurre por la calle an Vicente Martir, hasta llegar al punto de suministro a Cervezas el Túria.

La red continua por la calle Almudaina, cruza el FF.CC. Madrid-Valencia siguiendo en dirección Este unos 250 metros.

El trazado prosigue en dirección Este unos 300 metros por la calle Olta, para situarse en la Avda. Ausias March, recorriéndola en dirección Norte hasta alcanzar la calle Bernia, para continuar por la misma hasta la Avda. Doctor Waksman, por la que sigue hasta el cruce de la Avda. de la Plata.

La conducción discurre por la Avda. de la Plata hasta la calle Escultor José Capuz y por esta última hasta la calle Pedro Aleixandre.

Posteriormente cruza la Avda. Alcalde Reig y el Cauce Antiguo del Túria hasta la fútura calle Peñarrocha siguiendo por esta hasta la prolongación de la calle Pintor Maella, cruzando el camino Hondo del Grao.

Después de cruzar dicho camino existe una derivación hacia el Noroeste que suministra a CEGAS.

Por el otro extremo, en dirección Sureste, sigue por la futura Avda. Baleares y C/ Juan Verdaguer, cruza el ferrocarril Barcelona-Valencia, y llega a la Avda. Manuel Soto por la que continua en dirección Sur hasta el paseo de Cantarranas, siguiendo este y cruzando el Antiguo Cauce del Río Túria frente a la calle Virgen de los Reyes, donde termina la conducción en la conexión a la industria ARLESA.

La longitud de la conducción corresponde al Término Municipal de Valencia es aproximadamente de 11.198 metros.

Hoy día, solamente reciben suministro de la red Enagás en el término municipal de Valencia, Cervezas Turia, Arlesa y Cegas, teniendo firmado contrato de suministro una serie de empresas industriales que aún no reciben gas por no haber adaptado todavía sus instalaciones.

La conducción general del gaseoducto, cuyo trazado es contiguo al de By-Pass de la autopista A-7 y está ya ejecutado, trabaja a una presión de 75 kg/cm2. hasta Paterna, mientras que el resto de conducciones que parten de ella funcionan a 16 kg/cm2., incluídas las del término municipal de Valencia.

Valencia, Octubre de 1.988
Por el Equipo Redactor

Alejandro Escribano Beltrán
Arquitecto Director