

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

acción de viario obligada tras la calificación acordada en el área al norte de Campanar del suelo para el área de ocio allí prevista.

Las "penetraciones" constituyen, o bien enlaces con el viario metropolitano (calle Juan XXIII, prolongación de Av. Maestro Rodrigo) o son acciones de urbanización definitiva de carreteras comarcales integradas de hecho en el consolidado urbano (calle Archiduque Carlos). Cuantitativamente menores que las anteriores, reflejan perfectamente la voluntad del Plan de reequilibrar la periferia actuando sobre nuevo viario transversal, en una ciudad caracterizada por el fuerte carácter radial de su viario.

- La conexión núcleo central/frente marítimo: el proyecto del Paseo al Mar y los Bulevares alternativos.

Es preciso comenzar este apartado haciendo mención a la solución adoptada frente a un proyecto de alcance histórico como es el Paseo de Valencia al Mar. Nacido a finales del siglo XIX (su proyecto se redacta en 1.898 a partir de una Ley Especial de 1<sup>º</sup> de Agosto de 1.893), su ejecución, a punto de finalizar con la urbanización en 1.986-87 del tramo Manuel Candela-Serrería, constituye una pieza de gran peso específico en las relaciones este/oeste de la ciudad y, sobre todo, está imbuido de una fuerte carga simbólica desde su misma denominación. Denominación que refleja perfectamente el hecho de que ya en la lejana fecha de su proyecto aparecía meridianamente claro uno de los problemas capitales de estructura urbana de la ciudad: la falta de conexión adecuada entre el núcleo central de la ciudad y su frente marítimo. Entender cabalmente este problema, su génesis y posibles soluciones, exige una breve referencia histórica.

La fundación romana de Valencia, al amparo de una isla fluvial del Turia y relativamente alejada de la costa, condiciona, hasta la Edad Media, el desarrollo de la ciudad en torno a dicho núcleo primitivo. Será con la fundación de "Vilanova del Grau de la Mar" (el actual barrio del Grao) en las postrimerías del siglo XIV, y la importancia que el comercio marítimo adquiere en los siglos XIV al XVI, cuando se comienza a consolidar en la costa un núcleo urbano de creciente importancia, especialmente a partir del siglo XVIII con el inicio de las obras definitivas de lo que

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

llegará a ser el actual Puerto de Valencia. Su crecimiento le llevará a tener un peso específico importante en relación con el núcleo central.

Se puede afirmar, por tanto, que la historia urbana de Valencia, desde la Reconquista hasta prácticamente el inicio del siglo XX es la historia de una ciudad bipolar, uno de cuyos polos (el centro histórico, centro a la vez político y económico) inicia a finales del siglo XIX, con el primer Proyecto de Ensanche de 1.878, una expansión que ya no cesará, creando sucesivos anillos urbanos en torno al núcleo sensiblemente circular de la ciudad medieval.

El cordón umbilical de unión de ambos polos o vértices urbanos será la actual Avenida del Puerto, una traza del siglo XVIII que, aún hoy, dos siglos después, sigue siendo el eje fundamental de comunicación de la ciudad y el mar. Esta situación es entendida perfectamente por los urbanistas que, impulsados por la burguesía ilustrada de finales del XIX y principios del XX acometen las grandes reformas urbanas que dotarán a Valencia de su más característica fisonomía. Y, naturalmente, la solución al problema de la incomunicación con el mar era, forzosamente, uno de los primeros a abordar.

Así, nace el ambicioso proyecto del Paseo al Mar, un proyecto que tuvo la mala fortuna de ser trazado buscando una tangente al núcleo central paralela a la Avenida del Puerto, avenida ya dificultada de ampliación al ser asentamiento de industrias y almacenes vinculados al comercio portuario. El grave problema de finalizar este paseo será, justamente, la elección de esta traza, traza que le lleva a incidir en el corazón del barrio del Cabañal, pese a que es difícilmente criticable la opción geométrica elegida.

El Plan General de 1.946 recoge la traza original del Paseo y la convierte en un eje de expansión urbana, con vivienda unifamiliar y vocación de área residencial, planificando un gran parque en el corazón de lo que es hoy el denso Distrito de Algirós. El Plan General de 1.966 eliminará este enorme parque (que hubiese ocupado casi toda el área entre el Paseo al Mar y la Avenida del Puerto) y cambia drásticamente las zonificaciones: la Ciudad Jardín del Plan General de 1.946 se convertirá en Edificación Abierta y, lo que es más grave, el paseo ya no llega hasta el mar: su final

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA  
**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

es un enorme enlace con la Autopista del Mediterráneo, trazada, de forma aberrante, a lo largo de las playas de Levante y Malvarrosa.

El Plan General de 1.946 vió claro que el área comprendida entre el núcleo central de la ciudad y el puerto (vacante en esa época) era la gran ocasión para reequilibrar la ciudad "soldando" su núcleo central con el Grao y el Cabañal: de ahí el gran parque de 78'1 Ha.(\*\*) que estaba concebido como "rótula" de articulación de la ciudad resultante, a modo de Parque Central de la misma.

El Plan General de 1.966, nacido en pleno desarrollismo inmobiliario, no respetó un modelo lleno de lógica, pero que suponía eliminar mucho suelo potencialmente edificable. El fin del Plan de 1.946 significa el inicio, con el Plan General de 1.966, del "relleno" desordenado y caótico, falto de visión de conjunto y sin un modelo territorial alternativo, del espacio entre la Avenida del Puerto y el Paseo al Mar, originando un área de las que cuentan con una peor planificación y menor dotación de equipamientos de toda la ciudad. Y lo que es más grave: este auténtico "crimen" urbanístico deja a la ciudad sin el espacio vital para llevar a cabo, de modo armónico, la integración este-oeste (centro-litoral) que era un objetivo urbano defendido y visto con claridad desde finales del siglo XIX. En sólo 15 años (1.966-80) apenas quedó suelo en este sector más que para un limitado reequipamiento. Toda una estrategia pensada desde hacía medio siglo queda destruida y será preciso ( y así lo contempla el presente Plan General) abordar esta necesaria y capital operación de conexión a través de dos operaciones clave del Plan: al norte, la operación del Bulevar de los Naranjos/Nuevo Campus Universitario y al Sur, la operación del corredor del viejo cauce del Turía entre la Avenida de Francia y la Autopista del Saler. Estas dos grandes operaciones aprovechan los últimos suelos vacantes que puedan facilitar esta integración urbana y, apoyados en dos grandes Bulevares (el de los Naranjos y el de Francia) conectan adecuadamente, con el refuerzo clave del Bulevar Sur, el área litoral y el núcleo central.

---

(\*\*) Supondría una extensión equivalente a 4 veces el parque de Viveros Municipales.

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

No obstante, persiste un problema capital sin solución: el tratamiento definitivo del Paseo al Mar y su final.

Cuando en 1.983 el Ayuntamiento, a través de la Modificación del Plan General en el Litoral, elimina las aberrantes determinaciones del Plan General de 1.966 en la costa, suprime la prolongación del Paseo al Mar a través del Cabañal. Debe señalarse que este planteamiento elimina la traza de dicho Plan, deformada y girada al norte arbitrariamente por el citado Plan General, concibiendo la calle Serrería como el distribuidor final del paseo de modo que, con penetraciones "en peine" a lo largo de Serrería, se distribuyese el tráfico de y hacia el paseo. En las condiciones en que se llevó a cabo la citada Modificación del Plan General es posible que el criterio técnico empleado fuese defendible. De hecho, la eliminación que de la traza final del Paseo al Mar hace este Plan General parte de aquella primitiva decisión, tomada sin apenas debate ciudadano y que tuvo un escaso o nulo eco en los medios de comunicación.

Sin embargo, elaborar un Plan General obliga a enfrentarse a una lectura global de la ciudad, sin la que las diferentes piezas del Plan corren el riesgo de quedar faltas de cohesión. A la luz de esta lectura debe afirmarse, con prudencia pero con claridad, que el mantenimiento de aquella decisión puede y debe ser reestudiado. ¿Que causas aconsejan esta reconsideración?. Apuntemos brevemente algunas:

En primer lugar, el contexto urbanístico bajo el cual se toma la decisión de suprimir la finalización del Paseo al Mar no tiene presente, lógicamente, el conjunto de la ciudad sino, sólomente, sus barrios marítimos. En esa perspectiva, el trazado a través de Cabañal del paseo era, lógicamente, una operación difícil de entender por la pérdida de patrimonio edificado, parte del cual tenía (y tiene) valor histórico incuestionable.

En segundo lugar, el contexto teórico de finales de los 70 ha producido, como lógico rechazo a la destrucción salvaje de los centros históricos de los años 60, una reacción (saludable, por otra parte) que lleva a una valoración extrema del principio de conservación de las tramas urbanas históricas y de la arquitectura histórica asociada. Se compara (erróneamente, desde luego) esta apertura con el proyecto no concluido, por fortuna esta vez, de apertura de la Avenida del Oeste, olvidando o negando la evidencia de que no es posible identificar el valor patrimonial e histórico de ambas tramas. Sin

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

menoscabo de las trazas populares del Cabañal, parece claro que la actuación en el núcleo histórico exige operaciones de apertura de huecos configurados por la propia trama (al modo de las operaciones clásicas del Renacimiento en las ciudades medievales) pero en modo alguno tolera aperturas geométricamente duras como la Avenida del Oeste.

En el caso del Paseo al Mar nos encontramos con un dilema urbanísticamente muy difícil: anteponer o no los intereses generales de la ciudad para finalizar un proyecto de alcance histórico a los intereses locales de un barrio concreto, con una arquitectura popular del XIX, en muchos casos coetánea el proyecto inicial del propio paseo, con un valor histórico innegable pero que exige necesarias matizaciones.

En definitiva, podría resumirse así el dilema: debemos optar entre mantener una traza urbana de casi un siglo de vigencia, el proyecto urbano de ilusión colectiva de más larga vida de la ciudad, o la integridad de un barrio, en su mayor parte de la misma o menor antigüedad, con una fuerte personalidad.

¿Cabrían opciones intermedias?. Parece, en principio, una sensata propuesta a la vista de los intereses urbanos enfrentados. La respuesta, por desgracia, es difícil. Las soluciones intermedias entre la prolongación pura y simple y la conservación integral del Cabañal pueden acabar teniendo efectos negativos en ambas piezas urbanas: afectaría, poco o mucho, la trama del barrio y deformaría, probablemente, un paseo en el que uno de sus mayores valores reside, justamente, en una nítida traza rectilínea de 100 m. de anchura.

En este contexto, y con el fin de decidir las determinaciones que, en esta materia debe contener el plan, la Comisión Informativa de Urbanismo adopta, el 7 de Enero de 1.988 el siguiente acuerdo:

"La solución al acceso fluido al mar a través de la Avenida de Blasco Ibáñez se configura como un objetivo irrenunciable del Plan. Las dificultades y repercusiones de tal operación aconsejan diferir la solución concreta a un estudio posterior, para viabilizar el cual se acota un área de planeamiento diferido en la que se regule la ordenación y edificación futuras".

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

Como consecuencia de este acuerdo municipal, no se ha diseñado en el plan ninguna solución concreta a esta cuestión, lo que no quiere decir, en absoluto, que no se haya contemplado el problema en conjunto.

El Paseo al Mar, si se finalizase hasta el Paseo de Neptuno/Eugenia Viñes, tendría 3'75 Km. de largo por 100 m. de ancho, convirtiéndose en la más larga avenida de la ciudad de trazado uniforme (el Bulevar Sur, no lo olvidemos, tiene un estrangulamiento en el paso inferior bajo RENFE que interrumpe su estructura unitaria). Su longitud actual 2'95 km., significa que está ejecutado o próximo a finalizar el 75% de su trazado, en el supuesto de que se prolongase.

No obstante, debe dejarse constancia de que la estructura urbana, tal como aparece definida en el plan, tiene funcionalidad en sí misma, con independencia de que se decida, a través del futuro planeamiento de desarrollo, una u otra solución, y ello por las siguientes razones:

- La hipótesis contemplada en el plan significa tener que abordar unos problemas de equilibrio de red viaria y transporte público mucho más difíciles de resolver que en la hipótesis de prolongación simple. Sin una decisión firme municipal, tanto por la dificultad de tomarla como por la legítima duda técnica que una decisión de este nivel comporta, ha parecido más prudente dejar bien resuelta la hipótesis urbanísticamente más compleja de la no prolongación.

- El documento de Criterios y Objetivos y el propio Avance de Plan General, que no preveía su prolongación, no han suscitado ningún tipo de controversia respecto de esta cuestión. No han habido, salvo casos muy aislados y relativamente recientes, tomas de postura que justificasen o supusiesen un apoyo, mayor o menor, a una u otra solución a este espinoso tema. La lógica prudencia municipal parece, en este contexto, más que justificada.

- La prolongación de la traza consolidada del Paseo al Mar supone un coste social que no se puede ocultar y requiere una inversión que la ciudad precisa, de forma probablemente más perentoria, en otros lugares y sectores. Por sí sólo este factor podría hacer legítimo, al menos, posponer la decisión.

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

Ahora bien, urbanísticamente la solución adoptada no cierra ninguna posibilidad lo que, a la vista de lo ya expuesto, parece lo más aconsejable. Cerrar esta cuestión en el plan proponiendo, por ejemplo, la no prolongación como decisión firme, hubiese supuesto el abandono quizá definitivo, de un proyecto sugestivo como quizá ninguno en la ciudad. Y esto no puede ser realizado sin suscitar un mínimo debate en torno a esta cuestión. Asunto difícil, tanto técnica como políticamente, en el que no sirven las descalificaciones "a priori" de posturas a favor o en contra. Las líneas anteriores tienen la pretensión de facilitar los datos para una definitiva decisión a este tema. Abandonar un proyecto como el del Paseo al Mar, con casi un siglo de existencia, con lo que ello comporta, no puede hacerse sino colectivamente, después de un debate en el que la ciudad y sus legítimos representantes reflexionen sobre sus consecuencias para la configuración definitiva de la ciudad a corto, medio y, sobre todo, largo plazo.

Si la decisión final es no prolongar el paseo, al menos debería garantizarse un elemental principio: los aprovechamientos urbanísticos que el Plan General debería otorgar a través del Plan Especial que debe ordenar la zona de la posible prolongación, tal como prevé, con rango de Planeamiento de Desarrollo, el presente Plan, deben ser tales que no supongan, en ningún caso, incremento de volumen sobre el hoy existente. De esta forma, al menos, la situación dentro de una, dos o varias décadas, en otro contexto, será objetivamente la misma que ahora y las expropiaciones lo serían de un volumen similar. El valor, en términos constantes, desde luego, nunca será el mismo, por las diferentes mejores condiciones futuras de la zona.

Para finalizar, una última consideración. Ya se ha señalado cuales son las soluciones contempladas en el presente Plan General para sustituir la función del Paseo al Mar en el deseado reequilibrio este/oeste de la ciudad. Pero es preciso dejar constancia de que ni la Avenida de Francia ni el Bulevar de los Naranjos pueden sustituir total y eficazmente al viejo Paseo al Mar. La perspectiva urbana que se le abriría a la ciudad con la finalización del Paseo cambiaría de forma espectacular hasta la propia imagen que de la ciudad y su relación con el mar tienen hoy los ciudadanos.

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

La posición central del Paseo al Mar, sus dimensiones y su fuerte traza no tienen, realmente, alternativa urbanística. A los ciudadanos y sus legítimos representantes corresponde la decisión final.

Ciclo integral del agua.

Constituye, junto con las dos redes de infraestructura ya descritas, el tercer gran sistema básico en el que es preciso actuar urgentemente a escala metropolitana.

Aquí se aprecia, con toda claridad, las servidumbres que le impone a la ciudad de Valencia su peculiar situación dentro del área metropolitana: los elementos esenciales del abastecimiento de agua está fuera del término municipal de Valencia, y parte de las acciones de saneamiento más importantes pendientes de realización son, también, externas al término municipal.

El saneamiento del litoral exige una actuación planificada de forma conjunta y coordinada, ya que el solitario esfuerzo municipal, en este campo, por desgracia solo resuelve parcialmente el problema. En estos momentos hay dos problemas a resolver de forma prioritaria a escala metropolitana: la conexión a depuradora del Colector Oeste de la Albufera (previsiblemente a la EDAR de Pinedo, cuya ampliación prevé este Plan General) y la depuración de los vertidos de la L'Horta Nord, principal foco de contaminación actual del litoral .

De nada servirá el gran esfuerzo de los últimos años para acabar la red primaria de colectores (diseñada a raíz del Plan Sur y pendiente de ejecución desde entonces) en la ciudad de Valencia si los vertidos de otros municipios, no depurados, siguen contaminando el litoral.

Las acciones, descritas con detalle en el cap.7 de esta Memoria, permitirán a corto plazo, el saneamiento integral de la practica totalidad de vertidos urbanos de Valencia. Razón de peso para acometer el saneamiento integral del resto de la Comarca.