



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCUELA TÉCNICA
SUPERIOR DE
ARQUITECTURA

LOS BORDES URBANOS DE LA CIUDAD DE VALENCIA

LOS ESPACIOS DE OPORTUNIDAD ENTRE CIUDAD Y HUERTA

Autora: Paula Deante Serrano

Tutores: María del Carmen Blasco Sánchez

Francisco Juan Martínez Pérez

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia

Curso 2018/2019

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

RESUMEN

La expansión urbana se desarrolla a un ritmo y escala notoria que, asociada a la creciente dispersión del sistema de asentamientos, constituye una dinámica territorial alarmante. Es por eso que, en la actualidad, el límite de la ciudad se está haciendo cada vez más poroso y difuminado, de tal manera que no se es capaz de confinar con nitidez la mancha urbana. Estas zonas de interfase cuentan con un gran valor, ya que actúan como articulación entre el sistema urbano y rural. El contacto entre ambos es el espacio donde las estructuras rurales se urbanizan y las estructuras urbanas se ruralizan.

Por lo tanto, en el presente trabajo se inicia un estudio que pretende establecer algunas directrices y propuestas que den solución a este espacio tan quebradizo. Se trata de reconocerlo como una nueva categoría proyectual, evitando la creación de barreras arquitectónicas que separen, segreguen actividades y paisajes en estrecha relación y necesaria convivencia.

Más concretamente se analizará el caso de Valencia, una ciudad rodeada de una huerta que quiere entrelazarse con la urbe, pero se ve constreñida por una marcada infraestructura vial. Se caracteriza por tener una expansión que ha ido embebiendo las poblaciones adyacentes, como consecuencia, encontramos algunas cercanas y otras ya yuxtapuestas, con su propio desarrollo e industria.

Palabras clave: expansión urbana, límite, l'Horta, relación.

ABSTRACT

Urban expansion is developing at a noticeable rate and scale which, together with the increasing dispersion of the settlement system, is an alarming territorial dynamic. That is why, today, the limit of the city is becoming increasingly porous and blurred, so that it is not able to clearly confine the urban spot. These interface areas are of great value as they act as a link between the urban and rural systems. The contact between the two is the space where the rural structures are urbanized and the urban structures are rural.

Therefore, in this paper a study is initiated that aims to establish some guidelines and proposals that give solution to this very fragile space. It is about recognizing it as a new category of projects, avoiding the creation of architectural barriers that separate, segregate activities and landscapes in close relationship and necessary coexistence.

More specifically, the case of Valencia will be analyzed, a city surrounded by a vegetable garden that wants to intertwine with the city, but is constrained by a marked road infrastructure. It is characterized by an expansion that has been embedding the adjacent populations, as a consequence, we find some close and others already juxtaposed, with their own development and industry.

Key words: urban expansion, boundary, l'Horta, relationship.

RESUM

L'expansió urbana es desenrotlla a un ritme i escala notòria que, associada a la creixent dispersió del sistema d'assentaments, constituïx una dinàmica territorial alarmant. És per això que, en l'actualitat, el límit de la ciutat s'està fent cada vegada més porós i difuminat, de tal manera que no s'és capaç de confinar amb nitidesa la taca urbana. Estes zones d'interfase compten amb un gran valor, ja que actuen com a articulació entre el sistema urbà i rural. El contacte entre ambdós és l'espai on les estructures rurals s'urbanitzen i les estructures urbanes es ruralitzen.

Per tant, en el present treball s'inicia un estudi que pretén establir algunes directrius i propostes que donen solució a este espai tan trencadís. Es tracta de reconèixer-ho com una nova categoria projectual, evitant la creació de barreres arquitectòniques que separen, segreguen activitats i paisatges en estreta relació i necessària convivència.

Més concretament s'analitzarà el cas de València, una ciutat rodejada d'una horta que vol entrelleçar-se amb l'urbs, però es veu constreda per una marcada infraestructura vial. Es caracteritza per tindre una expansió que ha anat embevent les poblacions adjacents, com a conseqüència, trobem algunes pròximes i altres ja juxtaposades, amb el seu propi desenrotllament i indústria.

Paraules clau: expansió urbana, límit, l'Horta, relació.

RÉSUMÉ

L'expansion urbaine se développe à un rythme et à une échelle notoires qui, associé à la dispersion croissante du système de colonies, constitue une dynamique territoriale alarmante. C'est pourquoi, à l'heure actuelle, les limites de la ville deviennent de plus en plus poreuses et floues, de telle sorte qu'on n'est pas en mesure de confiner avec clarté la tache urbaine. Ces zones d'interface présentent une grande valeur car elles servent d'articulation entre le système urbain et le système rural. Le contact entre les deux est l'espace où les structures rurales s'urbanisent et les structures urbaines se ruralisent.

C'est pourquoi le présent document lance une étude visant à établir des lignes directrices et des propositions qui permettront de résoudre ce problème. Il s'agit de le reconnaître comme une nouvelle catégorie de projets, en évitant la création de barrières architecturales qui séparent, ségrégent des activités et des paysages en relation étroite et nécessaire convivialité.

Plus précisément, le cas de Valence, une ville entourée d'un verger qui veut s'entremêler à la ville, mais elle est contrainte par une infrastructure routière marquée. Elle se caractérise par une expansion qui a embrouillé les populations adjacentes, de sorte que nous en trouvons quelques-unes proches et d'autres déjà juxtaposées, avec leur propre développement et industrie.

Mots clés : expansion urbaine, limite, l'Horta, relation.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. CONCEPTO DE LÍMITE Y BORDE URBANO.....	1
2. CONTEXTUALIZACIÓN.....	15
2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS LÍMITES URBANOS DE LA CIUDAD DE VALENCIA.....	15
2.2. PROBLEMÁTICA ACTUAL.....	26
2.3. PROYECTOS DE ARTICULACIÓN DE LA CIUDAD CONSTRUIDA CON LA HUERTA.....	33
2.3.1. NUEVO PLAN SUR.....	35
2.3.3. PLAN ESPECIAL NAZARET ESTE.....	37
2.3.4. ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA.....	39
2.3.5. PAI DEL GRAO.....	42
2.3.6. LA HUERTA DE ROVELLA.....	44
3. ANÁLISIS DE LA HUERTA COMO BORDE.....	46
3.1. L'HORTA NORD.....	50
3.2. L'HORTA SUD.....	54
3.3. LA HUERTA DE CAMPANAR.....	58
4. PROPUESTA DE ESTRUCTURA TERRITORIAL.....	63
5. RELACIÓN CON OTROS PAISAJES.....	69
6. BIBLIOGRAFÍA.....	71

1. INTRODUCCIÓN

1.1. CONCEPTO DE LÍMITE Y BORDE URBANO

«Ya no podemos dibujar el atlas de la ciudad moderna porque no podemos asumir que sabemos dónde están sus extremos, sus bordes, confines o límites. Los límites de la ciudad se están haciendo más porosos confundiendo nuestra habilidad para dibujar líneas que separen con nitidez lo que está dentro de lo que está fuera. Lo que fue una vez otra parte para la ciudad, es ahora atraído al interior de su expandida zona simbólica.»¹

Este trabajo invita a reconocer los bordes urbanos como una nueva categoría proyectual que nos permite alejarnos, por un lado, de la connotación negativa del término de margen urbano asociado a suburbio, periferia degradada o urbanización difusa y, por otro, superar la tradicional contraposición ciudad - huerta propia del concepto de periurbano.

La noción de límite puede entenderse como una línea estricta de contacto, pero también la podemos extender al concepto de un borde, de una franja, un sutil espesor en el que intervienen tantos agentes y realidades diferentes como sus interrelaciones. Una direccionalidad lineal en cuanto al propio borde y transversal para sus conexiones. (Fig. 1.)

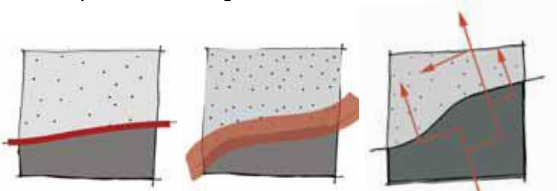


Fig. 1. Línea de contacto; espesor; percepción.

Fuente: F. DUGENY

En definitiva, un espacio de transición, híbrido, de frontera. La estructura y la lógica discursiva de este espacio son de difícil aprehensión, hasta el punto de preguntarnos a menudo si el *genius loci* correspondiente ha desaparecido, si no habremos cambiado realmente de lugar, de país². Actualmente, confinar y respetar este espacio tan complejo es crucial, pues se ha ido haciendo cada vez más borroso, si es que alguna vez existió realmente.

En ese sentido, se plantea la necesidad de encontrar herramientas que permitan actuar sobre el espacio de interfase campo-ciudad, sobre el espacio de articulación entre el sistema urbano y el rural, a fin de garantizar la permanencia de ambos. Por lo tanto, se inicia un estudio que pretende establecer algunas directrices y propuestas que den solución a este espacio tan quebradizo. Evitando la creación

¹ CHAMBERS (1990) Border Dialogues.

² David Lowenthal, The Past is a Foreign Country, traducida al castellano en 1998.

de barreras arquitectónicas que separen, segreguen actividades y paisajes en estrecha relación y necesaria convivencia. (Fig. 2.)

También sería interesante incorporar el concepto de transecto urbano como metodología de estructuración de estos espacios de transición. (Fig. 3). Para poder definir y tratar estos límites, es necesario identificarlos y relacionarlos con ejemplos tangibles que se aproximen al conocimiento.

Quedan definidas 7 zonas que varían en cuanto a la relación y al nivel de intensidad entre lo natural y lo construido sin olvidar sus componentes sociales.

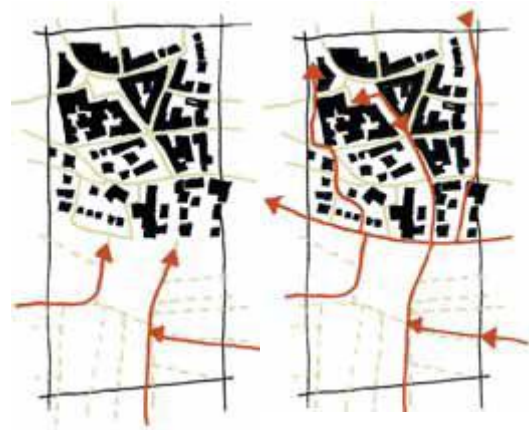


Fig. 2. Accesibilidad del espacio rural; facilidad de conexión y continuidad.

Fuente: F. DUGENY



Fig. 3. Ilustración sobre la teoría del Transecto.

Fuente: J. P. VENTURA. El espacio urbano: un análisis general.

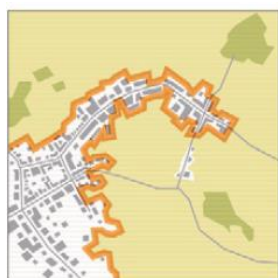
TIPOLOGÍAS DE FRENTES URBANOS³



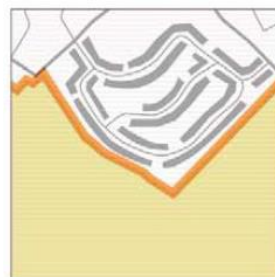
*Fig. 4. Límite accesible (Calle, camino, explanada...):
Permanencia de borde y preservación del espacio abierto.*



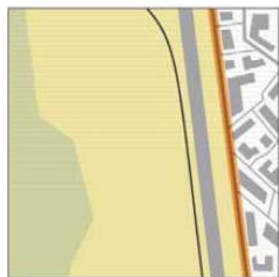
*Fig. 5. Límite forestal inaccesible (traseras de
jardines privados): Ningún acceso al bosque.*



*Fig. 7. Frente quebrado sobre el espacio agrícola:
Importante superficie de contacto con el espacio abierto
+ Riesgo de desestabilización del espacio agrícola.*



*Fig. 6. Borde liso sobre espacio agrícola: Configuración de
límite urbano + Eventual tratamiento de escaso interés
morfológico
+ Ausencia de accesos al espacio abierto.*



*Fig. 8. Elemento lineal infranqueable (río, autovía, ferrocarril):
Configuración de límite urbano + Espacio abierto inaccesible.*



*Fig. 9. Transición a través de espacios urbanos abiertos (parques,
jardines privados, zonas de esparcimiento, cementerio...):
Contacto importante con el espacio abierto +
Configuración de límite urbano.*



*Fig. 10. Transición mediante la interconexión de espacios (conexión con
la red de espacios verdes urbanos): Continuidad y accesibilidad entre los
espacios.*

³ DUGENY, F. (2010). Comment traiter les fronts urbains ? Les Carnets Pratiques : IAU.

1.2. URBE Y HUERTA, UNA RELACIÓN EN CONFLICTO

«El campo y la ciudad no han permanecido nunca separados como el agua y el aceite. Permanecen al mismo tiempo distanciados pero mutuamente atraídos, divididos pero combinados.»⁴

Gran parte de los textos recogidos sobre las relaciones entre la huerta y la ciudad hacen hincapié en los aspectos conflictivos de dicha relación. Como ocurre con todas las dualidades, lo más real entre ellas es precisamente su indisociabilidad: se podría afirmar que la huerta y la ciudad son tan inseparables como lo son el *yin* y el *yang* de la cultura oriental.

Según Carlos Verdguer Viana-Cárdenas, la relación entre las personas y el territorio ha estado regida fundamentalmente por dos elementos clave: los recursos y la movilidad; entendida esta última como capacidad de acceso a dichos bienes. Y todo ello, dentro de un marco en el que el espacio es tan importante como el tiempo, la velocidad de acceso, la obtención, explotación y agotamiento de los mismos...

Este vínculo tan conflictivo puede deberse al resultado de varios factores: cambio de modelo económico general, crisis del espacio público, peso importantísimo del sector terciario, revolución tecnológica, diferencias notables en el precio del suelo entre zonas vecinas, nuevas

vías de comunicación o crisis de algunos elementos de la ciudad tradicional, entre otros.

Más concretamente, Santiago Hernández Puig afirma que en la década de los 80' y 90' del siglo pasado, se plantea la «periurbanización» en Europa como forma particular de desconcentración urbana o «suburbanización», un fenómeno de polarización urbana entre centro y periferia que venía desarrollándose desde finales de la década de los 60'. Esta forma de expansión típica del modelo anglosajón se caracteriza por una urbanización de baja densidad que se extiende por las zonas rurales, algo recurrente en la costa mediterránea de la Comunidad Valenciana.

La diferencia entre ambos modelos de ocupación radica en la base territorial sobre la que se llevan a cabo: mientras que la suburbanización implica la creación de tejidos mixtos residenciales y productivos; el crecimiento periurbano se produce sobre una base de desarrollo más escasa en servicios y en actividad productiva, mediante la dilatación progresiva de los anillos de expansión y a partir

⁴ Fernand Braudel. *Civilisation Matérielle, Economie et Capitalisme, XVe-XVIIIe*, 1979.

de ramificaciones radiales de conjuntos residenciales.

Por consiguiente, los espacios periurbanos se manifiestan como unas zonas en transición entre la ciudad y la huerta, en las que, en consecuencia, se mezclan actividades urbanas y agrícolas que compiten por el uso del mismo suelo. Esto hace que sean concebidos como unos espacios multifuncionales sometidos a grandes y rápidas transformaciones y cuyo dinamismo está, en muy gran medida, determinado desde la ciudad.

De forma explícita, la Garden City (1898) de Ebenezer Howard (1850-1928) se publicitaba, a través del famoso diagrama de los Tres Imanes (Fig. 11) como la alternativa de futuro destinada a superar la polaridad ancestral de campo y ciudad, proponiendo un desarrollo policéntrico del territorio en el que uno de los factores limitantes para la expansión de cada uno de los polos de la red era precisamente la superficie agrícola disponible para asegurar el abastecimiento del mismo, lo que en términos actuales nos aproxima al concepto de huella ecológica.

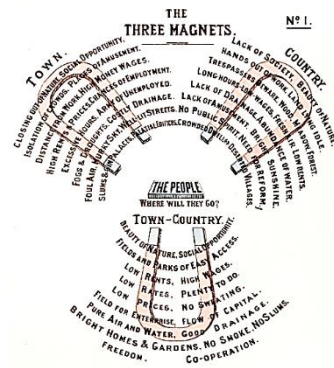


Fig. 11. Diagrama n° 1 de la ciudad-jardín, la teoría de los tres imanes. Ebenezer Howard.

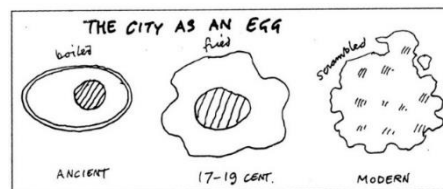


Fig. 13. Analogía Ovo-urbana de Cedric Price. Fuente: bigthink

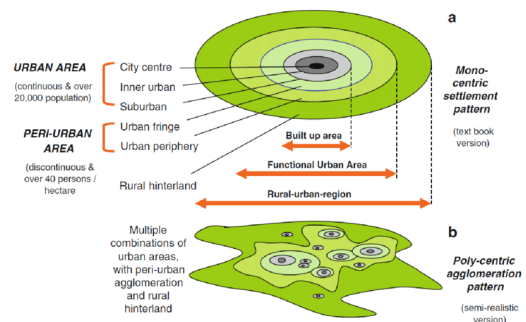


Fig. 12. Concepto de áreas periurbanas.

Al margen de las particularidades que pueda presentar la periurbanización se crea de esta manera un mosaico discontinuo de fragmentos autónomos, entre los cuales aparecen espacios baldíos intersticiales (*terrains vagues*), que terminan por adquirir una fisonomía urbana, aun careciendo de todos los rasgos físicos y morfológicos que definen la ciudad tradicional: intensidad, densidad y límites.

Es por eso por lo que puede entenderse esta zona periurbana (Fig. 12) como una «forma de ciudad contemporánea» nueva y autónoma, un nuevo concepto que permite interpretar los cambios sufridos por cada ciudad.

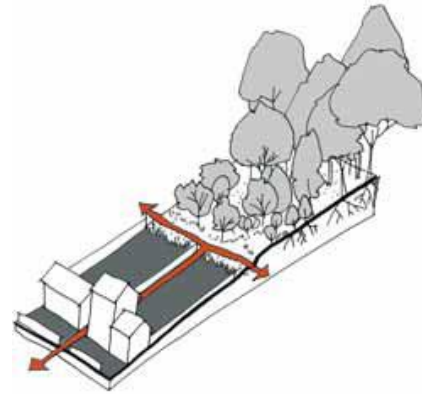


Fig. 15. Consolidación del borde urbano mediante el acceso rural.

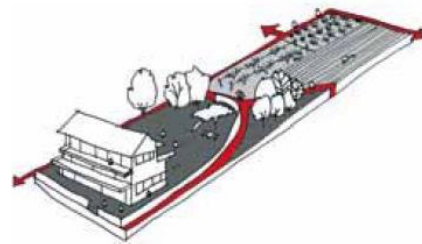


Fig. 16. Funcionalidad de los espacios agrícolas

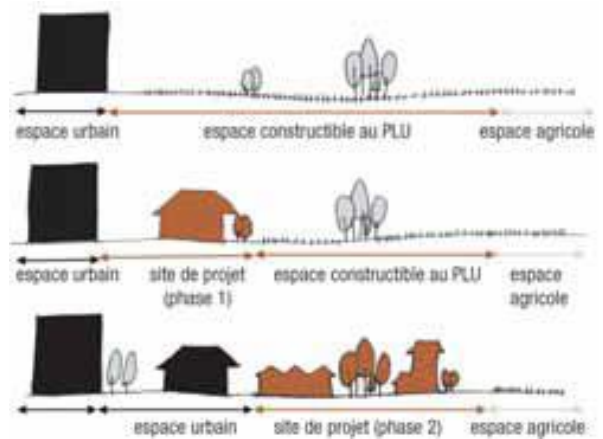


Fig. 14. Evolución de borde urbano con el desarrollo.

1.3. HACIA UN ECOSISTEMA COMPLEJO Y RESILIENTE

«...y mientras nuestros amigos los planificadores urbanos y los ingenieros municipales van añadiendo calle tras calle, suburbio tras suburbio, es el momento que nosotros también nos pongamos en acción y hagamos que el campo conquiste la calle, no sólo que la calle conquiste el campo.»⁵

Antiguamente, las ciudades amuralladas contaban con una franja de terreno libre alrededor, donde las autoridades militares vigilaban que no se construyeran edificaciones. La finalidad de esta zona señalada era dificultar el asedio enemigo, al dejar al descubierto el campo que rodeaba las ciudades. Es el momento en el que se derrumban estas murallas cuando las ciudades se abren al territorio y surge la ambigüedad. Se da comienzo al progresivo y gradual paso del concepto más definido de límite, al más impreciso de margen o borde urbano.

Desde esta perspectiva, la tarea que se presenta no es un regreso al pasado sino la búsqueda de nuevas vías para propiciar el reencuentro entre el territorio y la ciudad, a partir de la experiencia y el conocimiento obtenido durante toda la etapa moderna.

Para esta búsqueda de nuevas vías, es imprescindible volver la vista atrás e intentar retomar el *hilo verde* de la unión entre territorio y ciudad, sacando a la luz todo el cúmulo de propuestas y experiencias a contracorriente del proceso dominante de

separación, tratando de aprender de los aciertos y los errores.

Para ello, se dispone de herramientas de ordenación para implementar medidas de protección del espacio periurbano en base al carácter agrícola, cultural y paisajístico. Sin embargo, si estos planes de ordenación no van acompañados de cierta dinamización que le otorgue un valor añadido, se corre el riesgo de no superar el vestigio de marginalidad que los caracteriza y, como consecuencia, de mantener su condición original de vulnerabilidad. Por ejemplo incluyendo servicios, zonas de paseo, espacios de ocio... focos de atracción tanto para sus habitantes como los posibles turistas que puedan interesarse.

Para dar vida a este espacio tan complejo, sería lógico cuestionarse su delimitación y tratar esta franja con el degradado proyectual que merece. Si se atiende a las cuestiones perceptivas, éstas pueden ofrecer una primera directriz para el trazado de dicha equidistancia.

⁵ *Geddes, 1915, 2009, p. 212*

De este modo, la cuenca visual del territorio afectado por la actuación se basa en el apartado 10.1: *Percepción del paisaje, de la Memoria justificativa del Estudio de Paisaje del documento de Revisión del PGOU de Valencia* donde se aplican los siguientes principios:

«La Ley de Merten establece que si un elemento está dentro de la envolvente de un ángulo de 30°, estás en su espacio. Percibimos que estamos en el espacio de un elemento si ocupa un ángulo entre 30 y 35° enfrente del espectador.

El Principio de Higuchi, por el cual, si un elemento se sitúa frente al espectador y por debajo de un plano que forma un ángulo de 5° con el horizonte, es “paisaje prestado”, pertenece al fondo de la imagen percibida y carece de importancia.»⁶ (Fig. 17).

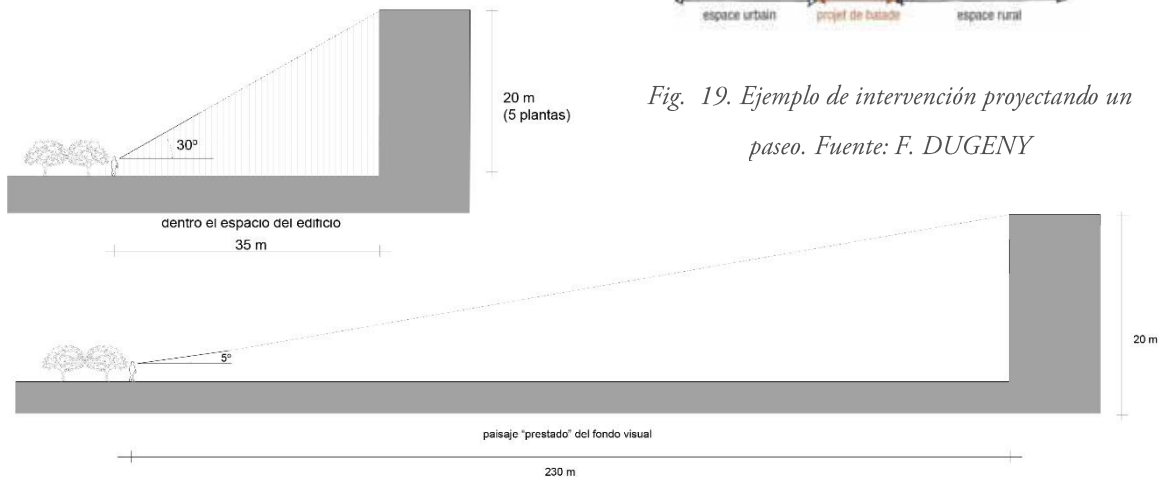


Fig. 17. Ley de Merten y Principio de Higuchy. Fuente: PGOU de Valencia.

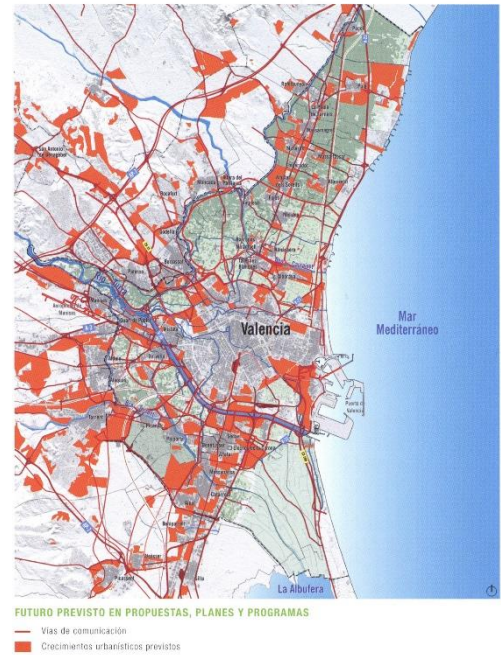


Fig. 18. Mapa de crecimientos urbanos previstos. Fuente: Plan de la Huerta de Valencia.

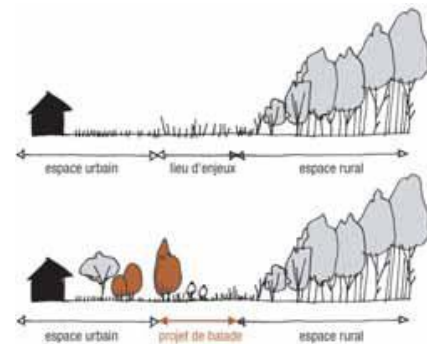


Fig. 19. Ejemplo de intervención proyectando un paseo. Fuente: F. DUGENY

⁶ Plan Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia: Estudio preliminar de paisaje, metodología de trabajo.

CRITERIOS DE PAISAJE: ESTRATEGIA TERRITORIAL⁷

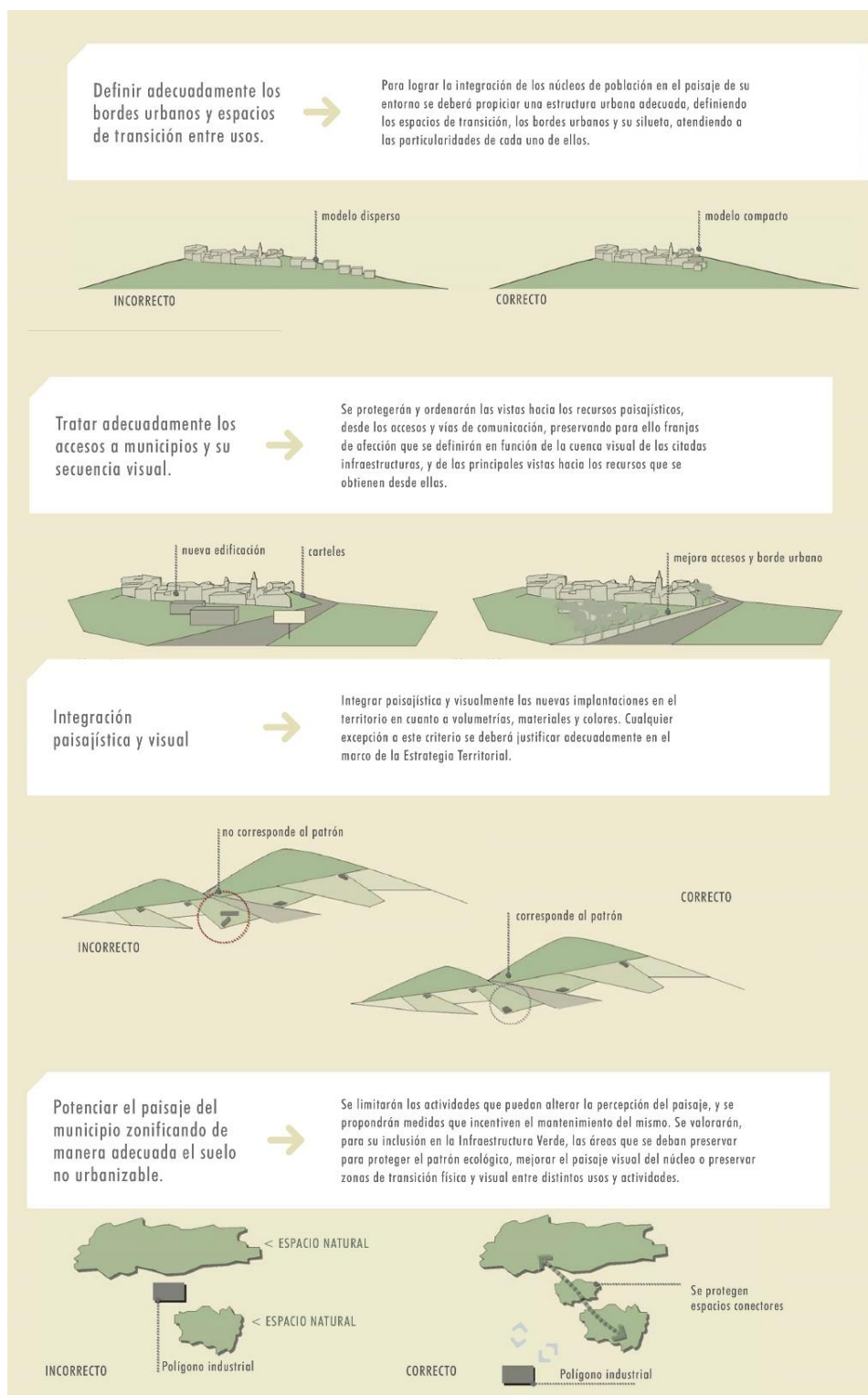


Fig. 20. Criterios de paisaje. Fuente: Conselleria de Medio Ambiente.

⁷ MUÑOZ CRIADO, A. (2012). Guía metodológica: Estudios de paisaje. Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

RECURSOS PARA INCENTIVAR LAS RELACIONES CAMPO-CIUDAD:

HUERTOS URBANOS

Una de las actuaciones que tienen como objetivo ruralizar la ciudad, desde la perspectiva de la sostenibilidad y que se presenta como una clara oportunidad para el desarrollo de la agricultura ecológica de proximidad, es la introducción de huertos urbanos ecológicos en el tejido urbano, aprovechando solares abandonados y áreas obsoletas para que sean utilizados de una forma reglada por los ciudadanos. A menudo, van destinados a colectivos específicos, como los jubilados, o incorporan programas de «reeducación» para así colaborar social y medioambientalmente.

Además de las funciones de distracción y la recompensa de obtener productos hortícolas propios, los huertos de ocio pueden contribuir a aumentar la conciencia y responsabilidad de los ciudadanos en el uso racional del territorio. Por ejemplo, mediante la adopción de gestos cotidianos en el uso de los recursos y sus residuos, con los programas actuales destinados a la reutilización del *compost* de las depuradoras municipales o el fomento del reciclaje adecuado con la incorporación del contenedor marrón y su previa difusión por los barrios.

Un buen ejemplo de esta actuación en el caso de Valencia es el proyecto de Sociópolis, en el sector de La Torre (Fig. 21). Se pretende destinar parcelas a la agricultura hortofrutícola y floral en terreno municipal para el consumo ciudadano.



Fig. 21. Perspectiva de los huertos urbanos en Sociópolis. Fuente: Las Provincias.

Destaca en el proyecto los casi 300 pequeños huertos urbanos que se crearán alrededor de la *Alquería Saboner* (Fig. 22), con una superficie que oscila entre los 60 y los 110 metros cuadrados cada uno. Se trata de un parque agrícola en un ámbito urbano atravesado por una de las acequias de la huerta valenciana, la de *Favara*, donde sobresale su novedoso planteamiento urbanístico, pues pretende recuperar la identidad valenciana y conservar la estructura agrícola con su red hidráulica.

Actualmente, se han adjudicado solamente 32 de esos huertos, pese a la gran demanda surgida en el proyecto. Sus beneficiarios deberán abonar unas tasas de 60€ anuales y cultivar únicamente productos para su autoconsumo, durante un periodo máximo de tres años.

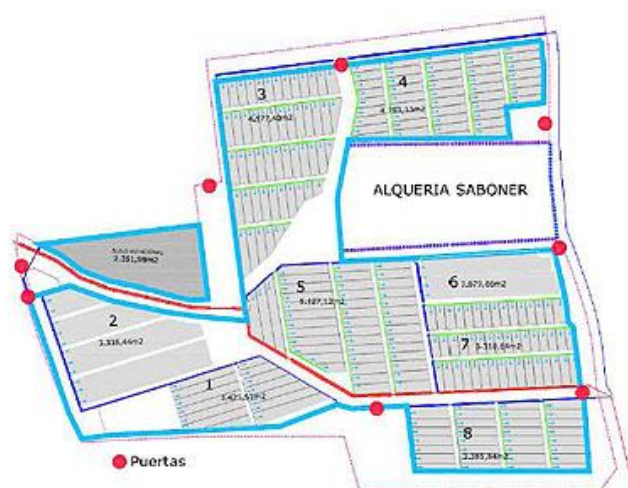


Fig. 22. Disposición huertos urbanos en Sociópolis.

Fuente: Las Provincias.

GREEN BELT

Las áreas verdes interiores y las de contorno son otro ejemplo de la ruralización de la ciudad; jardines, avenidas, parques urbanos y periurbanos aumentan la habitabilidad y mejoran la higiene (mental y física) de las ciudades. El panorama que emerge de este estudio es de una enorme vitalidad y ofrece un elevado potencial de replicabilidad, tanto los verdes interiores como los de contorno.

Un buen ejemplo de ello es el Anillo Verde de Vitoria. Un proyecto de recuperación ambiental que se desarrolló en la periferia de la ciudad, formando un “anillo” alrededor de ella e integrando seis parques interconectados entre sí por caminos y senderos. Una ruta circular de 30,8

kilómetros, con un recorrido que atraviesa ambientes muy diferentes, desde el típicamente forestal, hasta el propiamente urbano, a su paso por los barrios periféricos de la ciudad.

Sin duda un espacio de gran valor ecológico y paisajístico, que pretende ser una solución generosa, tanto para sus habitantes como para el medio, tradicionalmente *verde*, en el que se encuentra (Fig. 23). Este espacio público y natural cedido a la ciudad es la oportunidad para sus habitantes de disfrutar del ocio y conectar con el ecosistema de una manera mucho más directa. Este pulmón verde supone la delimitación entre la urbe y sus alrededores, una *tregua* en el planeamiento no tan común en el resto de las ciudades españolas.

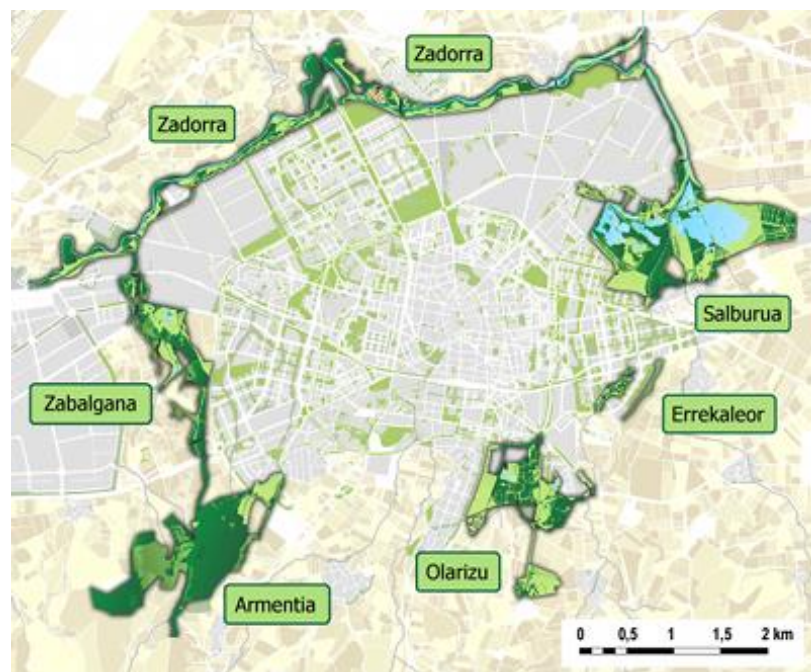


Fig. 23. Mapa general del anillo verde.

Fuente: Ayuntamiento de Vitoria

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En estos momentos se están realizando múltiples proyectos de estudio de la realidad local y de propuestas de acción desde los ciudadanos, con una visión sostenible social y ecológicamente. Neef (1986) defiende la necesidad de una reorganización, más allá de los recursos económicos. Explica la autogestión como una forma más eficiente, pues «se ponen en juego recursos no convencionales (conciencia social, capacidad de gestión y cultura organizativa, creatividad, ayuda mutua, dedicación y

compromiso) de los beneficiarios»; si la comunidad no se implica, los proyectos no funcionan; por mucha subvención monetaria que se invierta. Es por eso por lo que, la participación e implicación ciudadana (Fig. 24) debería impregnar todos los procesos de decisión a lo largo del desarrollo del plan, para garantizar así un mayor nivel de consenso y legitimidad del mismo.

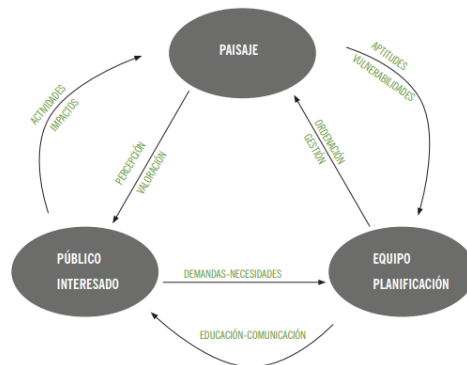


Fig. 24. Modelo de preferencias de la población aplicado para el caso del Plan de la Huerta. Fuente: J.Vining-J.Stevens, 1986.

Un buen ejemplo de participación ciudadana es el que se está llevando a cabo actualmente en l’Horta Sud de Valencia (Fig. 25), donde su tejido asociativo tiene un gran potencial. Tal como muestran las cifras, el movimiento asociativo gestiona y dinamiza gran parte de la actividad sociocultural de los municipios de la zona, además de organizar todo tipo de actividades extraescolares, sociales, deportivas, culturales, educativas, musicales, juveniles, etc.

Además, el este movimiento genera una gran cantidad de ingresos. Según el estudio, los ingresos totales superan los 60 millones de euros. La financiación se logra mediante diferentes medios, el 13% de la prestación de servicios propios, un 3% de la explotación de los recursos propios y el 21% por cuotas de los asociados. A su vez, el gasto se deriva en diferentes medidas, el 36% de los ingresos son para subvenciones, el 14% para donativos, el 13% para patrocinios de empresas privadas. Por tanto, y como consecuencia de este análisis, se puede confirmar que el movimiento asociativo multiplica por tres cada euro público que recibe.

ESTUDI D'AVUACIO DE L'IMPACTE DE LES ASSOCIACIONS A L'HORTA SUD



Fig. 25. Asociaciones en l'Horta Sud. Fuente: Fundació Horta Sud

PAISAJE Y CULTURA COMO FUENTE DE TURISMO

Tanto el paisaje natural de la huerta como su comarca tienen un gran potencial turístico que se debería incentivar, puesto que l'Horta cumple con los requisitos para ser uno de los referentes turísticos de la Comunidad Valenciana.

Puede entenderse el turismo como una actividad meramente económica, pero hay que tener en cuenta que el territorio es la base de cualquier actividad lúdica (Fig. 26), pudiendo poner en peligro zonas de gran valor paisajístico como es la huerta valenciana.



Fig. 26. Fotografía de una barraca como restaurante.

Fuente: Ayuntamiento de Alboraya.

Sin embargo, las soluciones a los problemas no pueden provenir de una sola dirección, sino de un conjunto de ellas, y no surgirán de modelos cerrados y estáticos, sino de la reflexión dinámica y práctica de todos los afectados mediante prueba y error. El reencuentro entre el campo y la ciudad debe surgir de un equilibrio común entre residentes y agricultores, apostando por una voluntad firme hacia un futuro aparentemente devastador, donde será, este espacio que se intenta proteger, el que frenará la metropolización desmesurada. Una acción sostenible que asegure unas respuestas precisas para cada lugar.

2. CONTEXTUALIZACIÓN

2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS LÍMITES URBANOS DE LA CIUDAD DE VALENCIA

<i>1856</i>	Derribo de las murallas. 170.000 habitantes.
<i>1887</i>	Primer Ensanche oficial, de Calvo, Ferrer y Arnau.
<i>1912</i>	Ensanche de Mora y Pichó.
<i>1946</i>	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA Y SU CINTURA (1946). Este Plan, pensado para un crecimiento de la ciudad moderado en su extensión premiaba la reforma de lo existente, conservando las líneas principales ya definidas en los planes de ensanche anteriores y procuraba el reparto de población entre los núcleos limítrofes con Valencia. De esta manera, la huerta se mantenía presente y en coexistencia con la ciudad. Destacó el desplazamiento hacia el Sur de la Estación del Norte por su estructura ferroviaria, el diseño de un nuevo acceso al puerto a través de Nazaret y el mantenimiento del acceso Norte. Se refuerza la idea de ciudad de ciudad central a partir de la redefinición de sus partes constituyentes. Por otro lado, arma estructuralmente el conjunto metropolitano a partir de la concreción de una zonificación, filtrado por la coyuntura de posguerra y apoyado en una nueva red viaria.

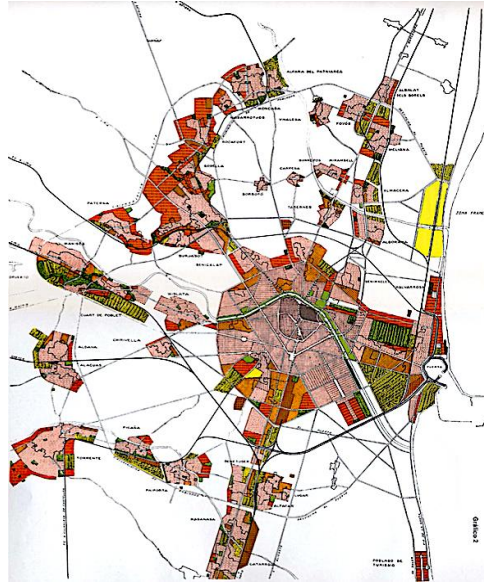


Fig. 27. Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su cintura 1946.



Fig. 28. Esquema del PGOU de 1946. Fuente: La Valencia marítima del 2000.

Esta política de *completar, no expandir* es el fruto de una visión tal vez más conservadora, pero sin duda basada en la reflexión y la búsqueda de un desarrollo homogéneo de la ciudad desde la periferia (Fig. 27 y 28).

1957

RIADA DE VALENCIA.

La inundación se debió a una fuerte tormenta en la zona interior de la comarca durante los dos días anteriores, que provocó dos crecidas incontrolables del río Túria (Fig. 29 y 30). Fue el 14 de octubre cuando el río, a su paso por Valencia, acumuló un caudal de 2.700 m³ por segundo, el equivalente al caudal medio del río Nilo (África), para más tarde llegar a 3.700 m³. Como consecuencia de estas crecidas, el Túria se desbordó cubriendo la totalidad del centro de Valencia (Fig. 31). Este hecho nos hace pensar que los bordes deberían ser capaces de evitar estos problemas, siendo las vías naturales de evacuación.



Fig. 29. Plaza del ayuntamiento. Levante – EMV.



Fig. 30. Calle de la paz. Levante – EMV



Fig. 31. Plano de inundaciones en la riada de 1957. Se observa el río, alrededor su desbordamiento en azul claro y el de la huerta en un azul oscuro.

Fuente: Valencia Actúa.

Tras el incidente, rápidamente se buscó solución ante una posible reincidencia: hubo tres propuestas iniciales que se analizaron. La propuesta Norte se desestimó rápidamente porque proponía el desvío del caudal por el barranco del Carraixet, que transcurre por una zona muy poblada. La Centro, apostaba por mantener el río en su cauce original, pero reforzando el encauzamiento. Y finalmente la Solución Sur, la escogida, defendía la creación de un nuevo cauce, sugiriendo su trazado por la periferia meridional de la ciudad. Sin duda una situación que serviría para dar una respuesta a los bordes de la ciudad, pues la creación de este nuevo cauce se convertiría en una traza fundamental de frenada a la construcción.

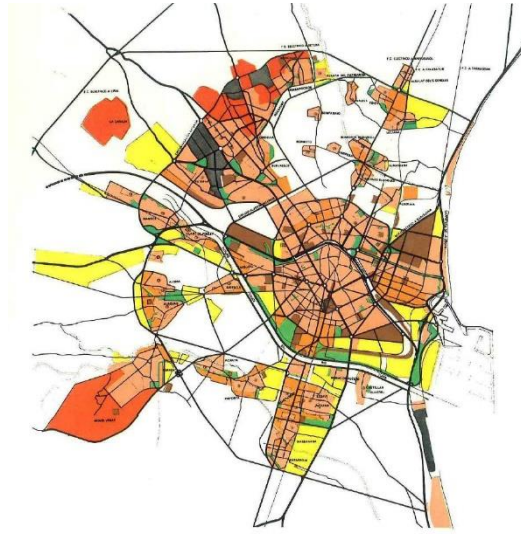


Fig. 32. Plano del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en el que se aprecia el trazado del nuevo cauce y el aprovechamiento infraestructural del antiguo.

ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA Y SU COMARCA A LA SOLUCIÓN SUR:

Se crea una gran segregación socio espacial, la dualidad ya no es ciudad-territorio, sino espacios centrales-periferia, y el nivel de dotaciones de los barrios se hace inverso a su centralidad. Se construyó una periferia urbana sin urbanizar y fragmentada. Expansión anárquica de los ensanches con interferencias de los usos del suelo.

Las políticas desarrollistas de la época explican la cantidad de suelo que se pretende urbanizar, «un documento para poner suelo en el mercado inmobiliario»⁸.

Además, la riada conllevó la decisión de desviar el cauce del río Turia por el sur (Solución Sur) en un nuevo cauce (Fig. 32), con la intención de utilizar el existente como vía de comunicación rodada este-oeste.

⁸ GAJA, F. BOIRA, J.V. (1994) *Planeamiento y Realidad Urbana en la ciudad de Valencia (1939-1989)*, Cuadernos de Geografía Nº 55, pág. 63-89, Valencia.

Según José Antonio Blasco en su artículo “El río que se convirtió en parque: los Jardines del Turia en Valencia”: El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1966, que recogió el trazado del desvío, propuso (en sintonía con el Ministerio) una gran autopista vertebral, que ejercería de enlace entre la Madrid-Valencia y la Autopista del Litoral, proporcionando además un acceso rápido al centro de la ciudad. Igualmente, el cauce sería aprovechado para la instalación de una nueva estación ferroviaria y la creación de varios complejos industriales.



Fig. 33. Propuesta de proyecto del antiguo cauce del Turia con las autopistas y líneas ferroviarias. Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com>

Pero esa propuesta inicial de usos sobre el antiguo lecho del río encontró el rechazo frontal de la ciudadanía que reclamaba la creación de un parque (Fig. 33). La reacción en contra fue muy intensa, manifestada, por ejemplo, desde asociaciones vecinales, colegios profesionales y, sobre todo, por la plataforma Pro-Cauce creada al efecto y que organizó importantes movilizaciones populares bajo el lema “el llit és nostre i el volem verd” (el cauce es nuestro y lo queremos verde). Tuvo un gran éxito a mediados de los años setenta y supuso la génesis de lo que posteriormente se convertiría en el fenómeno “Salvem”. Urbanistas, arquitectos y otros profesionales dieron forma a este movimiento. Entre ellos destacó el gran impulsor de la campaña, Just Ramírez, quién jugaría un papel clave en el movimiento ciudadano.

Entre todos consiguieron frenar la planificación inicial. La idea del parque iría consolidándose, especialmente a partir de 1976, cuando se logró la cesión de la propiedad de los terrenos del antiguo cauce a la ciudad de Valencia.

Finalmente, en 1979, con la llegada de los ayuntamientos democráticos tras 40 años de dictadura y, en concreto, de la figura de Ricard Pérez Casado, se calificó el cauce como zona verde, parque público y dotacional. La extensa superficie disponible abría la oportunidad de crear una serie de equipamientos muy demandados que podrían cubrir los déficits existentes en la ciudad. Así pues, la idea principal de crear un parque se complementaría con la construcción puntual de varios edificios públicos, alguno de los cuales se ha convertido en imagen icónica de la ciudad moderna (Fig. 34).



Fig. 34. Plano de proyecto del nuevo cauce del Turia.

Fuente: Estudio Ricardo Bofill.

En 1981, tras más de 25 años de debate sobre el uso del espacio resultante de desecar el río y el desvío del cauce con el Plan Sur, se encarga al Taller de Arquitectura la realización del proyecto de los futuros Jardines del Turia.

«Proponemos la unión de Valencia con el mar a través de la estructura lineal que es el río Turia, rompiendo con el modelo radio céntrico de crecimiento que estaba previsto en el plan sur» afirmaba Ricardo Bofill.

Esto, permitió desde una perspectiva objetiva como alguien que observa la ciudad desde fuera y no como suya, establecer un análisis crítico de València para tratar de proyectar desde el aprovechamiento. Interesante, bonito, con personalidad,

mediterráneo y de carácter abierto, muchas premisas que quisieron plasmarse en un jardín que ha superado el tiempo (Fig. 35).



Fig. 35. Detalle de proyecto del nuevo cauce del Turia, antes y después.

Fuente: Estudio Ricardo Bofill.

En este plan se entendía el nuevo cauce como un límite de expansión de la ciudad de València, una forma de delimitarla y contener su urbanización desmesurada. Sin embargo, con el actual proyecto de Sociópolis, descrito anteriormente, se ha puesto en duda esta acotación, pues supone levantar la veda a posibles actuaciones futuras.

1988

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA (1988).

Como ideario la contención del crecimiento, cosido y consolidación de la ciudad existente antes de seguir con la expansión exterior. Con unos objetivos fundamentales:

- Descalificar el exceso de suelo previsto en el PGOU de 1966, introduciendo zonificaciones flexibles, no segregacionistas y ajustadas a las necesidades reales.
- Protección de la huerta.
- Primacía del transporte público.
- La conexión de las áreas centrales con los poblados marítimos, así como su ordenación.

Se recobra y potencia la vocación marítima con la conexión del litoral mediante actuaciones en el Parque del río Turia y en el Paseo Marítimo. El nuevo río, esqueleto de la ciudad, la recorrerá de extremo a extremo, atravesando todo su suelo urbano. Por eso, el ajardinamiento del antiguo cauce es tan importante, ya que es el nexo conductor de las nuevas implantaciones urbanas y de las

1994

transformaciones de los tejidos que lo orillan, además de una arteria verde continua de gran valor.

LEY REGULADORA DE LA ACTIVIDAD URBANÍSTICA (LRAU).

Su aplicación «cambia sustancialmente las reglas del juego y permite una mayor capacidad de acción a los agentes inmobiliarios en detrimento de los propietarios del suelo, la Administración Pública y, sobre todo de los ciudadanos.»⁹

Esta velocidad de construcción significó la falta de muchos controles, ya que la velocidad a la que los agentes urbanizadores presentaban y realizaban propuestas se adelantaba a la posible reclamación por parte de los tribunales.

La pérdida de patrimonio natural y arquitectónico, como en El Cabanyal o numerosas alquerías en la huerta fue una realidad a pesar de la paralización de sus planes urbanísticos respectivos (Pepri del Cabanyal y PAUs de Quatre Carreres). Sobre todo, en el proyecto de la ZAL, la destrucción de un espacio agrícola protegido. Aludiendo al documental sobre la lucha de la huerta de La Punta; *A tornallom*, dirigido por Enric Peris, se observa la constante lucha vecinal que tuvo lugar desde 1993 hasta 2003 en dicho barrio. La Punta, zona de huerta al sur de València, fue declarada en 1987 Zona Agrícola de Especial Protección, calificación que no ha servido de nada años más tarde ya que poco a poco se han ido expropiando patrimonio, bienes y vidas que allí residían.

Sus habitantes afirmaban que sus sentimientos eran de impotencia al ver como las maquinas arrastraban esa tierra que habían cultivado y cuidado durante generaciones, como si de su familia se tratase (Fig. 36). Ellos ponen en valor, no solo su trabajo de agricultores, sino el del aprendizaje común con unos valores y conocimientos a preservar, pues se trata de un estilo de vida completamente diferente al de la ciudad, mucho más sano, tranquilo y vecinal. Este ritmo natural por el que se lucha queda de manifiesto ya en el título del documental con una expresión valenciana que significa *devolver el lomo*, es decir, ayudarse mutuamente sin dinero de por medio. Este sentimiento humanitario, el cual se ha perdido,

⁹ GAJA, F. (2000) “La ciudad de Valencia en el siglo XX” en Historia de la ciudad I. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia. C.O.A.C.V., Valencia.

pretende mitigarse con la búsqueda del progreso ciudadano, lleno de asfalto sin respeto alguno por las propias raíces.



Fig. 36. Derribo en La Punta.

Fuente: Documental A Tornallom, Enric Peris

2000

Se realizan grandes proyectos urbanos como la Ciudad de las Artes y las Ciencias, la prolongación hasta el mar de la avenida Blasco Ibáñez, el Parque de Cabecera, el circuito urbano de Fórmula 1.

En concreto, destaca el Parque de Cabecera, ubicado al final del cinturón verde que forma el antiguo cauce. Según la Guía de Arquitectura de Valencia (CTAV, 2007), está concebido como parte del proyecto que unificará el brazo natural del Turia con el artificial. Su vocación es restituir el carácter originario y vertebrador del río (Fig. 37).



Fig. 37. Plano del proyecto del Parque de Cabecera.

Fuente: Corell Monfort Palacio Magraner arquitectos.

El agua, indiscutible protagonista, surge en forma de azud y va discurriendo en diferentes niveles a lo largo de los dos recorridos principales del parque: el paseo del Molí del Sol y la senda de Ribera, situados uno a cada lado del lago. Además, la topografía determina diferentes cotas del terreno, va creando ambientes distintos desde donde se potencian las diferentes vistas del parque remitiendo a las formas sinuosas de los islotes que se formaban en el río con motivo de las crecidas.

A nivel urbano, responde a la voluntad expresa de recuperar el paisaje histórico. De hecho, busca un objetivo más ambicioso: el de fomentar una posible unión entre ambos cauces, viejo y nuevo. Una conexión que, gracias a esta, *cabeza*, consiguiera fundir el mosaico actual en una relativa armonía.

Albufera, Jardín del Turia y Antiguo Cauce juntos para no solo desarrollar aún más la ciudad que hoy se conoce, sino para otorgarles a sus habitantes aquello de lo que realmente disfrutaran. Igualmente, se debe tener en cuenta que esta conexión que sucedería a escala comarcal viene reforzada por todo el entorno rural que abraza a la Comunidad Valenciana, la huerta, pero también por el Parque Natural del Turia y el paraje de Les Moles (Fig. 38).

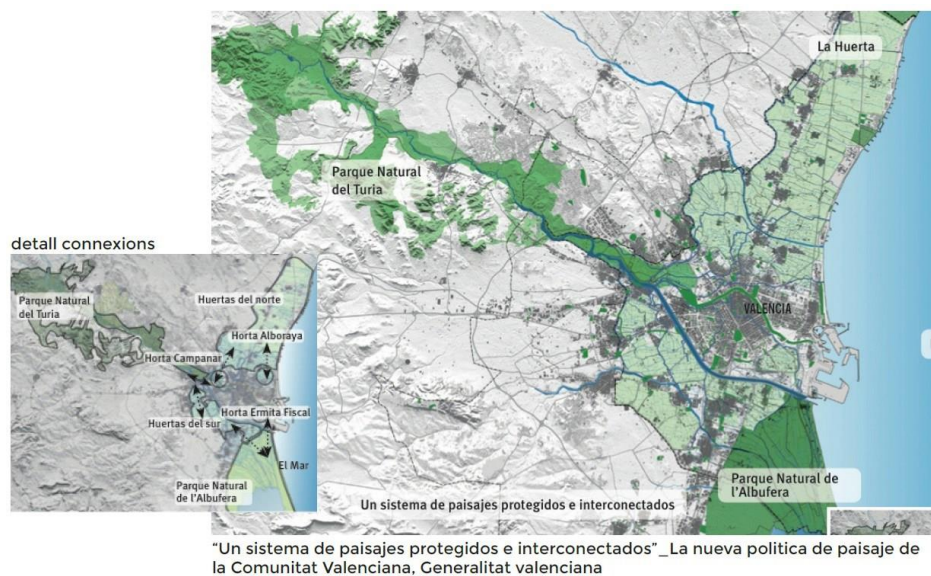


Fig. 38. Conexión verde más allá de Valencia.

Fuente: *Recuperem la Punta*



Fig. 39. Previsión de crecimiento del área metropolitana de Valencia. En verde se representa el cultivo de regadío y en gris los asentamientos. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística, Plan de la Huerta de Valencia.

2.2. PROBLEMÁTICA ACTUAL

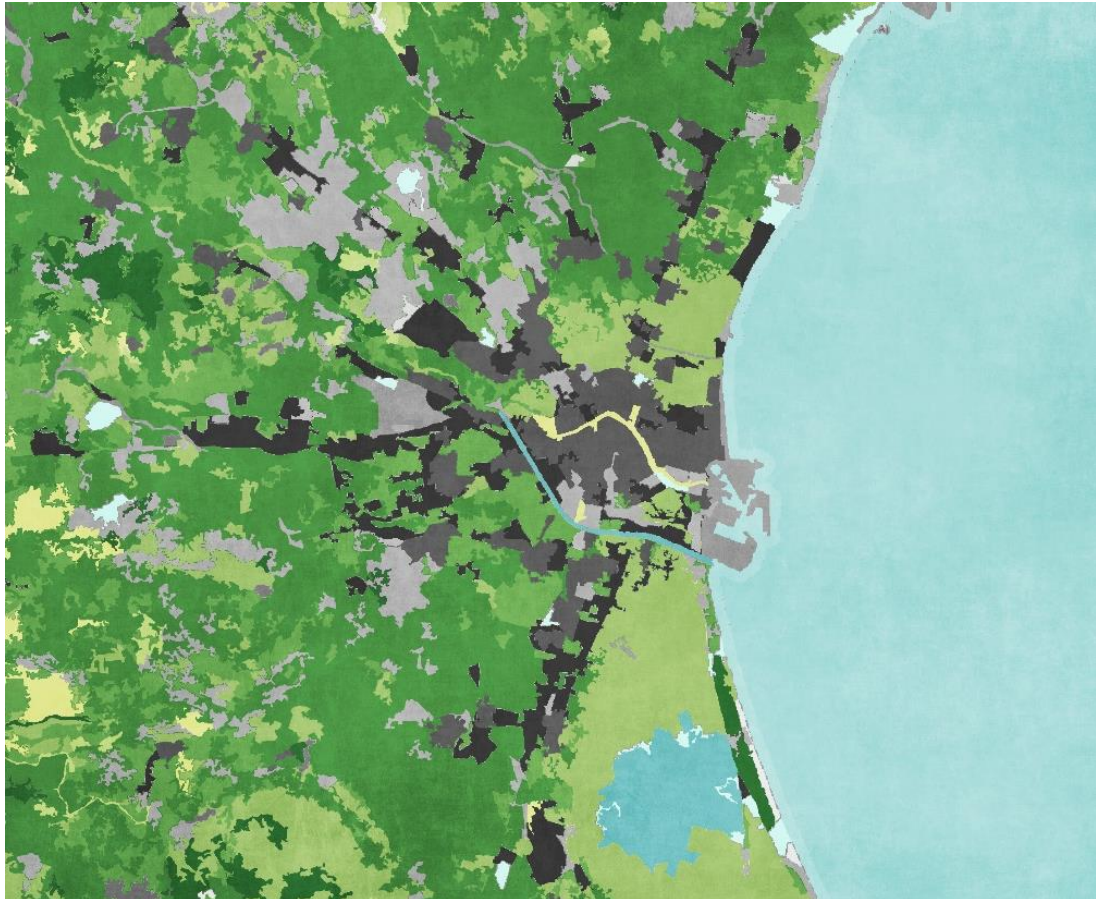


Fig. 40. Usos del suelo

Elaboración propia. Base CLC 2018.

Podemos observar en color gris oscuro los servicios, gris medio la ciudad consolidada, gris claro los asentamientos dispersos y verde, la Huerta.

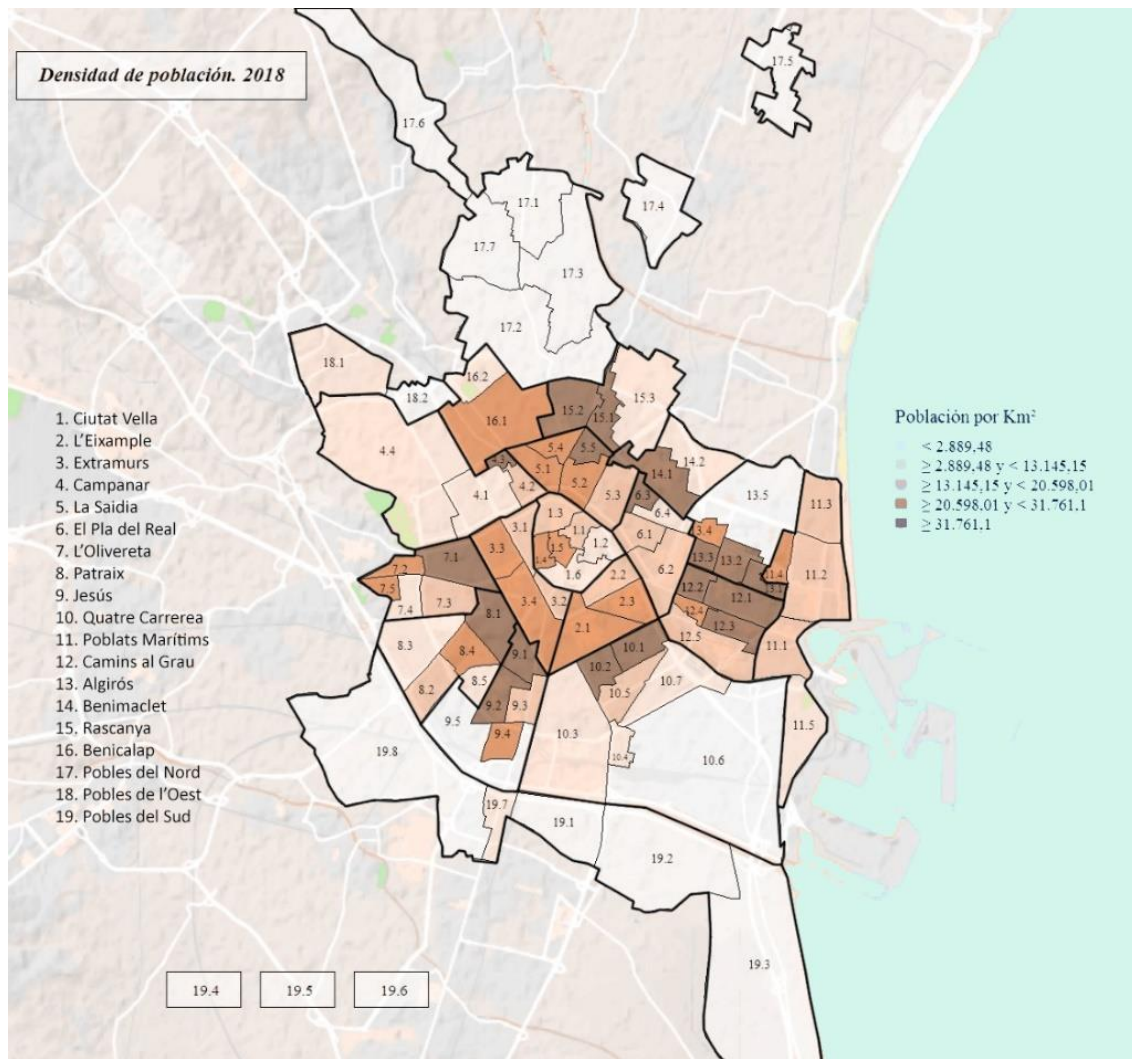


Fig. 41. Densidad de población actual
Fuente: Padrón Municipal de Habitantes.

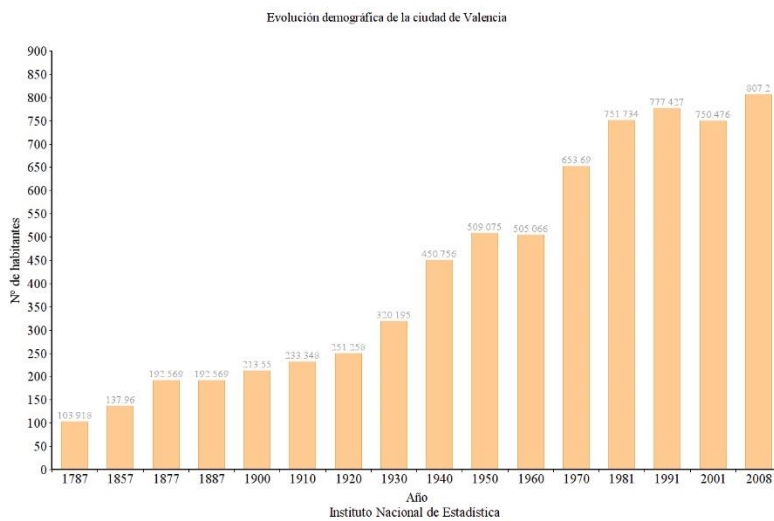


Fig. 42. Evolución histórica demográfica de la ciudad de Valencia.

Elaboración propia.

Base: INE

La próspera historia de la Huerta valenciana comenzó en el siglo XI y continúa hasta nuestros días, donde la degradación que comenzó en el siglo XX es cada vez más una realidad que crece exponencialmente. Una degeneración que se está produciendo principalmente por:

- El crecimiento urbanístico descontrolado a costa del suelo agrícola.
- La especulación inmobiliaria.
- La falta de relevo generacional en el campo. Y es que se trata de un tejido en forma de parcelas pequeñas, familiares, ¿tal vez condenadas a desaparecer?

L' Horta es una creación humana, un paisaje histórico, construido a lo largo de los últimos mil años. Sin embargo, esta *artificialidad* no le quita ningún valor ni merma su necesidad de protección, pues este paisaje es el fruto y testimonio de la actividad agrícola de la cultura valenciana.

Esta fertilidad otorgada por cada sustrato que se ha ido sedimentando, ya fue relevante para la elección del emplazamiento de la ciudad por sus fundadores romanos. Para, más adelante, conformarse agrariamente en época islámica, cuando se construye la densa infraestructura hidráulica basada en acequias y azudes para el

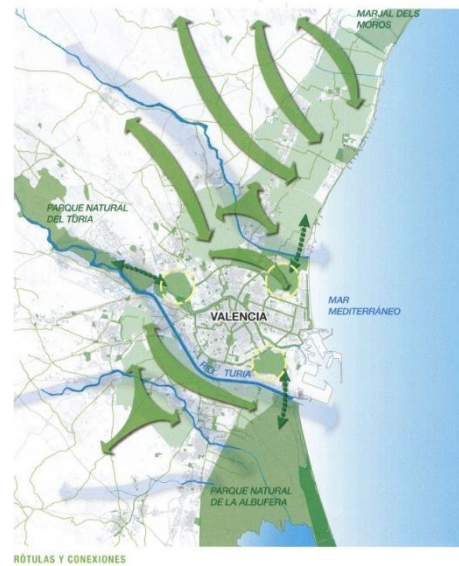


Fig. 44. Conexiones verdes
Fuente: PATH.



Fig. 43. Escenarios posibles de desarrollo. PATH.

propio terreno, organizando un nuevo sistema parcelario en base a estos criterios de construcción del territorio y a la asignación de los distintos grupos clánicos que se fueron asentando. El territorio se fue estructurando en parcelas desiguales en cuanto a tamaño y forma, siendo muchas de ellas irregulares, al tener que adaptarse a los sistemas diseñados y aterrazadas ajustadas al desnivel del terreno. Esta huerta, surcada de un sistema de riego planificado y una red de caminos elemental, estaba organizada en unidades de explotación agrícola,¹² sobre las que se situaba una alquería.

La relación entre *l'Horta* con las poblaciones que integran su comarca natural (en especial la ciudad de Valencia) siempre ha sido muy estrecha, ya que ha sido la principal proveedora de alimentos y materias primas, al tiempo que actuaba como vertido, es decir, el abono necesario. Esto ha hecho que poco a poco haya sido considerada como un «suelo de reserva» para el crecimiento urbano. Con cifras tan alarmantes como la pérdida del suelo agrícola de 6 de los 44 municipios que forman su comarca, donde se ha quedado reducido a «puro asfalto». En cuanto a esta dinámica propiamente metropolitana, es interesante la observación de Francesco Indovina (2007), en el sentido de que ya hemos entrado en una

segunda fase, es decir, en una especie de «metropolización del territorio».

La capital ha fagocitado el medio rural circundante, haciéndose presente la “rur-urbanización” de la mano de instalaciones industriales, viviendas, superficies comerciales, equipamientos diversos y nuevas vías de comunicación.

METASTASIS INMOBILIARIA. València ha alcanzado las previsiones demográficas del Plan General de Ordenación Urbana de 1988, existiendo 815.440 habitantes a comienzos de 2009 (CENSO AYTO 2018, 798.538 hb). Se han sobrepasado los límites municipales, convirtiéndose en una realidad metropolitana de 1.350.000 habitantes. En esta segregación socio-espacial, el binomio ya no es ciudad-campo, sino espacios centrales-periferia, siendo el nivel de dotaciones de los barrios inverso a su centralidad.

También existen desigualdades entre los distintos barrios de la ciudad, acentuadas en cuanto a inversiones y planes urbanísticos, que dan como resultado un desequilibrio en lo referente a equipamientos y zonas verdes. Esto conlleva una redistribución de la población, existiendo barrios donde la población ha aumentado en el último año como el Pla del Real y Campanar, y otros donde la población ha ido disminuyendo progresivamente en los

¹² ALGARRA, 2003, pp 61

últimos 50 años como Ciutat Vella, L'Eixample y Extramurs. En estos distritos permanece la población de cierta edad, que aprecia su tradición urbana y que dispone de viviendas en general amplias, por tanto, caras y poco accesibles para los jóvenes, o también porque su situación económica no les permite un cambio de vivienda.

Las diferentes inversiones en distintas zonas de la ciudad traen consigo también desigualdades de tipo social, barrios degradados, como el Cabañal, sufren en la actualidad actuaciones urbanas de gran calibre, provocando una migración de determinadas clases sociales a otros barrios como Jesús, donde entre las naves y las últimas viviendas de principios del siglo XX (situadas en nuestra zona de actuación), se asientan familias enteras ocupando estas edificaciones.

En cuanto a infraestructuras, las comunicaciones y ejes viarios, tanto de la ciudad de València como de su área metropolitana, responden a un esquema básicamente radial que ha supuesto una gentrificación en el casco histórico, rebajado por la aparición de sucesivos anillos de comunicación rodada conforme ha ido creciendo la ciudad. Este desarrollo se aprecia en la adhesión de la urbanización a lo largo de los ejes radiales (Carretera de Barcelona,

Avenida del Cid, Ademuz, San Vicente...), y en un debilitado intento de colmatar posteriormente los espacios de huerta existentes en los intersticios.

Por otro lado, la red ferroviaria configura un eje radial desde el centro de la ciudad hacia el sur de esta. El soterramiento proyectado de estas vías busca eliminar la barrera que supone para la conexión transversal en la zona sur del casco urbano.

La movilidad, se ha convertido en un aspecto clave para la gran variedad de alternativas que surgen en todos los ámbitos sociales y, con ello, el hecho de que mientras más móviles somos, más posibilidades tenemos. Sin embargo, en el otro lado de la moneda, estamos obligados a movernos para poder estar en condiciones de decidir. Sobre esto, Edgar Allan Poe sentenciaba: *«No tengo fe en la perfección humana. El hombre es ahora más activo, no más feliz, ni más inteligente, de lo que lo fuera hace 6.000 años»*.¹³ Con esto nos referimos a una mayor dependencia hacia el automóvil.

También, debe entenderse esta situación actual en el contexto de crisis económica que ha sufrido el país, desde 2008 hasta aproximadamente 2014. La ciudad concentró su imagen turística en la red de grandes equipamientos y eventos, Ciudad de las Artes

¹³ Frederick S. Frank et al. The Poe Encyclopedia. Ed. Greenwood Press. Westport, 1997.

y las Ciencias, Palacio de Congresos, Copa América, Fórmula 1...

Es por eso por lo que los futuros desarrollos de la ciudad deben tener en cuenta esta situación, apostando por la inversión en materias de equilibrio dotacional, turismo urbano, actividades logísticas y actividades relacionadas con el arte, el ocio, la cultura, y la investigación y el desarrollo tecnológico, así como la puesta en valor de nuestro medio ambiente y nuestro paisaje (Fig. 47).

Desde el 2009, diversos colectivos han seguido luchando por considerar la huerta como patrimonio, de forma que haya una forma legal de protegerla de cara a nuevos planes urbanísticos.

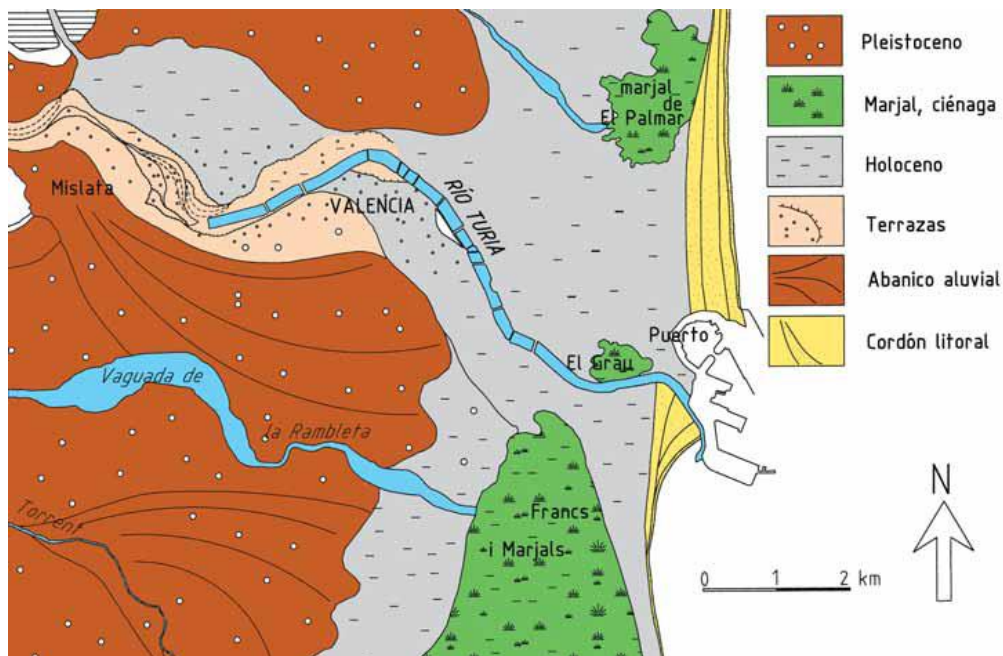


Fig. 47. Diferentes tipos de suelo en la Valencia metropolitana.

Fuente: Contexto histórico e hidrográfico de los regadíos de la Huerta de Valencia.

2.3. PROYECTOS DE ARTICULACIÓN DE LA CIUDAD CONSTRUIDA CON LA HUERTA

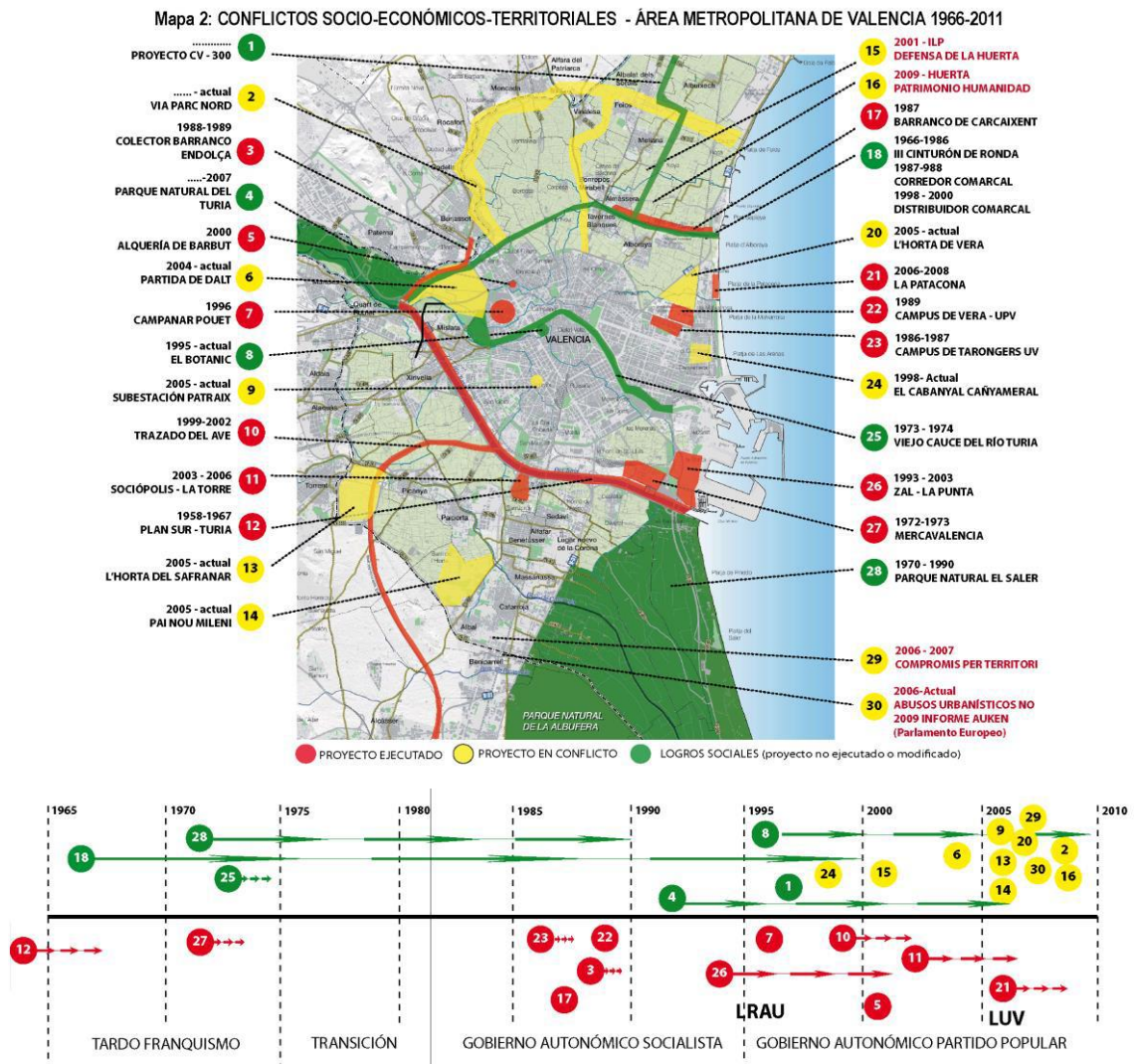


Fig. 48. Recopilación esquemática de los movimientos sociales dados en Valencia.

Fuente: Beatriz Giobellina, Proceso de auto-organización en el área metropolitana de Valencia.

En esta línea temporal (Fig. 48) se pueden observar, por un lado, que algunos logros llevaron mucho tiempo de conquista; por otro, una aglomeración de eventos en ciertos períodos, sobre todo a partir de 2005, donde hay un número mayor, y, si están vigentes, eso quiere decir que no están condenados a un solo tipo de resolución.

¿Podemos imaginar cómo sería el gran València sin esos logros de la comunidad?

Es más, el hecho de que esté en marcha el PATH y que haya un “consenso de mínimos” de Huerta a proteger, es un logro de la constante lucha ciudadana.

Las zonas amarillas del mapa muestran que todavía existen muchos frentes abiertos para los movimientos ciudadanos y comprueban

que tienen sentido los temores frente a las amenazas que todavía se ciernen sobre la Huerta.

Las áreas rojas son las grandes pérdidas del campo popular: de los/as agricultores/as y de la comunidad en su conjunto, frente a las sucesivas oleadas de urbanismo extralimitado y especulativo.¹⁴

En la actualidad, desde la asociación *València no està en venda*, se plantea una plataforma web interactiva (Fig. 49) donde poder informarse de las problemáticas actuales de la ciudad, tanto a nivel territorial como ciudadano, realmente muy interesante y destinado a la divulgación, a dar luz a una lucha donde sigue primando la defensa por los derechos comunes.

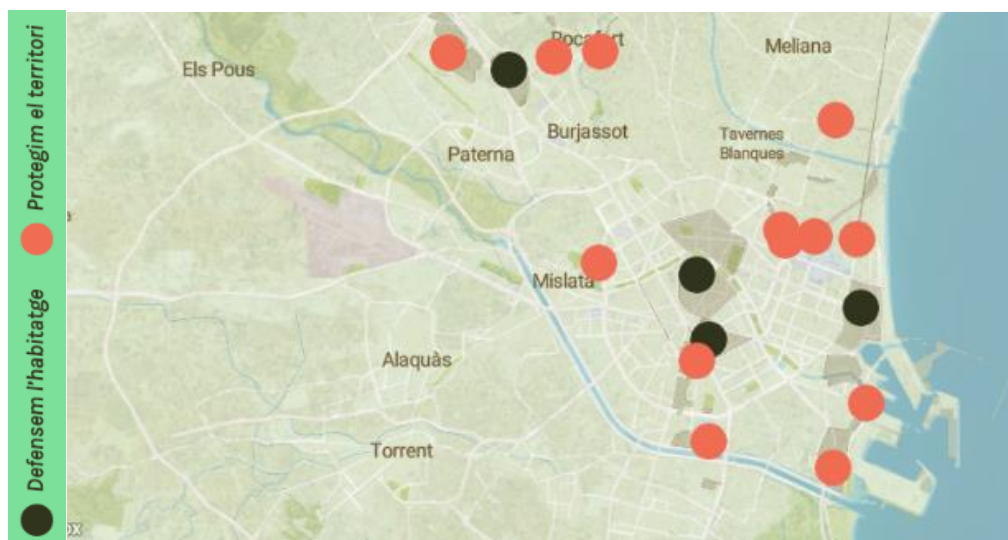


Fig. 49. Mapa interactivo para divulgar los procesos de defensa del territorio.

Fuente: Artxiviu.

¹⁴ GIOBELLINA, B. (2014). Los movimientos sociales sí diseñan el territorio. Proceso de auto-organización en el área metropolitana de Valencia.

2.3.1. NUEVO PLAN SUR



Fig. 50. Propuesta para el antiguo cauce del río Turia.

Fuente: Las Provincias

DETERMINACIONES:

El cauce del Turia constituye una barrera física y visual de la ciudad de València y las zonas de l’Horta Sur que se ve acrecentada por la existencia de importantes infraestructuras de comunicación (líneas de ferrocarril, carretera V-30...). Por ello, se propone estudiar posibles alternativas de restauración del ecosistema de ribera del último tramo del cauce actual o, si quedase justificada su escasa viabilidad, realizar un adecuado ajardinamiento y acondicionamiento del cauce (Fig. 50) para su uso público en las áreas cercanas a los núcleos urbanos, quedando, en cualquier caso, incluido en la Infraestructura Verde de la ciudad. Así mismo, se propone crear conexiones transversales para el tráfico no motorizado que permitan integrar caminos

de huerta, carriles bici y accesos peatonales en ambos márgenes del cauce. Para ello, se propone considerar estas conexiones en las plataformas, nuevas o existentes utilizadas por las infraestructuras de comunicación para atravesar el cauce.¹⁵

PROPUESTA:

El nuevo cauce tiene una longitud de 11,8 kilómetros, de los que tres están siempre inundados por el agua del mar. En el resto, es donde se quiere trabajar, implicando a los Ayuntamientos vecinos, la Generalitat y el Ministerio de Transición Ecológica, para transformar parte en una zona ambiental, flora y fauna, junto con otras reservadas para usos tan diversos como instalaciones deportivas,

¹⁵ REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PGOU DE VALENCIA: Estudio de paisaje. Ajuntament de València.

carriles bicis, caminos de paseo y huertos urbanos.

Se pretende convertir el actual cauce, habitualmente sin agua, en un corredor verde que conecte el Parque Natural del Turia y el Parque de l'Albufera y permita, además, un uso ciudadano. Una actuación como la que emprendieron Madrid, Madrid Río, con el Manzanares, Barcelona con el Besós o Lleida con el Segre, pero que, en ningún caso, deberá menoscabar las funciones de prevención de inundaciones y canalización, para las que se construyó el nuevo cauce.

Según el periódico Valencia Plaza, otro aspecto importante que el ayuntamiento ha remarcado en su apuesta por este nuevo espacio verde, es la oportunidad de *«resarcir a las poblaciones del sur que sufrieron el Plan Sur y que solo benefició a la ciudad»* comentaba el concejal Sergi Campillo en la propuesta, ahora que se cumplen 50 años de esta mega construcción que discurre en paralelo a la V-30.

Es por eso por lo que, desde el Ayuntamiento de València, se pedirá a la Generalitat la modificación del Plan de Ordenación de la Albufera, con el propósito de construir este corredor verde en el nuevo cauce para crear una conexión sólida entre Pinedo y el Parque de Cabecera. Además, pese a que el cauce se encuentra en el término municipal de València, se trata de un espacio público

hidráulico, por lo que cualquier propuesta necesitará la aprobación de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Se trata de un proyecto ambicioso de largo plazo que pretende renaturalizar el tramo construido en los años sesenta.

Esta propuesta, tendría múltiples aspectos positivos, tanto a nivel urbanístico de la ciudad, como de los alrededores, ya que serviría como una unión natural y peatonal de todas las zonas de Valencia (Fig. 51). La ciudad obtendría un límite verde que podría servir de “puente” para una futura expansión por la zona sur, la cual estaría perfectamente conectada con las otras zonas de la ciudad.

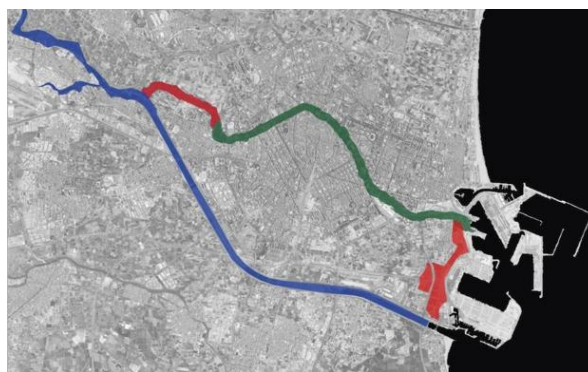


Fig. 51. Conexión verde idónea.

Fuente: elmundo

2.3.3. PLAN ESPECIAL NAZARET ESTE



Fig. 52. Plano de propuesta en Nazaret.

Fuente: Las Provincias.

En ella se ubicará el Parque de Desembarcadura y el Parque Sur de Nazaret, con aparcamiento, que será un corredor verde ciclista y peatonal junto al antiguo cauce del río Turia, un gran espacio libre de uso deportivo y un área de uso terciario y comercial (Fig. 52). Además, se estudia la posibilidad de instalar un centro de Formación Profesional orientado a actividades portuarias.

Un acto simbólico fue el derribo de parte del muro que, hasta ahora, marcaba el límite del puerto con el barrio. Se trataba de una frontera de la aduana (el puerto es un área aduanera) que la APV ha acordado desplazar hacia el mar, liberando así un amplio espacio que se destinará para jardín de uso ciudadano frente al barrio de Nazaret.

PARQUE DE LA DESEMBOCADURA

Más de 86.000 metros cuadrados de zona verde formarán parte de un gran pulmón verde para Nazaret que, junto a la adecuación del último tramo del antiguo cauce del río Turia, ya podrá presumir de poseer otro de los grandes parques de Valencia: el Parque de Desembarcadura.

Además, desde *Parques y Jardines*, se harán los caminos y se plantarán árboles junto con los vecinos y vecinas del barrio, como se hizo en su día en el cauce del Turia. Así, se propone un proceso participativo y de implicación con los habitantes mediante acciones mínimas que permitan su disfrute temprano.

CORREDOR VERDE

Este plan incluye un corredor verde ciclista y peatonal que servirá de enlace con el actual Parque de la Desembocadura junto a la Zona de Actividades Logísticas para conectar con las zonas de la Punta y Pinedo, con el objetivo de mejorar la continuidad, enlazando todos los poblados marítimos desde la Malvarrosa hasta la Punta y Pinedo.

Su superficie equivale a la del segundo parque más importante de València (Parque Central) y es superior a la del Jardín de Viveros (195.000 m²).

El alcalde de València, Joan Ribó, calificó esta noticia como *“un paso muy importante para este barrio y su conexión con el centro de la ciudad. A partir de ahora, vamos a trabajar en el objetivo de conectar este trazado con Canyamelar, a través de La Marina”*. En este sentido, señaló el “proceso de marginación y de aislamiento” que ha sufrido este barrio: “aislado del mar por el crecimiento del Puerto; aislado de la ciudad por las grandes infraestructuras; aislado de los pueblos vecinos de Pinedo y La Punta; y aislado de la huerta”.

2.3.4. ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

La Punta es una pedanía situada en el extrarradio de la ciudad; es realmente un vértice muy delicado dentro de la trama urbana. Su posición es tan singular debido al nexo de unión que posibilitaría entre los dos grandes parques naturales que posee la urbe, poder conectarlos a través de la ciudad de València. De este modo, la vía verde que nace con el río y continúa con el Jardín del Turia podría llegar hasta la Albufera y todo ello rodeando la huerta (Fig. 55).

Comprende una zona de 68 hectáreas, adyacente al recinto portuario, dedicada a la logística de la mercancía marítima, particularmente la contenerizada (Fig. 53).

La construcción del polígono se ha visto envuelto en la polémica desde el principio por la expropiación forzosa de los vecinos de La Punta, ya que, donde se pretende ubicar esta zona portuaria (Fig. 54), residían centenares de personas. Una lucha vecinal que luchaba por mantener alquerías, barracas, pero sobre todo, las tierras cultivadas que serían más tarde expropiadas (Fig. 56).

Sin duda es una acción demandada por más de 15 operadores logísticos, mayoritariamente relacionados con la comunidad portuaria, 10 promotores inmobiliarios, 8 consultores, 6 Real Estate y 1 Fondo de Inversión, 5 cargadores, 2 distribuidores, 3 navieras, 3



Fig. 53. Manzanas sacadas a concurso de la ZAL.

Fuente: Valenciазal



Fig. 54. Vista aérea del proyecto. Fuente: Valenciазal

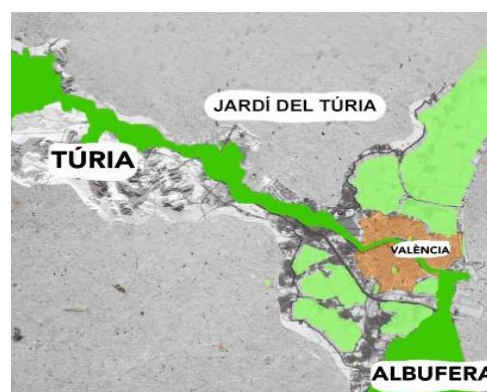


Fig. 55. Conexión verde de la Comunidad Valenciana. Fuente: Per l'Horta.



Fig. 56. Movilización de rechazo de los vecinos de La Punta (incluido el actual alcalde valenciano, Joan Ribó).

empresas de otros servicios. También crearía un número aproximado de 2.100 empleos directos y 5.250 puestos adicionales. Unas cifras alarmantes en un suelo disputado políticamente durante más de dos décadas.

Se ha intentado combinar, sin éxito, ambas voluntades. Según la Generalitat, incorporando sensibles mejoras paisajísticas, exigidas por el Ayuntamiento de València: como la ampliación de la anchura del corredor que separa la autovía del Saler y la propia ZAL, además de la reserva de algún espacio de uso deportivo. Sin embargo, es el colectivo “Per l’Horta” quienes reaccionan y aseguran que más bien se pretende embellecer el carril-bici ya existente con árboles, que “en su parte más ancha tiene 30 metros y, en la más estrecha, 5 metros”, cuando “*un corredor biológico y de diversidad debería tener un mínimo de 200 metros*”.¹⁶

La asociación propone reconvertir este suelo en un corredor verde que conecte a través del antiguo cauce del río el parque fluvial del Turia con el parque de La Albufera (Fig. 57 y 58).

El colectivo *Horta és futur* propone ubicar la ZAL en el puerto de Sagunt, de acuerdo con las directrices de la Generalitat Valenciana si se tienen en cuenta la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, la ley de Urbanismo



Fig. 57. Propuesta meramente destinada al puerto.

Fuente: Per l’Horta.



Fig. 58. Propuesta de corredores verdes.

Fuente: Per l’Horta.

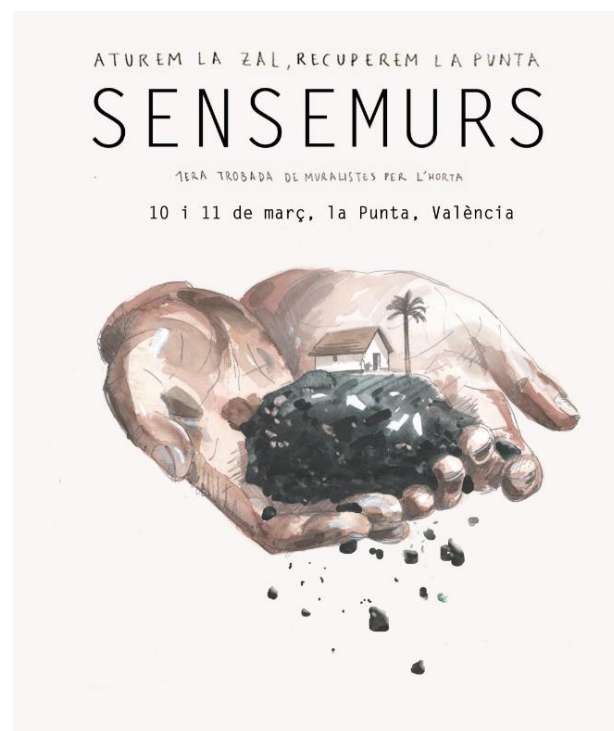


Fig. 59. Cartel para recuperar la zona de la Punta.

Fuente: Recuperem la Punta.

¹⁶ Josep Gavaldà, portavoz de Per l’Horta.

y Paisaje (LOTUP) o la recién aprobada ley de l'Horta.

Actualmente, lo que atañe tanto al barrio de Nazaret como a la Punta es la falta de diálogo entre vacío y lleno que tradicionalmente sí se ha dado. Con la propuesta de la ZAL se ha colonizado lo que podría haber sido un enclave verde sin igual, pues por su ubicación de charnela cabría esperar un proyecto que enfatizara una nueva conexión verde entre la desembocadura del río Turia con una posible prolongación del Jardín del Turia cerca de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, más su proximidad al mar.

Sin duda, son los propios habitantes de València los que indirectamente apoyan cada propuesta de zona verde con su gran participación y acogida diaria. Esto se hace evidente con el disfrute multitudinario que podemos ver a cualquier hora en el Jardín del Turia o la curiosidad por el recién inaugurado Parque Central. Bofill afirmaba durante el desarrollo proyectual del Jardín del Turia que en la zona portuaria de Valencia «*existe una parte comercial y urbana. Eso es un axioma. No se puede llevar un puerto industrial. En Valencia hay que tener un trozo de puerto comercial, urbano, que pertenezca a la ciudad. Además, un puerto industrial es barato y fácil y se hace en cualquier parte. La ampliación del puerto*

industrial hay que sacarla de donde vaya a crecer la ciudad y el espacio que deja se debe recuperar como un puerto de ciudad, como el gran puerto de la ciudad de Valencia. La prioridad debe ser el puerto urbano y comercial. Y para el industrial, no hace falta irse a Sagunt, hay otras soluciones, pero con la participación de la gente».

2.3.5. PAI DEL GRAO



Fig. 60. Plano general de la propuesta del Grao.

Fuente: Valencia Plaza.

La actual propuesta para el nuevo barrio, que se levantará sobre los restos del circuito urbano de Fórmula 1, ahora abandonado, contempla la concentración de la edificabilidad en vertical, con 20 torres, de las cuales una tendrá posiblemente uso hotelero y comercial; se elevará a 150 metros de altura; tendrá 45 plantas y marcará un nuevo *skyline* de la ciudad (Fig. 60 y 61).

Los edificios albergarán 2.550 viviendas cuyo aprovechamiento servirá para ejecutar la urbanización del sector y dotarlo de 161.000 metros cuadrados de zonas verdes. Una parte importante del área ajardinada será la conclusión del llamado parque de Turia y la conexión con la fachada marítima y el delta verde con desembocadura del mar.

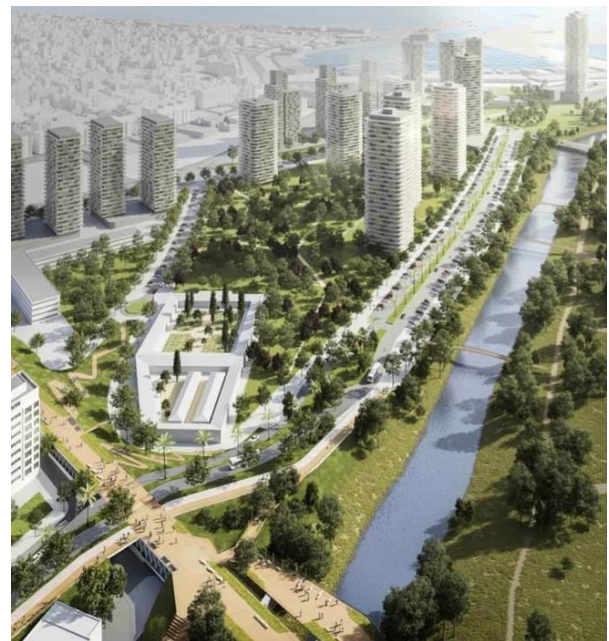


Fig. 61. Vista aérea de la propuesta.

Fuente: El Levante.

La nueva planificación, según el concejal de Desarrollo Urbano, «contribuye a garantizar la urbanización de un sector en el que se apuesta por la edificación en altura para generar grandes espacios verdes». «Es una solución que garantiza calidad urbana y paisajística», señaló.

Esta propuesta pretende fusionar la construcción con las zonas verdes de una manera menos masificada en cuanto a extensión y dispersión por el territorio, sino primando el crecimiento en altura. Sin duda, se trata de una propuesta diferente donde se valora el tratamiento verde y se respeta su lugar dentro del proyecto.

En el tramo final del antiguo cauce del Turia, dentro del Sector el Grao, se tiene prevista la clasificación de suelo como Red Primaria de Parques y Jardines a modo de “Delta Verde”.

Dicho “Delta Verde”, concebido con criterios paisajísticos como finalización del Jardín del Turia, permitirá dar continuidad a todo el gran equipamiento urbano que hoy día existe en torno al antiguo cauce fluvial (Fig. 62). La iniciativa, derivada del Concurso Internacional de Ideas para la Marina Juan Carlos I y a la posterior elaboración del Plan Maestro del Sector Grao, comprende también el enlace hasta la Dársena y la integración de esta a la Infraestructura Verde de la ciudad. Esto hará posible la creación de un nuevo tejido urbano acorde con las expectativas de integración de grandes espacios libres a nuestro frente litoral, en continuidad de una nueva morfología urbana que caracterice el frente litoral de la ciudad de València.¹⁷



Fig. 62. Vista aérea de la propuesta.

Fuente: El Levante.

¹⁷ Plan de la Huerta.

2.3.6. LA HUERTA DE ROVELLA

La Huerta de Rovella, al igual que sucede con la Huerta de Campanar, se ha convertido en una gran bolsa verde rodeada de edificación donde el conflicto queda latente al querer apropiarse de su carácter de potencialidad. Sin olvidar el sector terciario que, poco a poco, ha ido implantándose a sus alrededores como bien puede observarse en la depuradora de Pinedo, la estación de mercancías de Fuente de San Luís, Mercavalencia, la autovía del Saler y la recóndita Nueva Fe. Un cúmulo heterogéneo que la rodea llegando a ocupar más de la mitad en relación con la zona agrícola.

En este paraje se ubican más de un centenar de edificios protegidos como barracas, arquitectura genuinamente valenciana, alquerías o viviendas rurales, que se encuentran integradas en los caminos históricos como el Camí de les Moreres, Camí de Pinedo, Camí de la Font de San Lluís y Carretera d'En Corts, y otros como el Camí de Catarrós, Pou d'Aparisi, Molí de la Fonteta o Entrada de Rochs (Fig. 63 y 64).

Según el PGOU de València de 1989, se reservaba en el Distrito de Quatre Carreres este espacio de huerta como no urbanizable con el máximo nivel de protección, pero soporta una fuerte presión urbanística por su proximidad al núcleo urbano consolidado de la ciudad, manteniendo espacios muy

degradados principalmente en el entorno del bulevar del actor Antonio Ferrandis, por lo que es urgente esta actuación para regenerar todos los terrenos y poner en valor todo el patrimonio natural y arquitectónico.

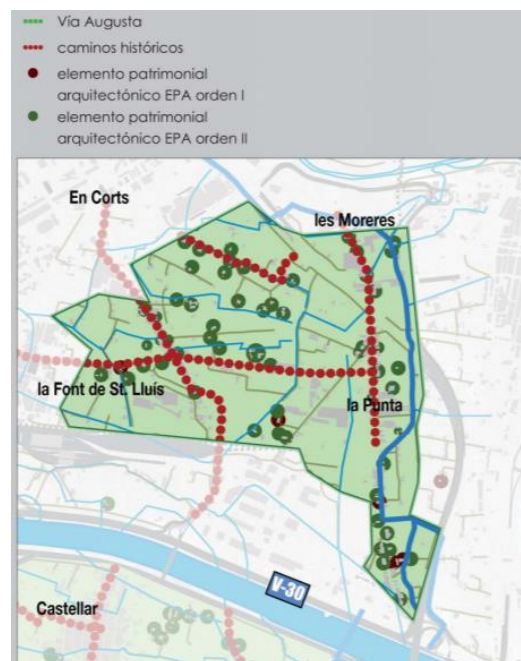


Fig. 63. Esquema análisis.

Fuente: Estudio de paisaje.

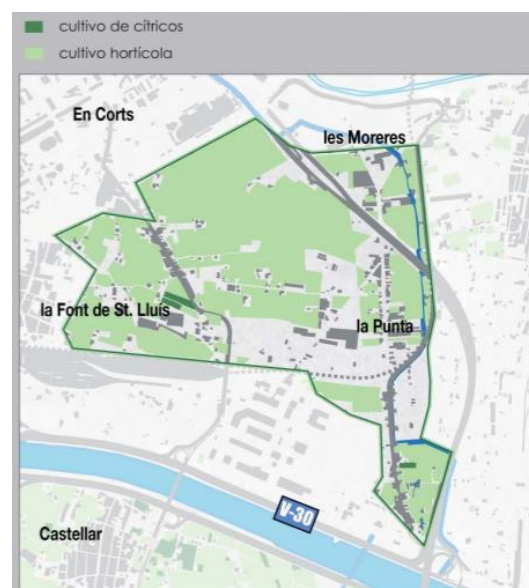
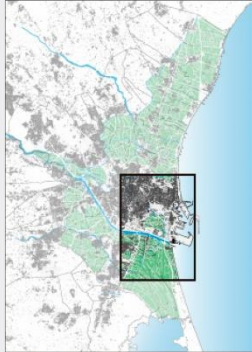


Fig. 64. Esquema análisis.

Fuente: Estudio de paisaje.

LOCALIZACIÓN



Área metropolitana de Valencia

ÁMBITO



Valencia

La Huerta de Rovella, se sitúa al sur-este de la ciudad de Valencia

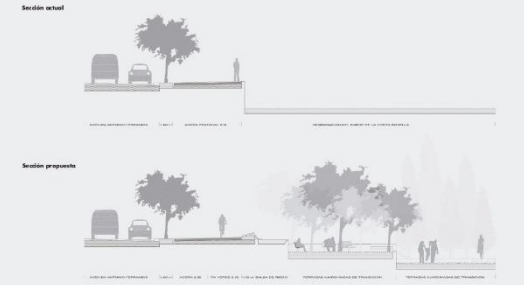
INFORMACIÓN GRÁFICA



La Huerta de Rovella, supone una oportunidad de conexión de la ciudad de Valencia con el PN. de la Albufera



La intervención implica la redacción de un Proyecto de Restauración paisajística que guíe las propuestas y permita una correcta lectura histórica del camino y su entorno



Ejemplo de secciones en las que la transición entre los diferentes usos se produce de una forma pausada

Fig. 65. Ficha urbanística.

Fuente: PATH.

PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE PROTECCIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA (PATPHV)

El objetivo principal del Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia es garantizar la conservación, regeneración y puesta en valor de aquellos ámbitos de mayor interés y que se encuentran amenazados por la expansión urbanística. El Plan definirá la organización espacial de los usos del suelo que permita la sostenibilidad y el crecimiento armónico de los sistemas naturales, de la Huerta y de su población. Se propondrán ordenaciones o soluciones espaciales que realcen la huerta y su integración funcional y paisajística en las poblaciones del área metropolitana (Fig. 70).

PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUNITAT VALENCIANA (PATRICOVA)

La idea principal de este plan es aplicar el concepto de “resiliencia” al territorio, es decir, adecuar el espacio a posibles inundaciones del terreno (Fig. 71).

No podemos hablar del riesgo 0 de inundaciones, así que este plan busca adaptar la intervención a un espacio que pueda solucionar estos problemas, en caso de ser necesario.

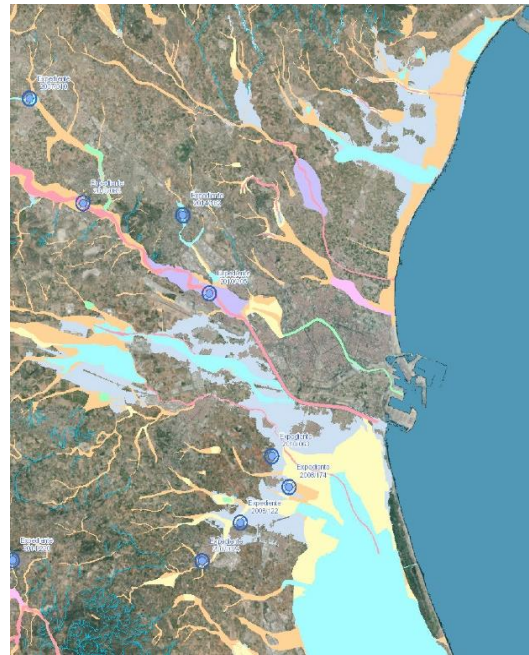


Fig. 71. Posible inundación del terreno

Fuente: visor web PATRICOVA.



Fig. 72. Protección del litoral frente a la edificación

Fuente: Política territorial GVA.

Además, se buscan soluciones viables económicamente, para poder llevar a cabo intervenciones que cumplan la doble función económica-paisajista y dotar de una personalidad propia al espacio.¹⁹

PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL LITORAL (PATIVEL)

Tal y como se expone en el periódico Valencia Plaza, el PATIVEL tiene como objetivo principal la protección y conservación activa de los espacios litorales libres de edificación más valiosos (Fig. 72), así como garantizar la conectividad ecológica y funcional del mar con el interior; evitar consolidados urbanos y barreras urbanas que deterioren el litoral y mejorar la calidad del espacio edificado para ser más competitivo con respecto a las nuevas demandas turísticas.

Así, se propone el trazado de una vía litoral que conecte toda la Comunidad Valenciana cuidando todas estas ventanas al mar tan valiosas.

En este ejemplo de plano de ordenación se puede observar el puerto de la ciudad de Valencia en la desembocadura del río Turia donde destaca en líneas discontinuas las zonas de servidumbre de tránsito.

PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL METROPOLITANO DE VALENCIA (PATEVAL)

Se adoptarán determinaciones acerca de la infraestructura verde, el sistema de asentamientos y las infraestructuras de movilidad (Fig. 73-77), es en el ámbito metropolitano donde se concentran los principales problemas urbanísticos y territoriales auspiciados por la desequilibrada concentración de población y actividad económica en este ámbito, ya que aglutina a más del 95 % de la población del Área Funcional.

Respecto de las alternativas de planificación metropolitana en el Área Metropolitana de Valencia y la sostenibilidad del territorio, se va a seguir una adaptación de los estudios realizados por Richard T. T. Forman, de la Universidad de Harvard, sobre diferentes áreas metropolitanas de escala global y su relación con la sostenibilidad en cuanto a los distintos patrones de ocupación del suelo.

¹⁹ PATRICOVA Comunitat Valenciana.

3.1. L'HORTA NORD

«Hemos llegado por ultimo al país más rico, mejor cultivado y sin duda alguna el más interesante de la península. Cuantos la han visitado y descrito nos representan la vega de Valencia como un inmenso jardín, que contiene en si toda una especie de cultivo y de producciones.»²⁰

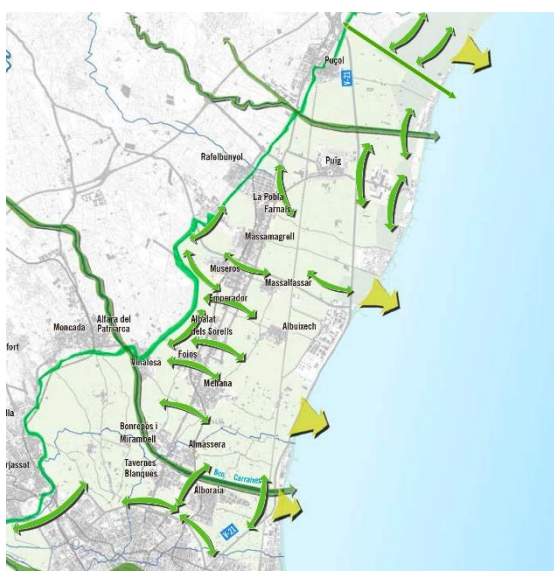


Fig. 79 Estrategias de infraestructura verde.

Fuente: PATH

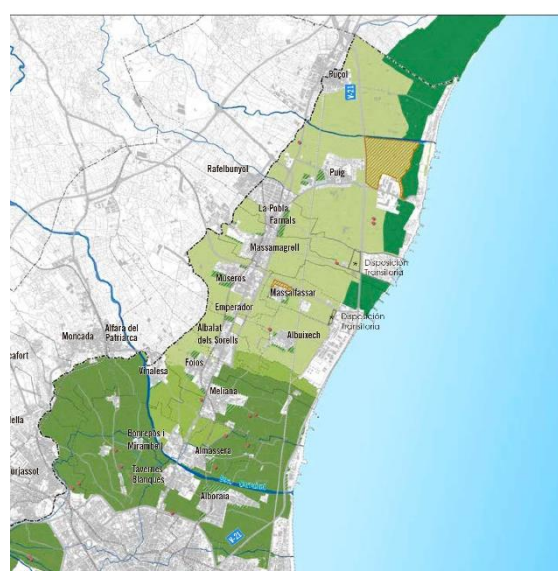


Fig. 78 Propuesta de zonificación.

Fuente: PATH

L'Horta Nord cuenta con 15 kilómetros de litoral, unas 5.000 hectáreas de huerta, numerosos espacios naturales, además de un gran y variado patrimonio arquitectónico, cultural, de ocio y gastronómico.

Debido a su particular enclave l'Horta Nord está conformada por localidades del área metropolitana de Valencia cuya función principal en la mayoría de los casos es actuar

como ciudad dormitorio. No obstante, esta cercanía respecto a la ciudad ha permitido que, actualmente, l'Horta Nord presente unos datos socioeconómicos que la posicionan como una de las comarcas más pujantes y de mayor importancia de la Comunidad Valenciana, cuando menos a nivel demográfico, económico, laboral y productivo, entre otros.²¹

²⁰ Canales de riego de Cataluña y Reino de Valencia. F. JAUBERT DE PASSA (T.I, cap. IV).

²¹ ARNADIS I AGRAMUNT, R. ¿Por qué l'Horta Nord de Valencia no es un destino turístico? Cómo convertirlo en un espacio de oportunidad.

RUTAS PROPUESTAS:

¡SIGUE EL RECORRIDO A PIE, EN BICICLETA O A CABALLO!

Desde el ayuntamiento de Alboraya se propone realizar rutas por la huerta norte de Valencia en las que poder disfrutar de su entorno natural y su riqueza única. Pueden entenderse estas rutas como un primer paso para adentrarse en los paisajes que ofrecen los alrededores de la ciudad (Fig. 80).

Muchos senderos surgen de la transformación de vías urbanas que se desdibujan al entrar en contacto con el ámbito rural, hasta quedar únicamente delimitadas como el espacio generado de la yuxtaposición entre estos campos de cultivo y fundirse con el entorno.

Por lo tanto, los caminos de la Huerta son un elemento más que compone el paisaje, se extienden como ejes vertebradores entre el parcelario a modo de recorridos. Con un origen tan antiguo como el de la Huerta.

De esta manera, y al igual que sucede con la infraestructura hidráulica, la jerarquía está muy presente en la conformación de los caminos. Es por eso que se observan los viales principales, que conectan con los núcleos urbanos, hasta los pequeños caminos sin salida, que conducen a una parcela o a una vivienda lejana.

La existencia de los caminos de la Huerta se aprecia desde las primeras planimetrías a partir



Fig. 80 Rutas propuestas.

Fuente: Ayuntamiento de Alboraya.

del siglo XIII. Más tarde, durante el siglo XVIII con el modelo de administración centralista, se propuso mejorar las vías principales del país y los principales ejes de comunicación pasaron a llamarse *camins reials*, que conectaban Madrid con los puntos periféricos de referencia. Esta red de caminos fue desarrollándose con el tiempo, estableciendo las vías que han perdurado hasta nuestros días.

Actualmente estos caminos se han mantenido en su mayoría, no obstante son notorios los cambios en su tratamiento y su sección.

LOCALIZACIÓN



Àrea metropolitana de València

ÀMBITO



El barranc del Carraxet constitue un corredor de primer orden del Àrea Metropolitana de València

Bétera,
Moncada,
Alfara del Patriarca,
Vinalesa,
València,
Bonrepòs i
Mirambell,
Tavernes Blanques,
Almàssera,
y Alboraya.

INFORMACIÓN GRÁFICA



El barranc del Carraxet articula el espacio metropolitano y conecta el PN. de la sierra Calderona, la Huerta de València y el mar Mediterráneo



Tras las obras de revestimiento del cauce del Carraxet, este ha recuperado en buena medida la vegetación propia y con ello numerosas especies vuelven a utilizar este espacio, convirtiéndolo en un corredor ecológico de gran interés



El paisaje circundante al Barranc del Carraxet debe mantener bordes y áreas verdes potenciando el uso agrícola e incorporando criterios de integración paisajística en la transición entre estos y el espacio urbano

Fig. 81 Ficha urbanística.

Fuente: PATH

3.2. L'HORTA SUD



Fig. 82. Ilustraciones de La Mancomunitat Intermunicipal de l'Horta Sud. Fuente: Mancobortasud

La comarca de la Huerta Sur es de creación moderna, y comprende una parte de la antigua comarca de la Ribera Baja y parte de la histórica Huerta de Valencia. Pero, si podemos fechar el nacimiento de la Huerta Sur, este sería el año 1982, cuando adquiere dimensión administrativa y cultural de la mano de los ayuntamientos democráticos y de la sociedad civil, Concretamente por parte del Instituto de Estudios Comarcales (IDECO) de la Huerta Sur y de la Mancomunidad Intermunicipal de l'Horta Sud. Estos dos organismos, nacidos con el fin de articular las relaciones intermunicipales - tanto en el ámbito cultural como en el ámbito político - recogieron en sus estatutos su ámbito de actuación territorial,

que ya incluía los 20 municipios de la comarca.²²

La Mancomunitat Intermunicipal de l'Horta Sud es una Entidad local supramunicipal de carácter representativo a quien le corresponde la organización y prestación en forma mancomunada de las obras, servicios o actividades de su competencia, así como la gestión, impulsión y ejercicio de las finalidades encomendadas por los Municipios que la integran, para la consecución de los intereses comunes de ámbito supramunicipal.²³

²² <https://fundaciohortasud.org/horta-sud/>

²³ Mancobortasud.es

DISPUTAS ENTRE LA HUERTA SUR Y VALENCIA CIUDAD

La historia de la Huerta Sur siempre ha estado asociada a la de Valencia Ciudad remontándose al siglo XIX, donde comenzaba a forjarse una lucha de poder entre la expansión de la capital y la resistencia de la autonomía municipal de los 20 pueblos que forman la comarca de la Huerta Sur.

Así pues, entre los años 1870 y 1900, Valencia ciudad anexionaba 19 pueblos de su entorno como Patraix, Ruzafa, Beniferri, Benicalap, el Palmar, Campanar o Carpesa. Todos ellos acabarían convirtiéndose en barrios periféricos o pedanías de la ciudad las cuales se quejan actualmente de la escasa dotación de servicios.

El segundo momento de expansión de la ciudad de Valencia fue durante la dictadura de Primo de Rivera, en 1929. El Gobierno del régimen aprobó, a petición de Valencia, un decreto de anexión de 13 municipios más de la Huerta en un radio de cuatro kilómetros desde el camino de Tránsitos.

Ya finalmente con el franquismo, y siguiendo con esta lucha entre la ciudad de Valencia y las dos comarcas de la Huerta, el conflicto se institucionalizó. En 1946 se creaba la Corporación Gran Valencia, surgida para gestionar el plan urbanístico de la capital y 27 pueblos de la Huerta. Este organismo terminó sirviendo a los intereses urbanísticos de Valencia Ciudad, y sometió la comarca al

desarrollismo de la capital. Sin embargo, la Corporación Gran Valencia desapareció en 1983 ante la presión ejercida por los alcaldes democráticos, dejando una huella de urbanismo caótico y desordenado. Periódicos comarcales como la Huerta y 7 Días de la Comarca hicieron eco a principios de la década de los ochenta sobre esta deshecha urbanística propiciada por este organismo nacido en la dictadura franquista.

Unos años más tarde, ya en 1986 se creaba el Consejo Metropolitano de la Huerta (CMH) que tenía algunas competencias como la gestión de residuos, el ciclo integral del agua, urbanismo y transportes. Fue, al fin, el único intento serio de articular el Área Metropolitana de Valencia, aunque también acabó fracasando. Y es que la reducción de poder a la que se vio sometida, sobre todo para la aprobación de las Normas de Coordinación Metropolitana y la eliminación de las competencias de transporte y urbanismo en 1995, significaron en la práctica vaciar el Consejo de contenido. Así pues, en 1999 la Generalitat Valenciana acabó disolviendo el CMH, creando dos entidades metropolitanas (una de aguas y otra de residuos), también vacías de contenido y controladas por el Ayuntamiento de Valencia. Como consecuencia encontramos un reforzamiento de la atomización municipal y la frontera de la desconfianza entre la comarca y la capital valenciana.

CONSECUENCIAS DE LA FALTA DE PLANIFICACIÓN COMARCAL

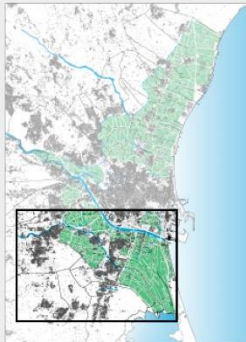
Y poco a poco llegamos a la situación actual, a principios del siglo XXI. La no existencia de un organismo de Coordinación Supramunicipal en materias tan importantes como el urbanismo y el medio ambiente revoca en que las decisiones de estas áreas se toman desde la Generalitat o desde el Congreso de los Diputados en Madrid, omitiendo por tanto el principio de subsidiariedad, por el que, el organismo o entidad más cercana al problema tiene más facilidad para solucionarlo.

El momento actual valenciano requiere una vertebración territorial fundamentada en la potenciación de las comarcas, siendo capaces de generar sinergias entre los municipios. En el caso de la Huerta Sur, existe la inevitable necesidad de llevar adelante un modelo de planificación integral entre Valencia y la comarca. El estudio La Huerta Sur en el Horizonte del año 2015 apunta algunas ideas a través de un análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades de la comarca. Un documento imprescindible para conocer la realidad actual de la Huerta Sur y prever algunos escenarios de futuro.²⁴

#SomHortaSud

²⁴ <https://fundaciohortasud.org/horta-sud/>

LOCALIZACIÓN



Área metropolitana de Valencia

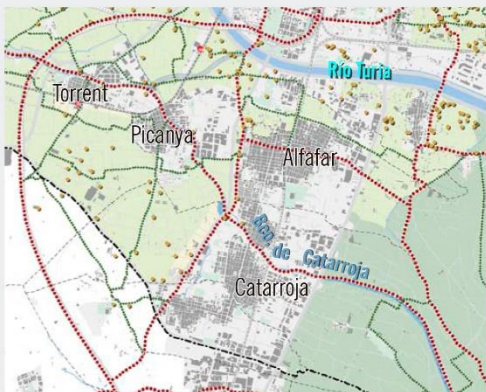
ÁMBITO



El barranc de Torrent Catarroja, comunica las poblaciones de l'Horta Sud en sentido este-oeste con la Albufera

Torrent,
Picanya,
Paiporta,
Massanassa,
Catarroja y
Valencia (en su
desembocadura a la
Albufera).

INFORMACIÓN GRÁFICA



El barranc de Torrent conecta el Paraje Natural Municipal de Serra Perenchiza con el PN. de la Albufera.



Imagen aérea en la que se muestra como el barranc de Torrent conforma a lo largo de su recorrido un elemento de contención de la urbanización sobre la Huerta



En la mayor parte de su recorrido los cambios en el territorio han confinado sus márgenes, para los que es necesario un Programa de Restauración Paisajística

Fig. 83 Ficha urbanística

Fuente: PATH

3.3. LA HUERTA DE CAMPANAR

«... Campanar, en poc més de cent anys, haurà pasat per tres fases diferents: fou abir municipi enclavat al bell mig de l'horta, és hui un dels límits de l'espai urbà construït i serà demà un espai consolidat més de la ciutat».²⁵



Fig. 84. Ubicación de la huerta de Campanar.

Elaboración propia. Base: Google Maps.

Los continuos desbordamientos del río Turia han ido añadiendo capas de sedimentos a la zona de Campanar y la transformaron un paraje muy plano, de ahí su nombre, una variación de la palabra latina “Campus”, zona de llanuras, sin estar cultivada. Los musulmanes crearon las primeras huertas, en el XIX para más tarde quedar aisladas durante mucho tiempo. Posteriormente, la moderna construcción de grandes vías de comunicación atestadas de tráfico (Pio XII, Vall de la Ballestera y Mestre Rodrigo) pretendía ofrecer comunicación a sus alrededores, sin embargo,

han convertido esta zona en una pequeña isla de casas bajas (s. XIX-XX) con fachadas muy valiosas arquitectónicamente por sus decoraciones modernistas y de art deco popular. Desgraciadamente se ha sufrido grandes pérdidas, ya que entre los años 1997 y 1998 se urbanizó el sector de Nou Campanar sobre el territorio de la milenaria partida del Pouet arrasando molinos, sistemas de regadío, alquerías, barracas, acequias y el camí del Pouet (que articulaba un rosario de alquerías centenarias) por la especulación del mercado pese a la movilización vecinal.

²⁵ BOIRA, J. V. (1996). Cent anys de l'annexió de Campanar. Levante.

Hoy Campanar es de los pocos barrios que tiene cementerio propio (de finales del siglo XIX), pero carece de infraestructuras culturales y de comercios en el casco antiguo. Esto se debe a la desaparición los establecimientos locales que no pueden volver porque ya no hay lugar para ellos. Además el precio del suelo ha ido aumentando exponencialmente, lo que ha evitado el proceso de gentrificación.

Las expropiaciones y demoliciones de alquerías históricas en Campanar llegaron después de que el Plan General de Valencia clasificara como urbanizable la Huerta del Pouet en 1988.

Este plan está aún hoy en vigor y, a la espera de la dilatada tramitación definitiva del nuevo Plan General previsto para Valencia, recupera el espacio del antiguo cauce, como un territorio de oportunidad estratégico, que se convierte en el atractivo Jardín del Turia a lo largo de su recorrido urbano.

Tan solo aparece sutura de mancha urbana allí donde existen infraestructuras de gran calado como la CV-31 (por donde discurre el barranco d'en Dolça, hoy encauzado), entre Benimámet y Paterna o, la intervención Sur del nuevo cauce, que separa el continuo urbano que existe entre los núcleos de Mislata y Quart de Poblet.

Como ejemplo de patrimonio se encuentra el Molí dels Frares (Fig. 85 y 86), cuyos orígenes se remontan al siglo XIII, construido por Pere Mercer.y dedicado al negocio textil.

Su valor es tanto etnológico, como hidráulico, arquitectónico y paisajístico, por lo que tiene un nivel de protección BRL en una categoría D. Además de albergar una pintura muy interesante de una escena de batalla en Salses, en el Rossellón en su interior.



Fig. 85. Montaje en ortofoto del alzado principal del Molí dels Frares. Elaboración propia.



Fig. 86. Pintura mural del interior del Molí dels Frares. Fotografía propia.

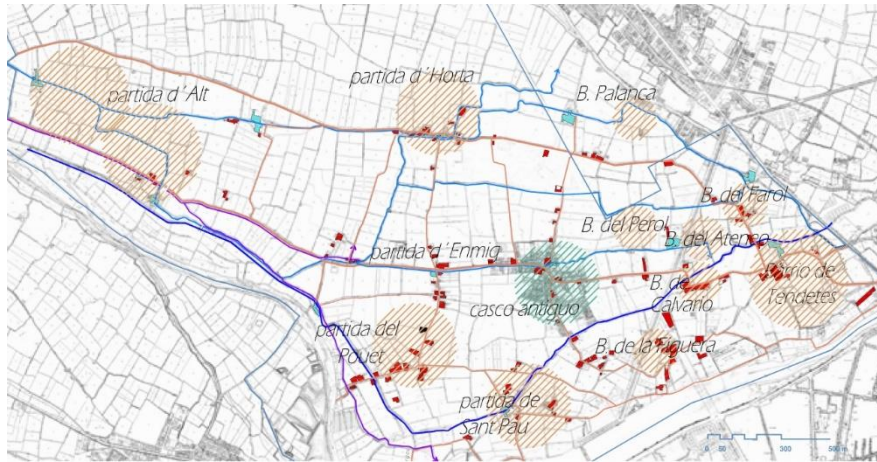


Fig. 88. Plano zona Campanar.

Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

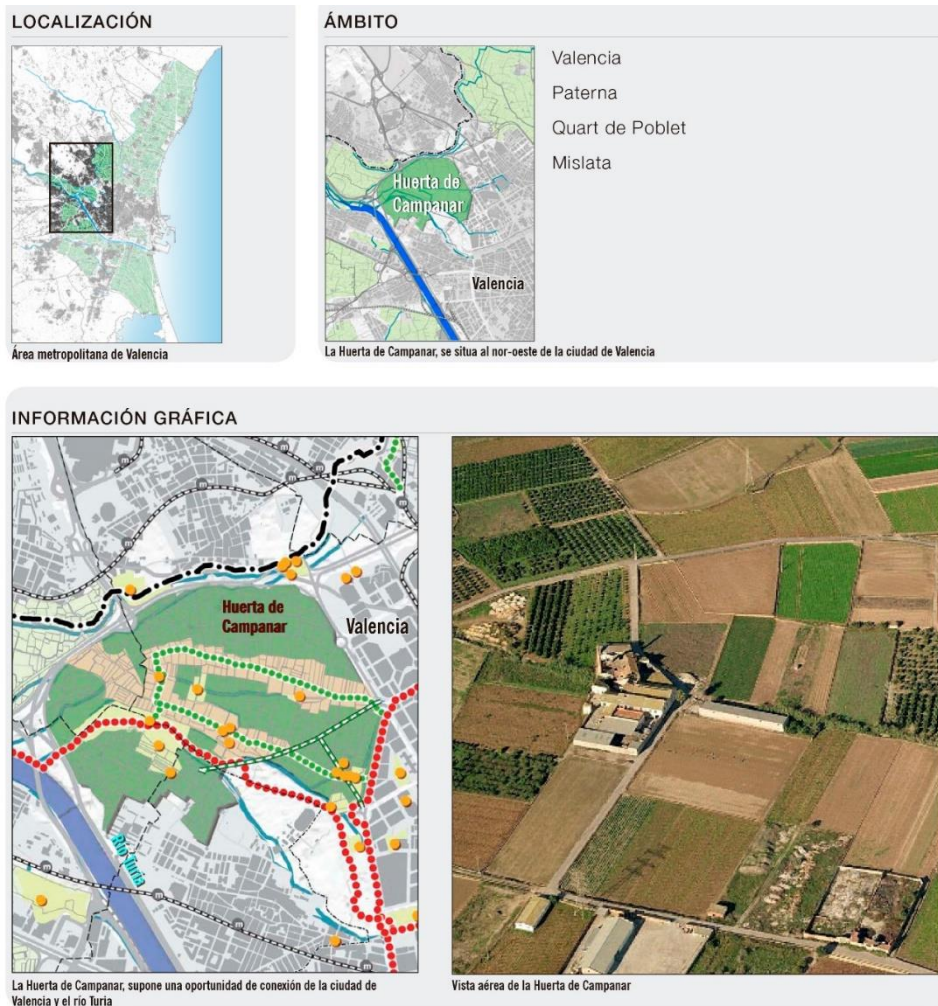


Fig. 87. Ficha urbanística

Fuente: PATH

Más tarde, las alquerías fueron expropiadas en 1997 para la ejecución del PAI de Nou Campanar y están pendientes de restauración desde hace más de una década, si bien el proyecto parece que va a salir adelante. Su absorción por la ciudad constituye un ejemplo de cómo Valencia ha engullido huerta para crecer; de cómo Saturno ha devorado a sus hijos, sentencia Carlos Aimeur en el periódico Valencia Plaza.

Además, añade su preocupación por la existencia de un odio eterno a la vida moderna, la creación de Nou Campanar se tradujo en un crecimiento ininterrumpido del número de habitantes que fue ocupando residenciales que despersonalizaban a su vez lo que era un oasis de huerta. Campanar es de los pocos distritos de la ciudad que no disminuyó la población a partir de la crisis de 2009. Y faltan por venir más. Los campos de huerta convertidos en solares estériles, esperando al ladrillo, se cuentan por docenas. Es terreno propicio para asentamientos. Los ha habido. Los habrá. La incorporación de nuevos vecinos a Campanar no ha hecho que se pierda el sentido de pueblo, sino que, al contrario, se reivindique en las zonas históricas. No quieren dejar de ser lo que fueron.

Es por eso por lo que la asociación vecinal de Campanar Taula per la Partida (Fig. 89) ha diseñado en colaboración con la Universidad Europea de València y Diagonal Studio un



Fig. 89. Logotipo asociación Taula per la partida

Fuente: *Taulaperlapartida.com*



Fig. 90. Propuesta parque acuático Ayuntamiento de València. Fuente: Ayuntamiento de València

Fuente: Ayuntamiento de València

proyecto para la partida de Dalt, una zona de huerta entre los barrios de Campanar y Benimàmet, que ocupa un área de 36 hectáreas y que el futuro PGOU reclasifica para urbanizarlos. Pep Benlloch y Rafael Ibáñez, de la asociación de vecinos, y la arquitecta Inés García Clariana, plantean que la zona, en plena producción, se convierta en un parque agrícola que sea prolongación del Parque de Cabecera y enlace del Parque Fluvial del Túria, situado a poca distancia. Allí hay tres molinos —del que solo el de Sol está rehabilitado a diferencia, por ejemplo, del Molí dels Frares— y otro recinto, la Casa de l’Aigua, de propiedad

municipal, que podía servir de centro de interpretación de la huerta y punto de partida de una ruta turística verde hacia el río Turia, propusieron los vecinos. Además de la incorporación de un mercado donde fomentar la compra venta de productos sin intermediarios, narra Cristina Vázquez en su artículo del periódico El País.

La huerta debe rodear Valencia, no unas partes sí y otras no. Gregori Fidel, agricultor en la partida de Dalt, niega que esa zona agrícola esté degradada. “Somos más de 20 personas cultivando algunas de esas zonas y hay suficiente demanda de productos ecológicos”, explicó.

Cabe destacar que este enclave ha querido ser invadido en numerables ocasiones por la empresa que rige el Bioparc, Pain Forest, con proyectos tan diversos como la Esfera Armilar, el Museo de la Fifa, el parque temático inspirado en China, la noria gigante, un centro hípico y otro dedicado al golf (Fig. 90). El alcalde, Joan Ribó, desde la oposición, propuso destinar los terrenos del entorno del Pouet a un camping vinculado a la cultura de la huerta. Sin duda una alternativa mucho más sutil y tolerante con el medio ambiente ante la última propuesta de utilizar 25.000 m² para un parque acuático.

Muchas son las propuestas pero lo único que prevalece es la necesidad de dotarle de uso a este espacio olvidado, pero lleno de potencial.

El lecho fluvial, que es ahora un camino desierto y oscuro, podría convertirse en un verdadero paseo verde que conecte el Parque de Cabecera con el antiguo cauce. Serviría de acercamiento a las alquerías, molinos y de conexión transversal con el municipio de Mislata.

Sin olvidar el linde con la avenida Maestro Rodrigo donde sorprenden noticias como esta publicada en Las Provincias: Un inmigrante levanta con sus manos una casa africana de adobe donde barro, plásticos y maderas sirven a un congoleño para construir una vivienda con muros de dos metros; «como de la basura y bebo de la huerta», dice el africano.

Y es que no todos los pedacitos de África están en el Bioparc. Apenas a unos centenares de metros del afamado parque natural de Valencia uno puede sentirse trasladado al pleno Congo (Fig. 91).



Fig. 91. Congoleño junto a su vivienda en Campanar.

Fuente: Las provincias

4. PROPUESTA DE ESTRUCTURA TERRITORIAL

«No veig tant una resiliència com un procés d'espera, atesa la mancança d'ordenació urbanística supramunicipal en un espai que pateix una crisi estructural. La caiguda de la superfície agrícola i la falta de relleu generacional no fan tan viable l'horta. És apressant la posada en marxa d'accions integrals i valentes per part d'una entitat supramunicipal, com a mínim, en aspectes urbanístics, per a un espai tant integral com polisèmic —pels seus vessants històric, ambiental, agrícola econòmic, patrimonial, lúdic, cultural, etc.—, el qual es troba en crisi estructural.»²⁶

Según las reflexiones de *Veus per l'Horta* (Publicacions Universitat de València, 2014) se podrían recopilar varias ideas importantes a la hora de dar un marco resolutivo:

En primer lugar, el retroceso será irreversible si no se impulsan planes territoriales a escala metropolitana que establezcan regulaciones detalladas de protección especial para suelos agrarios de alto valor agrícola patrimonial y paisajístico. Esta es una condición necesaria y es posible sin perder el respeto a la autonomía municipal. En segundo lugar, si no se hace una política territorial supramunicipal, cada municipio adoptará, como hasta ahora, sus propias directrices y el planeamiento del suelo, y cada unidad de las diversas administraciones competentes, sus propias directrices. El resultado será sencillamente caótico.

Es imprescindible tener un marco legal que permita el impulso de un plan territorial metropolitano que coordine el planeamiento municipal futuro como condición necesaria.

Esto implicaría, además, desplegar políticas metropolitanas de depuración integral de aguas, control de vertidos, planes de modernización del regadío tradicional e iniciativas de coordinación de polígonos industriales o de establecimiento de servicios.

En tercer lugar, y como condición suficiente, hay que impulsar iniciativas desde la esfera pública que hagan posible que la actividad agrícola sea una opción viable para los nuevos agricultores. En relación con esta cuestión central, no deberían olvidar de dos cosas esenciales para una protección futura de estos espacios: que cualquier política pública debe emprender contando con el consenso y la cooperación de los agricultores y que cualquier iniciativa orientada a favorecer la estabilidad de las explotaciones debe garantizar la rentabilidad de explotaciones agropecuarias, introducir mecanismos económicos de compensación para las explotaciones que hayan de mantener por su valor territorial,

²⁶ J. Hermosilla, *Veus per l'Horta*.

cultural o paisajístico y favorecer otras actividades complementarias en estos espacios rurales. La agenda posible es muy amplia.

Todavía estamos a tiempo de reconducir procesos que llevan a un escenario tendencial muy adverso. Y hay posibilidades de futuro: desde la agricultura convencional y ecológica a la ganadería del segundo tipo, orientadas a la demanda urbana próxima, hasta el turismo rural. Pero en muchos otros casos, la función social que se pide a los agricultores será diferente de la tradicional. El retroceso de la huerta o, aún más dramático, su desaparición, sería la expresión del fracaso colectivo de una sociedad que habría dilapidado en poco tiempo, no sólo una herencia secular de recursos, de saberes y de civilización, sino que se estaría negando la posibilidad de contar con espacios estratégicos para la producción de alimentos de una manera sostenible y segura.

Y es que, al igual que declaraba el geógrafo y urbanista, Víctor Soriano, durante la presentación de un estudio sobre la evolución de este agrosistema “perder huerta implicaba perder identidad”.

PREVISIONES DEL FUTURO

El plan general para la Valencia de 2030 ó 2035 tiene uno de sus puntos más débiles en la previsión de crecimiento demográfico. La revisión del PGOU se redactó en 2005, un momento muy diferente del actual, y, sin

embargo, los cálculos de población se han corregido de manera tenue.

Curiosamente, en 2016 nace *Proyecta Valencia – Hacia el 2030*, un grupo de jóvenes inquietos que, basándose en la participación y conciencia ciudadana, se comprometen a ofrecer un proyecto sostenible para la ciudad de Valencia. Así, respaldados por la asociación BIOagradables, proponen 17 encuentros ligados a los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, redactados tras la cumbre histórica de Las Naciones Unidas (Fig. 93).

Partiendo de la base de la vigencia de *La Valencia marítima del 2000*, libro que estudia el frente urbanístico de Sagunto hasta Cullera. Se puede tomar como un planteamiento de total actualidad pese a que hayan pasado unos 20 años desde su publicación, ya que sus propuestas atañen a espacios de oportunidad que aún no han sido resueltos.

Y es que, tal y como se menciona en su propia introducción, se plantea como un itinerario completo desde los datos a la solución, el lector puede, a su elección, tomar solo un fragmento o la totalidad del libro. Hay fragmentos que pueden tener utilidad en sí mismos. Una de las cosas que hay que destacar, es la gran cantidad de documentos de elaboración propia: fotografías aéreas, planos temáticos, cartografías a distintas escalas que cubren todo el territorio de estudio, esquemas conceptuales que sitúan la problemática, el diagnóstico, la

propuesta, etc. Todo ello, además del diseño urbano de las zonas clave para transformar el frente costero. Aspiran a convencer con su imagen de la Valencia del XXI.

Pero, en otro nivel menos comprensivo, también aspiran a ayudar: con su recorrido histórico por los barrios marítimos, con el reconocimiento territorial, con la manifestación de vínculos entre actuaciones que hoy se presentan de modo incoherente, etc.

Esto es tanto como decir que el libro tiene varias lecturas: la histórica, la geográfica, la propiamente urbanística..., y esta última siguiendo las etapas de información, diagnóstico y propuesta (Fig. 94).

Tan moderno como lo sería la propuesta que realizó el estudio de Jean Nouvel para el litoral (Fig. 92), pero tal vez, con una dosis superior de conciencia y delicadeza por el territorio afectado, al tratarse sus autores, de urbanistas locales con sensibilidad y criterio.

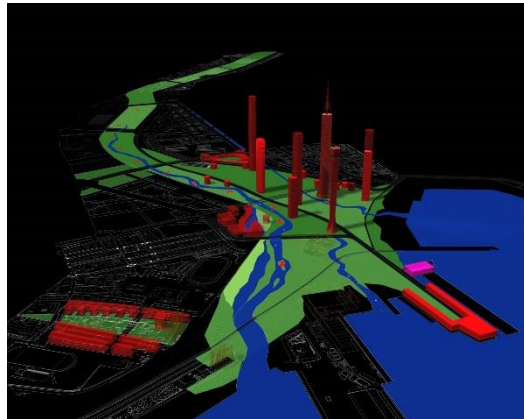


Fig. 92. Propuesta litoral Jean Nouvel

Fuente: www.jeannouvel.com



Fig. 93. Cartel Jornadas de Concienciación.

Fuente: *Proyeta Valencia – hacia 2030*



*Fig. 94. Tratamiento y propuesta del litoral norte de Valencia. Ortofoto y plano.
Extracto del libro mencionado, La Valencia marítima del 2000.*

Por otro lado, en 2017 y tal como se puede leer en el periódico del Levante, el alcalde Joan Ribó despejó cualquier duda: *“València no contempla restringir la circulación de los vehículos más contaminantes, que la proximidad al mar y la ausencia de montañas próximas beneficia la renovación del aire en València, por lo que aún no se han dado situaciones de tener que decretar la alarma por alta polución”*. Pero al mismo tiempo, y, como avanzó este periódico, el departamento que dirige Giuseppe Grezzi está financiando un concienzudo estudio para conocer la calidad del aire en los entornos escolares y 20 puntos distintos de la ciudad. Una vez se conozcan los resultados, la perspectiva podría variar.

Sin embargo, si se tiene en cuenta una visión a largo plazo y, basándose en la conciencia ciudadana emergente en el ámbito de la movilidad sostenible, se supone un futuro en el que el coche ya no suponga una amenaza para los verdaderos protagonistas de la ciudad, sus habitantes. Es innegable que el automóvil va a seguir en convivencia activa, pues un buen ejemplo de ello son los desplazamientos que cada día se dan lugar hacia la urbe por muchos de los ciudadanos de la periferia. Sin embargo, Valencia es una ciudad que presenta unas características territoriales que favorecen un estilo alternativo de movilidad: su situación geográfica favorece el uso de la bicicleta y permite una gran red de transporte público: Tranvía, metro y autobús.

En cuanto al crecimiento demográfico expansivo, que ha tenido lugar durante toda su historia, va a seguir siendo una realidad, por lo que la visión que se debería proyectar es la de poner en valor lo existente, otorgándole una fachada tanto a la huerta como a la ciudad.

Consolidar, regenerar y dignificar como base a una mirada sincera para el urbanismo actual de la ciudad de Valencia.

CONSOLIDAR los pequeños asentamientos esparcidos por todo el territorio como lo que son: agrupaciones residenciales aisladas. Pero, también, con lo que merecen, una conexión apropiada con los principales servicios colindantes. Se podría considerar más como una acción para afianzar dichos núcleos y permitir una relación de convivencia, ¿o tal vez simbiosis?, Pues, con la cantidad de espacios vacíos residuales que caracteriza la vista aérea valenciana, sería más íntegro generar un desarrollo desde el propio corazón con ejemplos, ni más ni menos, que, junto al Miguelete, al lado de la Casa del Relojero, donde ya se espera un proyecto social.

REGENERAR espacios de oportunidad, tales como la zona fluvial de la Huerta de Campanar. Pues, por mero abandono, han sido

excluidos del marco urbano, que no por falta de voluntad, ya que si recorres dicho camino hay numerosos corredores, personas paseando, gente paseando sus mascotas... un atisbo de interés y necesidad.

DIGNIFICAR cada una de sus fachadas al mundo. Pues se puede afirmar que, Valencia, poco a poco intenta hacerse conocer por otras virtudes, que no sean la Malvarrosa y la Ciudad de las Artes. Para sus habitantes, es mucho más rica paisajística y culturalmente; por tanto, solo es cuestión de tiempo que pueda redescubrirse con un turismo diferente pero igual de próspero.

Un buen paso para ello sería con el cuidado y proyección de la *primera impresión* que la mayoría de las personas tiene cuando llega a la ciudad, vía automóvil. Esta cara, destartada, con antenas, incompleta... ofrece un perfil discontinuo en vez de una invitación para entrar.

Se proponen principalmente tres ámbitos de intervención: la zona norte, en la antigua carretera de Barcelona; la zona oeste, con la unión de Benimámet, Mislata y Campanar; y la zona sur como final del nuevo cauce y su unión con el puerto, el antiguo cauce y Pinedo (Fig. 95).



Fig. 95. Zonas de intervención. Elaboración propia.

5. RELACIÓN CON OTROS PAISAJES

«Las tendencias desaparecen, el estilo es eterno» Yves Saint Laurent

Para la búsqueda de referentes de los que tomar ejemplos válidos, reales y funcionales, se puede cambiar de perspectiva hacia ciudades europeas como Berlín, Ámsterdam, Londres... donde suceden igualmente encuentros entre ciudad y campo, pero de una manera cuidada, meditada, sin llegar a escuchar ese choque abrumador.

AMSTERDAM:

Citando al profesor de Urbanismo EINA Javier Monclús, refiriéndose al Plan que proyectaba Van Eesteren (Fig. 96), éste refleja urbanísticamente las preocupaciones e ideas estéticas del llamado Movimiento Neoplástico o D'Stijn, con la correspondiente definición de volumetrías libres entrelazadas y la composición libre y asimétrica de sus elementos. Pero también traduce las visiones funcionalistas y la definición de una zonificación estricta del crecimiento urbano. El Plan constituye el documento fundamental para la materialización urbanística del crecimiento de la ciudad hasta bien entrada la década de 1960. Esos principios fueron fielmente aplicados en el desarrollo de los nuevos fragmentos urbanos definidos por ese Plan, al Oeste y al sur de la ciudad, con el consiguiente protagonismo de las redes de

infraestructuras, de la zonificación estricta, de los espacios libres o “zonas verdes”, cuidados pero generalmente vacíos y, a veces, bastante desolados. Lo que se observa claramente en el Plan y en las formas urbanas de las vistas aéreas y fotoplanos es la discontinuidad que se produce como consecuencia de ese predominio de las nuevas infraestructuras y, también, de la disposición de “franjas verdes” para separar las unidades vecinales. La ruptura entre el límite sur del plan de Berlage se acentúa así, no sólo por la mayor entidad de las rondas viarias y ferroviarias, sino por la confianza en las bondades de los espacios verdes, hasta el punto de que los barrios del Oeste, de urbanismo abierto a base de bloques exentos, fueron bautizados como “Western garden cities”.

El nuevo paisaje urbano, que fue surgiendo en la década de los años 50, no se alejó del Plan original. Los conjuntos residenciales de Geuzenveld, 5.000 viviendas, Sltervaart, 6.200, Osdorp, 13.000 viviendas. Es de suponer que su creciente dimensión y su construcción relativamente acelerada tuvieron que ver con un resultado que, a pesar de la notable calidad media de la construcción y los elevados estándares en los correspondientes servicios, es calificada por un autor como Cor

Wagenaar, como de arquitectura “genérica”. Una versión holandesa del “suburbia” norteamericano, paisajes urbanos abiertos y verdes, pero determinados por la vivienda moderna masiva.

Como ejemplo a una escala más tangible se encuentran estas viviendas situadas junto al lago Sloterplass (Fig. 98), donde la propia morfología se abre hacia la naturaleza con espacios verdes tanto públicos, que actúan de unión entre ambas dualidades, como privados, para compartir intercomunitariamente.

Como segundo referente se encuentra una pequeña ciudad llamada Amsterlveen, situada al sur de Amsterdam, que actúa realmente como dormitorio (Fig. 97).

No obstante, con el paso de los años, se han ido instalando en ella empresas y servicios, por lo que popularmente se la conoce como la mejor ciudad para vivir de los Países Bajos debido a su buen emplazamiento, comunicación, seguridad, cultura y cercanía a Ámsterdam. Todo esto se puede ratificar fijándose en cómo se relaciona con el parque agrícola colindante de Middelpolder. A diferencia de las viviendas anteriores, en las que la comunicación era directa pero difuminada, ahora se advierte una nueva franja territorial que proporciona un límite con cierto espesor. Así, esta tercera banda de servicios es el nuevo filtro y a la vez unión entre residentes y agricultores.



Fig. 96. Plano elaborado por Van Eesteren del Plan Sur y Plan Oeste de Amsterdam.



Fig. 97. Viviendas cercanas al lago Sloterplass pertenecientes al Plan Oeste de Van Eesteren de Amsterdam. Fuente: Google Maps.



Fig. 98. Viviendas situadas al este de Amsterlveen. Fuente: Google Maps.

6. BIBLIOGRAFÍA

ARNADIS I AGRAMUNT, R. ¿Por qué l'Horta Nord de Valencia no es un destino turístico? Cómo convertirlo en un espacio de oportunidad.

ASOCIACIÓN DE VECINOS. <<http://www.mancohortasud.es/>>

ASOCIACIÓN DE VECINOS. <<http://www.valencianoestaenvenda.org/>>

ASOCIACIÓN DE VECINOS. <<https://perlhorta.info/index.php/category/linies-de-treball/hortaesfutur/>>

ASOCIACIÓN DE VECINOS. <<https://recuperemlapunta.info/><

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. <<https://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&accionWe001=ficha&accion=anilloVerde>>.

BLASCO SÁNCHEZ, M. C. y MARTÍNEZ PÉREZ, F. J. (2014). Huertos urbanos municipales: experiencias de proyecto urbano y paisaje. Valencia: Universitat Politècnica de València.

BLASCO, J. A. (2016). El río que se convirtió en parque: los Jardines del Turia en Valencia. <<http://urban-networks.blogspot.com/2016/06/el-rio-que-se-convirtio-en-parque-los.html>>

DELHIOS ESPAÑA, E. (1997). La agricultura en el área periurbana de Valencia (l'Horta Nord): evolución reciente de las estructuras agrarias. Méditerranée, Vol.77 (1), pp.13-16.

DUGENY, F. (2010). Comment traiter les fronts urbains ? Les Carnets Pratiques: IAU.

EL PAIS. <https://elpais.com/ccaa/2015/02/09/valencia/1423512480_458608.html>

ENTRENA DURÁN, F. (2005). Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad: Un estudio europeo de casos sobre sus causas y consecuencias. Papers 78, 59-88.

FUNDACIÓ ASSUT et al. <<https://artxiviu.org/es/otros-documentales/>>

Fundación Horta Sud. <<https://fundaciohortasud.org/horta-sud/>>.

GAJA DÍAZ, F. LA TRANSFORMACION DE VALENCIA (II) Plan General de 1988: la última gran propuesta urbanística que ha dibujado el paisaje de la capital levantina.

GENERALITAT VALENCIANA. <<http://www.habitatge.gva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/pat-horta-de-valencia>>

GIOBELLINA, B. (2014). Los movimientos sociales sí diseñan el territorio. Proceso de auto-organización en el área metropolitana de Valencia.

Guía Turística y Cultural de la comarca de l'Horta Nord. <www.turismohortanord.com>.

GUINOT, E. (2008). El paisaje de la huerta de Valencia. Elementos de interpretación de su morfología espacial de origen medieval. En E. Guinot, Historia de Valencia. V. Tradición y progreso (pág. 104). Valencia: Icaro-Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia-Universitat Politècnica de València.

HERNÁNDEZ AJA, A. y MORÁN, N. (2002). *La participación ciudadana en la intervención urbana*. <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n34/anmor.html#8>>

HERNÁNDEZ PUIG, S. (2016). El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad. Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 25 de mayo de 2016, Vol. XXI, nº 1.160. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1160.pdf>>. [ISSN 1138-9796].

<https://veushorta.blogs.uv.es/la-recuperacio-de-lhorta-de-les-paraules-als-fets/>

INSTITUT CARTOGRÀFIC DE VALENCIA. <https://visor.gva.es/visor/?capasids=Infraestructura_Verde%3b21,20,19,18,17,13,12,11,10,9,8,7,6,5,4,3,2,0&idioma=es>

LAS PROVINCIAS. <<https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/nuevo-cauce-turia-valencia-proyecto-20190212124041-nt.html>>

LEVANTE. <<https://www.levante-emv.com/valencia/2018/12/02/plan-huerta-obliga-demoler-fabricas/1803374.html>>

LLOPIS-VTIM ARQTES. y SÁNCHEZ MUÑOZ, D. (2015). Ruta Goerlich: urbanismo y arquitectura en el centro histórico de Valencia. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

LOZANO ESTEBAN, S. D. (2010). Análisis de la situación actual de la ciudad para la elaboración del Proyecto del Parque Central de Valencia.

MAGNANO LAMPUGNANI, V. (2014). ¿Ciudad o suburbio? Reflexiones sobre construir en la periferia. ZARCH nº3.

MAWROMANTIS, C. (2015). Emergencia y convergencia de las corrientes urbanísticas alternativas al desarrollo disperso: Europa y los EEUU, 1980-2010. UPM: ETSAM.

MUÑOZ CRIADO, A. (2009). Plan de la huerta de Valencia: un paisaje cultural milenario. Vol. 1, Estrategias de preservación y gestión. Valencia: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, D.L. <https://issuu.com/gispain/docs/pat_huerta_de_valencia_vol_i_ii>.

MUÑOZ CRIADO, A. (2012). Guía metodológica: Estudios de paisaje. Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

NOGUÉ, J. (2008). Paisajes de frontera: Los límites de la ciudad. <<https://metode.es/revistas-metode/monograficos/paisajes-de-frontera-limites-de-la-ciudad.html>>.

NUEVO LECHO DEL TURIA. <<http://www.callejeandoporvalencia.com/2018/10/el-plan-sur-el-nuevo-lecho-del-turia.html>>

PARITÁ, G. (2013). Territorios liminares, los márgenes de la ciudad en el centro de un terreno común de la arquitectura. [I²] Innovación e Investigación en Arquitectura y Territorio.

PELLEGRINI, M. (2016). I margini periurbani come luoghi di nuova abitabilità.

PEREZ VENTURA, JUAN. <<https://vaventura.com/divulgacion/geografia/espacio-urbano-analisis-general/>>

PERIS, E. (2005). A Tornallom un documental sobre la lluita de l'Horta de La Punta (Valencia).

PIÑÓN, J. L.; PECOURT, J. (1997). La Valencia marítima del 2000: estudio del frente marítimo desde Sagunt hasta Cullera. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, D.L.

Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia: Estudio preliminar de Paisaje, metodología de trabajo. <<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0684629.pdf>>.

PONCE HERRERO, G. (2013). Estrategias de metropolización de la ciudad de Valencia en la etapa autonómica: la centralidad cuestionada en el modelo postchristaller de ordenación del territorio. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N°62, págs. 147-172.

PONS, M. (2017). La gran riada de València. 1 minuto. <https://www.elnacional.cat/es/efemerides/marc-pons-gran-riada-valencia_201756_102.html>.

REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PGOU DE VALENCIA: Estudio de paisaje. Ajuntament de València.

<https://www.valencia.es/revisiõnpgou/doccomplementaria/8.2estudiopaisaje/EP_VALENCIA_Doc.Car%C3%A1cter%20Normativo_julio2010_firmado.pdf>.

RODRÍGUEZ MOTRIL, F. (2013). Integración paisajística de espacios viarios: una visión multidimensional. ZARCH nº1.

ROMERO, J. y FRANCÉS, M. (2013). La huerta de Valencia, un paisaje cultural con futuro incierto. JPM: Universitat de València.

Sabaté Bel, Joaquim. "En noviembre de 1934... Van Eesteren y el plan de extensión de Amsterdam". UR: urbanismo revista, 1989, núm. 8.

SANCHIS-DEUSA, C. (1997). Els camins valencians de la segona meitat del segle XVIII i les observacions de Cavanilles. Valencia: Cuad. de Geogr.

TALLER D'AUDIOVISUALS, "La huerta a la vuelta de la esquina".

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA.

<<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0549942.pdf>>

Valencia, desde su planeamiento hasta la ciudad actual. <<http://otrarquitecturas.blogspot.com/2017/07/valencia-desde-su-planeamiento-hastala.html>>.

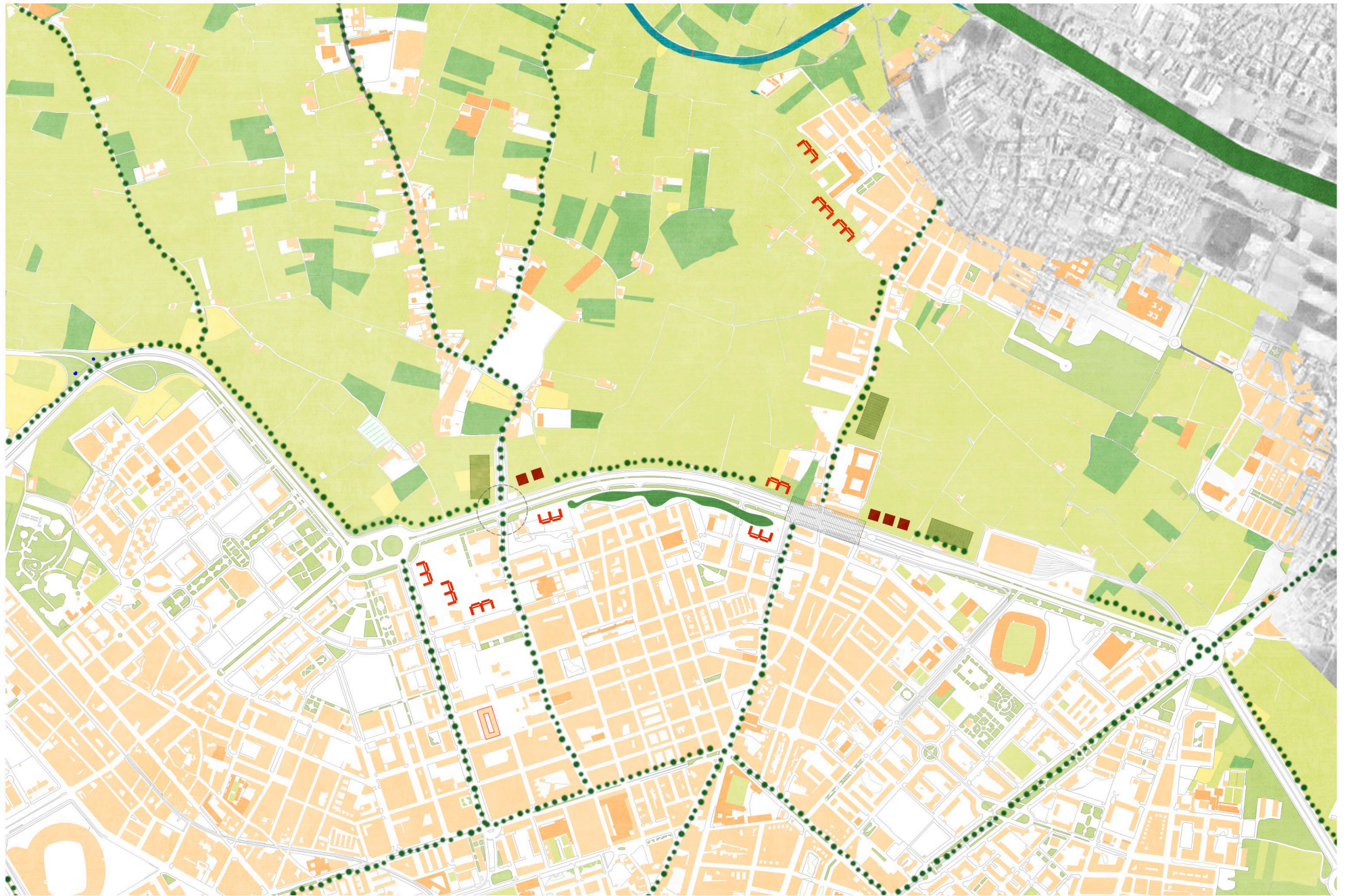
VALENCIAPORT. <<https://www.valenciaport.com/el-puerto-de-valencia-destina-230-000-metros-cuadrados-para-usos-ciudadanos-frente-al-barrio-de-natzaret/>>

VERDAGUER VIANA-CÁRDENAS, C. (2013). El campo y la ciudad, áreas de reencuentro. Hacia una Nueva Cultura del Territorio. Hábitat y Sociedad, nº 6, p. 11-40. <www.habitatsociedad.us.es>.

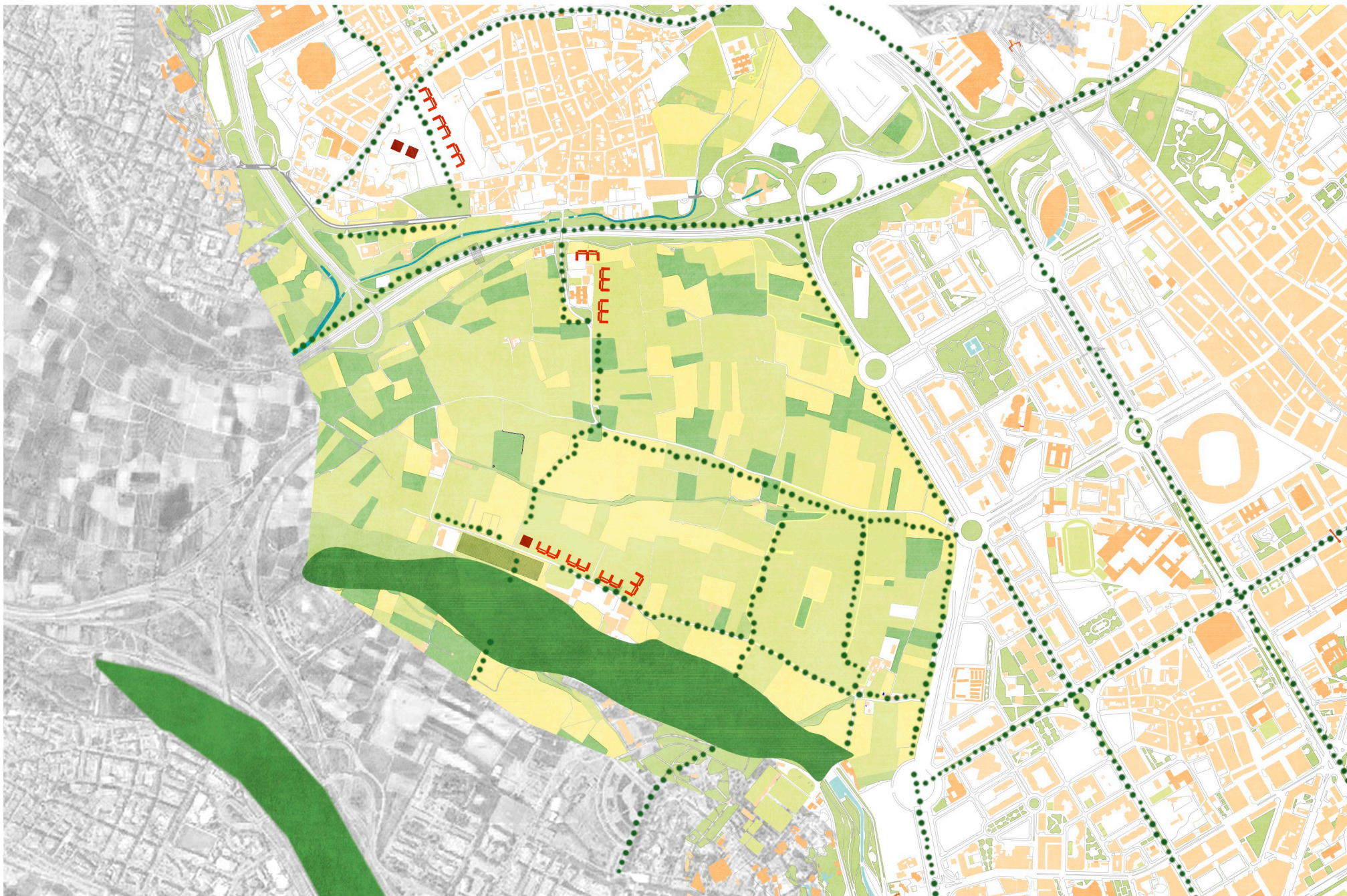
ZAZO MORATALLA, A. (2010). El Parque Agrícola del Sur de Milán: La primera incorporación de un espacio agrícola periurbano al sistema urbano, el principio de una era de parques. <<http://habitat.aq.upm.es/eacc/amilan.html>>.



VALENCIA METROPOLITANA - E: 1/30.000



ZONA NORTE - E: 1/15.000



ZONA OESTE - E: 1/15.000



ZONA SUR - E: 1/15.000