UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

DE L'AUTOPISTA AL BULEVARD

TRAÇAT VIARI I ESPAI PÚBLIC EN LA VALÈNCIA CONTEMPORÀNIA, 1946 - 1988

TESI DOCTORAL

FROM HIGHWAY TO BULEVARD

STREET LAYOUT AND PUBLIC SPACE IN CONTEMPORARY VALÈNCIA, 1946 - 1988

DOCTORAL THESIS

DE LA AUTOPISTA AL BULEVAR

TRAZADO VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VALENCIA CONTEMPORÁNEA, 1946 - 1988

TESIS DOCTORAL

AUTOR: VICENTE CASAÑ LLOPIS. ARQUITECTO

DIRECTOR: JAVIER PÉREZ IGUALADA. DOCTOR ARQUITECTO

PROGRAMA DE DOCTORADO:

LA CIUDAD, EL TERRITORIO Y EL PAISAJE EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN

VALENCIA, OCTUBRE DE 2015

A la meua mare


PLAN
VON
ST PETERSBURG
(САНКТПЕТЕРБУРГА)
1844.

Un vento a trenta gradi sotto zero
incontrastato sulle piazze vuote e contro i campanili
a tratti come raffiche di mitra
disintegrava i cumuli di neve.

E intorno i fuochi delle guardie rosse
accesi per scacciare i lupi e vecchie coi rosari.

Seduti sui gradini di una chiesa
aspettavamo che finisse messa e uscissero le donne
poi guardavamo con le facce assenti
la grazia innaturale di Nijinsky.

E poi di lui s'innamorò perdutamente il suo impresario
e dei balletti russi.

L'inverno con la mia generazione
le donne curve sui telai vicine alle finestre
un giorno sulla Prospettiva Nevski
per caso vi incontrai Igor Stravinsky

E gli orinali messi sotto i letti
per la notte e un film di Eizenstein
sulla rivoluzione.

E studiavamo chiusi in una stanza
la luce fioca di candele e lampade a petrolio
e quando si trattava di parlare
aspettavamo sempre con piacere
e il mio maestro mi insegnò
com'è difficile trovare l'alba dentro l'imbrunire.

Prospettiva Nevski, en Patriots, EMI Records. Franco Battiato, Giusto Pio, 1980.

Página opuesta:

Plano de San Petersburgo, 1842.

RESUM

La present tesi doctoral estudia la València contemporània des del punt de vista del traçat viari i l'espai públic, i en concret, del viari arterial de la ciutat en el periode de 1946 a 1988. L'estudi dels antecedents es remunta fins a la fundació de Valentia.

El títol "De l'Autopista al Bulevard", pretén condensar en una frase l'esdevindre dels grans eixos estructurants de la ciutat, des dels bulevards complexos del Pla General d'Ordenación Urbana de 1946 (i l' Ordenació de 1959), que van mutar en autopistes i autovies urbanes amb el Pla General de 1966, tancant el cercle amb els bulevards, tot i que en la seua versió més ximplista, del Pla de 1988.

S' analitzen en cada eix, les diferents versions que al llarg de més de quaranta anys s'han anat succeint, sense que arribaren a ser construïdes algunes de elles en tot eixe temps, amb la qual cosa es disposa d' un ampli repertori de solucions projectades. I fins-i-tot a hores d'ara, hi ha alguns d'aquells bulevards que resten pendents de realització.

Un objectiu primordial de la present investigació, que por fortuna ha sigut satisfet abundantment, era treure a la llum material inèdit al voltant d'aquesta qüestió. La documentació més desconeguda, com és lógic, es concentra en les primeres décades (anys '40 i '50). Amb tot, se n'ha anat més arrere en el temps, obtenint plànols inédits de finals del s. XIX i principis del XX.

Per a finalitzar, la tesi inclou un annex de documents que recopila el material gràfic i escrit, en que es pot reconéixer cada peça íntegrament, doncs al llarg del treball es mostren preferentment els fragments o els muntatges que millor ajuden al coneixement de cada episodi viari.

RESUMEN

La presente tesis doctoral estudia la Valencia contemporánea desde el punto de vista del trazado viario y el espacio público, y en concreto, del viario arterial de la ciudad en el periodo de 1946 a 1988. El estudio de los antecedentes se remonta hasta la fundación de Valentia.

El título “De la Autopista al Bulevar”, pretende condensar en una frase el devenir de los grandes ejes estructurantes de la ciudad, desde los bulevares complejos del Plan General de Ordenación Urbana de 1946 (y la Ordenación de 1959), que mutaron en autopistas y autovías urbanas con el Plan General de 1966, cerrando el círculo con los bulevares, aunque en su versión más simplista, del Plan de 1988.

Se analizan, en cada eje, las distintas versiones que a lo largo de más de cuarenta años se han ido sucediendo, sin que llegaran a ser construidas algunas de ellas en todo ese tiempo, con lo que se dispone de un amplio repertorio de soluciones proyectadas. E incluso a día de hoy, algunos de aquellos bulevares siguen pendientes de realización.

Un objetivo primordial de la presente investigación, que por fortuna ha sido satisfecho abundantemente, era sacar a la luz material inédito sobre esta cuestión. La documentación más desconocida se concentra, lógicamente, en las primeras décadas (años ‘40 y ‘50). Con todo, se ha ido más atrás en el tiempo, obteniendo planos inéditos de finales del s. XIX y principios del XX.

Para finalizar, la tesis incluye un anexo de documentos que recopila el material gráfico y escrito, en que se puede reconocer cada pieza íntegramente, pues a lo largo del trabajo se muestran mayoritariamente los fragmentos o los montajes que mejor ayudan al conocimiento de cada episodio viario.

ABSTRACT

This doctoral thesis studies contemporary Valencia from the point of view of infrastructure planning, public spaces and in particular, the arterial road of the city during the period of 1946 to 1988. The historical study dates back to the founding of Valentia.

The title “From the Freeway to the Boulevard”, aims to condense into one phrase, the future of the city’s great structural axis, from the boulevards of the complex, master land-use planning of 1946 (and master plan of 1959), which mutated into freeway and urban highway, with the master plan of 1966, and closing the circle with the boulevards, even though in the most simplistic version of the 1988 master plan.

A wide range of solutions designed over the past forty or more years, have come and gone, and have been analyzed in each axis, and the different versions that have shifted, some of which did get built over all those years, so an extensive repertoire of projected solutions is now available. Even to this day, some of those boulevards are still pending completion.

A primary objective of the present research, which fortunately has been thoroughly met, was to reveal some unpublished material on this topic. The more unknown documentation, logically, is concentrated in the first decades (the 1940s and 1950s). However, it (the research) has gone back in time, obtaining previously unpublished plans from the end of nineteenth century to the beginning of twentieth century.

To conclude, the thesis includes an appendix of documents that collects graphical and written material, in which each piece can be fully recognized, because throughout the work it is displayed mostly in fragments or montages, and that helps to better understand each road traffic episode.

Í N D I C E

PRÓLOGO

El presente trabajo de investigación recoge una de las principales cuestiones que plantea la tesis doctoral “La ciudad de la edificación abierta. Valencia, 1946-1988” presentada por el profesor Javier Pérez Igualada en 2005 como tema de ulterior estudio, relativa a la red viaria principal de València. Como señala el autor, y director de la presente tesis en su apartado de Recapitulación y Conclusiones:

> *El trazado diseñado como sistema de carreteras o vías rápidas, y la hipertrofia del tráfico rodado como referente básico del proyecto en detrimento de otros elementos urbanos, han centrado buena parte de las críticas al orden abierto. Pero la realidad es que, al menos en Valencia, ese viario apenas existe: gran parte del mismo, especialmente el vecinal, no se ha llegado a realizar, y el realizado, que es sobre todo el viario principal, no sigue los trazados ni los diseños de intersecciones proyectados en la Red Arterial de 1966. La comparación entre ambos, que no estamos seguros de que sea favorable para el actual, es un interesante tema pendiente de estudio, que excede los límites de nuestro trabajo.*

El objetivo de la presente tesis es, por tanto, el de aportar documentación para conocer con un grado de detalle suficiente la Red Viaria Arterial de València sacando a la luz los planes y los proyectos urbanos relegados al olvido, tanto los correspondientes a las décadas anteriores al desarrollismo, como los de los años 40 y 50 del s. XX tras el cambio en la orientación del urbanismo derivado de la crisis del modelo de ciudad funcionalista de la Carta de Atenas, cambio que en nuestra ciudad coincide con los años previos a la gestación del Plan General de Ordenación Urbana de 1966.

Como señala Pérez Igualada, la ciudad necesita “calles y algo más que calles” (Terán, 1996) y tiene interés estudiar hasta qué punto el sistema viario que actualmente se está realizando para la ciudad no guarda un parecido notable con el diseñado para el Plan de 1966, aunque las formas visibles del mismo sean rotondas y bulevares en lugar de bucles y autovías con vías laterales de servicio.

La tesis comienza con una introducción relativa a la forma urbana, desde el punto de mira del trazado de los ejes viarios principales y con una aproximación a las calles de mayor complejidad y dimensión urbana, es decir, los bulevares.

Prosigue con el análisis de la red viaria de Valencia desde sus orígenes hasta la contemporánea, contenida esta última en los Planes Generales de 1946, 1966, y 1988.

Finalmente se estudian los antecedentes históricos de los grandes ejes de la ciudad, y se analizan con mayor grado de detalle los ejes viarios constitutivos de la red arterial de la ciudad, así como las diferentes soluciones de nudos entre ellos.

Ha resultado especialmente gratificante sacar a la luz abundante documentación gráfica y escrita inédita, tanto del Archivo de Planeamiento Municipal, que es la fuente principal, como del Archivo Histórico Municipal, ambos del Ajuntament de València. Los documentos más interesantes, novedosos y a menudo sorprendentes - normalmente los más antiguos - se corresponden con la primera parte del periodo estudiado, entre 1946 y 1958, y con los antecedentes correspondientes a periodos anteriores.

En cierta manera, la labor documental y de análisis pormenorizado podría bastar por sí sola para justificar el trabajo. no obstante no estaría finalizado sin una visión de conjunto de la evolución de los trazados y secciones del viario arterial de Valencia y unas conclusiones relativas a las virtudes y desaciertos de las soluciones propuestas o realizadas en el devenir de estas décadas, y respecto a los diferentes postulados que se han sucedido a lo largo de los años.

Se aporta gran cantidad de material gráfico, como son los planos originales, los de elaboración propia (montaje de planos, levantamiento de plantas y secciones viarias, entorno edificado de estas...) y resto de material gráfico (fotografías, ortofotos, plantas viarias, croquis…).

Como criterio general en el desarrollo de los capítulos, se priman los detalles o fragmentos de los planos que se corresponden al interés descriptivo concreto del apartado en que se integran, con el objetivo se optimizar su visualización y comprensión (el tamaño de los planos de urbanismo es grande) mientras que la versión íntegra de ellos se puede consultar en el anexo de documentos.

Se priorizan los planos a más escala (hasta 1/2.000) más adecuados para el objeto de este estudio, a los de menos (10.000, 25.000…), que se reservan para mostrar ordenaciones generales. Se muestran preferentemente los documentos inéditos sobre otros fácilmente consultables en la bibliografía indicada.

Asimismo se prefiere primar la belleza y composición propia de unos planos sobre otros, su calidad gráfica, el empleo del color o su estado de conservación, siempre y cuando ello no afecte al rigor de la investigación.

Por ejemplo. en el caso de los planos de Red Viaria en Planes Parciales del Plan de 1966, al estar dibujados con las calzadas rellenas de negro, es más dificultoso (y a veces imposible, al quedar ocultos) visualizar con precisión los encintados, las franjas ajardinadas, las cotas y otros detalles, por lo que en la mayoría de casos se ha optado por planos no estrictamente viarios al no presentar este inconveniente.

Se ha realizado una labor de levantamiento de las sucesivas secciones viarias, lo que permite visualizar el continuo devenir entre las secciones con paseo central (a doble vía), secciones con calzada central, andenes laterales y vías de servicio (a triple vía) y, en menor medida aquellas con calzada central y amplias aceras laterales, (a simple vía) como tipos básicos.

Todas ellas han sido dibujadas incluyendo el contexto edificado, dado que aun manteniendo cierto grado de autonomía, existe, o debería existir, una interacción entre la sección viaria estricta, y su entorno edificado.

Se analiza en las fichas gráficas, de manera cualitativa, la relación viales/andenes, el mayor o menor grado de conexión con el viario de menor rango, los espacios libres, o retranqueos de respeto en el interfaz aceras-edificación y la mayor o menor permeabilidad de los frentes edificados.

Se ha incluido un reportaje fotográfico en el apartado de estado actual.

Se finaliza el estudio de cada eje con un resumen gráfico de las diferentes propuestas de sección que se fueron sucediendo hasta 1988.

Enfoque de la investigación

Aproximación desde la disciplina arquitectónica, y desde la realidad física de la ciudad, entendida ésta como precipitado de muchas otras como sociología, política, economía, etc. En otras palabras, el objeto de la investigación es la Urbs, quedando en un segundo plano la Civitas y la Polis.

La investigación pretende reivindicar el trazado viario como disciplina arquitectónica en la que conceptos como belleza, estética, composición, paisaje o imagen urbana, tienen un papel importante en el diseño, todo ello incardinado con su papel estructurante de la ciudad y su función como soporte del tránsito urbano de más envergadura, sin caer en enfoques relacionados con la cuantificación de las velocidades de circulación, el cálculo de flujos de tráfico o los radios de curvatura, de índole estrictamente técnica

Acotación espacio-temporal

El ámbito territorial se corresponde con la ciudad de Valencia, en coherencia con el Plan General Municipal de 1988, y dentro de él, al núcleo urbano central y los ejes viarios que lo vertebran, por lo que no se contemplan las carreteras que canalizan el tráfico interurbano de otras zonas o pedanías o poblaciones.

Por tanto, no alcanza la totalidad del ámbito de los Planes Generales de 1946 y 1966, que son planes comarcales, y tampoco al del Plan de 1988, dentro del que nos centraremos en el espacio urbano delimitado a grandes rasgos por los bulevares periféricos.

El ámbito temporal es el delimitado por el Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura, de 1946, y el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, de 1988.

No obstante, los antecedentes correspondientes a periodos anteriores, se remontan a 1927 en el caso del archivo de Planeamiento (Plaza de Castelar), y a 1860 en el del Archivo Histórico (“Boulevart” de Isabel II), abarcando más de 100 años de urbanismo del Cap-i-Casal. Hasta 1643 con el histórico Paseo de La Alameda, y hasta 1608, gracias a la cartografía histórica, con el plano de Mancelli. En el estudio de la red Viaria, iniciamos la andadura con la fundación de Valentia, el año 138 a.C.

A los efectos de esta investigación, entenderemos el gran viario como aquel con secciones transversales de al menos 80 metros, llegando hasta los 124 (Bulevar Sur), salvo alguna excepción en que se reduce al mínimo de 65 metros.

Para el estudio de los ejes que referimos como antecedentes al gran viario contemporáneo, con secciones en general menores los contemporáneos, se ha considerado un ancho mínimo de 30 metros, llegando a alcanzar 108 metros (*Passeig de La Albereda*).

En concreto, los grandes ejes viarios que a lo largo de la historia de la ciudad se han consolidado y forman parte de la red arterial del Plan de 1988, que hemos tomado como representativos del esquema vertebrador urbano por su mayor interés y complejidad, y que por tanto son el objeto último de estudio del presente trabajo, son los siguientes (entre paréntesis denominaciones anteriores):

Avenida de Vicente Blasco Ibáñez
(Paseo de Valencia al Mar)
(Paseo de Valencia al Cabanyal)

Avenidas de Pio XII y de *Les Corts Valencianes*.
(Nuevo Acceso de Ademuz)

Avenida del Cid
(Avenida de Castilla)
(Nuevo Acceso de Madrid)

Bulevar Sur.
(Ronda Exterior)
(Nueva Ronda)

Calle Almassora y Avenida Alfahuir

Avenidas de Catalunya y de Aragón
(Nuevo Acceso de Barcelona)

Avenida de Ausiàs March y Calle de Filipinas
(Nuevo Acceso de Alicante)

Bulevar Norte
(Ronda Exterior)

Agradecimientos

Mi agradecimiento al profesor de Estética y Composición Salvador Lara, con quien di mis primeros pasos, en mis (largos) años de estudiante, fuera de las cuatro paredes de la Escuela de Arquitectura; y ya como arquitecto, en la promoción del patrimonio arquitectónico y urbanístico valenciano, a través del Colegio de Arquitectos.

Al profesor Luis Perdigón que me abrió las puertas, como becario, del Departamento de Urbanismo, con quien proseguí junto al catedrático Juan Luis Piñón mis becas de investigación y mis colaboraciones.

A mi siempre admirado profesor Luis Alonso de Armiño, alma mater de la Unidad Departamental Urbanística II, con quien trabajé como becario en encargos para el Ayuntamiento de mi ciudad, València, y el de Sagunt. Ahora imparto yo la asignatura que él me enseñó.

A los profesores del Taller de Urbanismo – tUR, Javier Pérez Igualada – director de esta tesis - , Gonzalo Almazán (el libro de Morris me lo regaló él), Josep LLuis Nebot y mi compañero del grupo de tarde, Rafael Conejero.

Al profesor Miguel Cabanes, con quien colaboré en el ejercicio de la profesión: Estabamos “comboyados” para hacer nuestras respectivas tesis doctorales juntos. No pudo ser, va a hacer ahora un año que nos dejó.

Al profesor José Luis Gisbert y al arquitecto Javier Soriano que me dieron su confianza en mi faceta como arquitecto al servicio de la Administración Valenciana, donde han sido mis Directores Técnicos.

Al arquitecto Ricard Garcia Sainz: *La seua amistat sols es superada per la seua paciència; i aquesta, per la seua saviesa.*

Parafraseando a Calamaro, puedo decir: Yo también soy arquitecto, gracias a ellos.

Al responsable del Archivo de Planeamiento del Ajuntament de València, Ricardo Alzamora. Sin su entusiasmo y buen hacer esta tesis hubiera sido casi imposible.

I

BULEVARES Y FORMA URBANA

INTRODUCCIÓN

Sin calles no hay ciudades, sin las grandes calles, la ciudad carece de su armazón, de su principal elemento estructurante y de referencia visual y espacial. Los ejes principales planeados o proyectados, que inducen una jerarquía en el viario, y por ende, en la propia forma urbana constituyen el objeto de este apartado.

La herencia arquitectónica de las ciudades, el elemento resistente al paso de los siglos es, más que los edificios, el ”esqueleto viario”, capaz de perdurar milenios, a diferencia de los edificios, de los cuales sólo una ínfima parte, por lo general los monumentos, perduran durante siglos.

Una ciudad no es simplemente una agrupación de casas. Pueden existir casas, aisladas o en pequeñas agrupaciones, en el campo, pero la habitación es una necesidad, o un bien individual. Es la calle la que, como elemento público, y de la comunidad representa un orden superior – la ordenación – por el que la casa se somete a la sociedad.

Desde la antigüedad se pueden distinguir dos tipos básicos de trazados urbanos aun sin existir un planeamiento preconcebido. Aquellos que corresponden a una trama orgánica y aquellos otros que se basan en una retícula.

Si bien se suele considerar a Hipodamos de Mileto el padre del urbanismo, mucho antes de que planeara sus primeras ciudades, la retícula había sido la técnica utilizada en asentamientos no urbanos, como campamentos militares, y asentamientos agrarios o mineros.

Nos ocuparemos en este capítulo introductorio, de algunos de los episodios en los que calles, ejes, avenidas, y bulevares han protagonizado singularmente el devenir del urbanismo. Fundamentalmente de aquellos planteamientos en que, tanto si el trazado corresponde a un plan preconcebido con un orden urbano, como si tiene un carácter proto-urbano, en la antigüedad, su resultado no es una trama isótropa o uniforme, o una red indiferenciada, sino que se establece, mediante uno, o varios ejes principales, una jerarquización viaria desde el inicio.

En su libro *Historia de la Forma Urbana* de 1984, que ha servido de guía en este capítulo, A. E. J. Morris realiza un enfoque particular de la historia del urbanismo - que hemos seguido - centrando el foco en la forma urbana,

> al reparar que las historias urbanas existentes adolecían de ciertas carencias en algunos aspectos clave; en particular olvidaban relacionar los ejemplos de diseño de detalle, o determinadas partes de las ciudades a sus respectivos contextos urbanos contemporáneos

En la definición de esa forma, juega un papel necesario, el diseño del “vacío”, que se corresponde con el espacio viario.

También Benedetto Gravagnuolo en su libro de 1991 *La Projettazione Urbana in Europa, 1750-1960 (Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1960)* explica que escoge el término “proyectación urbana”, en lugar del más convencional “urbanismo” como el más adecuado para el ámbito disciplinar que desde tiempos remotos ha marcado el diseño de la forma “física” del espacio urbano.

Gravagnuolo alerta de que gradualmente se ha perdido de vista precisamente el fin último de la disciplina, que no es otro que la forma urbana, e invoca la necesidad de recomponer la unidad entre arquitectura y urbanismo, labor con la que nos sentimos plenamente identificados.

I - 1
EL VIARIO EN LA FORMA URBANA


MOHENJO-DARO
THE CITADEL
COLLEGE
(STUPA)
BATH
GRANARY
STAIR
TOWER
ASSEMBLY HALL
FORTIFICATIONS
SCALES
METRES
FEET

La avenida procesional

Las primeras ciudades, ergo, las primeras civilizaciones surgieron a orillas del Nilo, del Indo, del Tigris y del Eufrates. Solían constituir ciudades-templo, con largas avenidas procesionales, y grandes plazas, como antesala de templos y palacios.

Así, en el Valle del Indo entre el 2600 y el 1800 a.C., se empezó a utilizar la retícula en el trazado de las "partes planificadas" de la ciudad, como en las ciudades de la cultura Harappa, y Mohenjo-Daro en particular, donde encontramos una primera expresión de calles principales, que incluso estaban pavimentadas.

La civilización minóico-micénica, por contra, presenta trazados irregulares, faltando completamente las grandes avenidas, debido a las topografías accidentadas de las Islas del mar Egeo. (Chueca, 1968)

En Egipto, Tell-el-Amarna (Akhetaten), fue fundada por Amenophis IV (1369-1354 a.C.). Si bien no existen evidencias de que correspondan a un planeamiento urbano deliberado y controlado, sí muestra en su plano tres arterias principales paralelas al Nilo.

Babilonia, en el siglo VI a.C.**,** atravesada por el río Éufrates debió tener un trazado orgánico en sus inicios, llegando a ser una gran ciudad a medida que los emperadores, erigieron suntuosos palacios, como el de los jardines colgantes de Nabucodonosor, y grandes ejes, como el eje procesional que enlazaba la monumental puerta de Ishtar con los palacios y templos, como describe Herodoto.

La ordenación general de la ciudad azteca de Teotihuacán data de los primeros tres o cuatro siglos de la era cristiana y adopta la forma de edificios dispuestos a cada lado de la calle principal Norte-Sur, denominada Calle de la Muerte, que tenía una anchura de casi 45 metros y conducía desde el Sur a la impresionante Pirámide de la Luna, tras un recorrido de unos 5 kilómetros. (Morris, 1984).

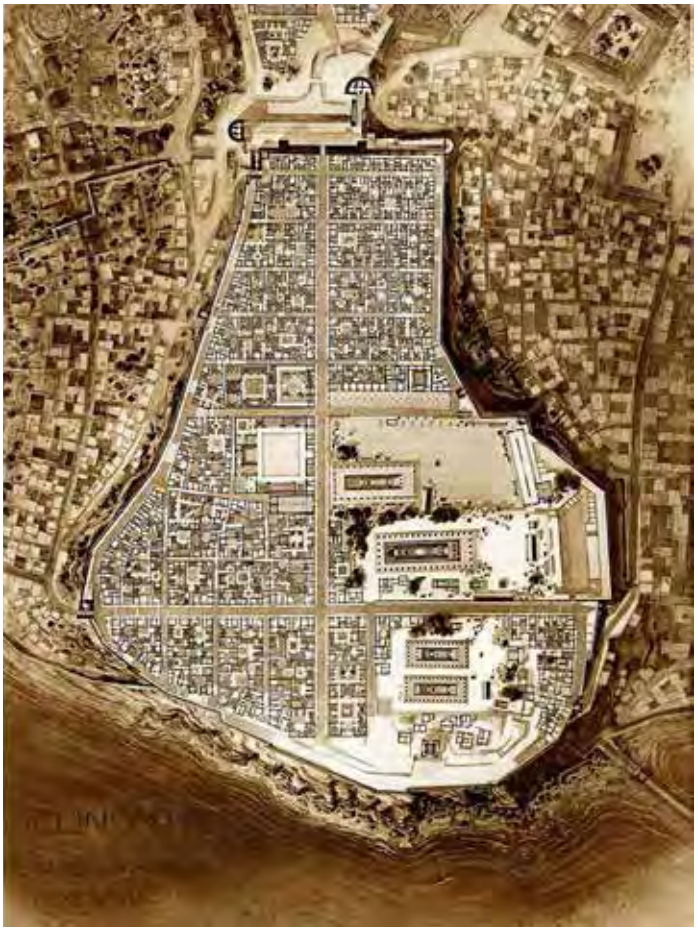
En Pekín, alrededor de 220 a.C., el eje Norte-Sur se corresponde simbólicamente con el meridiano celeste, y el palacio imperial, que se asienta sobre la colina de la perspectiva, simboliza la estrella polar. El eje crea una arteria procesional, la Vía Sacra, que se extiende por el medio de la ciudad, parongonable al de Hangchow, que Marco Polo describió como de "50 pasos de larga, de línea moderna y yendo de un extremo al otro de la ciu-

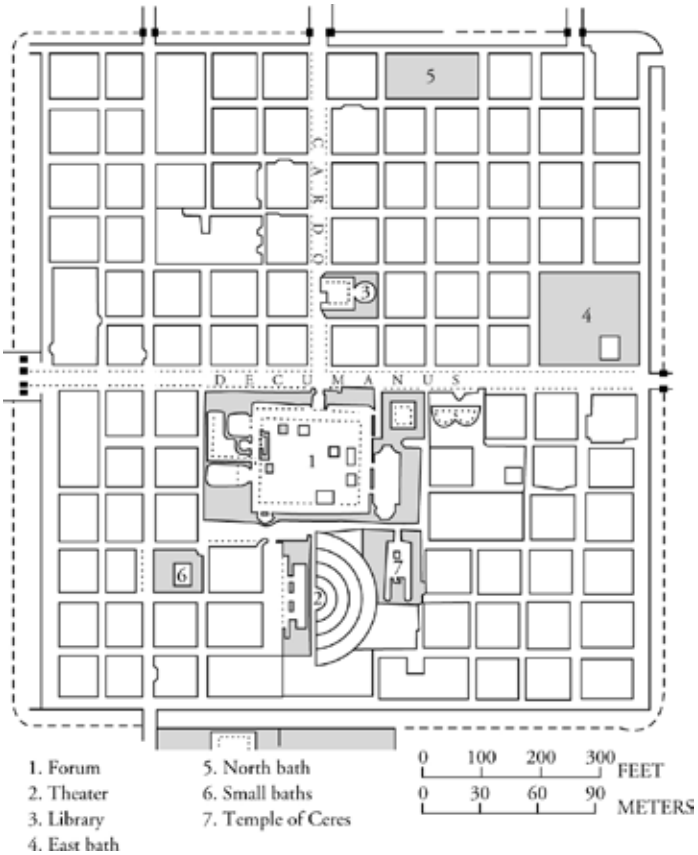
Planta de la calle principal y casas de Mohenjo-Daro.

Página opuesta:

Calle principal de Mohenjo-Daro.

La Ciudadela de Mohenjo-Daro.




5
C A R D O
3
4
D E C U M A N U S
1
6
2
7
1. Forum
2. Theater
3. Library
4. East bath
5. North bath
6. Small baths
7. Temple of Ceres
0 100 200 300 FEET
0 30 60 90 METERS

dad", y con el de otras ciudades chinas, incluido el eje principal de la moderna Pekín, con 67 kilómetros de longitud. (Muratore, 1980).

En Japón se utilizó la retícula y ciudades como Heiankyo (Kioto) tuvieron un gran eje central Norte-Sur, tomado de las ciudades chinas.

El kardo y el decumanus.

Grecia, a través de Hipodamo de Mileto, es considerada la cuna del planeamiento urbano, con las Acrópolis y los trazados en cuadrícula, que por regla general se trató de retículas isótropas, no destacando calles principales, como en el caso de la propia Mileto (479 a.C.), atribuida a Hipodamo o en El Pireo.

Selinonte (409 a.C.), con sus ejes principales ortogonales constituye una excepción a la práctica griega habitual, y un precedente de la romana. (Morris, 1984).

A diferencia de la griega, la cuadrícula romana dispone de dos ejes principales ortogonales provenientes de la "planta tipo normalizada" de la "castra" o campamento legionario fortificado, con la *via principalis*, el *forum* y la *via praetoria*. A partir de este trazado elemental, las ciudades constan de la zona del Foro, equivalente al Ágora griega, que suele estar ubicado en una de las esquinas que forma el Decumano maximus (dirección Este-Oeste) en su intersección con el Kardo maximus (dirección Norte-Sur), que lo suele partir ortogonalmente en dos tramos, desde el punto medio de uno de los lados del perímetro. Estos ejes daban soporte, entre otras funciones distintas a la de habitación, al comercio.

En el caso de Timgad (Thamugadi) en Numidia (Argelia), que data del año 100, las calles principales eran amplias y estaban flanqueadas por columnatas, bien pavimentadas y drenadas, si bien el plano se aparta de la práctica generalizada durante la época imperial en el hecho de que no son continuos los dos ejes cruzados.

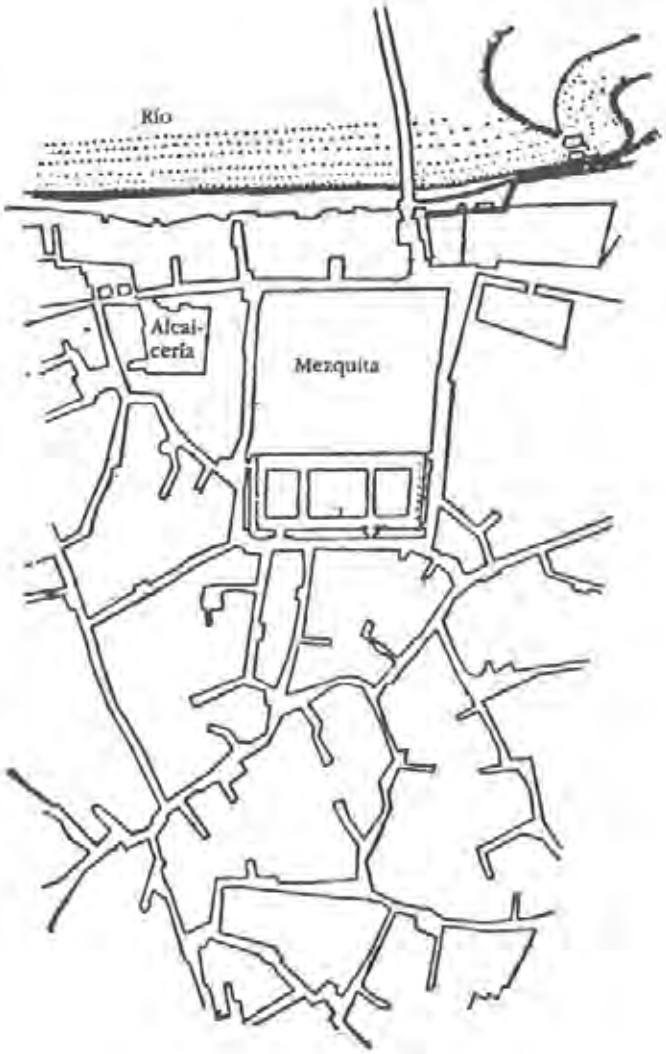
El propio Vitruvio en el Libro I, señala que "Las ciudades serán de planta cuadrada, con la dirección de las calles y callejones orientadas a las regiones celestes" y divide las calles en Maestra, y menores.

Plano de Hangchow.

Página opuesta:

Planta de Selinonte.

Planta de Timgad.


Río
Alcai-
cería
Mezquita

Los atzucacs.

El contrapunto lo encontramos en el sistema de calles islámico de trazado irregular y tortuoso, careciendo por completo de calles de planeamiento regular y mucho menos de los grandes ejes que nos ocupan. En cualquier caso, sí existía una jerarquía, siendo las calles principales aquellas que conectaban las puertas de las murallas con el centro de la ciudad, aunque no suelen ser fácilmente distinguibles de las demás, con la salvedad de los atzucacs, último escalón de la escasa jerarquización del viario.

Las casas, al contrario de la mayoría de las civilizaciones se cierran a las calles, siendo el único hueco el del acceso a la vivienda, que es por tanto introvertida, volcando las estancias a patios interiores privados.

La presencia de espacios públicos era casi inexistente, limitado a cierto desahogo generalmente utilizado como zoco, en las inmediaciones de las complejas puertas, o ante la mezquita. (Chueca, 1968).

El viario espontáneo

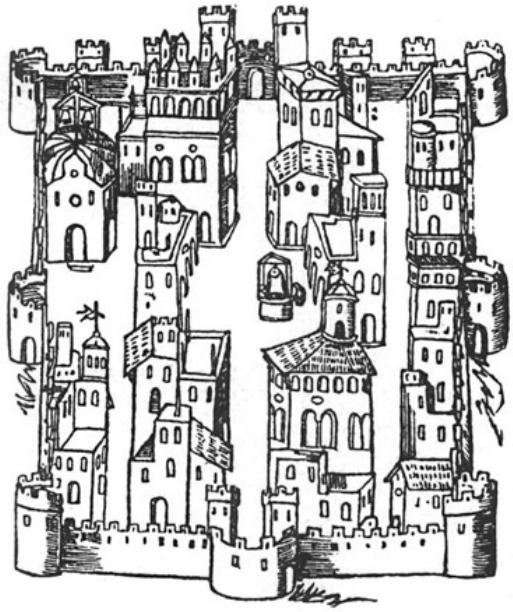
Es una convención habitual que durante el Medievo (s. IX a XV), es decir, desde comienzos del Románico a finales del Gótico, el esquema habitual de crecimiento de las ciudades se caracteriza por el crecimiento orgánico, incluso en el caso de antiguas ciudades romanas (Londine, Tarraco, etc.).

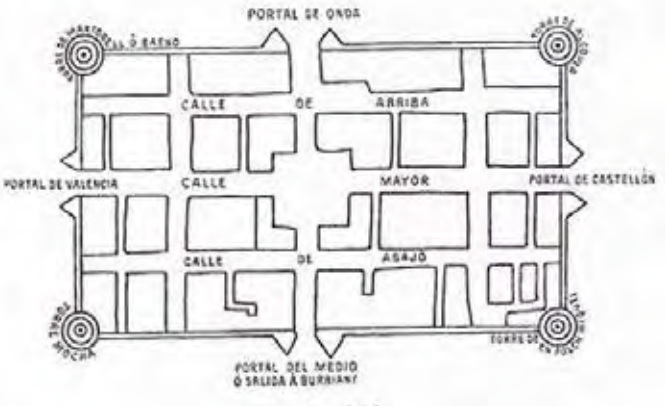
Las ampliaciones o los cambios no respetaron el trazado preexistente, y las calles principales, las que conectaban las puertas de las murallas con el centro, solían ser estrechos e irregulares callejones, teniendo el “tráfico rodado” un carácter esporádico. Los transportes eran generalmente a pie, y las mercancías se transportaban mediante animales de carga. La pavimentación de las calles (que ya existía en la ciudad antigua), se produjo en 1185 en París, mientras que hacia 1339, Florencia estaba completamente pavimentada. El espacio público libre se limitaba a la plaza del mercado, y a la plaza de la iglesia, (Morris, 1984; Montero, 1996).

Pero a pesar de esta convención, el *laissez-faire* no fue el único urbanismo medieval. Por el contrario, durante este periodo, en muchas zonas, como la Región de Como, no se perdió la tradición constructiva romana.

Página opuesta:

Alrededores de la Mezquita de Córdoba. Trazado de Torres Balbás basado en Karvinsky (1811).




PORTAL DE ONDA
CALLE DE ARRIBA
PORTAL DE VALENCIA
CALLE MAYOR
PORTAL DE CASTELLÓN
CALLE DE ABAJO
PORTAL DEL MEDIO
O SALIDA A BURRIANA

Durante la Edad Media se producen fundaciones urbanas nuevas, amuralladas, construidas a partir de un planeamiento predeterminado. Las más significativas son las *bastides* provenzales, del siglo XIII, y tambien las inglesas y galesas. Se basan, como en el caso de Mompazier, Villeneuve, Villefranche, Sauveterre, Beaumont, o Montjoie, en una retícula de calles generalmente indiferenciadas, que no suele incorporar grandes ejes principales, sino más bien calles normales (o "principales") de 6 metros y calles secundarias (o "callejuelas") de 2 metros.

Como excepción a este damero isótropo, se puede citar la bastida galesa de Flint, con una calle principal longitudinal de mayor escala, que llega hasta el castillo, y una ortogonal de similar sección. Y entre las ciudades británicas de nueva planta, el plano de Londonderry se basa en el trazado de dos ejes principales en cruz, con un gran edificio en el centro de la plaza mayor, que está en la intersección de los dos ejes.

Las *terre murata* de la República de Florencia también son similares a las *bastides*, pero con marcados ejes principales, en particular el longitudinal, como en los casos de Scarperia y Terranuova.

Y entre las ciudades valencianas, encontramos varias de ellas regulares (*Bastides*) producto de la *Reconquesta* Catalano-Aragonesa de Jaume I: Vila-Real (1270), Castelló de la Plana (1251), Almenara, Nules o Soneja. En el caso de Vila-Real, la cuadrícula se estructura a partir de dos ejes principales centrales, en cuya intersección se genera una plaza cuadrada. (Montero, 1996).

Durante la Reconquista castellana además de las ciudades orgánicas procedentes de ciudades romanas como León, como Burgos, encontramos ciudades "nuevas planeadas", de trazado tambien emparentado con las *bastides* francesas como Tolosa, Salvatierra o Briviesca. Isabel de Castilla y Ferran d'Aragó, fundaron ciudades regulares como Puerto Real (Cádiz) y Santa Fe (Granada), en 1492, que servirán de modelo en la conquista de América, donde se universalizó el damero indiferenciado.

Un caso singular de ciudades medievales de nueva planta, lo encontramos en las fundaciones de los Zähringen, situadas en la actual Suiza de habla alemana, como Breisach o Berna (1157)**,** con sus calles rectas y anchas:

Página opuesta:

Planta de Flint de John Speed, 1610.

Vila-Real, según Martí de Viciana, 1564.

Vila-Real, según Sarthou Carreres, 1913.

> Ocho elementos básicos regían el trazado de las ciudades de los Zähringen en su estado de pleno desarrollo de finales del siglo XII, el primero de ellos, una calle principal donde se celebra el mercado, de 20 a 30 metros de anchura, y entre otros, el emplazamiento en este caso – como disposición poco habitual en la historia del trazado viario – de edificios públicos lejos de la calle principal. La calle-mercado era la principal de estas reglas elementales, constituyendo, no solo la razón de ser de la ciudad, sino también el punto de partida de todo el planeamiento. (Morris, 1984).

La calle en perspectiva.

En el Renacimiento, a las ciudades medievales de crecimiento desordenado, sobre si mismas, con los edificios acumulándose sobre estrechas y tortuosas calles, se las quiere sustituir por una nueva ciudad ideal planificada de manera racional.

Por una parte, el planteamiento global de la ciudad ideal renacentista se basa en los diez puntos vitruvianos fundamentales, con las aportaciones de Alberti, Filarete, Da Vinci, Scamozzi, Martini o Cesariano.

Por otra parte, con el descubrimiento de la perspectiva, aparece una teoría de organización del espacio exterior, que se materializa en el “Proyecto Urbano”. Sus tres elementos fundamentales de diseño son: La calle principal rectilínea, las plazas o recintos espaciales, y los barrios basados en trazados reticulares.

La calle principal rectilínea no fue concebida como un todo unitario, ni siquiera en la pintura, donde sería perfectamente factible, sino como un conjunto de unidades diversas. (Giedion, 1971). Esto sucederá en el Barroco.

León Baptista Alberti, puede ser considerado el primer teórico del planeamiento urbano del Renacimiento, con sus tratados se inicia el urbanismo consciente. En *De re aedificatoria*, anticipa la jerarquización del viario, con calles principales amplias, recta, y flanqueadas por edificios de altura uniforme. “Las calles deben ser empedradas, incluso con árboles”; “Los encuentros de las calles principales con las plazas se adornarán con arcos ya que es como una puerta siempre abierta”, además, las calles debían protegerse mediante pórticos.

Página opuesta:

Los escenarios trágico, cómico y satírico de Serlio.


VEUE DELA PIAZZA DEL POPOLO AVEC LES NOUVELLES EDIFICES DELA VILLE DE ROME.

La ciudad debía estar trazada con claridad, con bellas vías principales que desemboquen en las puertas o puentes y sus calles y edificios deberían estar sometidos a un principio de jerarquización, reflejo de la propia jerarquización social de la ciudad. Las calles anchas y rectas se dividían en tres categorías (las principales, las secundarias, y las que son como plazas) y asimismo los edificios podían ser de tres categorías (Públicos, casas de ciudadanos influyentes, casas populares) con una misma disposición y siendo simétricas con respecto a la vía para que la ciudad resultase cómoda y bella.

> Las vías principales rectilíneas "liberadas de ser meros canales de tráfico de la trama de edificios, de un lado, y de constituir una prolongación urbana de las carreteras nacionales, de otro", no sólo proveían de acceso a las poblaciones, o conectaban directamente con las vías de acceso regional, sino que como función principal tenían la conexión entre las partes de la ciudad que de manera creciente se establecía mediante carruajes. (Abercrombie, citado en Morris, 1984).

Los efectos de la perspectiva se enfatizaban mediante la colocación de elementos distintivos de terminación, tanto arquitectónicos como escultóricos, en forma de estatuas, fuentes y obeliscos (particularmente en Roma):

> El monumento en el extremo constituía la recompensa, si la había, por pasear a lo largo de una recta avenida (desprovista de las sorpresas y el encanto romántico de las calles serpenteantes) y las economías iban en busca de mantener los edificios singulares evidentes con el fin de realzar el contraste entre singularidad privada y magnificencia pública. (Abercrombie, citado en Morris, 1984).

La Via Giulia de Donato Bramante, por encargo de Julio II, es la primera calle que alcanza un kilómetro, en 1506**,** rectilínea y con uniformidad en los edificios. La Strada Nuova de Genova (1548) obra de Galeazzo Alessi resume el ideal urbanístico del Renacimiento. (Giedion, 1971), así como la Via Pia y la Galeria de los Uffizi de Vasari.

Como señala Pierre Lavedan, la ambición de Napoleón I era hacer de París no sólo la ciudad más bella del mundo, sino también la más bella de las que podrían existir en el futuro. Su obra la culminó Napoleón III, con Hausmann en las décadas del 50 y 60 del siglo XIX.

En 1667, André Le Nôtre comienza los *Champs Elysées*, con su teatral perspectiva hacia lo alto de la suave pendiente de la *Butte de Chaillot*, hacia la *Place de l'Étoile*.

Galeria de los Uffizi, Florencia.

Página opuesta:

Vista de la Piazza del Popolo, con obelisco.

> Se introdujeron en el arte del diseño urbano conceptos de amplitud y libertad completamente nuevos. El avance hacia fuera de los sistemas de movimiento con origen en las firmes masas de edificios penetraba más y más en el campo. Emulaba el avance axial similar generado a partir de los châteaux y palacios de los alrededores de Paris que también se extendían y entrelazaban dando lugar, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, a un modelo de desarrollo urbanístico regional único en la historia de la formación de la ciudad. (Bacon, citado en Morris, 1984).

Y se empieza a emplear una nueva denominación para las calles principales: El primer bulevar de Paris fue abierto en 1670 por Luis XIV, y se extendía desde la Puerta de *Saint Denís* hasta *La Bastille*. Ocupando el lugar de las antiguas murallas demolidas por Sebastiene Vauban. Estos bulevares eran senderos trazados como jardines para el promeneur y no, como los bulevares de Haussman en el Ochocientos, destinados a constituir arterias para el tráfico pesado. (Giedion, 1971).

La avenida unitaria

El barroco hereda del Renacimiento su principal instrumento: la perspectiva. Pierre Lavedan, en *Histoire de l'Urbanisme. Renaissance et Temps Modernes*, resume los principios del urbanismo en: La línea recta, la perspectiva monumental, y el programa (o uniformidad), en definitiva, el barroco ordena la ciudad mediante vistas. Las diferentes Residenzstädte de la Europa del siglo XVIII ordenarán la ciudad, y el campo, por extensión de sus jardines: Versalles, Nancy, Copenhague o San Petersburgo, como en la antigüedad lo hicieron las avenidas procesionales.

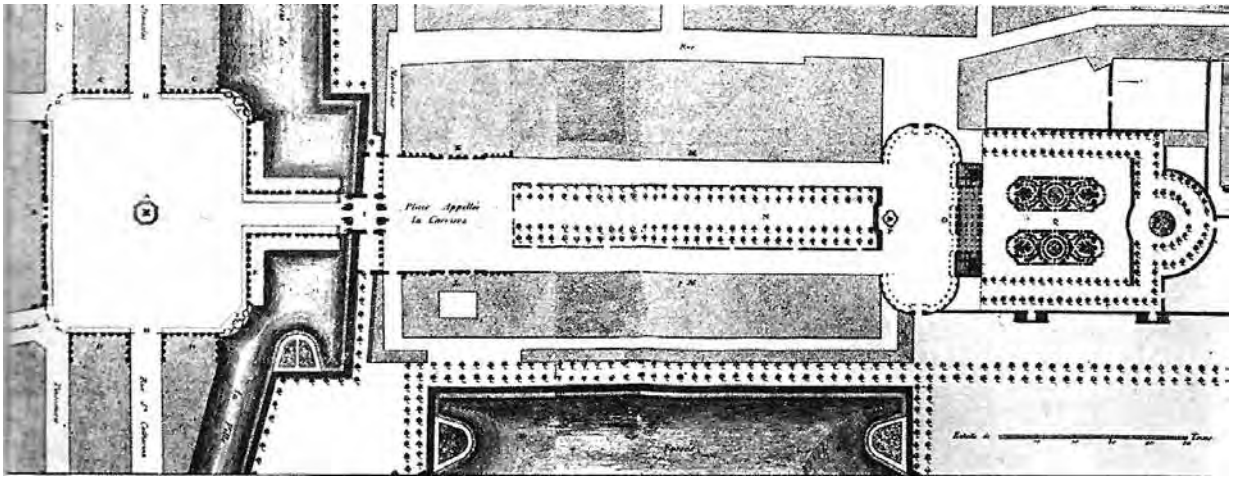
Además de los cambios funcionales, el Barroco introdujo también el concepto de la calle - o mejor, otra nueva denominación: Avenida - concebida como un todo arquitectónico. Como señala Lewis Mumford en *La ciudad en la Historia*:

> La avenida constituye el símbolo más importante y el hecho principal acerca de la ciudad barroca. No siempre fue posible proyectar una ciudad enteramente nueva al modo barroco, pero, en el trazado de media docena de nuevas avenidas o en un barrio nuevo, podía redefinirse su carácter. En la evolución lineal del plano de la ciudad, el movimiento de vehículos de ruedas desempeñó un

> papel crítico, y la geometrización general del espacio, tan característica de este período, no habría tenido función alguna si no hubiera facilitado el movimiento del tráfico y del transporte urbanos, al tiempo que servía como expresión del sentido de vida imperante. Fue durante el siglo XVI cuando se generalizó el uso de carros y carretas dentro de las ciudades. Esto fue, en parte, resultado de perfeccionamientos técnicos que permitieron reemplazar la anticuada rueda maciza por una construida con piezas independientes, cubo, llanta y radios y agregar, además, una quinta rueda para facilitar el giro.
>
> La introducción de vehículos de ruedas encontró exactamente la misma oposición con que toparía la del ferrocarril tres siglos más tarde. Evidentemente, las calles de la ciudad medieval no se adaptaban ni por sus dimensiones ni por su articulación a semejante tráfico. En Inglaterra, según refiere Thomas, levantó enérgicas protestas, llegándose a afirmar que si se permitía transitar a los carros de los cerveceros por las calles de la ciudad, el pavimento no podría conservarse en buen estado; en tanto que en Francia, el parlamento elevó en 1563 una súplica al rey dirigida a prohibir la circulación de vehículos por las calles de París; el mismo impulso volvería a manifestarse, una vez más, incluso en el siglo XVIII. No obstante, el nuevo espíritu existente en la sociedad estaba del lado de los transportes rápidos. La premura en los movimientos y la conquista del espacio, el deseo febril de “llegar a alguna parte” eran manifestaciones del omnipresente afán de poder.

De modo similar, el estudio de la perspectiva terminó con las vistas cerradas, alargó la distancia hacia el horizonte y centró la atención en los planos retirados, mucho antes de que se aboliera la muralla como rasgo característico del planeamiento urbano. Esto constituyó un prefacio estético a las grandiosas avenidas de diseño barroco, que a lo sumo tienen un obelisco, un arco o un edificio singular como punto terminal de los rayos convergentes de líneas de cornisa y encintados de pavimento.

> El largo camino de acceso y la perspectiva hacia un espacio aparentemente ilimitado –rasgos típicos del planeamiento barroco- fueron descubiertos inicialmente por la pintura. La acción de pasar es más importante que el objeto al que se llega. Un primer plano del Palacio Farnesio es de un interés mucho más profundo que la desgarbada fachada que corona la colina. La nueva ventana renacentista es categóricamente el marco de un cuadro, y la pintura renacentista es una ventana imaginaria que en la ciudad hace olvidar el deslucido patio que re-



> velaría una abertura real. (Lewis Mumford. La ciudad en la historia; citado en Morris, 1984)

Los jardines contenían grandes avenidas como parte esencial de la expresión arquitectónica, en relación directa con la extensión infinita del espacio en un sentido lineal, como una perspectiva que se prolonga indefinidamente. Se emplean plazoletas circulares y de ellas divergen varias sendas, elementos que encontraremos en el planeamiento de las ciudades del XVIII. (Giedion, 1971).

Domenico Fontana observa sobre la modernidad de la red de calles del proyecto por él realizado bajo el pontificado de Sixto V:

> Ha abierto en muchos lugares vías amplísimas, y muy rectas, de modo que pueda cada uno, sea a pie, a caballo o en coche, salir del lugar que desee de Roma y trasladarse, casi directamente, al templo que sea de su predilección para practicar sus devociones.

Sixto pretendía hacer accesibles las colinas de la antigua Roma, para lo que transformó un sencillo grupo de calles campesinas, en un complejo sistema de tráfico urbano. (Giedion, 1971).

En la Ciudad - Residencia Richelieu, antecedente de Versalles, la población se organiza simétricamente en torno a una gran calle, con sus ejes, plazas y perspectivas; esta unidad sublima la simple cuadrícula de base.

La gran avenida como elemento arquitectónico: Desde la Plaza de Armas del Palacio de Versalles parte el tridente de bulevares, probablemente inspirado en la Piazza del Popolo de Roma, y replicado en Paris, Londres, San Petersburgo, Karlsrurhe, Chicago, Washigton, Aranjuez, y Valencia, entre muchas otras ciudades.(Giedion, 1971).

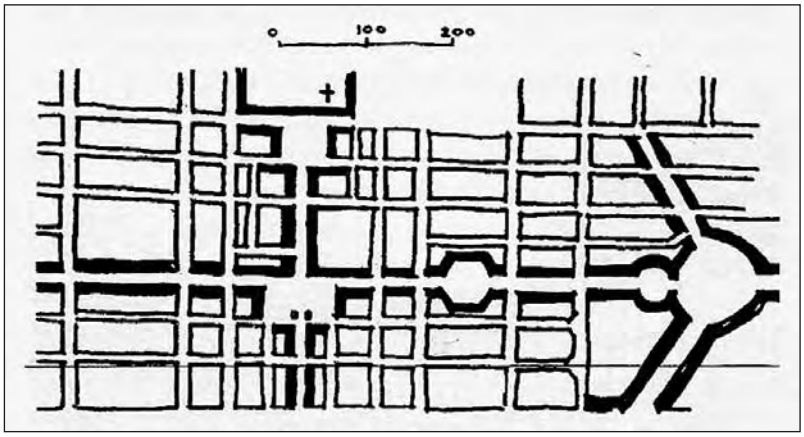
En San Petersburgo, se emplea la denominación “Perspectiva” para las tres grandes avenidas radiales, la célebre *Prospektiva* Nevsky (a la que canta Batiatto), Ascensión y Almirantazgo. (Chueca, 1968).

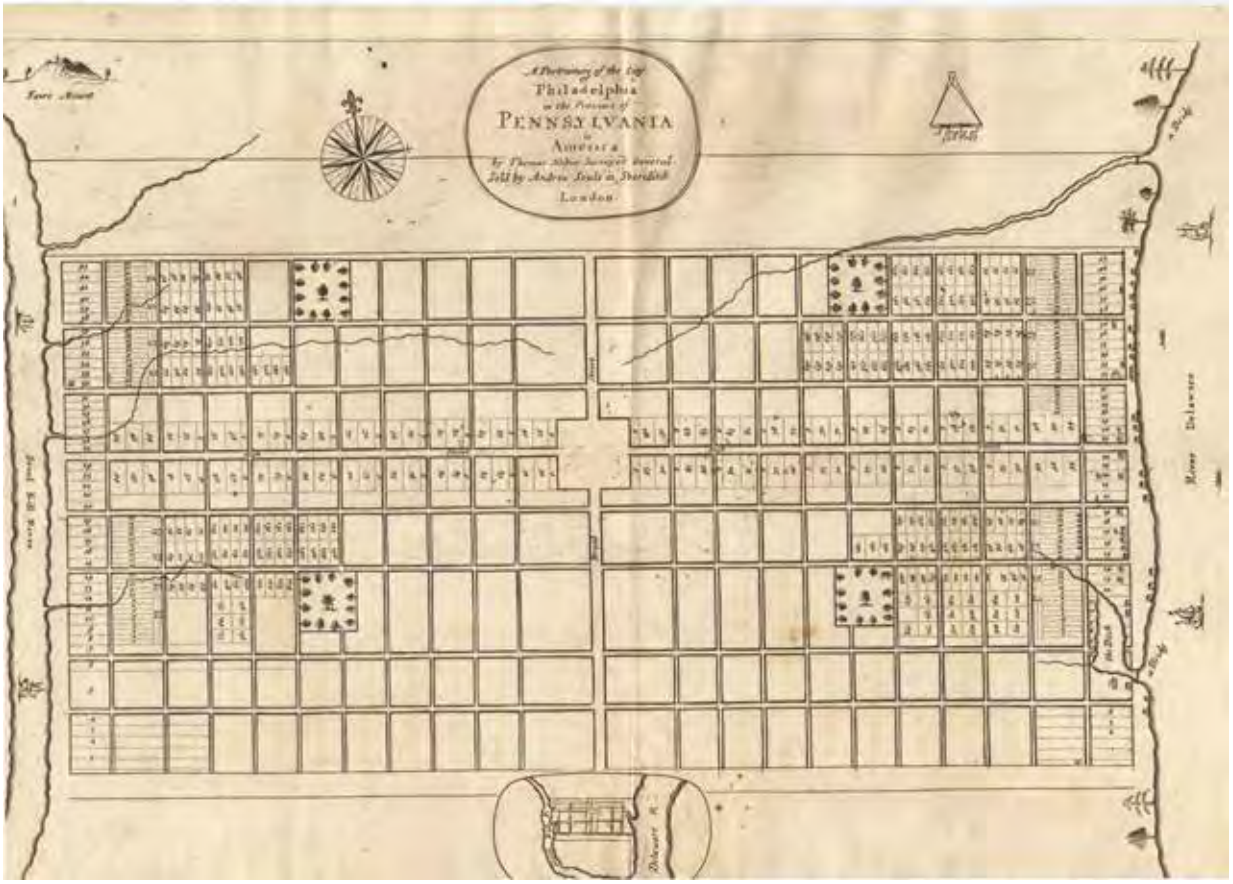
En la capital de la Lorena, Nancy, Héré de Corny diseña entre 1752 y 1755 la *Place Stanislas* con la Casa de la Villa (anterior), que se comunica con la rectangular Place Carrière a través de un arco triunfal. El trabajo de hierro forjado de Lamour, estilo rococó, forma un tabique transparente entre las dos. Avenidas con árboles y líneas de casas simétricas conducen a la tercera de las plazas, la *Place Royal*. El Palacio del Gobierno que está enfrente,

Página opuesta:

La ciudad ideal de Urbino.

Place Stanislas, Place Carrière y Place Royal, en Nancy.


0
100
200


Philadelphia
PENNSYLVANIA
London

es otro edificio que ya existía cuando se trazó el proyecto. Se añadió una columnata a la plaza, que repetía un elemento ya existente en el Palacio. (Giedion, 1971).

En España, la realización urbanística más destacable, con tridente incluido, y seriación de espacios de diferente geometría ritmando el eje principal, lo encontramos en La Carolina (Jaén).

En América, el damero indiferenciado es omnipresente, hasta L'Enfant, aunque con excepciones, como el Plan de Penn y Holme para Filadelfia:

> La ciudad está formada por dos Calles Frontales (*Front Streets*), una dando frente a cada río, y una Calle Mayor (*High Street*), aproximadamente en el centro, que va de río a río, de unos 30 metros de anchura, y una Calle Ancha (*Broad Street)* perpendicular a la anterior que parte la ciudad en dos mitades de idéntica anchura. (Holme, 1683; citado en Morris, 1984).

En Jaipur, India (s. XVIII), "Una magnífica avenida de oeste a este, una vía paralela a ella incompleta y dos vías principales orientadas de norte a sur dividen a la ciudad en nueve partes". (VolWashen, citado en Morris, 1984)

Los bulevares y las Vías -Parque

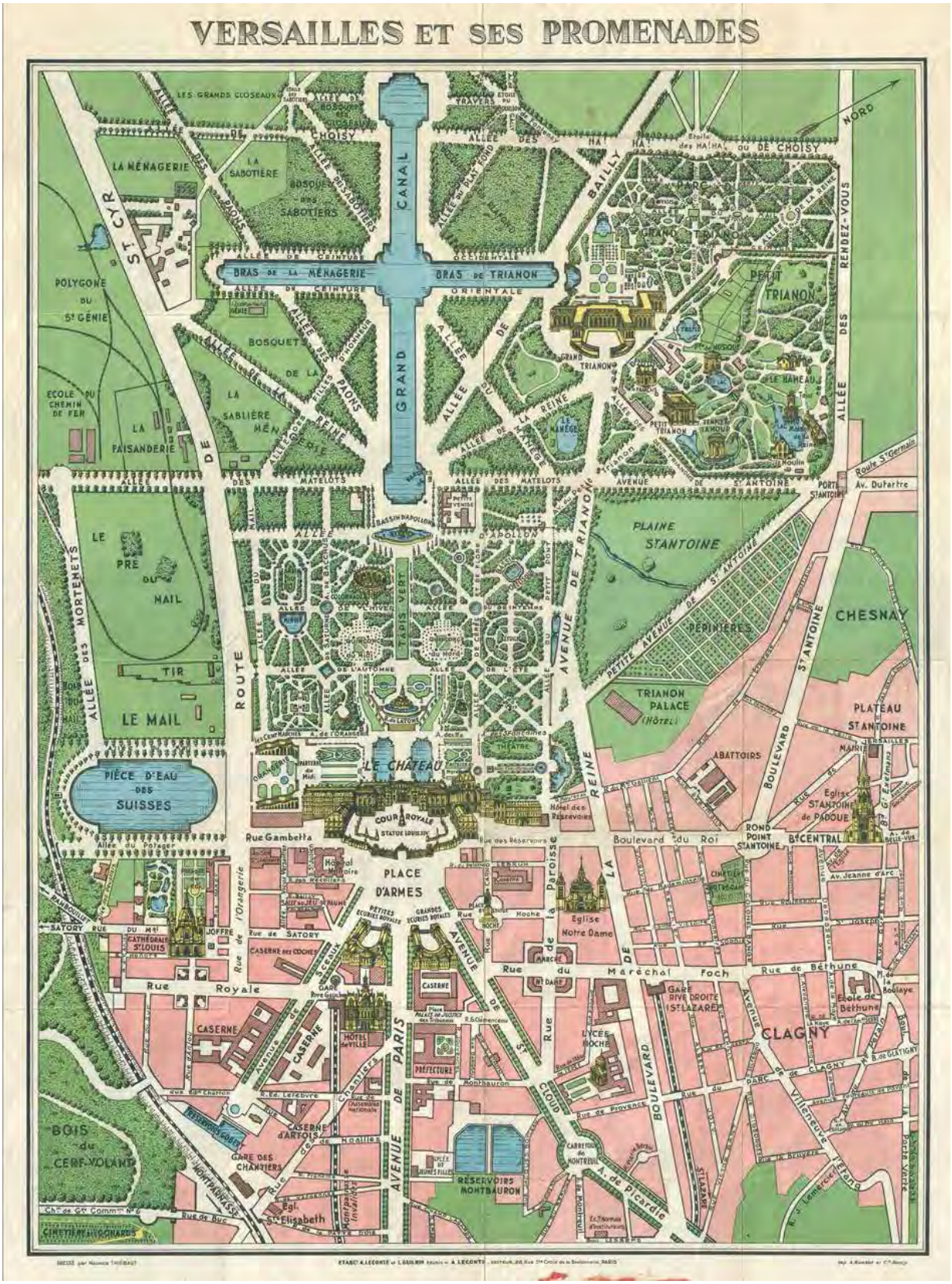
Maurice Cerasi en *El espacio colectivo de la ciudad* (1990) nos resume el bulevar del siglo XIX como:

> [...] la síntesis de una larga experimentación a partir de las avenidas arboladas de las grandes fincas de caza francesas, de las perspectivas del urbanismo barroco, experimentación esta que sucedió a través de etapas obligadas: la de los boulevards o promenades arboladas adquiridas con el derrumbamiento de los muros a finales del siglo XVIII y principios del XIX; la combinatoria de las perspectivas arboladas y de las fachadas rectilíneas edificadas en la primera mitad del siglo XIX entre las tipologías residenciales y comerciales de la ciudad mercantil, se reproducen con mayor rigor repetitivo y con dimensiones menos diminutas, pero sin perder su contacto con la realidad fragmentada de la propiedad burguesa: finalmente, los modelos parisino y vienés de la segunda mitad del siglo XIX, que no renuncian a ninguna de las posibilidades tipológicas y organizativas anteriores, pero que introducen una nueva escala más adecuada a las

Página opuesta:

Eje barroco de La Carolina.

Plan de Penn y Holme para Filadelfia, 1683


VERSAILLES ET SES PROMENADES
NORD
GRAND CANAL
BRAS DE LA MÉNAGERIE
BRAS DE TRIANON
LA MÉNAGERIE
LA SABOTIÈRE
BOSQUET DES SABOTIERS
POLYGONE DU St GÉNIE
ÉCOLE DU CHEMIN DE FER
LA FAISANDERIE
LA SABLIÈRE
ROUTE DE St CYR
GRAND TRIANON
PETIT TRIANON
LE HAMEAU
ALLÉE DES MATELOTS
BASSIN D'APOLLON
TAPIS VERT
LE PRÉ DU MAIL
TIR
LE MAIL
ALLÉE DES MORTEMETS
PIÈCE D'EAU DES SUISSES
LE CHÂTEAU
COUR ROYALE
PLAINE St ANTOINE
PÉPINIÈRES
CHESNAY
TRIANON PALACE (Hôtel)
PLATEAU St ANTOINE
ABATTOIRS
AVENUE DE TRIANON
BOULEVARD DE LA REINE
Boulevard du Roi
PLACE D'ARMES
Eglise Notre Dame
CATHÉDRALE St LOUIS
Rue de Satory
Rue Royale
Rue du Maréchal Foch
AVENUE DE PARIS
AVENUE DE St CLOUD
AVENUE DE SCEAUX
GARE RIVE DROITE (St LAZARE)
LYCÉE HOCHE
CLAGNY
HÔTEL DE VILLE
PRÉFECTURE
RÉSERVOIRS MONTBAURON
GARE DES CHANTIERS
BOIS DU CERF-VOLANT
Egl. Ste Elisabeth
Rue de Buc
BOULEVARD DE LA REINE
BOULEVARD St ANTOINE
Eglise St ANTOINE de PADOUE
A. de Picardie

> grandes cantidades de mercancías y de personas en circulación y a la inclusión de las grandes unidades urbanas de los bancos y de las instituciones públicas.

Para Laugier, las avenidas (exteriores) amplias y desprovistas de obstáculos debían conducir a las entradas de la ciudad, también despejadas y abiertas, que darían acceso, a su vez, a unas avenidas de similar amplitud en el interior de la ciudad, en contraposición a las medievales estrechas y tortuosas, ya que la principal función era "hacer las comunicaciones algo fácil y cómodo".

El resultado fue la fijación de una imagen formal concreta de la calle, basada en las avenidas del parque clásico, dentro de un concepto de plan de ciudad y de su proceso de concepción. La avenida clásica de Laugier caló muy hondo dentro del modelo proyectual de la ciudad que se desarrolló durante la centuria del ochocientos.

Para Hausmann, la comunicación y la circulación eran el lema del progreso; para ellas, los perfiles y las secciones del boulevard se calcularon con una precisión todavía inalcanzada desde que Patte inventara la avenida en la época de la Ilustración. Su planta se trató como un edificio y los espacios como las habitaciones exteriores de la ciudad. La calle se convirtió en un espacio interior iluminado con lámparas de gas y vigilado. La gente se sentía segura en un dominio donde los edificios y las luces creaban de noche un firmamento artificial. En Paris se proyectaba desde el banco a la farola, el kiosko y la barandilla, así como la reja protectora de los árboles, del pavimento al sumidero. (Varela, 1990).

Eugène Hénard se ocupará de reurbanizar París, no de crear nuevas ciudades. Propone un "gran cinturón verde de París" en la *zone* de treinta y tres kilómetros por ciento veinte de ancho, lo que hoy en día es el bulevar denominado *Le Périphérique*, así como otro cinturón de *La Nation* a *L'Étoile*.

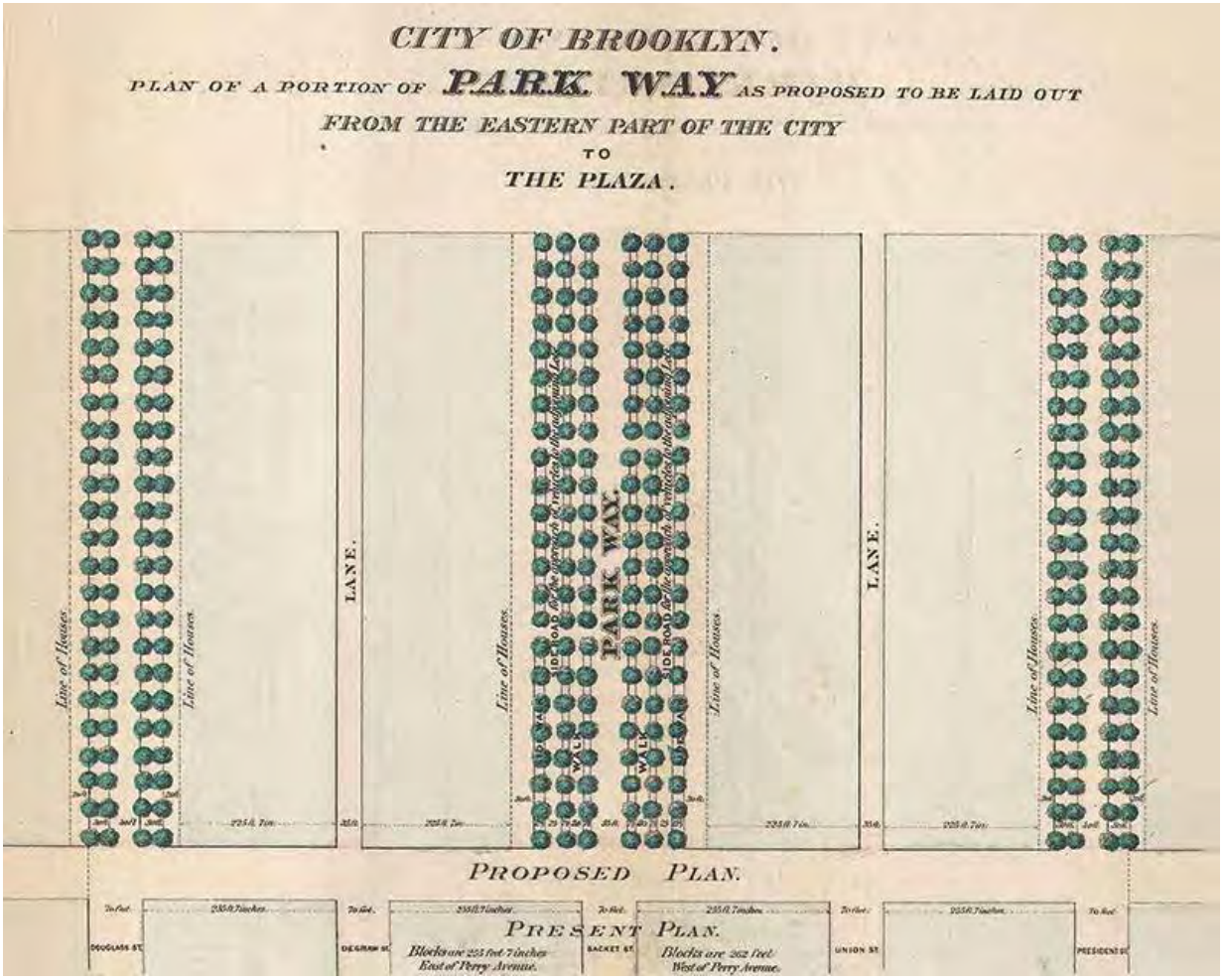
> Como consecuencia de la aireación insuficiente del suelo, cubierto por una capa impermeable de asfalto los árboles demasiado cerca de las casas se hallan a disgusto y su vida vegetal es precaria.

Para evitarlo, propone el bulevar a redants, y en lo que respecta a la futura invasión de automóviles:

> Pese a que su aparición data de tan sólo ayer, se puede prever que este medio de transporte sustituirá a todos los demás. (Hénard, citado en Ragon, 1971).

Página opuesta:

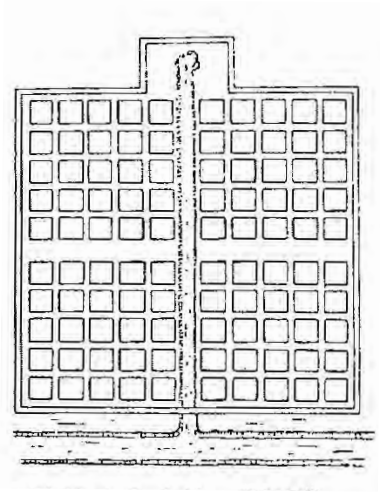
Versailles et ses Promenades. Leconte, 1920.


CITY OF BROOKLYN.
PLAN OF A PORTION OF PARK WAY AS PROPOSED TO BE LAID OUT
FROM THE EASTERN PART OF THE CITY
TO
THE PLAZA.
Line of Houses
LANE.
PARK WAY.
SIDE ROAD
WALK
PROPOSED PLAN.
PRESENT PLAN.
DOUGLASS ST.
DEGRAW ST.
BACKET ST.
UNION ST.
PRESIDENT ST.
Blocks are 225 feet 7 inches East of Perry Avenue.
Blocks are 262 feet West of Perry Avenue.

Por su parte, en Londres se abrieron nuevas calles mediante operaciones generalmente inconexas, cuyo mejor ejemplo es *Regent Street* trazada entre el Soho y Mayfair a principios del siglo XIX, como conexión entre el área de St. James y las urbanizaciones de *Regent's Park*, realizada mediante una majestuosa vía.

Los ejemplos más claros de calle arterial primaria rectilínea como elemento generador determinante del crecimiento de las ciudades existentes son los *Champs Elysées* en París, *Unter den Linden* en Berlín, *Avenue Paris* en Versalles, *Nevsky Prospekt* en San Petersburgo, Washington o Karlsruhe.

La variante americana del bulevar es la vía-parque o parkway, desarrollada por Olmsted y Vaux que alcanza su máxima expresión en Boston con la Commonwealth Avenue. A diferencia del bulevar europeo, la parkway está vinculada a la creación de un sistema de parques urbanos que se conectan por medio de estos elementos lineales, con una amplitud de al menos 60 metros, soportando tanto el tráfico rodado, segregando inicialmente los automóviles de los vehículos de atracción animal; como el jardín lineal para los paseantes, todo ello con las correspondientes hileras de arbolado. El Park Movement convivió con el City Beautiful Movement y sus ejes monumentales.



La ciudad industrial

Utopía, de Tomás Moro debió inspirar a Cabet en su novela *Voyage en Icaria* (1840), cuya capital describe como una gran metrópolis atravesada por un río rectilíneo y construida sobre un plano perfectamente geométrico, con las calles en damero atravesadas por dos anillos de bulevares.

La circulación está regulada a fin de garantizar la seguridad de los peatones; estos recorren pasajes cubiertos, en tanto que los vehículos circulan por caminos apropiados, anticipando la separación de circulaciones del Movimiento Moderno. (Varela, 1990).

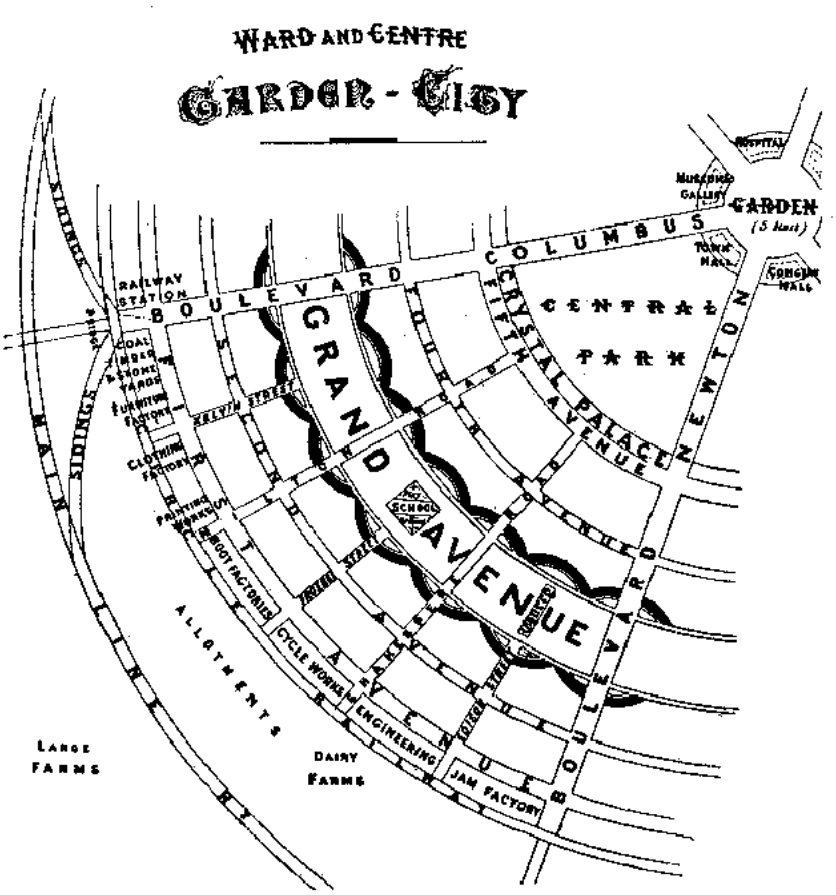
Boulevard Montmartre. Camille Pissarro, 1897.

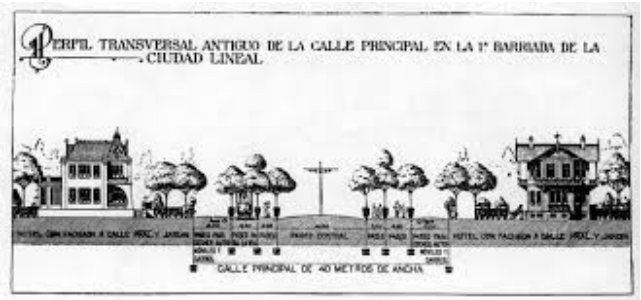
Amauroto, capital de Utopía, 1840 c.a.

Página opuesta:

Regent Street. John Nash, 1813.

Eastern ParkWay, Brooklyn. Vaux & Olmsted, 1868.


WARD AND CENTRE
GARDEN - CITY
HOSPITAL
MUSEUM GALLERY
GARDEN
(5 Acres)
TOWN HALL
CONCERT HALL
COLUMBUS
BOULEVARD
RAILWAY STATION
CENTRAL
PARK
CRYSTAL PALACE
FIFTH AVENUE
NEWTON
GRAND
AVENUE
SCHOOL
COAL MERCHANT YARDS
FURNITURE FACTORY
CLOTHING FACTORY
PRINTING WORKS
BOOT FACTORIES
CYCLE WORKS & ENGINEERING
JAM FACTORY
ALLOTMENTS
LARGE FARMS
DAIRY FARMS
MAIN LINE
SIDINGS


PERFIL TRANSVERSAL ANTIGUO DE LA CALLE PRINCIPAL EN LA 1ª BARRIADA DE LA CIUDAD LINEAL
CALLE PRINCIPAL DE 40 METROS DE ANCHO

La calle infinita

Arturo Soria y Mata es el precursor del urbanismo moderno. Antes que Howard, en 1882, publica el primer esquema de su Ciudad Lineal.

Ebenezer Howard publica en 1898 *To-morrow, a Peaceful Path to Real Form* y en 1902 *Garden Cities of Tomorrow*, donde Howard descarta la retícula, y adopta el esquema radiocéntrico, situando en el centro el barrio administrativo y comercial. (Ragon, 1971).

Las viviendas se ubican en los cinco anillos que rodean el centro:

> Seis magníficos bulevares – de 36 metros de ancho cada uno– atraviesan la ciudad partiendo del centro y la dividen en seis partes iguales o barrios. En el centro, un hermoso y bien irrigado jardín ocupa un espacio circular de alrededor de 2,2 hectáreas.

La ciudad lineal de Soria y Mata se basaba en una vía principal bordeada por sendas franjas de viviendas, seguidas de huertos, vergeles y por último, el campo, de manera que no podía crecer a lo ancho, sólo prolongarse longitudinalmente:

> Una sola calle, de una anchura de 50 metros y de una longitud ilimitada, he aquí la ciudad del futuro cuyos extremos pueden ser Cádiz y San Petersburgo, Pekín y Bruselas.

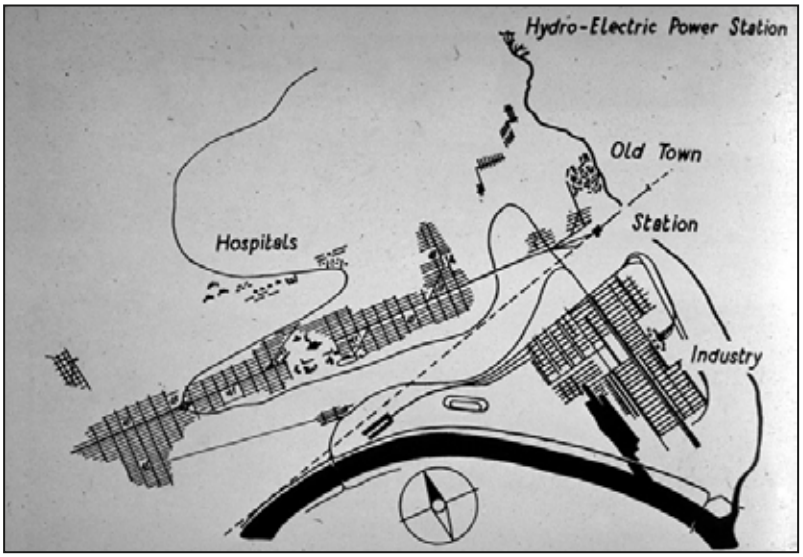
La propuesta de Soria era de 50 kilómetros, argumentando que si “todos los problemas del urbanismo son consecuencia del problema de circulación” la forma más racional de ciudad, debía permitir los desplazamientos de la manera más breve. La línea de tranvía, servía de día para el tráfico de pasajeros en tranvía, y de noche – con el mismo ancho de vía – para el tren de mercancías.

Algunos años después, en 1904, se expone en Roma y París la *Cité Industrielle* de Tony Garnier, que se publica en 1917, con seis kilómetros de longitud y seiscientos de ancho. Las líneas de tranvía llegaban lejos de la ciudad, para permitir el acceso a las granjas, con el tranvía eléctrico en el eje central. Se dividía en franjas estrechas, denominadas unidades vecinales, También se dirigía a la fábrica, y a la ciudad preexistente, de la que era un satélite.

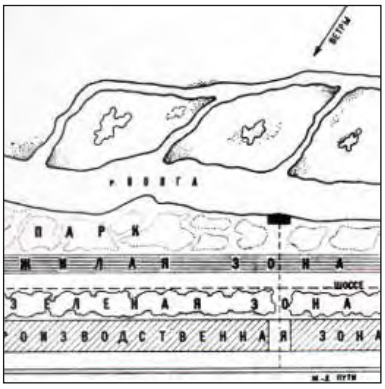
Página opuesta:

Garden City de Howard, 1902.

Perfil Transversal y Perspectiva y de la Ciudad Lineal de Soria y Mata, 1882.


Hydro-Electric Power Station
Old Town
Station
Hospitals
Industry

La Ciudad Lineal de Stalingrado, es planeada por Milyutin en 1930. Con una longitud de 65 kilómetros, se componía de seis franjas paralelas al Volga: Río, parques, viviendas, circulaciones, zona verde y ferrocarril. En Sant Dié, Le Corbusier situó su ciudad lineal siguiendo la autopista. (Ragon, 1971).



El bulevar monumental

En los Estados Unidos, entre 1900 y 1945, el legado de los bulevares de las grandes capitales europeas se manifiesta claramente en Park Avenue de Nueva York y la Avenida de la Commonwealth de Boston, así como en los grandes planes de la Comisión McMillan y Daniel Hudson Burnham para Washington y Chicago, respectivamente.

El movimiento, que supone la consagración de las líneas urbanísticas del *City Beautiful*, se originó a raiz de la Columbian Exhibition de Chicago en 1893 en el recinto que diseñó Burham, transplantado a los Estados Unidos inicialmente, su influjo fue global, llegando a Camberra y a Nueva Delhi (Plan Lutyens-Baker), para retornar a Europa a mayor gloria de varias dictaduras megalómanas. (Hall, 1996). Berlín, Roma y Bucarest son las receptoras de los últimos coletazos del *"Cult a l'Axe".*

Autopistas y parkways

Se considera como primera autopista del mundo, la *AVUS, Automobil-Verkehrs und Übungsstrasse en Grunewald*, Berlín., (1921).

La parkway americana (desde 1920) puede parecer idéntica a la autopista europea, al no permitir cruces directos, ni acceso directo a los predios colindantes, y en la utilización de enlaces a distinto nivel mediante hojas de trebol. Sin embargo, la parkway se adapta a los accidentes del terreno, y se sumerge enteramente en el paisaje, humanizándose.

La pista se confunde con la campiña. En el eje dispone de mediana con plantaciones. Las líneas sinuosas, que le son consustanciales, evitando las velocidades excesivas propias de los trazados rectilíneos europeos.

Ciudad lineal de Stalingrado. Milyutin, 1930.

Grand Bulevard. Plan de Minneapolis. Bennett, 1917.

Página opuesta:

Cité Industrielle*. Garnier, 1917.*

Michigan Boulevard, Plan de Chicago. Burnham & Bennett, 1909

La prohibición taxativa de viviendas, comercios e industrias impide el crecimiento “en estrella”, con viviendas económicas, terciario o industria, a ambos lados de las carreteras, para ahorrarse abrir nuevas calles, con los desastrosos efectos tanto para el paisaje tanto el rural, como el urbano.

Perry, en 1923, avisó de ”la amenaza del automóvil” que era “una bendición disfrazada” y que las unidades vecinales, deberían contar con calles arteriales lo suficientemente anchas. (Giedion, 1971; Hall, 1996).

Caminos y carreteras

En el congreso de los CIAM de 1933, la Carta de Atenas proclama una nueva concepción de la vialidad, con la independización de la calle respecto a las casas, redactado por Le Corbusier. (Giedion, 1941).

La negación de la calle tradicional en la Carta de Atenas. El sistema viario existente en las ciudades es considerado como inadecuado por no responder a los medios mecánicos de transporte, por ser insuficientes las secciones o presentarse numerosos cruces que imposibilitan el desarrollo de la velocidad (sustrato de la ideología mecanicista, el culto a la máquina que sostiene el movimiento moderno).

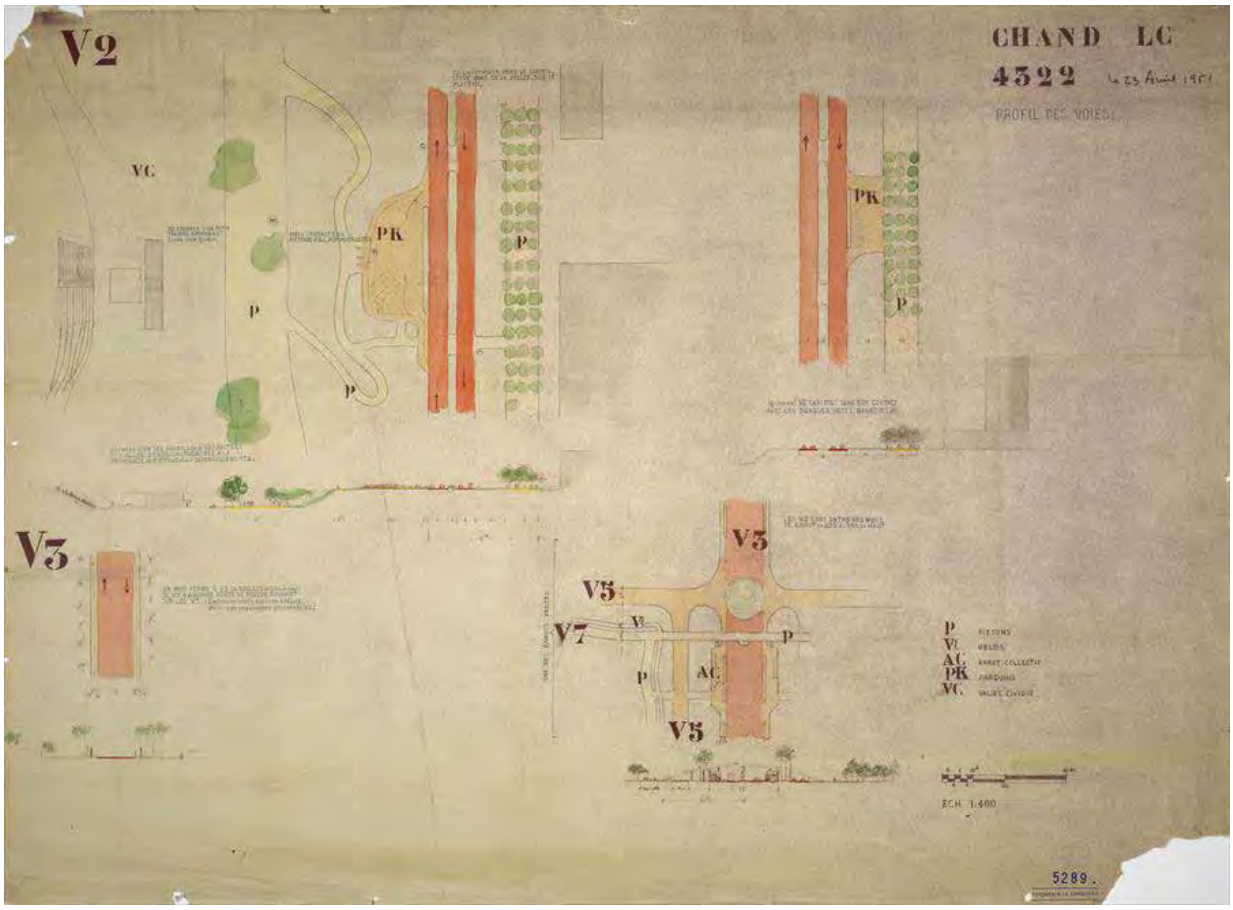
Por ello proponen jerarquizar las calles clasificándolas según su naturaleza y construirse en función de los vehículos y de sus velocidades, los cruces de tráfico intenso se ordenarán mediante cambios de nivel. Y los peatones caminarán por vías distintas a las del automóvil. Con estas propuesta ha desaparecido toda vinculación a la tradición urbana, a la calle como vínculo de conexión y de relación social.

La Ville Contemporaine tiene dos ejes principales dispuestos en sentido perpendicular que se cruzan en un enorme espacio central. Una trama rectangular de rango inferior determina un plano regular de gran amplitud, plano que es cruzado por cuatro diagonales.

En la Brasilia de Lucio Costa, dos grandes ejes que se cruzan. El eje Norte-Sur está tratado como una autopista exterior al corazón de la ciudad. En los cruces del eje con las distintas vías de penetración, oportunamente equipados con plataformas a distintos niveles, se instalan los centros de recreo.

Página opuesta:

Eje arterial de la Ville Radieuse*. Le Corbusier, 1930.*


V2
CHAND LC
4322
PROFIL DES VOIES
VC
PK
P
V3
V5
V7
AC
ECH. 1:400
5289

El eje Este-Oeste une las áreas rectoras y forma la directriz monumental del centro político, los edificios principales, el palacio del gobierno, del tribunal supremo y del congreso. (Varela, 1990).

En 1944, a petición de la UNESCO, Le Corbusier formula las 7V, que pondría en práctica en el proyecto de Chandigard, que se componen de Vías Arteriales, Bulevares principales, Límites de sector, Calles comerciales, Vías vecinales, Vías de acceso y Ejes peatonales y Ciclorutas.

Lewis Mumford, en *The highway and the City* alerta del trauma que supone para la ciudad el divorcio entre todo lo relativo al tráfico y al transporte urbano y la ciudad propiamente dicha.

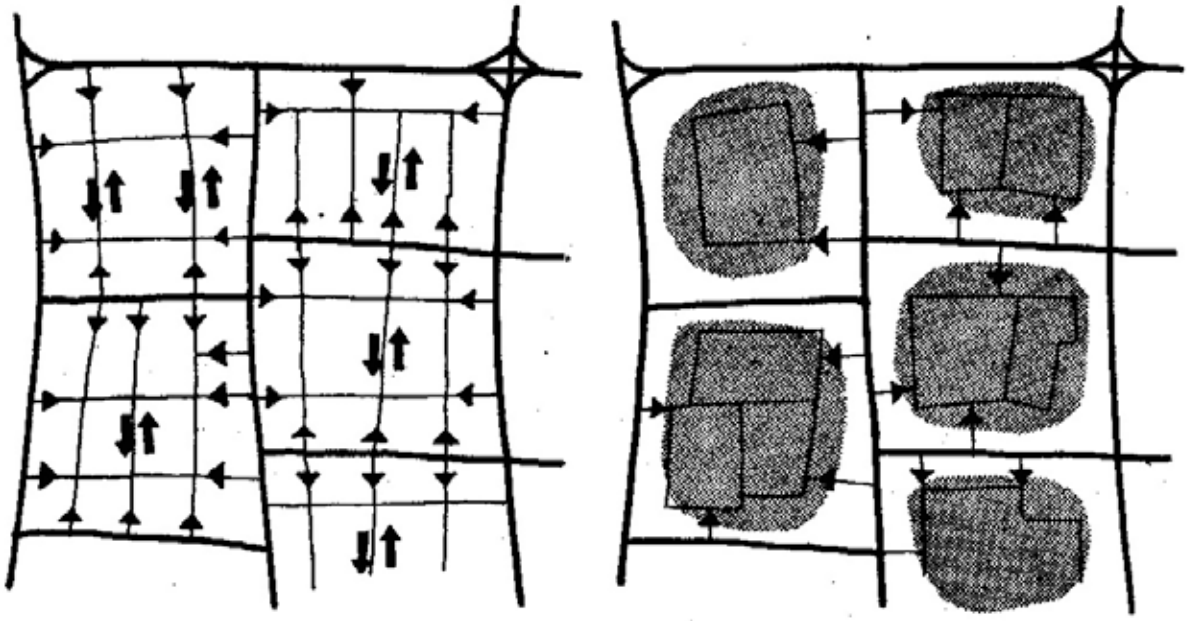
Se destruyen avenidas y bulevares para introducir vías rápidas de penetración. Los aparcamientos ocupan el espacio de plazas, jardines, avenidas y paseos. La ciudad moderna ha sucumbido a la tiranía del tráfico. (Chueca, 1968).

En el congreso de los CIAM de Dubrovnik (1956), el Team X (Bakema, Van der Broek, Candilis, Josic, Woods, A. y P. Smithson, Erskine…) reivindican ante los arquitectos ortodoxos la continuidad, mezcla de funciones, densidad y tráfico, con la necesidad de acercar más la vialidad a los los edificios, sin dejar de potenciar la separación de tráficos.

> El hombre puede identificarse fácilmente con su propio hogar, pero tanto con la población en la que éste se encuentra situado. Pertenecer es una necesidad básica emocional y sus asociaciones son el orden más simple. De Pertenecer - identidad - proviene el sentido enriquecedor de vecindad. La calle corta y angosta del barrio mismo triunfa allí donde una redistribución espaciosa fracasa.

Página opuesta:

Perfil de la Vías V2 y V3 de Chandigarh, Le Corbusier, 1951.



Las calles superpuestas

Con los estudios para las megaestructuras con plataformas del *London County Council* o el Informe *Traffic in Town* de Buchanan de 1964, sus *environments* y sus vías (*primary, district, local distributors, & pedestrian*), se intenta reunificar, en varios niveles, las circulaciones peatonal y rodada, y los edificios, que el urbanismo funcionalista había separado.

Además del proyecto para Hook del *London County Council* (1961-62) con su columna vertebral de servicios y comercio concentrados en una plataforma peatonal elevada por encima del tráfico rodado, encontramos otros ejemplos como el Plan Pampus de Bakema y Van den Broek, *Toulouse-le-Mirail* y Lichterfelde. (Pérez Igualada, 2005).

Hook. Masterplan*, 1962.*

Página opuesta:

Calles con plataformas. Buchanan, 1962.

Environments*. Buchanan, 1964.*

I - 2
CALLES, AVENIDAS Y BULEVARES

Introducción

> En la actualidad, cabe entender el sistema viario de las ciudades, y, en particular el gran viario, como el espacio público soporte de las muy variadas funciones que concurren en él, y debe dar respuesta adecuada a todas ellas: arterias de circulación, edificios representativos, paseo de viandantes, comercio, embellecimiento de la ciudad, aparcamiento, acceso a la vivienda, ocio etc., (Jacobs, 1973).

Las calles de la ciudad, y en particular sus calles principales, se caracterizan por tener un papel estructurante de la forma urbana. Por tanto, su principal atributo debe ser el de disponer de una escala adecuada a tal finalidad, acorde al tamaño de la ciudad que sirve, y a la función encomendada, que en general. comprenderá siempre la función circulatoria, tanto rodada como peatonal, en mayor o menor proporción, y otras como el reposo, paseo o juego, el embellecimiento mediante alineaciones de arbolado y ajardinamientos, o elementos monumentales (obeliscos, arcos de triunfo, monumentos…), u otros más domésticos como el aparcamiento y el acceso a las viviendas.

Dos son los componentes elementales de toda calle, y por extensión, de toda arteria principal: Las calzadas y las aceras. A partir de estos elementos, la sección se puede hacer más compleja incorporando los usos citados en el párrafo anterior. Fuera del ámbito urbano, la carretera (en su versión más sencilla) dispone sólo de calzada para vehículos. El camino o sendero, es sólo para peatones, pero carece de pavimentación, a diferencia de las aceras.

Pero la calle no es sólo suelo, es también tridimensional, y puede estar flanqueada por edificios desde la alineación (la "*rue corridor*"), o incorporando espacios de respeto (vallados o sin vallar, ajardinados o no), que amplían la sección visual, o no existir edificios en ciertas zonas. Además, estos edificios pueden responder a las más variadas funciones, desde vivienda unifamiliar o colectiva, a cualquier otra.

Pero no es lo mismo una calle grande que una gran calle: Una avenida grande, con suficiente sección y longitud puede componerse única y exclusivamente de aceras y calzada, sin ni siquiera alineaciones de arbolado, elemento imprescindible en cualquier bulevar.

Si bien las fronteras son difusas, arbitrarias, en muchos casos confusas, y a veces francamente contradictorias, la distinción entre qué se denonomina avenida y qué bulevar la da a favor de la segunda, la existencia de espacios para el reposo o paseo, y también puede venir dada por la mayor complejidad de la segunda, bien sea por tener aceras muy amplias (al menos de ocho metros), al menos cuatro hileras de arbolado, calzadas múltiples o mejor cualificación y composición, que proporcionen un paisaje urbano destacado. A partir de unos 50 metros de anchura, difícilmente deberían estar ausentes estas condiciones cualitativas o de complejidad.

A título orientativo, el rango de amplitud de las diferentes vías, en particular referido a la ciudad de València, podría cuantificarse en metros así:

- Callejón, de 1 a 5.
- Calle, de 5 a 25.
- Avenida, de 25 a 50.
- Bulevar a vía única, de 25 a 100.
- Bulevar a doble vía, de 25 a 100.
- Bulevar a triple vía, de 35 a 125.

La clasificación de los bulevares en tres tipos la veremos en las siguientes páginas.

Etimología y definiciones

Calle, *carrer* o *carriera*, provienen del latín *callis* (senda o cañada) pasando su significado del entorno rural al urbano.

El término calle mayor - *carrer major* -, no hace referencia tanto a una calle grande - ancha - como a una calle principal por ser la generadora de la población, siendo parte de una ruta territorial, o ser soporte de la polis, incorporando al viario el Ayuntamiento, la Iglesia, u otras equipamientos representativos.

Strada, strasse o street provienen del latín *sternere* (pavimentar), mientras que del latín *ire*, (traer o conducir), tenemos vía, *via*, *rua, rue o road*. (Varela, 1990).

Avenida, *Avinguda o Avenue* provienen de *avenir*, y significa una calle amplia y generalmente larga, usualmente rectilínea. De hecho, en 1860, una Comisión de nomenclatura de París decidió reservar el nombre de boulevard

a las vías concéntricas: de ahí la denominación de los *Boulevard des Marechaux* y *Avenue de l'Opéra*.

Boulevard significa, literalmente, un paseo sobre la muralla de una ciudad fortificada; el término tiene su origen en la palabra alemana "Bollwerk" (baluarte). (Giedion, 1979). Por extensión, bulevar significa una amplia vía urbana con calzadas y andenes o jardines lineales, y especial énfasis en las plantaciones y la calidad del diseño.

Los bulevares son grandes calles con capacidad estructuradora de la ciudad, auténticas arterias que se erigen en elementos emblemáticos de las ciudades en general, y de sus redes viarias en particular, bien a nivel de soporte del tráfico rodado - y también peatonal -, o bien a nivel del paisaje urbano - de la belleza de las ciudades -, aunque en general, actuando a ambos niveles, con mayor o menor intensidad en cada uno ellos. Son vías urbanas anchas – a partir de unos treinta metros – con arbolado de gran porte distribuido en dos o más hileras.

Por lo general tienen dos o más calzadas separadas por medianas ajardinadas o paseos. Si son más de dos, con las calzadas interiores destinadas a tráfico pasante y las exteriores a tráfico local, y un nivel excepcional de paisaje urbano, espacio público y abierto, y calidad visual.

Si una anchura mínima, cierta longitud, y las hileras de arbolado, son elementos imprescindibles para cualquier bulevar:

> A partir de una sección elemental, hay dos elementos importantes que permiten generar diversas configuraciones. La creación de vías laterales permite, con el mismo ancho global, distinguir la circulación de paso, en la calzada central, de la del servicio local, en las laterales.
>
> Los accesos privados, los aparcamientos y las desembocaduras de las calles ordinarias se hacen sobre las calzadas laterales y no directamente sobre las vías de gran tráfico en las que se reduce así el número de intersecciones. En cada vía lateral, las relaciones de la edificación con el espacio público son como las de una calle ordinaria cuyo frente está formado por el terraplén arbolado, sobre el que se encuentran a veces quioscos, terrazas de cafés o pequeñas plazas.
>
> La Diagonal de Barcelona reagrupa así en un mismo espacio, sin dejar de distinguirlas, una vía rápida y otra de servicio local, evitando la autopista urbana que constituiría una verdadera ruptura. (Panerai, 2002).

El trazado preeminente de los bulevares, debe venir apoyado por edificios públicos de protagonismo urbano equivalente a los bulevares y viceversa, por la escala de los edificios y por la calidad de sus arquitecturas: como ejemplo de esto, el *Ring* de Viena. No obstante, hay que decir que en ausencia de estos, el protagonismo puede y debe ser asumido por el propio bulevar. (Pannerai, 2002; Piñón 1992).

El primer bulevar de París fue abierto por Luis XIV en 1670, (el *Passeig de la Albereda* de València es coetáneo suyo) y se extendía desde la Puerta de *Saint-Denis* hasta *La Bastille*, ocupando el lugar de las antiguas murallas que habían sido abatidas por Vauban. Estos bulevares eran senderos trazados como jardines para el *promeneur* y no, como los bulevares de Hausmannn en el Ochocientos, destinados a constituir arterias para el tráfico pesado. (Giedion, 1979)

El bulevar evolucionó de la calle barroca: En el Ochocientos ese concepto de las largas vías flanqueadas por hileras de árboles pero sin casas fue continuado y modificado: reaparece en la forma de calles interminables, con casas uniformes a ambos lados.

Estas calles parisienses tenían algunas veces longitudes de hasta tres millas, lo que era un fenómeno nuevo en la historia de la arquitectura. (Unas décadas más tarde, en Los Ángeles, las calles alcanzarían longitudes superiores a las treinta millas) que constituirían el futuro espacio vital de Paris, entregado al "*Cult de l'Axe*". Nadie en su época ni después, ha igualado la discreción segura e inofensiva de que están dotadas las monótonas fachadas de París, consiguiendo el resultado de mantener en las fachadas de sus calles un carácter lo más neutro posible.

En los Estados Unidos, este legado se manifiesta claramente en la *Park Avenue* de Nueva York y la avenida de la Commonwealth de Boston, así como en los grandes planes de la Comisión McMillan y Daniel Burnham para Washington y Chicago, respectivamente,

Clasificación

Distinguiremos los bulevares en tres tipos:

Tipo 1: Bulevar a simple vía.

En ellos las bandas de paseo ajardinado o andén, no son independientes sino que se sitúan adosadas a las aceras o bien unificado con éstas, disponiendo el conjunto de amplio ajardinamiento y amplias aceras estanciales, en mayor o menor proporción. Esta configuración no favorece los giros a la izquierda, salvo que se disponga de una mediana con suficiente sección.

Como ejemplos tenemos:

- *Boulevard Haussman*, París.
- *Passeig de Sant Joan* (remodelación reciente), Barcelona.
- Paseo al Mar, anteproyectos de Moreno Barberá de 1960, alternativa 3. València.
- Gran Vía de Fernando el Católico, (prolongación). Versión de 1955. València.

Tipo 2: Bulevar a doble vía.

Se caracteriza por disponer de paseo central ajardinado, que separa los dos sentidos de circulación rodada, y aceras convencionales. Los giros a la izquierda no presentan dificultad.

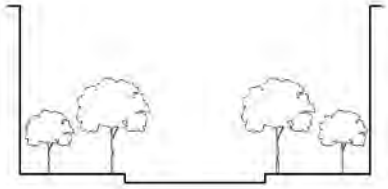
Como ejemplos:

- *Avenue de la Grand Armée*. París.
- *Passeig de Sant Joan*. Barcelona.
- Gran Vía del Marqués del Turia, Avenida Blasco Ibáñez (primer tramo). València.

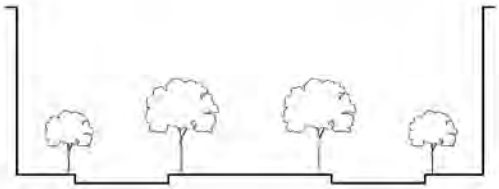
Tipo 3: Bulevar a triple vía.

Este tipo de bulevar se caracteriza por disponer de calzada central – separada o no por mediana -, dos andenes o paseos laterales ajardinados, vías de servicio laterales y aceras junto a las parcelas. Su trazado es el más adecuado para discriminar el tráfico pasante o interdistrital, del local o vecinal, reservando la calzada central para el

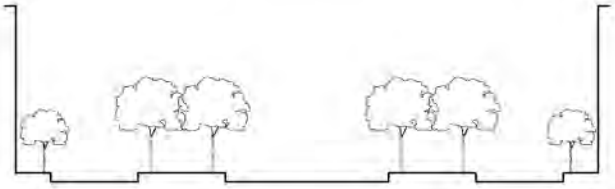
Tipo 1: Bulevar a simple vía



Tipo 2: Bulevar a doble vía



Tipo 3: Bulevar a triple vía



primero, y las vías de servicio para el segundo.

Ejemplos:

- *Avenue Foch.* París.
- Paseo de la Castellana. Madrid.
- *Passeig de l'Albereda y Avinguda Blasco Ibañez*, (segundo tramo). València.

Todos ellos pueden incorporar o no diversas bandas como setos continuos a lo largo de las aceras, líneas de tranvía o carril bus, carril bici, aparcamiento, etc.

Para plantar arbolado de gran o medio porte en las aceras deben tener una amplitud mínima de 6 metros, lo que induce a una anchura mínima de bulevar de al menos 25 metros.

Nomenclatura del viario arterial

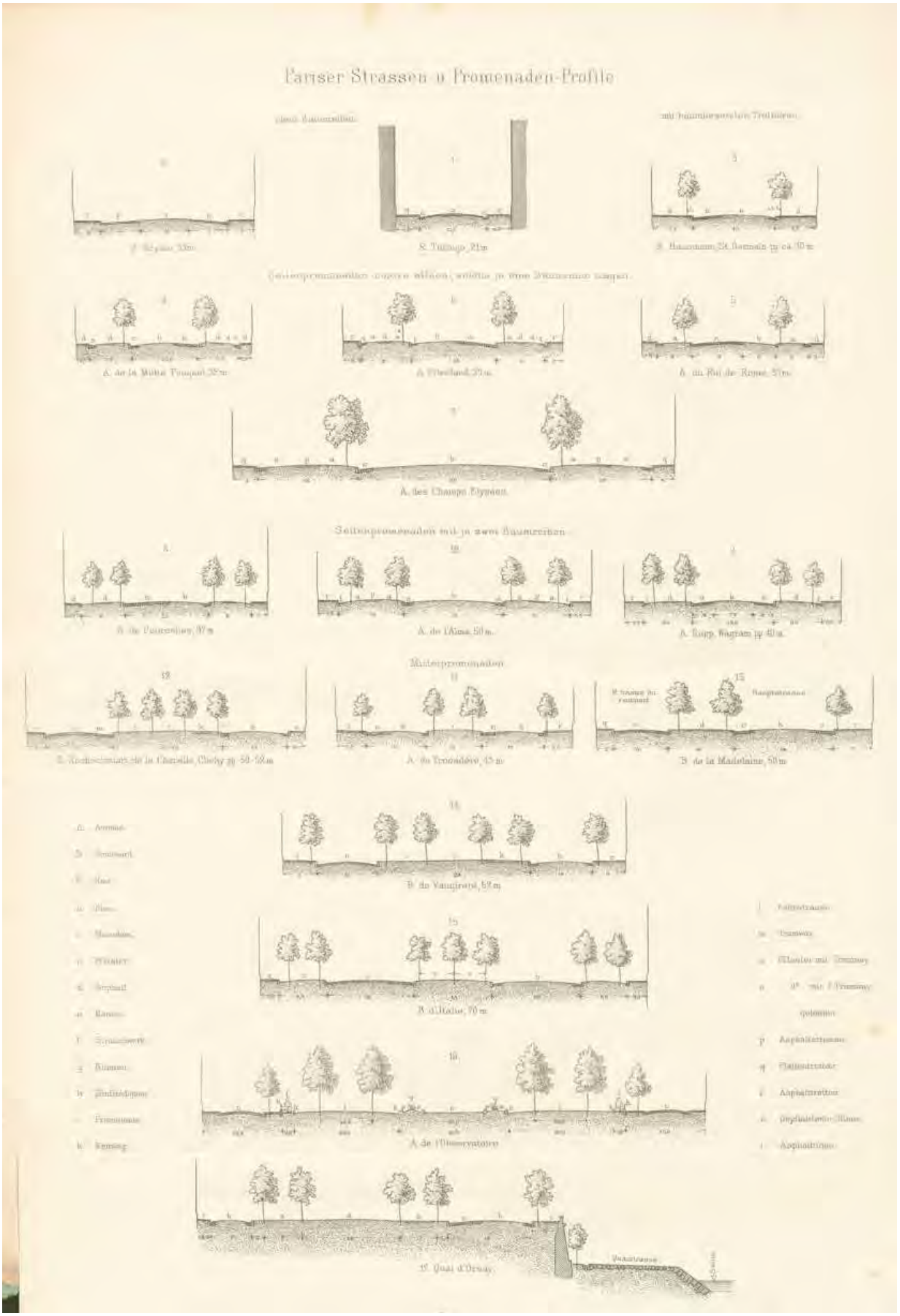
Como queda patente a través de los ejemplos de bulevares citados, estos adoptan en la práctica las más diversas nomenclaturas – Bulevar, Gran Vía, Avenida, Paseo, Eje, Rambla, Perspectiva, Ronda, e incluso Calle. A la inversa, vías con estas denominaciones difícilmente pueden considerarse bulevares – según la definición propuesta – como es el caso de la Gran Vía de Madrid, la Calle Gran Vía en San Sebastián, los llamados bulevares de varias ciudades en el sur de Francia como Marsella o Toulon, que son calles estrechas sin plantaciones, o el *Grand Bulevard* en Kansas City que tampoco tiene árboles. En Valencia, es llamativo como al bulevar más amplio de la ciudad con una amplitud de 124 metros, el Plan de 1988 lo denomina calle (de Antonio Ferrándis).

No es extraño el cambio de una denominación a otra. Así, en Hollywood, la *Prospect Avenue* cambió de denominación con motivo de su anexión por Los Angeles, en que pasó a ser *Hollywood Bulevard*. En València se pasó de la denominación de Paseo al Mar a la de Avenida de Vicente Blasco Ibáñez, entre otros casos.

La denominación bulevar para los anillos concéntricos las ciudades – como es el caso de los bulevares del Plan de 1988, en Valencia – está relacionada con la genealogía de la palabra, inicialmente referida a las vías generadas alrededor de los núcleos históricos como con-

Página opuesta:

Esquemas de tipos de bulevar. (Elaboración propia).


Pariser Strassen u Promenaden-Profile
A. des Champs Elysées
A. de l'Alma 50 m.
A. du Roi de Rome 27 m.
A. de l'Observatoire
Quai d'Orsay

secuencia del derribo de las murallas, con paseos o no, con ejemplos paradigmáticos como el *Ring* de Viena o el de Colonia. No siempre – véase el caso de Valencia – esas primeras rondas incorporan paseos en su trazado, aunque los tramos de ronda producto del derribo de las murallas de Pere el Cerimoniós eran llamados bulevares inicialmente.

Como se ha dicho, en París, ya en 1860, una Comisión de nomenclatura decidió no obstante reservar el nombre de bulevar a las vías concéntricas y avenida a los bulevares de trazado rectilíneo: de ahí la denominación de los Bulevares de los Mariscales y la Avenida de la Ópera. Idéntico criterio se sigue en Colonia.

Sin embargo, en el caso de París los denominados *boulevard periphèrique* se configuran en realidad, como autopistas urbanas.

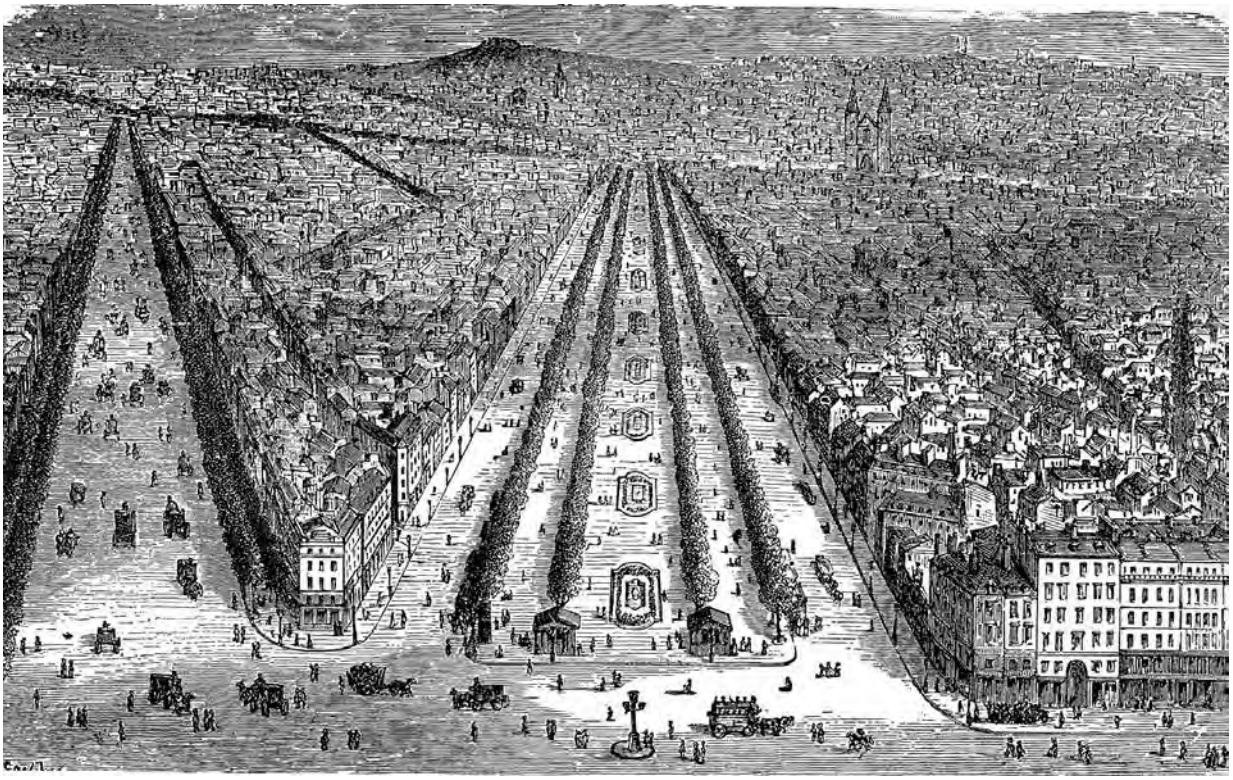
Lexicografía

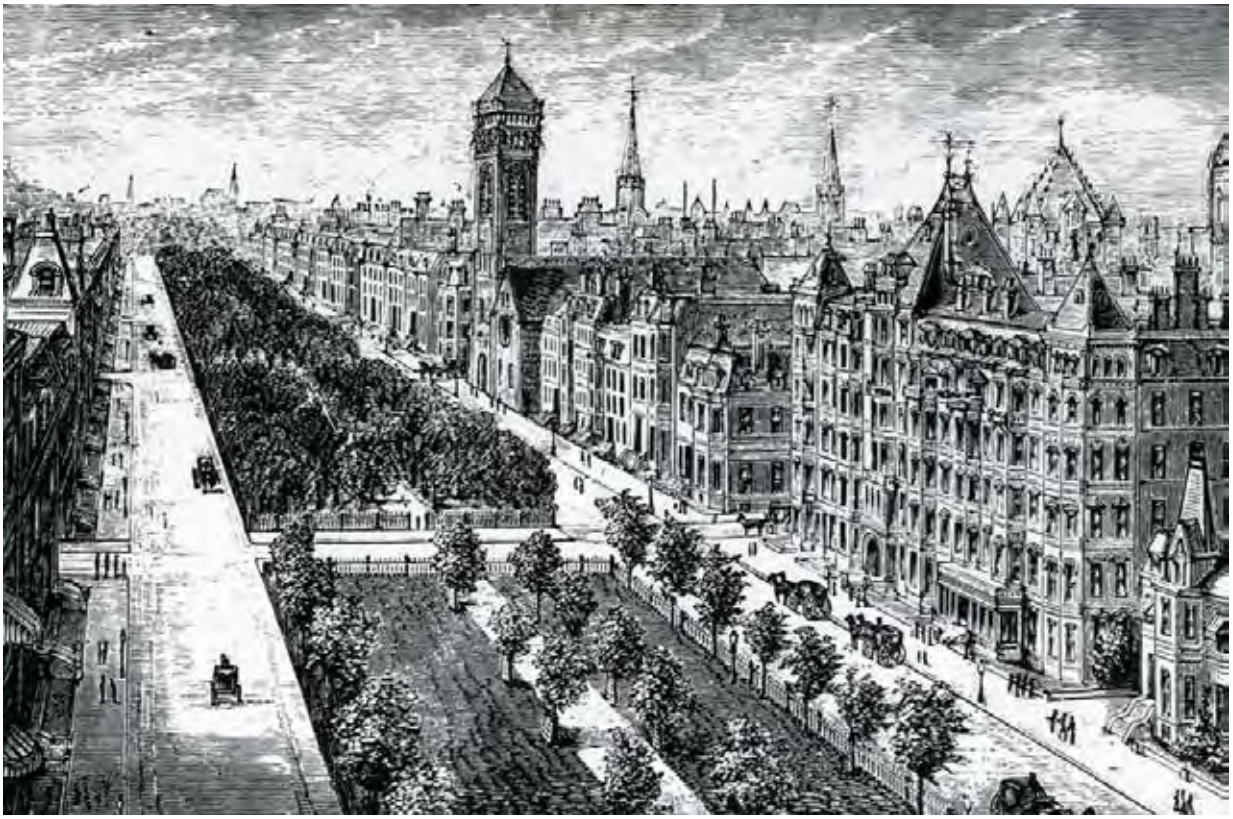
Centrándonos en lenguas europeas románicas y europeas (alemán e inglés), los términos equivalentes o similares a Bulevar o Avenida, con las correspondencias entre idiomas se podrían organizar de manera no exhaustiva como sigue:

- Alameda, *Albereda, Mall.*
- Arteria, *Artère*.
- Avenida, *Avinguda, Avenue (Allée), Mall.*
- Bulevar, *Bulevard, Boulevard, Parkway, Allée, Prachtstraße, Prachtboulevard* (la rimbombante traducción sería magnífica, fastuosa o suntuosa calle o bulevar)
- *Cours, Corso.*
- Eje, *Eix*.
- Explanada*, Esplanada, Esplanade.*
- Gran Vía, *Gran Via.*
- Ronda, *Ring, Viali di Circonvallazione.*
- Paseo, *Passeig, Promenad*e, *Allée.*
- *Prospekt, Prospettiva.*
- *Rambla.*
- *Road.*

Página opuesta:

Perfiles de calles y bulevares de París. Stübben, *1879.*





Referentes

En este apartado señalamos una pequeña selección de bulevares, desde el nivel local al global, que pueden destacarse por sus características modélicas:

Passeig de l'Albereda, Gran Vía Marqués del Turia, Avenida Navarro Reverter en València o *L'Esplanada* en Alacant.

Paseo de la Castellana en Madrid, *Passeig de Gràcia*, *Avinguda Diagonal, Passeig de Sant Joan o Gran Via de les Corts Catalanes* en Barcelona. *Eix Macià* en Sabadell.

Avenue Foch y *Boulevard Richard Lenoir* en Paris, *Shubert Ring* en Viena, *Under den Linden Prachtstraße* en Berlín, *Bulevardul Unirii* en Bucarest, o *Avenida Liberdade* en Lisboa.

Commonwealth Avenue en Boston, *Brookliyn's Eastern Parkway* en Nueva York, o Avenida 9 de Julio en Buenos Aires.

La *Avenida Liberdade* en Lisboa, es del tipo a triple vía, de 80 metros de amplitud, con cuatro hileras de fantástico arbolado.

La *Commonwealth Avenue*, Boston cuenta con un paseo central con arbolado de gran porte y existe una zona de transición a bulevar a triple vía.

La *Avenue Foch*, en París es un magnífico y amplísimo bulevar a triple vía.

El *Boulevard Richard Lenoir* en París, es similar a nuestra Gran Vía Marqués del Turia, pero sin arbolado en las ajustadas aceras.

El *Boulevard des Capucines*, en París, es más bien una calle con amplias aceras, y dos hileras de árboles, o bulevar a simple vía.

La *Avenue Marceau,* en París es un bulevar a triple vía, con andenes sin paseo, y con cuatro hileras de árboles.

La *Ocean Parkway*, en Nueva York es a triple vía sin mediana, con dos paseos. Las aceras no tiene árboles, pero sí espacios de respeto. Alcanza unos cien metros.

Boulevard des Capucines, Claude Monet.

Página opuesta:

Boulevard Richard Lenoir, Paris.

Commonwealth Avenue, Boston.


Prospect oder Weg, gegen dem Thier-Garden vor Berlin
Linden-Allee
1691.
Bibl. Reg. Berol.

El *Bulevardul Unirii,* en Bucarest, también con unos cien metros de amplitud, es tambien a triple vía y de gran megalomanía, a mayor gloria del régimen totalitario.

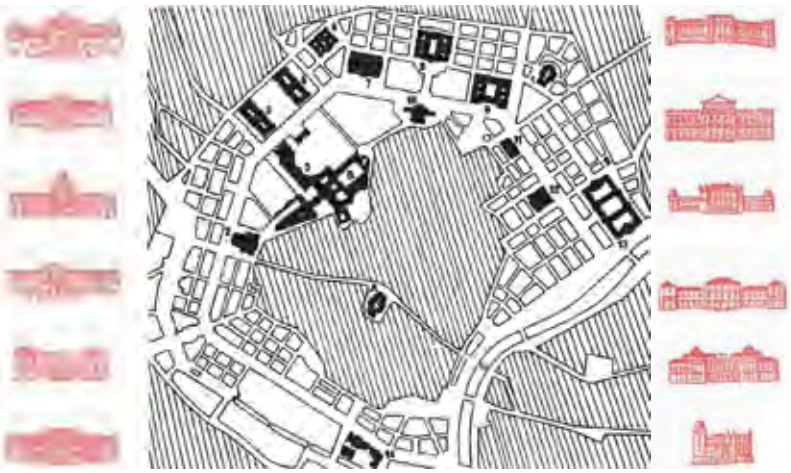
La *Brookliyn's Eastern Parkway*, de Nueva York es también un buen ejemplo de bulevar, con cuatro hileras de árboles, retranqueos de respeto y unos cien metros.

La Avenida 9 de Julio, en Buenos Aires, es un inmenso bulevar a triple vía, alcanzando los 136 metros de anchura. El mayor del mundo si no consideramos el *Rodaviario* de Brasilia.

La *Unter den Linden Prachtstraße*, en Berlín, es similar a las Grandes Vías de València, aunque algo más amplia.

El *Ring* de Viena es un bulevar a triple vía de dirección única, con doble paseo, aceras sin arboles, y unos 57 metros.

St. Kilda Road en Melbourne es un amplio bulevar a triple vía, con amplias aceras, y línea de tranvía.



Arriba:

St. Kilda Road, Melbourne.

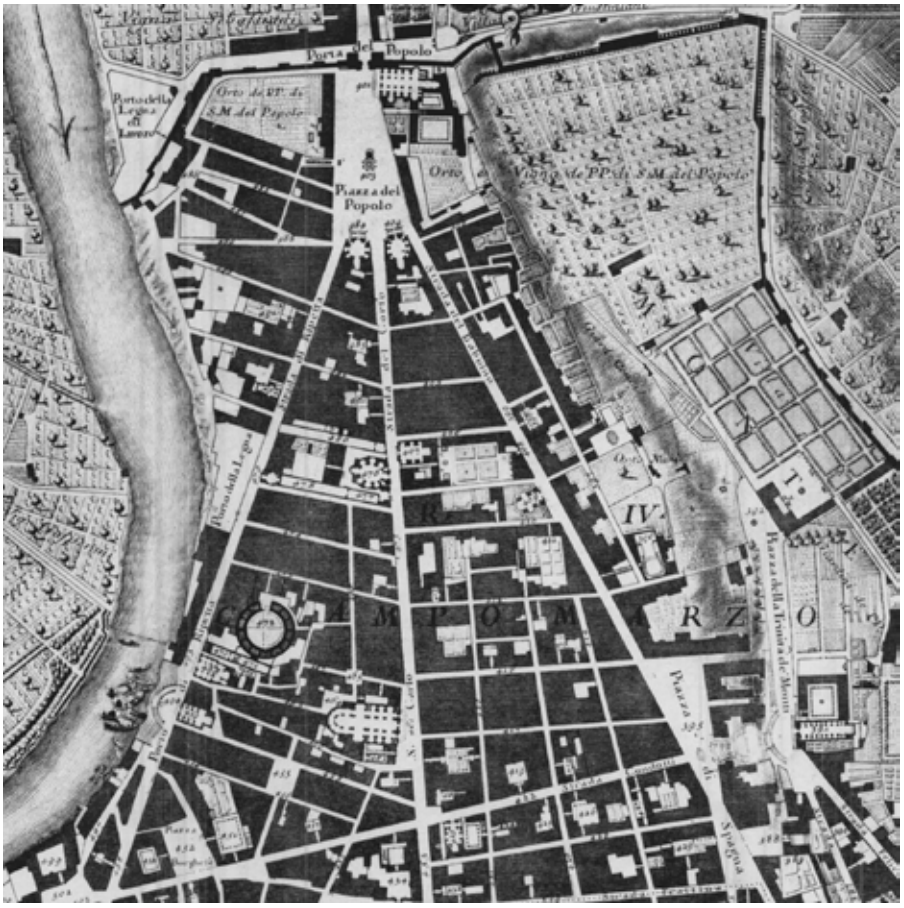
Izquierda:

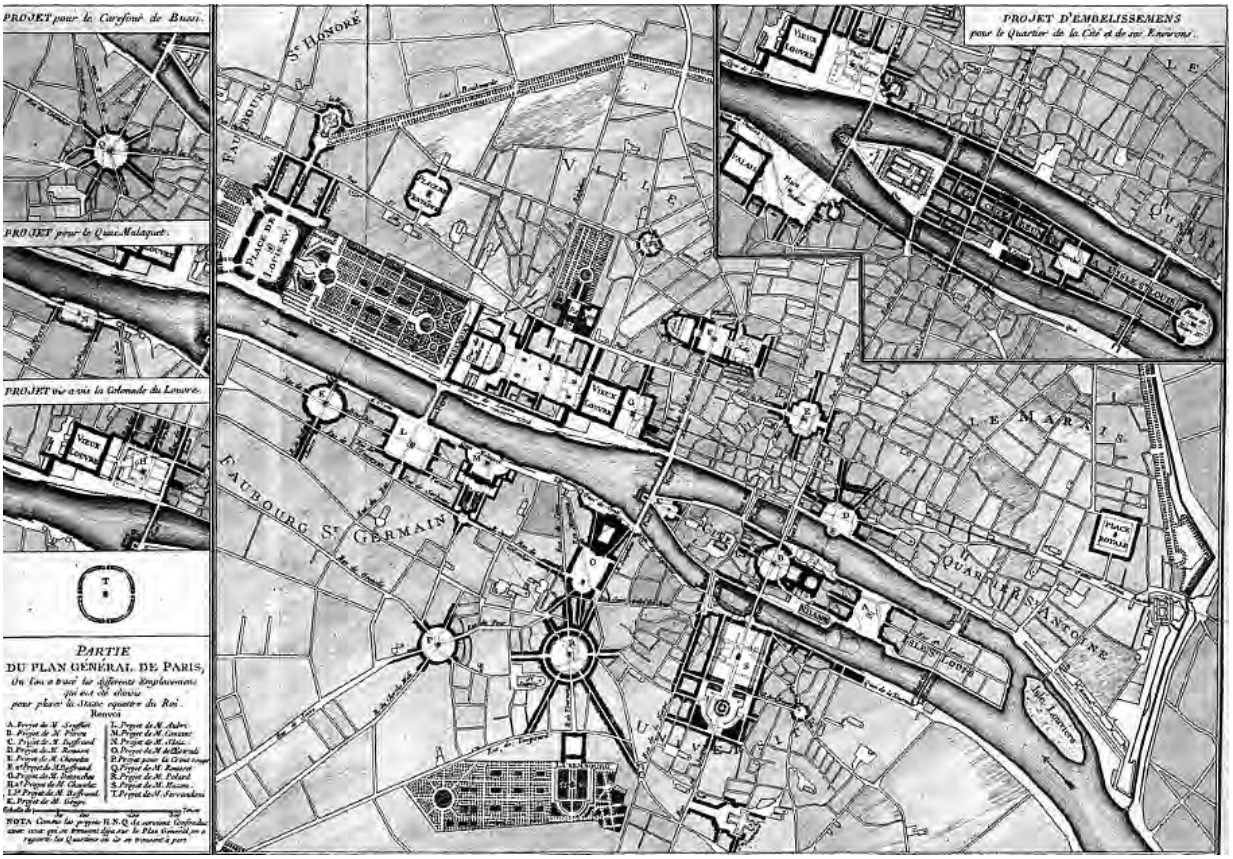
Ringstrasse, Viena

Página opuesta:

Avenida 9 de Julio, Buenos Aires.

Unter den Linden Prachtstraße, Berlín.


Porta del Popolo
Piazza del Popolo
Orto de PP. di S.M. del Popolo
Porta della Legna
Piazza della Trinità de Monti
Piazza di Spagna


PROJET pour le Carefour de Bussi.
PROJET pour le Quai Malaquet.
PROJET vis a vis la Colonade du Louvre.
PROJET D'EMBELISSEMENS pour le Quartier de la Cité et de ses Environs.
PARTIE DU PLAN GÉNÉRAL DE PARIS,
Renvoi
NOTA
Ste HONORÉ
FAUBOURG
PLACE DE LOUIS XV
VILLE
FAUBOURG St GERMAIN
LE MARAIS
QUARTIER St ANTOINE
PLACE DE BASTILLE
VIEUX LOUVRE
PALAIS
Isle Louvier

Los nudos

Antes del aumento del tráfico urbano experimentado en el siglo XIX escasean los ejemplo de espacios formalmente diseñados en los cruces de las calles principales. Algunos se situaban en el perímetro urbano, como la Piazza del Popolo en Roma y las tres plazas de la parte oeste de Berlín: *Potsdamer, Leipziger y Pariser Platz.*

La *Place de la Concorde*, que también desempeñaba funciones ligadas al tráfico en el extremo este de los Champs Elysées a las afueras del núcleo urbano de París, era un espacio único en su forma que combinaba edificios públicos a lo largo del sector norte y elementos paisajísticos en los otros tres. Además de resolver el cruce de calles, servía de marco urbanístico a la estatua de Luis XV.

Siguiendo por los *Champs Elysées* hacia el Oeste, la *Place de l´Etoile* en torno al *Arc de Triomphe*, ejemplo modélico de espacio destinado al tráfico, no fue completada hasta mediado el siglo XIX. París contaba también con la *Place des Victoires*, rodeada de impresionantes residencias, donde se emplazaba la estatua del Luis XIV. El plano de la ciudad de París publicado por Patte en 1765 recoge una serie de propuestas teóricas de espacios destinados al tráfico.

Londres, y las ciudades de Gran Bretaña en general, se vieron por el contrario severamente afectadas por la falta de intervenciones en este aspecto del urbanismo renacentista: el esquema de Nash en Piccadilly Circus para resolver el cambio de dirección de Regent Street constituye un caso excepcional. (Giedion, 1979).

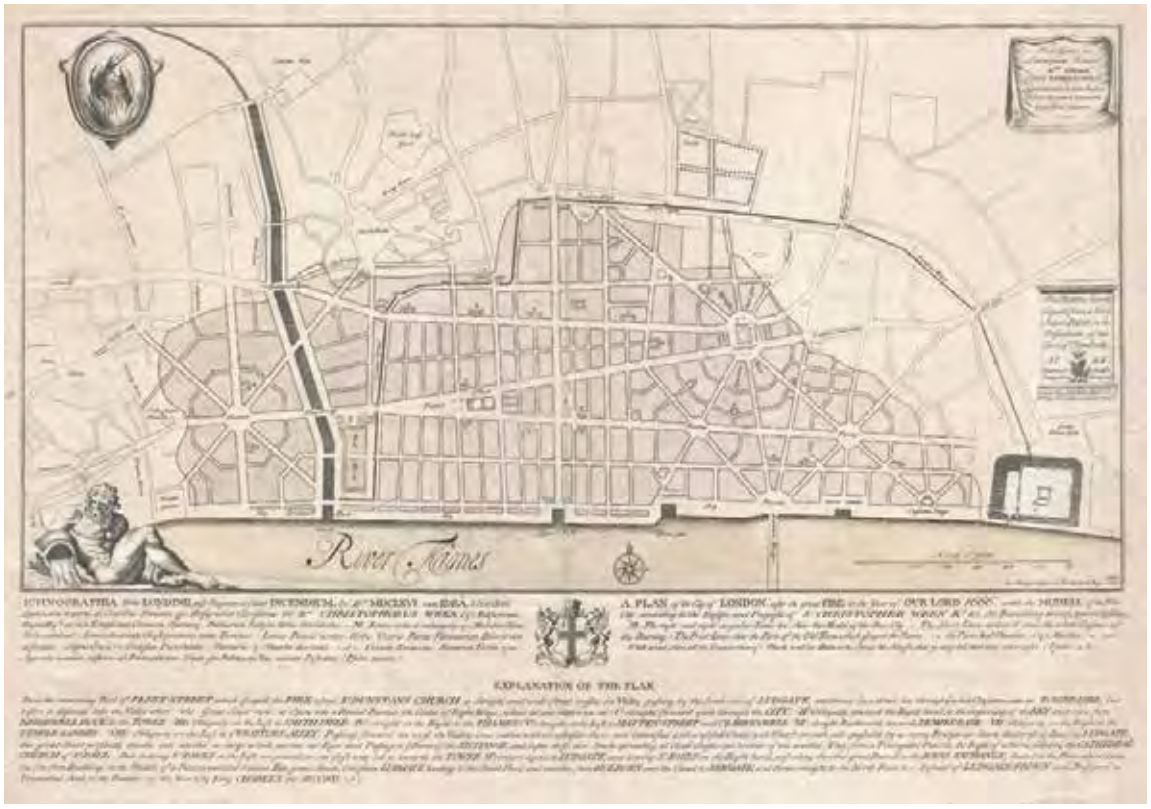
Según Giedion, en el plano de Wren para la reconstrucción de Londres después del incendio (1666), encontramos el inicio de los “rond-points”. Así lo describe el autor:

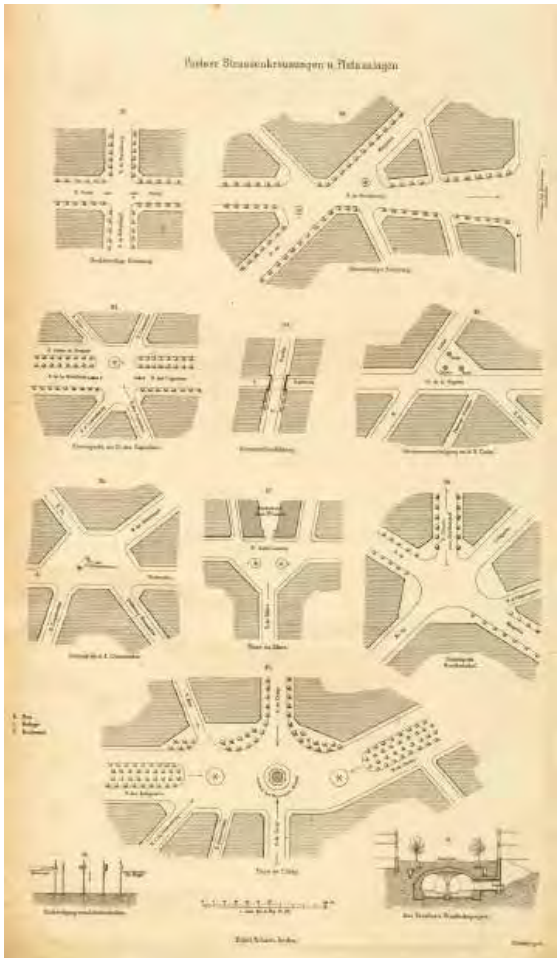
> De la parte restante de la calle Fleet, que escapó del incendio sobre la iglesia de San Dunstan una calle recta y amplia cruza el paso del valle por el lado sur de Ludgate, y de allí en línea recta a través de toda la Ciudad de terminación en Tower Hill, pero antes de que desciende hacia el valle donde el Gran desagüe [la Flota, un afluente del Támesis] se ejecuta, se abre en una plaza redonda, el centro de ocho maneras, en los que en una estación que vemos {1) hacia adelante a través de la ciudad; (2)

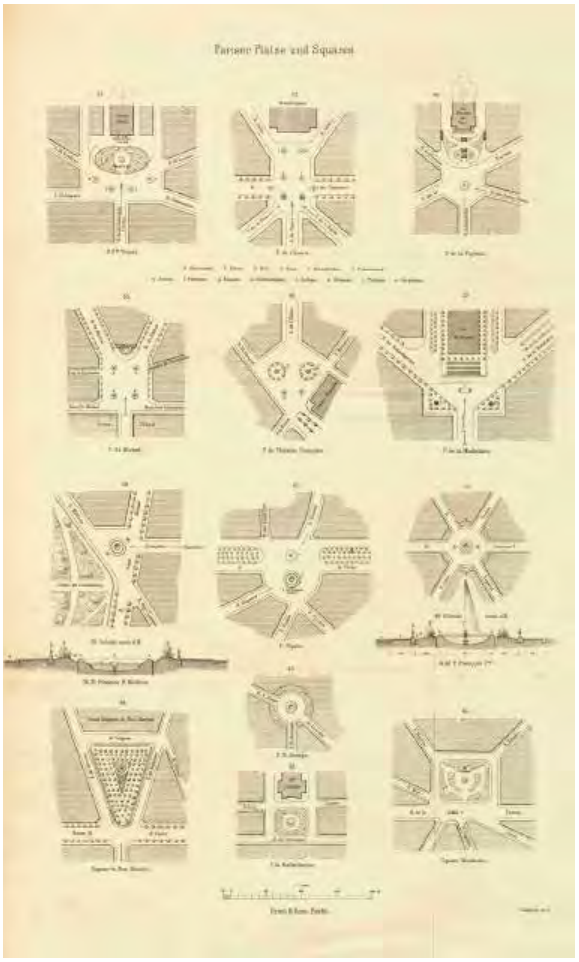
Página opuesta:

Piazza del popolo. Nolli, 1748.

Partie du plan général de Paris. Patte, 1765.


River Thames
EXPLANATION OF THE PLAN

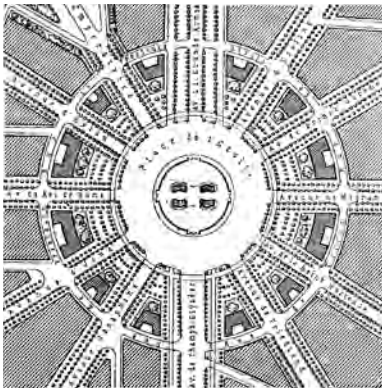




oblicuamente hacia la derecha para el comienzo del muelle que se extiende desde Temple Garden; (3) de forma oblicua a la izquierda de Smithfield; (4) directamente a la derecha del Támesis; (5) directamente a la izquierda de Hatten Street y Clerkenwell; (6) recta hacia atrás, hacia el Temple Bar; (7) de forma oblicua en la apretada al jardín del templo; (8) de forma oblicua a la izquierda de Callejón de Cursitor.

Dejando Ludgate, esta gran calle que actualmente se divide en otra tan grande que lleva a nuestros ojos y el paso a la parte delantera de la Bolsa, y antes de estas dos calles se extienden en ángulos agudos pueden ser claros de otro, forman una plaza triangular cuya base es ocupado por la iglesia catedral de St. Paul. Pero dejando de St. Paul está a la izquierda, se procede como nuestra primera forma nos condujo hacia la Torre.

Volvemos de nuevo a Ludgate, y dejando de St. Paul en la mano derecha, pasamos a lo largo de la otra gran rama en el Royal Exchange, sentado en el lugar donde estaba, pero libre de edificio, en medio de una plaza incluida entre dos grandes calles, uno de Ludgate que conduce a la fachada sur, y otro de Holborn sobre el canal a Newgate, y de allí directamente a la fachada norte, etc. En lugar de la prisión de Ludgate fue diseñado un arco de triunfo para el fundador de la nueva ciudad, el rey Carlos.



En el plano de París de 1740, en la cima de la Butte de Chaillot, sobre el eje de la Avenue Neuilly aparece un *rond-point* de ocho avenidas situado en el centro de un descampado, y más cerca de Champs Élysées, otro de seis avenidas. La forma actual de la Place de l'Etoile con sus doce calles radiales fue llevada a cabo por Hausmann para Napoleón III a partir 1854. (Morris, 1984).

En Valencia, 1858, el *Proyecto General del Ensanche de la Ciudad de Valencia* de Sebastián Monleón, Antonino Sancho y Timoteo Calvo, incluye la Gran Plaza en estrella de ocho puntas y varios rond-points más.

En 1879, Josef Stübben publica *Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung*, donde aporta un estudio de los nudos de París.

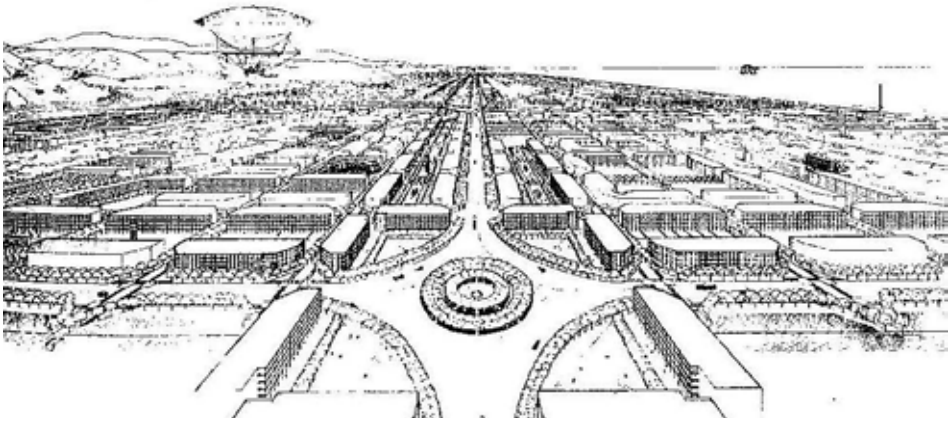
Camillo Sitte publica en Viena en 1889 de *Planificación de la Ciudad de acuerdo con principios artísticos* donde incluye entre otros esquemas, el de la *Place de l'Etoile*.

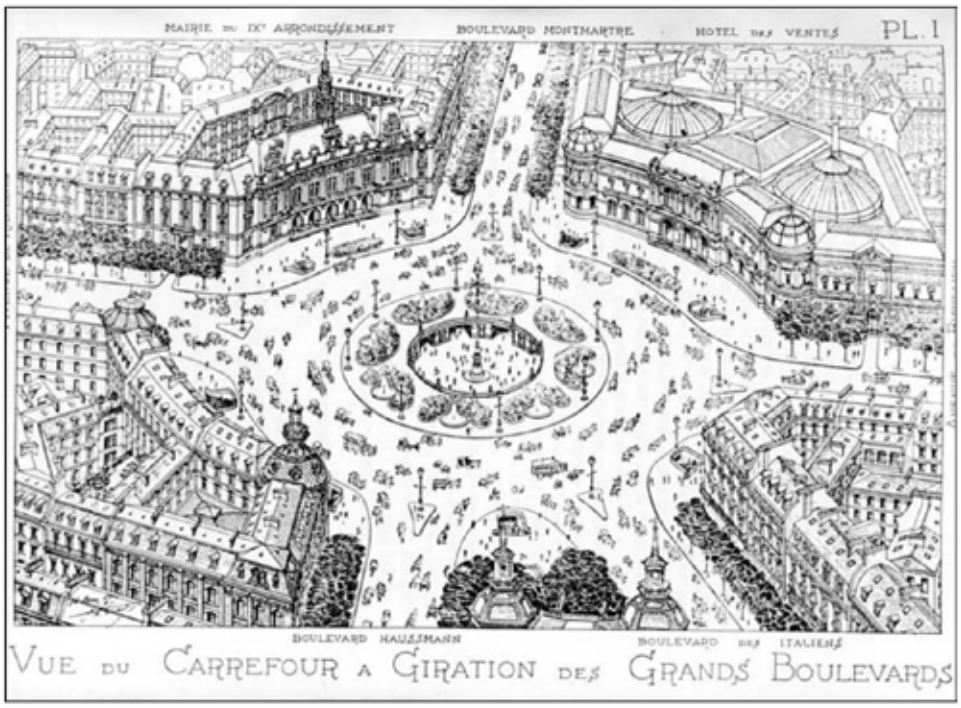
Place de l'Etoile, en Sitte. 1889.

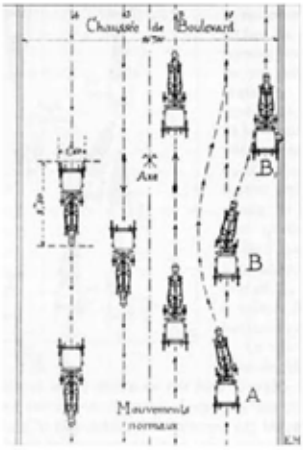
Página opuesta:

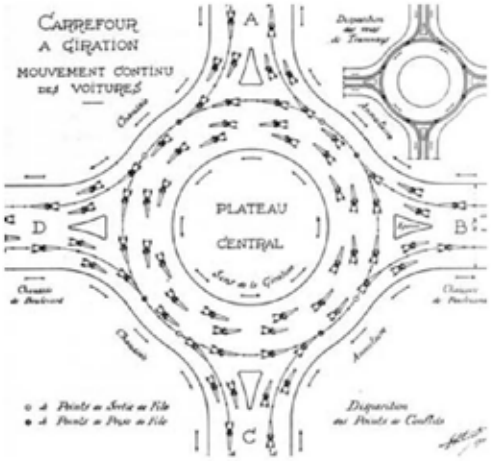
Plano de Londres. Wren, 1666.

Repertorio de nudos de París. Stübben, 1879.




MAIRIE DU IXe ARRONDISSEMENT
BOULEVARD MONTMARTRE
HOTEL DES VENTES
PL. 1
BOULEVARD HAUSSMANN
BOULEVARD DES ITALIENS
VUE DU CARREFOUR A GIRATION DES GRANDS BOULEVARDS


Chaussée du Boulevard
Axe
B
B
A
Mouvements normaux


CARREFOUR A GIRATION
MOUVEMENT CONTINU DES VOITURES
A
B
C
D
PLATEAU CENTRAL

Ildefons Cerdà, en Barcelona, diseña las *cruilles* de su malla isótropa del Eixample, mediante el achaflanado, que permite mejor visibilidad, y mayores radios de giro, tanto para tranvías como para los vehículos de tracción animal.

Ya en el s. XX, Eugène Henard en Paris, publica en 1906, el “cruce de vías superpuestas” y en 1910, el esquema de una vía de gran circulación, de múltiples niveles. Asimismo propone sus *carrefour à giration*, y la *rue future*.

William Robert Davidge, en 1909, presentó en una reunión general de la Royal Institution of Chartered Surveyors el diagrama de regulación circular del tráfico en el Ludgate Circus:

> El siguiente diagrama muestra como este principio podría ser adoptado en puntos como Ludgate Circus:
>
> Se observará que la isla central debe ser de tamaño suficiente para asegurar un movimiento circular en general para el tráfico, y los refugios triangulares también deben estar dispuestos para ayudar a este. El principal inconveniente parece ser que para el paso del tráfico de una carretera a otra inmediatamente a la derecha debería hacer casi una vuelta completa del espacio. El sistema parece sencillo siempre que los vehículos estén en fila, pero las complicaciones podrían surgir con dos o tres líneas de tráfico en cada dirección. Podría ser conveniente, también en los casos de tráfico pesado del metro u otras instalaciones para pasajeros de pie. La propuesta francesa sugiere que el espacio central puede ser totalmente abierto a un nivel de unos 10 metros por debajo de la calle, el metro está construido a partir de ésta, con escaleras en las diversas esquinas de las calles.
>
> En este sentido, puede ser interesante observar las sugerencias formuladas recientemente en un informe sobre el tráfico de las calles de París. La sugerencia no es tanto constructiva como con respecto a la regulación del tráfico existente, y permitir que dos o más flujos de tráfico se crucen en cualquier ángulo sin confusión. Se sugieren en los cruces de calles importantes circos que deben formarse con una isla central de un cierto tamaño, y el tráfico que se hace circular únicamente a la izquierda, o en una dirección solamente. Algunos de estos sistemas de regulación de tráfico son, en todo caso, dignos de un ensayo, y con la asistencia de la policía de Londres no debería ser difícil de llevar a cabo. (Davidge, 1909).

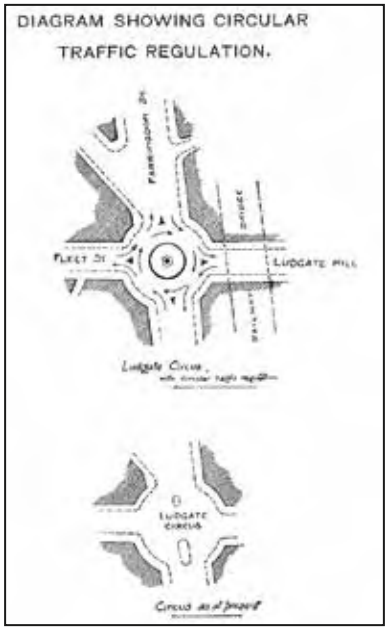
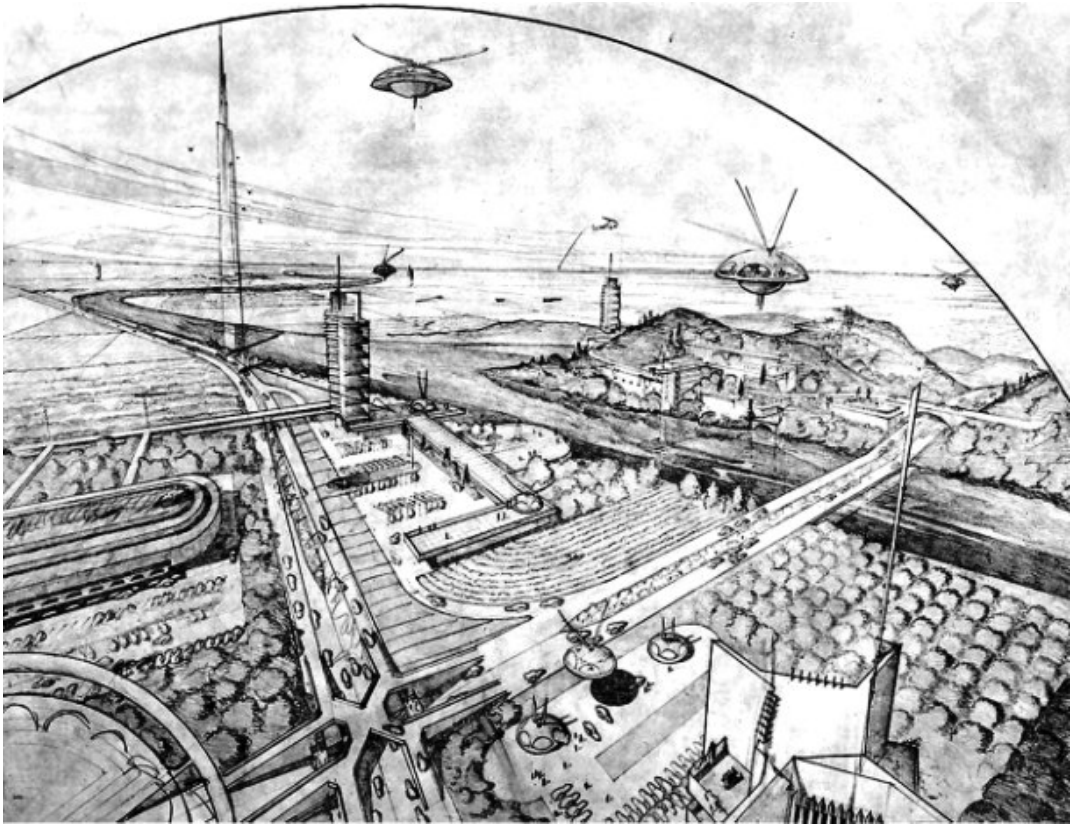


Diagrama de regulación del tráfico circular. Davidge, 1909.

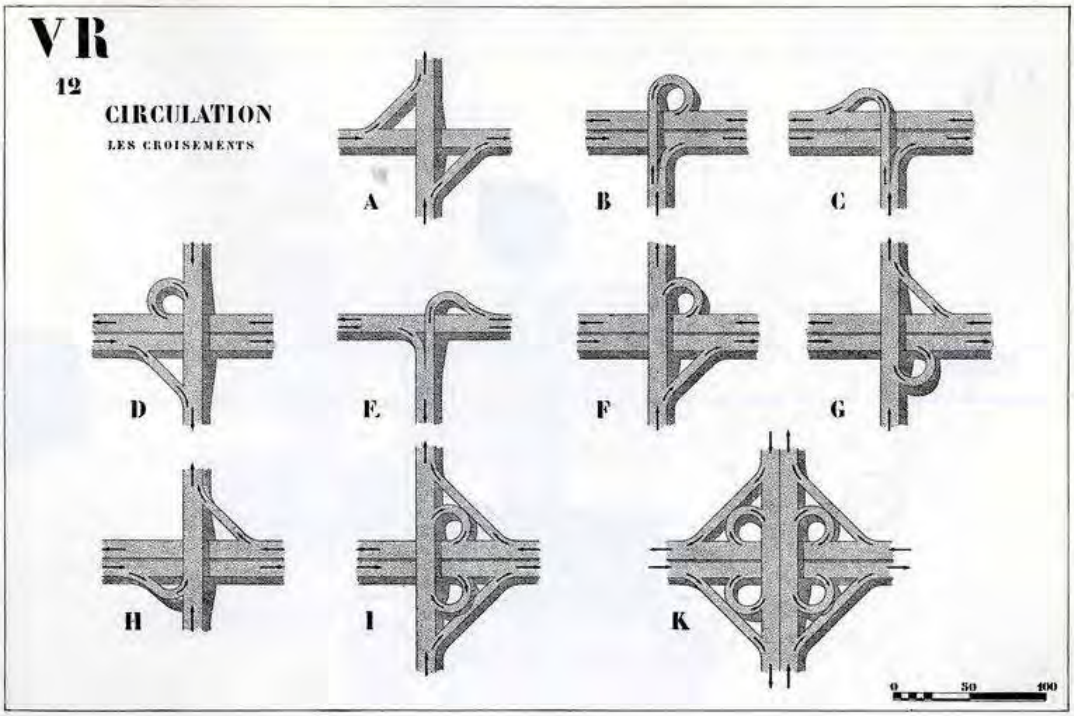
Página opuesta:

Gran Rotonda de Cerdà, (de la exposición de 1976).

Carrefour a giration des Grands Boulevards. Henard, 1906.




SECTION A-A


VR
12
CIRCULATION
LES CROISEMENTS
A
B
C
D
E
F
G
H
I
K
0
50
100

El propio Le Corbusier, afirmó que Tony Garnier dibujó en 1925, “por primera vez en el mundo el cruce de automóviles a niveles diferenciados, en el Plan Voisin”. (Ragon, 1979).

En 1929 Martin Wagner proyecta la *Postdamer Platz*, como un nudo complejo, en 1930 Richard Neutra define las intersecciones de la *Radial Avenue* con las vías perpendiculares en su propuesta de *Rush City*.

En 1930, Le Corbusier, con motivo del CIAM de Bruselas, presentó la Ville Radieuse en una exposición independiente de 17 paneles, correspondiendo el grupo más amplio al complejo sistema de circulaciones propuesto, empleando el panel VR-12 para plantear los esquemas de cruces de carreteras. Una aplicación concreta de estos esquemas, la hallamos en sus propuesta para el concurso del Plan para la Urbanización de Estocolmo, en 1933.

En 1934-35, Frank Lloyd Wrigth publica la maqueta de una intersección de carreteras principales en *When Democracy Builds (La ciudad viviente)*. En los paneles de *Broadacre City*, propone el diseño intersecciones a tres niveles, de dudosa funcionalidad en los giros a la izquierda. (Giedion, 1979).

En los años, inmediatamente anteriores al Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura de 1946, tenemos la Plaza en turbina del Marqués de Estella (1929) de Goerlich, las Grandes Rotondas de Pedrós para el Paseo a El Cabanyal (1931), la rotonda elíptica de Pecourt en el cruce de las Grandes Vías (1935), o la Plaza en Estrella (1941) en la prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico con la Avenida de Campanar, como veremos en el capítulo correspondiente.

Enlaces idénticos a los de Ville Radieuse tardarán treinta y seis años en planearse en la ciudad de Valencia, (Plan Parcial nº 24 de Benicalap) y más en llegar a realizarse, aunque fuera del ámbito estrictamente urbano.

Página opuesta:

Broadacre City. Perspectiva con cruce a triple nivel en primer plano, y sección del mismo. Wrigth, 1935.

Panel VR 12. Circulation; Les croisements. Le Corbusier, 1930.

II

LA RED VIARIA ARTERIAL DE LA VALENCIA CONTEMPORÁNEA

INTRODUCCIÓN

Este Capítulo está dedicado al análisis de la Red Arterial del Cap-i-Casal, para lo que nos remontamos en el primer sub-capítulo, a los antecedentes desde la fundación de la Ciudad, que parten de la misma Via Augusta y las demás vías romanas de la zona, llegando hasta la València del segundo Ensanche.

La segunda parte está dedicada al primer Plan General de Valencia y su Cintura (o Comarca), aprobado en 1946. Los ejes arteriales de este periodo corresponden mayoritariamente, como veremos en el tercer Capítulo, al tipo de bulevar a triple vía.

La tercera se refiere al periodo entre la Riada de 1957 y el Plan del ‘66, con un documento, la Ordenación de Valencia, Plan de Adaptación Urbana a la Solución Sur de desvío del río Turia, que fue aprobado sólo por el Pleno Municipal.

La cuarta parte corresponde al Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, adaptado a la Solución Sur, de 1966. Supone la eclosión del desarrollismo, y el planteamiento de autopistas y autovías, con la Red Arterial del Ministerio de Obras Públicas como principal protagonista.

Finalmente, se estudia el Plan General de Ordenación urbana de 1988, cuyo ámbito es únicamente municipal, y que supondrá la supresión de las vías rápidas, y la vuelta a los bulevares, en este caso del tipo de doble vía, es decir, con paseo central.

II - 1
ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

Antes de la fundación de Valentia, existieron en el territorio valenciano asentamientos urbanos como los íberos de Arse/Saguntum o Saiti/Saetabis. También Edeta/Lliria (s. V a.C.), cuya forma se adaptaba a las curvas de nivel, mientras que en La Bastida de les Alcusses/Moixent (s. IV a.C.), las construcciones se organizaban a lo largo de una calle principal que cruzaba todo el poblado, mientras calles perpendiculares lo ordenaban a cada lado.

De la civilización cartaginesa, cabe citar Akra Leuké (¿Lucentum?) datada sobre el 231 a.C., y de la griega, Hemeroskopeion (¿Dianium?), (s. I a.C.).

Con todo, la génesis del viario arterial del Cap-i-Casal viene de muy antiguo, precisamente de la Via Eraklea de los íberos. Se ha intentado condensar en esquemas viarios cerca de 1000 años de ciudad romana, o más de cinco siglos de ciudad árabe o cristiana.

A partir del derribo de las murallas y los primeros planes urbanísticos, de alineaciones, de ensanche, o de reforma interior, resulta todavía más complejo sintetizar unas pocas fotos fijas, ya que el planeamiento, que proporciona el armazón de una ciudad que acelera su crecimiento, ahora en periodos de unas pocas décadas, no sigue los mismos *tempos* que la realidad construida, y ambas son, a veces, contradictorias.

En cualquier caso, confrontar los esquemas de cada uno de esos momentos (o, periodos, para ser más exactos), nos permite visualizar la evolución a través de veinte siglos.

En cada periodo se presenta, a modo orientativo, la cartografía histórica que mejor refleja cada uno de ellos, primando la mayor proximidad posible en el tiempo, en cada periodo.


EDETA
TARRACO
MARE
NOSTRUM
SEGOBRIGA
ILICI
VIARIO RADIAL

La Valentia romana, 138 a.C. – 718

La Vía Augusta fue el primer eje viario arterial de València, con la fundación romana. Esta Vía se asentó sobre la íbera Vía Heráklea, que recorría la parte meridional de la península, desde Gades hasta la Galia. Junto con otro eje perpendicular, formaban la simbólica cruz del esquema Kardo x Decumanus.

Las ciudades imperiales romanas más importantes estaban directamente conectadas al vasto sistema de carreteras principales, facilitando las comunicaciones militares, estratégicas y comerciales, con el resto de ciudades y territorios.

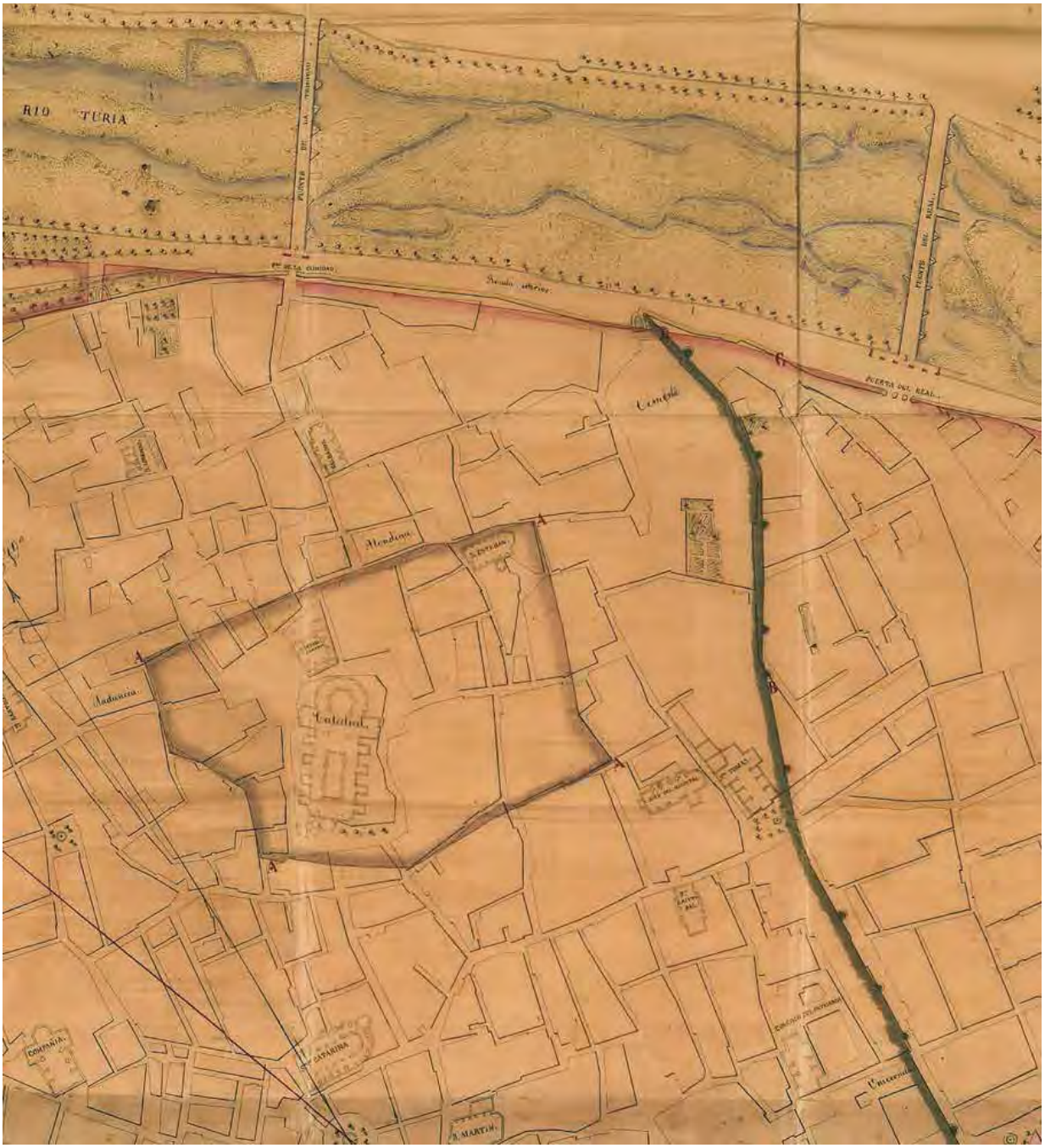
La fundación de la ciudad se produce el año 138 a.C. por el cónsul Junio Bruto, en una pequeña isla fluvial del Turia a unos dos kilómetros del Mare Nostrum, equidistante de las ciudades más importantes de la época en la costa mediterránea ibérica: Tarraco y Carthago Nova. El Kardo maximus, - Vía Augusta - entraría por la actual calle del Salvador.

En cuanto al Decumanus maximus, su trazado coincidiría con la calle Cavallers y calle del Palau, respondiendo a otro recorrido fundamental en la época: el de la salida al mar desde la meseta peninsular siendo el cruce de ambas el lugar del Foro Valentino.

Como en el resto de ciudades romanas, el recinto se encontraba amurallado, y a cada extremo de los ejes principales, correspondía una puerta. El Kardo se unía hacia el Norte, a la Via Saguntina en dirección a Saguntum/Sagunt, Dertosa/Tortosa y Tarraco/Tarragona; y por el Sur, con la Via Sucronense a través de la Porta Sucronensis en dirección a Saetabis/Xàtiva, Elx/Ilici, Dianium/Dénia y en menor medida Lucentum/Alacant. (Piqueras, Sánchis, 1992).

Desde la puerta norte, un segundo ramal debió conectar con Edeta (futura Avenida de Burjassot), si bien de esta vía apenas se conoce con certeza su trazado.

Esquema de la red viaria de la Valentia Romana. (Elaboración Propia).


RIO TURIA
Mendiola
Andaluzia
Catalina
COMPAÑIA
S. MARTIN

El decumanus al Este, conectaba con la puerta orientada al Mare Nostrum aunque es dudosa la existencia de puerto en El Grau, pues debía existir un *portum* en el propio río Turia, o en el interior de la Albufera.

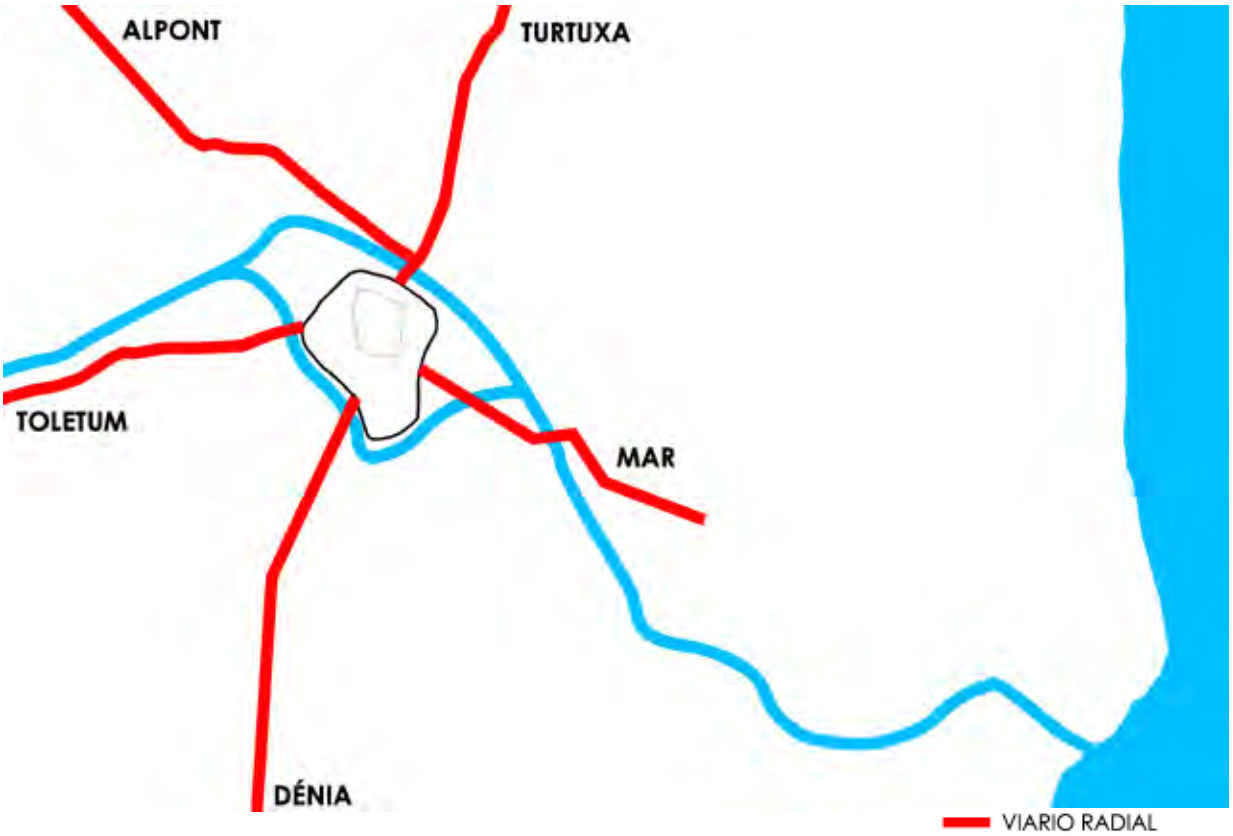
Al Oeste comunicaba con el interior de Hispania, siguiendo el recorrido de Quart de Poblet, Requena, Kelin/Caudete, Minglanilla, Egelesta/Iniesta, hacia Segobriga.

Este viario radial principal ha perdurado hasta nuestros días, y ha sido soporte estructurante de la ciudad, con las modificaciones impuestas por los siglos, que iremos viendo a lo largo del presente capítulo.

En definitiva, a partir de los ejes señalados, la configuración de Valentia (138 a.C. – 718) debió llegar a ser similar a la de Timgab, siendo el actual *carrer dels Cavallers*, el Decumanus maximus, y la calle del Salvador el Kardo, el cual, formando parte de la Via Augusta, conectaba con los ejes principales de la capital de la Provincia Tarraconensis, Colonia Julia Victrix Triumphalis Tarraco aun reconocibles, a su vez, en la *Rambla Vella* y el *Carrer Major*.

Tras perdurar hasta el siglo VI, el viario romano empezó a ser vulnerado tanto a nivel arterial, en la etapa visigótica con la gran basílica episcopal interrumpiendo la traza del kardo, como en el resto de calles, al ser invadidas por edificios colindantes, en clara transición a la ciudad islámica. (Ribera, 2.000).

Detalle del hipotético recinto romano en el Proyecto General de Ensanche de la Ciudad de Valencia. Monleón, Sancho y Calvo, 1858.


ALPONT
TURTUXA
TOLETUM
MAR
DÉNIA
VIARIO RADIAL

La Balànsiya islámica, 718 - 1238

Tras el periodo visigótico, la ciudad ocupada por los musulmanes estaría prácticamente destruida, por lo que el trazado reticular, con sus ejes principales desaparecerán casi por completo en esta época, si bien algunas calles, sobre todo las principales que conectaban las puertas con el centro de la ciudad, como las de Quart, Cavallers, El Salvador, Sant Vicent, del Mar, o Russafa, sí han llegado siendo reconocibles hasta nuestros días, tras superar este periodo urbano, a pesar del progresivo estrechamiento padecido.

Las “calles principales” islámicas eran aquellas que partían de los accesos principales, dominados por las puertas que tomaban su nombre de las principales ciudades a las que se dirigían, (Sagunt, Dénia, Xàtiva, Alzira, Russafa, Lliria, y el mar), Alcántara, Boatella, Xerea, y Al Hanax.

Báb-al-Qántara correspondía con el acceso desde el Norte (Morvedre/Sagunt, Turtuxa/Tortosa…). Conectaría al Noroeste, con Burjassot, LLíria, o Alpont.

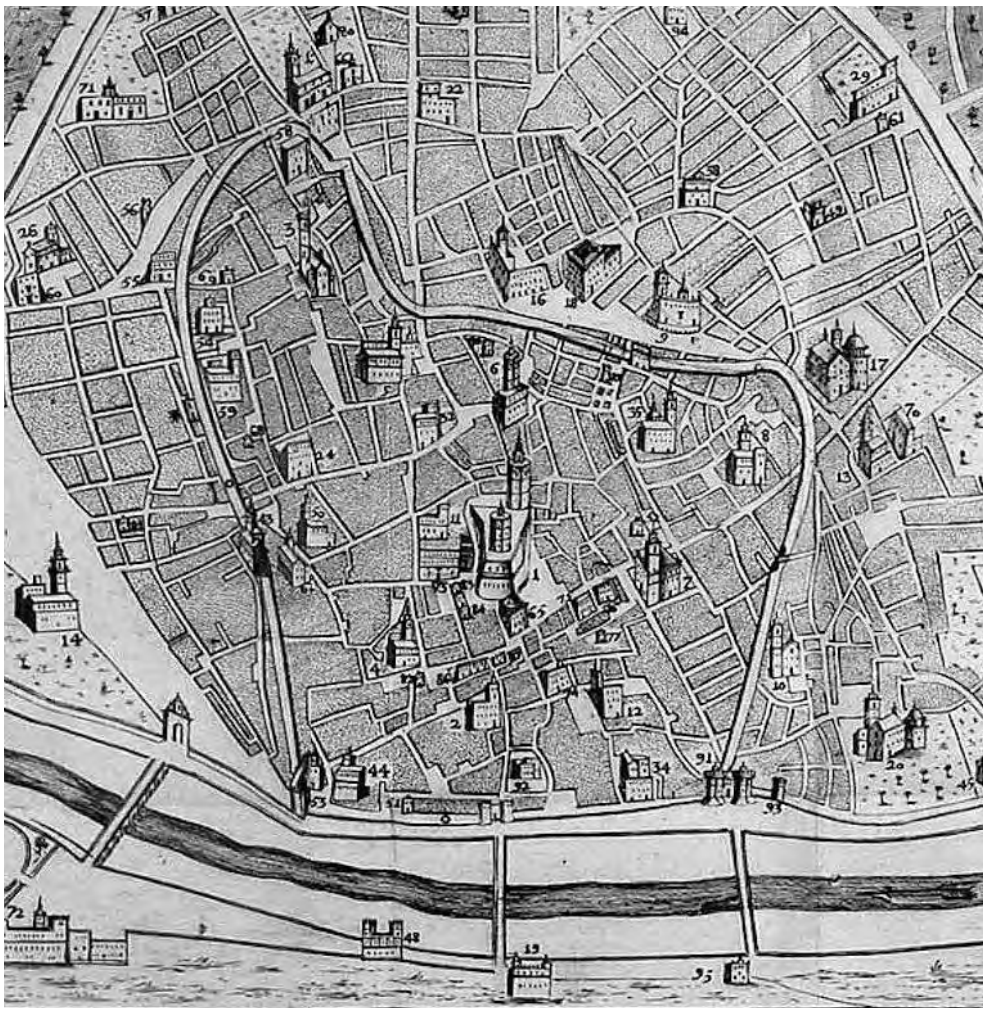
Báb-al-Baytala con la via al Sur (Alzira, Xàtiva, Dénia, Elx, y una incipiente Alacant).

Báb-al-Xaría, el acceso desde el mar, necesario para el comercio naval, si bien el puerto principal podría haber estado en Almussafes, al ser posible para los barcos entrar al resguardo de La Albufera.

Báb-al-Hanax, hacia la meseta peninsular (Requena, Toletum/Toledo…).

De las “calles principales” partían las secundarias, muchas veces directamente *atzucacs* lo que inducía una jerarquía clara entre las vías de comunicación y comerciales, y las meramente vecinales. (Sanchis Guarner, 1971).

Esquema de la red viaria de la Balansiya Islámica. (Elaboración Propia).



Ya en 1393, los *Jurats* cristianos se lamentaban de *"les deformitats que són en aquesta ciutat de carrers moriscs e d'altres dolenties".*

Y aun en 1774, Ponz en su "Viage de España, tomo quarto" se lamenta de que:

> La ciudad de Valencia, como muchas otras, tenga las calles torcidas y estrechas… defecto que se podía haber remediado en tantos siglos desde que arrojaron los que por máximas de su religión, de su política o por otras razones se complacían en vivir en angosturas, sin hacer caso de la magnificencia ni de las demás cosas que nosotros echamos de menos […] todas nuestras ciudades son feas, y más lo son las mayores.
>
> …Se deja conocer por las relaciones que las ciudades de los romanos fueron bien ordenadas, bellas y hasta espaciosas, y mucho más las de los griegos y aún las de otras naciones que les precedieron en cultura". (Ponz, 1774).

Y aboga por la necesidad del viario arterial:

> No es bastante el que las partes de una ciudad dejen de ser bárbaras, siéndolo, como generalmente lo es, su disposición. Varias cosas se han de juntar para la Belleza y magnificencia de una ciudad: entradas desahogadas, el número de puertas correspondiente a su grandeza, que tengan éstas el suficiente adorno de arquitectura: que sean muchas las calles con comunicación entre ellas: que las principales sean rectas y anchas, con lo cual son más cómodas y más breves para quien las anda; pero no deben de ser todas iguales en anchura y rectitud, porque una total uniformidad sería enfadosa". (Ponz, 1774).

Detalle del perímetro de la muralla árabe en el plano de Pasqual Esclapers basado en el del Padre Tosca, 1738.


LLIRIA
BARCELONA
TOLEDO
POBLENOU
DE LA MAR
ALACANT
VIARIO RADIAL

La València cristiana, 1238 -1884

En 1351 el Consell de la Ciutat estableció el trazado de la muralla de Pere el Cerimoniós, coincidente con la actual Ronda, terminando su construcción el 1370. Las obras fueron dirigidas por el maestro Guillem Nebot.

Por iniciativa real de Jaume I se crea la Vilanova de El Grau. Este es un factor, fundamental en la configuración de la red viaria en lo relativo al Este de la ciudad, ya que serán necesarios ejes de conexión entre los dos núcleos urbanos, el principal, de carácter fluvial, de ascendencia romana, y el secundario, de carácter marítimo que nace con la propia *Reconquesta*.

Los ejes principales partían de las puertas de que la muralla disponía, (entre otros de menor entidad), los cuatro "Portals Grans", coincidentes con los ejes romanos:

El Portal de Roters, o de Serrans, que daba acceso desde Barcelona, al Norte.

El Portal de Sant Vicent, acceso desde Alacant, al Sur.

El Portal de Quart, que comunicaría con Toledo, al Oeste.

y el Portal de La Mar, con la Vilanova del Grau, al Este.

Entre los "Portals Xics" hay que destacar el Portal Nou de Santa Creu, que conectará a través del Pont de Sant Josep en dirección a La Serranía y Ademuz, pasando por Burjassot, Llíria, Chelva o Tuejar.

Tras la Reconquista, las principales medidas urbanísticas del Consell se dirigieron al rectificado del trazado, con ensanchamientos y aperturas de plazas y calles, así como la reducción cuerpos salientes –"*barandats*" o "*embans*"-. Gran parte de los atzucacs fueron eliminados (aunque hoy en día perduran algunos), bien cediéndolos a las parcelas privadas, bien abriéndolos como calles normales, por el extremo cerrado. (Sánchis Guarner, 1971).

Esquema de la red viaria de la València Cristiana. (Elaboración Propia).


NOBILIS AC REGIA CIVITAS VALENTIE IN HISPANIA
INSIG
RIO
RIA

La sección de arquitectura de la Academia de San Carlos, publicó el 1831 el Plano Geométrico de la Ciudad de Valencia, llamada del Cid, de Francesc Ferrer, que actualizaba el de Tosca de 1704.

La autoridad municipal había acordado nuevos trazados para 371 calles y 52 plazas, a las que, poco a poco se iban ajustando los nuevos edificios; existían aun numerosos atzucacs. La leyenda del Plano de Ferrer dice:

> En fin la población consta de 118952 almas incluyendo sobre 4.000 transeúntes y guarnición, de cuyo total solo habitan intramuros 65036: fue dividida el año 1769, en cuatro cuarteles y 32 barrios, de los cuales pertenecen seis a los arrabales en la misma época se hizo la numeración de manzanas y casas con la nomenclatura de calles y plazas, por lo que se cuentan dentro de los muros 411 manzanas, 9030 casas, 428 calles y 131 plazas alumbradas por 2365 faroles. Debiéndose notar que para 371 calles y 52 plazas hay líneas acordadas por el Gobierno y con arreglo a ellas se va reformando.

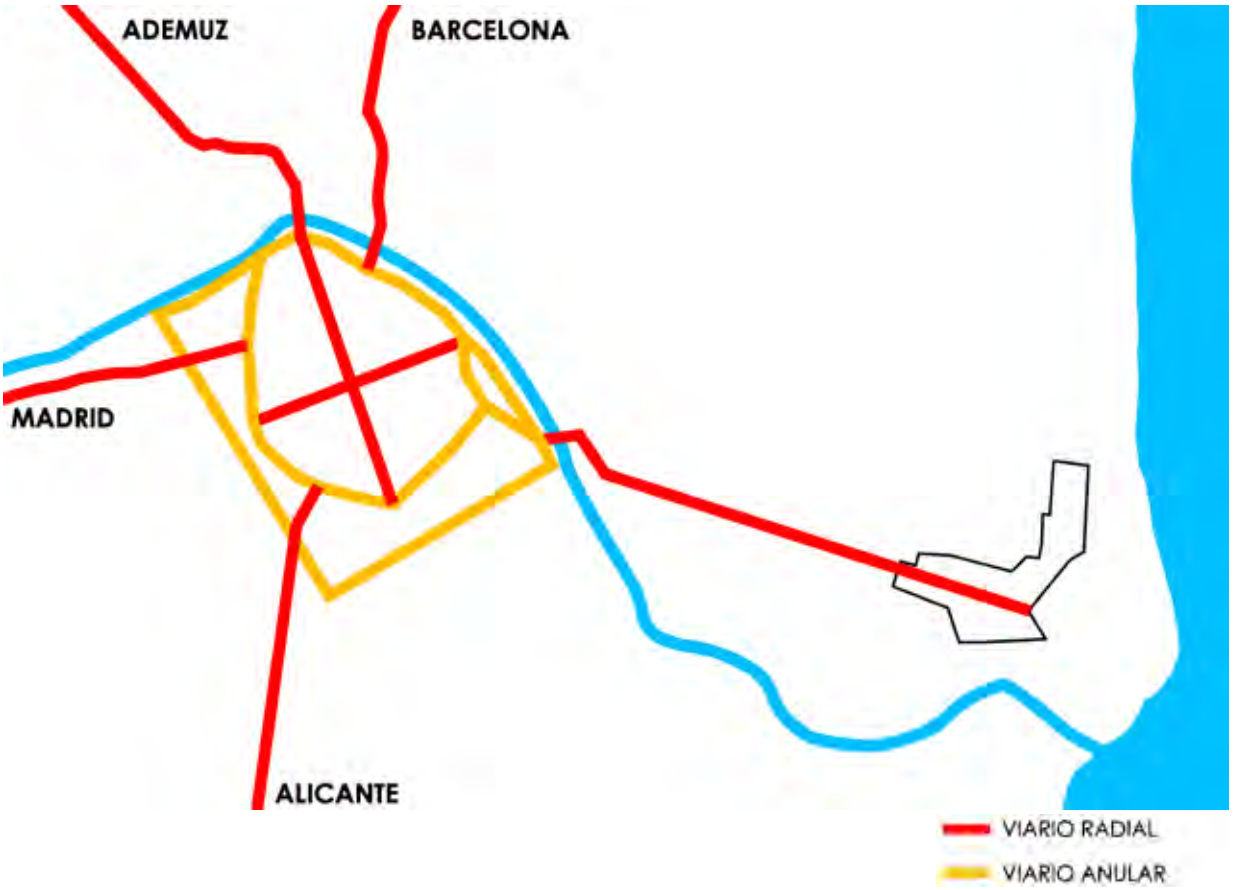
Las calles sin empedrar, desagradaron en su visita de 1840, al viajero Téophile Gautier.

> Las calles de Valencia son estrechas, raquíticas, con casas altas, de aspecto triste. A pesar de esto, la fisonomía de la ciudad es bastante moderna.

En términos más condescendientes se expresa, cuatro años después, a punto de derribarse las murallas, un viajero anónimo francés (también citado en Sànchis Guarner, 1971).

> Valencia ofrece por doquier recuerdos de la dominación morisca. Las calles son estrechas y sinuosas para evitar que penetren los rayos del sol; la multitud de torres y de jardines donde se izan las palmeras [...] completan la ilusión de una ciudad árabe. Actualmente se está reformando bastante el aspecto de Valencia con nuevas construcciones de tipo moderno.

Detalle del plano Nobilis Ac Regia Civitas Valentie In Hispania, de Antonio Mancelli, 1608.


ADEMUZ
BARCELONA
MADRID
ALICANTE
VIARIO RADIAL
VIARIO ANULAR

La Valencia del primer Ensanche, 1884 - 1924

En esta etapa hemos considerado dos componentes fundamentales:

- El Proyecto de Ensanche de los arquitectos José Calvo, Luis Ferreres y Joaquín Mª Arnau, 1884.

- La Reforma Interior de Luis Ferreres, 1891.

Con la demolición de la muralla en 1859, como condicionante máximo del planeamiento urbano, la nueva ciudad del siglo XIX, surge a partir del trazado proyectado del sistema viario. La escala urbana de las Grandes Vías de Circunvalación (así las denomina el proyecto) proviene de su calidad y de su amplitud, 50 metros, sirviendo a la vez de límite urbano, (sustituyendo también en este aspecto primordial a la fortificación de la ciudad), de red viaria anular, de espacio libre público, y de charnela de unión con futuros ensanches.

El bulevar pasa a ser el elemento estructurante principal, como en la ciudad limitada por las murallas lo fueron los edificios públicos.

Si bien se empleó la denominación bulevar para la vía que ocupó el espacio de la muralla, por su anchura, de unos 30 metros en buena parte del trazado, y por su configuración, se trató, y se trata, de una ronda, siendo su denominación, y su percepción más bien de calle ancha, nunca de bulevar, pues también carece de arbolado de medio o gran porte, salvo en el tramo del Muro de la Corona, y en las Alameditas de Serranos, que veremos con mayor detalle en el capítulo de antecedentes de los grandes ejes del Cap-i-Casal.

La Reforma Interior de Luis Ferreres plantea la creación de dos grandes ejes formando un gran crucero, que divide en cuatro partes sensiblemente iguales la Ciutat Vella, lo que se materializará (sobre el papel, solamente) en el proyecto de *sventramento* para la Gran Vía Russafa – Sant Josep (entre los sitios que ocuparon los demolidos Portal de Russafa y Portal de Sant Josep), y de la Avenida del Real, en perpendicular, entre otras actuaciones menores de que se compone el proyecto.

Esquema de la red viaria de la València del primer Ensanche. (Elaboración Propia).


VALENCIA

El proyecto de la Gran Vía de Russafa al puente de San José, lo veremos en el apartado de antecedentes de los grandes ejes viarios.

Además de los inicialmente citados, el plano de Manuel Cortina de 1899, determina avant-la-lettre dos elementos novedoso y fundamental para el futuro viario de la ciudad:

Por una parte, el Paseo de València a El Cabanyal de Casimiro Meseguer, aprobado en 1883 que debía suponer un segundo eje viario de conexión de la ciudad fluvial con la ciudad marítima, como complemento por el Norte a la Avenida a El Grau. Habrá que esperar a la penúltima década del s. XX, para que se urbanice el último tramo hasta El Cabanyal

Por otra parte, el Camino de Tránsitos, que conformará en el futuro un nuevo anillo en el esquema radioconcéntrico de la ciudad, pero que todavía será un elemento claramente periurbano durante décadas.

Estos dos elementos no los hemos considerado, por su prematuridad, en el esquema viario de este periodo, y lo haremos sólo de forma parcial, en el siguiente.

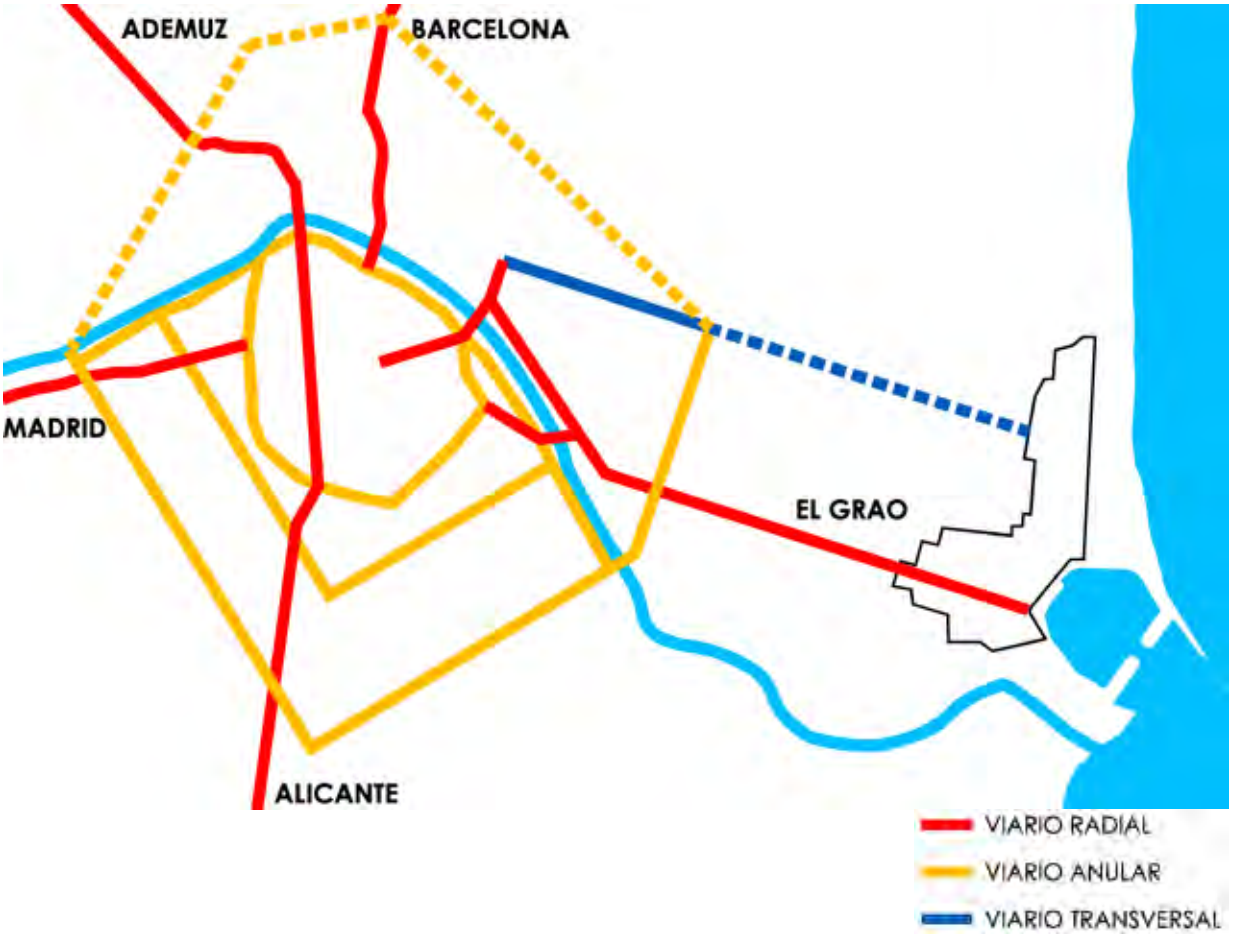
Izquierda:

Reforma Interior de Valencia. Luis Ferreres, 1891.

Página opuesta:

Detalle del Plano General de Valencia y Proyecto de Ensanche Calvo, Ferreres y Arnau, 1884.

Plano sin Título. José Manuel Cortina, 1899.


ADEMUZ
BARCELONA
MADRID
EL GRAO
ALICANTE
VIARIO RADIAL
VIARIO ANULAR
VIARIO TRANSVERSAL

La Valencia del Segundo Ensanche, 1924 - 1946

En el análisis de este periodo, hemos considerado fundamentales tres elementos:

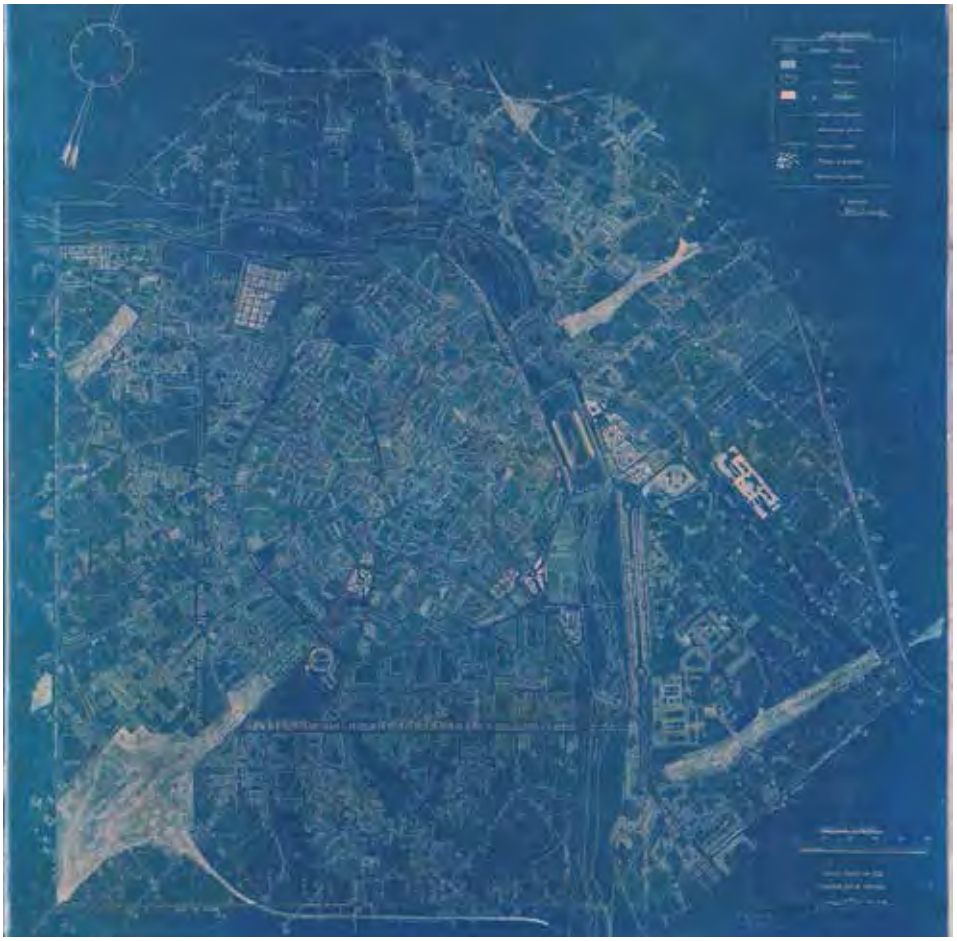
- El Ensanche de Francisco Mora, en su versión contraida respecto a la original de 1907, 1924.
- La Reforma Interior de Valencia, de Javier Goerlich, 1929.
- El Paseo de València al Mar, de Carlos Carbonell, 1924.

Los planes urbanísticos vigentes en Valencia durante este periodo eran el Plan de Ensanche de 1907, el de Reforma Interior de Aymamí de 1910, y los denominados planes de influencia urbana, como prolongación de la trama del Ensanche más allá de los límites del mismo, como el Plano de alineaciones en la zona de influencia urbana situada en la Vega de la Ciudad entre el Paseo al Mar y Río Turia de Carlos Carbonell (1924), el plano de alineaciones del poblado de Patraix y alrededores de Ángel Romaní (1935) o el Proyecto de nuevas líneas entre Cº de Tránsitos, Cº de Burjasot, poblado de Campanar y Río Turia, de Javier Goerlich (1941).

El proyecto de Ensanche de 1907 fue demasiado ambicioso, ya que la ciudad no llegó a colmatar su ámbito sino muchas décadas después, por lo que es el plano del Ensanche de 1924 (aunque tampoco se colmató) el que hemos tomado como referencia para este último periodo, que es ya el inmediatamente anterior a la aprobación del Plan General de 1946.

Del mismo año, el Plano de alineaciones en la zona de influencia urbana situada en la Vega de la Ciudad entre el Paseo al Mar y Río Turia desarrolla la prolongación del Paseo más allá de las vías de la Estación Central de Aragón, algo que no se empezará a desarrollar hasta la etapa del Plan de 1946.

Esquema de la red viaria de la València del segundo Ensanche. (Elaboración propia).



El Camino de Tránsitos, también recogido en el plano de Cortina era, como su nombre indica, un camino en gran parte de su trazado y estaba todavía en proyecto cuanto menos el tramo de la Avenida de Campanar, según en el Plano General de Valencia (1924) de la Compañía Electra.

De hecho, habrá que esperar hasta 1949, para que el arquitecto municipal Camilo Grau Soler, redacte el proyecto de urbanización de los 30 metros de sección transversal del Camino, que en ese momento se encontraba urbanizado únicamente en su franja central de 10 metros. Al irse colmatando poco a poco sus frentes edificados a lo largo todavía de varias décadas, configurará las avenidas que hoy conocemos.

Izquierda:

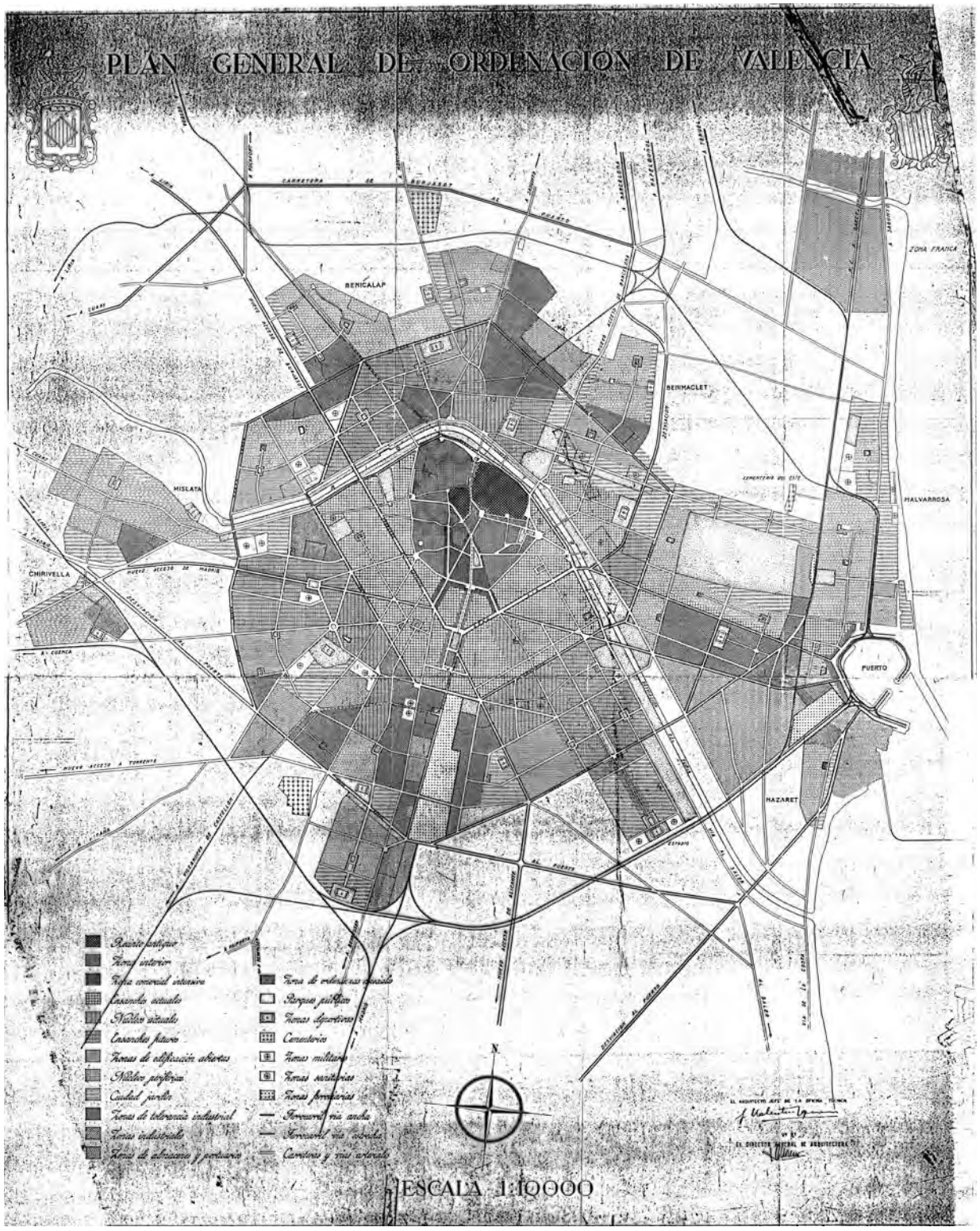
Fragmento del Plano de alineaciones en la zona de influencia urbana situada en la Vega de la Ciudad entre el Paseo al Mar y río Turia. Carlos Carbonell, 1924.

Página opuesta:

Plano de Ensanche de la ciudad de Valencia. Francisco Mora, 1924.

Plano de nuevas líneas para la Reforma del Interior de Valencia, Javier Goerlich, 1929..

II - 2
EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA Y SU CINTURA, 1946


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA
BENICALAP
BEINIMACLET
MISLATA
CHIRIVELLA
MALVARROSA
PUERTO
MAZARET
ZONA FRANCA
Casco antiguo
Zona interior
Zona comercial interior
Ensanche actuales
Núcleos actuales
Ensanches futuros
Zonas de edificación abierta
Núcleos periferia
Ciudad jardín
Zonas de tolerancia industrial
Zonas industriales
Zonas de almacenes y pontanas
Zona de ordenanza especial
Parques públicos
Zonas deportivas
Cementerios
Zonas militares
Zonas sanitarias
Zonas ferroviarias
Ferrocarril vía ancha
Ferrocarril vía estrecha
Carreteras y vías arterales
ESCALA 1:10000

INTRODUCCIÓN

La Carta de Atenas, de 1941, es la base del contexto teórico de la época con la zonificación, y las cuatro funciones de habitación, trabajo, esparcimiento, y circulación.

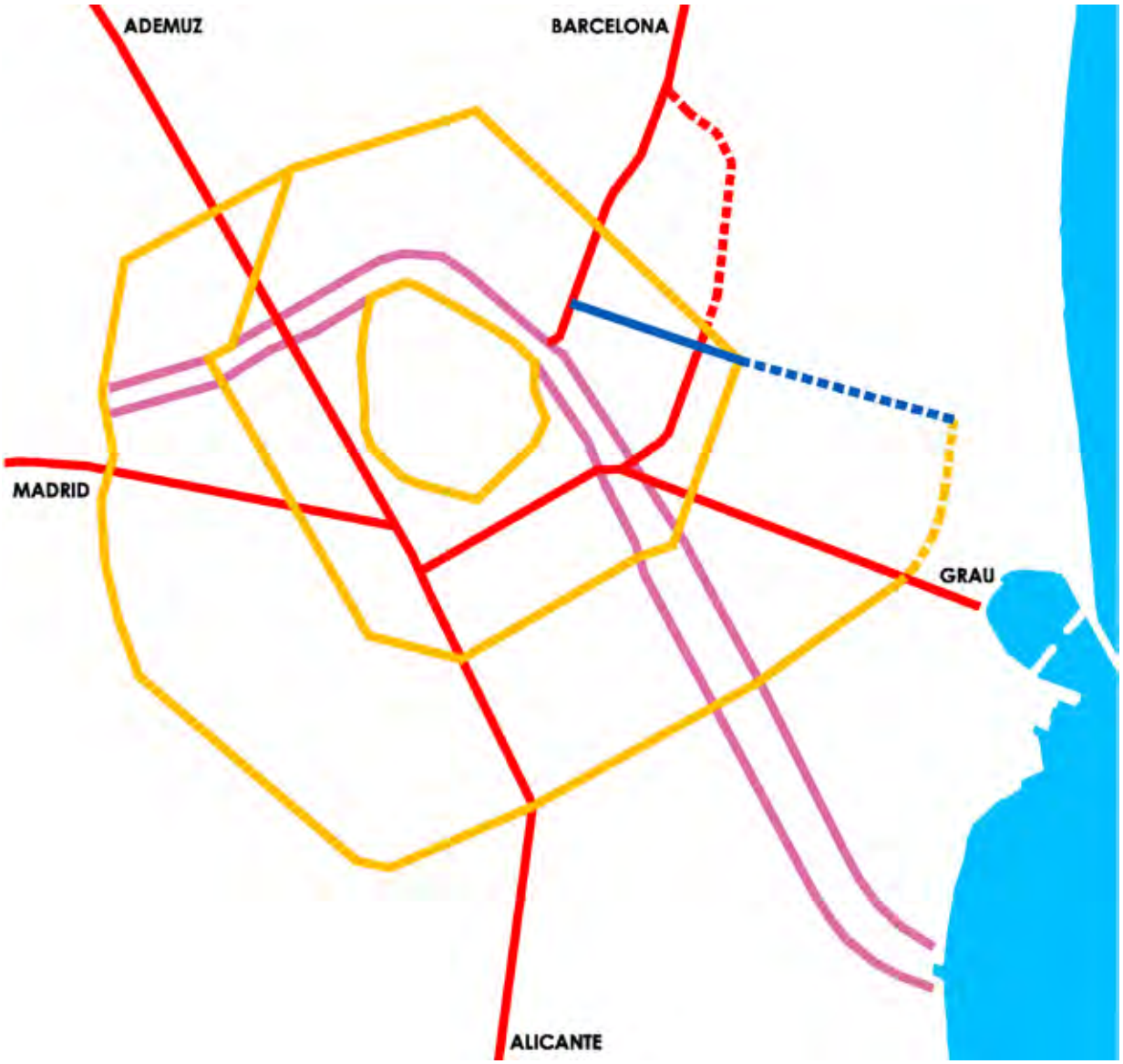
En particular, en cuanto a la función de circular que es la que más directamente nos afecta, gran parte del diagnóstico de la Carta y sus exigencias son literalmente aplicables, y de hecho son recogidos por el Plan General de 1946 y también lo serán, agravadas, en el Plan de 1966. Estos son algunos de los puntos a que nos referimos:

> La actual red de vías urbanas es el conjunto de ramificaciones desarrolladas en torno a las grandes vías de comunicación. Estas últimas se remontan en el tiempo, en Europa, mucho más allá de la Edad Media, y a veces, incluso, de la antigüedad.
>
> Las grandes vías de comunicación fueron concebidas para el tránsito de peatones o de carruajes; hoy no responden ya a los medios mecánicos de transporte.
>
> Las dimensiones de las calles, inadecuadas para el futuro, se oponen a la utilización de las nuevas velocidades mecánicas y a la expansión regular de la ciudad.
>
> Las distancias entre los cruces de las calles son demasiado pequeñas.
>
> La anchura de las calles es insuficiente. El intento de ensancharlas resulta a menudo una operación costosa y además ineficaz.
>
> Ante las velocidades mecánicas, la red de calles se muestra irracional, carente de exactitud, de flexibilidad, de diversidad, de adecuación.
>
> Las nuevas velocidades mecánicas han transformado el medio urbano al introducir en él un peligro permanente, al provocar el embotellamiento y la parálisis de las comunicaciones y al comprometer la higiene.
>
> En numerosos casos, la red ferroviaria se ha convertido, con la extensión de la ciudad, en un grave obstáculo para la urbanización. Esta red encierra barrios de viviendas, privándolos de contactos útiles con los elementos vitales de la ciudad. En numerosos casos, la red ferroviaria se ha convertido, con la extensión de la ciudad, en un grave obstáculo para la urbanización.

Plan Provincial de Valencia, plano de conflictos de tráfico.

Página opuesta:

Plan de Ordenación de Valencia.Plano de zonificación, a escala 1/10.000, 1946.



VIARIO RADIAL
VIARIO ANULAR
VIARIO TRANSVERSAL
VIARIO MARGINAL

> Las vías de circulación deben clasificarse según su naturaleza y construirse en función de los vehículos y de sus velocidades.
>
> Las calles deben diferenciarse según su destino: calles de vivienda, calles de paseo, calles de tránsito y arterias principales.

El Ministerio de Planificación del Gobierno inglés encarga en 1942, el Greater London Plan, con carácter supramunicipal, a Patrick Abercrombie, que se aprueba dos años más tarde y será referente del urbanismo moderno, apostando por la descentralización residencial-industrial desde el centro al extrarradio. (Añón, 2010).

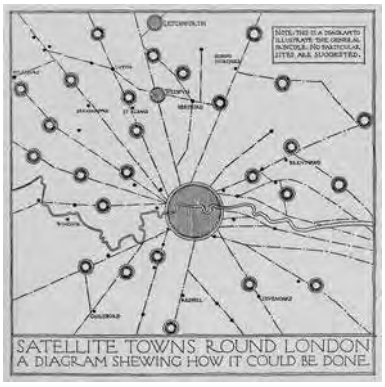
En un contexto próximo, encontramos las aportaciones teóricas de Cesar Cort, en su publicación “Campos urbanizados y ciudades ruralizadas” de 1941, con el modelo de Howard de Ciudad jardín, organizando la estructura urbana mediante ”células urbanas” conectadas mediante “vías arteriales” que conectan los lugares de la vivienda y el trabajo, y el “sistema aireatorio” formado por parques distribuidos a lo largo de la ciudad. (Gª Heredia, 1988).

En España, la Madrid en ruinas debía devenir capital de un imperio, por lo que había que dotarla de “un sistema de vías de recepción o triunfales, articulado con los campos de grandes asambleas y concentraciones militares” (Pérez Mínguez, 1939; citado en Terán, 1999).

Pero, por encima de la exaltación de la ideología nacional-sindicalista, y de los grandes ejes representativos, el valor de su Plan General, precedente del de València, está precisamente en que no es el esperable plan de la ciudad falangista, ni de la capital imperial de una España delirante, culturalmente ligada a los totalitarismos, sino en que es un documento técnico de alta calidad, representativo al más alto nivel de la cultura urbanística universal de su momento y de mucho tiempo después. (Terán, 1999).

El modelo de organización radioconcéntrico, con despiece urbano mediante anillos y cuñas verdes, combinados con el trazado de la red viaria para las circulaciones principales empleado en Madrid, será trasladado por el mismo equipo directivo al Plan de València.

Como base cartográfica para la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura, el Equipo de Madrid dispondrá del levantamiento cartográfico previamente realizado entre 1929 y 1944.



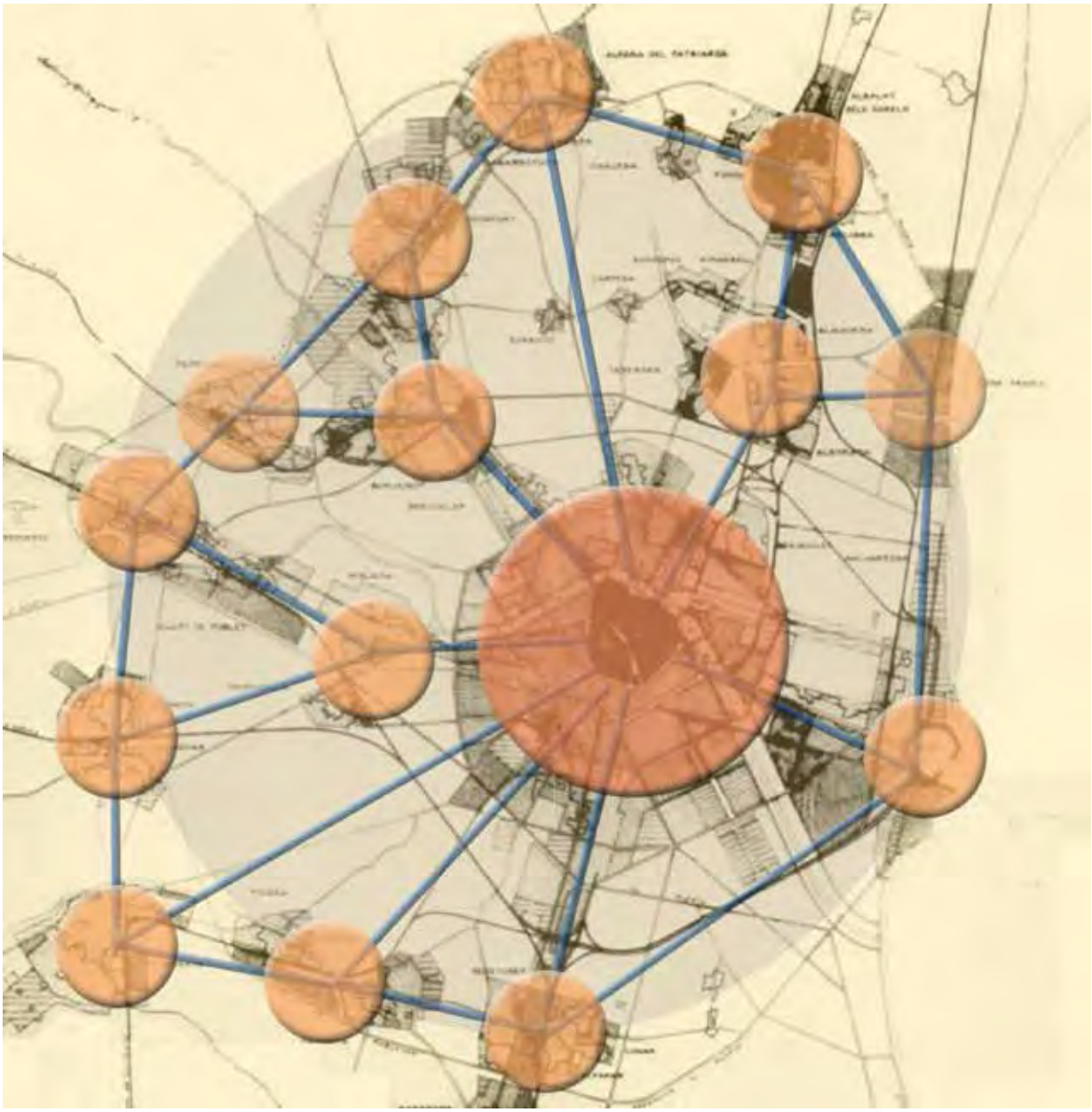
Esquema de ciudades satélites de Londres. Purdom, 1920

Plano de análisis social y funcional de Londres. Abercrombie, 1943.

Plan Provincial de Valencia, plano de conflictos de tráfico, 1946.

Página opuesta:

Esquema del viario arterial del Plan de 1946. (Elaboración propia).



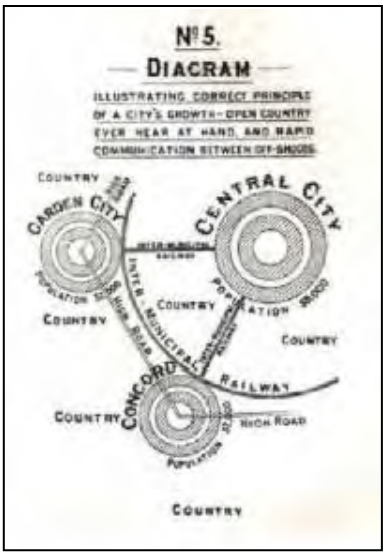
El 18 de diciembre de 1946 se aprueba el Plan de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura, redactado por Germán Valentín-Gamazo y García-Noblejas. El Plan basa su ordenación en una Red Viaria, una Zonificación y unas Ordenanzas. Mediante su redacción, se pasaba de una edificación anárquica en cuanto a zonificación, a una edificación zonificada con establecimiento, principalmente, de zonas industriales y distintos tipos residenciales.

Entre los principales objetivos del Plan cabe destacar la consecución de “las mejores condiciones de vida que sea posible para sus habitantes”. Recoge y potencia la estructura, proveniente del núcleo histórico cardioforme, adoptando un modelo radioconcéntrico y descentralizador, con un núcleo central (la ciudad de València) y una serie de núcleos satélites industriales y residenciales. Entre el núcleo central y los satélites, y separando a éstos entre sí, aparece un cinturón verde, que juega un papel limitador del crecimiento del núcleo central, que queda englobado por un anillo viario, del que parten vías radiales que enlazan al núcleo con las poblaciones satélites que están unidas, a su vez, por un segundo anillo viario.

Ese cinturón verde es en el caso de Valencia, en realidad, un cinturón agrícola, y los satélites no son de nueva creación, sino las poblaciones ya existentes de la comarca, cuyo nombre no es otro sino el de L’Horta.

Confluyen de esta manera la concepción agrarista autárquica, las ideas higienistas, y las de integración de lo rural y lo urbano del siglo XIX, así como los conocidos esquemas de Ebenezard Howard,

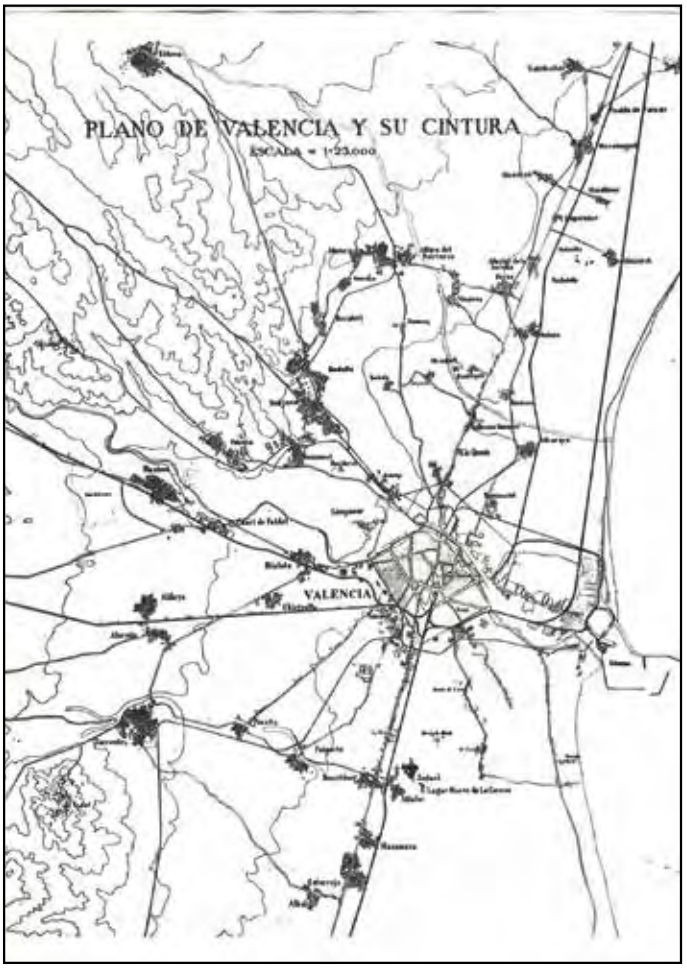
Como el resto de Planes Comarcales anteriores a la Ley de Régimen de Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956, (Madrid 1944, Bilbao 1946, Barcelona, 1953, para la ejecución del Plan, será necesaria la promulgación de la Ley de ordenación urbana de Valencia y su comarca, de fecha 18 de diciembre de 1946, redactada por la Corporación Administrativa Gran Valencia, creada para la ejecución del Plan.



Esquema de ciudades satélites. Howard.

Página opuesta:

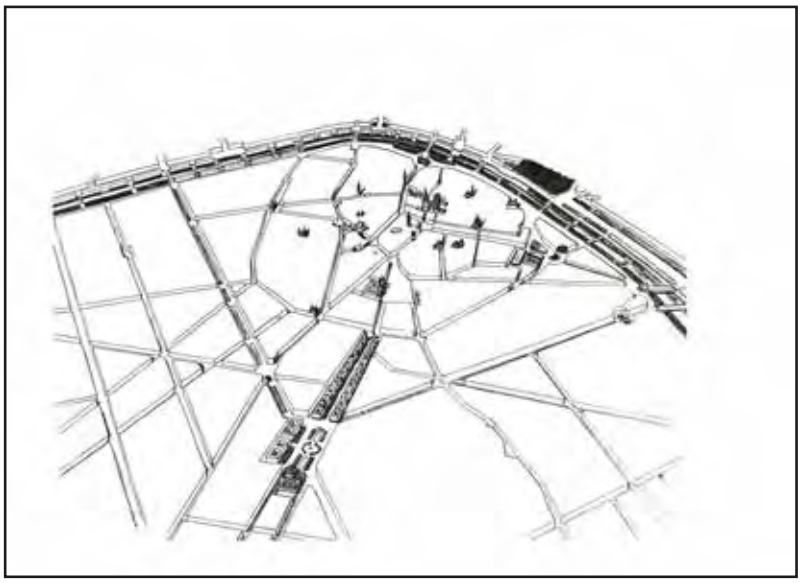
Interpretación del esquema de núcleo central y poblaciones satélites sobre el plano 1/10.000 del Plan de 1946. (Elaboración propia).


PLANO DE VALENCIA Y SU CINTURA
ESCALA = 1:23.000
VALENCIA

Los paneles de la exposición del Plan Provincial, precedente inconcluso del Plan Comarcal, transmiten de manera gráfica y directa, algunas de las cuestiones que nos ocupan en esta investigación, y que ya fueron motivo de preocupación para los arquitectos redactores del Plan, y en particular, las que nos ocupan de los accesos, la desconexión de vías, la red arterial, intensidades de tráfico y el problema ferroviario.

Toda vez descartado el Plan Provincial, el Plan se compone del Plano Comarcal a escala 1/25.000, el de la zona central a 1/10.000 y de una serie de hojas, algunas inéditas hasta la fecha, a escala 1/4.000, de las que varios calcos han sido localizados en el Archivo Histórico Municipal, y varios planos entelados en el de Planeamiento, si bien, por su mal estado de conservación de estos últimos, sólo el 4C se ha podido reproducir convenientemente.

El Plan se desarrolla en Proyectos Parciales y Planos Parciales de “Hojas”, a escala 1/2.000, cuya redacción correrá a cargo, en el primer caso, de la Oficina Técnica de la Corporación Administrativa Gran Valencia, y en el segundo de la Oficina Técnica de Urbanismo del Ayuntamiento.



Izquierda:

Perspectiva del centro de Valencia del Plan General, 1946.

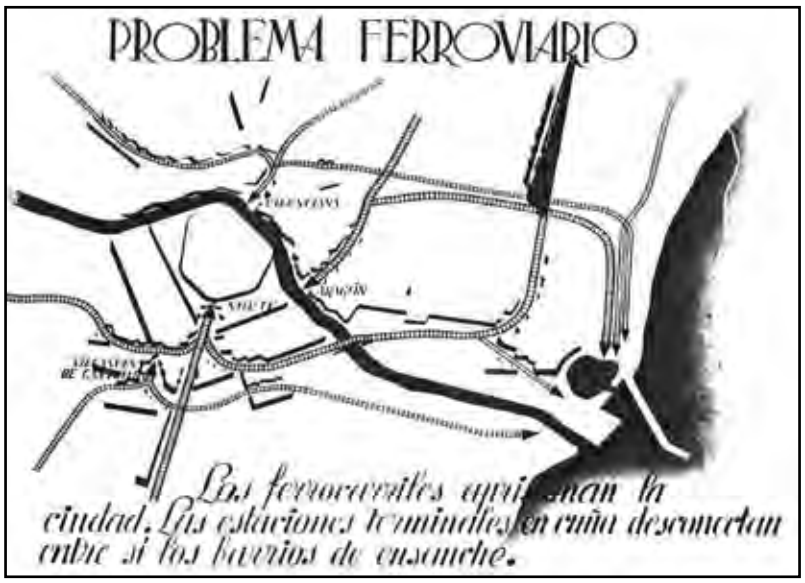
Página opuesta:

Fotografía de Valencia a vista de pájaro. Ministerio del Aire, 1946.

Plano de Valencia y su Cintura, 1946.


ACCESOS
LAS VIAS DE PENETRACIÓN DE LAS PRINCIPALES
CARRETERAS HAN SIDO ENTRANGLADAS POR LA EDIFICACIÓN.
EL TRÁFICO AL PUERTO SE HACE A TRAVES DE LA CIUDAD


DESCONEXIÓN VIAS


PROBLEMA FERROVIARIO
Las ferrocarriles aprisionan la
ciudad. Las estaciones terminales en cuña desconectan
entre si los barrios de ensanche.

1. LA PROBLEMÁTICA DE LOS ACCESOS

El trazado de las carreteras de acceso al Cap-i-Casal proviene literalmente de la Via Augusta y resto de vías romanas. La situación de las comunicaciones, es calificada en la memoria del Plan como “francamente apurada”, tanto en las arterias principales de Madrid, Barcelona y Alicante, como en secundarias como la de Burjassot o Torrent, debido a que todas ellas confluyen en la capital, incluyendo la “saturadísima” Avenida a El Grau, eje de la conexión también inmemorial con el mar.

Por otra parte ninguno de estos ejes coincidía con los antiguos puentes del río Turia, lo que el Plan achaca a la intención de construir otros nuevos con mayor capacidad de tráfico, lo que sólo se había llevado a cabo, en la época, con un nuevo puente en la Avenida a El Grau, conectando con la Gran Vía del Marqués del Turia del Eixample.

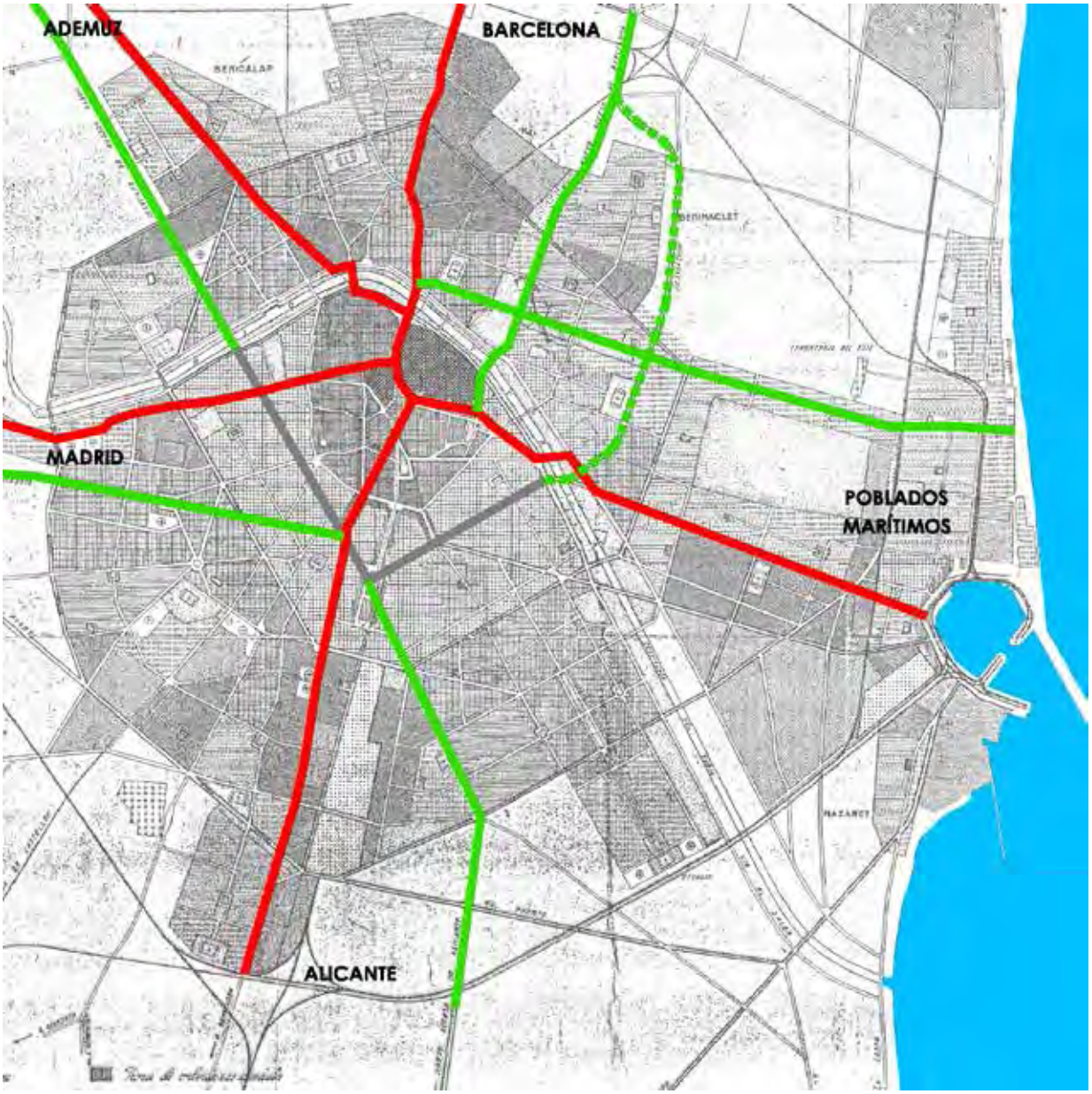
A todo ello había que añadir que el casco urbano se encontraba constreñido por el “Cinturó de Ferro” formado por los numerosos pasos a nivel (cortando el Camino de Tránsitos, la Avenida al Grau, o del Puerto…) tanto de vía ancha como estrecha, que eran más de 40 en las proximidades de la capital, a lo que habría que añadir las líneas de tranvía. Como señala el Ingeniero Jefe Municipal:

> En el término municipal de Valencia hay cuarenta y cuatro pasos a nivel, los que dan lugar, en época normal, a los siguientes cruzamientos diarios, desde las seis de la mañana hasta las ocho de la noche, según una estadística de la Dirección de Caminos del año 1930: De carros, 9.765; automóviles, 5.457; camiones, 9.869; tranvías, 2678. El número de trenes que circulan por aquellos en 24 horas es de cuatrocientos noventa (490). Sólo el ferrocarril Valencia-Tarragona produce 12 pasos a nivel con una circulación de 36 trenes diarios. (Pichó, 1934; citado en Aguilar, 2009).

Ante la imposibilidad de ampliar los accesos existentes, al estar sus frentes edificados total o parcialmente consolidados en gran parte de sus respectivos trazados, se dispone su desvío, creando nuevos trazados de penetración a través de espacios vacantes.

El desdoble de los principales accesos históricos, como se observa en el gráfico, se realizó del siguiente modo:

Paneles de la exposición del Plan Provincial, relativos a los Accesos, la Desconexión de vías, y el Problema ferroviario, 1946.


ADEMUZ
BARCELONA
MADRID
POBLADOS
MARÍTIMOS
ALICANTE

El Plan recoge el desvío del Camí Reial de Castella, que partía del corazón de la Ciudad, en Manises, para acometer a la Gran Vía de Fernando el Católico, a través de la planeada Avenida de Castilla.

Para el acceso de Barcelona, el Camí Reial se desvía en Almàssera entrando a Valencia desde Alboraia, por la calle del Botànic Cavanilles hasta el puente del Real y, adicionalmente, se prevé un desvío a las actuales Avenidas de Catalunya y Aragón, hasta el puente de Aragón (se suprime el trazado del ferrocarril y la estación de Aragón), para enlazar con la Gran Vía del Marqués del Turia, mediante un nuevo puente.

Para el acceso de Alacant se propone el desvío de la carretera del Cami Reial de Xàtiva en Silla, para entrar hasta la confluencia de las Grandes Vías mediante la denominada Pista de Silla.

La Avenida de Burjassot será doblada por la denominada Pista de Ademuz, desviando el trazado existente, antes de Burjassot, para conectar, mediante un nuevo puente, con la Gran Vía de Fernando el Católico.

La estructura viaria se completa con anillos de circunvalación a nivel comarcal que entrelazan el ”rosario” de poblaciones. El más interior es la Nueva Ronda que circunvala el casco urbano por el Sur, mientras que el Camino de Tránsitos queda completamente dentro del casco urbano, cerrando el esquema radioconcéntrico, junto con la histórica ronda interior.

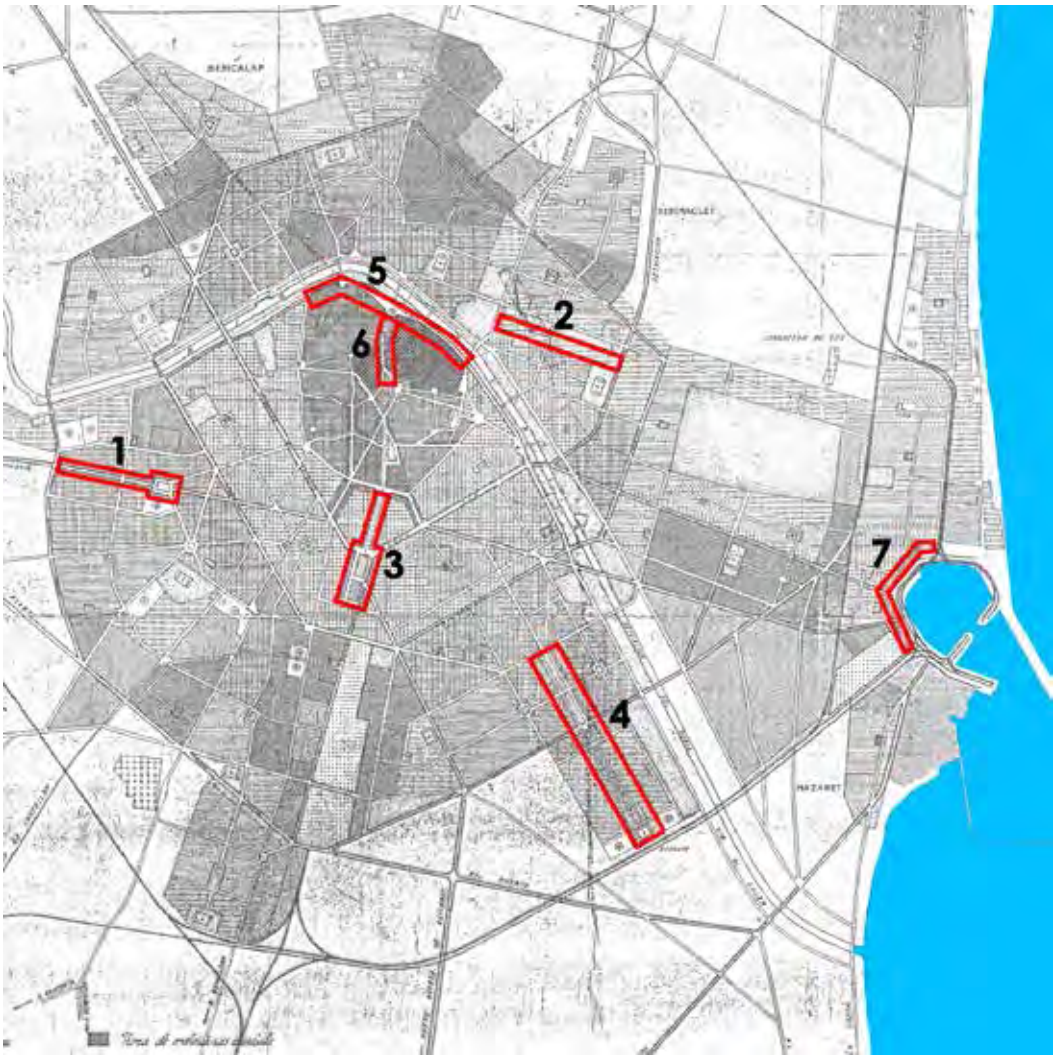
En definitiva, se busca la conexión de los principales accesos a la ciudad, en el “Foro Valenciano”, mediante el retraso de la Estación del Norte y la avenida prolongación de Marqués de Sotelo, donde confluirían directamente los accesos de Barcelona, Alicante y Ademuz e indirectamente el de Madrid, a través de la Gran Vía de Ramón y Cajal, y la Avenida del Puerto a través de la Gran Vía Marqués del Turia, en cuanto se suprimiera la Estación Central de Aragón.

Las Grandes Vías del Ensanche de 1884, se configuran como la auténtica columna vertebral de la ciudad del Plan de 1946.

Retomando la cuestión ferroviaria, resulta sorprendente observar que en el Plan General de Enlaces de Valencia, de enero de 1946 de la Junta de Estudios de Enlaces Ferroviarios, ya se contemplaba la realización - casi literal - de los dos proyectos emblemáticos de soterramiento

Esquema de la modificación del trazado de los principales accesos. En rojo, los antiguos, en verde, los propuestos por el Plan. (Elaboración propia).


VALENCIA


1
2
3
4
5
6
7

de vías actualmente paralizados: el túnel del AVE, desde el Norte al Parque Central, que permitiría la conexión en superficie de las Grandes Vías y el propio Foro Valenciano, y la línea de metro que debe atravesar Ciutat Vella, desde la antigua Estació de Fusta (Calle Almassora), hasta conectar con la Estación del Norte.

2. LAS ZONAS DE ORDENACIÓN ESPECIAL

El Plan concede una gran importancia a la configuración del espacio viario al considerarlo fundamental para la imagen de la ciudad futura, por lo que varios de los principales ejes y algunas plazas, quedan sujetos, además de a las ordenanzas de uso y aprovechamiento generales, a unas normas generales de altura, de composición de fachadas y de materiales, inspiradas en la arquitectura tradicional valenciana.

Estas zonas, señaladas en el Capítulo X del Proyecto de Bases Generales para las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación, bajo la denominación de “Zonas de Ordenación Especial” son de los siguientes:

- 1. Avenida de Castilla, que denomina “Zona de penetración de la carretera de Madrid”.

- 2. Paseo de Valencia al Mar o “Zona de Ciudad Universitaria”, desde los jardines de Viveros hasta el nuevo acceso de Barcelona.

- 3. Avenida del Marqués de Sotelo (prolongación) “hasta la Gran Plaza de convergencia entre las Grandes Vías de Germanies, y Ramón y Cajal”, es decir, hasta el Foro Valenciano, sobre la existente Estación del Norte, y sus instalaciones.

- 4. “Avenida prolongación de la calle Maestro Gozalvo”, hasta su encuentro con la Nueva Ronda, más tarde denominada Gran Avenida de Monteolivete.

- 5. “Zona del Río”, o fachada de la ciudad al río Turia, entre los puentes de San José y Aragón.

- 6. Nueva Vía entre las Torres de Serranos y la Plaza de la Reina, incluyendo a esta. (Ensanchamiento y prolongación de la Calle de Serranos).

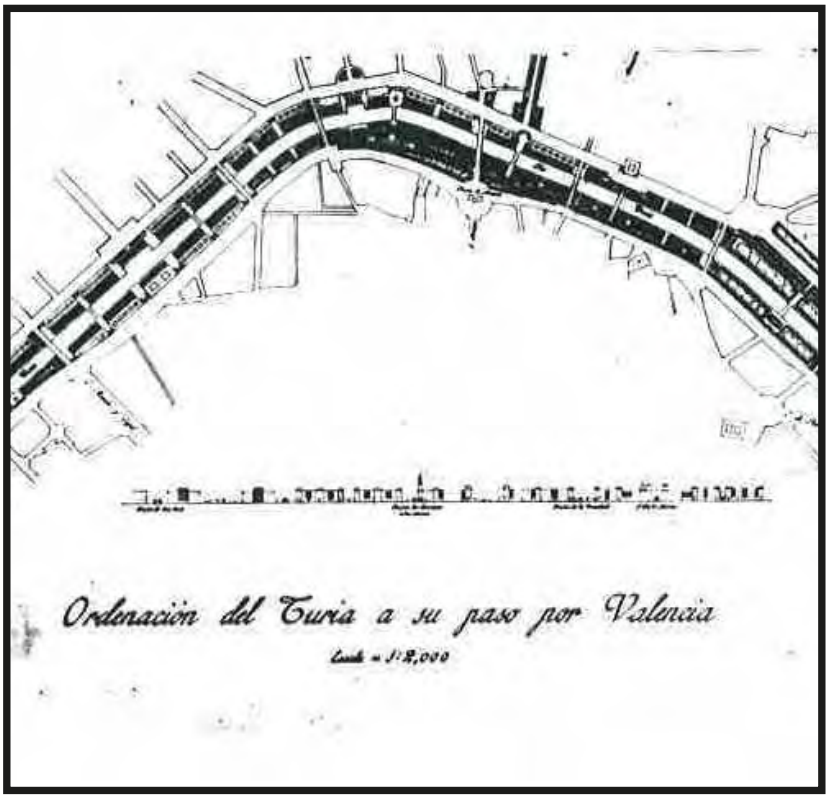
- 7. “Fachada de Valencia al Grao, frente al Puerto”, esto es, el actual Bulevar o Calle de J.J. Dómine.

- 8. Plazas centro de distrito o de barrio, presididas por la Tenencia de Alcaldía o Parroquia. (Básicamente, no realizadas en ningún caso, y que incluso fueron suprimidas en los propios Planes Parciales de desarrollo).

Página opuesta:

Detalle del Plano General, Primera Solución, Hoja nº 1 del Plan General de Enlaces Ferroviarios, 1946.

Plano clave de las Zonas de Ordenación Especial. (Elaboración propia).


Ordenación del Turia a su paso por Valencia

En estas zonas, el Plan impone limitaciones de altura, para “lograr la mayor armonía”, así como la coincidencia de la altura de pisos, para tratar de conseguir la correspondencia de elementos horizontales, cornisas e impostas, zócalos, etc. Los voladizos debían ser a base de balcones con cerrajería, salvo en la Avenida de Castilla, el Paseo de Valencia al Mar y la zona del río, donde se autorizan miradores.

En resumen, se pretende lograr en los espacios viarios representativos una unidad compositiva, de materiales y tonalidades, según los tipos de la arquitectura tradicional valenciana, especialmente en el tratamiento de la cerrajería, la carpintería y la molduración.

Los proyectos especiales

Las Bases Reguladoras del Plan ponen un énfasis mayor en varios espacios viarios, a saber, la Avenida de Marqués de Sotelo (prolongación) y el Foro Valenciano, el Bulevar de Fachada al Puerto, la Nueva Vía entre las Torres de Serranos y la Plaza de la Reina, y las plazas centro de distrito, que estarían sometidos a proyectos especiales que definirían el tipo de fachada, la composición y los materiales.

La Avenida de Marqués de Sotelo (prolongación) y Foro Valenciano, el Bulevar “Fachada de Valencia al Grao, frente al Puerto”, la Nueva Vía entre las Torres de Serranos y la Plaza de la Reina, incluyendo a esta, y las Plazas centro de distrito o de barrio, las trataremos a continuación.

Las dos primeras Zonas de Ordenación Especial, el Paseo de Valencia al Mar y la Avenida de Castilla, las trataremos en sus propios apartados.

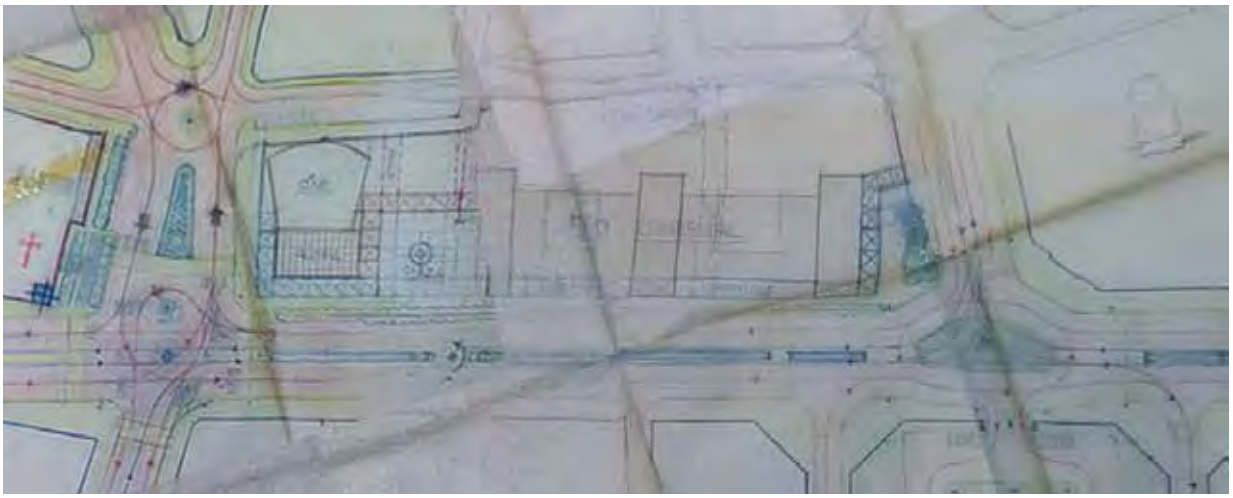
La Avenida de Monteolivete, se verá en el apartado de Ensanches Futuros de este mismo capítulo.

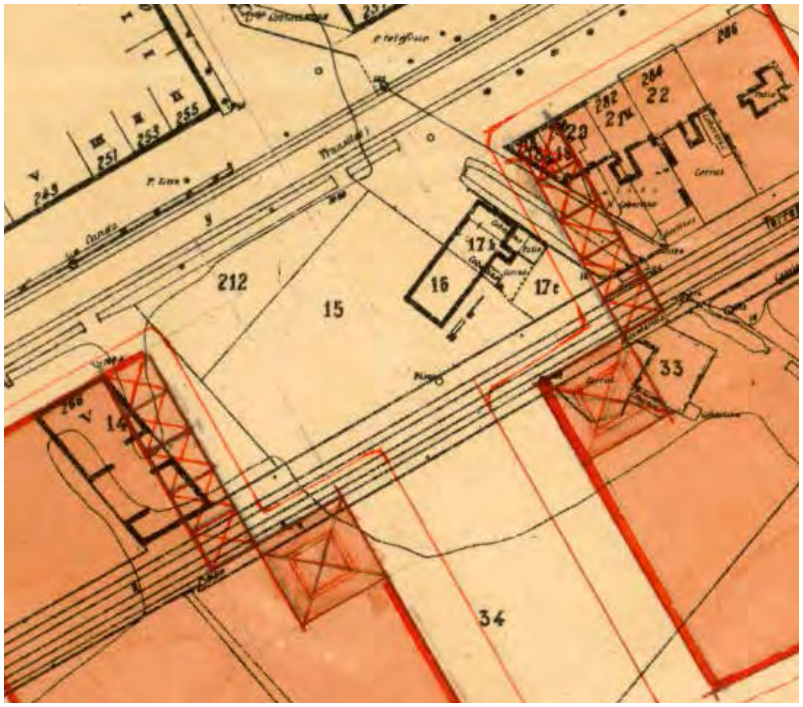
Del ámbito de la “Zona del Río”, o fachada de la ciudad al río Turia, entre los puentes de San José y Aragón, no se ha localizado información, salvo el alzado que aparece en el plano de Ordenación del Turia a su paso por Valencia (ver en página anterior), pero por su pequeño tamaño no es posible visualizarlo correctamente.

Página opuesta:

Detalle del Plano de Ordenación del Turia a su paso por Valencia, 1946.


Plaza de Serrano




212
15
16
17c
33
34
22

No obstante, su ámbito se corresponde con el Bulevar de Isabel II proyectado por Antonino Sancho en 1865, con motivo del derribo de la muralla, del que sí se ha localizado en el Archivo Histórico Municipal, el plano de proyecto inédito que se recoge en el capítulo de antecedentes de los grandes ejes del Cap-i-Casal.

Pórticos

Además la aplicación de las Ordenanzas Especiales, el Ayuntamiento se reservaba la opción de imponer pórticos, con regulación de módulo, altura, composición y materiales, que en todo caso serían obligatorios en el caso del Foro Valenciano, el bulevar de fachada al Puerto, y las plazas centro de distrito de la Avenida de Monteolivete.

De estos tan sólo han llegado a nuestros días los de la fachada al puerto, pero existen numerosos ejemplos en la planimetría, como son las perspectivas del Foro, el proyecto de centros vecinales de los barrios Sureste, Sur, y Noreste, la Ordenación General del Ensanche Sur-Este (Avenida de Monteolivete), el proyecto de plaza con tenencia de Alcaldía en el ensanche Norte, del Centro Cívico en la calle Salamanca, y en numerosos Proyectos Parciales y Hojas, como por ejemplo la Plaza de Serranos dibujada por el arquitecto autor del Plan, el primer tramo de la calle del mismo nombre, en el Plano Parcial de la Hoja nº 1-2-3 de 1956, la bocacalle al río de la calle Almazora en el Plano Parcial nº 10 de 1956, y un largo etcétera.

Grupo de viviendas y embocadura al río de la calle Almassora, con pórticos en Plano Parcial nº 10, 1956.

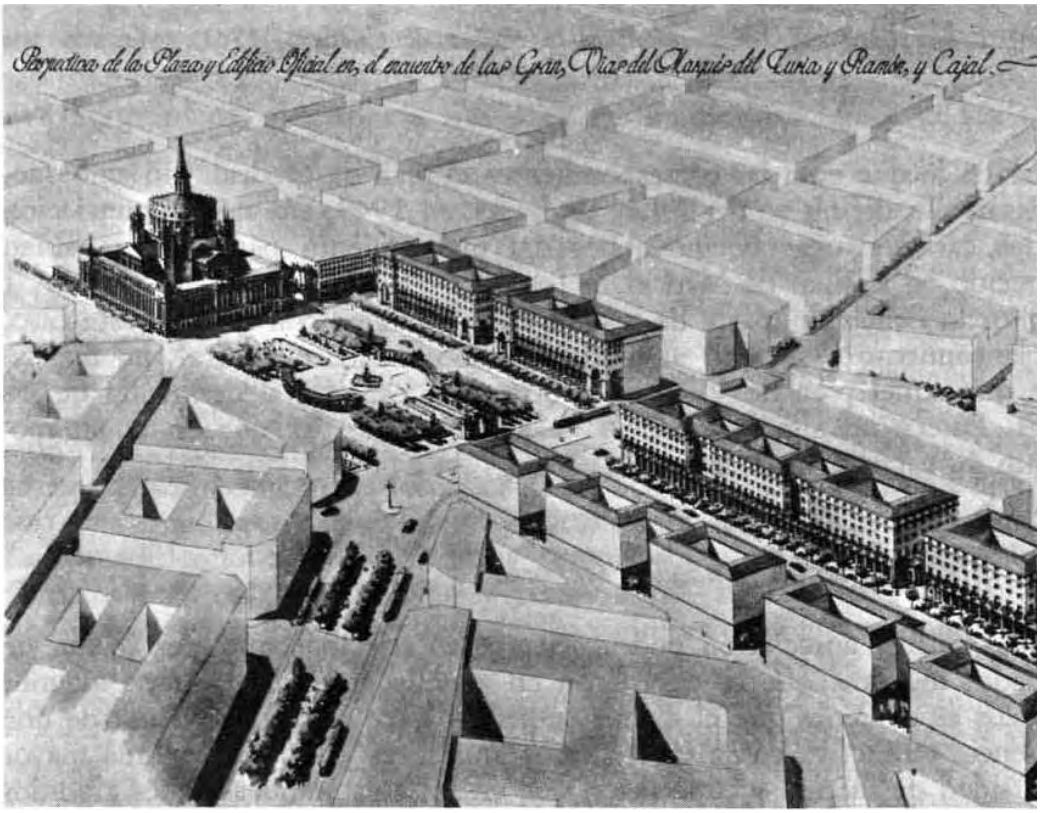
Página opuesta:

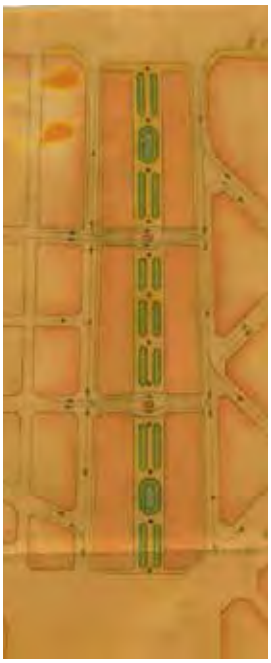
Plaza de Serranos, con porticado. Valentín-Gamazo, 1946.

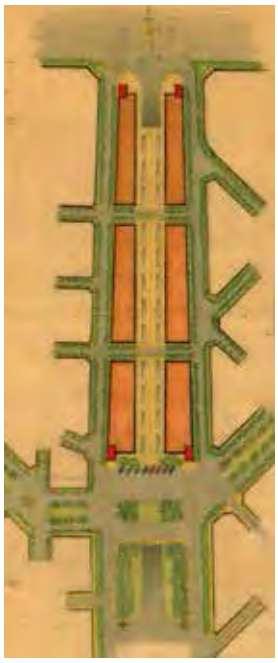
Boceto de la zona comercial y de ocio (cine) entre la Avenida del Marqués de Sotelo y Plaza de San Agustín, con pórticos, 1956 c.a.

Detalle de la calle Serranos porticada en el Plano Parcial nº 1-3-4, 1956.

Detalle del arranque porticado (y con torreones) de la Avenida de Monteolivete en el Plano Parcial nº IV, 1953.


Perspectiva de la Plaza y Edificio Oficial en el encuentro de las Gran, Vías del Marqués del Turia y Ramón y Cajal.





Avenida del Marqués de Sotelo y Foro Valenciano

El Anteproyecto de prolongación de la Avenida del Marqués de Sotelo y enlace de las Grandes Vías, es aprobado por la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Gobernación en 1947.

Como reza el anejo a la memoria del Plano Parcial de la Hoja nº 5 (1953) que suscriben los Arquitectos de la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo, Camilo Grau y Julio Bellot, con el Vº Bº del Arquitecto Mayor, Javier Goerlich:

> Todo el eje formado por estación y Gran Plaza se ha zonificado como Ordenanza Especial porque está llamada en el futuro a ser el centro de la Ciudad y cruce de las dos vías más importantes por lo que las edificaciones de este eje deberán ostentar la máxima dignidad y grandiosidad en proporción a la Gran Plaza que se proyecta.

El anteproyecto consta de una avenida de 40 metros de anchura, con calzada central y dos grandes aceras con parterres, ocupando la primera un tercio de la sección, y los andenes laterales los otros dos tercios, que se amplían con pórticos de 5 metros de profundidad.

Se han localizado, diversos bocetos posteriores con propuestas de peatonalización de todo el eje, tres de ellas llevándola circulación rodada en túnel desde la calle de Xàtiva, hasta las Grandes Vías o hasta la Gran Plaza del Foro, o también desviándolo por las calles de Alacant y Bailén.

También un plano de sección del eje, de los años ‘50 cuyo desarrollo de alzados recuerda a los de la Plaza de la Reina, o el bulevar de J.J. Dómine, que veremos a continuación.

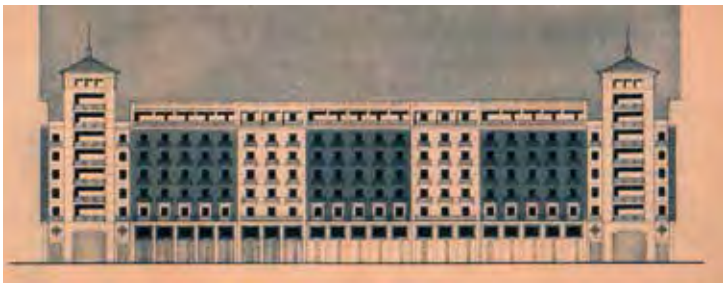
Detalle del Anteproyecto de prolongación de la Avenida del Marqués de Sotelo y enlace de las Grandes Vías, 1946.

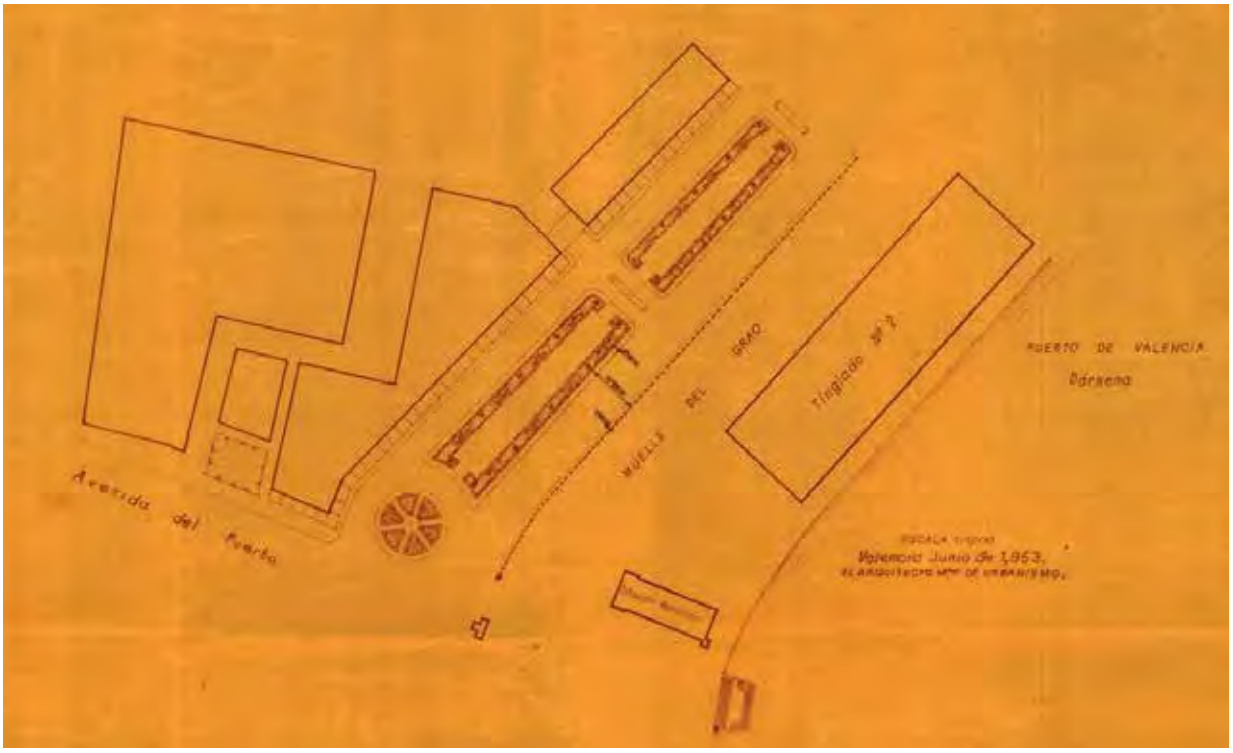
Página opuesta:

Perspectiva de la Plaza y Edificio Oficial en el encuentro de las Grandes Vías, 1946.

Varios croquis de desarrollos alternativos de la prolongación de Marqués de Sotelo, y sección por el eje, 1950 c.a.


Perspectiva del conjunto del nuevo proyecto
de líneas para la zona del Puerto y Poblados
Marítimos de Levante




PUERTO DE VALENCIA
Dársena
Tinglado Nº 2
MUELLE DEL GRAO
Avenida del Puerto
Valencia Junio de 1963.

Bulevar frente al Puerto

Como referente previo de este bulevar, disponemos de la “Perspectiva del conjunto del nuevo proyecto de líneas para la zona del Puerto y Poblados Marítimos de Levante”, acuarela de 1939 del Arquitecto Mayor, Javier Goerlich, que nos da una idea de la unidad de estilo pretendida por éste, que la ordenanza especial dibujada convertirá en uniformidad.

Sabemos por el Proyecto Parcial nº 19 de 1948, que el bulevar de fachada al puerto fue definido en alzado y en planta aunque no se han localizado la Ordenanza Especial correspondiente. La memoria redactada por la Oficina Técnica de Urbanismo, dice:

> Señalamos en el Plan la actual verja de cierre del Puerto y los jardines que bordean los bloques sujetos a ordenanza especial.
>
> No adjuntamos detalles de la fachada del Puerto por estar aprobado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno de esta ciudad con proyecto completo y detalles incluso a escala natural.

y prosigue,

> Desde la nueva verja del Puerto se convino con la Jefatura de Obras del Puerto en que ella expropiaría una zona de 20 m quedando el resto hasta la línea de fachada a cargo del Ayuntamiento y con una Zona de 25 m de anchura de promedio para jardines y calzadas de servicio. En el Plan por falta de datos concretos aparece adelantada dicha línea, creyendo desde luego mucho mejor la solución del concurso, porque prevé mayores posibilidades para el futuro. Las variaciones de detalle son consecuencia de dichas líneas.

Se ha localizado material inédito como la modificación de líneas de la zona de 1948, firmada por Javier Goerlich, la planta del bulevar del Arquitecto Municipal de 1953 (sin firma) y alzados delanteros y traseros, y sección de los edificios con sus correspondientes pórticos de la misma época, de los que son autores los arquitectos de José R. Pons, José A. Pastor, y Camilo Grau.

Las fachadas son similares a las de la Plaza de la Reina, de la que sí se conoce de la ordenanza especial, en particular a la modificación de 1956, que incluía paños de ladrillo caravista.

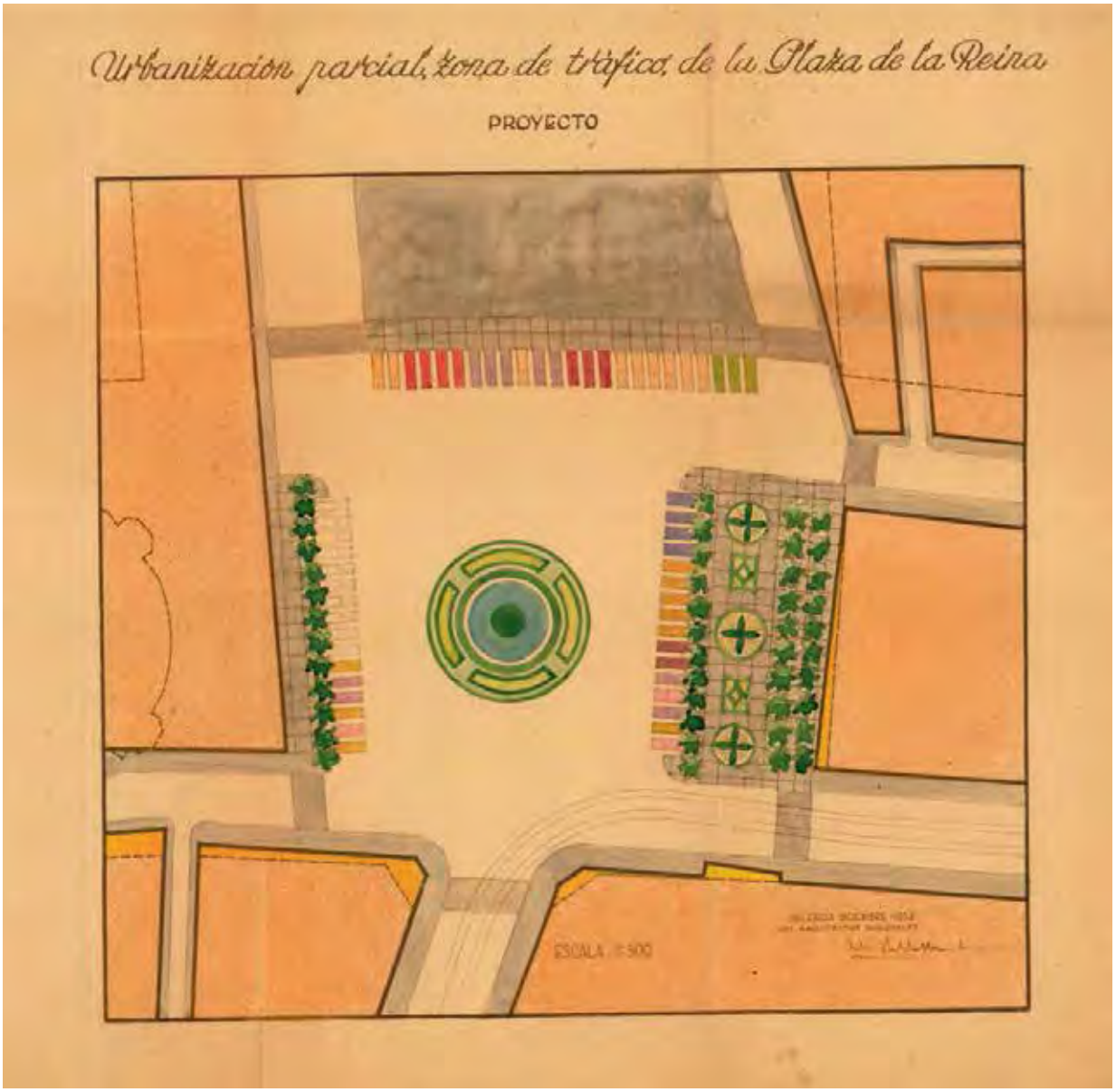
Plano de nuevas líneas. Goerlich, 1948.

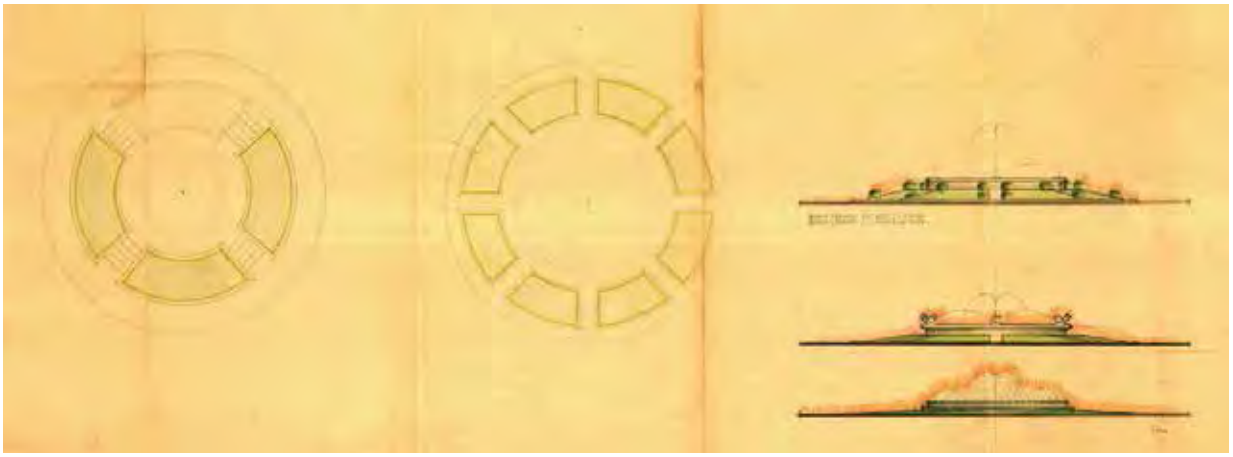
Página opuesta:

Perspectiva de conjunto del nuevo proyecto de líneas para la zona del Puerto y Poblados Maríttimos de Levante. Goerlich, 1939.

Alzado parcial delantero, 1953 c.a.

Planta viaria parcial del bulevar, 1953.


Urbanizacion parcial, zona de tráfico, de la Plaza de la Reina
PROYECTO
ESCALA 1:500



Nueva vía entre las Torres de Serranos y la Plaza de la Reina

La nueva vía es en realidad el ensanchamiento y prolongación de la Calle Serranos, y esta modificación viene recogida en la Hoja nº 1-2-3 correspondiente al casco antiguo del Cap-i-Casal. Se duplicaba su amplitud, hasta unos 20 metros, a los que se añadían pórticos de unos 5 metros, a ambos lados del tramo primer tramo desde las Torres.

Esta calle llegaba hasta la Plaza de la Reina, y hasta la del Mercado Central. Uno de sus ramales ofrecía la Torre del Miquelet como fondo de perspectiva, desde la LLotgeta del Mercat más próxima.

El arquitecto municipal Julio Bellot Senent, redacta en 1953 el proyecto de urbanización parcial de la zona de tráfico en que se incluye una fuente ornamental circular ajardinada, tres bandas para aparcamiento en batería, arbolado, y diseño de aceras con parterres y pasos de peatones. También se estudiaron alternativas de diseño (dos plantas y tres alzados) de la fuente central.

La planta general de la Ordenanza Especial, se proyecta por los arquitectos municipales de urbanismo, en 1954 y es recogida con ligeras variaciones en la Hoja nº 1-2-3, como la pérdida del fondo perspéctico del Miquelet desde la calle en proyecto, que gira ligeramente para alinearse con la calle del Miquelet.

Se recoge en parte el proyecto parcial de Bellot y se incluye en la parte peatonal del resto de la plaza el diseño de pavimentos y la jardinería.

Una vez aprobadas las líneas de la Plaza, se redactan las bases para la Ordenanza Especial de la Edificación de la Plaza que aprueba el Pleno del Ayuntamiento en 1954, con los fines siguientes:

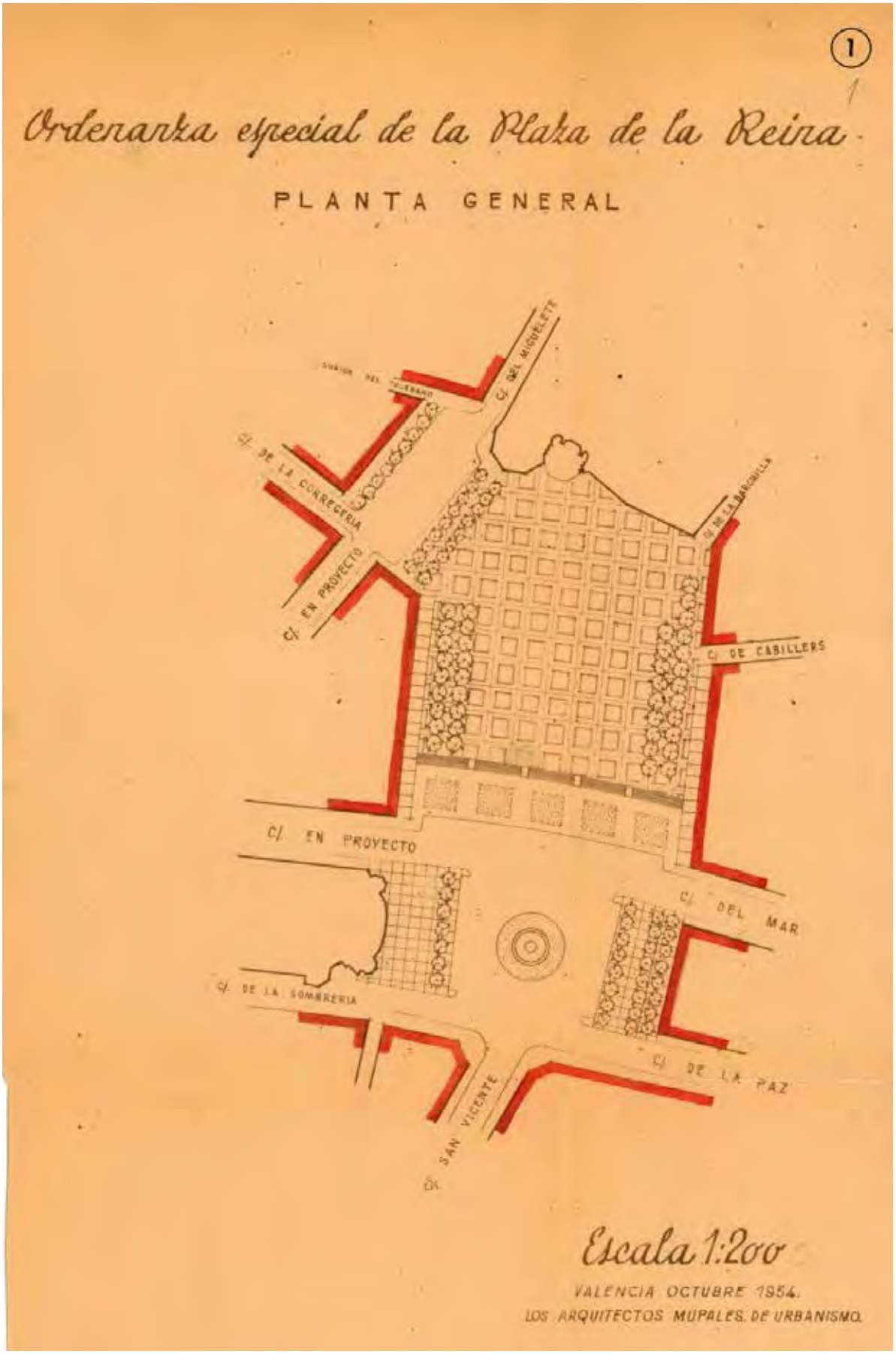
> [...] obtener un conjunto armónico, sin estridencias que acompañe y realce edificios tan representativos como son la Catedral y la Iglesia de Santa Catalina. Por eso creemos fundamental no pedir una arquitectura de gran brillantez en cada edificio por separado, de no separar en Plaza aparte la Catedral y no acusar a la Plaza la Iglesia de Santa Catalina, quedando, como quedan incorporados estos edificios a la Plaza, se debe tender a que el gran motor del embellecimiento

Detalle del Plano Parcial, nº 1-2-3, 1956.

Página opuesta:

Planta del Proyecto de urbanización parcial de la Plaza de la Reina, 1953.

Bocetos de la fuente ornamental, 1954.


1
Ordenanza especial de la Plaza de la Reina
PLANTA GENERAL
CL. DEL MIGUELETE
CL. DE LA CONREGERIA
CL. EN PROYECTO
CL. DE CABILLERS
CL. EN PROYECTO
CL. DEL MAR
CL. DE LA SOMBRERERIA
CL. DE LA PAZ
CL. SAN VICENTE
Escala 1:200
VALENCIA OCTUBRE 1954.
LOS ARQUITECTOS MUPALES DE URBANISMO.

> de los edificios: el deseo de cada propietario de que su edificio sea el más bello entre los que lo circundan, pierda en este caso el carácter individualista y se dirija a lograr que el conjunto sea de gran belleza. Es esta la única forma de conseguir esa armonía y reposo, características fundamentales de la gran arquitectura de conjuntos, que pueda hacer de la futura Plaza de la Reina un ejemplo de conjunto moderno traducción de tantos como la historia de la arquitectura nos ha legado.

Estas bases se refieren al volumen, alturas, porticado, módulo horizontal y detalles.

El mismo año, Julio Bellot y Camilo Grau firman las ordenanzas que incluyen artículos relativos a la delimitación, fachadas, parcelación y materiales.

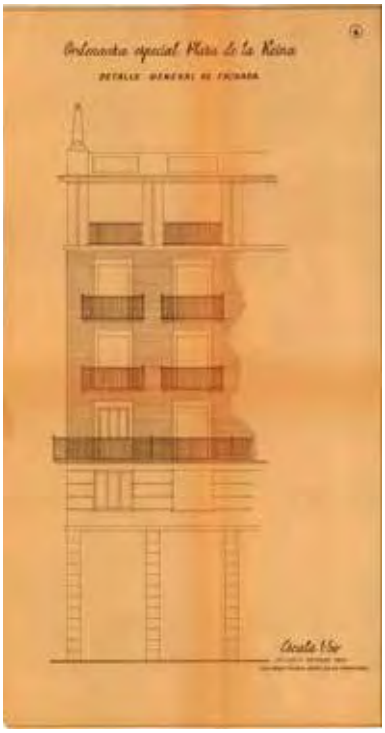
En el último artículo encontramos algunas claves de la denominada “arquitectura tradicional valenciana” que, como vimos, ya cita el Plan en sus Bases Reguladoras: Piedra caliza, estucados del mismo color que esta piedra, piedra artificial del color de la piedra de Novelda, estucados color terracota, balcones con correas de hierro plano o en T, con intradós de azulejos, y barandas de hierro forjado.

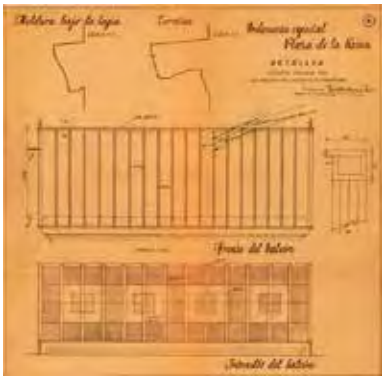
Todo ello se puede apreciar en los planos que se acompañan, llegando a la escala 1/1 en los detalles de cerrajería, tal como se aseguraba de la Ordenanza Especial de la “fachada al puerto” en el Proyecto Parcial nº 19 citada anteriormente.

En 1956, el Ayuntamiento aprobó una modificación de la ordenanza suprimiendo los pórticos y dejando libertad en la ejecución de detalles y elementos decorativos. Se introduce el ladrillo caravista con recercados de piedra caliza en plantas tercera a sexta, todo ello, dentro de un “estilo sin recargar”.

En 1961, se modificó igualmente el proyecto de alineaciones, con supresión del “espacio tranquilo sin tránsito dedicado a la Catedral y sus actos religiosos“ y le quita en gran parte el carácter de Plaza Monumental y de acompañamiento que quería dársele.

> Las ordenaciones uniformes resultan muy pobres cuando han de ser utilizadas por personas o entidades distintas. Resultan arquitectura muerta. En cuanto a los pórticos aunque hay ejemplos modernos, estética-



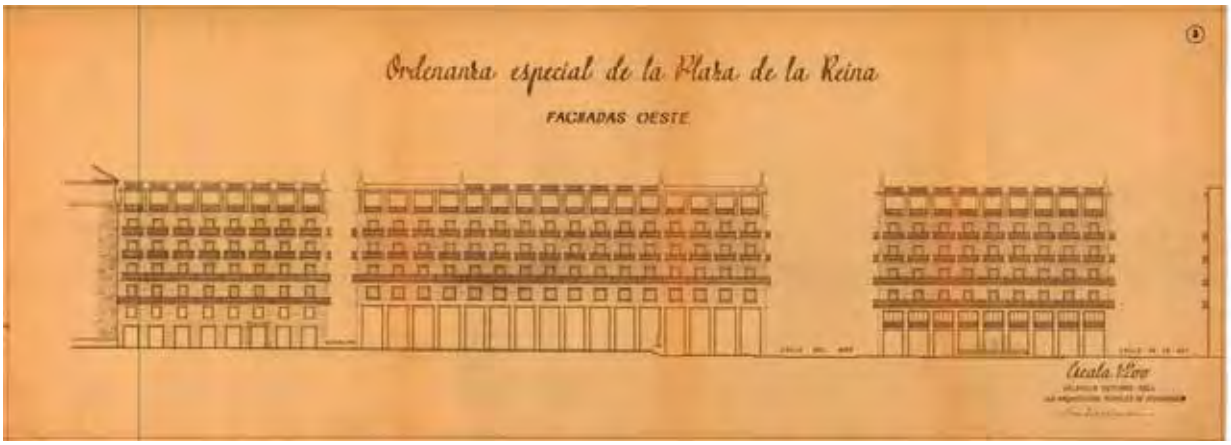


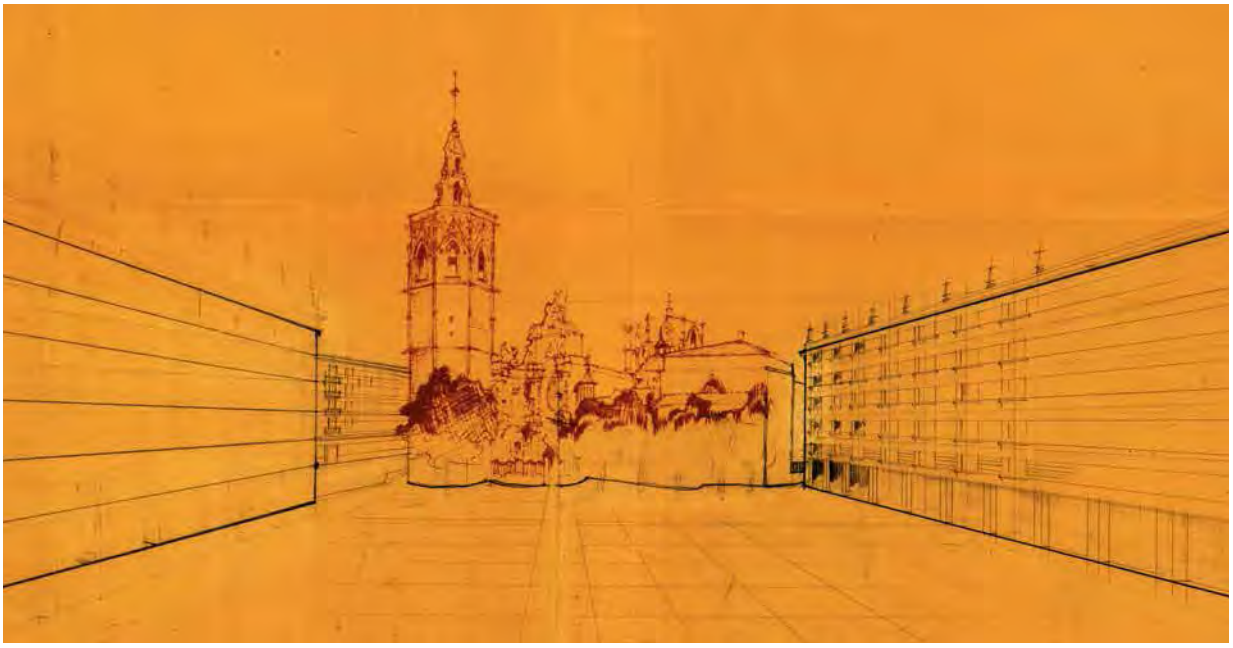
Detalle General de Fachada y detalles del balcón de la Ordenanza Especial de la Plaza de la Reina, 1954.

Página opuesta:

Planta General de la Ordenanza Especial, 1954.


Ordenanza especial de la Plaza de la Reina
FACHADAS ESTE


Ordenanza especial de la Plaza de la Reina
FACHADAS OESTE



> mente acertados, estimamos que el pórtico moderno que protege de la lluvia y del sol, sin estorbar el tránsito ni convertir en cuevas los comercios, es el voladizo.

Del ideal de modernidad de los arquitectos municipales, da fe el siguiente fragmento:

> En cuanto al carácter de los edificios estimamos que la Comisión Histórico Artística, con el poder de informar en las zona correspondiente que las Ordenanzas de le da, debería apuntar más a desechar los proyectos de mal gusto que los que acusen modernidad. No creemos que el acompañamiento de un edificio antiguo sea necesariamente otro aspecto antiguo. Este se requerirá solamente para lograr o conservar carácter en su conjunto.

Y en cuanto a las cuestiones de escala de la perspectiva de las fachadas de la Catedral, en una visión lejana:

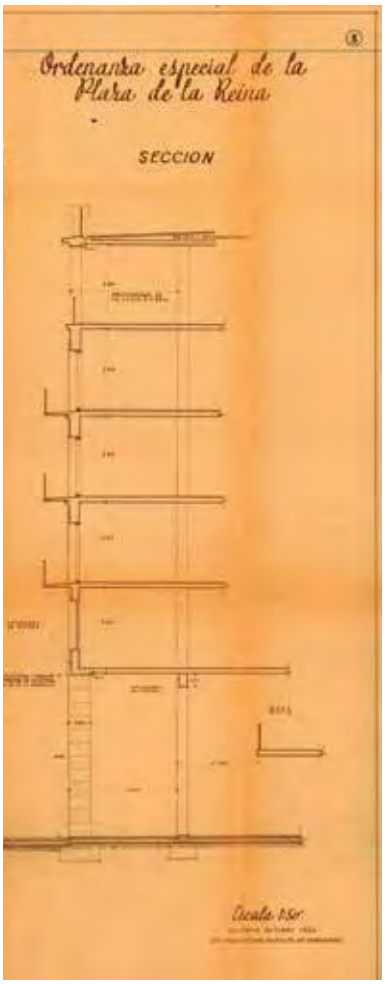
> La Catedral, cuya visión lejana es reputada como inconveniente por resultar disminuidas sus dimensiones dado el tamaño de la Plaza, puede ser ocultada parcialmente por un fondo de árboles al fondo de los actuales jardines.

En 1963, Gran Valencia devuelve el expediente de Alineaciones de la Plaza de la Reina al Ayuntamiento para una nueva consideración.

Finalmente, en 1964, el Arquitecto Municipal propone una mutilada nueva ordenanza especial, que fija únicamente la siguientes condiciones:

- Altura de cornisa de 22 metros.
- Dar todos los espacios que rodean la Iglesia de Santa Catalina dentro de su manzana para jardines o dependencias propias.
- Empleo de materiales de gran calidad, sometidos a informe de la Comisión Histórico-Artística atendiendo más a criterios de buena arquitectura “digna para la plaza” que de recrear arquitectura histórico-artística.
- Los jardines deberán incluir arbolado de gran porte delante de la fachada de la Catedral.

Como hemos visto, a lo largo de una década de trámite de la ordenanza especial, ésta fue sufriendo recortes hasta dejarla en su mínima expresión.



Plano de Sección de la Ordenanza Especial de la Plaza de la Reina, 1954

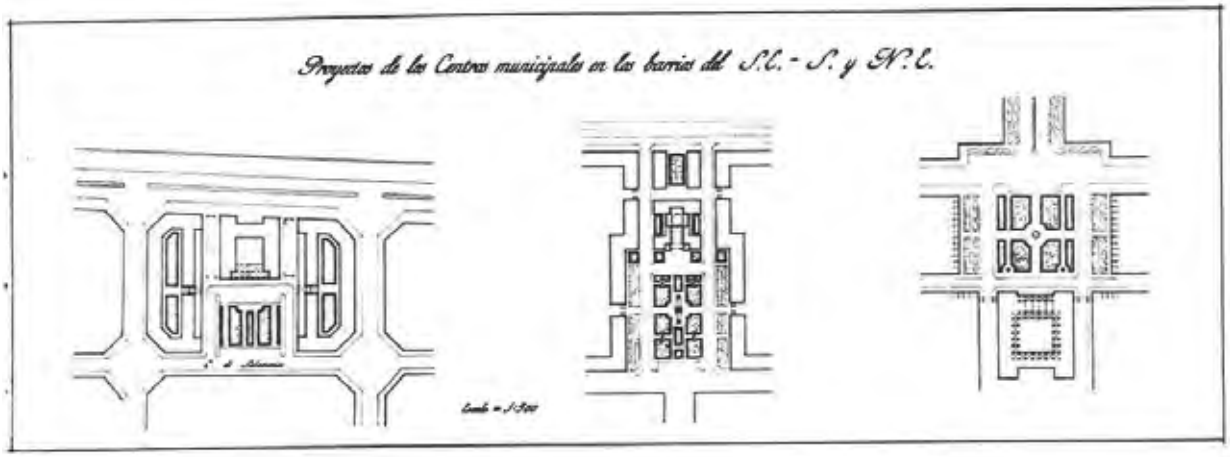
Página opuesta:

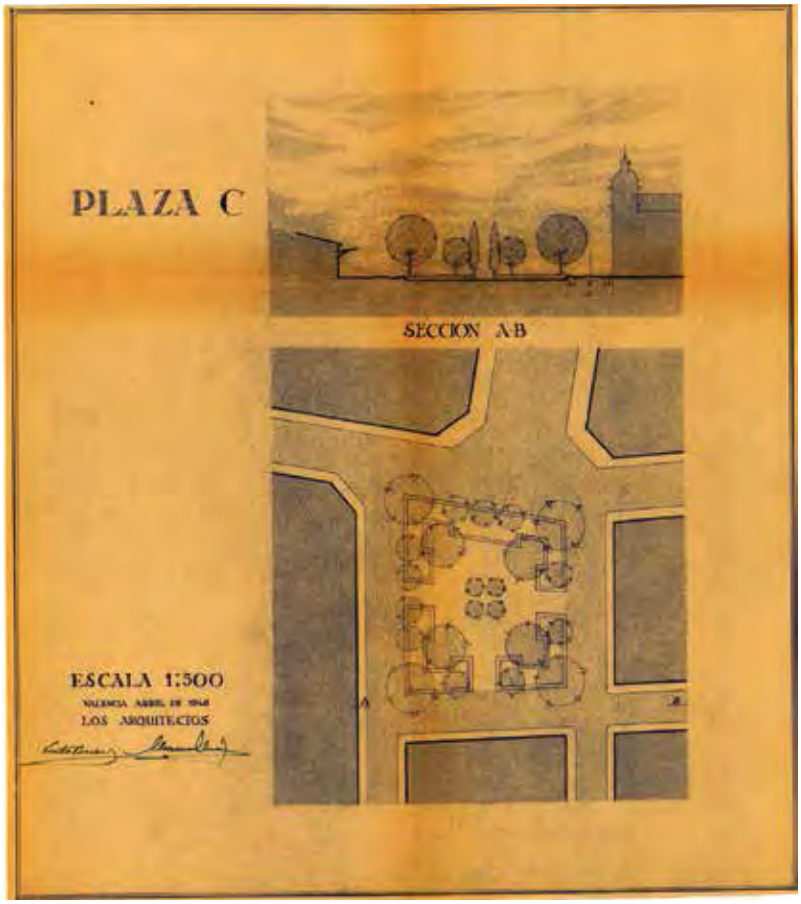
Fachada Este de la Ordenanza Especial, 1954

Fachadas Oeste de la Ordenanza Especial, 1954

Perspectiva con arbolado ocultando la fachada de La Seu, 1961 c.a.


Centro Cívico en la calle de Salamanca


Proyectos de los Centros municipales en los barrios del S.E. - S. y N.E.


PLAZA C
SECCION AB
ESCALA 1:500
LOS ARQUITECTOS

Plazas centro de distrito o de barrio

Estas plazas estaban presididas por la Tenencia de Alcaldía en los Centros de Distrito, y por la parroquia en los de barrio, a las que acompañaba como tercer equipamiento el mercado. Las tenencias de alcaldía aparecen en los Planes más antiguos, quedando posteriormente sólo parroquias y mercados.

Los mejores ejemplos los encontramos en el proyecto de plaza con Tenencia de Alcaldía en el Ensanche Norte, el Centro Cívico de la calle Salamanca, con el estilo casticista importado por el Equipo redactor de Madrid, así como el proyecto de centros vecinales de los barrios Sureste, Sur, y Noreste y la Ordenación General del Ensanche Sur-Este (Avenida de Monteolivete), que forman parte de los paneles de la exposición del Plan Provincial en 1946, y en numerosos Proyectos Parciales y Hojas.

Cabe destacar también los Proyectos Parciales redactados por la Corporación Administrativa Gran Valencia que desarrollan a escala 1/500 los planos de estos centros de distrito o de barrio, donde se sitúan, además de la tenencia de alcaldía y la iglesia parroquial, las plazas del mercado con zona de aparcamiento para vehículos de abastecimiento y otras pequeñas plazas.

Así, en el Proyecto Parcial nº I, zona Sur-Oeste, de 1947 se define el Centro Cívico del distrito, donde se sitúan la tenencia de alcaldía y la iglesia parroquial, con planta y secciones transversal y longitudinal definiendo aceras, zonas estanciales, “unos jardincillos con el fin de realzar y embellecer este centro” con arbolado y fuentes ornamentales, calzadas con grafía de las trayectorias de vehículos, y bandas de aparcamiento. Con similares características incluye el proyecto de la plaza del Mercado, y el de una plaza ajardinada.

El Proyecto Parcial nº II zona Oeste, de 1948, que complementa al anterior hasta la carretera de Madrid, en el límite con el cauce del Turia, incluye un centro de barrio (Plaza C), con parroquia, mercado y jardín entre ambos. En la plaza entre la calle Velázquez y Quart, se propone la conservación de un edificio “con cierto valor artístico”.

El Proyecto Parcial nº III zona Sur, de 1948, contiene el plano del centro vecinal (Plaza B), con la tenencia de alcaldía, una plaza ajardinada y una parroquia con acera estancial en uno de sus laterales.

Centros Cívicos en la Ordenación de Monteolivete, 1946.

Centro Cívico en el Plano Parcial nº 8-B, 1955.

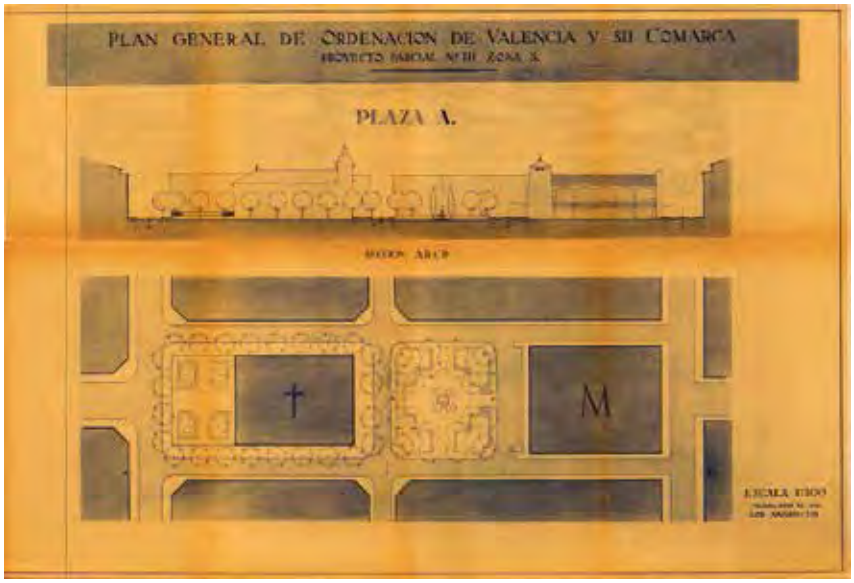
Página opuesta:

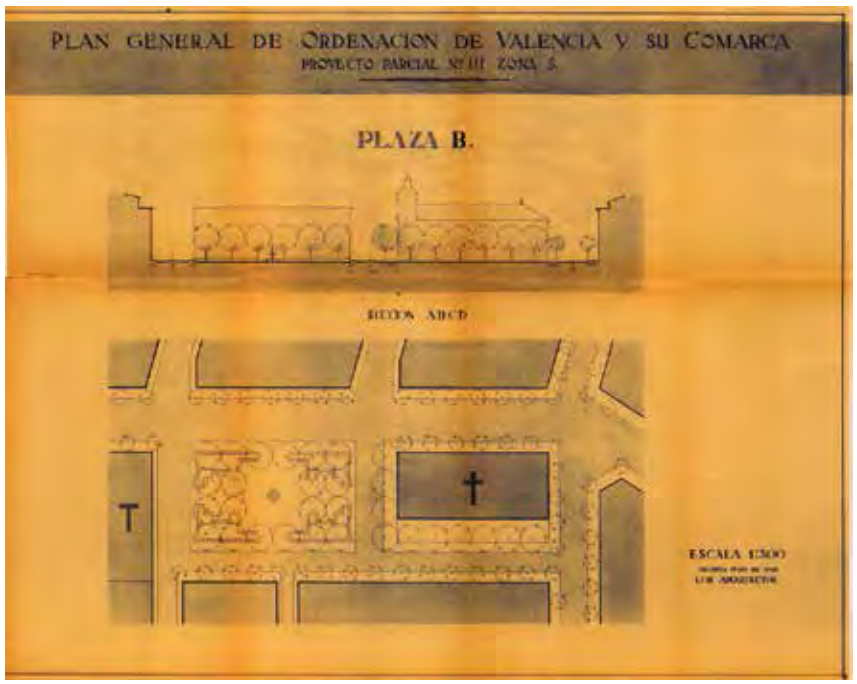
Centro Cívico en la calle Salamanca, y Plaza de Tenencia de Alcaldía en el Ensanche Norte, 1946.

Proyectos de los Centros municipales en los barrios SE, S y NE, 1946.

Plaza C en el Proyecto Parcial nº II, 1947.


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
CENTRO CIVICO


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PLAZA A.


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PLAZA B.
ESCALA 1:500

El arbolado de mayor porte se sitúa en los espacios estanciales; el de menor porte en las aceras. Y también una plaza de barrio (Plaza A), con mercado y zona de aparcamiento, un jardín y un segundo equipamiento religioso rodeado de hileras de arbolado que incorpora, en su misma manzana, un amplio espacio propio de acceso con parterres.

En la Hoja nº 22 de Benimaclet (1954) de los Arquitectos Municipales de Urbanismo, Julio Bellot Senent y Camilo Grau Soler y Arquitecto Mayor, Javier Goerlich Lleó, se Incorpora el uso comercial, y un equipamiento sanitario (casa de socorro), y vincula la escuela con la plaza. Se describe el sistema de espacios públicos como sigue:

> Se establece en la parte Este un trazado más ordenado que el existente tortuoso del núcleo de Benimaclet, con un eje interior con dos finales de perspectiva, uno Religioso y el otro para Centro Cívico con edificios públicos como Tenencia de Alcaldía, Casa de Socorro, un gran mercado, y el preexistente Cuartel de la Guardia Civil.

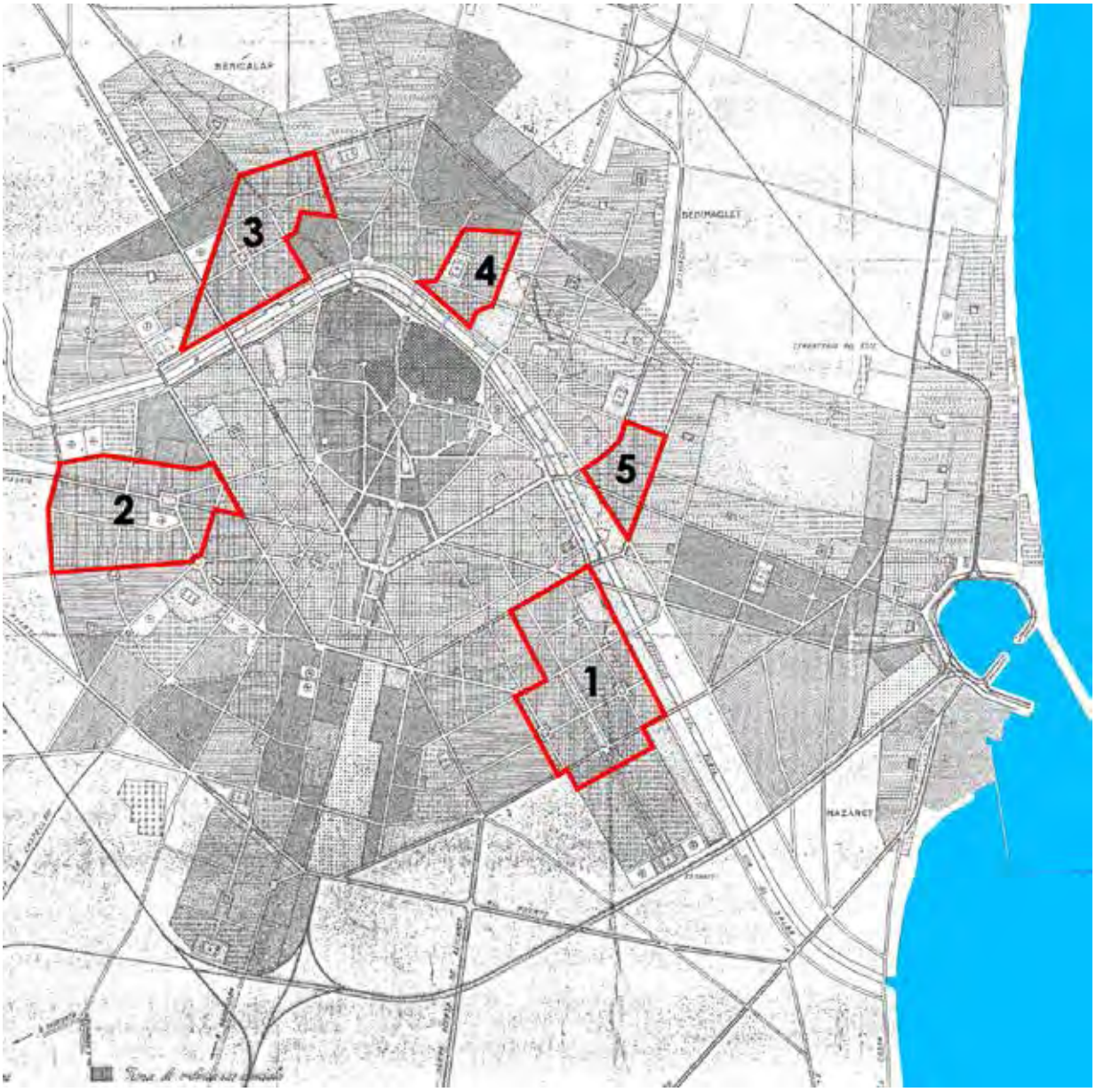
Efectivamente, el equipamiento sanitario, que ya se contempla en el plano a escala 1/10.000 del Plan, irá apareciendo en los planes redactados por La Oficina Técnica Municipal de Urbanismo y en algunas ocasiones, equipamientos para el recreo como teatros o incluso cines, además de las zonas deportivas.

Eje Cívico en el barrio Oeste de Xirivella, Hoja nº 50, 1955.

Página opuesta:

Centro Cívico en el Proyecto Parcial nº I, 1947.

Plazas A y B en el Proyecto Parcial nº III, 1948.


3
4
5
2
1

3. LAS ZONAS DE ENSANCHES FUTUROS

Introducción

Los principales ejes estructurantes también son aprovechados por el Plan para articular los ”Ensanches Futuros” de la ciudad, como recoge el Capítulo VI del Proyecto de Bases Generales para Ordenanzas Reguladoras de la Edificación.

Dichos ensanches pivotan sobre dos de los ejes principales objeto de Ordenanza Especial:

- 1. La Avenida de Monteolivete, (Ensanche Sureste).
- 2. La Avenida de Castilla, (Ensanche Oeste),

y sobre otras tres zonas vinculadas a ejes estructurantes:

- 3. La Avenida de acceso de Ademúz, prolongación de la Gran Vía Fernando el Católico, (Ensanche Noroeste).
- 4. La Calle Almassora, hasta los jardines de Viveros (Marxalenes).
- 5. La Avenida de Aragón (y el Camino de Tránsitos). (Noreste).

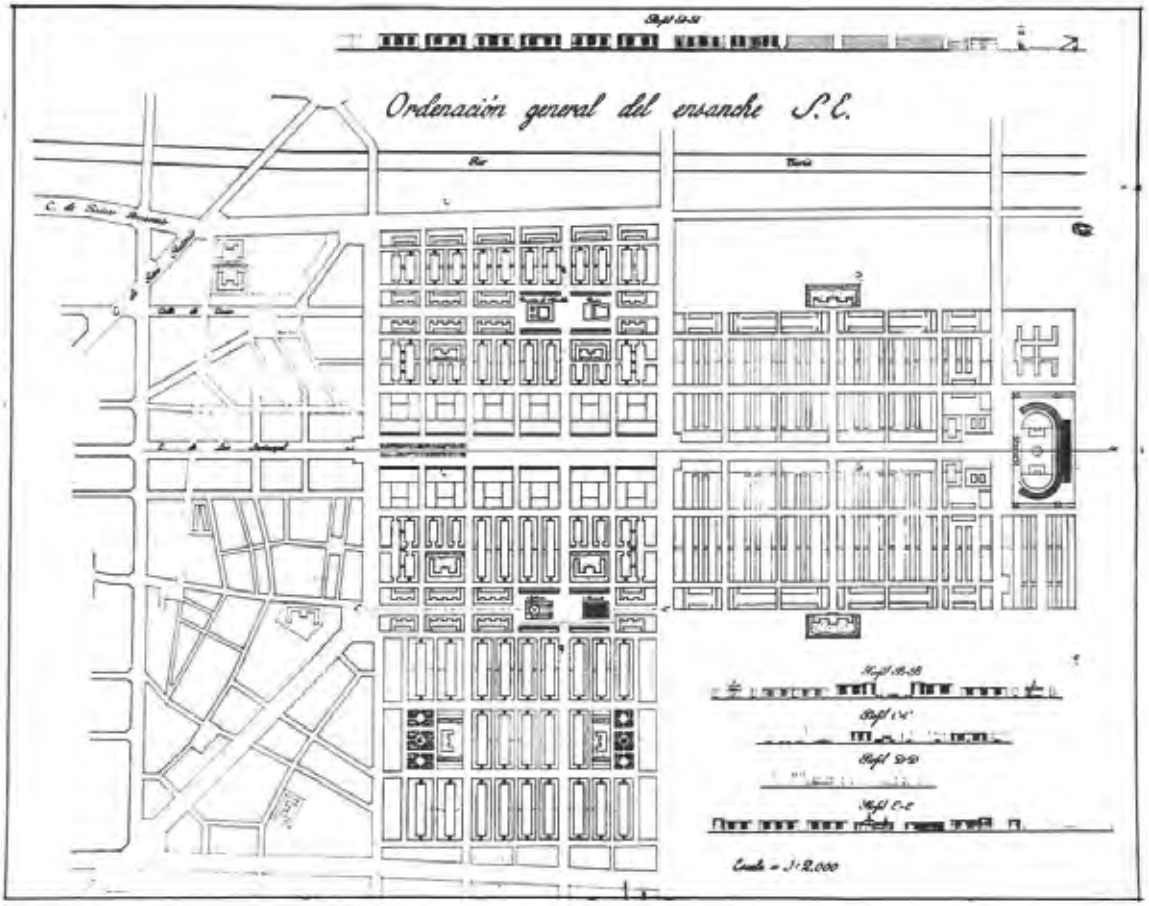
Los cinco ejes son clasificados en las ordenanzas, como de primera categoría, al ser mayores de 40 metros y por tanto, se permite la construcción en todos ellos de planta baja y siete pisos, con una altura máxima de cornisa de 28 metros. También se permite un ático retranqueado 3,50 metros, con 4 de altura máxima de cornisa.

La Avenida de Monteolivete aparece ya, como hemos visto, en 1946 en la Ordenación General del Ensanche Sur-Este del Plan General. Al no formar parte de la red arterial en los sucesivos planes generales, será objeto de estudio dentro de este mismo apartado ya que es uno de los ejemplos más notable del gran viario incluido en el Plan de 1946.

También fue objeto de desarrollo en el propio Plan, la prolongación de la Gran Vía Fernando el Católico en Burjassot-Benimàmet, pero al disponer este eje de capítulo propio, se estudiará en él, al igual que los otros tres ejes (Avenidas de Castilla y de Aragón, y Calle Almassora).

Página opuesta:

Plano de situación de las Zonas de Ensanches Futuros. (Elaboración propia).


Ordenación general del ensanche S.C.

La Avenida de Monteolivete, 1946

El Plano de zonificación a escala 1/10.000 del Plan de 1946 recoge como Ensanche Futuro esta zona de Monteolivete. Además, desarrolla a escala 1/2.000 la Ordenación General del Ensanche Sur-Este, con la planta de conjunto, perfiles generales y una perspectiva general.

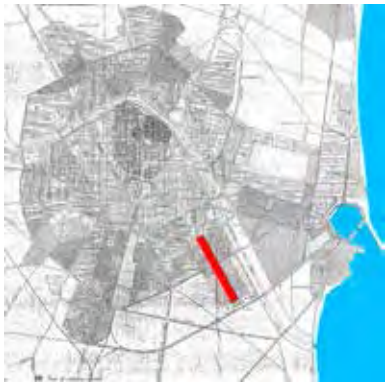
Se inicia la Avenida en el Camino de Tránsitos (Avenida de Peris y Valero) como prolongación de Luis Santángel (prolongación, a su vez, de Maestro Gozalvo) flanqueada por manzanas de ensanche.

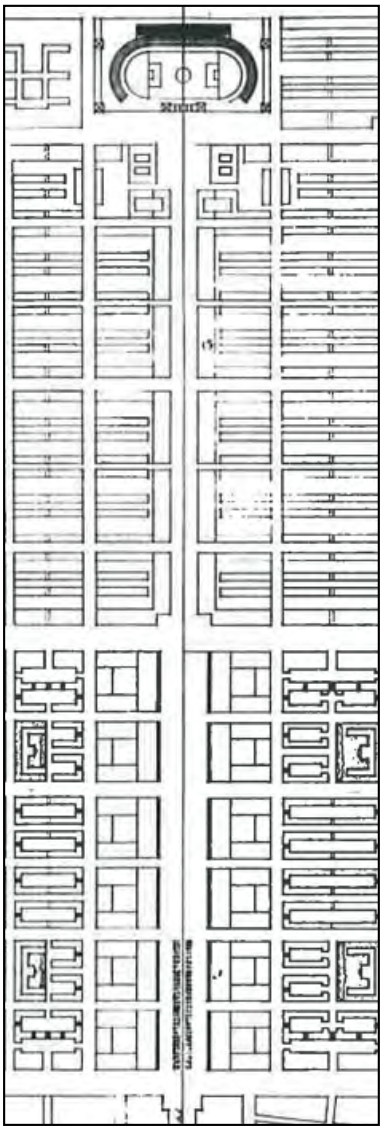
Finaliza este primer tramo con sendos retranqueos o plazas en la bocacalle que engarza su anchura de 40 metros, con la de 80 del siguiente.

El segundo tramo tiene 70 metros libres de anchura, a los que hay que añadir pórticos de 5 metros a cada lado, con un total de 80 metros, siendo el paseo central de unos 28, y está delimitado por manzanas cerradas con edificación perimetral y ajardinamiento del patio interior, que nos recuerdan a las del proyecto para Amsterdam Sur de Berlage, al igual que el grafismo del arbolado del paseo central.

El último tramo vuelve a la sección de 40 metros, también con retranqueos en la bocacalle, y está flanqueado por manzanas abiertas cuyo frente al eje lo forman bloques lineales, tras los cuales, dispuestos en peine, encontramos pares de bloques perpendiculares de viviendas en hilera, ya que esa zona está zonificada como ciudad jardín.

Finalmente, la Avenida entrega en un estadio deportivo que actúa como fondo de perspectiva, y límite de la ordenación.

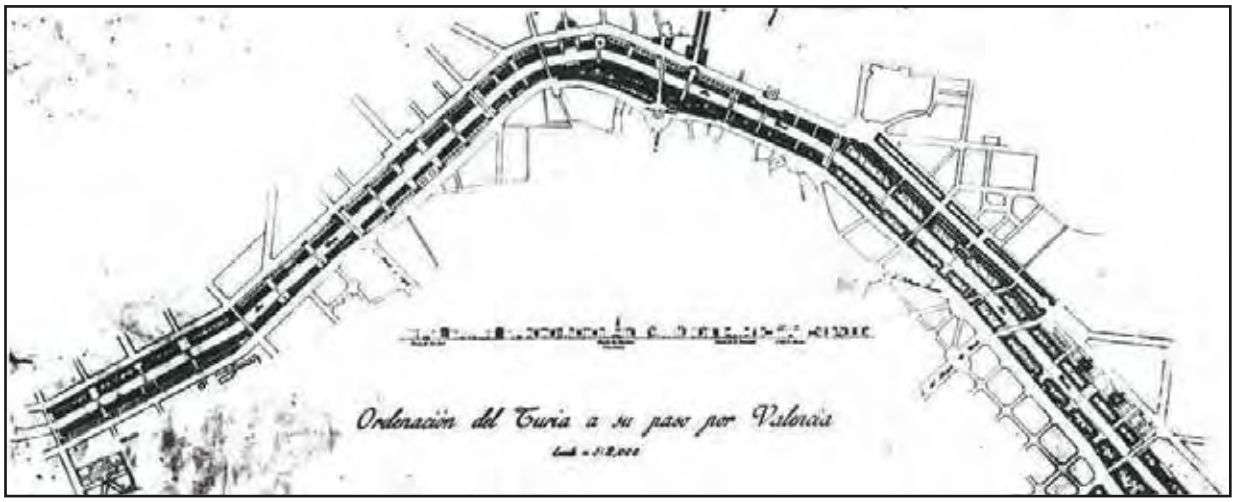


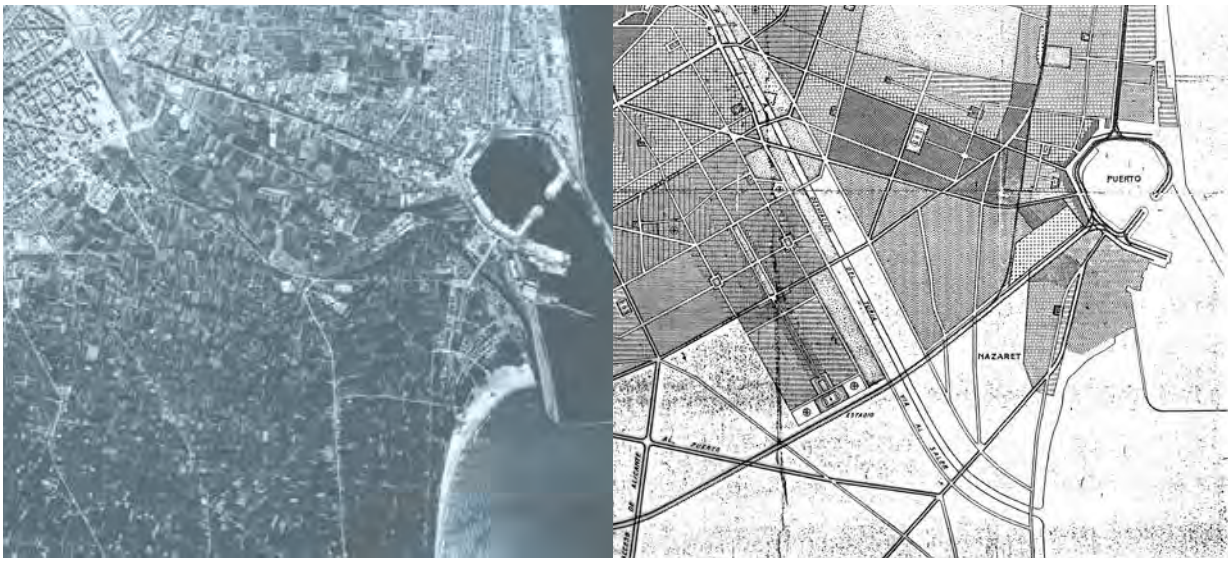


Detalle de la Avenida, 1946.

Página opuesta:

Perspectiva y Planta, alzados y secciones generales de la Ordenación General del Ensanche Sureste, 1946.


Ordenación del Turia a su paso por Valencia


PUERTO
NAZARET

4. LA PROPUESTA DE URBANIZACIÓN DEL RÍO

En la conferencia Germán Valentín-Gamazo y García-Noblejas pronunciada en el Instituto de Estudios de la Administración Local (IEAL) en 1946 hace un diagnóstico de la problemática de río Turia a su paso por el Cap-i-Casal:

> Las inundaciones del Turia han puesto en peligro a la capital numerosas veces, la última a fines del siglo XIX en que fue inundada casi totalmente, arruinando completamente los cultivos, las acequias y canales de riego, que es preciso rehacer. Operación ésta que han realizado los agricultores valencianos numerosas veces a lo largo de la Historia.

De hecho, las primeras propuestas para desviar el río Turia, datan de 1885, idea del político y militar Joaquín Llorens y Fdez. de Córdova y el ingeniero Andrés Soriano Ibarra, y hasta al menos 1927 se intentó llevar a cabo. Se trataba de aprovechar el cauce para cultivos, excepto entre los puente de San José y del Mar, y para edificios de viviendas.

Valentín-Gamazo plantea urbanizar el río Turia, una vez construido el pantano del Generalísimo y alejado el peligro de inundaciones, disminuyendo la gran barrera que suponía el cauce, para construirlo en parte, y destinar el resto a jardines.

Esto posibilitaría hacer a lo largo del río importantes vías de tráfico que, con las penetraciones de los nuevos accesos, las dos Grandes Vías, la Ronda de Tránsitos y las vías de circunvalación interior constituiría la futura red arterial de la ciudad.

> Vías secundarias enlazarán los centros de barrio - una serie de plazas con sus pequeños jardines, en las que se situarán los servicios públicos de cada barrio -, serán vías secundarias, aptas para el transporte urbano, a fin de dejar las vías arteriales libres de tranvías y otros medios de transporte que dificulten la circulación.

El tramo final del cauce se propone encauzarlo y desviarlo a partir del Azud de l'Or llegando al mar al Sur de Natzaret, como recoge en la planimetría del Plan. (Ferrer, 1988; Llopis, 2010).

Perspectiva del Cauce, 1946.

Ordenación del Turia a su paso por Valencia, 1946.

Detalle de vuelo de 1945.

Detalle del desvío del cauce en el Plan General, 1946.

5. LA ORDENANZAS ESPECIALES DE LAS AVENIDAS DE ACCESO, 1956

Como hemos visto, la atención prestada desde los primeros estadíos del Plan a los ejes vertebradores de la ciudad es notable. Esta preocupación se mantuvo en el tiempo, y así, una década después de la aprobación del Plan, se presentan sendas iniciativas a la Comisión de Urbanismo, de indudable importancia para la materialización de las principales avenidas de acceso.

La primera de ellas, a cargo del concejal de Edificaciones Particulares, que presenta una moción para que con carácter urgente, se proponga a la Comisión de Urbanismo la tramitación y puesta en vigor de la Ordenanza Especial de Accesos a la ciudad, justificada por lo oportuno y sumamente conveniente para lograr la mayor dignidad constructiva y el cuidado de las edificaciones recayentes a las nuevas vías de acceso (se refiere a las consabidas de Madrid, Barcelona, Alicante y Ademuz, actuales Avenida del Cid, de Cataluña y de Aragón, de Ausiàs March, y de Les Corts Valencianes y Pio XII).

Tratándose de ejes llamados a tener gran importancia urbana, argumenta que "si se quiere cuidar el ornato y aspecto de las futuras avenidas" se debe reglamentar no sólo la altura de los edificios, sino también la decoración de las fachadas y materiales a emplear.

La moción es tomada en consideración, por lo que la Comisión de Urbanismo propone que la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo redacte a la mayor brevedad posible la Ordenanza Especial de Accesos. No se ha localizado documentación al respecto, salvo en algún caso particular, y sin contenido, en el caso de la Avenida de Castilla, y de la "Fachada al Puerto". De hecho, la memoria del Proyecto Parcial nº I dice:

> La Avenida de Castilla, de acuerdo con el Proyecto de Bases Reguladoras de la Edificación del Plan General, requiere unas ordenanzas especiales, por ser un acceso principal. Sin embargo, no es posible dictarlas puesto que las ordenanzas reguladoras del la edificación en Valencia y su Comarca no están aprobadas, por lo que se propone aprobar las ordenanzas especiales del Proyecto en cuanto se aprueben las reguladoras. Ello es necesario para "conseguir una unidad en este importante acceso, unidad de estilo, idéntica altura de cornisa.

De hecho, la Ordenanza Especial de la Avenida de Castilla y zonas adyacentes, se redactará en 1964 a resultas de un expediente particular de consulta de las alturas edificables. La Ordenanza se limita a clarificar cuales son dichas alturas.

La segunda moción, a cargo del concejal de Vías y Obras, presenta una propuesta relativa a las avenidas de acceso a la ciudad para su ensanchamiento, con motivo de estar recién subastadas por el Ministerio de Obras Públicas gran parte de los nuevos accesos (en concreto los de Barcelona, Alacant y Ademuz), por lo que se estima imperativa la conveniencia de estudiar una sección transversal-tipo para la anchura total de las avenidas.

Según cita la moción, la Corporación Administrativa Gran Valencia acordó que la anchura total fuera de 52 metros, mientras que en los planos municipales no existía unidad de criterio, con lo que el de Barcelona tenía 50 metros en el Plano Parcial; el de Ademuz, 40 metros en el Plano Parcial y 52 en el Polígono de Campanar para viviendas de renta limitada; y el de Alacant, 40 metros tanto en el Plano Parcial como en el Polígono de Monteolivete.

En cuanto a la Avenida de Castilla, ya estaba fijada su anchura en 65 metros, a partir del Camino de Tránsitos y en 40 metros a través del Ensanche, entre aquel y la Gran Vía.

Se decide fijar la anchura de estos ejes en 52 metros, salvo el Acceso de Madrid, que no se modifica, y el de Barcelona, que se quedaría en 50, al haberse iniciado ya la construcción del Colegio de los HH Marianistas (actual colegio de El Pilar) a 25 metros del eje de la vía.

Las secciones-tipo, que estudiaremos en detalle en el capítulo correspondiente de cada eje, constan al menos de aceras, calzadas laterales de servicio, andenes ajardinados y calzada central, y algunas también incluyen pistas para bicicletas, banda para tranvías y/o mediana de separación.

Cuatro años después, en 1960, con motivo de la aprobación de los planeamientos parciales de diversos polígonos redactados por facultativos particulares en cumplimiento del acuerdo plenario de 30 de octubre de 1959, el Excmo. Ayto. en Pleno, acordó que en la parte en contacto con los referidos polígonos los accesos tuvieran una anchura de 65 metros.

Como se citaba más arriba, la Avenida de Castilla ya la tenía; el Acceso de Ademuz no tenía problemas puesto que así se había proyectado en el Polígono; el de Barcelona, en cambio, debería quedarse en 50 metros por las construcciones existentes; en el acceso de Alacant se disponía del ancho propuesto en el tramo del Polígono de Monteolivete, pero no así en el tramo del Plano Parcial nº IV, entre la Avenida de la Plata y el Cº de Tránsitos (Avenida de Peris y Valero), donde se toma el acuerdo de revocar licencias ya concedidas a 52 metros, y modificar el Plano Parcial para obtener los 65 acordados.

Finalmente en 1962, tan sólo dos años después, el acceso de Barcelona se amplía de 50 a 80 metros, mediante la correspondiente modificación del Plano Parcial de la Hoja nº 11. Se modifican asimismo las alturas de los edificios que bordean el acceso, en los que regirá la establecida en el plano de esta reforma, dotándolos de mayor escala.

En resumen, en el transcurso de los dieciséis años que van desde 1946 a 1962, la anchura de los principales ejes viarios se llegó a duplicar, desde los cuarenta metros iniciales hasta los sesenta y cinco u ochenta.

	1907	1941	1946	1956	1960	1962
Madrid	----	46	65	65	65	65
Barcelona	----	---	40	50	50	80
Alacant	----	----	40	52	65	65
Ademuz	30	30	40	52	65	65

Blasco Ibañez 100 m. desde 1895.

Almassora 80 m. desde 1950.

6. EL VIARIO EN EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

De manera inmediata a la aprobación del Plan General, se suceden los primeros Proyectos Parciales, los cuales se ocupan con mayor detenimiento del espacio viario que los posteriores, por lo que los analizaremos con mayor detalle, tanto en los planos como en las memorias, en las que resulta especialmente gratificante la frecuente aparición de conceptos que desaparecerán en el Plan de 1966, como son belleza, composición o estilo.

Estos Proyectos Parciales fueron redactados por la Oficina Técnica de la Corporación Administrativa Gran Valencia, y llevan la firma de los arquitectos Victor Bueso y Mauro Lleó, y numeración romana.

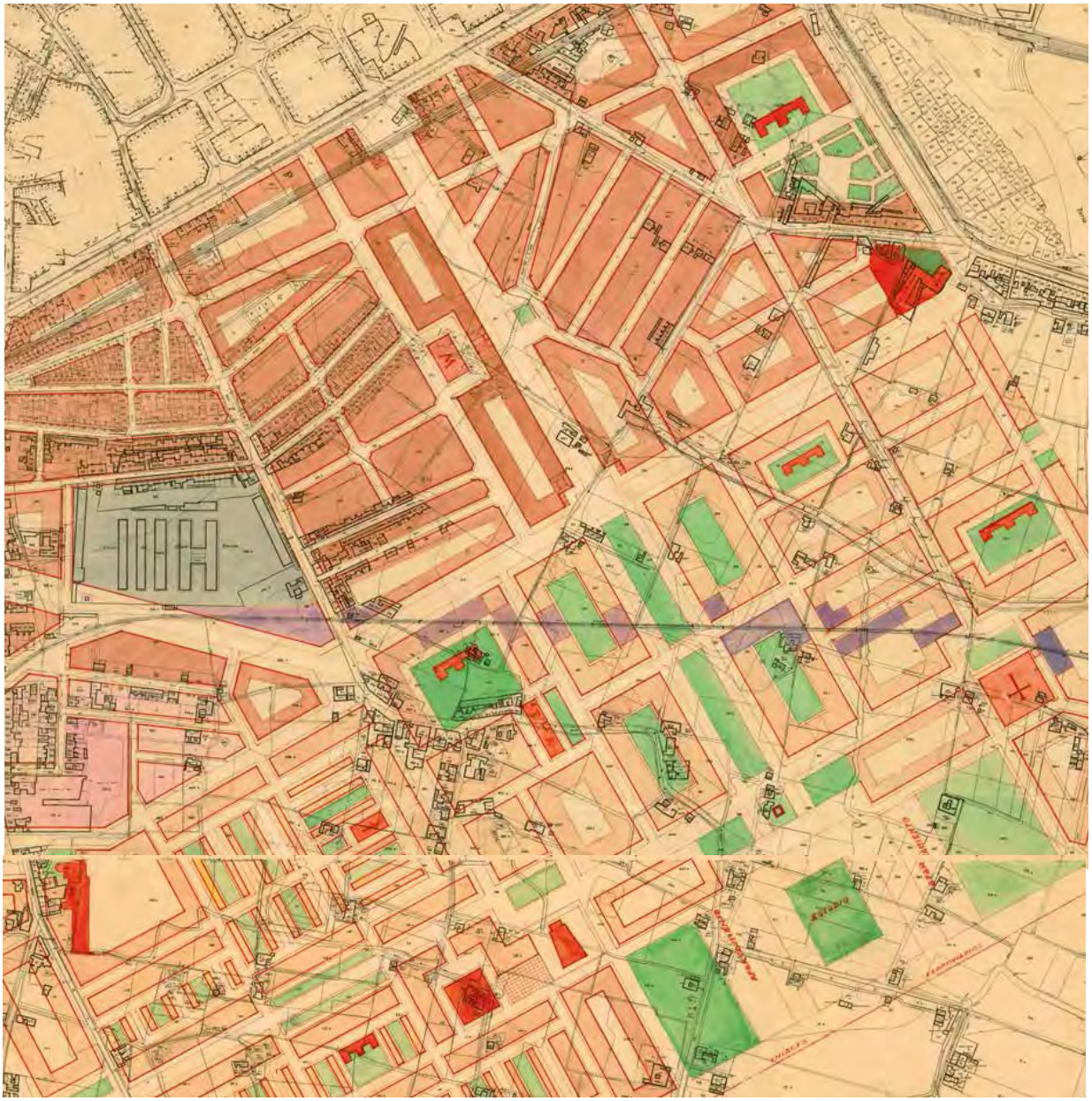
El resto, con numeración arábiga fueron redactados por la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo, por los Arquitetos Julio Bellot Camilo Grau, y el Vº Bº del Arquitecto Mayor, Javier Goerlich, se denominan Planos Parciales.

Lo relacionado con los ejes que disponen de apartado propio se tratará en los correspondientes al Paseo de Valencia al Mar, Avenida de Castilla, Accesos de Barcelona, Alicante y Ademuz, Calle Almazora, y Rondas Norte y Sur.

Los Proyectos Parciales redactados por Gran Valencia, son especialmente sensibles para con el trazado viario existente y con el patrimonio, como en el núcleo de Patraix, donde sólo se ensanchan al mínimo de 12 metros las calles excesivamente estrechas, siempre que no se necesite “sentenciar” ningún edificio de importancia histórico-artística.

Los redactores justifican este criterio en lo ocurrido anteriormente en el barrio de Russafa, donde se mantuvieron muchas líneas con la buena finalidad de conservar, pero, al llegar el Ensanche de la ciudad, se derribaron las modestas casas para elevar en su sitio edificios en altura, y actualmente pueden verse edificios elevados en calles de 6 y 7 metros.

En la zona Oeste, en la plaza entre la calle Velázquez y Quart, se propone la conservación de un edificio “con cierto valor artístico”.



Avenida de Monteolivete, 1950

Redactada por La Corporación Gran Valencia, esta nueva versión de la Avenida se enmarca en el Proyecto Parcial nº IV, de la zona Sur-Este, comprendida entre las siguientes vías: Por el Norte, el Camino de Tránsitos, por el Este la nueva vía a El Saler por el mar, por el Sur una vía donde se emplazará el ferrocarril, denominada en el plano Nueva Ronda, y por el Oeste, el Nuevo Acceso de Alicante.

Este eje Norte - Sur, continuación de Luis Santángel, es el principal de la ordenación, y está dividido en dos tramos. El primero comprende desde el Camino de Tránsitos (actual Avenida de Peris y Valero), con un ancho de 40 metros, con dos plazas porticadas en sus extremos que resuelven los finales de perspectiva rematadas con torreones, que alcanzan la anchura de 80 metros prevista para el segundo tramo.

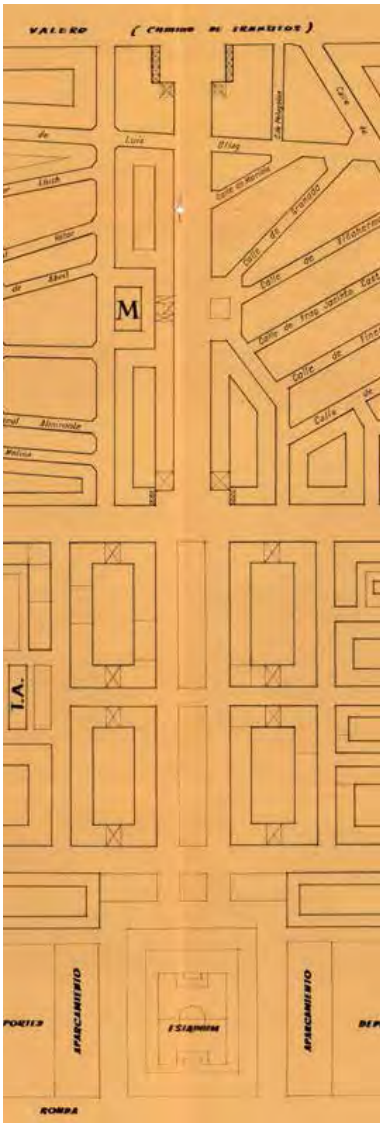
El segundo tramo cuenta con los citados 80 metros de anchura y sección transversal a doble vía, es decir, con paseo central. Las manzanas que lo flanquean son ahora más alargadas, manteniendo el patio ajardinado interior.

Con respecto a la Ordenación del Ensanche Sureste, de 1946, la Avenida se acorta sensiblemente, ya que no se desarrolla el último barrio de ciudad-jardín, pero sí se mantiene el remate con un campo de deportes, que queda encajado - acortándolo - en el segundo tramo, y ahora último del eje.

Perpendiculares a la Avenida, se proyectan dos ejes importantes Este–Oeste desde la vía de El Saler, junto al río hasta el nuevo acceso de Alicante.

> Con el fin de que la longitud de éstas vías sea proporcionada y con el fin de enriquecer ésta solución con finales de perspectiva, se proyectan desviaciones o desplazamientos paralelos por intermedio de plazas donde se sitúan edificios públicos, iglesias, teatro o tenencia de alcaldía.

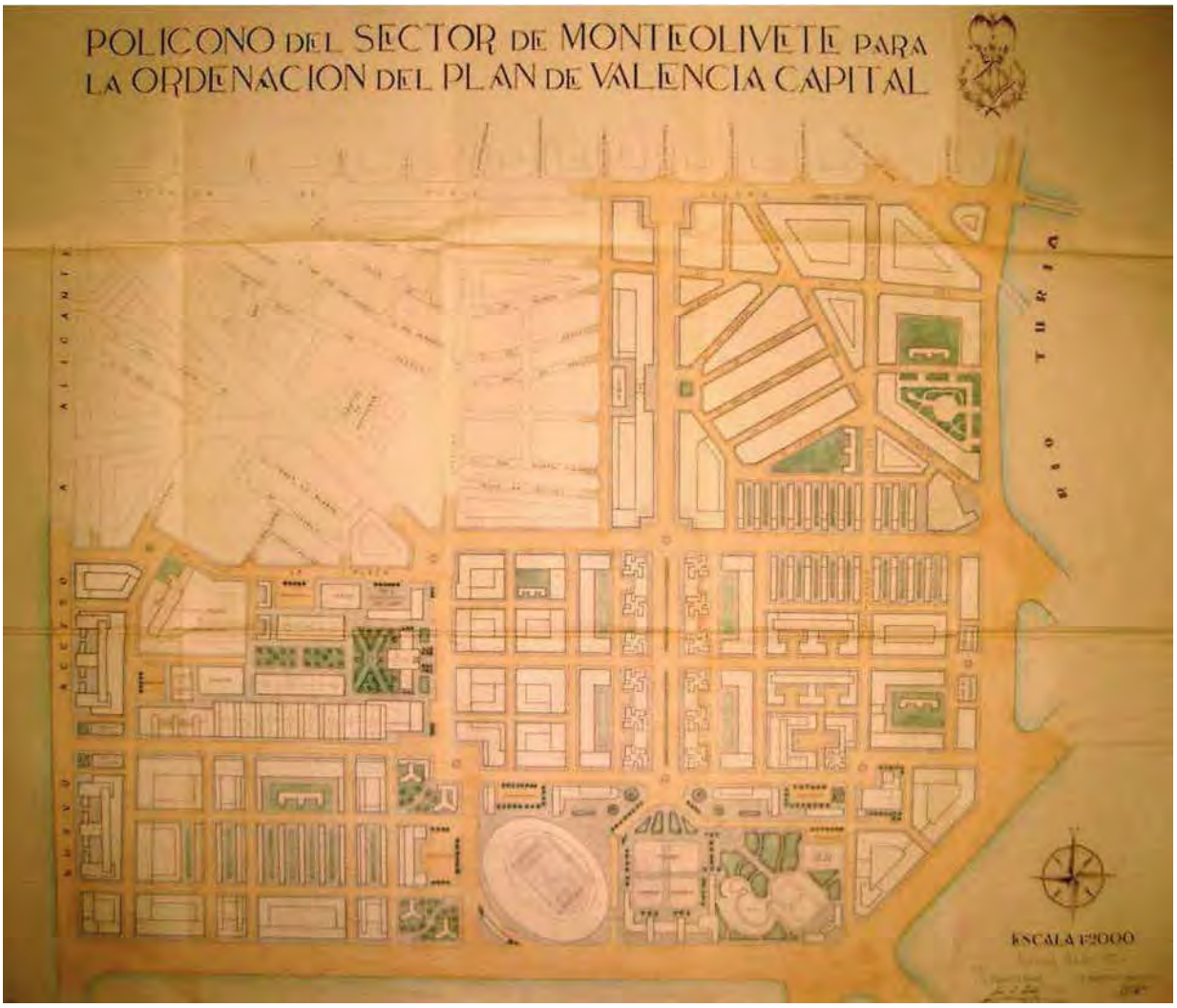
El proyecto de los espacios libres se resuelve mediante las zonas ajardinadas dispuestas en el eje principal Norte – Sur, las plazas por su parque que se proyecta lindando con la nueva vía a El Saler, y por los patios interiores de manzana ajardinados.



Detalle del calco del Proyecto Parcial nº IV, 1950 c.a.

Página opuesta:

Detalle del Proyecto Parcial nº IV, 1950.


POLICONO DEL SECTOR DE MONTEOLIVETE PARA
LA ORDENACION DEL PLAN DE VALENCIA CAPITAL
NUEVO ACCESO A ALICANTE
RIO TURIA
ESCALA 1:2000


VALENCIA CAPITAL : ordenación del sector de Monteolivete

Gran Avenida de Monteolivete, 1956

Esta Avenida, de 1 Kilómetro de longitud, comienza en una plaza en la Avenida de Peris y Valero y se remata con fondo de perspectiva, formado por un gran edificio de 25 plantas que dispone de un parque a sus pies.

Se enmarca en el *Proyecto de Ejecución del Polígono del Sector de Monteolivete con destino a la formación de solares para emplazamiento de viviendas de renta limitada* de los arquitectos José Luis Testor y Emilio Artal Fos.

Si bien esta nueva versión del eje de Monteolivete, contenida recibe el ampuloso nombre de Gran Avenida, lo cierto es que su amplitud se reduce de los 80 metros que disponía en su tramo intermedio desde veinte años atrás, en el propio Plan Comarcal, hasta los 40 que ya tenía en los tramos extremos, y que ahora es la que tiene todo el conjunto, sección con la que hoy conocemos la calle del General Urrutia.

Esto supone la desaparición del paseo central, que queda reducido a una mediana ajardinada, si bien, al estar flanqueado por torres con planta en esvástica unidas por bajos comerciales en lugar de fachadas continuas de bloques gana sensación de amplitud, por las fugas visuales.

Se mantienen también los dos ejes principales en dirección Este-Oeste previstos en el Proyecto Parcial nº IV.

En cuanto a la edificación, hay que destacar el modo en que se representa, mediante un plano de volúmenes con las sombras arrojadas por los edificios, característico del urbanismo moderno.

Gracias a esto podemos apreciar los torreones heredados de la versión de 1956, en las plazas de inicio, centro, y final del primer tramo, que en otros proyectos de la época aparecen representados solamente en planta, y sin más referencia en la memoria.

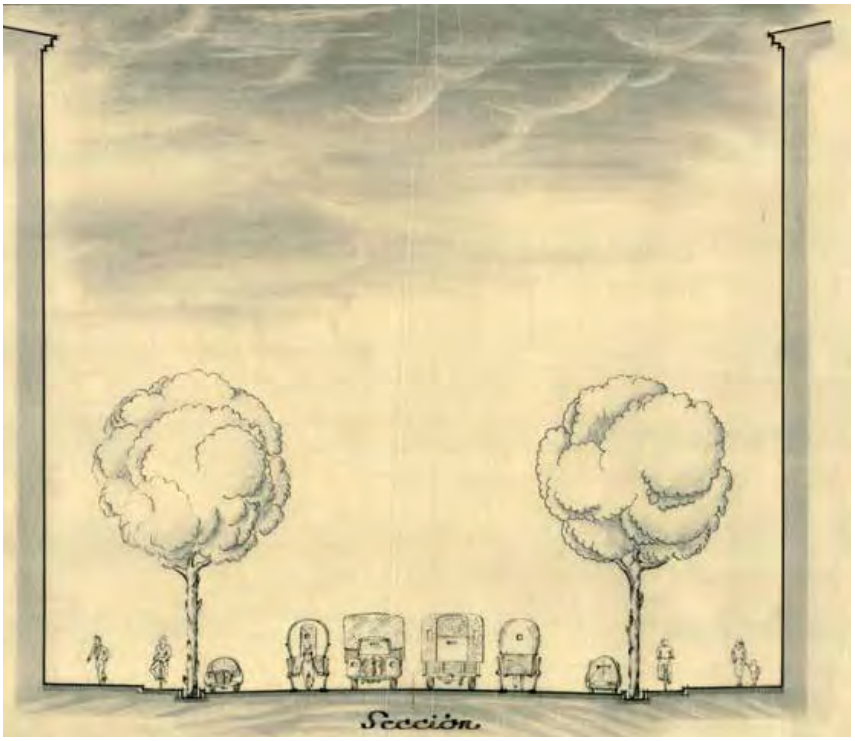
El frente Oeste abierto al Acceso de Alicante se ordena mediante bloques profundos *a redents*, con patios abiertos a la calle. (Pérez Igualada, 2005).

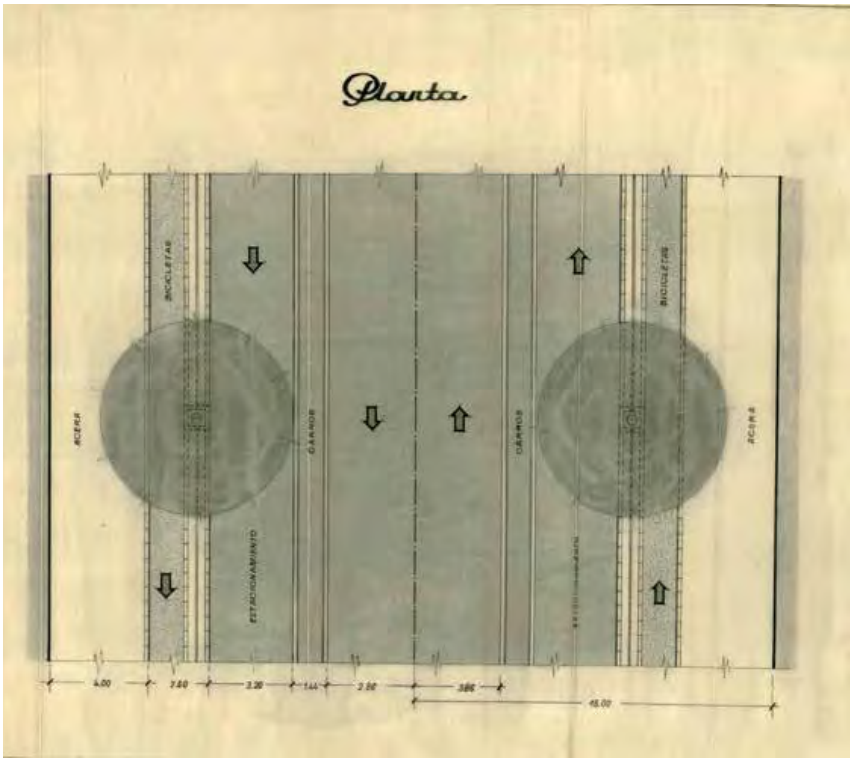
Detalle del plano de volúmenes, 1956.

Página opuesta:

Planta General, 1956.

Planta de volúmenes, 1956.


Sección


Planta
ACERA
BICICLETAS
ESTACIONAMIENTO
CARRIL
CARRIL
ESTACIONAMIENTO
BICICLETAS
ACERA
4.00
2.50
3.20
1.40
2.50
3.85
15.00

7. ESTUDIOS Y PROYECTOS DE DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO PARCIAL

Los años siguientes a la aprobación del Plan General, fueron fecundos, como hemos visto en el desarrollo de los Planos y Proyectos Parciales, y también en proyectos, anteproyectos y estudios de espacios urbanos relacionados con las Ordenanzas Especiales.

Algunos son de indudable interés para el espacio viario, pero no forman parte del viario arterial - que se recogen en sus propios episodios - y los veremos a continuación.

Proyectos que no se llegarán a ejecutar, como el traslado de la Estación del Norte, propician otros como el paso inferior de las vías. El tratamiento de otras calles y plazas, como las de Colón y Játiva, San Agustín o Caudillo, o el Camino de Tránsitos, completan la visión del espacio viario en la València de los cuarenta y cincuenta del siglo pasado.

Proyecto del nuevo perfil del Camino de Tránsitos, 1949

El trazado octogonal de esta segunda ronda, que suplementa la histórica, producto del derribo en 1865 de las murallas, data de 1899, año en que la traza el Arquitecto del Ensanche Manuel Cortina.

Cincuenta años después, tan sólo están urbanizados los 10 metros centrales del Camino, con planchas metálicas para carros con lo que quedaban dos franjas de 10 metros más a cada lado, sin urbanizar, para completar el perfil total de 30 metros hasta la alineación de fachadas.

El proyecto se redacta a escala 1/100 por Camilo Grau Soler, Arquitecto Municipal de Urbanismo, con una sección compuesta por aceras de cuatro metros, bandas enarenadas de 2,50 metros para alcorque (1 m) y paso a caballo o en bicicleta (1,50 m), bandas de aparcamiento de 3,20 metros, bandas de 1,44 metros para carros, y calzada central de 7,72 metros, de doble dirección, como se aprecia en el plano adjunto.

Todavía se dibujan vehículos de tracción animal.

Página opuesta:

Planta y sección del Camino de Tránsitos, 1949.


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
PASO EN LA GRAN VÍA, BAJO LA ESTACIÓN
Planta general de emplazamiento con esquema de circulación.


EXCMO. AYUNTAMIEN
PASO EN LA GRAN VÍA
Sección Longitudinal desarrollada

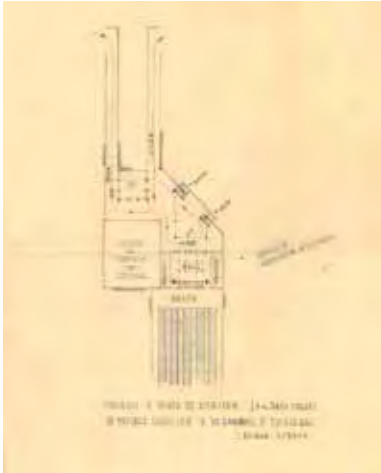
Proyecto de paso en la Gran Vía, bajo la estación, 1952

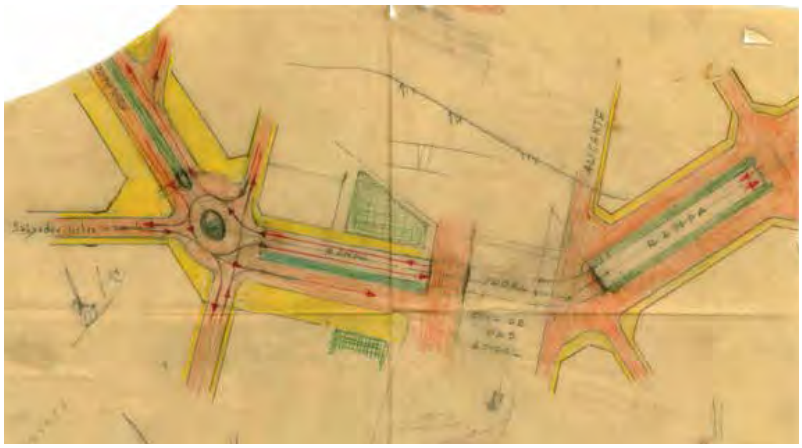
En 1952 se redacta el Proyecto de paso de la Gran Vía bajo la estación, lo que a la postre supondrá la destrucción del paseo central. Como vemos en los planos inéditos de los arquitectos Julio Bellot y Camilo Grau, y el Vº Bº del Arquitecto Mayor, Javier Goerlich, la mutilación de los paseos centrales es mínima, manteniéndose hasta el tramo previo a las rampas en los que se sustituye el paseo central - sin suprimir las hileras de plátanos - por una calzada de doble sentido (y dos aceras a media altura), para el entronque con el túnel de dos carriles por sentido.

En el plano de 1962 del Ingeniero Jefe de Caminos, la calzada central se extiende ya a todo el ámbito de las Grandes Vías de Les Germanies, y de Ramón y Cajal, pero conservando las dos hileras centrales de plátanos, que desaparecerán en el Plan de 1966.

En un boceto de la época, se estudia una sección transversal para la Gran Vía Ramón y Cajal de calzada única, con mediana de separación ajardinada, y grandes aceras.

También se ha localizado un croquis de estación subterránea, solución definitiva que más de seis décadas después, sigue pendiente.



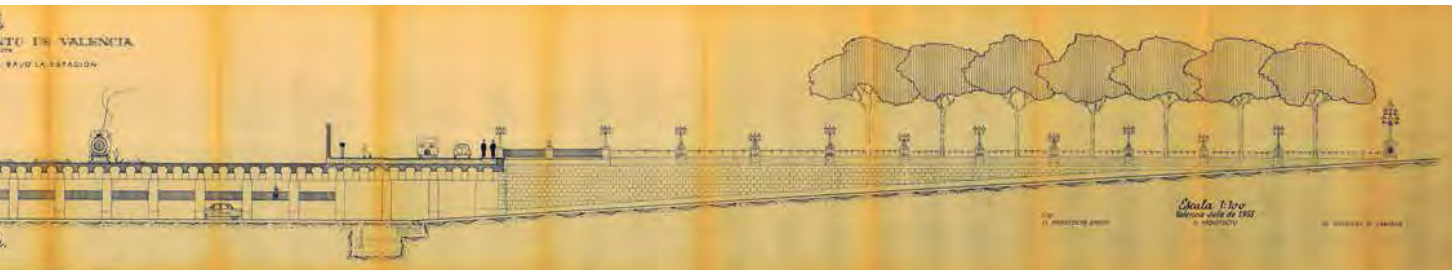


Arriba:
Croquis de estación subterránea, 1952, c.a.

Izquierda:
Croquis del paso inferior de las Grandes Vías, 1952, c.a.

Abajo:
Sección longitudinal del paso inferior de las Grandes Vías, 1955.

Página opuesta:
Proyecto de paso en la Gran Vía bajo la estación, 1952.




Proyecto de Reforma de la Plaza del Caudillo

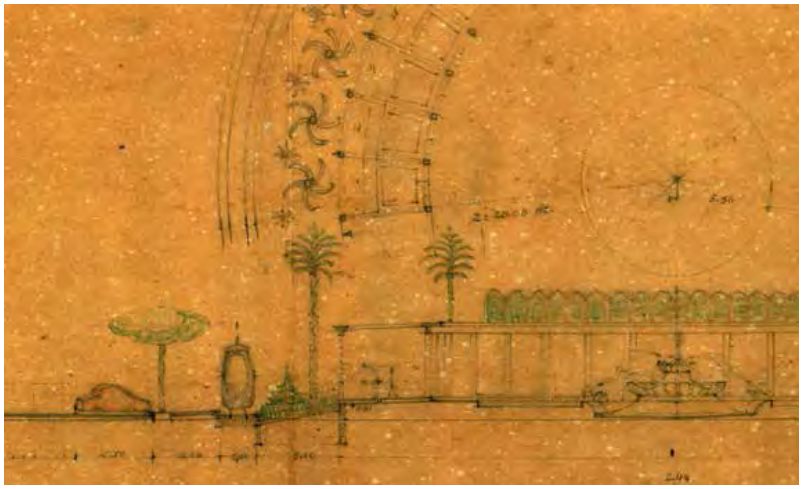
Proyecto de Reforma de la Plaza del Caudillo, 1953

En el mismo expediente hemos localizado el plano también inédito del proyecto de mejora de pasos de la Plaza Emilio Castelar, de 1927 del Arquitecto Mayor Carlos Carbonell. La plaza está presidida por el monumento al Marqués de Campo, actualmente emplazado en la Plaza de Cánovas del Castillo. Se puede consultar en el anexo de documentos.

En cuanto al proyecto de Reforma de la Plaza del Caudillo, está firmado por el Arquitecto Mayor, Javier Goerlich y el arquitecto Camilo Grau. La documentación localizada en el Archivo de Planeamiento consta de planos de planta general a color, sección transversal y sección longitudinal y secciones coloreadas. También se han localizado croquis a color de las secciones y planta parcial, así como varios croquis.

En la plataforma central se disponen dos fuentes ornamentales circulares, con parterres, setos perimetrales y una pérgola de desarrollo circular. En las plantaciones, recurren a las palmeras en la zona central, combinadas con cipreses y como árboles de copa, los plátanos que hoy en día permanecen. El despiece de pavimento es similar al de la Plaza de San Agustín del mismo año (ver detalle en el siguiente apartado).

Las líneas de tranvía bordean la plataforma, provenientes desde la Avenida del Marqués de Sotelo. Se presta especial atención a las bandas de aparcamiento a 45º, siempre acompañadas por hileras de arbolado y enmarcadas con avances de las aceras en los extremos y en los pasos de peatones.



Arriba:

Croquis de diseño alternativo, 1953.

Izquierda:

Fragmento de sección transversal coloreada,1953.

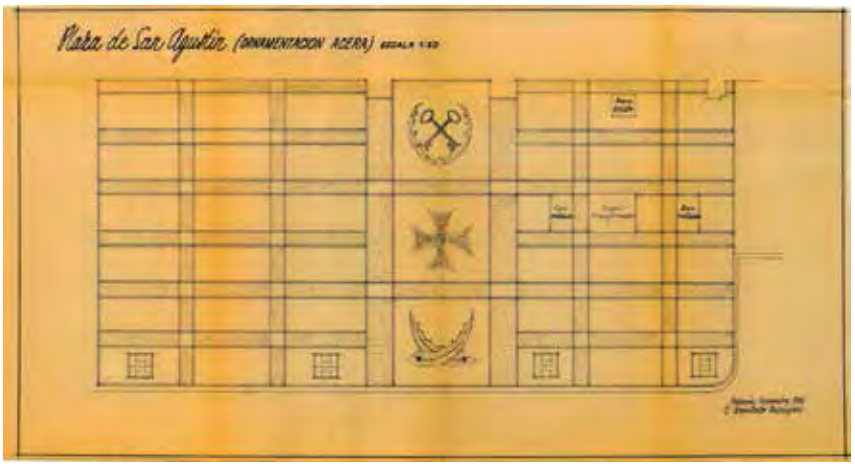
Página opuesta:

Sección longitudinal coloreada, 1953.

Proyecto de Reforma de la Plaza del Caudillo. Planta y sección transversal a-b, 1953.

Detalle de la plataforma central, 1953.


Urbanización


Plaza de San Agustín (ORNAMENTACION ACERA)

Proyecto de ordenación de tráfico en la Plaza de San Agustín, 1953.

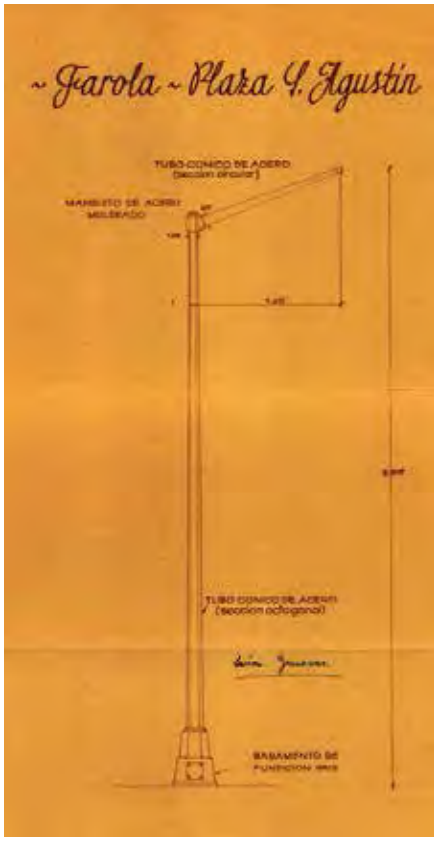
El proyecto, de Camilo Grau Soler, consta de dos isletas ajardinadas con césped y setos circulares con farolas monumentales en los cruces de las calles Guillem de Castro-San Vicente y Avenida del Oeste-San Agustín-Cobertizo de San Pablo, para encauzar el tráfico, así como un parterre central.

En la acera estancial - que denomina “atrio” - junto a la Iglesia de San Agustín, se diseña el pavimento “con una mayor dignidad” que el resto, con alcorques y bordillos de piedra arenisca, y árboles de hoja caduca y porte mediano, como se aprecia en el plano de detalle.

Los pasos de peatones y flechas de sentido de circulación, se proyectan con adoquines de distinto tipo y color que el resto.

Además de las dos farolas monumentales, se diseñan otras quince según planos de detalle.

Se disponen asimismo bandas de aparcamiento en batería, recogidos por avances de las aceras.



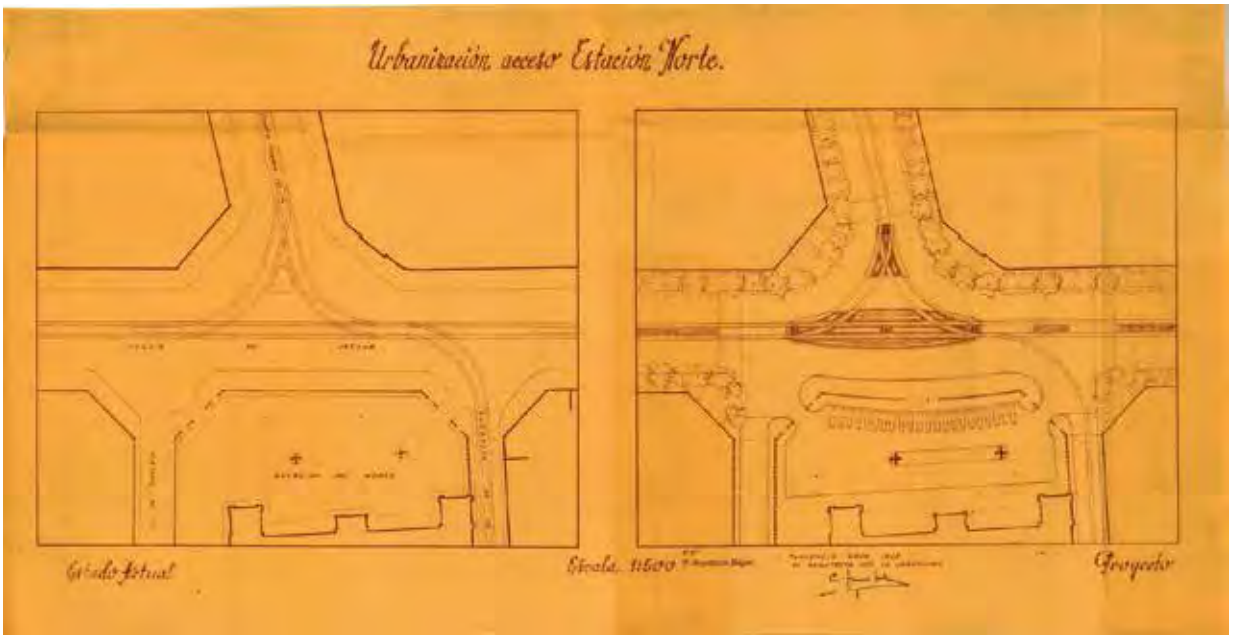
Izquierda:

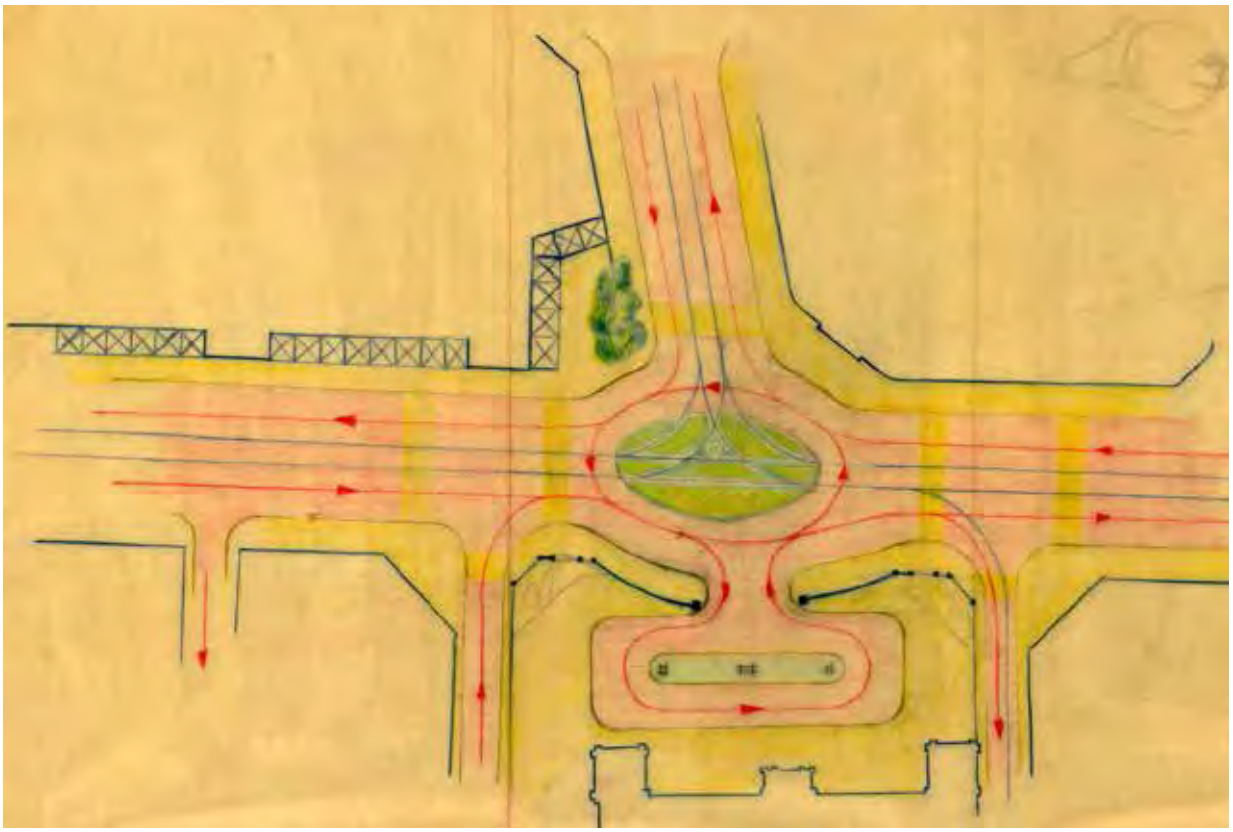
Detalles de las farolas de la Plaza de San Agustín, 1953.

Página opuesta:

Planta de conjunto del Proyecto de Urbanización de la Plaza de San Agustín, 1953.

Detalle de la ornamentación del atrio, 1953.


Urbanización sector Estación Norte.
Estado Actual
Escala 1:500
Proyecto



Urbanización del acceso a la Estación del Norte, 1953

Se proyecta la zona del cruce de la Avenida del Marqués de Sotelo con la calle de Játiva, y el acceso a la Estación de Norte, por el Arquitecto Jefe de Urbanismo, Camilo Grau Soler.

Las aceras del entorno se amplían en los chaflanes y se incorpora un nuevo despiece del pavimento, que recuerda a los vistos en las Plazas de la Reina y del Ayuntamiento.

Se modifica el vallado de la Estación, con un trazado curvo, acomodándose al islote central y se incluye en su parte interior una batería de aparcamiento.

Los accesos a la Estación difieren en cada una de las tres soluciones localizadas, ya sea con una entrada única central, dos frontales, o dos en los chaflanes. También se distinguen diferentes alternativas para el trazado de las líneas del tranvía.

En uno de los croquis, se dibujan los pórticos de la zona comercial y de ocio (cine), del tipo de los que vimos en el apartado relativo a los porticados.

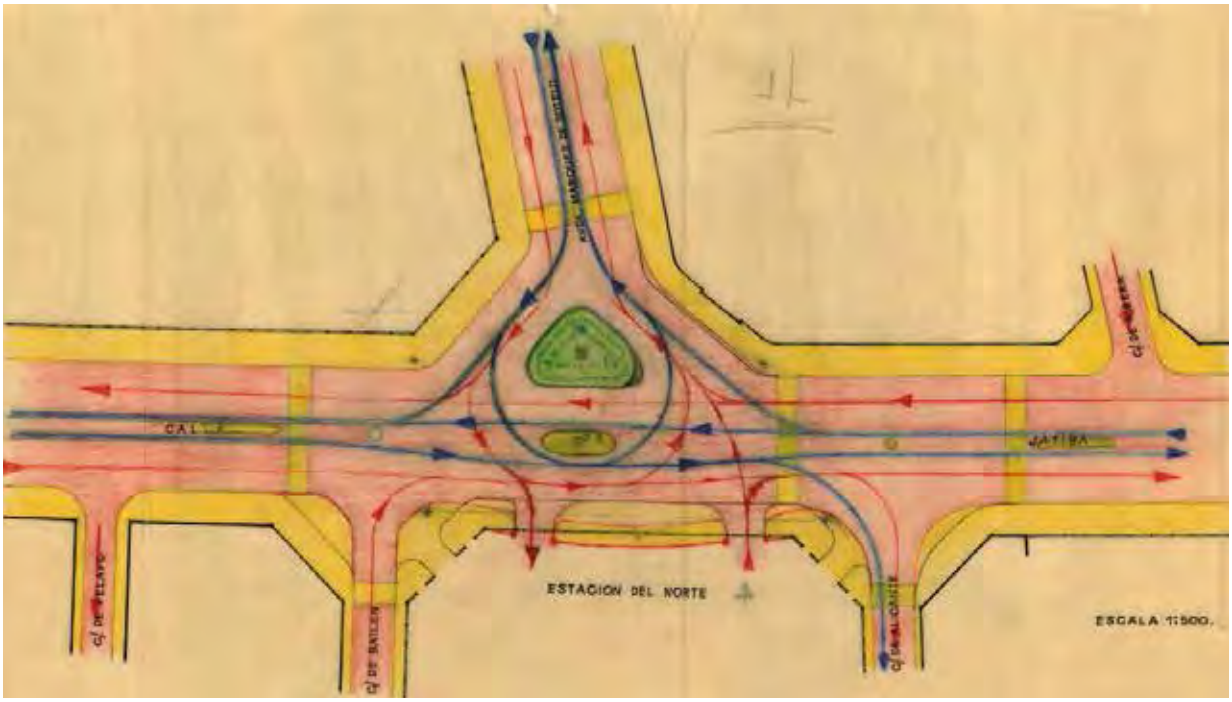
Bajo:

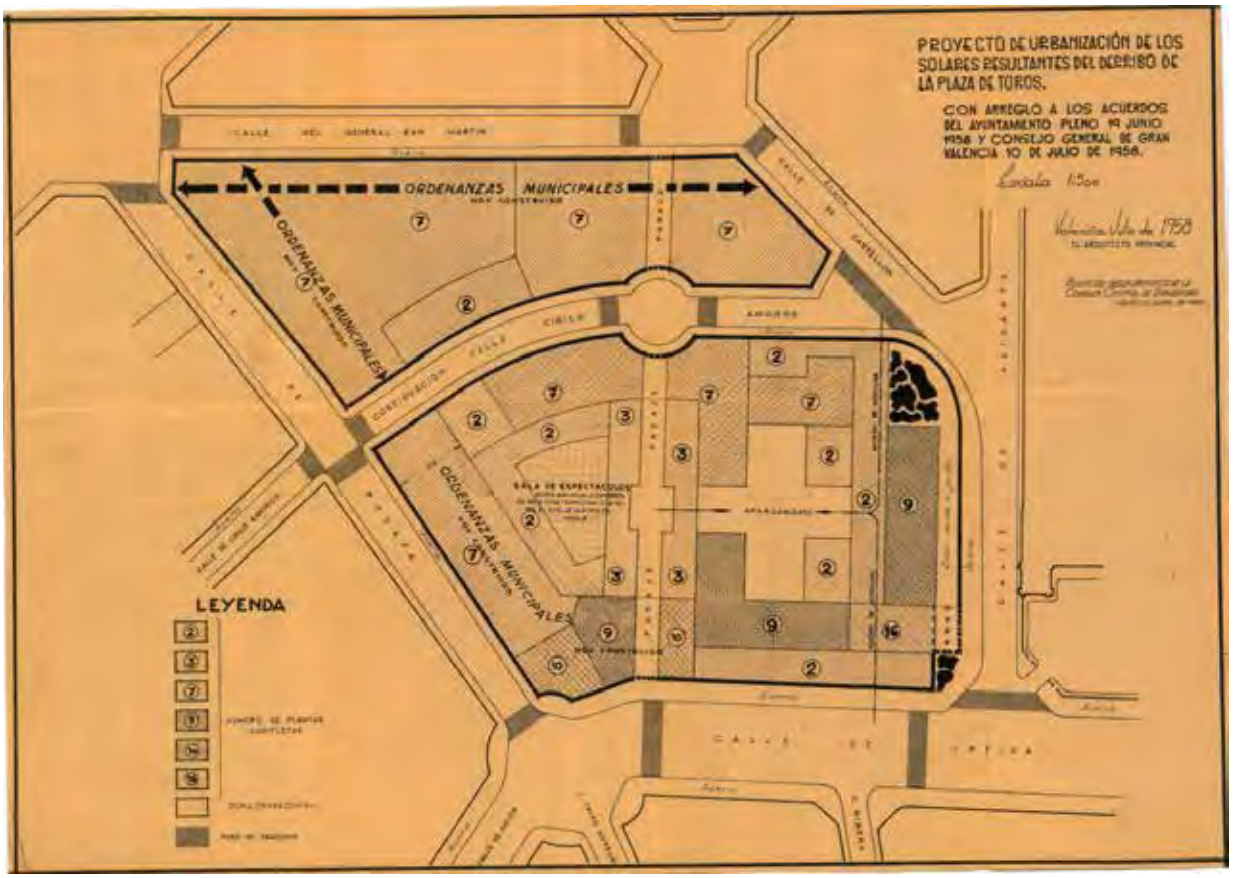
Croquis, 1953

Página opuesta:

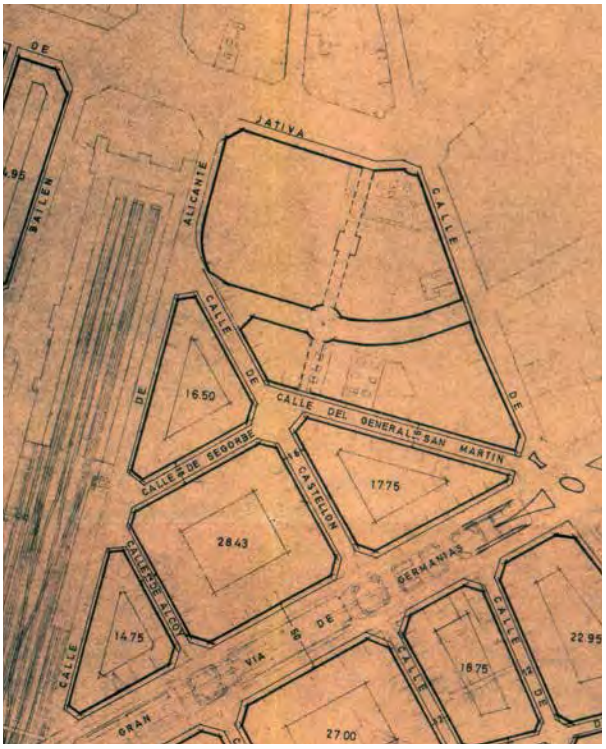
Plano de Urbanización del acceso a la Estación del Norte, 1953.

Croquis con porticados, 1953.




PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LOS SOLARES RESULTANTES DEL DERRIBO DE LA PLAZA DE TOROS.
CON ARREGLO A LOS ACUERDOS DEL AYUNTAMIENTO PLENO 19 JUNIO 1958 Y CONSEJO GENERAL DE GRAN VALENCIA 10 DE JULIO DE 1958.
ORDENANZAS MUNICIPALES
ORDENANZAS MUNICIPALES
ORDENANZAS MUNICIPALES
LEYENDA


Xativa
40.50
16.50
17.75
28.43
14.95
27.00


JATIVA
ALICANTE
CALLE DE
CALLE DEL GENERAL SAN MARTIN
CALLE DE SEGORBE
CASTELLON
GERMANIAS
VIA DE
GRAN
16.50
17.75
28.43
14.75
18.75
22.95
27.00

Prolongación de la calle de Cirilo Amorós, 1958

Se proyecta la prolongación de la calle de Cirilo Amorós hasta las de Castelló y Alacant, dentro del *Proyecto de urbanización de los solares resultantes del derribo de la plaza de toros* del Arquitecto Provincial, sin signatura.

En el Plano Parcial de la Hoja nº 5, (1950) en lugar de la plaza de toros, se planea una manzana cerrada con gran profundidad edificable, mientras que la nueva Plaza, con zona de aparcamiento anexa, se sitúa en el Plano Parcial nº 22 de Benimaclet (1954), junto al Nuevo Acceso de Barcelona.

El proyecto es recogido en el Plan Parcial nº 5 de 1968, mientras que en el Plan Parcial nº 22 de 1975, ya no se grafía la Plaza de Toros y aparece una trama de zona de Ordenación Especial.

De este proyecto se llevó a cabo el Pasaje del Doctor Serra y los edificios de la esquina de las calles de Russafa y de Xàtiva, quedando relegada la prolongación de Cirilo Amorós, que desaparece en el Plan de 1988. Hoy en día, la plaza de toros sigue ubicada en el mismo lugar.

Izquierda:

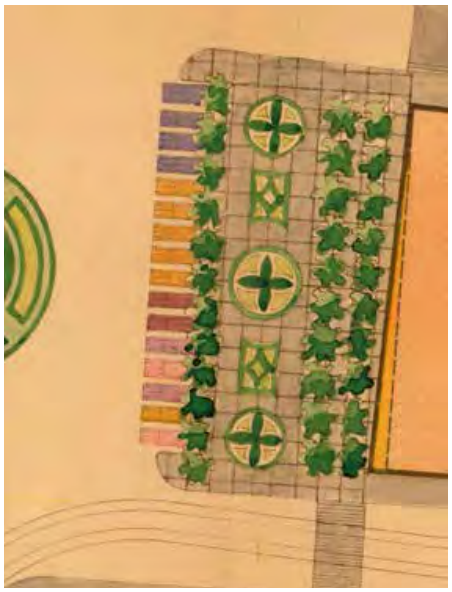
Detalle del Plano Parcial nº 22, 1954.

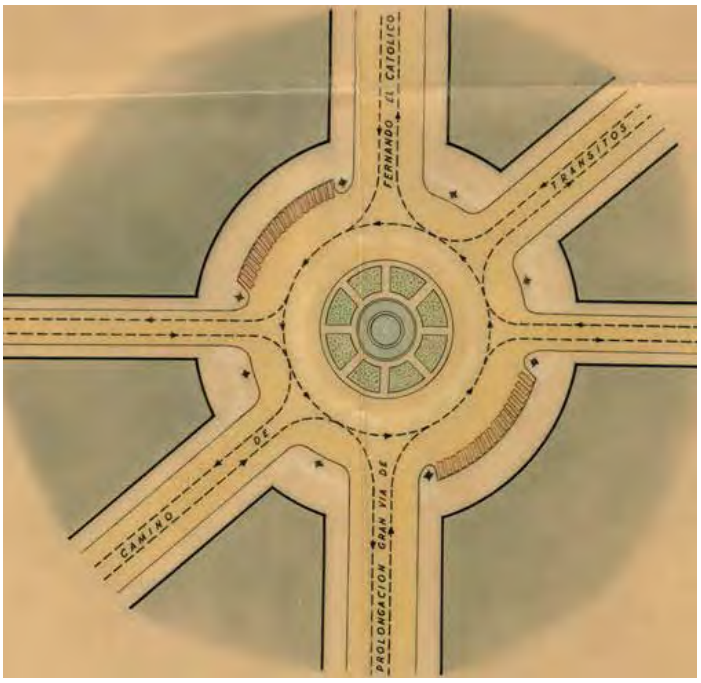
Página opuesta:

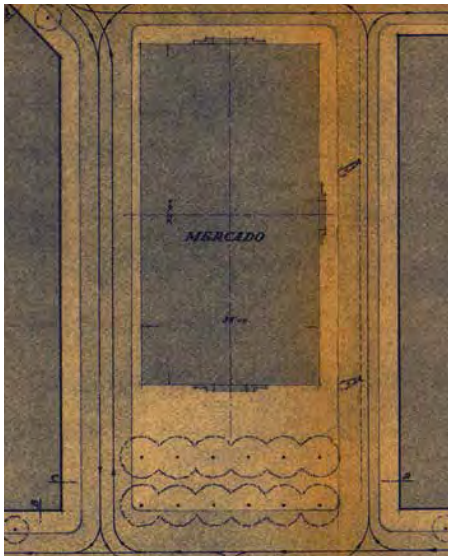
Proyecto de Urbanización de los solares resultantes del derribo de la plaza de toros, 1958.

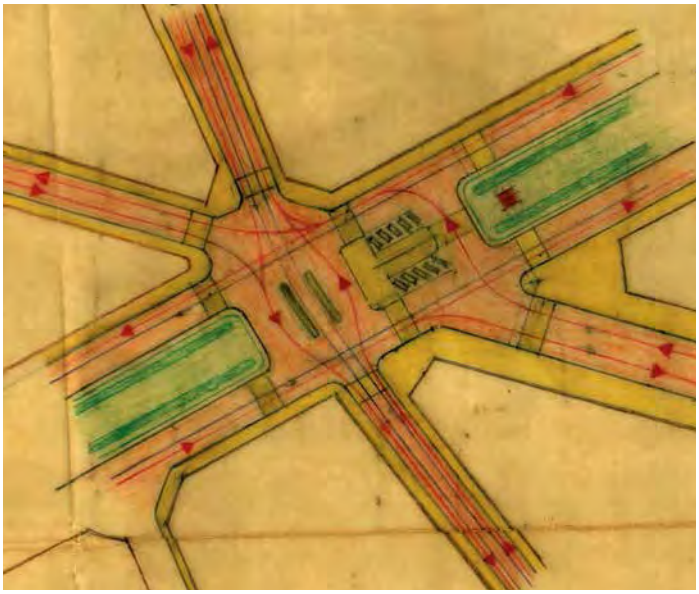
Detalle del Plano Parcial nº 5, 1950.

Detalle del Plan Parcial nº 5, 1968.




FERNANDO EL CATOLICO
TRANSITOS
CAMINO DE
PROLONGACION GRAN VIA DE


MERCADO



8. MICROURBANISMO: ACERAS Y APARCAMIENTOS

En las décadas de los ’40 y ‘50, el problema del aparcamiento aun no existe, y de hecho en los planes y proyectos nunca se introducen bandas de aparcamiento a lo largo de todas las aceras, sino sólo en determinadas zonas, como plazas, de manera puntual, y alcanzando un buen grado de definición.

Las aceras no solían tener en el planeamiento un tratamiento claro. De hecho en muchos casos ni siquiera se grafiaban, aunque en estos casos se limitaban, por regla general a una líneas paralela a escasa distancia de las alineaciones de fachada.

En los escasos espacios destinados específicamente a aparcamiento, se acompaña con arbolado y se producen avances en las aceras, envolviendo la banda de aparcamiento, como se ve en las imágenes.

Junto a los equipamientos, como los mercados, o zonas como la futura plaza de toros en Benimaclet, o el estadio de Mestalla, se proyectan zonas específicas incorporando incluso, como en esta última, elementos de mobiliario urbano y plantaciones.

Es muy habitual en la época un bello grafismo consistente en dibujar los coches aparcados como rectángulos de colores variados.

Zona del cruce de la prolongación de Fernando el Católico con Tránsitos, 1955.

Página 165:

Futura plaza de toros, 1954.

Izquierda:

Plaza del Caudillo, 1953.

Página opuesta:

Foro Valenciano, 1950 c.a.

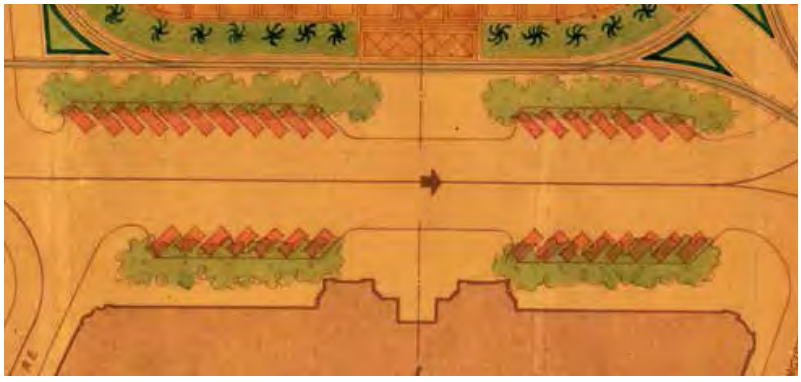
Plaza de San Agustín, 1953.

Rotonda en prolongación de Fdo. el Católico con Tránsitos, 1950 c.a.

Mercado en la zona Oeste, 1947.

Cruce Russafa -Gran Vía, 1953 c.a.

Estadio de Mestalla, 1952.



II - 3
PLAN DE ADAPTACIÓN A LA SOLUCIÓN SUR, 1959

INTRODUCCIÓN

Aunque en este periodo no existe un Plan General de Ordenación como tal, su inicio viene marcado por la catástrofe que supuso la Riada de 1957, y la aprobación del denominado Plan Sur de Valencia.

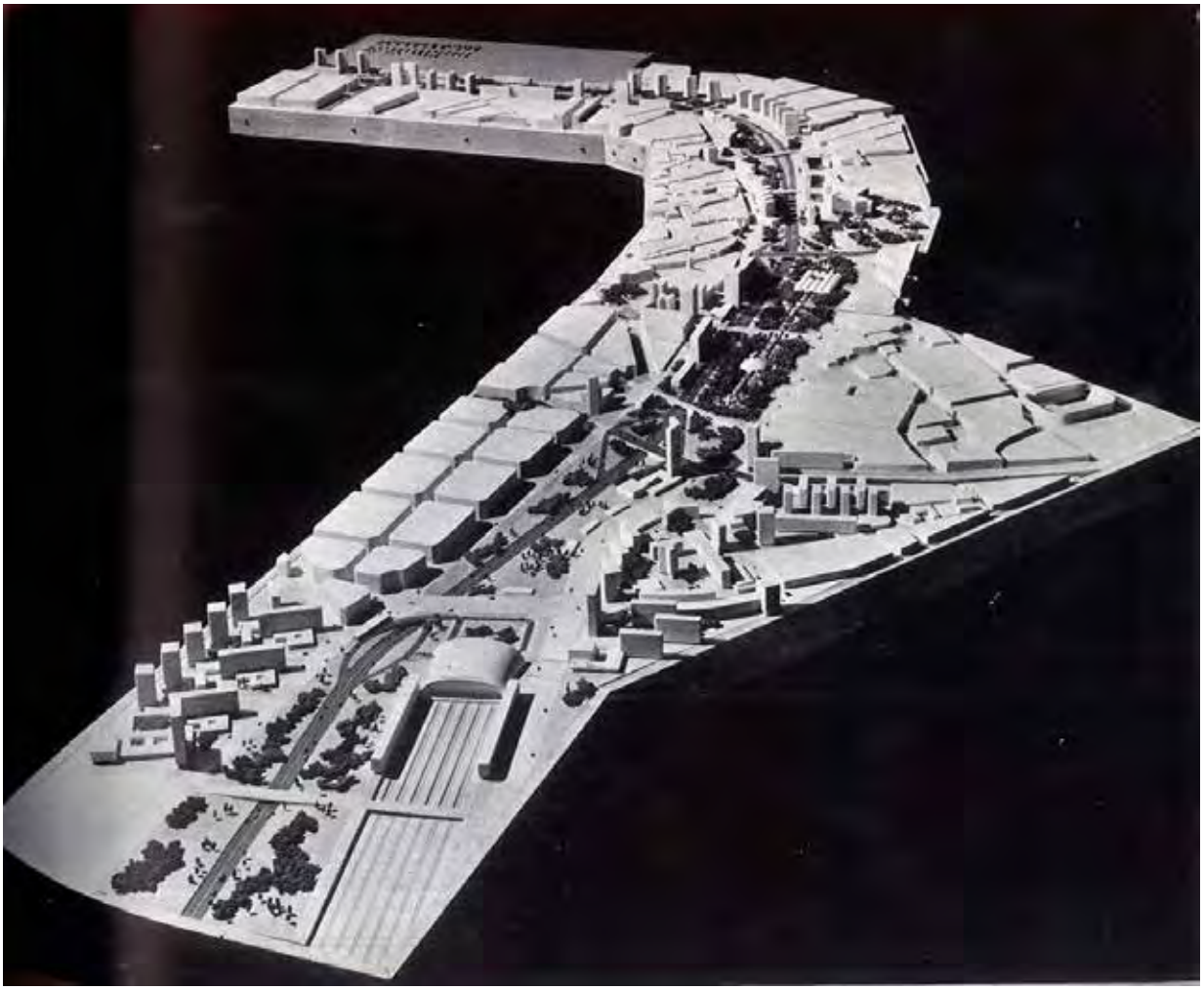
Los componentes fundamentales del Plan Sur para Valencia, aprobado por Ley en diciembre de 1961, son la solución hidráulica del nuevo cauce y el trazado viario definido en el “Plan de Accesos de Carreteras y sus Enlaces”, aprobado por el Ministerio en 1959.

Analizaremos, desde el punto de vista del viario arterial, el Informe de 1958 de la Delegación del Gobierno, para la Ordenación Técnica de Valencia y su Comarca, que marca las directrices futuras del planeamiento.

Sus determinaciones serán recogidas en el documento de Ordenación de Valencia - Plan de Adaptación Urbana a la Solución Sur de desvío del Río Turia, de 1959 que veremos en el segundo apartado.

El ámbito de esta Ordenación es tan sólo municipal, aunque entiende la ciudad y su comarca “como un todo estructural con unidad de funciones”, en perfecta subordinación al Informe de la Delegación del Gobierno.

El final del periodo, lo marcará la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca adaptado a la Solución Sur, en 1966, que incorporará la Red Arterial de Valencia del Ministerio de Obras Públicas, impregnado por el tremendo empuje del vehículo privado, y relegando al olvido el Plan de Adaptación de 1959.



1. ORDENACIÓN TÉCNICA DE VALENCIA Y SU COMARCA, 1958

La Comisión Técnica Especial creada en enero de 1958 por el Ministerio de la Vivienda para resolver los problemas planteados por la inundación del río Turia de 1957, estudió tres alternativas para el encauzamiento del río, denominadas Soluciones Centro, Norte y Sur.

La primera planteaba el mantenimiento del cauce existente, mejorando su capacidad hidráulica frente a avenidas. Las otras dos planteaban su desvío, por el Norte o por el Sur. La solución norte, de enlace del Turia con el cauce del Carraixet ampliado, fue la primera en ser descartada. Las otras dos (Centro y Sur) fueron objeto de un análisis comparativo, plasmado en un documento editado por la Delegación del Gobierno.

Finalmente, en julio de 1958 fue aprobada la Solución Sur de desvío del río Turia, que contemplaba un nuevo cauce entre Quart de Poblet y Pinedo con 200 metros de anchura.

El documento señala las posibilidades de desarrollo urbanístico que ofrece el cauce abandonado del río en la Solución Sur, dado que la expansión de la ciudad hacia el Norte hace del mismo la columna vertebral de la nueva ciudad.

El eje del cauce se estructura a partir de la autopista proyectada en el lecho del mismo, que al discurrir a cota inferior a la ciudad no tiene interferencias con la circulación de la misma. Esta autopista, conectada mediante unos pocos nudos con los accesos y la ciudad, enlaza elementos tan significativos como el aeropuerto, los centros comerciales, la estación, el puerto y las playas.

El informe hace un diagnóstico de la situación del sistema viario, en el que destaca que la red ferroviaria, al quedar absorbida por la ciudad interfiere sistemáticamente los accesos. Que estos resultan insuficientes, que no existen conexiones adecuadas entre los accesos de Barcelona y Alacant, ni un eje viario Este-Oeste. Reseña que la Y formada por las Grandes Vías y el Camino Real de Madrid está inutilizada por las instalaciones ferroviarias, la conexión con el puerto es insuficiente y está compartida con la líneas de tranvía.

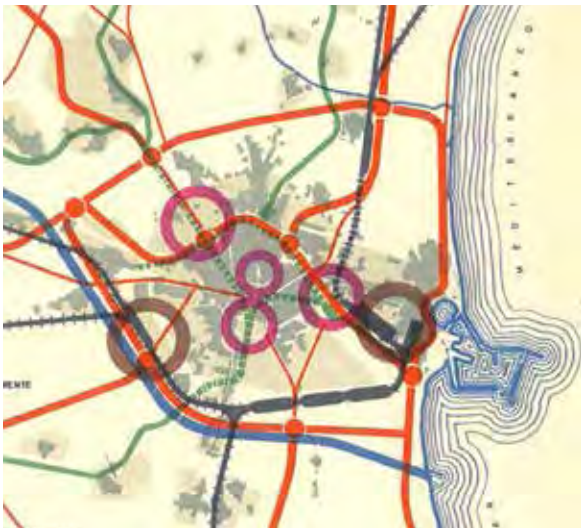
Esquema de funciones urbanas, 1958.

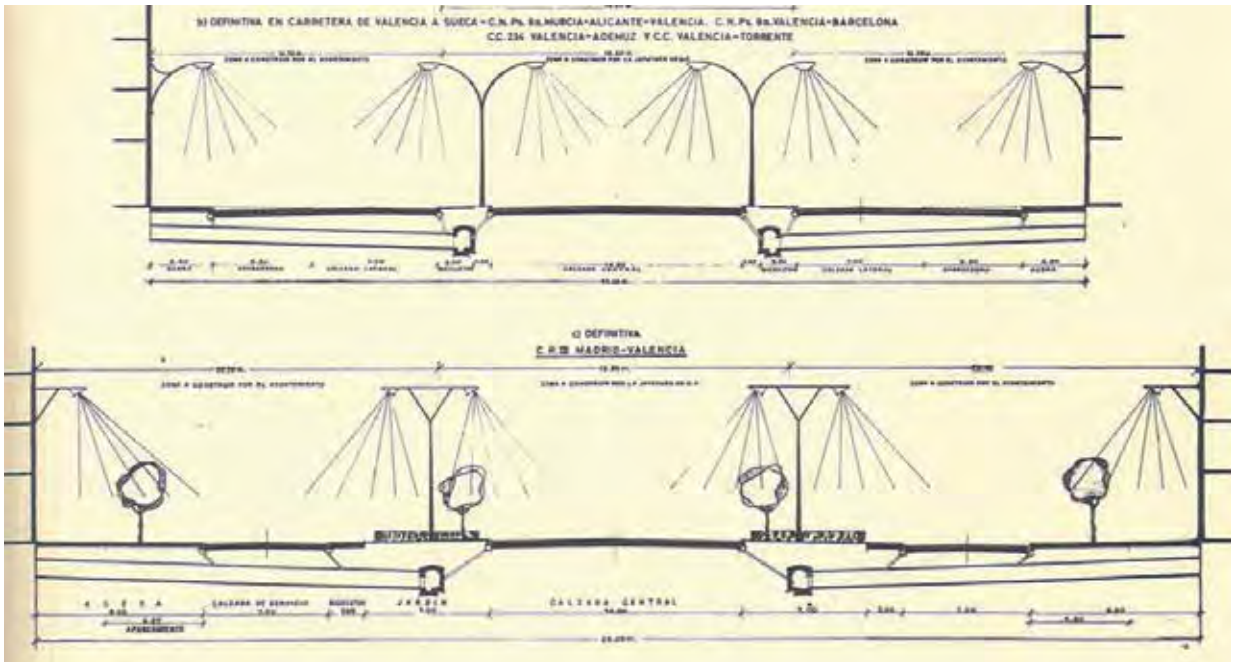
Página opuesta:

Perspectiva general entre los puentes del Ángel Custodio y Avenida (sic) de Fernando el Católico, Solución Sur, 1958.

Perspectiva de la urbanización de los terrenos ocupados por la Estación del Norte. Solución Sur, 1958.

Perspectiva del Paseo de la Alameda. Solución Sur, 1958.




b) DEFINITIVA EN CARRETERA DE VALENCIA A SUECA = C.N. Pk. 8a. MURCIA=ALICANTE=VALENCIA. C.N. Pk. 8a. VALENCIA=BARCELONA
C.C. 336 VALENCIA=ADEMUZ Y C.C. VALENCIA=TORRENTE
c) DEFINITIVA
C.N. III MADRID-VALENCIA
CALZADA CENTRAL

Accesos por carretera

En 1958, el de la carretera de Madrid ya está en servicio, el de Ademuz en construcción avanzada, con un nuevo puente que conecta con la Gran Vía de Fernando el Católico, pero no se puede establecer una diagonal Noroeste-Sureste hasta que no se liberen las instalaciones ferroviarias (hoy día, después de casi seis décadas, sigue igual). El de Barcelona con el ramal junto a Viveros, de fácil ejecución, al Puente del Real (que retoma del Plan del '46), y el otro (en construcción) por Avenida de Aragón hasta la Gran Vía del Marqués del Turia, que estaba pendiente de la supresión de la Estación de la Alameda. El de Alacant, en construcción muy avanzada, conformará en el futuro la diagonal citada, y se bifurca hasta el río, evitando la Estación del Norte.

Red viaria de la Solución Centro

En cuanto al Eje Este-Oeste, con la Solución Centro hubiera pivotado sobre la doble prolongación del "nervio" de la Avenida (sic) de Valencia al Mar tanto a través de El Cabanyal, hasta la carretera litoral, como a través de los Jardines del Real, para conectar con la margen izquierda del Turia, con el ramal que seguiría discurriendo por la propia marginal hacia el Sur-Este, conectando con la circunvalación Sur:

> Este eje sometido a todas las interferencias del tráfico urbano, nunca puede tener otra categoría que la que se desprende de sus propias características.

En paralelo, la solución está condicionada por el tema ferroviario: La Y viaria citada sólo era posible desplazando hacia el Sur la Estación del Norte y haciendo desaparecer la Estación de Aragón que, al mismo tiempo, dejaría franco el acceso desde Barcelona.

Red viaria de la Solución Sur

Por contra, con la finalmente adoptada Solución Sur, el eje Este-Oeste recorrería el "Vell LLit del Túria" en forma de autopista a cota inferior a la ciudad con cruces a distinto nivel. Las conexiones permanecerían ajenas al tráfico urbano, mediante circulaciones rápidas que enlazarían los principales accesos, la playas de El Saler, centros comerciales, puerto y aeropuerto.

Esquema de flujos de tráfico, 1958.

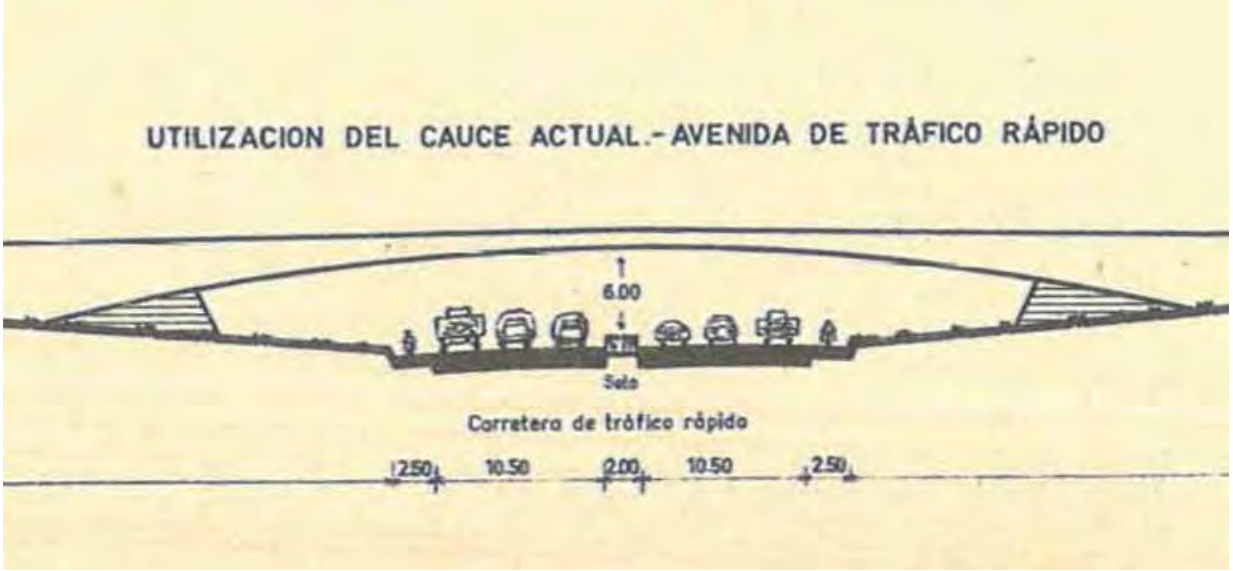
Página opuesta:

Esquema de la Solución Centro, 1958.

Esquema de la Solución Sur, 1958

Secciones viarias de 52 m (Accesos de Barcelona, Alacant y Ademuz) y 65 m (Acceso de Madrid), 1958.


SOLUCION SUR


UTILIZACION DEL CAUCE ACTUAL.- AVENIDA DE TRÁFICO RÁPIDO
6.00
Seto
Corretera de tráfico rápido
12.50
10.50
2.00
10.50
2.50

En cuanto al dispositivo ferroviario, difiere de la Solución Centro en el emplazamiento de la estación, que se emplazaría sobre el último tramo del cauce abandonado, con el soterramiento de vías por la Avenida de Aragón.

Por último, y para rematar el Vell Llit, propone entre líneas:

> Otra utilización interesante del excauce del Turia y que se hace muy deseada en Valencia es el tendido de una línea de ferrocarril metropolitano. Esta línea se proyecta a lo largo de una de las márgenes del cauce abandonado.

Aunque hay que matizar que esta línea se dibuja, no en superficie, como sería de temer, sino soterrada, al menos en la sección tipo, que presenta el Informe, con ataluzados a ambos lados de la carretera de tráfico rápido, como vemos en las ilustraciones.

En ambas soluciones, las circunvalaciones exteriores permitirían segregar los tráficos Norte-Sur, y los dirigidos al puerto, de los propiamente urbanos.

Solución Sur. Aprovechamiento del cauce actual del río Turia, 1958.

Página opuesta:

Sección completa y detalle de la misma de la utilización del cauce actual con carretera de tráfico rápido y tren metropolitano, Solución Sur, 1958.


ORDENACION DE VALENCIA
ACCESOS Y CIRCULACIONES PRINCIPALES
ESCALA 1:10.000
V

2. ORDENACIÓN DE VALENCIA. PLAN DE ADAPTACIÓN URBANA A LA SOLUCIÓN SUR DE DESVÍO DEL RÍO TURIA, 1959

Este Plan, de cuya memoria y plano de zonificación se conserva una fotocopia sin firma ni aprobación en el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento es un desarrollo sobre la base del Plan del 46. Del juego completo de planos se ha localizado una copia en el Archivo Histórico Municipal. Carece cajetín y de firmas, pero existe documentación que apunta a su autoría por Fernando Martínez Gª-Ordoñez (Selva, 2014).

Se trata de un documento de ámbito municipal, que pretendía readaptar todos los proyectos parciales urbanísticos aprobados con anterioridad o en vía de estudio, para conseguir su encaje con los trazos definitivos de los proyectos hidráulico y ferroviario (no se contempla en este momento la futura Red Arterial del Ministerio de Obras Públicas). Se establece la futura Estación Central junto al cauce del Turia.

En la memoria se insiste en el concepto de triangulaciones viarias:

> De la malla fundamental de accesos y circunvalaciones constituyen verdaderas unidades vecinales. Interesa que las organice lo más introvertidamente posible en beneficio de las circulaciones generales, es decir, debiera procurarse que la trama vial de dichos barrios afluya, en contados lugares, a las circulaciones perimetrales pertenecientes a la malla fundamental. En lo posible, las calles del barrio deben canalizar todas sus necesidades, y sólo accederán a las circulaciones perimetrales para conectarse con otros barrios.
>
> Esta disposición favorece al propio barrio ya que elimina circulaciones de paso ajenas al mismo y permite establecer en el centro del mismo, sin derroche de espacios libre, remansos para el reposo, la educación y el comercio.
>
> También sería conveniente que en la estructuración de la unidad vecinal así delimitada, se procurase establecer una estratificación de los servicios comunales. Las zonas de reposo, enseñanza, iglesias, podrían ocupar el corazón del mismo. El comercio, los mercados y talleres, se ordenarían perimetralmente. El comercio especialmente, al emplazarse en la proximidad de los nudos de la malla fundamental, sería más rentable, ya que podría participar de la clientela de los barrios próximos.

Página opuesta:

Ordenación de Valencia. Accesos y circulaciones principales, 1959.

Una de las hojas originales del Plan delineadas sobre el plano catastral, 1959.


ADEMUZ
BARCELONA
MADRID
MADRID
TORRENTE
ALICANTE
ALICANTE
VIARIO RADIAL
VIARIO ANULAR
VIARIO TRANSVERSAL
VIARIO MARGINAL

> Siempre que fuera posible interesaría envolver exteriormente los barrios con cinturas verdes que, a la vez los protegen de las circulaciones rápidas marginales, marcarían claramente su sentido de unidad vecinal, borrando de la ciudad esa tendencia a convertirse en una mancha indefinida de construcciones.

Se establecen tres categorías en la malla fundamental de circulaciones urbanas:

> Vías de acceso radial. Constituyen las prolongaciones dentro del espacio urbano de las pistas de acceso. Se han protegido mediante zonas verdes marginales.
>
> Circulaciones urbanas. Comprenden las denominadas localmente calles de tránsitos.
>
> Calles internas de unidad vecinal.

De nuevo una referencia directa al urbanismo funcionalista:

> El conjunto de estas vías determina una triangulación fundamental que define las grandes unidades vecinales del nuevo proyecto. Cuando estos polígonos se planifiquen convendrá tener en muy en cuenta el sentido de estas vías marginales. Nunca debe trazarse ninguna vía interna con sentido de prolongación de aquellas, porque a la par que destruyen la unidad del barrio, enturbian las circulaciones principales.

Esquema viario

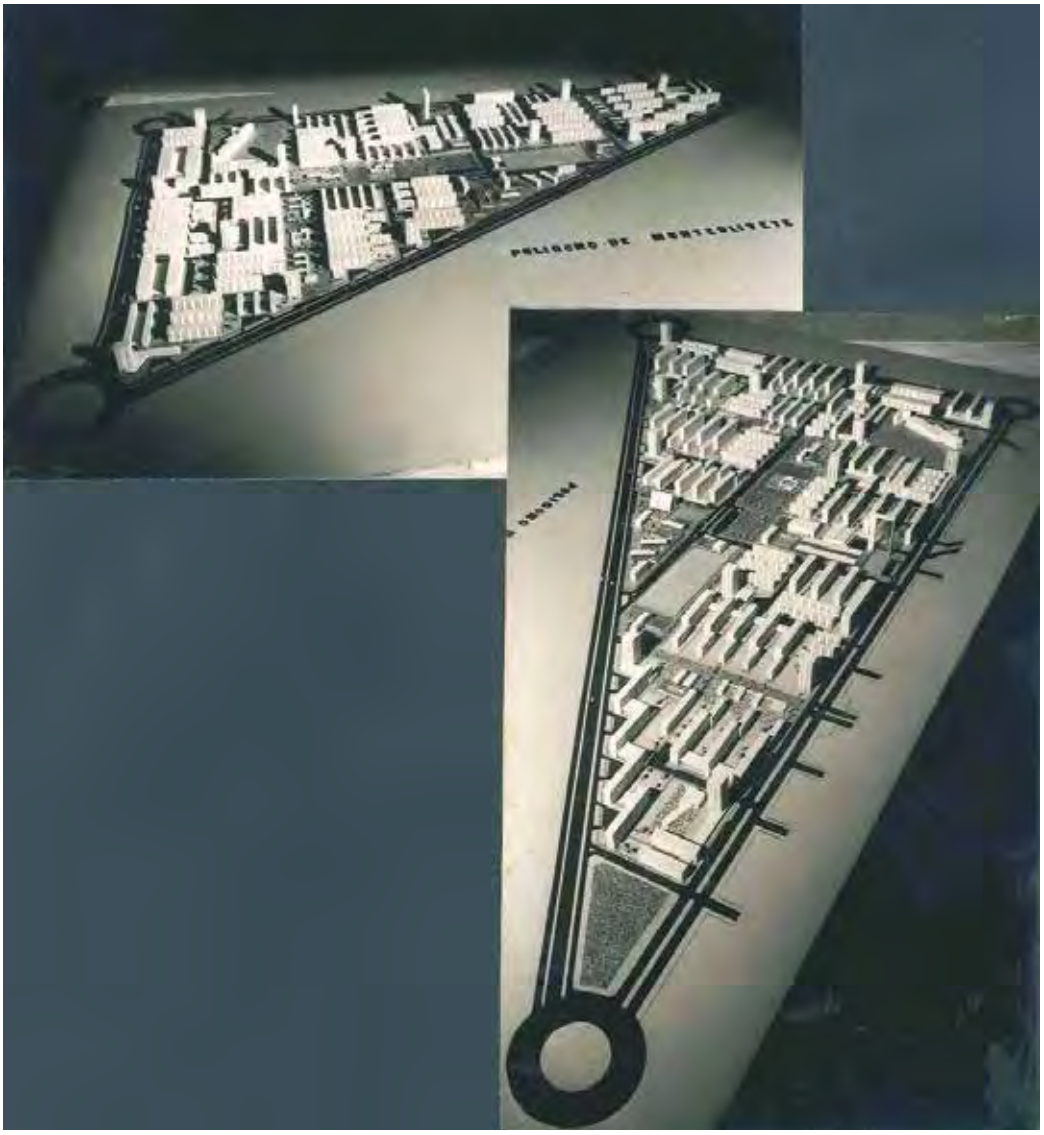
En el plano de accesos y circulaciones principales a escala 1/10.000, se introduce una vía rápida por el viejo cauce, incorpora las vías marginales del nuevo, y una circunvalación exterior simétrica a éste, al Norte de la ciudad. En cuanto al acceso de Barcelona, se conecta con la autopista de la costa a la altura del Barranco del Carraixet, siguiendo en dirección a Alacant bordeando la costa y el puerto.

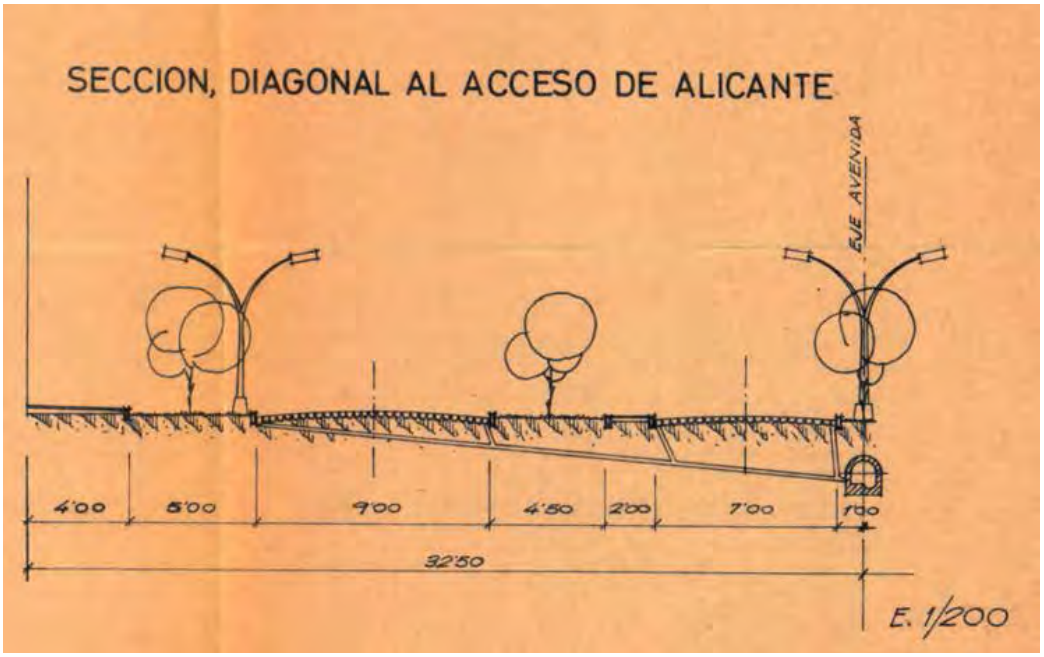
En la zona Norte del Cap-i-Casal, el Camino de Tránsitos, se configura como última Ronda, de manera que el crecimiento de la ciudad se realizaría hacia el Sur, donde, a falta de accidentes naturales (como en las demás direcciones), el Nuevo Cauce ejercería de límite.

En la zona Sur, se completan dos nuevas rondas exteriores al Camino de Tránsitos, una coincidente en gran parte con la Nueva Ronda del Plan de 1946, y otra intermedia, aprovechando algunos ejes secundarios existen-

Página opuesta:

Esquema del viario arterial de la Ordenación de 1959. (Elaboración propia)


POLIGONO DE MONTESOLIVETE

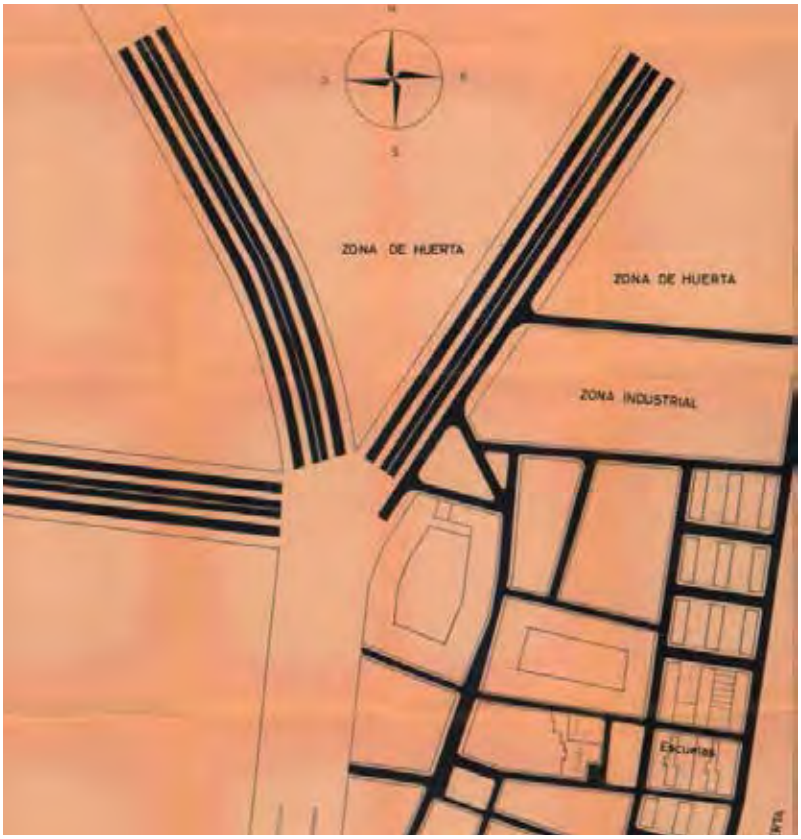

SECCION, DIAGONAL AL ACCESO DE ALICANTE
EJE AVENIDA
4'00
5'00
9'00
4'50
2'00
7'00
1'00
32'50
E. 1/200

tes, como la Avenida de la Plata, o la traza del antíguo ferrocarril a Natzaret.

Los accesos de Alicante y Torrent se bifurcan a su entrada al casco urbano. El de Alicante con una diagonal en Monteolivete que conecta con la autovía del cauce, evitando que el tráfico Barcelona-Alacant atraviese el centro y liberando el camino de Tránsitos. El de Torrent, con la prolongación del ramal existente hasta la Plaza de Castilla, y el nuevo, hasta una rotonda en el vértice sur del Camino de Tránsitos.

Los cruces se resuelven mediante rotondas salvo los de la autovía del río, que aprovecha el desnivel para enlazar a la altura de los puentes que la cruzan, ya que será la Red Arterial del MOP la que introduzca de manera generalizada, como veremos, los enlaces a distinto nivel.

La diagonal del Polígono de Monteolivete es el ejemplo más claro de la aplicación de este Plan de adaptación de 1959, y de su rápida obsolescencia ya que al no incorporarse a la Red Arterial de 1966, no prosperó, y hoy día sólo quedan algunas trazas de ella. Su esquema era el de bulevar a triple vía, como los del Plan del ‘46, que desapareció con los Planes del ‘66 y del 88, sustituido por las autovías o los bulevares a doble vía (con paseo central).



Izquierda:

Detalle de la bifurcación en el Plano Parcial nº 17, 1961 c.a.

Página opuesta:

Perspectivas del Polígono de Monteolivete, 1960.

Detalle de la sección de la diagonal al acceso de Alacant, en el Plano Parcial nº IV-Resto, 1961 c.a.

3. MICROURBANISMO: ACERAS Y APARCAMIENTOS

El problema del aparcamiento se muestra en toda su crudeza en la Moción del Alcalde para el estudio de aparcamientos de 1963.

La Moción, dirigida a la Comisión Permanente Municipal, es fiel reflejo de lo acuciante que el problema de la falta de aparcamientos genera en la red viaria, para alojar el crecimiento exponencial de vehículos:

> Hasta hace años, las propias calles eran suficientes para atender las necesidades de aparcamiento y circulación, pero hoy día casi no bastan para permitir esta última.

La moción hace referencia a la existencia de Departamentos específicos para resolver el estacionamiento en ciudades como Chicago.

La situación generada por el tremendo empuje del vehículo privado, hace que se plantee incluso la supresión del transporte público (tranvías), o la reducción del espacio peatonal, es decir, las aceras.

Se plantea crear aparcamientos en los alrededores de la Plaza del Caudillo para más de 200 turismos, y motocicletas, en lugares tales como el centro de la propia Plaza, los sótanos del Mercado Central, los solares del Convento de Dominicas, varias plantas en el patio delantero de la Estación del Norte, en parte de los solares del antiguo Hospital Provincial, o eventualmente, en la Plaza de Toros.

Adicionalmente se plantea establecer sistemas de aparcamiento rotatorio (de 1 hora como máximo) en las calles. Además se plantea la localización de aparcamientos de nueva planta aprovechando manzanas viejas y pequeñas:

> La que cierra la Plaza del Pilar por la parte de la calle de Maldonado, la comprendida entre las calles del Emperador y Doctor Romagosa (frente a Niños de San Vicente) y otras por el estilo.
>
> Es evidente que la supresión de la circulación de tranvías permitiría el aparcamiento en muchos lugares donde ahora resulta imposible. Ello debiera completarse con la reducción de anchura de las aceras en determinados lugares.

Página opuesta:

Postal de la época, con la plataforma central de la plaza transformada en aparcamiento, 1963 c.a.

II.4
EL PLAN GENERAL DE VALENCIA Y SU COMARCA, 1966

INTRODUCCIÓN

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, adaptado a la Solución Sur obtuvo la aprobación definitiva el 30 de junio de 1966. Habían pasado ocho años desde que, tras la riada de 1957, el Consejo de Ministros aprobara el Plan Sur en 1958.

Los elementos sobre los que se basó la redacción del Plan, como hemos visto en el sub-capítulo anterior, fueron:

- El Plan General de 1946 y sus Proyectos y Planos Parciales.

- El Plan Sur, y los criterios urbanísticos del Esquema Director.

A los que se añadió un elemento crucial:

- La Red Arterial de Valencia, redactada por la Jefatura de Tráfico del Ministerio de Obras Públicas, del mismo año 1966.

La memoria del Plan describe el destino del cauce abandonado en estos términos:

> La solución hidráulica aprobada permite la creación de una vía sensiblemente Este-Oeste que atraviesa la ciudad y que por sus características podrá ser de tráfico rápido. Esto es fundamental en este Plan de adaptación; es una posibilidad magnífica y que no estaba resuelta debidamente con anterioridad. El antiguo cauce, desde Cuart de Poblet hasta las proximidades de los Poblados Marítimos, se transformará en la vía mencionada, que por estar a cota inferior de las que la crucen, permitirá una fluidez de tráfico sin puntos de conflicto.

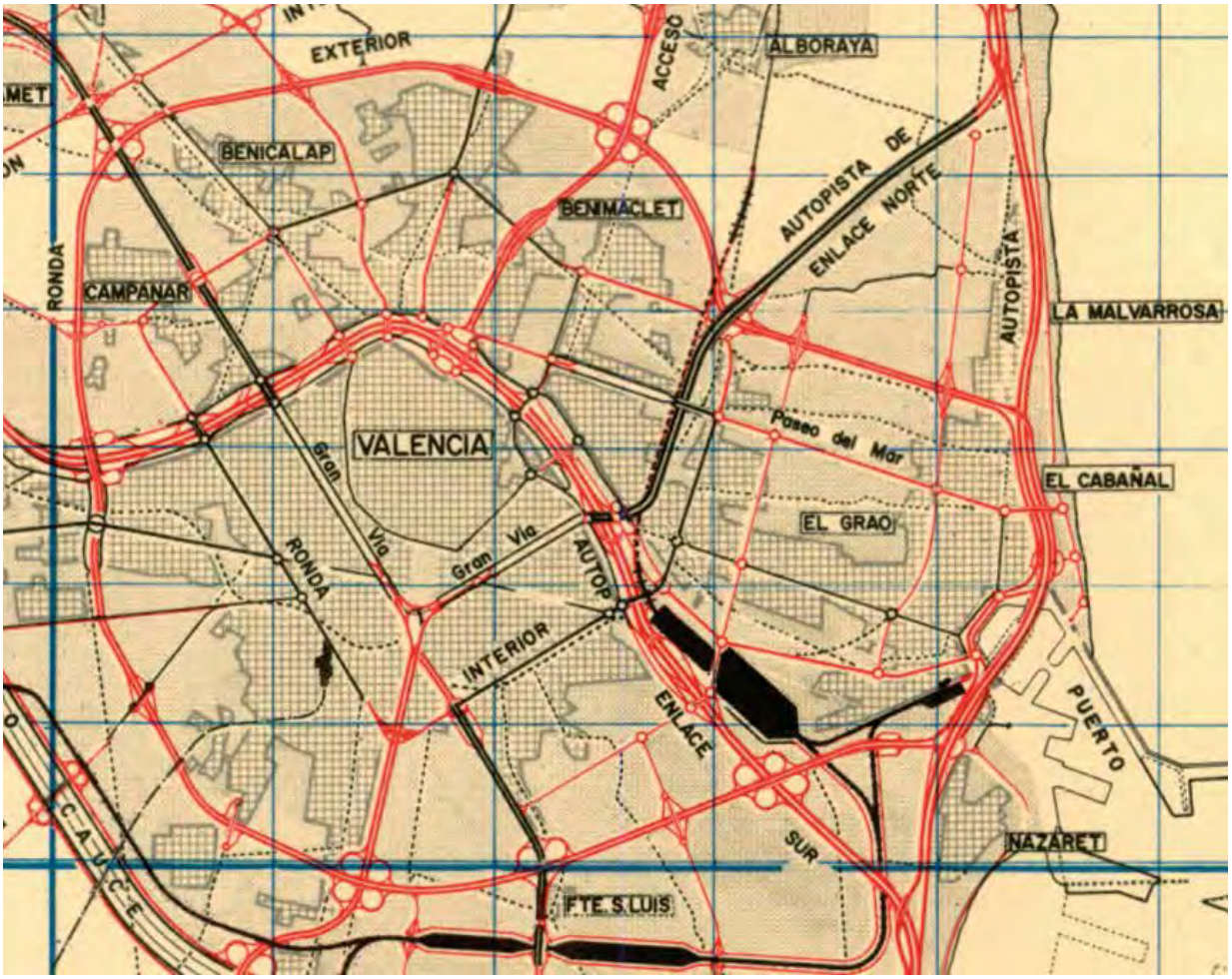
Esta autopista, conectada mediante unos pocos nudos con los accesos y la ciudad, enlaza elementos tan significativos como el aeropuerto, los centros comerciales, la estación, el puerto y las playas.

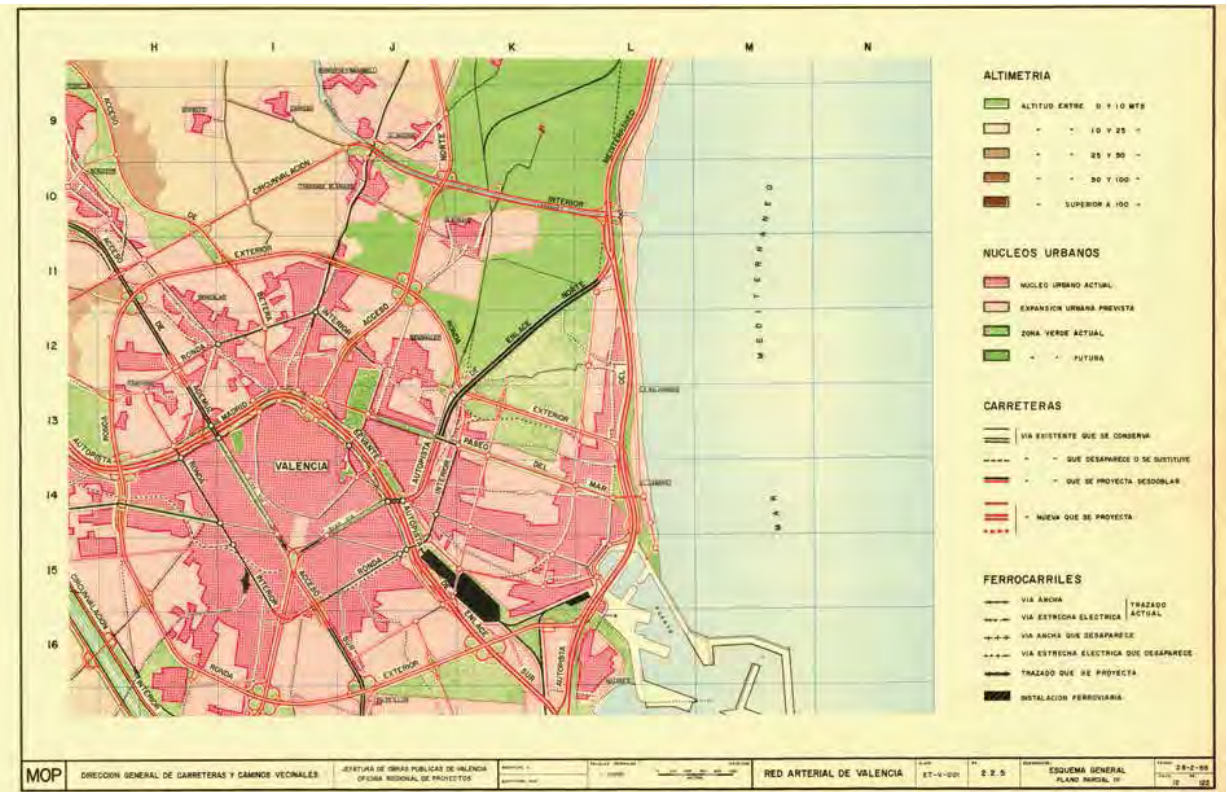
Así pues, los condicionantes para la redacción fueron las preexistencias edificadas, los Planes Parciales vigentes, la solución hidráulica, portuaria y ferroviaria, y la Red Arterial del MOP.

Autopista por el Viejo Cauce, según reportaje sobre Valencia de la Gaceta Ilustrada, 1968.

Página opuesta:

Detalle del mismo y Plano nº 3 de Viario (Esquema de vías existentes y futuras), 1963.


EXTERIOR
ACCESO
ALBORAYA
BENICALAP
BENIMACLET
AUTOPISTA DE ENLACE NORTE
AUTOPISTA
LA MALVARROSA
RONDA
CAMPANAR
VALENCIA
Gran Vía
Paseo del Mar
EL CABAÑAL
EL GRAO
RONDA
Gran Vía
AUTOP
INTERIOR
ENLACE
PUERTO
SUR
NAZARET
FTE. S. LUIS


H
I
J
K
L
M
N
9
10
11
12
13
14
15
16
VALENCIA
MEDITERRANEO
MAR
ALTIMETRIA
ALTITUD ENTRE 0 Y 10 MTS
10 Y 25
25 Y 50
50 Y 100
SUPERIOR A 100
NUCLEOS URBANOS
NUCLEO URBANO ACTUAL
EXPANSION URBANA PREVISTA
ZONA VERDE ACTUAL
FUTURA
CARRETERAS
VIA EXISTENTE QUE SE CONSERVA
QUE DESAPARECE O SE SUSTITUYE
QUE SE PROYECTA DESDOBLAR
NUEVA QUE SE PROYECTA
FERROCARRILES
VIA ANCHA
VIA ESTRECHA ELECTRICA
TRAZADO ACTUAL
VIA ANCHA QUE DESAPARECE
VIA ESTRECHA ELECTRICA QUE DESAPARECE
TRAZADO QUE SE PROYECTA
INSTALACION FERROVIARIA
MOP
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS Y CAMINOS VECINALES
JEFATURA DE OBRAS PUBLICAS DE VALENCIA
OFICINA REGIONAL DE PROYECTOS
RED ARTERIAL DE VALENCIA
ET-V-001
2.2.5
ESQUEMA GENERAL
PLANO PARCIAL IV
28-2-68

1. LA RED ARTERIAL DEL MOP, 1966

La Red Viaria Arterial del Plan General, es la aplicación directa de la Red Arterial de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas. Se dispone en esta investigación de la colección completa de los planos de la edición divulgativa de febrero de 1966 casi toda ella inédita, obrante en el Archivo Municipal de Planeamiento. Sin embargo, no ha sido posible localizar documentación escrita alguna.

Esta Red, ocho años posterior a la Aprobación del Plan Sur, suplementa el modelo en espina de pez del esquema director inicial, al retomar el esquema radioconcéntrico en el núcleo urbano, superponiendo al Plan de enlaces ya presente en el Plan del '46, y a la estructura anular precedente (Ronda de la antigua muralla y Camino de Tránsitos, ahora denominado Ronda Interior), la Ronda Exterior de autovías que debía limitar el crecimiento urbano por el Norte.

La Red dispuesta por el Ministerio, desborda su estricta funcionalidad tratando de conseguir y consiguiendo un protagonismo visual desconocido en la Valencia de entonces. Las infraestructuras adquieren el estatuto emblemático y simbólico de la modernidad, contradiciendo imágenes que con el tiempo habían pasado a formar parte de la idiosincrasia de la ciudad como lo era la apacible imagen del puerto. A través de un auto de fe tecnológico se propone el cabalgamiento de la autopista de la costa sobre la dársena interior del puerto, acompañada de toda una parafernalia de autopistas y autovías, tréboles, diamantes, arcenes, carriles de aceleración y deceleración, carriles de giro, empalmes en Y, pasos elevados, isletas y medianas, ofrecida por los manuales al uso, que son más propias de zonas interurbanas, que de barrios constitutivos del núcleo urbano, (Piñón, 1997).

Conviene recordar aquí el límite espacial de la presente investigación, que se centra en la zona urbana de la Valencia, que estaría delimitada por la Ronda Exterior, por lo que tanto la Circunvalación Interior, como las autovías marginales del nuevo cauce, y, con mayor motivo, la Circunvalación Exterior, y carreteras radiales entre ambas, quedan fuera del análisis, ya que forman parte de otro ámbito, el de las vías interurbanas.

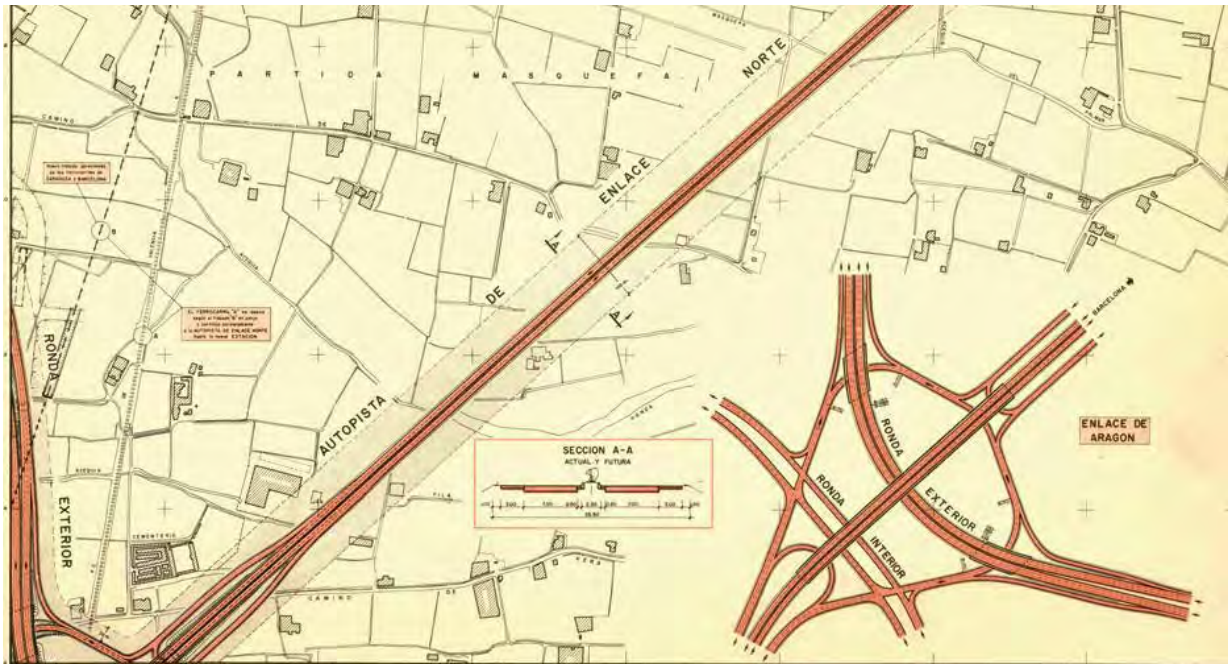
Red Arterial. Plan de Etapas, 1966. (Fragmento).

Página opuesta:

Red Arterial. Planta General - Esquema de conjunto, 1966. (Fragmento).

Red Arterial. Esquema General - Planta Parcial IV, 1966.


MADRID
LEVANTE
AUTOPISTA


PARTIDA MASQUEFA
NORTE
ENLACE
DE
AUTOPISTA
RONDA
EXTERIOR
SECCION A-A
ACTUAL Y FUTURA
ENLACE DE ARAGON
RONDA
EXTERIOR
RONDA
INTERIOR

Aprovechando el cauce seco del Turia, la autopista recorre la ciudad de Este a Oeste, con la de Madrid a Levante, y de Norte a Sur separando la ciudad de sus playas y sobrevolando el puerto, con la del Mediterráneo. La conexión en Y de este viario pasante se produce al Sur de Natzaret, y la conexión con la Ronda Exterior, de manera indirecta, mediante el trébol del Enlace Sur a El Saler, al Sur de la Futura Estación Central.

En la zona urbana, una red de autovías compone el viario anular de la Red Arterial, compuesta por elementos de nueva planta como la Ronda Exterior, e incorporando el Camino de Tránsitos (trazado por el Arquitecto Municipal, Manuel Cortina el año 1899), al que denomina Ronda Interior, y en la que introduce modificaciones puntuales en la zona de Campanar (para conectar directamente Peset Aleixandre con Pérez Galdós, por medio de Gral. Avilés y Maestro Rodrigo, liberando la Avenida de Campanar; y en la zona de Benimaclet (conectando directamente Primado Reig con Cardenal Benlloch, y pasando tangente a la Ronda Exterior), cruzándose en superficie con el Paseo del Mar (sic).

La Ronda Exterior está compuesta por autovías de tres carriles en cada sentido. Los enlaces con el viario radial se resuelven a distinto nivel, los principales mediante tréboles, como con el Acceso de Ademuz, el Acceso Norte (antígua carretera de Barcelona), el Enlace Sur (Autopista El Saler), el Acceso Sur (Pista de Silla) y el Acceso de Torrent. Los secundarios, mediante nudo en diamante, como el Acceso de Bétera o la carretera de Picanya.

En zonas más consolidadas, como la Avenida de Castilla, mediante rotonda en superficie y túnel. Se resuelve mediante paso elevado y rotonda en superficie, el enlace de San Miguel de los Reyes. La autopista de Enlace Norte, de mayor jerarquía, cruza en altura sin enlazar directamente con las Rondas (Interior y Exterior) que pasan tangentes entre sí, por debajo, diseñándose un complejo enlace en superficie.

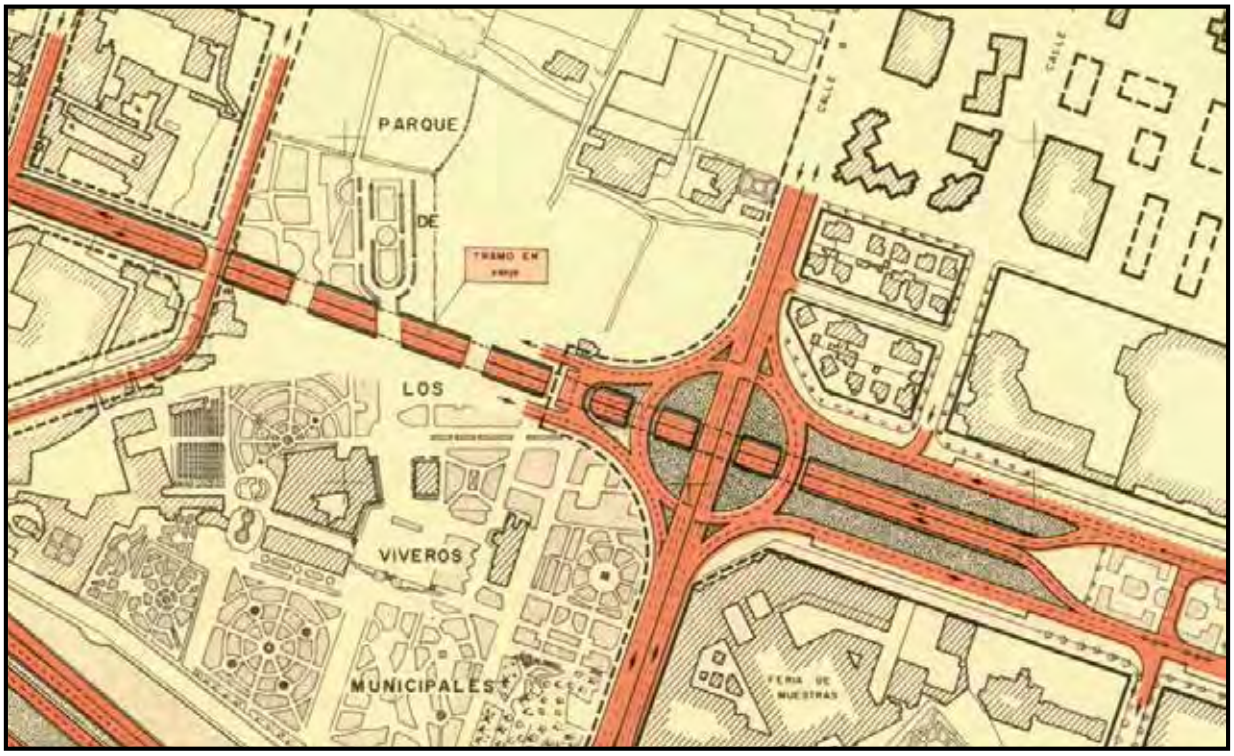
En el tramo paralelo al mar, la Ronda discurre en paralelo con la autopista del Mediterráneo, entre El Cabanyal y Natzaret, bordeando el puerto por el interior, mientras la autopista, con la que se entrelaza en superficie “sobrevuela” la dársena. El conjunto de Autopista del Mediterráneo y Ronda Exterior forma una inmensa barrera de más de 100 metros de amplitud entre los Poblats Marítims y la costa.

Página opuesta:

Autopista Madrid-Levante, a su paso por Ciutat Vella, 1966.

Enlace de Aragón, 1966.

Maqueta del paso elevado de la Autopista del Mediterráneo sobre la dársena del Puerto, 1966.


PARQUE
DE
LOS
VIVEROS
MUNICIPALES
FERIA DE MUESTRAS


GLORIETA
ERRE
ACION
ENCIA
del AYUNTAMIENTO
7-1-64)

La vías radiales intersectan a distinto nivel con el Camino de Tránsitos, mediante pasos elevados sobre los accesos de Ademuz, Norte (Primado Reig) y Sur (Peris y Valero), produciéndose modificaciones en algunos nudos, con el paso de los años:

- Enlace de San Miguel: Se mantiene el paso elevado en el Plan Parcial nº 23 de Torrefiel y Orriols. Con posterioridad se ejecutará en túnel.

- Nudo Acceso Norte - Ronda Exterior (Almassora-Alfahuir - Primado Reig): Se sustituye el paso elevado por un túnel que será recogido en el Plan Parcial nº 10 de La Saidia (1974), pero no así en el de Benimaclet (Plan Parcial nº 22, de 1975), ni en de Torrefiel y Orriols (Plan Parcial nº 23, 1968). Finalmente el cruce será al mismo nivel.

- Nudo Nuevo Acceso de Ademuz – Ronda Interior (Cº Tránsitos): Se sustituye el paso elevado por un túnel que será recogido en el Plan Parcial nº 24 de Benicalap (1979), pero no así en el de Campanar (Plan Parcial nº 8 de 1971).

Los atropellos perpetrados por el trazado viario de la Red Arterial del MOP, completamente ajeno al espacio público de la ciudad, es especialmente flagrante en multitud de puntos lo que ejemplificaremos con alguno de ellos. Otros, se pueden ver a largo del Capítulo III, en el análisis de los principales ejes viarios de la Ciudad:

- La Avenida (sic) al Mar (a la que subtitula como vía-parque), donde para ampliar las aceras e introducir una banda de aparcamiento, se arrasa con las hileras de plátanos en ambos laterales del paseo.

- Las Grandes Vías, no ya las de Les Germanies, y Ramón y Cajal, desfiguradas a raíz por el paso inferior de la Estación del Norte, sino también las de Fernando el Católico, y sobre todo Marqués del Turia, como se observa al complementar los planos inacabados (quizá intencionadamente) de la Red Arterial del MOP. (Ver ilustración en el apartado de dedicado a las Grandes Vías). La entonces Avenida de José Antonio, actual del Regne de València, también quedaba destrozada.

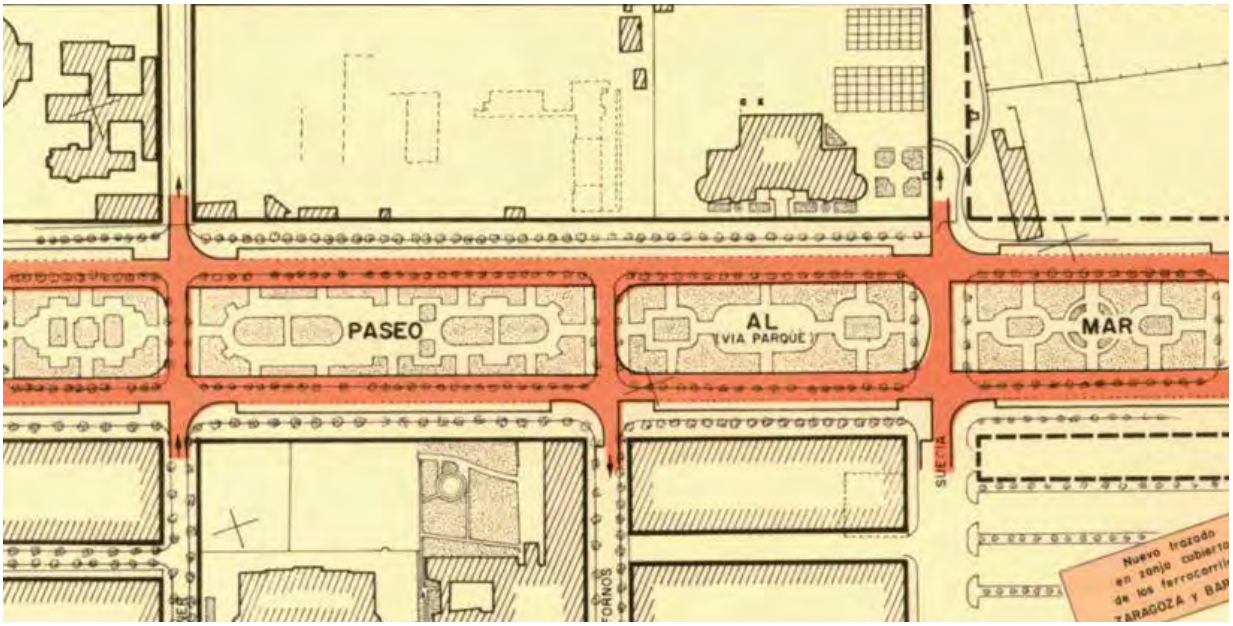
- De nuevo la Avenida del Oeste con la acometida del extremo Norte por el ampliadísimo (o más probablemente sustituido) Pont de Sant Josep.

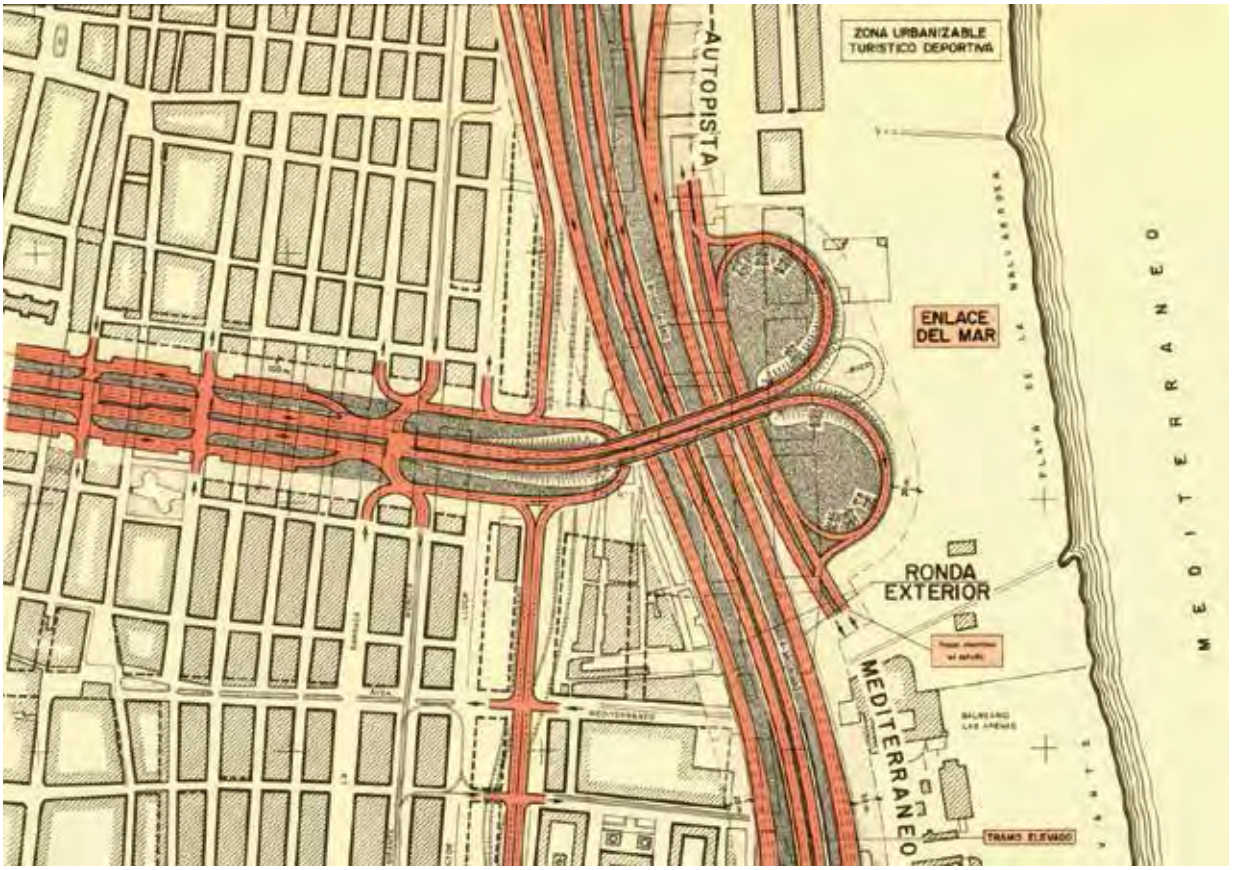
Penetración en Ciutat Vella de la Avenida del Oeste, desde el Pont de Sant Josep, 1966.

Página opuesta:

Prolongación hacia la margen izquierda del Paseo al Mar, a teavés de los Jardines del Real, en trinchera, 1966.

Plaza del Marqués de Estella sin la Porta de la Mar y sin rotonda. Avenida de Navarro Reverter sin vías de servicio, 1966.


PASEO
AL
(VIA PARQUE)
MAR
SUECIA
HORNOS


ZONA URBANIZABLE
TURISTICO DEPORTIVA
AUTOPISTA
ENLACE
DEL MAR
RONDA
EXTERIOR
MEDITERRANEO
MEDITERRANEO
TRAMO ELEVADO

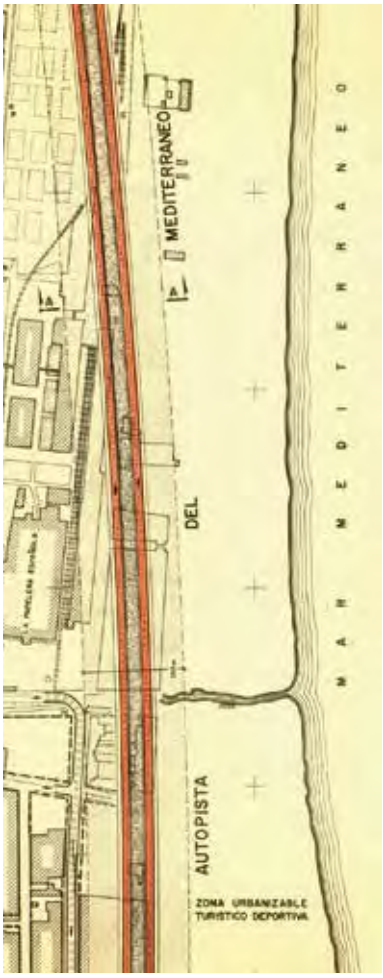
- La plaza del Marqués de Estella, donde la rotonda trazada en 1944 por el Arquitecto Jefe del Ensanche, Francisco Mora, es eliminada (Porta de la Mar incluida), ocupando su espacio un enrevesado cruce múltiple, que distorsiona el conjunto con La Glorieta y con la Avenida de Navarro Reverter, que pierde las calzadas laterales.

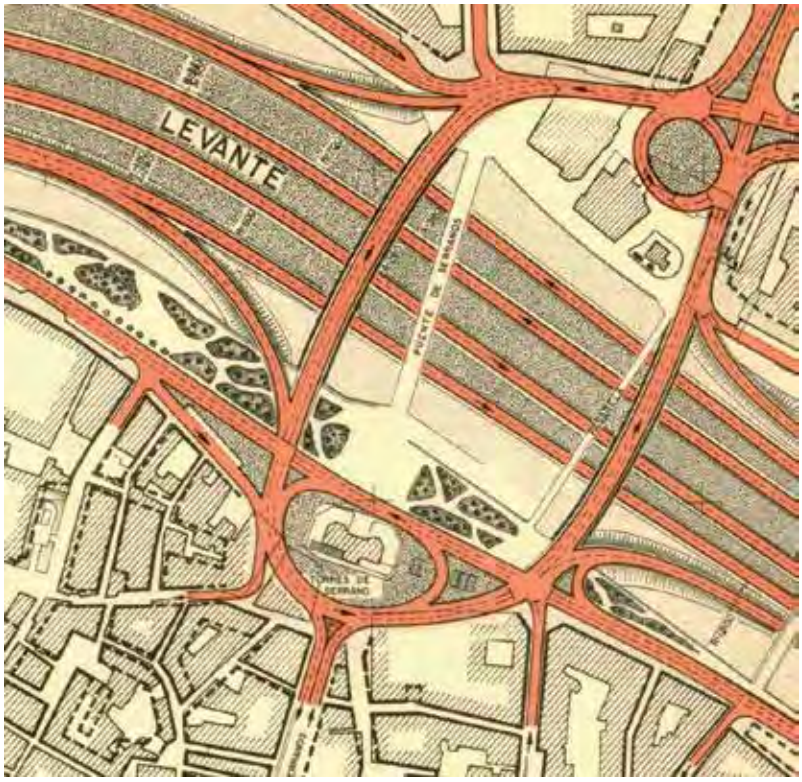
- Los Jardines de Viveros, con el cruce en trinchera del Paseo al Mar, en su prolongación menos conocida, no hacia el mar, sino hacía el río.

- Las mismas Torres de Serranos, que devienen el artefacto central de una rotonda, en combinación con la suprimida Estació de Fusta, al otro lado del río, mediante dos nuevos puentes, generando un mega-enlace de más 300 metros de diámetro, que a su vez interrumpe las Alameditas de Serranos.

- La propia autopista del Mediterráneo separando de cuajo los Poblados Marítimos de sus playas. Como se dice: “Las autopistas unen distancias largas y separan distancias cortas”.

- Y como no, el célebre sobrevuelo sobre la dársena el Puerto.





Arriba:

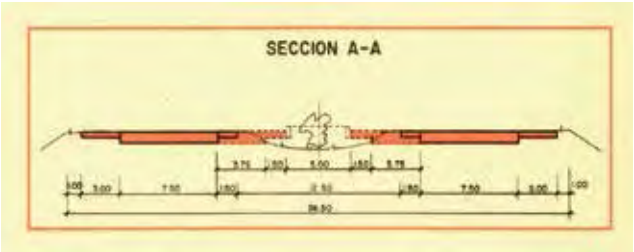
Autopista del Mediterráneo, zona Norte, 1966.

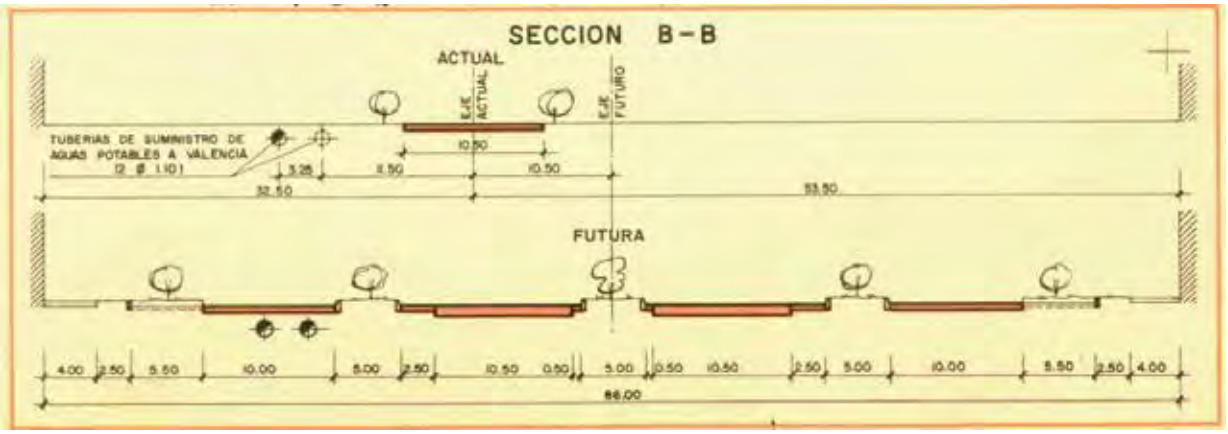
Página opuesta:

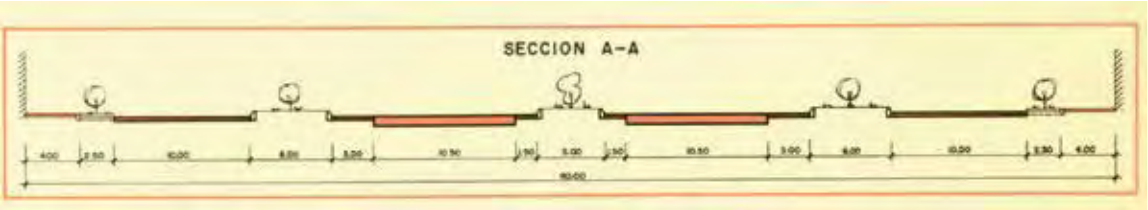
Paseo al Mar - Vía Parque, 1966.

Enlace del Mar, 1966.

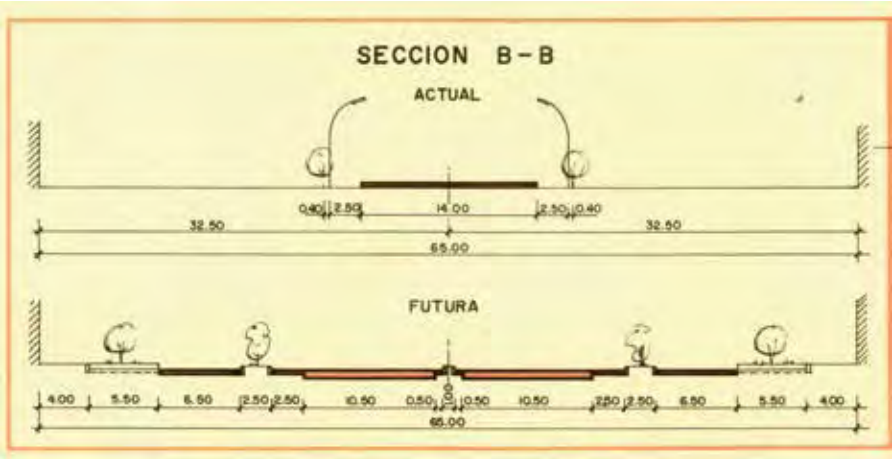
Mega-enlace Torres de Serranos - Pont de Fusta, 1966.


SECCION A-A


SECCION B-B
ACTUAL
EJE ACTUAL
EJE FUTURO
TUBERIAS DE SUMINISTRO DE AGUAS POTABLES A VALENCIA (2 Ø 1.10)
10.50
3.25
8.50
10.50
32.50
53.50
FUTURA
4.00 2.50 5.50 10.00 5.00 2.50 10.50 0.50 5.00 0.50 10.50 2.50 5.00 10.00 5.50 2.50 4.00
86.00


SECCION A-A


SECCION B-B
4.00 2.50 10.00 8.00 3.00 10.50 0.50 3.00 0.50 10.50 3.00 8.00 10.00 2.50 4.00
80.00


SECCION B-B
ACTUAL
0.40 2.50 14.00 2.50 0.40
32.50
32.50
65.00
FUTURA
4.00 5.50 6.50 2.50 2.50 10.50 0.50 0.50 10.50 10.50 2.50 2.50 6.50 5.50 4.00
65.00

En cuanto al repertorio de secciones viarias, se pueden clasificar como sigue:

- Autopistas, con una reserva de 100 metros, y un desarrollo de tres carriles en cada sentido (o 2 ampliables a 3 a costa de la mediana ajardinada), además de los correspondientes arcenes a derecha e izquierda de cada sentido de la marcha.

- Autovías en la Ronda Exterior y Accesos principales, con reserva de 80 metros. En tramos sin Plan Parcial se desarrolla como una autovía con dos carriles por sentido, mediana central y arcenes, igual a las autopistas. En tramos urbanos o urbanizables la sección ocupa los 80 metros disponibles, con tres carriles por sentido flanqueados con andenes laterales ajardinados que alojan los carriles de aceleración y deceleración y separan las vías de servicio, también de tres carriles, con bandas de aparcamiento, y aceras. Los cruces se resuelven mediante enlaces aéreos a distinto nivel.

- Accesos de entre 30 y 35 metros, con 3 carriles por sentido, que se amplían a cuatro a costa de la mediana de 3 m en las proximidades de los cruces, es decir, casi siempre. No hay arcenes ni tampoco banda de aparcamiento. Las aceras son generosas (para los de 35 metros, como el de Bétera), con 5,50 m, aunque se reducen a 3 en la versión de 30 metros,

- La Ronda Interior (Camino de Tránsitos), donde los 30 m de sección preexistentes se resuelven con 3 carriles por sentido, mediana de 1.20 m, banda de aparcamiento de 2,25 y aceras de 2,40.

Página opuesta:

Sección de Autopista.

Sección de la Avenida del Cid. Tramo de 86 metros.

Sección de Autovía de 80 metros, variante 1.

Sección de Autovía de 80 metros, variante 2.

Sección de la Avenida del Cid. Tramo de 65 metros.


ADEMUZ
ACCESO NORTE
BARCELONA
MADRID
ALICANTE
VIARIO RADIAL
VIARIO ANULAR
VIARIO TRANSVERSAL
VIARIO PASANTE

2. EL VIARIO EN EL PLAN GENERAL

Los arquitectos redactores, Mauro Lleó Serret, Victor Bueso Bellot y Antonio Gómez Llopis parten de un Plan vigente que al consideran relativamente reciente, y de muchos Planes Parciales ya aprobados que lo desarrollan. En paralelo, el desvío del cauce del rio Turia lleva aparejadas importantes modificaciones estructurales de la ciudad (ferroviarias, portuarias…), por lo que se proponen conjugar lo aprovechable del Plan de 1946, con las determinaciones en materia urbanística que impone la Solución del Plan Sur, y en concreto, en el centro urbano, con la Red Arterial desarrollada por el Ministerio de Obras Públicas.

En cuanto a la jerarquía de la Red Viaria, el criterio 7º del Plan se refiere a su establecimiento "con una clara diferenciación en sus diversas importancias", mientras que el criterio 12º consiste en respetar en todo lo posible los Proyectos Parciales vigentes y los Polígonos de Ejecución:

> El establecimiento de una red viaria es fundamental en todo planeamiento urbano, y que esté diferenciada con relación a su importancia, es elemental. Entre esta red viaria tenemos que destacar los accesos, que con las importantes carreteras que se transforman en vías urbanas de penetración.

El nuevo Plan vincula diferentes centros comerciales al viario principal: El Gran Centro Cívico, entre Grandes Vías y Tránsitos y los de Distrito: Futura Estación, Ademuz (el actual Nuevo Centro), Avenida del Cid, o final del Paseo al Mar.

El aprovechamiento del cauce seco, que ya se empezó a contemplar como vimos, en el Plan del '46 y anteriormente, toma ahora carta de naturaleza:

> La vía que discurrirá por el antiguo cauce tendrá una importancia decisiva, permite una estructuración que anteriormente considerábamos imposible. Esta vía servirá de acceso de Madrid por el N.O. y de Alicante por el S.E. Su cota inferior permitirá una solución fácil de los cruces.

Las también novedosas vías de la Costa y de Circunvalación Exterior, se consideran plenamente justificadas de manera banal: "una ojeada a los planos de conjunto […] hace ver su gran importancia".

Página opuesta:

Esquema viario de Plan de 1966. (Elaboración propia).

En cuanto a los accesos, “importantes carreteras que se transforman en vías urbanas de penetración” son, en esencia, los del Plan del 46:

> El acceso de Barcelona, que, partiendo de la carretera de la Costa, en el Barranco del Carraixet, entra en diagonal a buscar la vía sobre el antiguo cauce y la Gran Vía del Marqués del Turia, es también otra vía de penetración de grandísima importancia, que destacamos. Esta vía será un eje N.E.-S.O. al aprovechar las grandes vías de Marqués del Turia y Germanías, y la futura penetración por el Sur, que pasará por el O. de Catarroja, Masanasa y Benetúser, y, después de cruzar el futuro cauce en diagonal, se unirá a la penetración por la actual zona ferroviaria hasta el futuro centro situado entre las dos uniones de los Tránsitos actuales y grandes vías de Fernando el Católico y Germanías.
>
> Otro acceso y eje importante será la continuación de Fernando el Católico (nuevo acceso de Ademuz), que unirá con el nuevo acceso de Alicante por Silla. La Avenida del Cid, actual acceso de Madrid, es otra de las importantes vías de penetración E.O. que accederá hasta el futuro centro cívico y comercial.

En cuanto a la malla triangulada, incluye literalmente los párrafos descriptivos del Plan de Ordenación de 1959. (Ver sub-capítulo anterior).

La idea de ciudad subyacente en el Plan General de 1966 es la propia del urbanismo funcionalista a partir del CIAM de Hoddesen de 1951 dedicado al Corazón de la Ciudad: Se ordena la ciudad a partir de los ejes viarios, que delimitan unidades vecinales autónomas, entendiendo la ciudad un agregado de cada una de esas partes. (Pérez Igualada, 2005).

Ordenanzas de Zonas Especiales.

Como vimos en el Plan de 1946, las zonas de Ordenanza Especial se empleaban en la vertebración de la ciudad, aplicándose a ejes viarios principales y otros espacios públicos, como la Plaza de la Reina y las plazas de distrito o barrio.

En el Plan de 1966, y de acuerdo con la Norma 26, de Zonas Especiales, se entiende como tales las que deban obedecer a criterios especiales de orden estético o funcional.

Aparecen como secuelas del anterior Plan, reducidas a:

-La Ciudad Universitaria, que coincidiría con el Paseo al Mar, ya incluida en 1946.

- Los “actuales márgenes del río Turia”, es decir, la “Zona del Río” del Plan del ‘46.

- Las plazas de distrito o de barrio “presididas por edificios públicos de carácter religioso, administrativo o cultural” (se incorpora ahora el uso cultural). Estas plazas no fueron llevadas a la práctica.

Todas estas zonas debían ser objeto de Planes Especiales, disponiendo los volúmenes y regulando los usos y la composición, de acuerdo con las tendencias actuales, salvo en las plazas del sector histórico artístico, donde se establecerán normas tradicionales.

A pesar de la drástica reducción de zonas en la memoria del Plan, hemos podido identificar otra en el Plan Parcial nº 13, aprobado en 1975: La zona de “Fachada de Valencia al Grau, frente al Puerto” heredada, asimismo del anterior Plan, que se mantiene como “Fachada de Ordenación Especial” según se indica en el plano correspondiente. En cambio, desaparece al Sur de la Avenida del Puerto, en el Plan Parcial nº 14.

Edificios Especiales.

Para la mejora del espacio público, la Normas Urbanísticas, apartado nº IV – Edificios singulares, permite la construcción de éstos en chaflán o en esquina a dos calles de más de 15 metros de anchura para la creación de un “final o término de perspectiva de excepcional y muy calificada importancia que mejore el conjunto urbano”.

En el caso de las plazas, se permite “si constituye una importante y muy calificada mejora del conjunto armónico de la plaza y sector correspondiente”. La autorización es discrecional para los no previstos en el Plan.

Así, en el Plan Parcial nº 3 de 1967, a la zona que atraviesa la Ronda, a la altura de Sant Marcel•lí, se trata de darle “cierta categoría”, y al tener una anchura superior a los cien metros, los redactores lo entienden como el único emplazamiento lógico para edificios singulares de altura. Se grafía un conjunto de nueve edificios con X y XI plantas de altura.

En otros Planes Parciales delimitados por las autovías, son habituales alturas del orden de IX o X plantas, pero en el Plan Parcial nº 12 de 1968, en el Paseo al Mar encontramos torres de XX plantas y bloques de XV.

3. EL VIARIO EN LOS PLANES PARCIALES DE DESARROLLO DEL PLAN GENERAL DE 1966

El viario de los Planes Parciales, de acuerdo con las Normas Urbanísticas deben seguir, entre otras, las siguientes reglas:

> Las vías principales se clasificarán en tres categorías:
>
> a) Trafico rapidísimo.
>
> b) Tráfico rápido
>
> c) Tráfico normal.
>
> En las primeras, que normalmente dispondrán de calzadas laterales complementarias de la principal, no se podrán establecer calles secundarias en relación con ellas a distancias menores de 300 m.
>
> En las segundas esta separación podrá reducirse a 200 m, y en las terceras a 100 m.

Las primeras, corresponderían a las autopistas Madrid-Levante, de Enlace Sur, de Enlace Norte y del Mediterráneo, y las “autovías” de la Ronda Exterior y Accesos principales (Barcelona, Alacant, Ademuz, Norte).

Las segundas a los otros ejes importantes como la Avenida de Castilla, el Acceso de Torrent o el Paseo al Mar.

En las terceras, podemos incluir, entre otras, a las Grandes Vías, la Ronda Interior (Camino de Tránsitos), la Avenida del Puerto, Acceso de Bétera, Calle Serrería…

> Dentro del Polígono se establecerá claramente una red viaria al servicio del mismo, que diferencie las calles principales de las secundarias, considerando estas últimas con la única finalidad de acceder a las edificaciones previstas, pudiendo ser en algunos casos en fondo de saco.
>
> Como complemento de la red viaria de tráfico rodado será conveniente establecer, cuando las circunstancias lo permitan, una red peatonal que permita el fácil acceso a las zonas escolares, centro comercial, e igualmente desarrollar vías comerciales sin circulación rodada más que en caso de emergencia.

Por ejemplo, el Plan Parcial nº 24 de Benicalap – Beniferri (1970), dice:

> En cada una de estas agrupaciones hay un elemento de jardín o publico, que es el centro de la agrupación y también en el centro se ubica la Escuela Maternal o el Grupo Escolar, para que los niños no tengan que desplazarse ni atravesar calles de tráfico intenso.
>
> Así pues, las agrupaciones humanas viven, dentro de lo posible, alrededor de un jardín central y una Escuela, lo que nos parece ha de ser muy interesante para la convivencia de estas agrupaciones.

El texto, es una muestra de doctrina funcionalista ortodoxa con todos sus elementos: trazado viario jerarquizado, con distinción entre viario interurbano y viario interno del barrio, y dotación de servicios propios de la unidad vecinal.

Jerarquía viaria en el planeamiento de desarrollo.

En la memoria de varios de los Planes Parciales, se sistematiza la jerarquización del viario interno mediante las denominadas Red Azul, Red Verde, Red Amarilla.

Además, el Plan Parcial nº 9 de 1973, completa la jerarquía por arriba, con la Red Roja, que se corresponde con las vías principales anteriormente citadas.

La transcripción de esta Norma a los Planes Parciales, no es unívoca, pero se ha realizado la síntesis de los diversos Planes, con el resultado de la redacción siguiente:

> - Red Roja: Se entiende como tal el conjunto de vías establecidas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas en la Red Arterial, que entran total o parcialmente en el campo de acción del Plan Parcial.
>
> - Red Azul: Está constituida por aquellas calles que establecen continuidad entre varios planes parciales colindantes, es decir, son vías de relación entre barrios.
>
> - Red Verde: La componen los colectores de barrio; ordena el tráfico fundamental dentro de los propios barrios y guarnece las arterias principales de uso restringido con aquellos.
>
> - Red Amarilla: De carácter eminentemente local y circunscrita a unidades residenciales reducidas; no tiene ni debe tener repercusión al exterior, limitándose a su función inmediata.

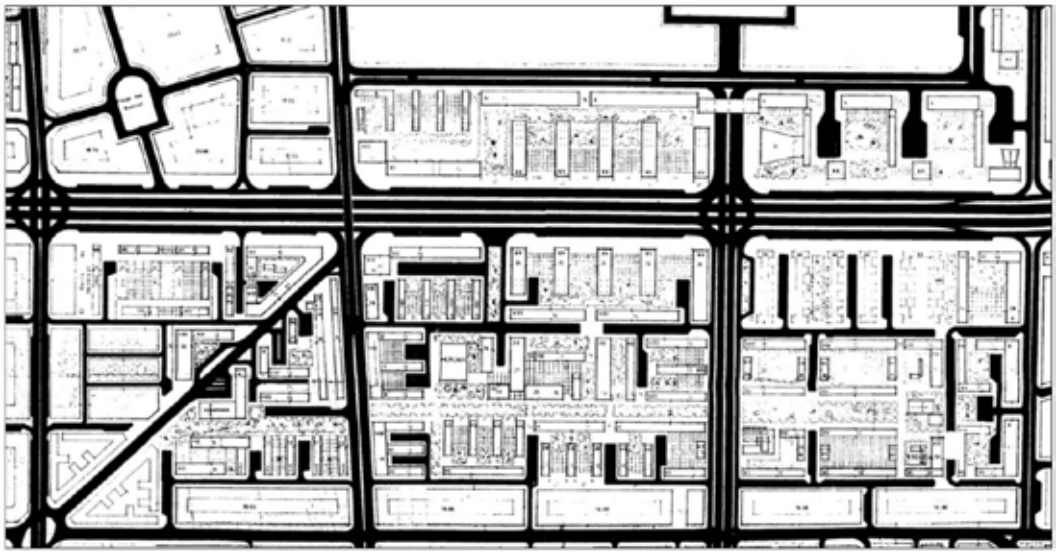
Enlaza la propiedad con las unidades de aparcamiento. Su fluidez de tráfico está mediatizada por aquellas necesidades.

El trazado viario interno de los barrios se basa en el principio de separación del tráfico rodado y el peatonal, principio característico del urbanismo funcionalista, en la mayor parte de los planes parciales del periodo objeto de nuestro estudio, tanto en los municipales como en los de los polígonos de promoción pública.

La separación de tráficos se obtiene por lo general con sistemas de trazado ramificado, que se basan en la existencia de una serie de culs-de-sac o ramales sin salida que impiden la circulación a partir de un determinado punto.

De ello resultan las denominadas “supermanzanas”, cuya zona central es de carácter peatonal y, libre del ruido y las molestias asociadas al tráfico rodado, se puede destinar a escuelas, parques y otros equipamientos vecinales.

El principio de separación de tráficos y la idea de supermanzana, resultaron un absoluto fracaso, principalmente debido a la falta de previsión de las consecuencias urbanísticas del auge del vehículo privado como medio principal de transporte, que condujo a un enorme déficit de espacio para aparcamientos (problema que eclosiona en 1963, como se ha visto anteriormente y que persiste hoy en día), de forma y manera que los trazados ramificados fueron convertidos en trazados mallados, los espacios libres entre bloques, teóricas zonas verdes, fueron sustituidos por calles asfaltadas y las secciones viarias, como veremos en el capítulo dedicado a los ejes viarios arteriales, modificadas a mayor gloria del automóvil.



El fracaso de la especialización funcional del viario, sin embargo, puede considerarse como algo positivo desde el punto de vista de la recuperación de la idea de calle como lugar mixto, en el que coexisten tráficos y actividades diversas. (Pérez Igualada, 2005).

En las Normas Urbanísticas, el artículo 34 lo explicita de la siguiente manera:

> Cuando se trate de Planes Parciales, para que el recorrido a través de las calles provoque composiciones agradables dentro del concepto de edificaciones abiertas, se procurará lograr agrupaciones de bloques con carácter abierto o semiabierto, dentro de la máxima variedad, para evitar la monotonía que implica la repetición de tipos normalizados en disposición paralela, de forma que y se evite en lo posible la visibilidad desde las mismas (calles) de las fachadas secundarias donde se establecen los servicios de las viviendas. Se determinará en forma clara los espacios libres entre bloques que forzosamente deben ser ajardinados.

En el Plan Parcial nº 9 de 1966 se proyectan los espacios circulatorios y de aparcamiento de manera que puedan separarse mediante una masa vegetal de aislamiento acústico, higiénico y sicológico, de la plaza central peatonal accesible por diversos pasajes y preferentemente por una zona porticada del Centro Comercial.

En el Plan Parcial nº 8 de 1967, se procura imposibilitar el tráfico veloz de vehículos por su interior disponiendo fondos de sacos o calles quebradas, para lo que se adopta, donde es posible el esquema de supermanzana:

> Se ve perfectamente que se ha procurado, allá donde ha sido posible adoptar el esquema de supermanzana, procurando para formarla imposibilitar el tráfico veloz de vehículos por su interior disponiendo fondos de sacos o calles quebradas.

El Plan Parcial nº 24 de 1970 plantea la jerarquización mediante calles eje de barrio, muy arboladas, cuando es posible, que atraviesan las grandes circulaciones con pasos superiores o inferiores, tanto para rodado como para peatones e incluso prevé algunos tramos sin tránsito rodado.

> Se forman lo que se ha dado en llamar supermanzanas, ya que las calzadas para el mismo no atraviesan la supermanzana, sino que entran y salen por la misma calle para distribuir y llegar a aparcamientos. Al no haber beneficio de acortar camino, por no atravesar, el tráfico es solamente el propio de la supermanzana y por lo tanto, lento.

Página opuesta:

Supermanzanas en el Plan Parcial nº 12, 1969.

En el Plan Parcial nº 4 bis, de 1968:

> Además, se ha tenido especial intención de enlazar todas las unidades vecinales entre sí mediante viarios exclusivos de peatones y de crear espacios abiertos dentro de cada supermanzana, alejados de la circulación rodada, para uso de estancia y convivencia urbana. Todo ello queda reflejado en el plano "Viario de peatones" que acompaña a la documentación del Plan Parcial.

4. MICRO-URBANISMO: ACERAS Y APARCAMIENTOS

La cuestión del aparcamiento

Para hacerse cargo del estado de la cuestión, basta recuperar algunas de las intervenciones de la Sesión de 16 de julio de 1965 del Consejo General de la Corporación Administrativa "Gran Valencia" en que se trató como veremos, con una absoluta falta de visión de futuro, el tema de los aparcamientos, y ciertos razonamientos de lo más peregrinos, al menos vistos hoy en día:

El vocal técnico-jurídico motiva su voto en contra a la norma que impone la obligatoriedad de destinar determinada superficie en planta baja o sótano para aparcamiento propio en todos los edificios de futura construcción, estimando que el problema de aparcamiento de automóviles es resultante del general de tráfico y que por tanto, ha de ser resuelto señalando en cada plan parcial las zonas de estacionamiento de automóviles, ordenando la circulación e incluso prohibiéndola a determinadas horas en vías especiales:

> La obligatoriedad de aparcamiento en cada edificio de nueva construcción, no resuelve el problema, porque además de agravarlo con la salida y entrada de vehículos atravesando las aceras, con grave riesgo para los peatones, establece un trato de favor para las edificaciones actuales, encarece las construcciones futuras y rompe el conjunto estético de la fachada de edificaciones al destinar parte de aquella para entrada y salida de vehículos.

En consecuencia propone que la obligatoriedad de aparcamientos propios en cada edificio se imponga sólo para las futuras edificaciones de bloques abiertos, edificios singulares y los destinados a hoteles de nueva construcción y que la instalación de zonas de aparcamientos se financie mediante la creación de un arbitrio o impuesto,

afectado a tal fin e instituido mediante la correspondiente Carta municipal económica o legalmente autorizado por la Corporación Gran Valencia.

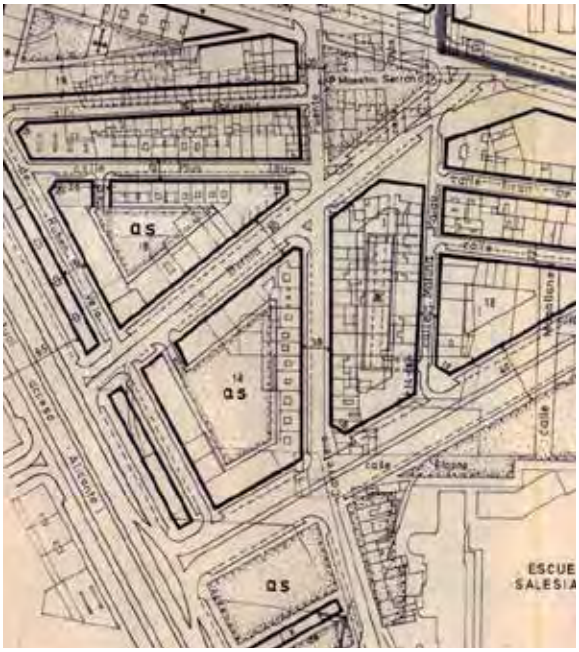
El arquitecto de Gran Valencia presenta un escrito en el que manifiesta que considera inadecuada la aprobación de la norma urbanística referente a los aparcamientos por las siguientes razones:

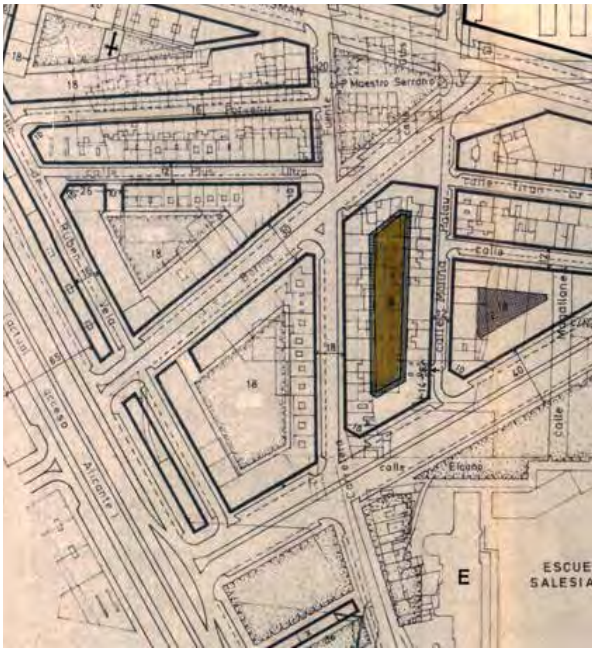
> Primera: Ser una carga desorbitada para la propiedad privada. El 5% de la superficie de las viviendas y el 15% sobre la de los locales comerciales, tomando como base la Ley de Viviendas de Protección Estatal que autoriza el 30% para locales comerciales, representa el 8% de la superficie construida. Si aplicamos este porcentaje a las manzanas del Ensanche con siete plantas de promedio, tendremos una superficie de aparcamiento del 56% del solar. Se necesitaría toda la superficie de los patios de manzana que es el 25% más otro tanto y no llegaríamos a dar cumplimiento a la ordenanza.
>
> Segunda: Ser injusta. Se carga sobre la propiedad privada la totalidad del coste de un servicio de tipo público que posiblemente rebase el carácter municipal para ser nacional y que en todo caso debe ser satisfecho por los propietarios de los coches.
>
> Tercera: Ser ineficaz. Estas superficies destinadas a aparcamiento, situadas en los bajos de las casas, serán en todo caso garajes privados que no pueden sustituir a zonas de estacionamiento en las vías públicas".

El Plan General, a través de las Normas Urbanísticas aborda la cuestión con unas previsiones que se verán absolutamente desbordadas, y que la ciudad sigue padeciendo hoy en día:

> Será obligatorio el prever áreas de aparcamiento, con arreglo a las siguientes normas:
>
> Cuando se trate de barriadas de mayor categoría, considerar la existencia de un vehículo por cada tres familias, y en las barriadas modestas un vehículo por cada cinco familias. Cada vehículo obligará a una reserva de un área de aparcamiento de veinte metros cuadrados.
>
> Se deberá reservar el quince por ciento de la superficie construida en edificios destinados a uso público, excepto los aparcamientos previstos para las salas de espectáculos que deberá tener una capacidad de un vehículo por cada cincuenta espectadores.


RONDA EXTERIOR
ESCUELA
ESCUELA
ESCUELA
MERCADO
C.C
ESCUELA


Maestro Serrano
QS
QS
QS
calle
Elcano
Avenida
Alicante
ESCUE
SALESIA


Maestro Serrano
calle
Elcano
Avenida
Alicante
E
ESCUE
SALESIA

En el planeamiento de desarrollo, se transcribe esta regla de manera variable, así en el Plan Parcial nº 23 de 1966 se adopta una superficie de aparcamientos, considerando que el barrio es de condición modesta, de 20 metros cuadrados por cada cinco viviendas.

En cambio, en el Polígono de Monteolivete de 1966, se aumenta la dotación en base a estándares europeos y americanos (que no especifica) de un vehículo cada dos familias, pero, a cambio aplica coeficientes de simultaneidad con otros usos (comercial, hotelero...) en función de franjas horarias diarias. De manera puntual, en una zona concreta, y argumentando la gran modestia de las viviendas, llega al ínfimo de reserva de una plaza cada 10 viviendas.

En 1967, el Plan Parcial nº 3 reserva una plaza cada cinco viviendas, pero el Plan Parcial nº 25 tan sólo una cada seis.

A partir de 1968, se articulan soluciones que como podemos comprobar en el estado actual, nunca pasaron de los planos a la realidad:

En 1975, el Plan Parcial nº 22 determina:

> Una disposición singular es la prevista para algunas manzanas abiertas y consiste en que, a nivel del suelo, se proyecta un parque de vegetación baja y en cuyo subsuelo se dispone la ubicación de superficies de aparcamiento de vehículos.

Y el Plan Parcial nº 9:

> Por ser de absoluta necesidad y estimarse necesaria la previsión de aparcamientos concentrados en los sectores edificados en manzana cerrada, se ha estudiado, la previsión de ubicación en los mismos de aparcamientos de vehículos.

y además por si fuera poco:

> Se toma idéntica medida en la zona de Edificación Abierta.

En el Polígono Avenida de Castilla: (Instituto Nacional De Urbanización (I.N.U.R.) del Ministerio de la Vivienda) el plan parcial de ordenación modificado propone la ejecución de nuevos aparcamientos en superficie que “el día que las necesidades lo requieran podrán ser transformados en aparcamientos en varias plantas”.

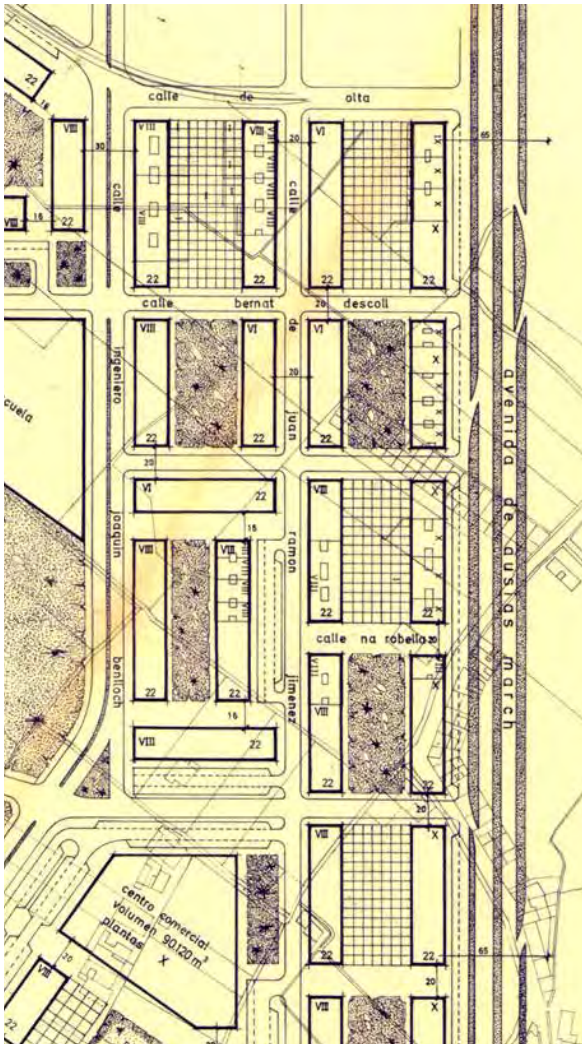
En el Plan Parcial nº 4 de 1974, la aprobación fue condicionada por el Ministerio de la Vivienda a una dotación de una plaza por vivienda, lo que fue satisfecho por el

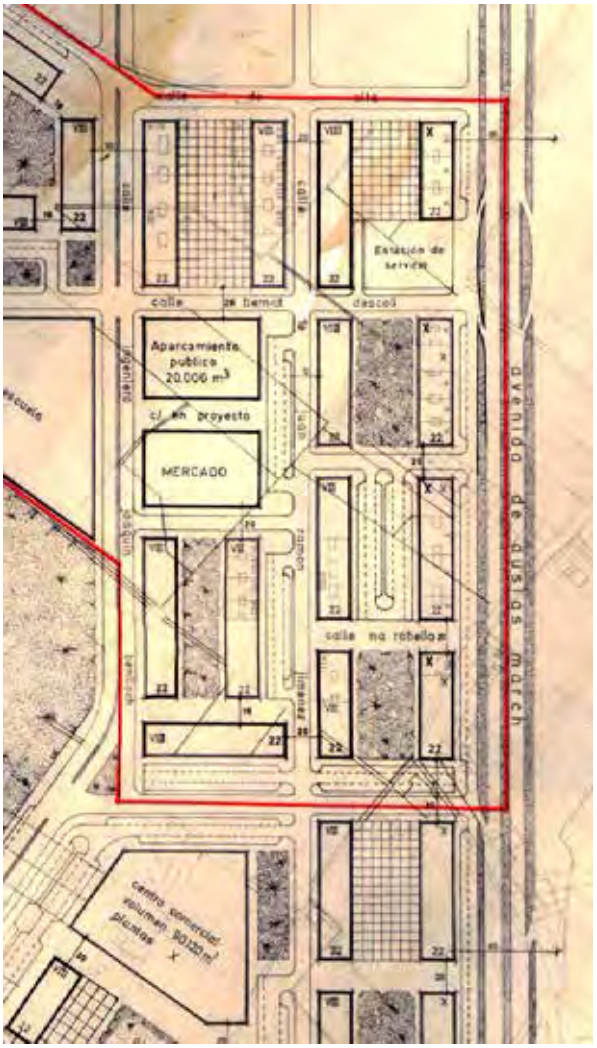
Página opuesta:

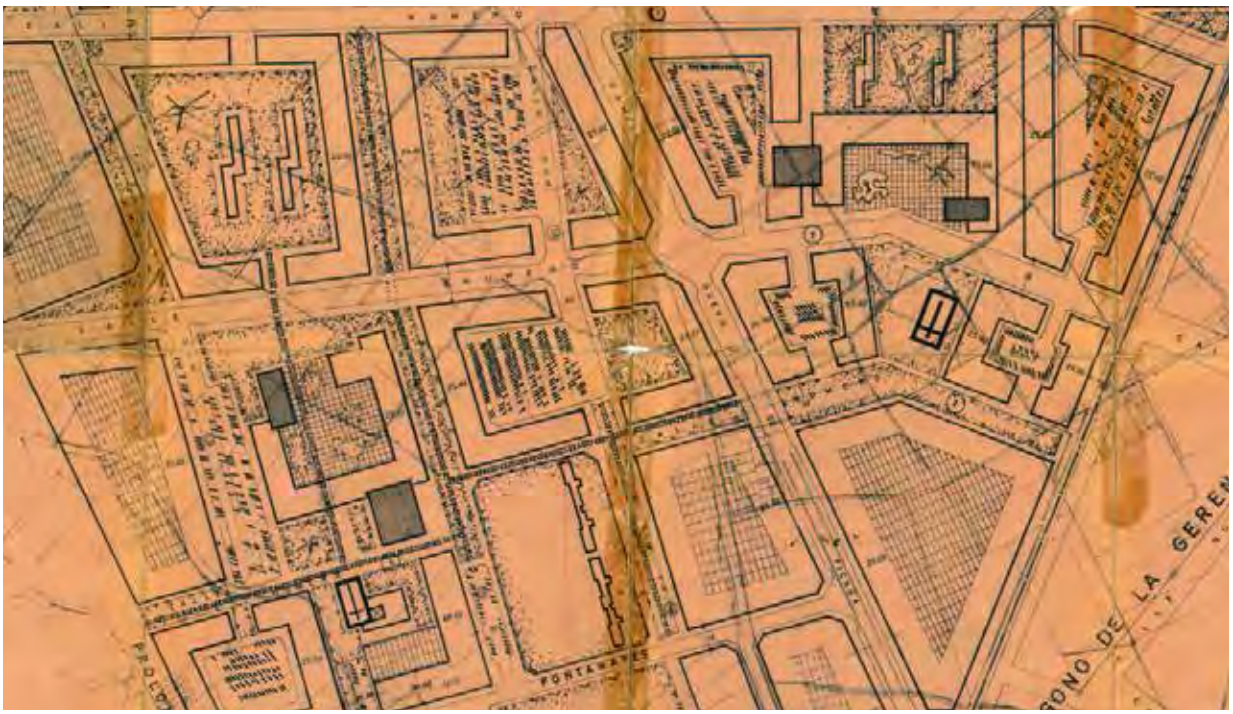
*PP nº 22. Las zonas verdes (*1,3,4 y 5*) tienen previsión de aparcamientos en el subsuelo, 1975.*

Fragmento del PP nº 4. Previsión de aparcamientos bajo zonas verdes (as), *1974.*

Fragmento del PP nº 4. Previsión de aparcamientos en interiores de manzanas, *1976.*


calle de olta
calle bernat descoll
calle na robellaz
avenida de dusias march
ingeniero joaquin benlloch
juan de ramon jimenez
centro comercial volumen 90120 m³ X plantas


Estación de servicio
Aparcamiento público 20.000 m³
MERCADO
calle na robellaz
avenida de dusias march
centro comercial volumen 90120 m³ X plantas



Ayuntamiento con la previsión de dos plantas de aparcamiento (de iniciativa privada) bajo zona verde, y dejando pasajes de acceso, en planta baja. Pero no fue aceptado por el Ministerio...

> ...toda vez que no se aceptaba el [Plan] presentado por no estimar conveniente que una gran parte de los mismos se situaran en el subsuelo de las zonas verdes, ya que con ello se podría desvirtuar el uso de estas.

La solución fue la obligatoriedad, en algunas manzanas, de que las construcciones en el interior de manzana se destinaran exclusivamente a aparcamientos, con 8 metros de altura de cornisa, lo que permitiría tres plantas sobre rasante, y además la exigencia de construir bajo rasante otras tantas planta, con un mínimo de dos.

En 1975, el Plan Parcial nº 5-C complementa la Memoria de 1973 para incluir, por Resolución Ministerial de 1974, la obligatoriedad de una plaza de aparcamiento por cada vivienda, lo que se alcanza incluyendo un edificio en altura para aparcamiento público, al que se asigna el volumen máximo edificable, sustituyendo los bloques de viviendas previstos en la versión de 1973 entre las calles Bernat Descolls, Ingeniero Joaquín Benlloch, Juan Ramón Jiménez y En Proyecto, y que jamás se realizó, así como mayor superficie de aparcamientos en la vía pública.

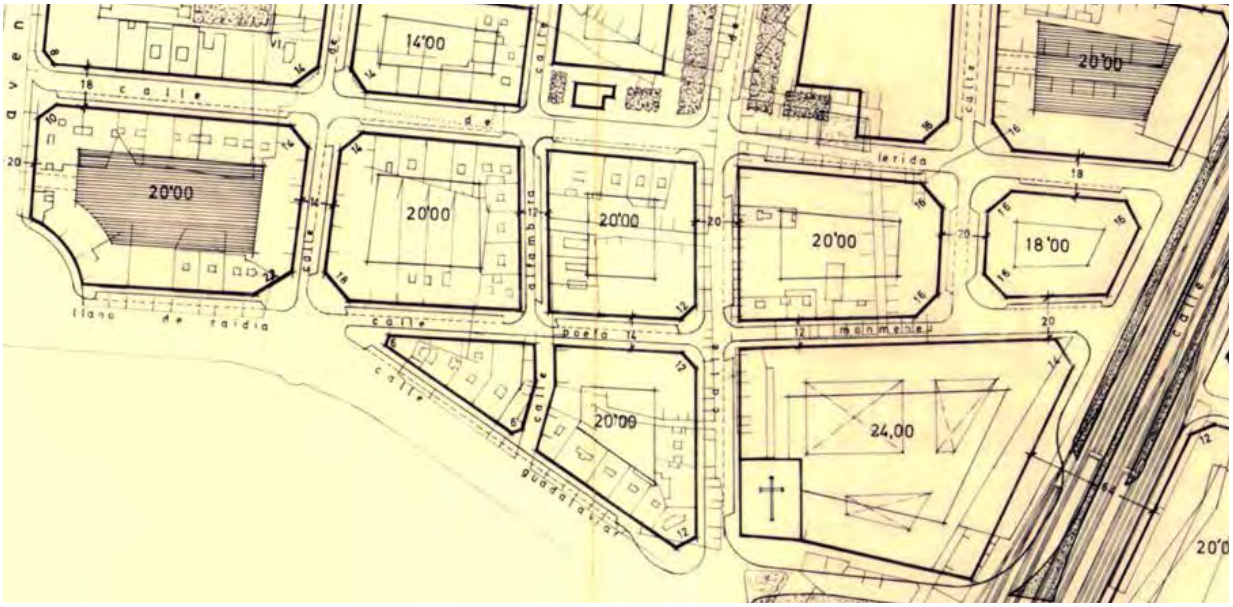
También en 1975, el Plano Parcial nº 22 Benimaclet incorpora un documento anejo a la Memoria de 1974, para la previsión de unos sótanos para aparcamiento público en el subsuelo de las zonas verdes de uso público 1, 3, 4 y 5, que como es sabido, nunca se llevaron a la práctica.

Página opuesta:

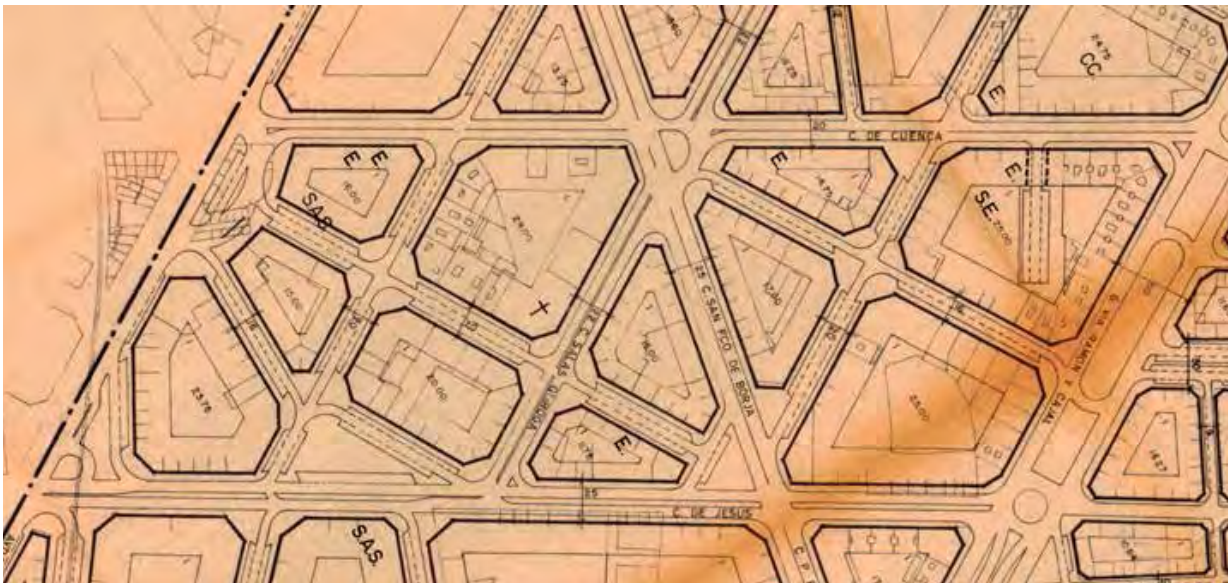
PP nº 5-C de 1973 y modificación de 1975.

.

PP nº 6. Aparcamientos al aire libre en interior de manzana, de 1968.


14'00
20'00
20'00
20'00
20'00
20'00
18'00
20'00
24,00
calle
lerida
alfambra
poeta
maimonides
guadalaviar


SECCION A-A
ACTUAL
4.00
8.50
8.50
4.00
25.00
FUTURA
0.30
2.60
9.75
9.75
2.60
25.00


C. DE CUENCA
C. DE JESUS
SAS
SE
CC

La cuestión de las aceras

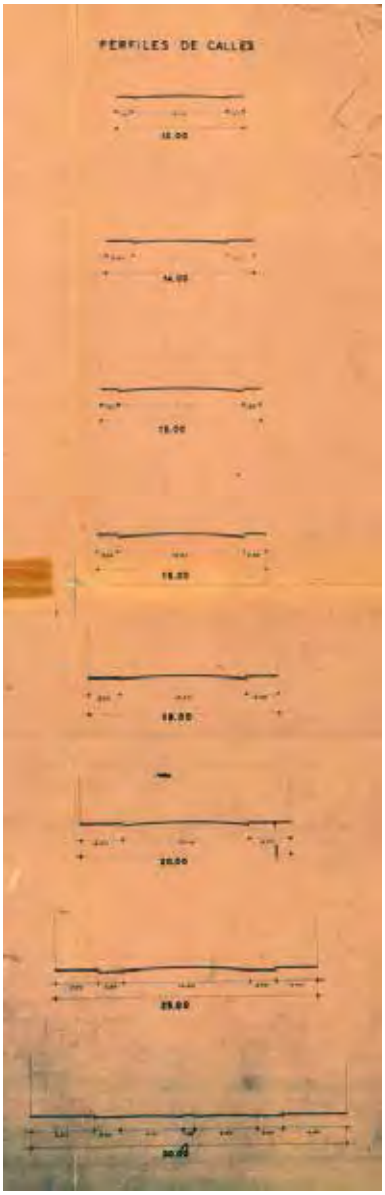
Se trata de un tema de alcance mucho más limitado que cualquiera otro de los aquí, o en el planeamiento en general, tratados, pero que sí tiene que ver con el día a día de los ciudadanos y que además entendemos que es un tema de un asunto de plena actualidad en esta Ciudad, con reurbanizaciones municipales actuales por ejemplo, en el barrio de Russafa o del Pla del Remei en el que los criterios recuerdan a los del Plan General de 1966, es decir, a los de la denostada Red Arterial, superando el diseño simplista, también con las aceras, del vigente Plan de 1988.

Si el Plan de 1966 ha sido profundamente rechazado por la parafernalia de soluciones de ingeniería de tráfico aplicadas a un entorno urbano (incluso en la Ciutat Vella), habría en cambio que valorar muy positivamente el tratamiento - a una escala muchísimo más doméstica, eso sí - del microurbanismo de aceras, y calzadas de las calles comunes.

Se diseñan amplios cruceros en los cruces de calles, lo que propicia el estrechamiento de las calzadas en los pasos de peatones, y la conformación de las bandas de aparcamiento, entre los avances de las aceras.

Así se puede ver en los ejemplos del Plan Parcial nº 10, en la zona del *Pont de Fusta* o en el Ensanche Oeste, en los alrededores de la calle de San Francisco de Borja, que es la continuación de la Avenida del Cid hasta la Gran Vía de Fernando el Católico.

Como contrapunto, tenemos la reducción de aceras que la Red Arterial del Ministerio de Obras Públicas impone para esa misma calle, que forma parte de la Red Arterial.



Secciones viarias del PP nº 2, 1967.

Página opuesta:

Tratamiento de aceras y bandas de aparcamiento, en el PP nº 10, 1974.

Red Arterial del MOP. Reducción de aceras en en San Fco. de Borja (prolongación de la Avenida del Cid), 1966.

Tratamiento de aceras y bandas de aparcamiento, en la zona de San Fco. de Borja. PP nº 6, 1968.

II.5
EL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE VALENCIA, 1988


BARCELONA
ADEMUZ
ACCESO
NORTE
MADRID
ALICANTE
VIARIO RADIAL
VIARIO ANULAR
VIARIO TRANSVERSAL
VIARIO PASANTE
VIARIO MARGINAL

INTRODUCCIÓN

Con la llegada del primer Ayuntamiento democrático, el Cap-i-Casal pone en marcha una serie de Planes Especiales de Reforma Interior con los comienza el "desmontaje" de varios de los elementos básicos del Plan de 1966 como la autopista sobre el Vell Llit del Túria, la del Mediterráneo sobre la playas, y la circunvalación exterior (gracias a la puesta en servicio de la Circunvalación Exterior de Valencia de la Autopista del Mediterráneo (*By-Pass)*. También actuó paralizando la urbanización de La Devesa de El Saler, y mejorando la dotación de equipamientos en la periferia, como la del distrito de Aiora donde se incide, como veremos, en el diseño viario de la Avenida de Vicente Blasco Ibáñez.

La Corporación Administrativa "Gran Valencia" fue disuelta en 1983 siendo sustituida, -con muy escasas competencias – por el Consell Metropolità de l'Horta, a resultas de lo cual el Plan General pasa a ser de ámbito municipal, como lo fue la Ordenación de Valencia de 1959.

Uno de los criterios fundamentales del Plan se resume en este fragmento de la Memoria Justificativa:

> [...] el diseño sistemático del espacio público de la ciudad, llevando hasta sus últimas consecuencias el papel como prefigurador de la "imagen final" de la ciudad, en un intento de reordenar un espacio urbano gravemente desfigurado o residual. Esta opción constituye una lógica continuidad de la política de redacción de Planes Especiales de Reforma Interior llevada a cabo desde 1979, planes que contenían un grado muy alto de detalle en la ordenación urbana.

Ya en el documento de Avance del Plan de 1985, se descartan las autopistas urbanas y los "scalextric", en favor del transporte público, de manera que las reservas de suelo de aquellas se transformarían en bulevares tradicionales "en los que los peatones y automóviles pueden convivir sin ventaja de unos sobre otros y sin dañar el medio urbano". (Oficina Municipal del Plan, 1985).

En cuanto al gran viario, esto supone el abandono de las autopistas urbanas y la propuesta de conversión en bulevares con paseo central (a doble vía). Aunque el Plan prevé bulevares tanto con paseo central, como con calzada central y andenes laterales (a triple vía), estos últi-

Página opuesta:

Esquema del viario arterial del Plan General de 1988, (Elaboración propia)..

mos sólo se dan cuando por la falta de tejido urbano en uno de los laterales la sección es asimétrica, como es en el caso de los paseos marítimos (o portuarios), fluviales (las marginales del Turia), o en parte de la remodelada Ronda Exterior.

Así, en la Memoria Justificativa, se aboga por

> [...] la recuperación de la calle en su multifuncionalidad, sirviendo para la relación, la circulación, la conversación, la conexión del sistema productivo, etc., debiendo focalizar y articular el tejido urbano, aportando significados e imágenes de las partes de la ciudad. En suma, se ha considerado la calle como uno de los elementos importantes de la estructura urbana.

Y realiza el siguiente diagnóstico:

> Con riesgo de ser simplista, se puede decir que en la actualidad el sistema viario de Valencia consiste en unas cuantas calles para el vehículo privado (Tránsitos, Ronda de Colón, accesos de Barcelona, de Madrid, etc.) que resultan escasas y están supercongestionadas con vehículos, y una infinidad de calles sin continuidad convertidas en aparcamientos.

1. EL SISTEMA VIARIO

En lo relativo a la Red Viaria Básica Municipal - como la denomina el Plan -, el documento aprobado se propone corregir los desequilibrios achacados a la escasa interconexión de los elementos de la estructura radioconcéntrica, modelo que se pretende superar mediante una estructura mallada de vías interdistritales más acentuada.

Donde es más factible y necesario aplicar este criterio es precisamente entre el núcleo histórico y Poblats Marítims, y con ello la unión física del Marítim con el resto de la ciudad, mediante la Avenida de Vicente Blasco Ibáñez como principal pieza urbana. En cuanto a la prolongación de ésta hasta el mar, la decisión se difiere al Plan Especial de Reforma Interior del Cabanyal.

Por otra parte, además de la prolongación ejecutada en los años ‘80 de la Avenida hasta su intersección con Serrería, la memoria propone:

> La conversión del tramo entre la Avenida de Aragón y Manuel Candela a una vía con unas características de diseño similares a las de los tramos Oeste - de Viveros a Avenida de Aragón - y Este - de Manuel Candela a Serrería -.

Por fortuna, dicha conversión quedó supeditada a la ejecución previa de las actuaciones ex-novo, por lo que no ha sido realizada hasta la fecha, con lo que se ha preservado uno de los pocos ejemplos de bulevar a triple vía y paseos laterales en el tramo entre la Avenida de Cataluña y la calle de Manuel Candela, disponiendo por tanto la ciudad, de un buen modelo de bulevar distinto al propugnado prácticamente en exclusiva por el Plan, con paseo central.

El Plan clasifica las vías urbanas en:

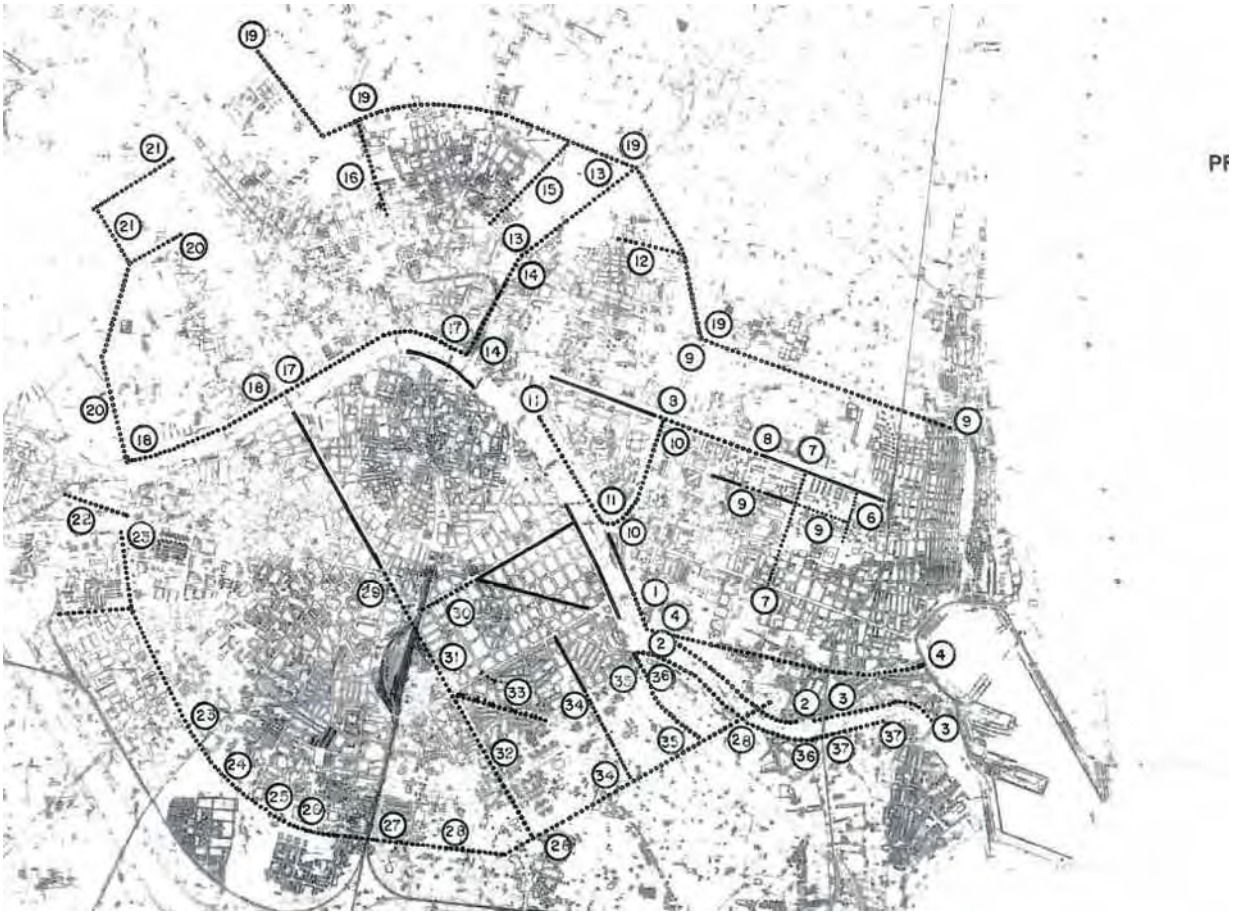
- Arterias interdistritales.
- Vías Colectoras-Distribuidoras de Sector.
- Vías Colectoras-Distribuidoras de Barrio.
- Vías interiores.

En el primer grupo se encuadran las que son objeto de esta tesis, aunque sólo dentro del ámbito urbano central, y el Plan las define como aquellas que acogen mayoritariamente tráficos de relación entre zonas del término municipal tanto centrales como periféricas, o de conurbaciones supramunicipales con València, lo que les hace jugar un papel importante como canal de transporte público y como elementos estructurantes de la ciudad.

Distingue entre arterias radiales o de penetración, como son la Avenida del Cid, el acceso de Ademuz, la Avenida de Alfahuir, o la Avenida de Francia, y arterias transversales o periféricas, como el Camino de Tránsitos, las dos marginales del antiguo Cauce del Río Turia, la Avenida de los Naranjos, o la calle Serrería.

La vías Colectoras-Distribuidoras de Sector, tiene por misión recoger el tráfico de las arterias interdistritales o metropolitanas, para conducirlo a las Colectoras-Distribuidoras de Barrio o locales, y éstas al resto del viario de carácter fundamentalmente local, para el acceso a la propiedad.


Mar



2. LOS BULEVARES EN EL PLAN

Son las principales vías con paseo central o lateral, ejecutadas y propuestas o remodeladas. A este respecto la Memoria Justificativa del Plan de 1988 señala:

> La potenciación del viario periférico a escala metropolitana y urbana, por un lado debía liberar a las vías del núcleo central del tráfico que las congestionaba, de manera que fuera posible su transformación en unos elementos más adaptados a estos usos mediante la oportuna remodelación y, por otro, permitirá rescatar para dicho fin las antiguas reservas destinadas a autopistas urbanas (Segundo Cinturón).

La traducción más evidente de los resultados de la aplicación de estos criterios es la propuesta de red de bulevares, que define como vías diseñadas con paseo central o lateral con un alto nivel de calidad.

En las esquemas de bulevares que recoge la memoria, predomina en paseo central (C), con una menor incidencia del lateral (L), que se utiliza para resolver el encuentro con los pretiles del rio Turia, y tan sólo de manera puntual, aparecen dos paseos lateral (L) y el central (M) en algún tramo con ancho mayor de 100 metros, lo que equivaldría al bulevar a triple vía.

El Plan de 1988 aprovechó, efectivamente, una ocasión histórica para recuperar las trazas de las autovías para nuevos bulevares, pero recuperó los decimonónicos, de paseo central por lo que fue una ocasión perdida para haber recuperado, los bulevares del Plan de 1946, a triple vía, con secciones más completas y más acorde a la anchura disponible, los 80 metros de la Red Arterial del MOP, que alcanzan los 100 m en el caso de los nuevos tramos de la Avenida Blasco Ibáñez, llegando en algunos tramos del Bulevar Sur a los 128.

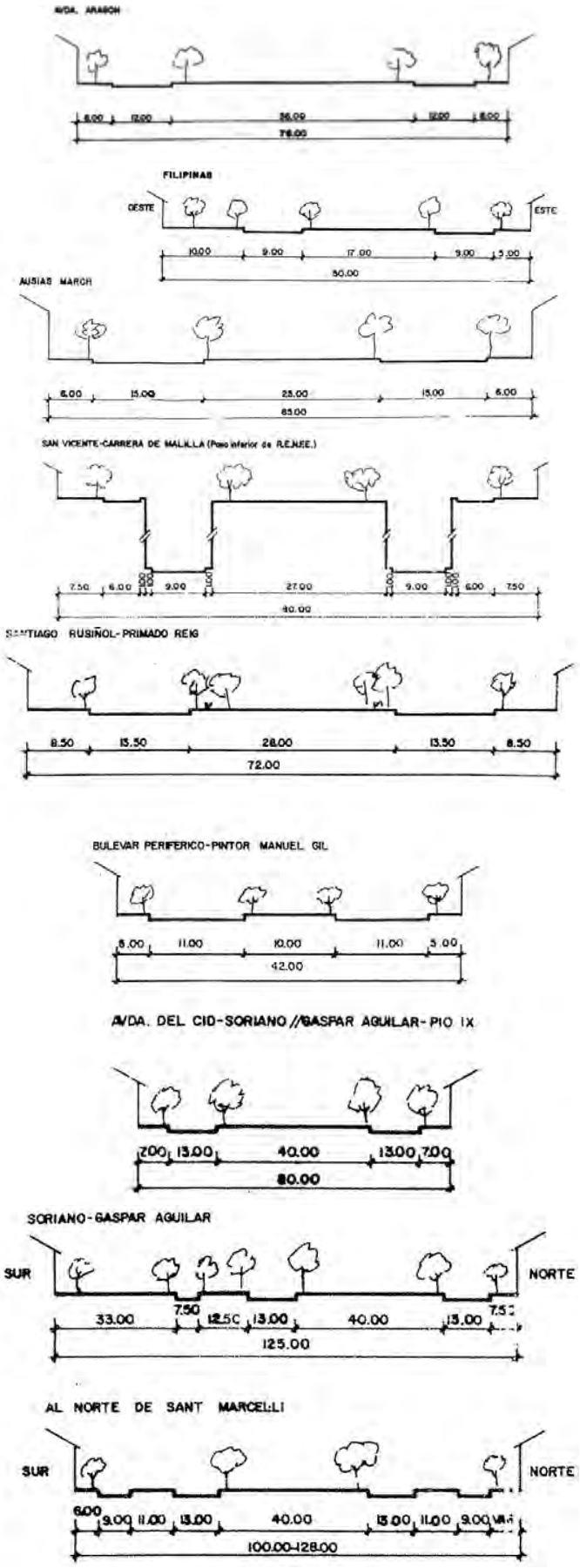
Sin embargo, las propias Normas Urbanísticas del Plan, han actuado en detrimento del diseño de los bulevares, mediante el artículo 71, que permite la alteración del dimensionado de “los elementos no estrictamente viarios tales como los espacios libres (Bulevares)”, por parte del Departamento de Tráfico.

En realizaciones más recientes, como la de la Avenida de Les Corts Valencianes, (con la anchura heredada de la Red Arterial, de 80 metros), se ha retomado la sección

Página opuesta:

Propuesta de trazado de los principales bulevares, recorridos verdes y vías parque, del Avance del Plan, 1985.

Esquema de los bulevares, ejecutados, propuestos o remodelados, tal como los recoge la Memoria del Plan, 1988.


AVDA. ARAGON
FILIPINAS
OESTE
ESTE
AUSIAS MARCH
SAN VICENTE-CARRERA DE MALILLA (Paso inferior de R.E.N.F.E.)
SANTIAGO RUSIÑOL-PRIMADO REIG
BULEVAR PERIFERICO-PINTOR MANUEL GIL
AVDA. DEL CID-SORIANO //GASPAR AGUILAR-PIO IX
SORIANO-GASPAR AGUILAR
SUR
NORTE
AL NORTE DE SANT MARCELLI
SUR
NORTE

a triple vía, salvando la indefinición en las Hojas del Plan, aunque hay que reseñar negativamente la excesiva proporción del espacio para vehículos, respecto al estancial, ajardinado, peatonal o ciclista.

En otros casos, como la Avenida de Francia, se ha materializado mediante un híbrido que padece el mismo defecto, y donde el paseo central se ha visto reducido a una mediana ajardinada, siendo las aceras de una amplitud más bien discreta.

El mal llamado bulevar de Serrería, combina actualmente una sección demasiado ajustada y una proporción rodado-peatonal que hace que resulte injusto aplicarle esta denominación.

La Avinguda dels Tarongers es uno de los casos en que se ha recuperado la sección con banda para tranvía, del que veremos algún ejemplo de los años 40 del siglo pasado, en varios de los ejes viarios arteriales analizados.

En 1992, el COACV edita el libro “Bulevares”, a cargo de Juan Luis Piñón en el que escriben entre otros, los profesores Luis Armiño, o José Luis Gisbert, motivado por las dudas generadas acerca de la materialización de la red de bulevares, que ya estaba en cuestión desde el recorte sufrido entre el avance del Plan de 1985, y la versión definitiva de 1988. Entre otras muchas cuestiones, que no podemos incluir aquí, cabe sintetizar:

- El profesor Armiño, indica que “las expectativas positivas empiezan a carecer de fundamento” y critica que las secciones viarias han sido alteradas, quedando por debajo del estándar del 50% para vías rodadas y paseos. Critica el “invento” del proyecto para la Gran Vía de Fernando el Católico y defiende las secciones a triple vía para más de 60 metros de anchura.

- El profesor Gisbert, desencantado, lamenta las “imágenes urbanas consecuencia directa de patéticas ingenierías sectoriales y caducas escenografías de jardineros”.

- El profesor Piñón aporta la interesante comparativa entre los bulevares históricos y los modernos de Valencia, e insiste en la crítica a la reurbanización de Fernando el Católico: “A primer golpe de vista da la impresión de que los bulevares se van a limitar a encauzar el trafico, en detrimento de otros factores”.

Página opuesta:

Esquemas de secciones de los bulevares, tal como los recoge la Memoria del Plan, 1988.

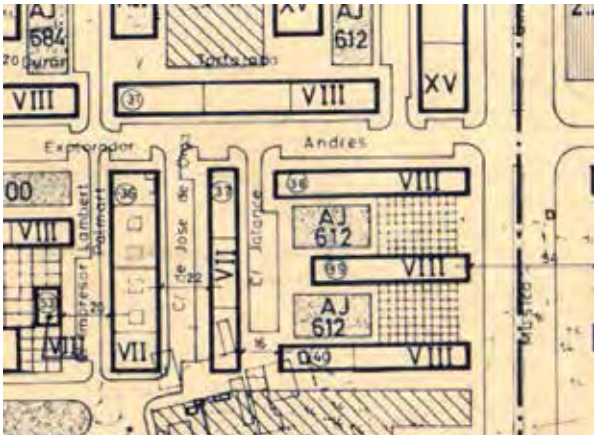
3. MICRO-URBANISMO: LAS ACERAS Y EL APARCAMIENTO

Persiguiendo el objetivo de conseguir una mayor calidad de vida y una mayor eficacia, en la Memoria se dispone la creación de un Plan Especial de Aparcamientos, que regule tanto el aparcamiento en superficie, como la creación de aparcamientos para residentes. Las plazas, como las del País Valencià, Patriarca o Manises, han sido ocupadas en detrimento del viandante:

> La red viaria principal y los accesos a Valencia han ido dando paso a diseños cada vez más especializados puestos al servicio del vehículo privado secuestrando cada vez más la calle al peatón o al usuario de los barrios por los que discurre.

Y sentencia:

> Puede decirse que toda Valencia está lamentablemente convertida en un gran aparcamiento como si de un hipermercado se tratara.



En cuanto a las aceras, bandas de aparcamiento y calzadas resultantes, como vimos en el apartado anterior, los Planes Parciales de 1966 plasmaron en muchos de sus planos un micro-urbanismo francamente plausible.

En este aspecto, el Plan de 1988 supone un claro retroceso, ya que el diseño de las aceras se limita a líneas paralelas a la alineación de fachada, y de dimensiones más bien escasas, sin elementos de avance y defensa en esquinas o pasos de peatones, ni ensanchamientos en chaflanes u otros puntos.

Muestra de ello, la encontramos en la propia publicación *La Ciutat que Volem. Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana. València, 1985*. En la ilustración del barrio de Sant Isidre, ciertamente gana en equipamientos, pero pierde en calidad de aceras. Incluso desde los PERIs de 1983 al Plan de 1988, se aprecian claros retrocesos en esta materia, como en la ilustración de Aiora.

Como contrapunto en positivo, (si se hubiera tramitado su aprobación, claro está) hay que citar el inédito Plan del Ensanche Suroeste, redactado por los profesores de este Departamento Armiño, Colomer y Piñón, y el arquitecto Gª Soria en 1987, y que, entre otras cuestiones de indudable interés, aportaba un tratamiento cuidadoso de aceras, cruceros, plantaciones y en definitiva, del micro-urbanismo que nos ocupa:

> Para la transformación del viario hemos optado por la recualificación de la calle, devolviéndole un nivel tanto funcional como material que la hacen más amable para todos. Así, se ha reequilibrado la proporción entre áreas peatonales y zonas para vehículos de manera que estos, aunque presentes, no supongan un agobio.

Comparativa de trazado de aceras entre los Planes Generales:

Abajo:

Eixample:
Plan General de 1988 versus Plan del Ensanche Suroeste de 1987.

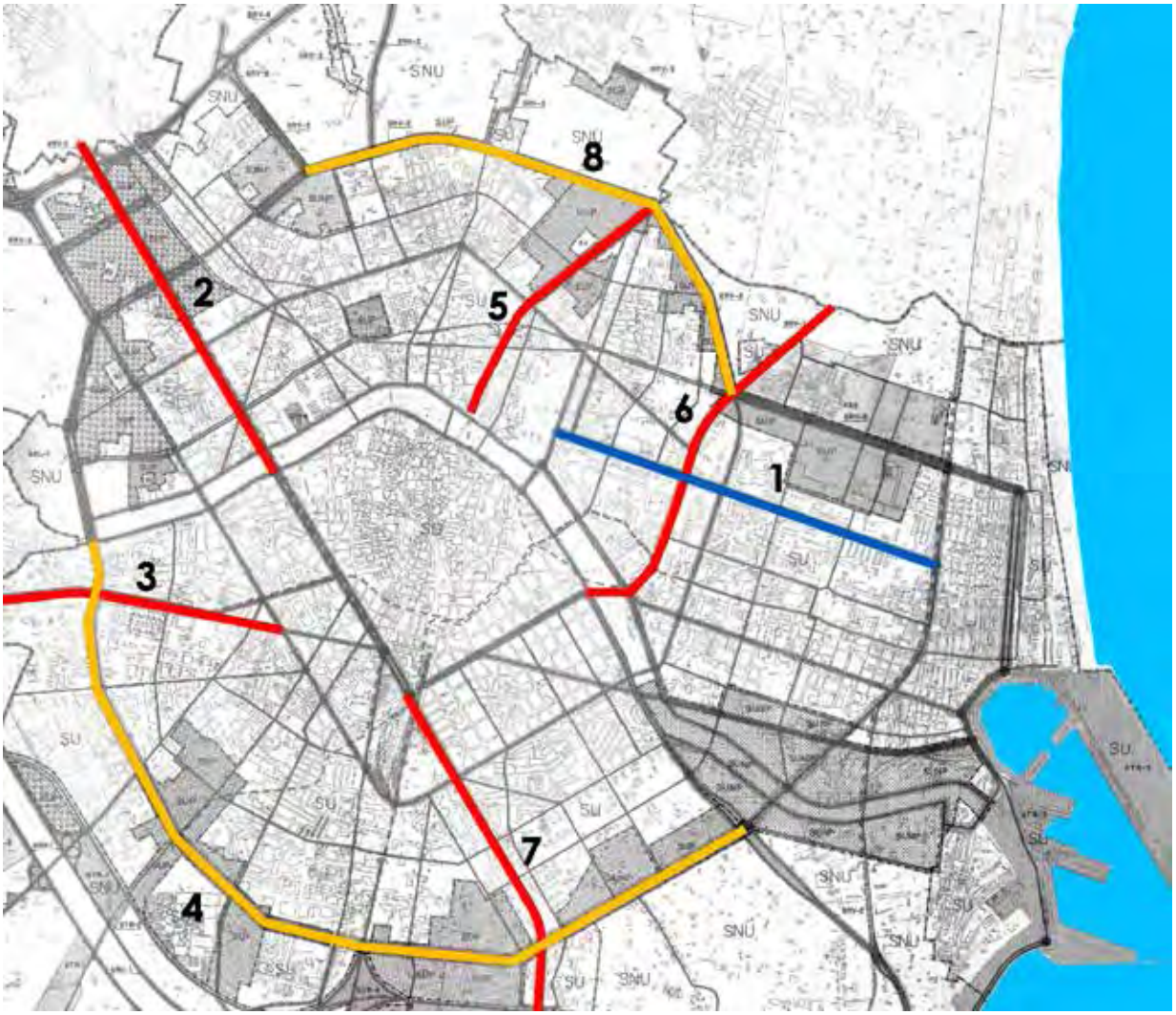
Página opuesta:

Sant Isidre:
PERI de 1983 versus Plan General de 1966.

Aiora:
Plan General de 1988 versus PERI de 1983.

III

LOS GRANDES EJES VIARIOS DE VALENCIA


1
2
3
4
5
6
7
8
SNU
SU

INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se estudian los ejes arteriales de València, con un primera parte dedicada a los antecedentes, que arranca en 1643 con el Paseo de la Alameda, y llega hasta 1935, con la propuesta de Bulevar de Sancho y Pecourt para los terrenos liberados de la Estación del Norte, en los años previos al Plan General de 1946.

En éste, se estudian los ejes que hemos considerado más representativos de la Red Primaria o Arterial de la ciudad, en el periodo de 1946 hasta 1988, año de aprobación del Plan General vigente. El ancho mínimo orientativo se ha fijado para esta investigación en 80 metros.

Estos ejes primarios son:

1. Avenida de Vicente Blasco Ibáñez.
2. Avenidas de Pio XII y Corts Valencianes.
3. Avenida del Cid.
4. Bulevar Sur.
5. Calle Almassora - Avenida Alfahuir.
6. Avenidas de Cataluña y Aragón.
7. Avenida de Ausiàs March.
8. Bulevar Norte.

En cada uno de ellos, repasaremos en orden cronológico las distintas soluciones de trazado que se han ido sucediendo en el periodo 1946 - 1988, y en los casos en que existen antecedentes, también estos.

Estudiaremos en primer lugar los planes y proyectos correspondientes a cada una de las soluciones, y en los casos en que la información disponible es suficiente, y sean representativos y no repetitivos, realizaremos los siguientes esquemas:

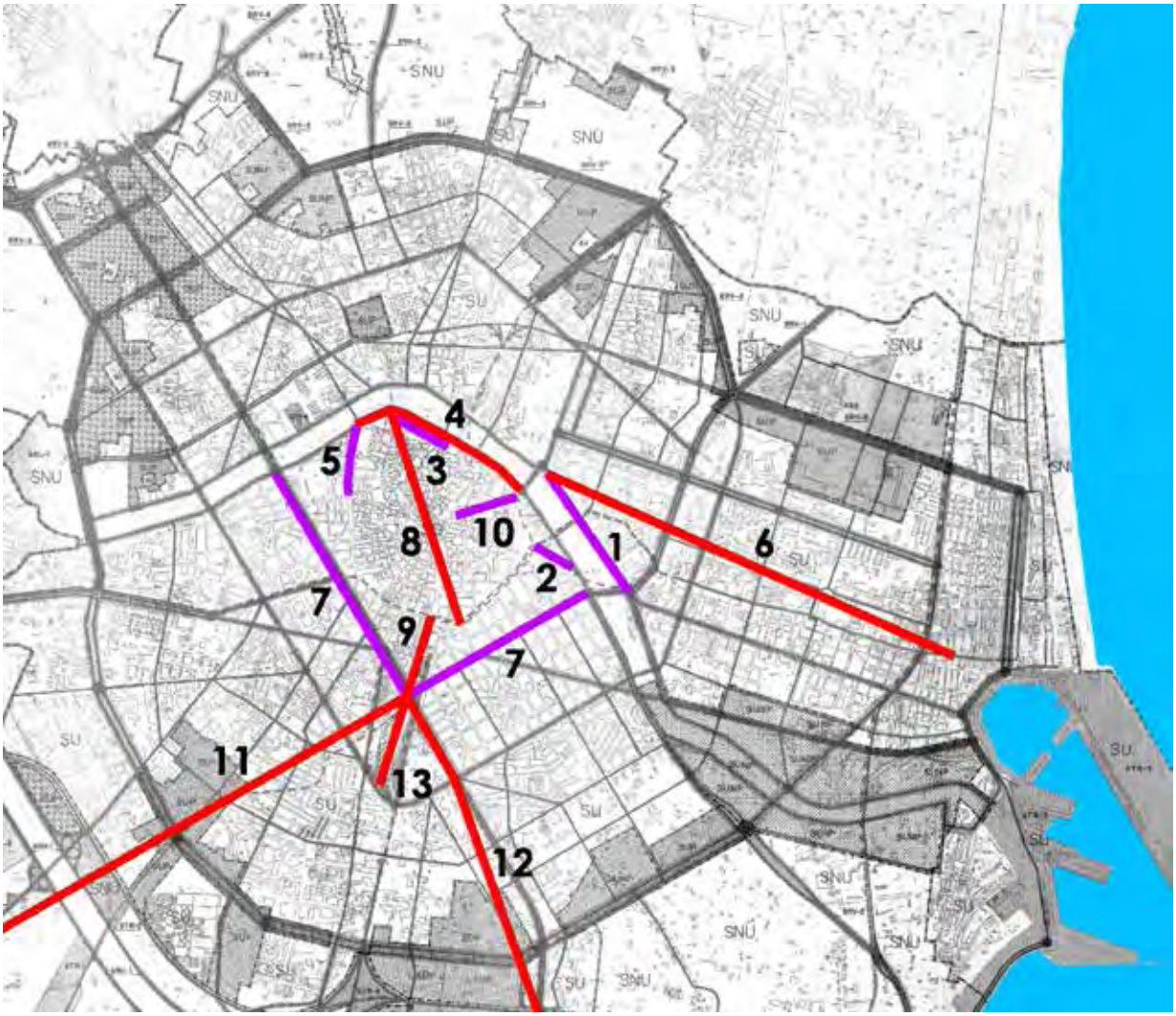
Sección,
Planta de bandas de calzadas y andenes,
Planta de espacios de respeto o retranqueos, y
Planta de frentes edificados.

Al final de cada uno de los episodios, incluiremos un reportaje fotográfico del estado actual, así como una ficha resumen de los esquemas citados.

Página opuesta:

Plano clave de los ejes de la Red Viaria Arterial Contemporánea de Valencia. (Elaboración propia).

III - 1
DEL PASEO DE LA ALAMEDA
A LOS BULEVARES DEL PLAN DEL ‘46



1. Paseo de La Alameda (1643)
2. Paseo del Remedio (1825)
3. Alameditas de Serranos (1830)
4. Boulevart de Isabel II (1860)
5. Bulevar del Muro de la Corona (1865)
6. Boulevard de Valencia al Poble Nou de la Mar (1865)
7. Grandes Vías de las Germanías y del Socorro (1884)
8. Gran Vía Russafa - Sant Josep (1891)
9. Avenida de Bailén (1898)
10. Avenida del Real (1911)
11. Avenida a El Vedat de Torrent (1917)
12. Paseo de La Dehesa (1928)
13. Bulevar del Foro Valenciano (1935)

INTRODUCCIÓN

Se incluyen en este apartado los diferentes ejes viarios principales de la ciudad, planeados, proyectados, dibujados, o deseados, realizados o no, anteriores al Plan General de 1946. Su grado de desarrollo y de conocimiento es muy variable, algunos de ellos son casi desconocidos, de los que se aporta alguna planimetría inédita.

Unos, como el Paseo de la Alameda cuentan con casi cuatro siglos de antigüedad, otros, como las Grandes Vías, con más de uno, el Paseo de Valencia al Mar pronto cumplirá cien años; y continúan siendo referentes de excelencia, por calidad urbana y por dimensionado, trascendiendo con creces el ámbito local.

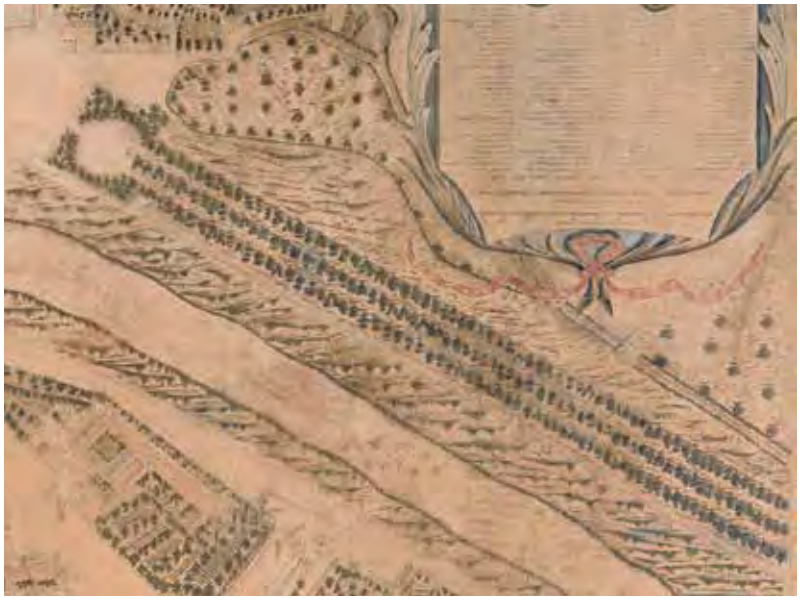
Otros, como el “Boulevart” de Isabel II, el “Boulevard” de València al Poble Nou de la Mar, la Gran Vía de Russafa a Sant Josep, o el Paseo de la Dehesa, nunca existieron más allá de los planos. Unos quedaron en poco más que una idea, otros sólo se planearon, otros se proyectaron pero no se realizaron, o se quedaron a medias. De gran parte de ellos disponemos de escasa información.

Aquellos que hemos considerado que siguen formando parte del viario arterial de la València contemporánea, como la Avenida de Vicente Blasco Ibáñez (Paseo de València al Cabanyal), la prolongación de la Gran Vía Fernando el Católico, o la Avenida del Cid (de Castilla), al disponer de sus propios episodios, se analizan en aquellos, como antecedentes propios.

Con el objeto de acotar el alcance de estos antecedentes viarios, se han considerado ejes con sección a partir de 30 metros, no incluyendo aquellas calles o vías de menores dimensiones.

Página opuesta:

Plano clave de los ejes antecedentes a la Red Viaria Arterial de Valencia. (Elaboración propia).



EL PASEO DE LA ALAMEDA, 1643

Se trata de un bulevar a triple vía, de acuerdo con la clasificación que hemos realizado, de sección asimétrica por ser tipo paseo marítimo (fluvial para ser exactos), coetáneo de los Campos Elíseos.

Tiene unas dimensiones de 108 metros en la parte más antigua, y de 88 en la prolongación desde el Puente del Mar hasta el Puente de Aragón.

Sus antecedentes se remontan al menos a 1550, con la arboleda denominada El Prado, donde patricios y aristócratas paseaban en sus coches, que se introdujeron con Carlos I en España. A este respecto, el viajero francés Bartolomé Joly nos expone, sorprendentemente ya en aquella época, la situación del tráfico y del aparcamiento, (Sànchis Guarner, 1976):

> Hay en Valencia tantos coches, que, exceptuando París, no creo que haya tantos en ninguna otra ciudad de Francia. Quienes no tienen cochera para guardarlo por la noche lo acercan a su casa haciendo que la lanza del coche entre por una ventana, donde lo atan y queda sujeto; como el invierno en esta ciudad es templado, los coches no se estropean con la intemperie.

Se tiene noticia del Paseo desde 1629 en que el Consell de la Ciutat, mediante la Fàbrica Nova del Riu, entregó cien libras al canónigo Bellmont para construir una alameda en el margen izquierdo del río, y la entrega de otras cien para plantar los árboles al año siguiente.

El Marqués de Cruilles recoge en la Guía Urbana de Valencia de 1876:

> Construidos los pretiles, se preocuparon las autoridades de sanear y hermosear lo que del antiguo Prado quedaba, ordenando el Duque de Arcos Excmo. Sr. D. Francisco de León y de Mendoza, en los años 1643 al 1645, la plantación de dos filas de álamos a lo largo de dicho pretil, entre el Llano del Real y el puente del Mar, obra que siguió más tarde el Marqués de Castel Rodrigo que lo sucedió en el Virreinato, con la construcción del Óvalo del Real.
>
> Mejoró y hermoseó este paseo el intendente y corregidor D. Rodrigo Caballero Llanes y procuró asiduamente su lucimiento y ornato. La dejó dispuesta

Página opuesta:

Detalle del Plano de Valentia Edetanorum [...] vulgo del Cid, 1704.

Grabado de Laborde, 1805.

Detalle del Plano Geométrico y Topográfico de la Ciudad de Valencia del Cid, 1853.


TURIA

> en dos calles de 825 metros de longitud con pirámides y poyos de piedra para adorno y comodidad de los concurrentes: estas calles para carruajes tenían 15 metros de ancho separadas por andén de 7 metros, con muretes estaban orillados de piedra sillería como los demás. Lo cual daba mucha grandiosidad al paseo.

El 1667 se forma el óvalo frente al Pla del Reial y el 1692 adquiere el carácter de paseo público y se amplia hasta el Puente del Mar, construyéndose el Oval Nou. El 1713, por el intendente Caballero, se construyeron dos calzadas de 825 metros de longitud (4.150 palmos valencianos) y 15 metros de anchura, para paseo de carruajes, orilladas por un bajo murete de sillería y separadas por una tercera calle o andén más estrecho, de 7 metros, para peatones.

A través de la literatura de viajes del s. XVIII, el Paseo es descrito y loado amplísimamente, como en el caso de Lantier. (Bas, 2.000):

> Uno de los paseos más hermosos de Europa. Qué soberbias avenidas. Que lujo de vegetación. La Alameda está dividida en cinco grandes avenidas: la del centro para los coches, y las otras cuatro laterales, entrecortadas de canales bordeadas de flores, están destinadas a las gentes de a pie. Cantores y tocadores de instrumentos amenizaban todo este espacio, unido a los conciertos que se realizaban en el lugar.

La nobleza valenciana utilizaba este lugar para dar largos paseos los días de fiesta.

Humbolt, lo describe como un Bulevar “bellísimo, debido sobre todo a la diversidad de sus árboles y de su verde y que cuenta con un pequeño bosque en el que hay algunas capillas muy pintorescas”. Es aquí donde “se está construyendo ahora el jardín botánico de la Universidad”.

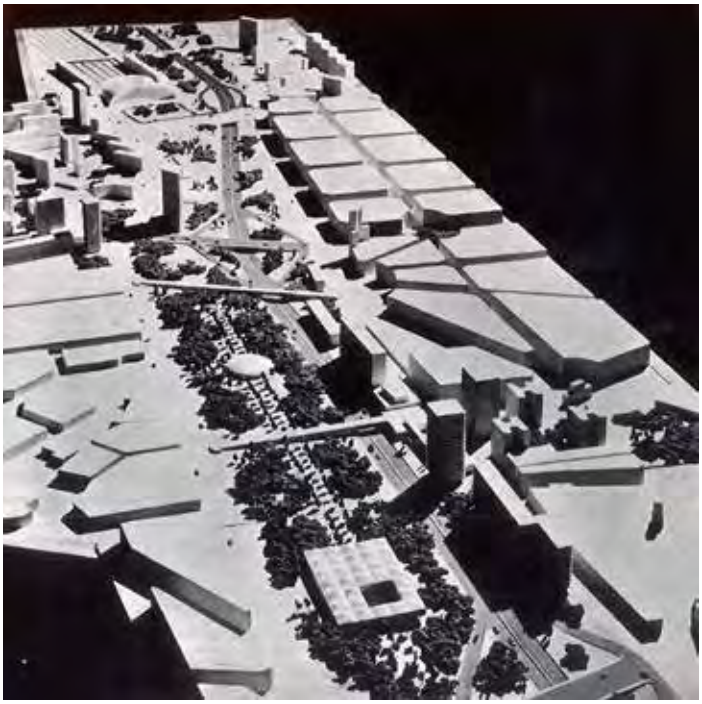
Twiss lo compara con St. James en Londres, siendo el Paseo valenciano “más hermoso, debido a los árboles”.

Dillon, Peyron, Swinburne,y otros, lo citan como: “Uno de los paseos más agradables de España”; “Alameda magnífica, con abundancia de flores y árboles de todo género”.

Dos detalles de las vistas de pájaro de Guesdon, 1855 c.a.

Detalle del Plano de Valencia, 1939.


Perspectiva del proyecto.
prolongacion del paseo alameda
y acometida nuevo puente gran via . .
Valencia mayo de 1932




BAJADA
LEVANTE
AUTOPISTA
MADRID

En 1861 y 1862, respectivamente, los arquitectos Joaquim Belda y Carlos Spain realizan sendos proyectos. La ordenación llevaba el paseo más allá del puente del Mar, hasta el camino del Puerto, con una nueva plaza ovalada. El proyecto de este último fue aprobado por el arquitecto provincial Antonino Sancho, pero ninguno de ellos fue realizado.

En 1875, la reforma de Casimiro Meseguer elimina la mediana arbolada del Paseo. El resultado era de 24,10 metros para el arroyo central, un jardín de 11,60 metros, y otro de 20, un parterre de 26 junto al andén de 11,60, no existiendo el recayente al río. Asimismo propuso la prolongación hasta el Camino del Grau, lo que fue desestimado.

El 1953 se finaliza el nuevo puente de Aragón, prolongándose la Alameda al año siguiente, hasta la estación del mismo nombre, se peatonalizó el Pont de la Mar, con sus escalinatas, y se desplazó la Fuente de los Cuatro Elementos, bajo proyecto de Javier Goerlich.

El Plan General de 1946 no introdujo cambios, pero en la Ordenación Técnica de Valencia de 1958, se presentó una maqueta en que el Paseo aparecía desfigurado y ampliado sobre el talud del viejo cauce, hasta la autopista Madrid-Levante que discurre pegada a la margen opuesta.

También la deforma el Plan de 1966, ignorando la sección transversal histórica, y dibujando una superficie verde indiferenciada, con circulaciones perimetrales y una transversal intermedia, que lo parte en dos mitades. En paralelo, la autopista Madrid-Levante, surca el Turia en toda su amplitud.

En los años ‘80 se prolongó el Paseo con un nuevo tramo, hasta el puente del Ángel Custodio, presidido por un edifico público de gran protagonismo urbano, el Palau de la Música i Congressos, que le niega su fachada principal, ofreciendo su trasera a la prolongación del Paseo.

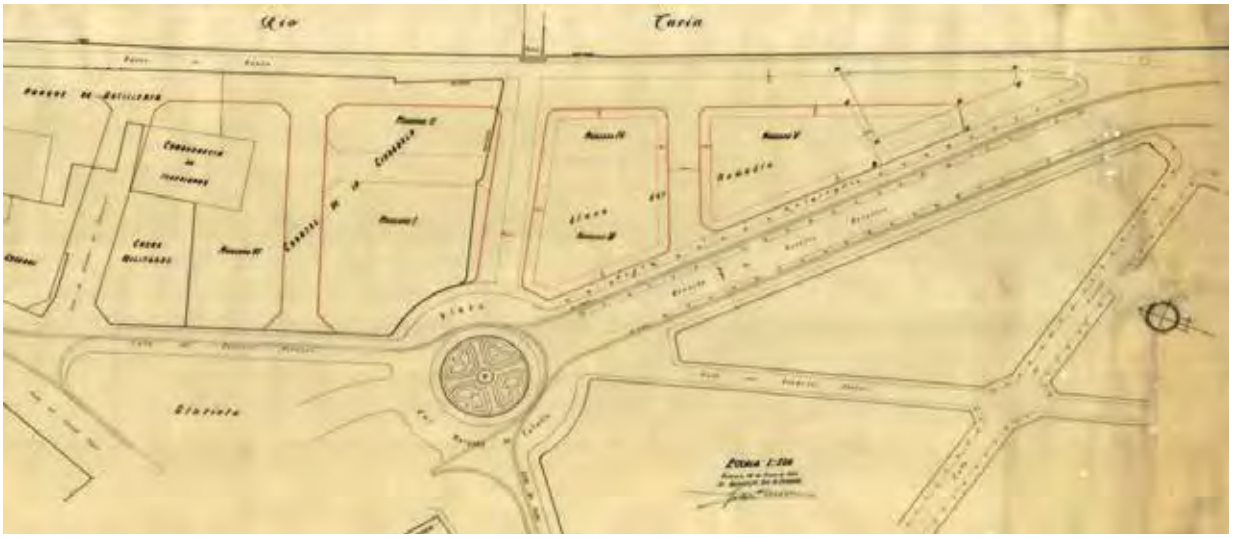
El Plan de 1988 recupera - sobre el papel - la mediana de la calzada principal. Sin embargo a día de hoy, continúa siendo una doble línea de aparcamiento en cordón.

Página opuesta:

Perspectiva del Proyecto de prolongación de La Alameda hasta la acometida del nuevo puente de la Gran Vía, 1952.

La Alameda en la maqueta de la Ordenación Técnica de Valencia, 1958.

Detalle de La Alameda en las hojas del PREVASA, 1973. (Montaje de elaboración propia).


Rio
Turia

EL PASEO DEL REMEDIO, 1825

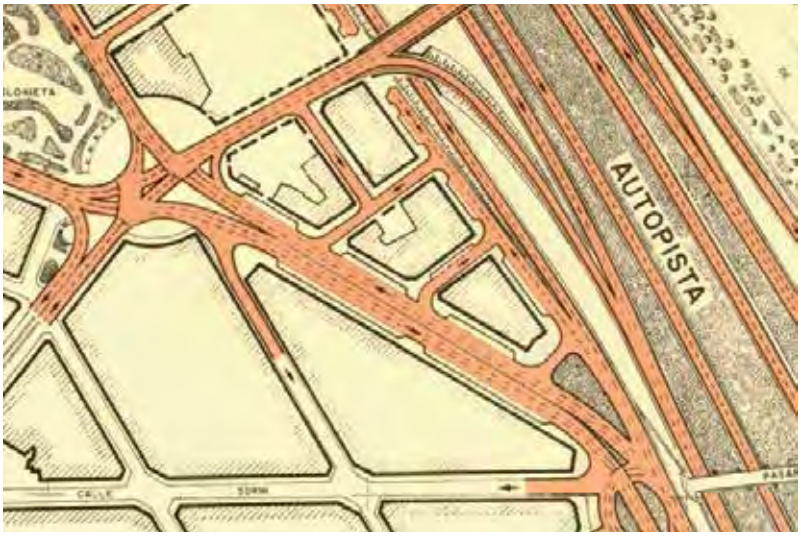
La actual Avenida de Navarro Reverter, tiene su primer antecedente en el Camí del Remei, que aparece ya en el plano de Tosca. Con la Denominación de Paseo del Remedio, aparece por primera vez en el Plano Topográfico de la Ciudad de Valencia del Cid, de Vicente Moreno de Espinosa.

Se trata, por tanto de la conversión en bulevar a triple vía, de una importantísima vía de conexión de la ciudad con el mar desde tiempos inmemorables. En su encuentro con los pretiles del río, se construyó el Pont de la Mar, que conectaba con el Camí Vell del Grau, y posteriormente con la Avenida del Puerto.

En 1944, el Arquitecto Jefe de Ensanche, Francisco Mora firma el plano de nuevas alineaciones de la Avenida Navarro Reverter, que hemos localizado en el Archivo Histórico Municipal, con una sección de 37 metros, y que incorpora una línea de tranvía en cada vía de servicio.

Se compone de calzada central sin mediana, andenes laterales con alcorque corrido y sus dos hileras de arbolado de gran porte, vías de servicio y aceras.

El Plan General de 1946 no supone ninguna modificación, tampoco el de 1988, pero sí el de 1966, que siguiendo el *modus operandi* del momento, lo desfiguraba a mayor gloria del tráfico rodado, con calzada única entre aceras de dimensiones normales, y necesariamente, la tala del magnífico arbolado existente.



Arriba:

Fotografía de 1888.

Izquierda:

Red Arterial del MOP, 1966. (Fragmento).

Página opuesta:

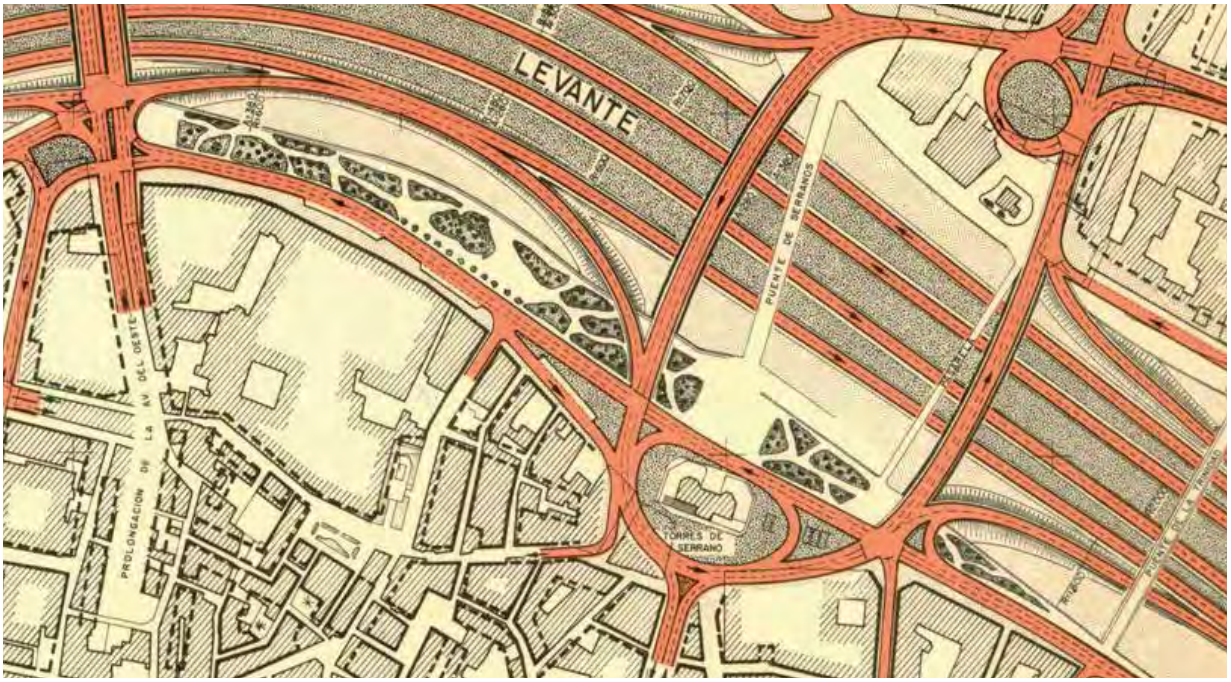
Detalle del Plano Geométrico de la Ciudad de Valencia, llamada del Cid, 1831.

Detalle del vol d'oiseau de Guesdon, 1855 c.a.

Plano de nuevas alineaciones, 1944.


RIO
TURIA


RIO


LEVANTE
PUENTE DE SERRANOS
PROLONGACION DE LA AV DEL OESTE
TORRES DE SERRANO

LAS ALAMEDITAS DE SERRANOS, 1830

Se sitúan en el margen derecho del río Turia, entre los puentes de Sant Josep y La Trinitat, y partidas en dos mitades por el de Serrans.

Ya existían desde antes del derribo de la muralla, como espacio exterior de expansión al igual que el Paseo de la Alameda – del que toman su nombre -, pero con acceso más inmediato a la población, aunque de tamaño mucho más reducido.

Su desarrollo lineal, está relacionado, como el bulevar del Muro de la Corona que veremos más adelante, con la tipología originaria de bulevar resultado del derribo de las murallas medievales, en este caso con la sección asimétrica propia del frente fluvial.

Se levantó por iniciativa del Barón de Hervés, corregidor de la ciudad, que en 1830 construyó dos paseos a ambos lados de las Torres de Serranos, para embellecer la ronda en ese sector. Los jardines son obra de los académicos Cristóbal Sals y Francisco Ferrer en 1830 y 1832 respectivamente, construyéndose en 1837. Las escalinatas son obra del arquitecto Salvador Escrig. (http://www.ayto-valencia.es).

Como en el caso de la Avenida de Navarro Reverter, el Plan General de 1946, no las modifica, pero sí y gravemente, el de 1966, pasándoles por encima y partiéndolas con dos nuevos puentes que conforman el mega-nudo Torres de Serrans - Estació de Fusta, como se aprecia en la ilustración.

La Red Arterial del Ministerio de Obras Públicas no llegó nunca a materializarse, y tampoco el Plan de 1988 modificaba las Alameditas, pero sin embargo, el nuevo Pont de Fusta, que sustituyó en la presente década a la antigua pasarela, coincidiendo casi exactamente con uno de los puentes previstos por la Red Arterial.

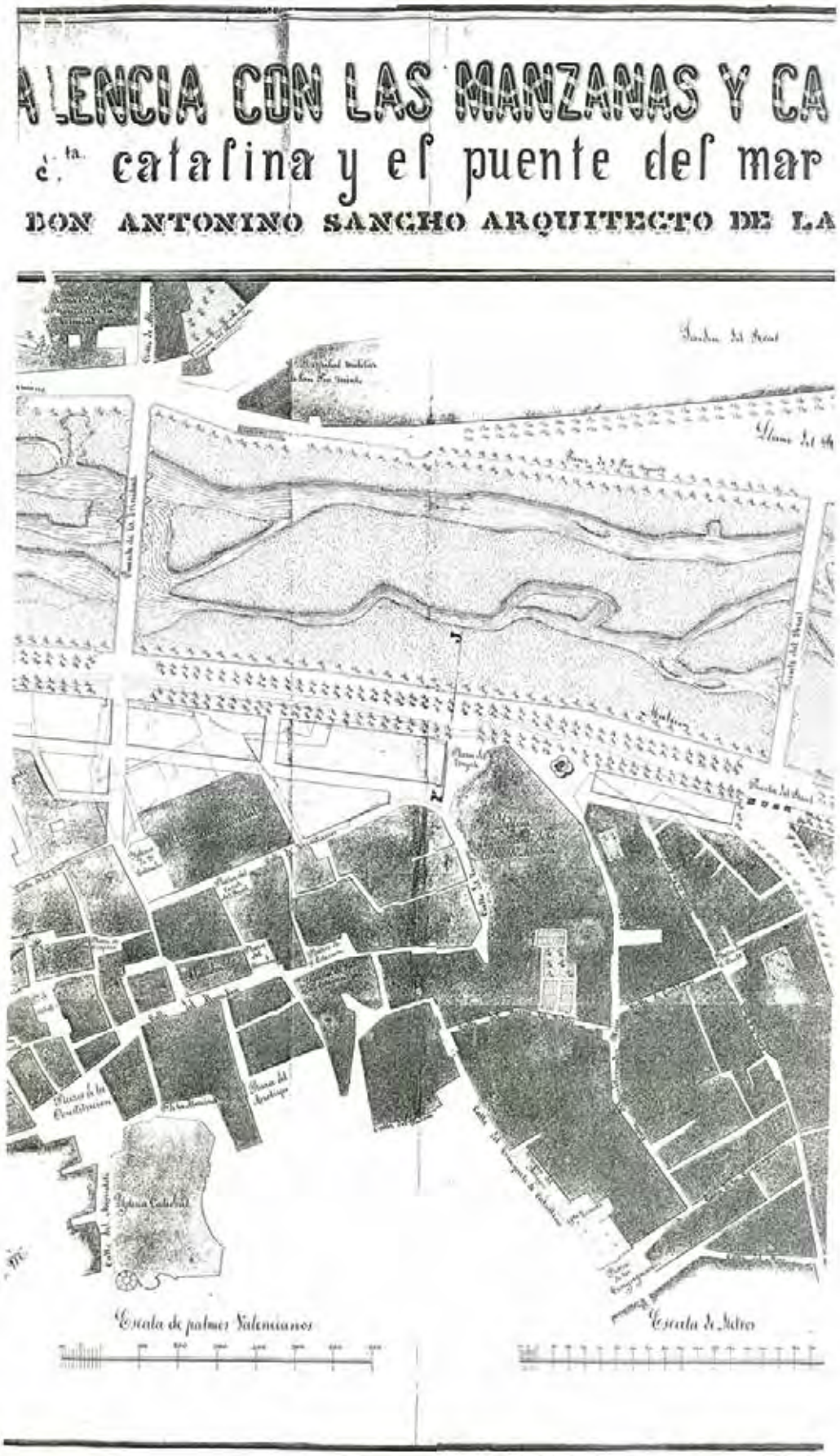
Esto ha supuso un “sventramento” del Paseo, tan sólo en parte compensado por la peatonalización del Puente de Serranos, y la unión peatonal de los dos tramos históricos que éste separaba. Dicha peatonalización también parece estar presente en los planos de 1966.

Página opuesta:

Detalle del Plano Geométrico de la Ciudad de Valencia, llamada del Cid, 1831.

Detalle del Plano Geométrico de Valencia, 1892.

Detalle de la Red Arterial del MOP, 1966.


ALENCIA CON LAS MANZANAS Y CA
c.ta catalina y el puente del mar
DON ANTONINO SANCHO ARQUITECTO DE LA
Escala de palmos Valencianos
Escala de Metro

“BOULEVART” DE ISABEL II, 1860

Proyectado en parte sobre las Alameditas de Serranos recién citadas, el *Proyecto de Boulevart ó paseo con las manzanas y calles adyacentes, que deben formar los nuevos edificios de la zona del Norte comprendida entre el torreón de Santa Catalina y el puente del Mar, siguiendo el malecón de la orilla del Río*, formado por el arquitecto provincial D. Antonino Sancho como apreciamos en el plano inédito que se acompaña, supone una actuación de “Ensanche Interior”, complementaria del Proyecto de Ensanche de 1858 del propio Sancho, Monleón y Calvo destinado a dotar de un nuevo frente fluvial a la ciudad, reformando las manzanas recayentes al Turia.

Ambos Ensanches, interior y exterior, están representados en el Plano Topográfico de la Ciudad de Valencia del Cid, del año 1860.

Como recoge la leyenda del plano de Vicente Montero de Espinosa, se trata de un “Gran Paseo de 29 metros, con cuatro andenes y camino en el centro para carruajes, debiendo ser demolida la muralla y baluarte de la Ciudadela”.

También se debería haber demolido, para llevar a cabo el proyecto, todo el frente de la Ciutat Vella al río, conformando una nueva hilera de manzanas como nueva fachada, y la construcción de una segunda hilera de regularización con la trama urbana existente.

La renovación del frente fluvial de la ciudad, como hemos visto anteriormente, fue retomada en el Plan General de 1946 siendo zona de ordenanza especial, e incluso en el de 1966, en el que es una de las escasísimas zonas previstas con esa consideración, y que, como tantas otras cuestiones, nunca se llevaron a la práctica.

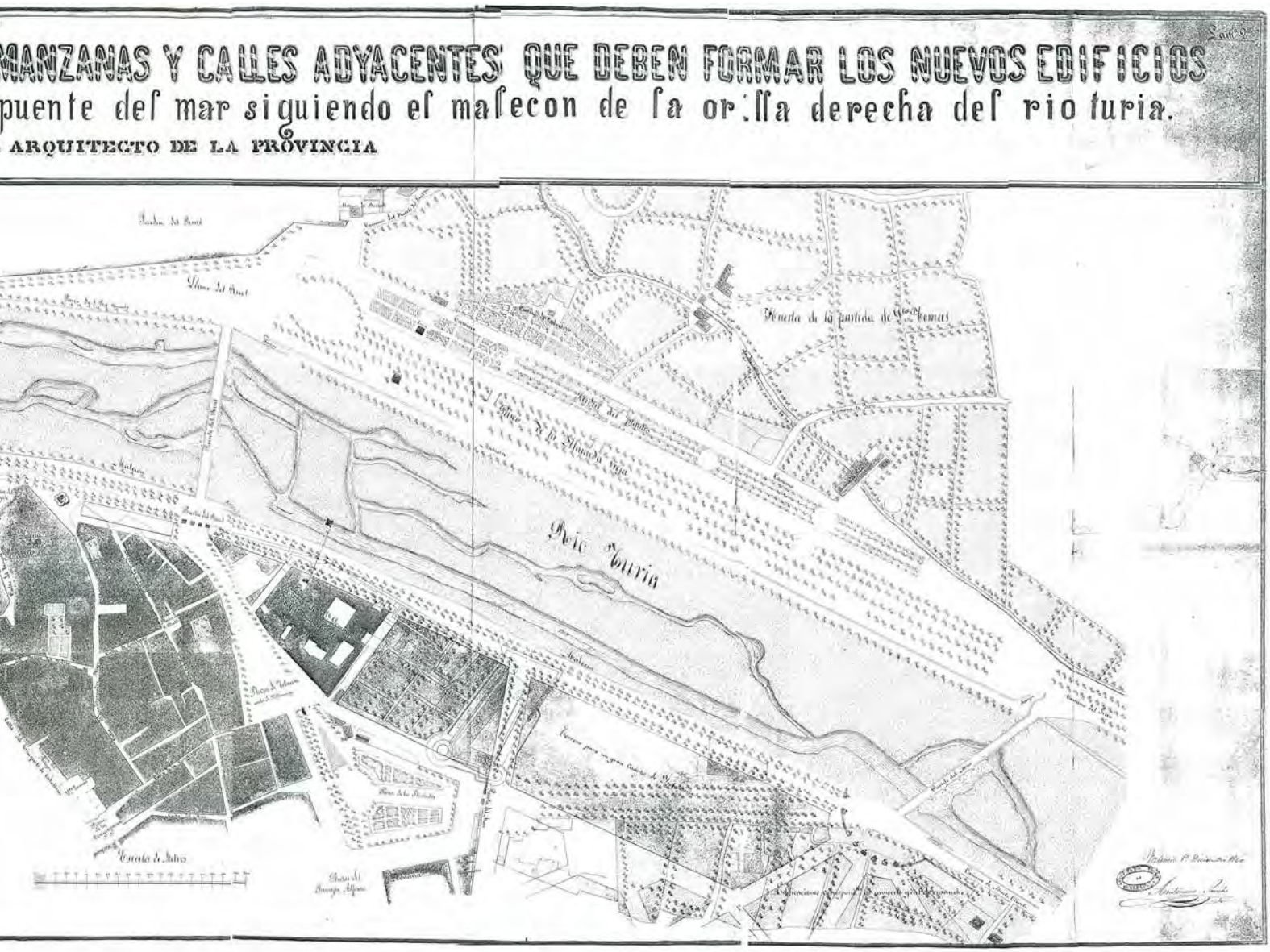
Página opuesta:

Detalle de la parte central del Proyecto de Boulevart, 1860.

Pliego siguiente:

Proyecto de Boulevart [...] de la zona del Norte comprendida entre el torreón de Santa Catalina y el puente del Mar, 1860.


PROYECTO DE UN BOULEVART Ó PASEO EN LA CIUDAD DE VALENCIA CON LAS
en la zona del norte comprendida entre el torreon de s.ta catalina y el
POR DON ANTONINO SANCHO
Rio Turia
Escala de pies Castellanos
Escala de palmos Valencianos


MANZANAS Y CALLES ADYACENTES QUE DEBEN FORMAR LOS NUEVOS EDIFICIOS
puente del mar siguiendo el malecon de la orilla derecha del rio turia.
ARQUITECTO DE LA PROVINCIA
Rio Turia

BULEVAR DEL MURO DE LA CORONA, 1865

Es un caso singular en Valencia,ya que se corresponde de manera literal, con la genealogía del baluarte demolido, ya que surge a raíz del derribo la muralla de Pere II de València, aunque paradójicamente es aquí donde podemos contemplar el único tramo de la muralla que se mantiene en pie: el Muro de la Corona, que se localiza en la calle Guillem de Castro, junto a las Torres de Quart, en dirección al Turia.

Es por ello que, consideramos su configuración actual desde 1865, con el derribo de las murallas, y tomamos esta como la fecha de creación de este bulevar.

En el vol d'oiseau de Guesdon, se puede apreciar su antiguo desarrollo desde las Torres de Quart hasta el río, donde se situaba la Torre de Santa Caterina. Desde que se dispone de cartografía fue un espacio arbolado extramuros.

Su longitud quedó recortada aproximadamente a la mitad hacia 1869, a causa del avance de la Casa de La Beneficencia sobre el espacio viario, ocupando el espacio del paseo arbolado, como se aprecia en el Plano Topográfico de la Ciudad de Valencia de 1883. Su anchura total es de unos 40 metros, la mayor de toda la ronda, que carece de paseo salvo aquí.

El Plan General de 1946 recoge ya esta configuración, que es asumida por los posteriores, hasta hoy en día.

Izquierda:

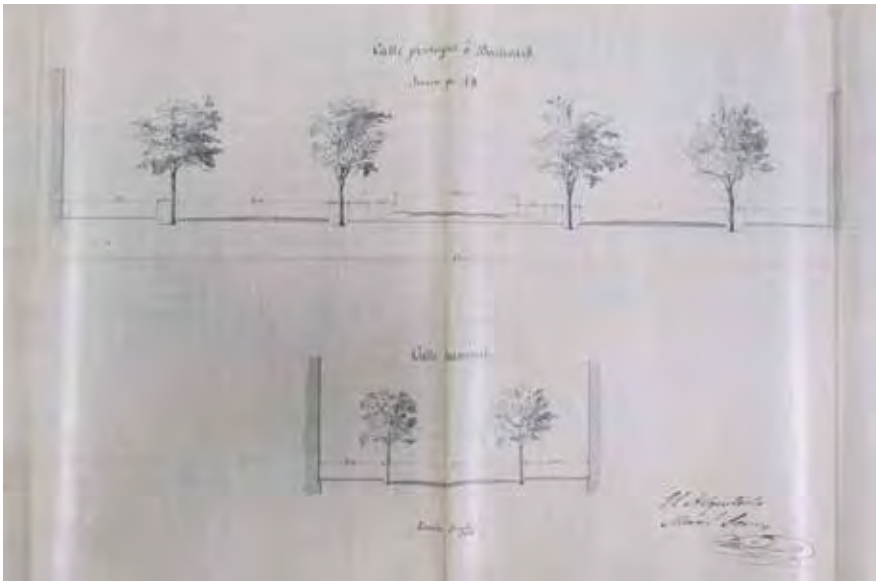
Detalle del grabado de Guesdon, 1860 c.a.

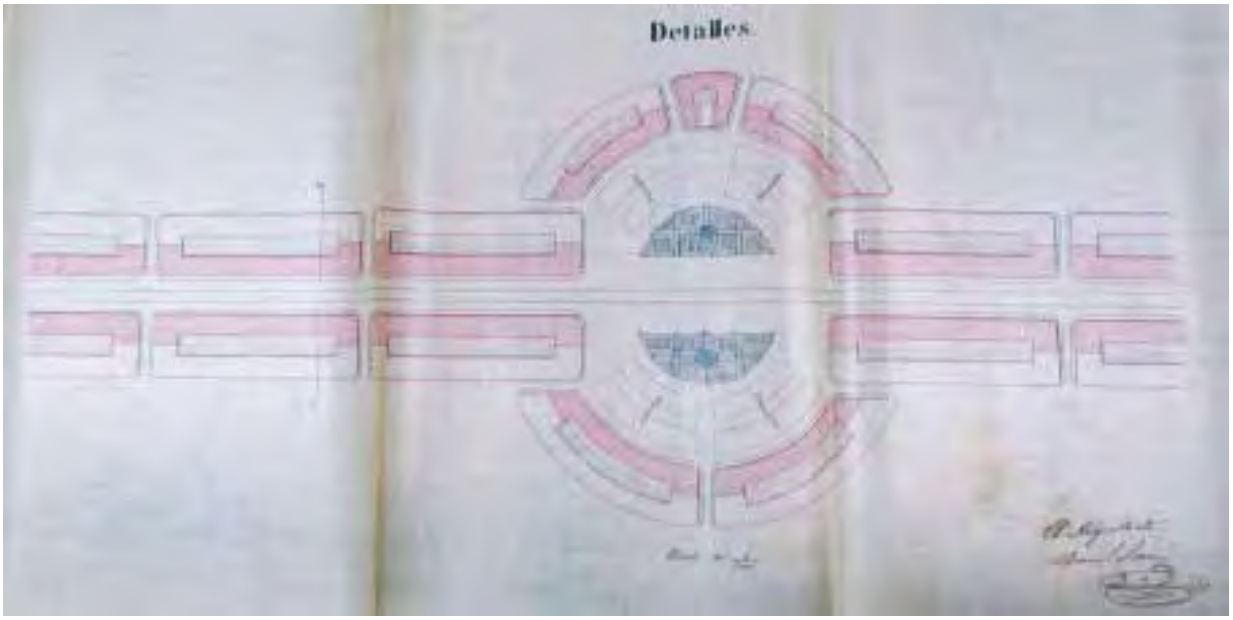
Página opuesta:

Detalle del Plano de Valentia Edetanorum [...] vulgo del Cid, 1704.

Detalle del Plano Topográfico de la Ciudad de Valencia, 1883.

Detalle del Plano Parcial nº 1-3-4, 1956.




Detalles


RIO TURIA
1 Km.
2 Km.

BOULEVARD DE VALÈNCIA AL POBLE NOU DE LA MAR, 1865

Proyecto del año 1865, contemporáneo del “Ensanche Interior” del Antonino Sancho con el “Boulevart” de Isabel II, y del Proyecto de Ensanche del propio Sancho, Monleón y Calvo, en este caso como versión del crecimiento mediante un eje de desarrollo lineal, que debía servir de conexión de los dos núcleos del Cap-i-Casal, descongestionando la Avenida de El Grau.

“En la imposibilidad de traer el mar a Valencia, vamos a llevar a Valencia al mar.” Con esta frase de Manuel Sorní Grau, se puede resumirla la idea de proyecto.

El bulevar se articula a partir de un “tram-way” de tracción animal que debía enlazar la Plaza de Santo Domingo (actualmente de Tetuán) con el puerto, lo que se materializa en un eje de 42 metros de anchura con calzada central para el tranvía, paseos y calzadas laterales y aceras, con cuatro alineaciones de árboles, y unos 4 kilómetros de longitud, desde el inicio del Paseo de la Alameda, hasta El Canyamelar, junto a El Grau., donde hubiera tenido que realizar derribos de viviendas, para el paso del “tram-way”, lo que se obvia en los planos.

Está flanqueado por manzanas, de 150 x 70 metros, con patio interior de unos 23 metros, y calles transversales de 16 m. En el centro se proyecta una Gran Plaza Oval para mercado, presidida por una iglesia.

(Boira, 2000; Piñón, 2000).

Página opuesta:

Plano de detalle de la Gran Plaza Oval, 1865.

Plano de secciones viarias, 1865.

Abajo:

Detalle de la planta viaria del Boulevard, 1865.

GRANDES VÍAS DE CIRCUNVALACIÓN, 1884

Esta es su denominación en el Proyecto de Ensanche de 1884. Se rotulan en el plano anónimo de 1897, como Gran Vía Germanías. En el de 1898, de Vicente Sala, se denomina el tramo Oeste como Gran Vía hasta La Petxina. También se puede ver rotulado ese tramo como del Socorro, o Gran Vía Diagonal.

Las actualmente denominadas Gran Vía de Les Germaníes y Gran Vía del Marqués del Turia, y las de Ramón y Cajal, y de Fernando el Católico se definen en el *Plano General de Valencia y Proyecto de Ensanche*, de los arquitectos José Calvo Tomás, Luis Ferreres Soler y Joaquín Mª Arnau Miramón.

La escala urbana de las Grandes Vías reside en su amplitud, 50 metros, que sirve a la vez de límite urbano, (sustituyendo también en este aspecto primordial a la fortificación de la ciudad), de red viaria, de espacio libre público, y de charnela de unión con futuros ensanches. El bulevar pasa a ser un elemento estructurante de primer orden, como en la ciudad anterior lo fueron los edificios públicos. Constan de un paseo central de 24 metros, aceras de 4, y el resto para dos calzadas.

Esta condición de elemento vertebrador se mantiene en plena vigencia hoy en día, tanto en su vertiente viaria, como en su faceta como elemento representativo y cualificador del paisaje urbano, ambas de primerísimo orden.

La Red Arterial del MOP, supuso un ataque en la línea de flotación de las Grandes Vías, a las que, sintomáticamente, pasa a denominar avenidas (al menos a la de Fernando el Católico).

Dicho ataque está sólo insinuado en los planos de la Red, sin llegar a dibujarse en toda su gravedad: Al túnel ya existente de la Estación del Norte, se encadenaban otros dos, uno a cada lado, para salvar las calles de Sant Vicent y de Russafa.

En el montaje de elaboración propia que se acompaña, se ha dibujado la rampa de salida del túnel a partir de la calle Ruzafa, hacia el río, que se obviaba en los planos del MOP, con la destrucción del paseo central desde la calle Jesús hasta las de Pizarro y Taquígrafo Martí. Similar suerte hubiera corrido la actual Avinguda del Regne de Valencia, como se observa en el montaje.

Arriba:

Fotografía a vista de pájaro, 1962. (Fragmento)

Página opuesta:

Detalle de la G.V.M. del Turia, y arranque de Fdo. el Católico en el Proyecto de Ensanche de 1884.

Detalle de la G.V. Fdo. el Católico, y arranque de M. del Turia en el Plano del Ensanche de 1924.

Montaje de las Grandes Vías en la Red Arterial, sobre Planes Parciales,1966. (Elaboración propia).


REFORMA INTERIOR DE VALENCIA
1891


Calle B
Calle C
Calle de Ruzafa
Calle de Cuenca
Calle de los Martires
Calle de Ruzafa
Calle de Sotelo
Convento de Religiosas de Sta Clara
Iglesia de S. Mateo
Solares
Edificios públicos
Proyectos aprobados y vigentes

GRAN VÍA RUSSAFA - SANT JOSEP, 1891

El proyecto, obra de Luis Ferreres Soler, forma parte de la Reforma Interior de Valencia.

Se denominó de apertura de una Gran Vía entre las ex-puertas de Ruzafa y San José, prolongación de las calles de la Paz y la Corona, nuevo ensanche de la plaza de la Reina y reforma de las afluentes a las indicadas. 1/2000. El proyecto consistía, según la memoria del Proyecto en:

> La apertura de una calle de 30 metros de ancho que, partiendo de la ex puerta de Ruzafa, termine en la de San José, sin cambio alguno de línea, y cuyos treinta metros se destinen siete a cada una de las aceras, y los dieciséis restantes a arroyo central para tranvías y carruajes.

Su ámbito transversal abarca 20 metros a cada lado de la Gran Vía, y el trazado reformado del viario y las manzanas afectadas. La altura de cornisa máxima se fija en 20 metros. Sus precedentes en Madrid y Barcelona, son la Gran Vía de 1888, y la Vía Laietana de 1889.

Asolaba a su paso destacadas piezas urbanas como el Teatro Ruzafa, el Convento de Santa Clara, El Palau de Pineda, el Convento de San José, el Mesón de Morella, el Palau de Raga, el Portal de Valldigna y otros restos de la muralla árabe. (Ajuntament de València, 2009).

Plano de la Reforma Interior de Valencia, 1891.

Planta viaria de la Gran Vía, 1891.


Perspectiva del casco de la ciudad
interesado por las reformas urbanas


PLANO DE NUEVAS LINEAS PARA LA REFORMA
DEL INTERIOR DE VALENCIA

Esta Gran Vía será retomada en 1917 por Federico Aymamí, en el *Proyecto de Reforma y Mejora del interior de la Ciudad*, aunque con el desplazamiento de su directriz, manteniendo el extremo del puente de Sant José, pero llevando el extremo Sur a la plaza de San Agustín, de manera que la afección a elementos representativos se reducía notablemente. También se redujo su latitud a 25 metros.

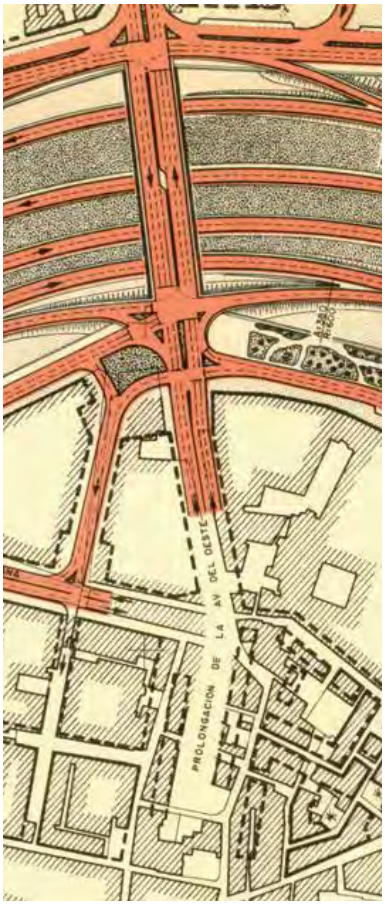
Posteriormente será ejecutada por Javier Goerlich, que fue el arquitecto Mayor hasta 1956, según proyecto aprobado en 1932 con la denominación de Avenida del Barón de Cárcer, aunque conocida popularmente desde sus inicios y hasta nuestros días, como Avenida del Oeste.

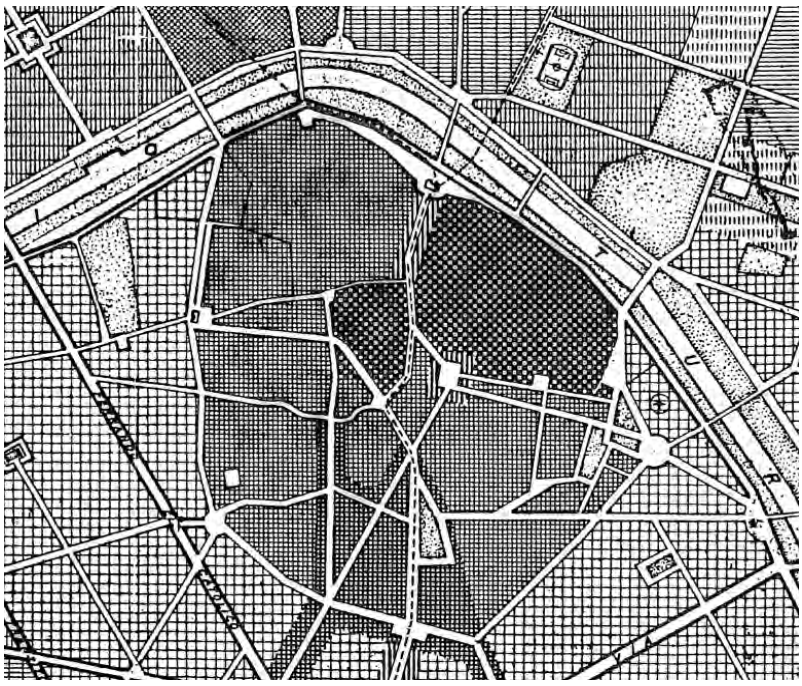
El arranque de las obras se aprueba en 1940, bajo la denominación de Gran Vía del Oeste aunque el Plan General de 1946 sólo la dibujará hasta el Mercado Central, siendo llevada a cabo parcialmente a partir de los años 40, con los 25 metros citados, y un incremento de alturas hasta las XI plantas.

El Plano Parcial 1-3-4, de 1956, recuperará de nuevo el trazado completo hasta el Pont de Sant Josep.

La Red Arterial de 1966, insistirá por la cabecera, sustituyendo (o ampliando, es de temer lo primero) el Puente de San José y penetrando al encuentro del tramo existente.

Con el Plan de 1988, se suspenderá definitivamente la prolongación.





Arriba:

Detalle de la Red Arterial de Valencia, 1966.

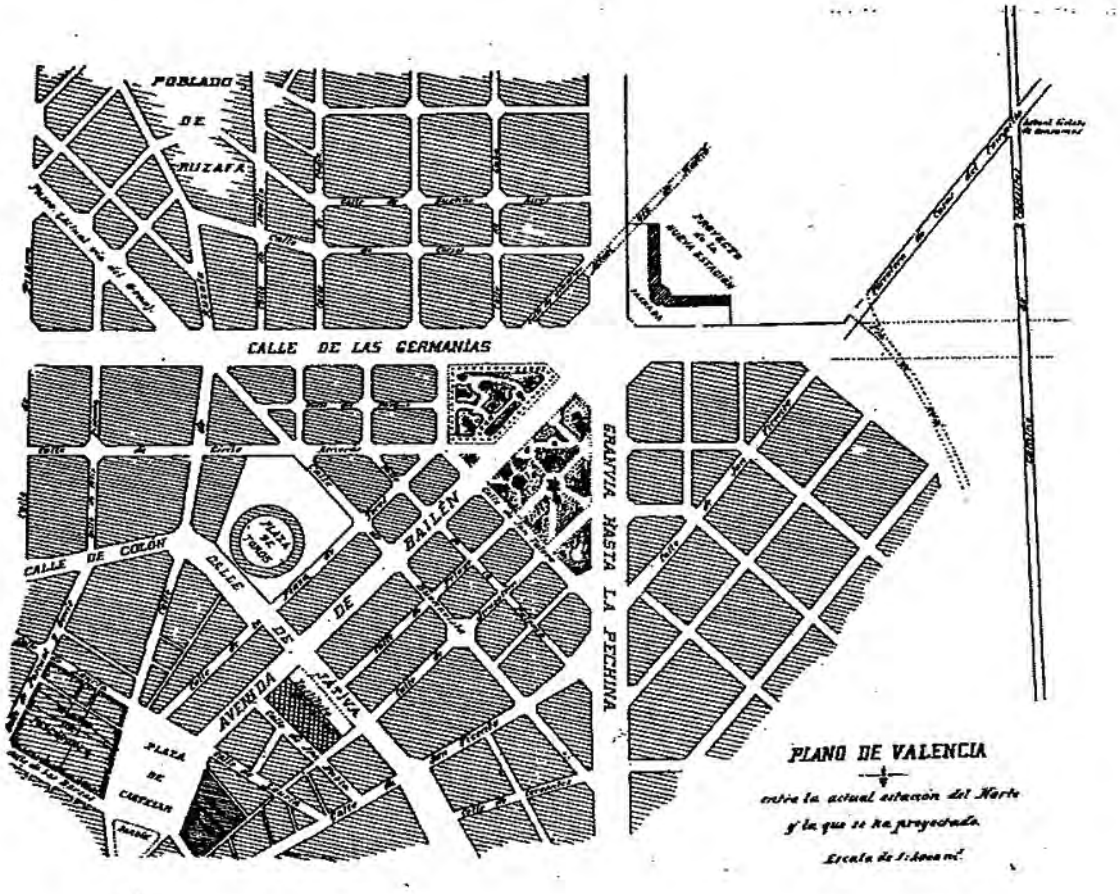
Izquierda:

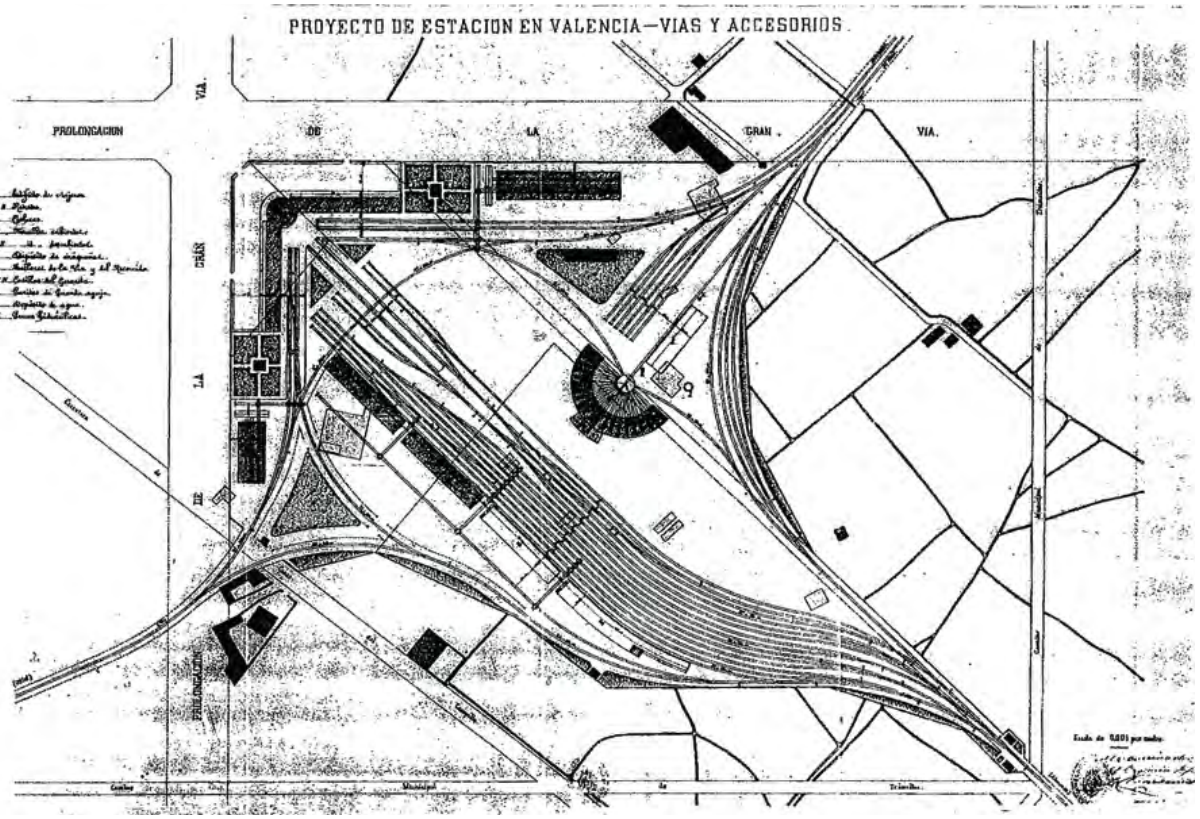
Detalle del Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura, 1946.

Página opuesta:

Tres perspectivas y vista de pájaro de la Avenida del Oeste, Javier Goerlich, 1940 c.a.

Plano de nuevas líneas para la Reforma Interior de Valencia, Javier Goerlich, 1929.


POBLADO
DE
RUZAFA
CALLE DE LAS GERMANÍAS
CALLE DE COLÓN
CALLE DE BAILÉN
AVENIDA DE PARIVA
PLAZA DE CUEVAS
GRANVIA HASTA LA PECHINA
PLANO DE VALENCIA
entre la actual estacion del Norte
y la que se ha proyectado.


PROYECTO DE ESTACION EN VALENCIA—VIAS Y ACCESORIOS.
PROLONGACION
DE
LA
GRAN
VIA.

AVENIDA DE BAILÉN, 1898

En este plano, cuyo autor es Vicente Sala, se proyecta este eje que ya aparecía parcialmente en el Proyecto de Ensanche de 1884, en el ámbito de las instalaciones ferroviarias, desde la calle de Xàtiva, prolongándose hasta la plaza de Emilio Castelar por lo que hay que considerarlo precursor de la Avenida del Marqués de Sotelo, y también de la prolongación de ésta propugnada en el Plan General de 1946.

Arranca, por tanto desde la Plaza de Emilio Castelar, para llegar a la confluencia de las Grandes Vías, rodeado de sendos espacios públicos ajardinados, antes de llegar a éstas, con la Estación del Norte resituada al Sur del cruce entre ambas.

Se adelanta así al Proyecto de Ensanche de 1907, en que se prolongan estos ejes, si bien es cierto que en el Proyecto de Ensanche de 1884, ya se marcaban las bocacalles de prolongación, al menos en la denominada por Vicente Sala calle de Las Germanías, ya que la prolongación de La Petxina probablemente no se contempló por coincidir con el trazado del ferrocarril.

Detalle de la zona en el Proyecto de Ensanche, 1884.

Página opuesta:

Plano de Valencia; Actual Estación del Norte y la que se ha proyectado, 1898.

Proyecto de Estación en Valencia. Vías y Accesorios, 1898 c.a.


REFORMA INTERIOR
DE VALENCIA
PLANO GENERAL
APROBADO POR REAL ORDEN DE 21 DE AGOSTO DE 191

AVENIDA DEL REAL, 1911

La primera versión de esta Avenida fue trazado por Luis Ferreres dentro del proyecto de reforma interior, junto con la Gran Vía de Russafa a Sant Josep, que ya hemos visto con la denominación de *Proyecto de una vía de 25 metros de latitud, desde el puente del Real a la calle Guillem de Castro, con la reforma de sus afluentes […], según lo acordado por el Excmo. Ayto. el 25 de abril de 1892.*

Mediante el plano inédito que mostramos, Federico Aymaní retoma la vía del Proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres, ampliando su anchura desde los 25 hasta los 40 metros, y conectando con la calle de Sant Vicent, en la plaza de la Reina, de manera que no llega a intersectar con la Avenida del Barón de Cárcer, que, como hemos visto en el apartado correspondiente, sustituye a su vez, de la Gran Vía Russafa – Sant Josep, igualmente con reducción de su anchura libre.

Esto se ve reflejado en el plano general de la Reforma Interior de Valencia, del año anterior 1910 y mismo autor, Federico Aymaní.

Aymamí, que admiraba los bulevares Graben de Viena, la Oxford Street de Londres y el Corso Vittorio Emanuele de Roma, trata de resolver “la ausencia de grandes arterias que encaucen y dirijan los movimientos de circulación” tratando de “enlazar directamente por una anchurosa vía en el punto culminante del centro de lujo” con el puente del Real,

> por donde regresa la buena sociedad y el público en general, de sus paseos por la Alameda formándose al anochecer un copioso y brillante desfile de carruajes por la calle de Peris y Valero que interrumpe y obstruye la circulación por esa hermosa vía.

La Comisión de Reforma Interior, la calificó como una gran

> arteria que se abrirá en el desesperante dédalo de calles tortuosas, estrechas e incapaces de servir de álveo al río de la actividad y del esparcimiento social (Citado en Taberner, 1987)

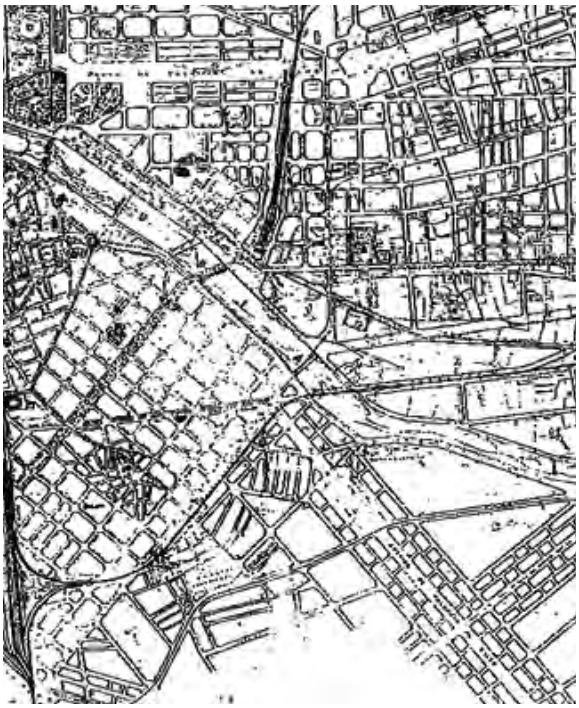
En 1933, José Bellver propuso rebautizarla como Avenida de Jaime I.

Página opuesta:

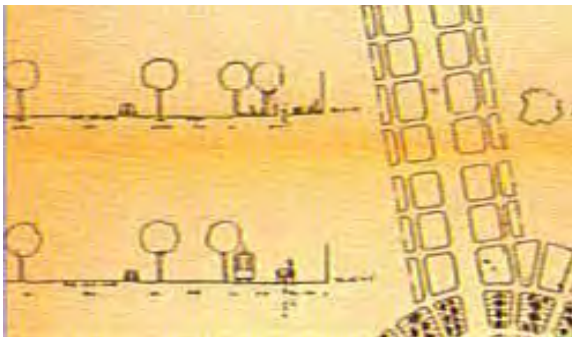
Anteproyecto de la Avenida Real, 1911. (Imagen invertida digitalmente a partir del ferroprusiato).

Plano General de la Reforma Interior de Valencia, 1910.


PLA TOPOGRÁFICH DEL TERRENY DE VALENCIA AL "VEDAT"
ALAGUAS
MISLATA
GIRIVELLA
VALENCIA
TORRENT
Vedat
PICANYA
PAIPORTA




anteproyecto de
PASEO DE VALENCIA
A LA DEHESA
enlaces y playa



AVINGUDA DE VALÈNCIA A EL VEDAT DE TORRENT, 1917; Y PASEO DE VALENCIA A LA DEHESA, 1928

Ambos proyectos viarios basan su trazado en la, por desgracia malograda, prolongación de las Grandes Vías del Eixample, siguiendo la traza del *Proyecto de Ensanche de Valencia y ampliación del actual* de Francisco Mora Berenguer (1907).

Resulta especialmente gratificante poder contar con al menos un plano de la presente investigación, rotulado en nuestra lengua propia: Antoni Camps proyecta una Avenida de 50 metros de anchura como prolongación en línea recta de la Gran Vía de Les Germanies, con lo que trataba de conectar el Ensanche con la Ciudad Jardín de El Vedat, apoyando el trazado con equipamientos como un hipódromo, y un parque.

En cuanto al Paseo a La Dehesa de El Saler, tiene como antecedente una iniciativa de la empresa constructora Warren que planteaba una vía directa a El Saler, desde la Gran Vía de Les Germanies, por la calle de Cuba, con 60 metros de anchura. La propuesta fue rediseñada por Emilio Artal, partiendo de la plaza formada por las Grandes Vías, y una nueva Estación más al Sur de la existente, disponiendo de dos fajas para manzanas idénticas a las del Ensanche y finalizando en un extenso espacio semicircular destinado a ciudad-jardín.

En 1933 el Plano de Influencia de la zona recogía la versión de Javier Goerlich, ahora denominada Avenida del Saler, que parte del cruce de las Avenidas del 14 de Abril (actual Regne de València) y Peris y Valero (Camino de Tránsitos), con 62 metros de anchura. Así figura en el *Plano de Valencia del Cid* de 1943.

En 1935 el *Plano de Valencia - Gran Ciudad Internacional*, de José Bellver, propone una nueva versión del Paseo, rebautizado como Avenida de España, con anchura ampliada hasta los 80 metros, y con un trazado reformulado - menos realista -, que parte desde el cruce de las Grandes Vías, con la Avenida del 14 de Abril y la Calle de Russafa, y, salvando una gran Zona Franca portuaria llega, bifurcándose, a El Saler y a un nuevo aeropuerto. (Blat, 2000; Giménez, 1996; Boira, 2004).

Avenida de España, 1935.

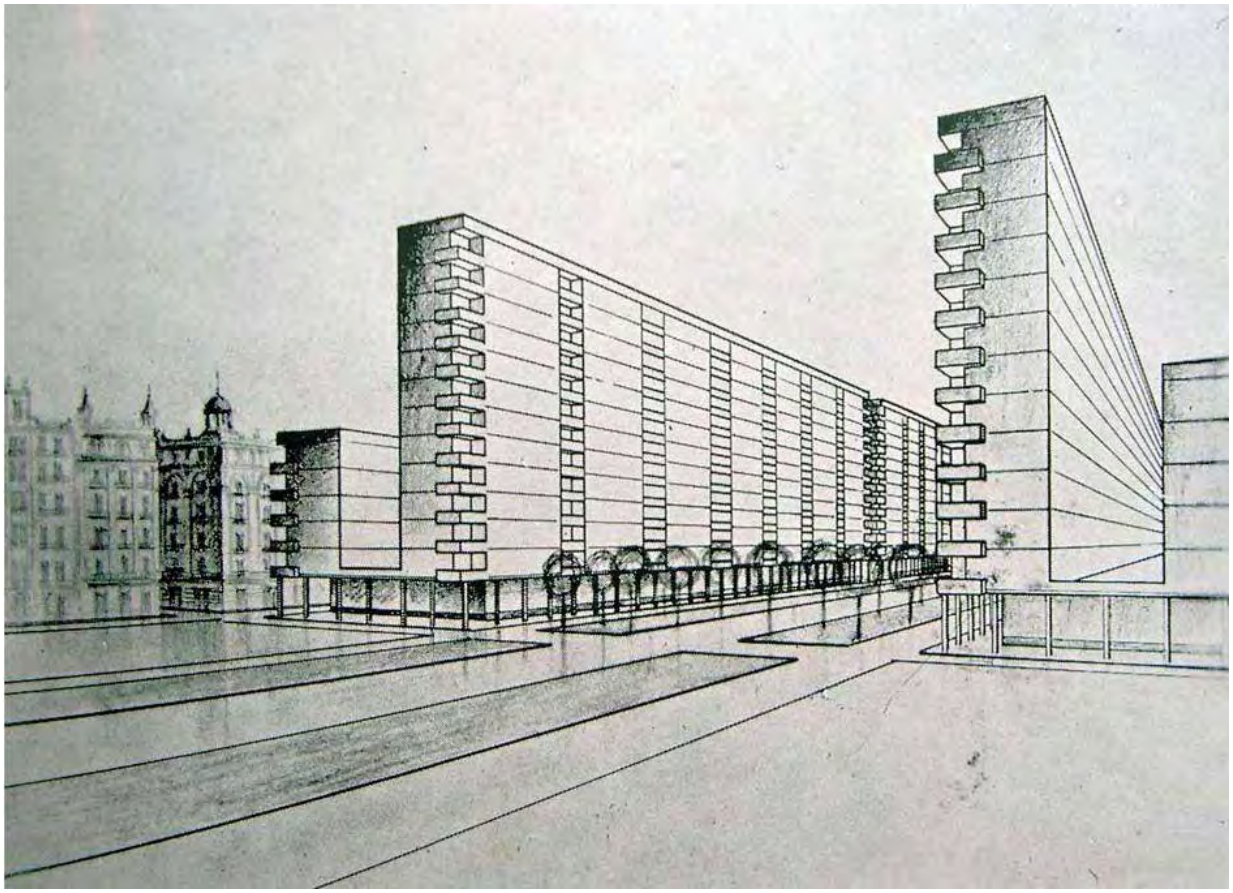
Paseo de Valencia a la Dehesa, Vista de pájaro, 1928.

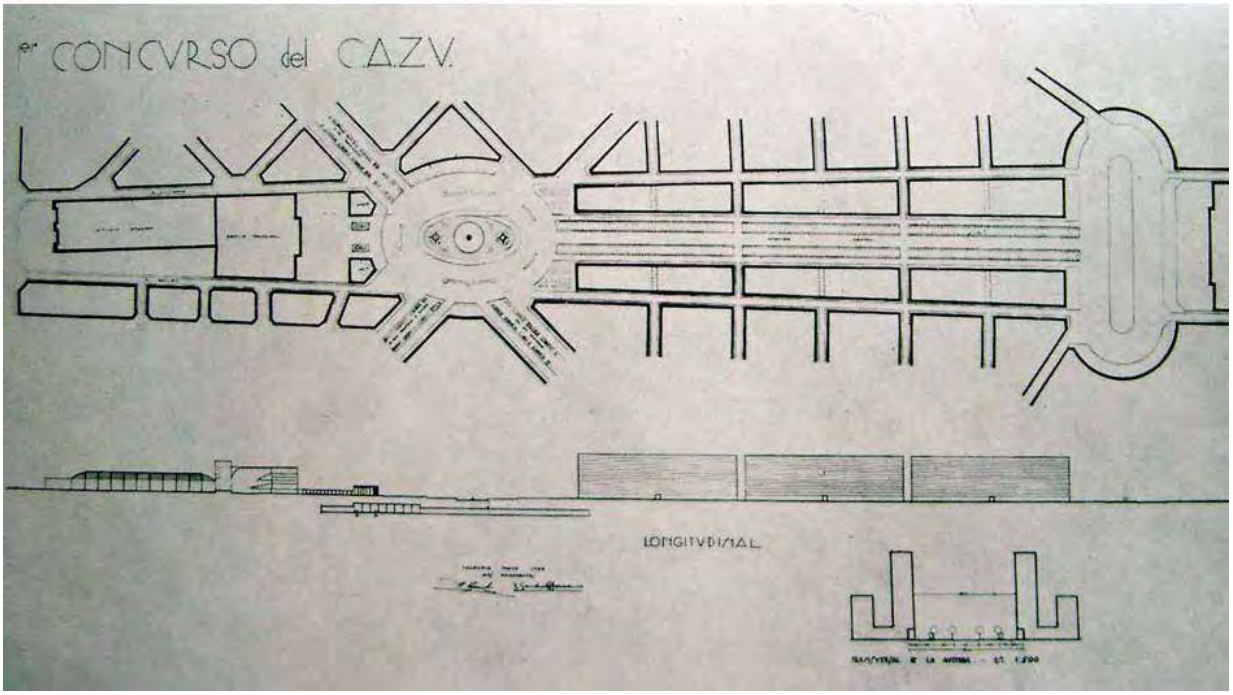
Página opuesta:

Pla Topografich del Terreny de Valencia al "Vedat" de Torrent, 1917.

Avenida de Valencia a El Saler, 1943.

Anteproyecto de Paseo de Valencia a la Dehesa. Planta Viaria y detalle de Secciones, 1928.




1er CONCVRSO del CAZV.
LONGITVDINAL

EL BULEVAR DEL FORO VALENCIANO, 1935

En 1935, el Boletín del Colegio Oficial de Arquitectos, Zona de Valencia, BCAZV, publicó los dos anteproyectos premiados en el concurso convocado para ordenar los terrenos de la estación del Norte, realizados por Ramón Liern, y por Luis Sancho y Enrique Pecourt (titulado en la Escuela de Barcelona y vinculado al GATCPAC).

Resuelve el enlace a nivel de las Grandes Vía al Norte, y del Camino de Tránsitos, al Sur mediante dos grandes plazas ovales, y la conexión de ambas mediante un bulevar a triple vía flanqueado a cada lado por dos bloques lineales de distinta altura, unidos por un zócalo común que incorpora porticados en planta baja.

Con esas diferentes alturas responde, en su parte trasera, a las alturas propias del Ensanche, y en las fachadas recayentes al bulevar, a la escala mayor que se le confiere al eje. (Pérez Igualada, 2005).

La solución recuerda al Anteproyecto de 1947 de prolongación de la Avenida del Marqués de Sotelo, sobre la Estación del Norte, que se trasladaba más al Sur.

Este eje será retomado casi literalmente, treinta y un años después por la Red Arterial del Ministerio de Obras Públicas, y recogida en el Plan Parcial nº 5-B, aunque claro está, cambiando las grandes plazas de cabecera y final por un complejísimo enlace en las Grandes Vías y paso elevado y rotonda partida en superficie, en el cruce con el Camino de Tránsitos.

Página opuesta:

Perspectiva del Bulevar, 1935.

Planta Viaria y Secciones, 1935.

III - 2
DEL PASEO AL CABANYAL
A LA AVENIDA DE VICENTE BLASCO IBÁÑEZ


Paseo de Valencia al Cabañal aprobado

PASEO DE VALENCIA AL CABANYAL APROBADO POR LEY DE 1º DE AGOSTO, 1893

El proyecto del Paseo de Valencia al Cabañal fue aprobado en 1893, como aparece rotulado en el Plano sin título del Arquitecto del Ensanche, Manuel Cortina, de 1899. Parte del Pla del Reial y llega hasta El Cabanyal, con una sección de 100 metros y tres grandes rotondas en cabecera, centro y final.

Vicente Blasco Ibáñez, afincado en la Malvarrosa, escribió en su revista El Pueblo en 1901:

> Es conveniente llevar a cabo el proyecto del boulevard desde el antiguo jardín del Real a los poblados marítimos. Valencia tendrá un nuevo paseo, una verdadera calle moderna, semejante a la Avenida del Parque de Bolonia en París, o la Castellana de Madrid, y la parte más extrema del Cabañal se uniría a la ciudad por un camino más corto.

En el Proyecto de Ensanche de Valencia y Ampliación del actual de 1907, lo recoge con idéntica rotulación el Arquitecto Jefe del Ensanche, Francisco Mora. Su trazado, partiendo del mismo lugar, viene a ceñirse al límite del Ensanche, después del cruce del Camino de Tránsitos y la vía férrea de Aragón.

En el Plano del Ensanche de la Ciudad de Valencia de 1924, de Mora, parte ya desde los Jardines de Viveros y el proyecto de parque que los amplía hacia Benimaclet - Orriols, con lo que desaparece la primera rotonda, y se acorta de nuevo, sin llegar a la segunda, al reducirse el ámbito del Ensanche hasta el Camino de Tránsitos.

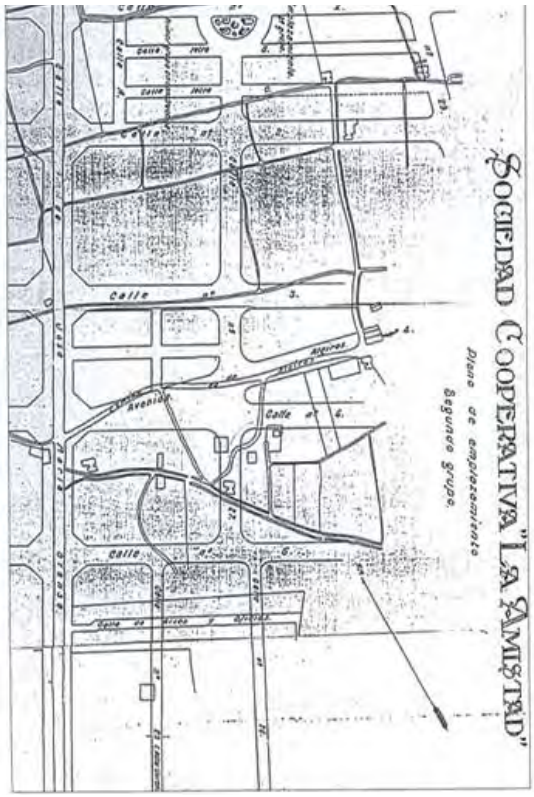
Página opuesta:

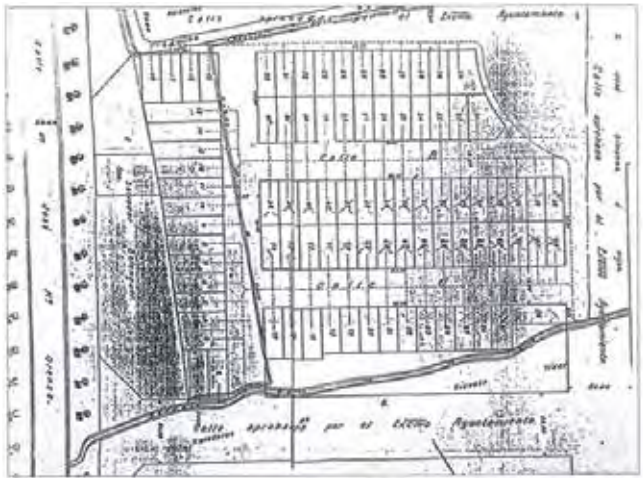
Detalle del Proyecto de Ensanche de Valencia y Ampliación del Actual, 1907.

Detalle del Plano del Ensanche de la Ciudad de Valencia, 1924.

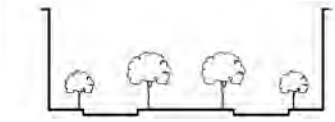
Abajo:

Detalle del Plano sin título de Cortina, 1899.


Sociedad Cooperativa "La Amistad"
Plano de emplazamiento
Segundo grupo.



PLANO DE ALINEACIONES EN LA ZONA DE INFLUENCIA URBANA SITUADA EN LA VEGA DE LA CIUDAD ENTRE EL PASEO AL MAR Y RIO TURIA, 1924



Carlos Carbonell es el Arquitecto Mayor hasta 1931, en que pasa a serlo Javier Goerlich. El Paseo sigue el trazado de Meseguer, a partir de las vías del ferrocarril de la Estación Central de Aragón, en ese momento una barrera insalvable, y sin solución a corto plazo.

El trazado del Paseo arranca con la gran glorieta central, sin el lóbulo Norte, que queda fuera del ámbito de influencia. Este plano fue operativo en la tramitación de licencias, como se comprueba con las casas en hilera proyectadas por Salvador Donderis para la Cooperativa "La Amistad" del año 1928 que se ajustan a las alineaciones de la Gran Rotonda, en su lóbulo Sur.

La dimensiones transversales del Paseo son de andén central de 46 metros, calzadas de 20 m, y aceras de 7. Las rotondas tienen 200 metros de diámetro, más cien metros adicionales de los lóbulos.

En cuanto a la solución dada para el encuentro con El Cabanyal, el Paseo se bifurca en hasta cinco viales diferentes antes de llegar al ferrocarril de Tarragona, junto a la última manzana curva, mediante las dos calles ordinarias que la flanquean, una diagonal menor, y una avenida curva de reparto del tráfico que enlazaría al Norte (presumiblemente) y al Sur, con la calle de la Serrería, que se supone liberada de la vía férrea en el futuro.

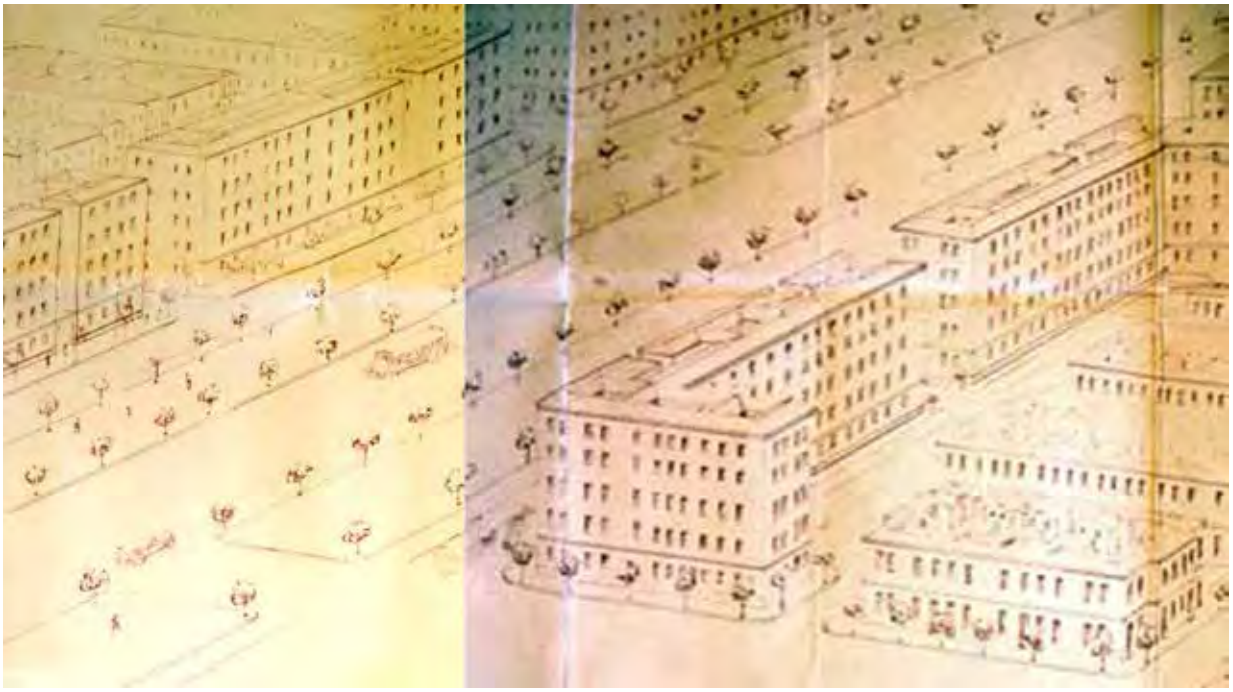
Por otra parte, la Avenida de Algirós (calle nº 4), trazada sobre el Camí d'Algirós penetra en la trama de El cabanyal por medio de un ensanchamiento hasta enlazar con la calle calle General Moreno. En paralelo, la calle nº 5 hace lo propio hasta la calle del Mar. Las calles nº 6 y 8 son prolongación de calles existentes de El Cabanyal

Página opuesta:

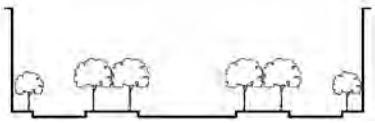
Detalle del Plano de alineaciones en la zona de influencia urbana situada en la vega de la ciudad entre el Paseo al Mar y rio Turia, 1924.

Ordenación de la Cooperativa "La Amistad" en el Plano de Influencia, 1928.

Fraccionamiento de una de las manzanas para las viviendas en hilera de "La Amistad", 1928.



PASEO DE VALENCIA A EL CABANYAL. CONCURSO DE CASAS BARATAS, 1930



En 1930 el Ayuntamiento de Valencia convocó un concurso de proyectos para la construcción de dos mil casas baratas, dirigido a empresas constructoras.

El proyecto de Fomento de Obras y Construcciones S.A. (FOCSA), es el único que ordena la zona de Paseo al Cabañal, “por ser la situación más lógica de su zona moderna, de su ciudad satélite destinada a vivienda”.

La ordenación consta de manzanas abiertas con calles interiores, con edificios de vivienda colectiva de cinco alturas, que dan escala al Paseo, y agrupaciones de casas unifamiliares de dos plantas, en la parte trasera de las manzanas.

Los edificios se organizan mediante un módulo tipo de agrupaciones lineales, rematando en L las esquinas. Su planta se desarrolla como un bloque lineal doble con cuatro viviendas por planta para cada caja de escalera, semejante al de Zuazo en la Casa de las Flores. Los arquitectos autores son J. Pla Laporta y A. Piera Comas. (Blat, 2000; Pérez Igualada, 2005).

El proyecto incluye una propuesta de planta viaria trazado del bulevar que corresponde al tipo a triple vía, con calzada central (sin mediana), de 30 metros, dos paseos o andenes laterales de 18 metros cada uno, vías de servicio junto a la edificación de 13 metros, y aceras de 4, que no presenta retranqueos respecto a la alineación de parcela, salvo una calle de acceso al interior de la manzana. Los cruces son sencillos, sin definición del nudo, de tipo rotondas u otros.

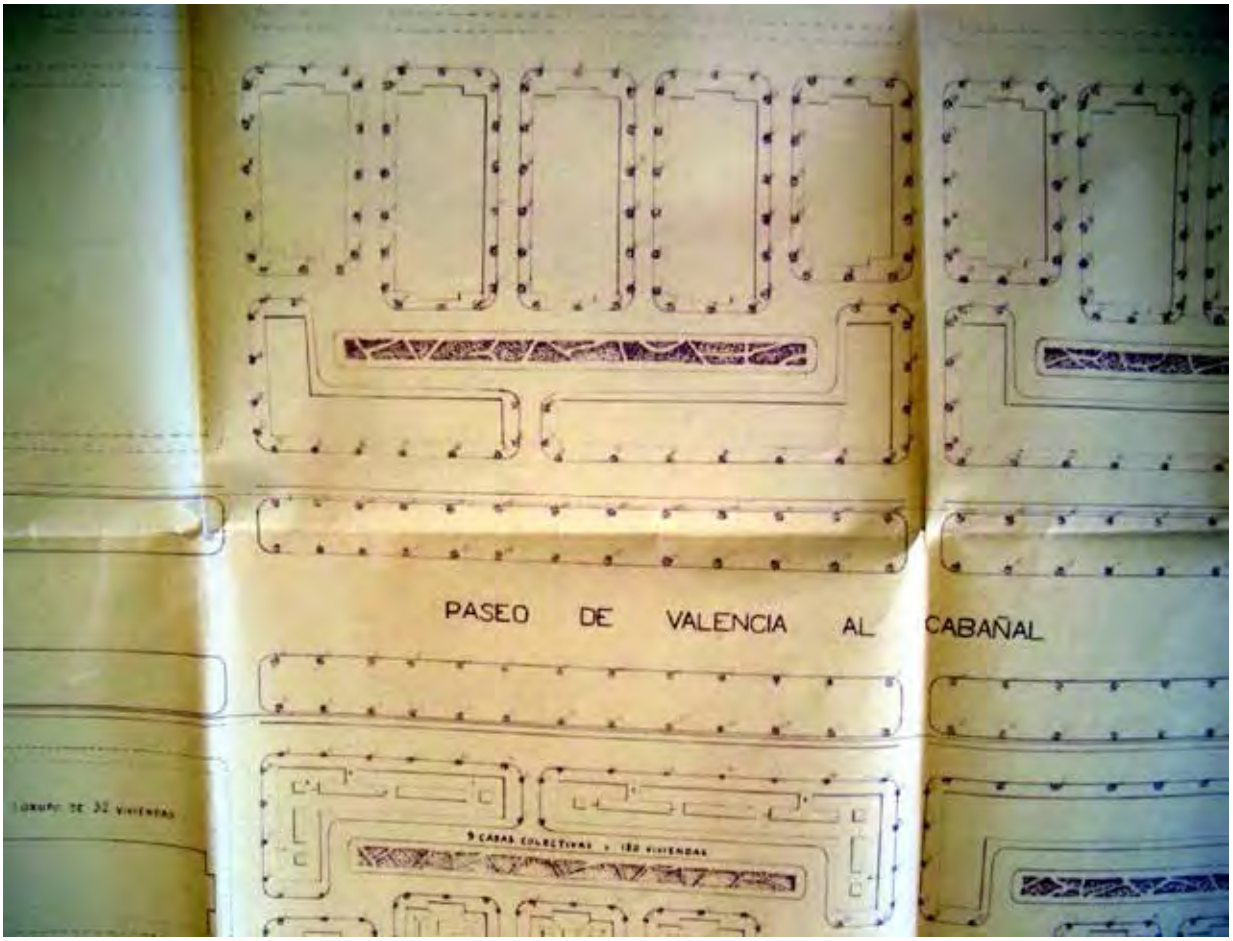
A partir de una planta y una perspectiva de conjunto, ambas parciales, así como una planta tipo de las viviendas, se ha levantado una hipótesis de desarrollo en planta, que se analiza a continuación.

Página opuesta:

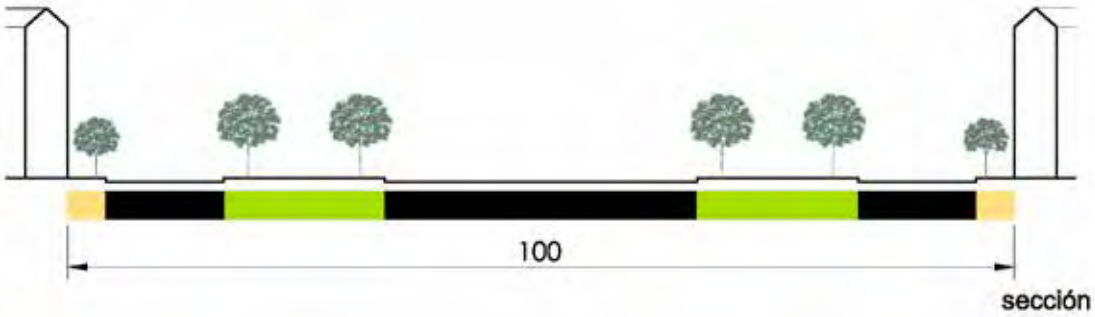
Perspectiva de la propuesta de FOCSA, para el concurso de casas baratas, 1930.

Página siguiente:

Fragmento de la planta propuesta por FOCSA, para el concurso de casas baratas, 1930.

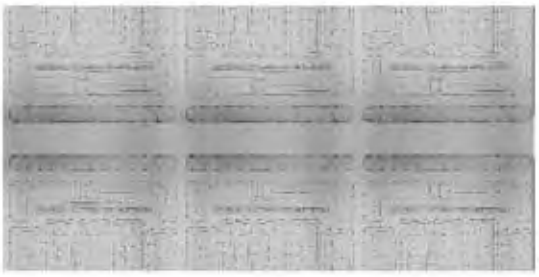

PASEO DE VALENCIA AL CABAÑAL

FICHA GRÁFICA

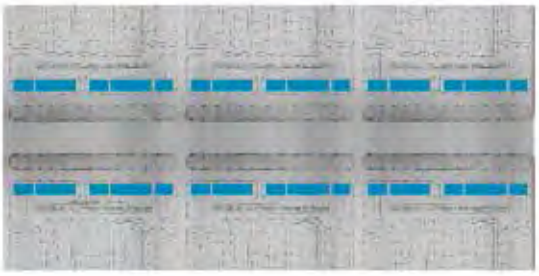


sección

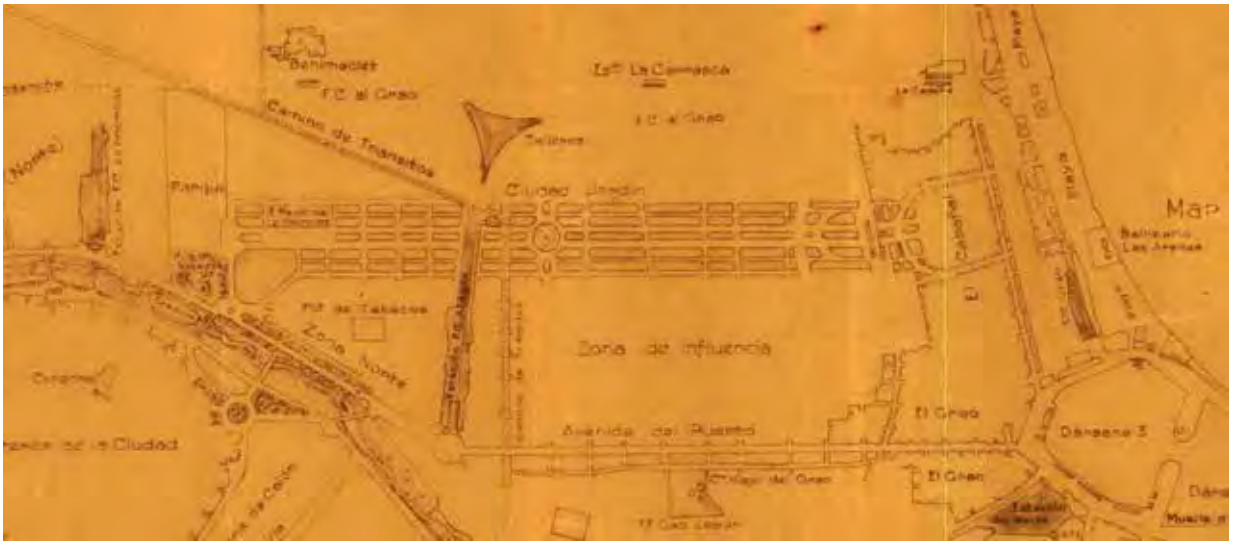
viales y andenes



espacios libres



frentes edificados

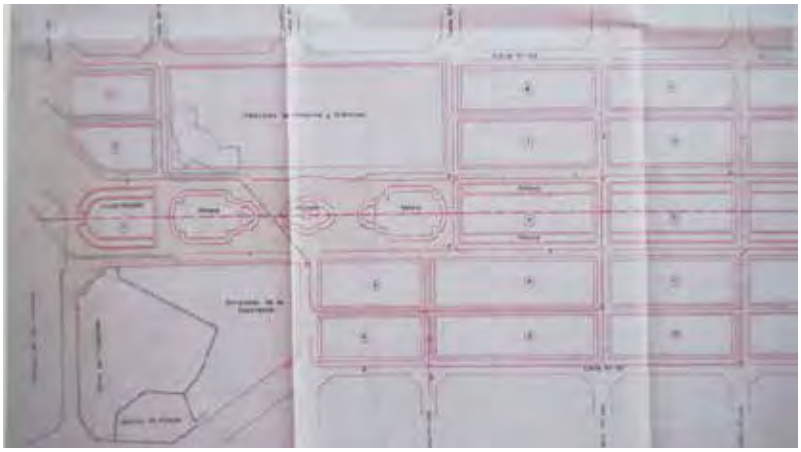

Benimaclet
Camino de Tramitos
Ciudad Jardín
Zona de influencia
Avenida del Puerto
El Grao
Map

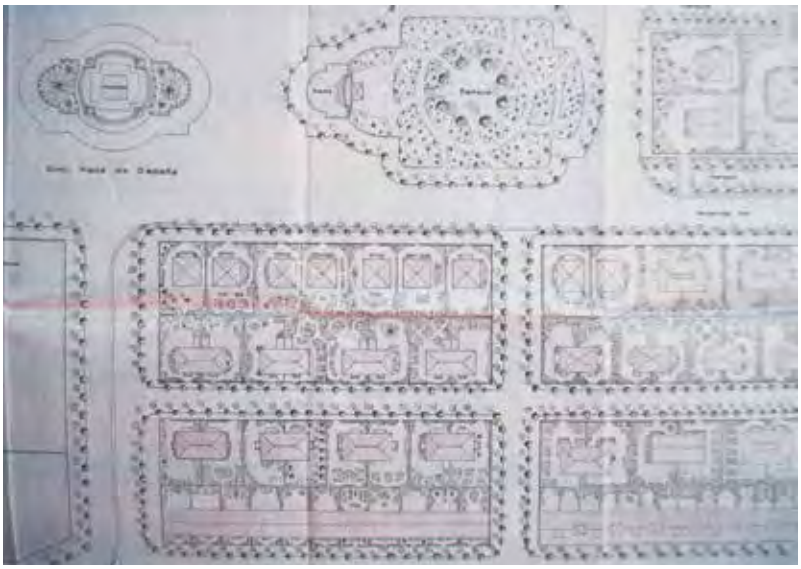
PLANO DE VALENCIA Y SUS POBLADOS MARÍTIMOS CON EL EMPLAZAMIENTO DE LA CIUDAD JARDÍN, 1931

El plano que hemos localizado en el Archivo Histórico Municipal es igual a los conocidos, salvo algunas variaciones gráficas.

El concepto de paseo de Meseguer queda pervertido, al parcelarse la franja central de 40 metros para las viviendas de mayor categoría, que quedan flanqueados por estrechos paseos ajardinados, que las independizan de las dos calzadas laterales que las rodean, que en realidad son dos calles paralelas, como se aprecia en los planos y perspectiva adjuntos.

Por fortuna, este proyecto de Ciudad- Jardín no se llevó a la práctica, preservando el magnífico Paseo de 100 metros trazado por Meseguer.





Izquierda:

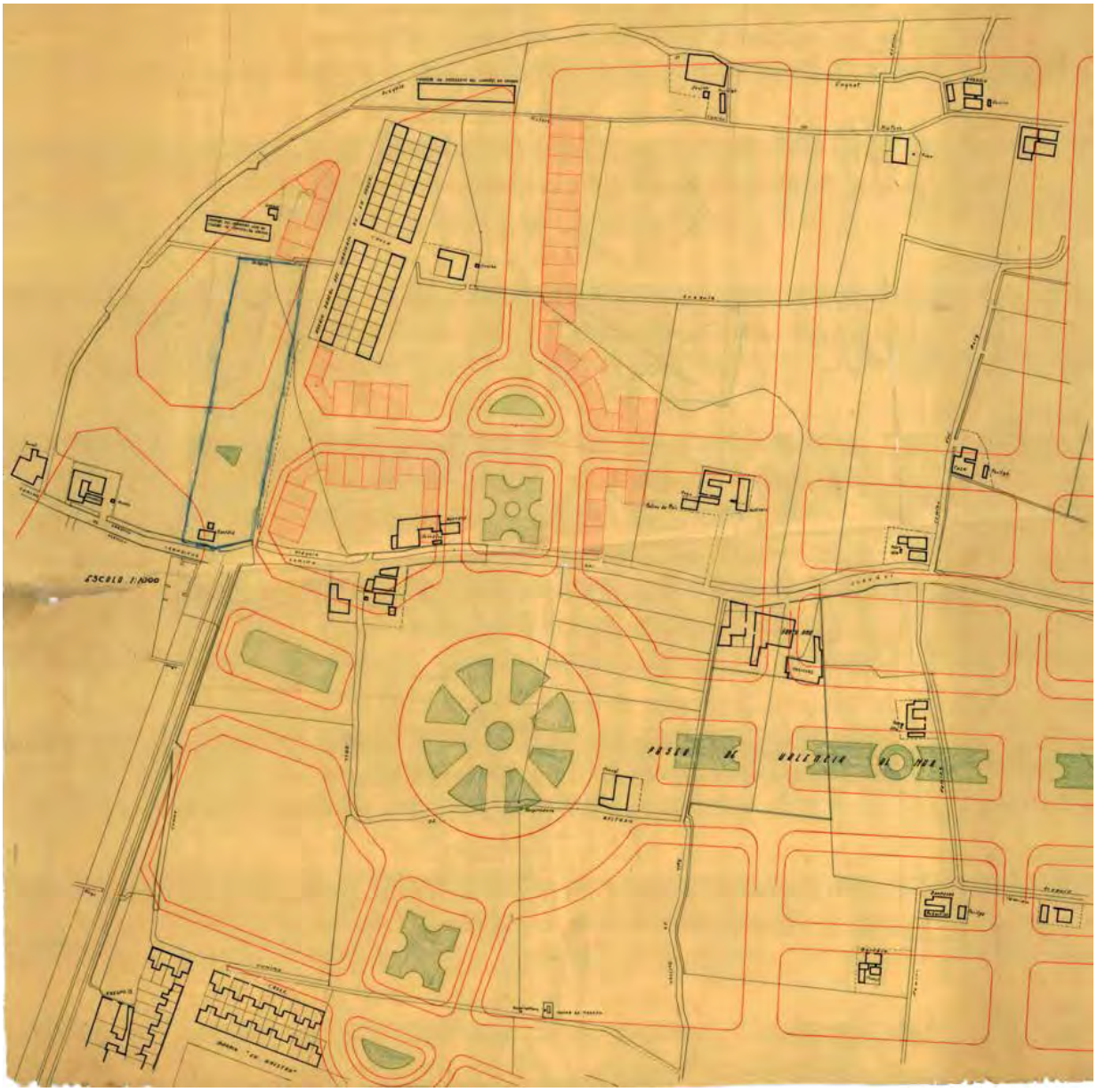
Detalle del arranque del Paseo, 1931.

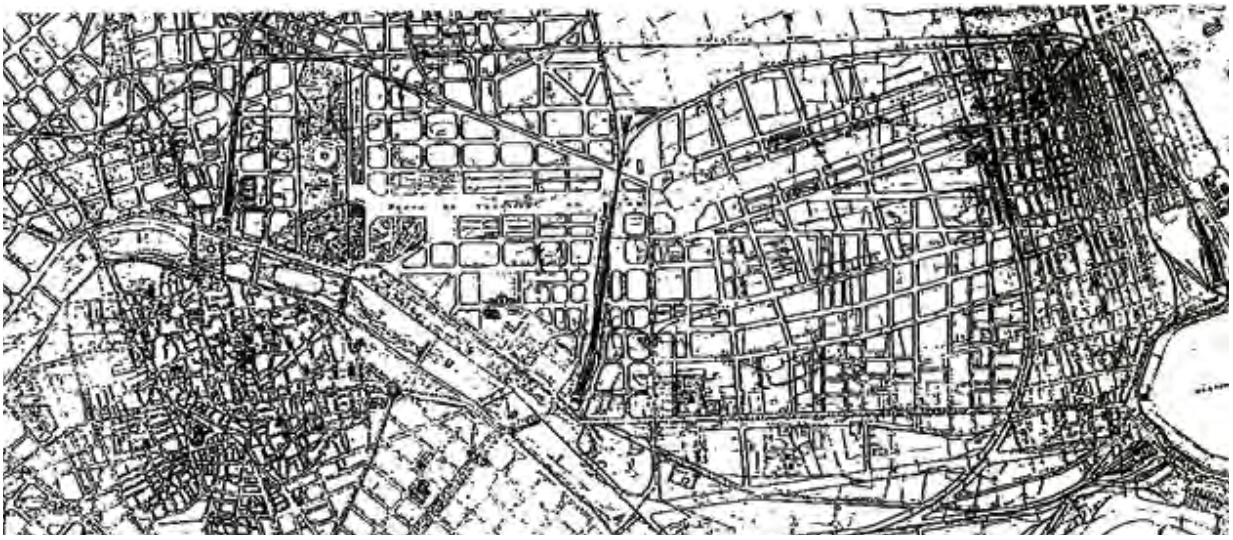
Detalle de la Gran Plaza de España, 1931.

Página opuesta:

Detalle del Plano de Pedrós, 1931.

Perspectiva de conjunto, 1931.





EL PASEO AL MAR Y SU GIRO AL NORTE, 1943

En 1935, José Bellver en su plano de Valencia, Gran Ciudad Internacional, a escala 1/25.000, propone la bifurcación del Paseo, girando el ramal principal al Norte, con los consabidos cien metros, y mantiene la dirección recta con menor sección, llegando hasta el mar, a través de El Cabanyal.

En el *Plano de Valencia del Cid* de 1943, a escala 1/4.000 dibuja el mismo giro al Norte, con toda la sección, pero sin el ramal de directriz recta. La mayor escala del plano permite definir como rótula del giro, la gran rotonda central de Meseguer.

De la vigencia que tuvo de este trazado, que sin embargo no fue recogido por el Plan General de 1946, es testimonio el plano de situación de la promoción municipal "Grupo Xúquer", de viviendas bonificables de clase media, cuyo proyecto es de julio del propio '46:

> [...] la disposició general en planta de tot el projecte [...] es desenrotlla a partir d'un eix longitudinal de simetría animat per una enorme plaça circular en el mig de l'eix i un conjunt monumental, que fa de capçalera, en l'extrem més pròxim a la platja. (Llorens, 1974; citado en Gaja, 1989).

Aquí aparece ya un diseño más preciso de la Gran Rotonda, con el lóbulo Sur normal a la directriz que viene de los Jardines del Real, y el lóbulo Norte (actual Plaza del Xúquer) en posición ortogonal al tramo que vira a Norte.

En el estudio inédito de la Plaça Xúquer, dibujado a escala 1/500 sobre el *Plano Topográfico del Término Municipal de Valencia* (1939-1944), se aprecia el diseño de la rótula, y el encaje al lóbulo Sur de las viviendas en hilera de la Cooperativa "La Amistad" (1928).

En el pliego siguiente podemos observar la superposición del estudio de la Plaça Xúquer con las viviendas de "La Amistad" encajadas en el Plano de Influencia de Carlos Carbonell (1924) que vimos anteriormente, y el estudio, también inédito, de las cuatro alternativas para el trazado del Paseo barajadas en la época, siendo la roja coincidente con el giro del diseño a escala 1/500. La verde manteniendo la directriz recta en toda su longitud, y las azul y amarilla ajustándose a las direcciones principales de El Cabanyal, en su cuerpo central y en la zona más próxima a la playa, respectivamente.

Detalle del Paseo al Mar en vel Plano de Valencia,- Gran Ciudad Internacional, 1935.

Plano de situación del Grupo Xúquer (Fragmento), 1946.

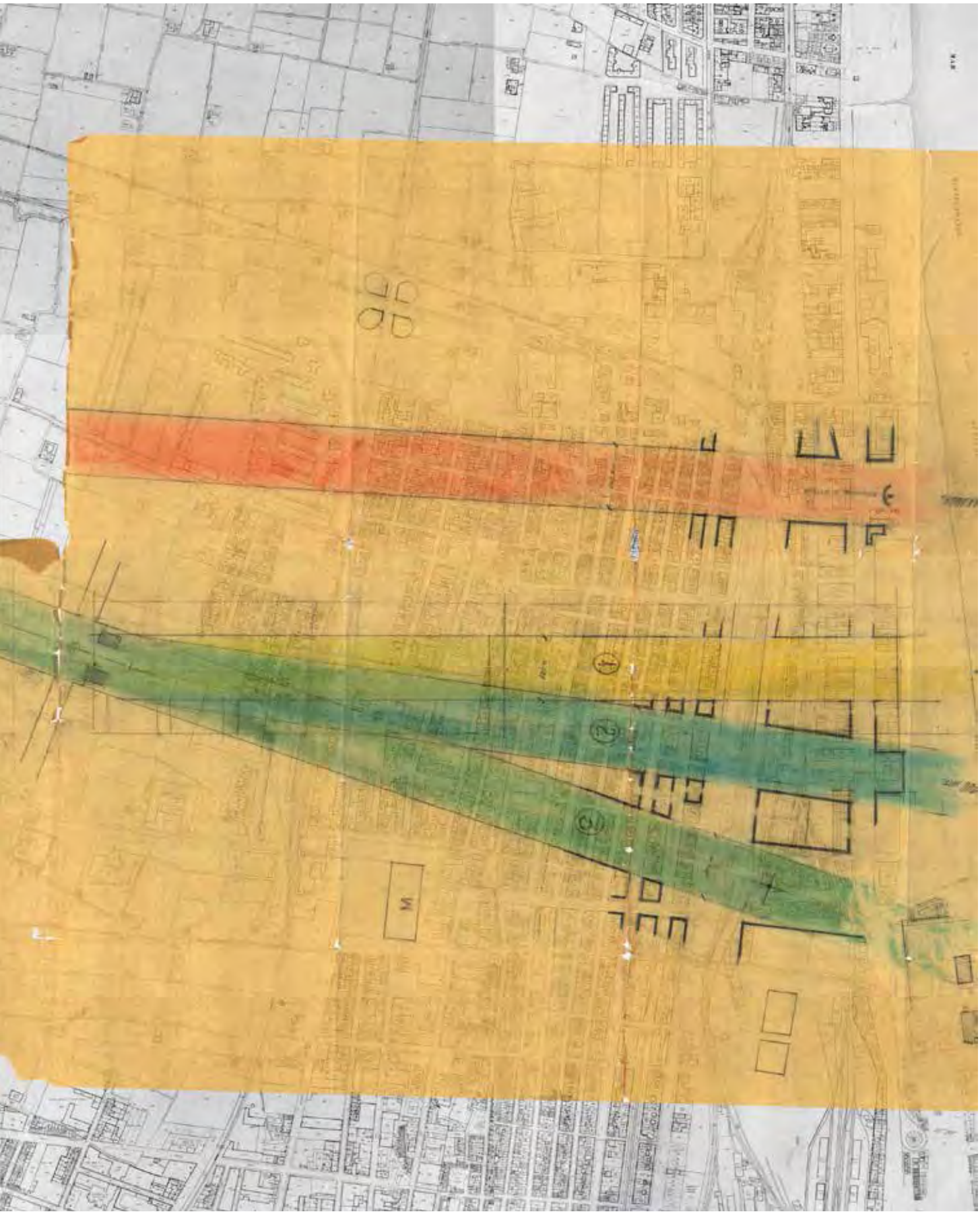
Página opuesta:

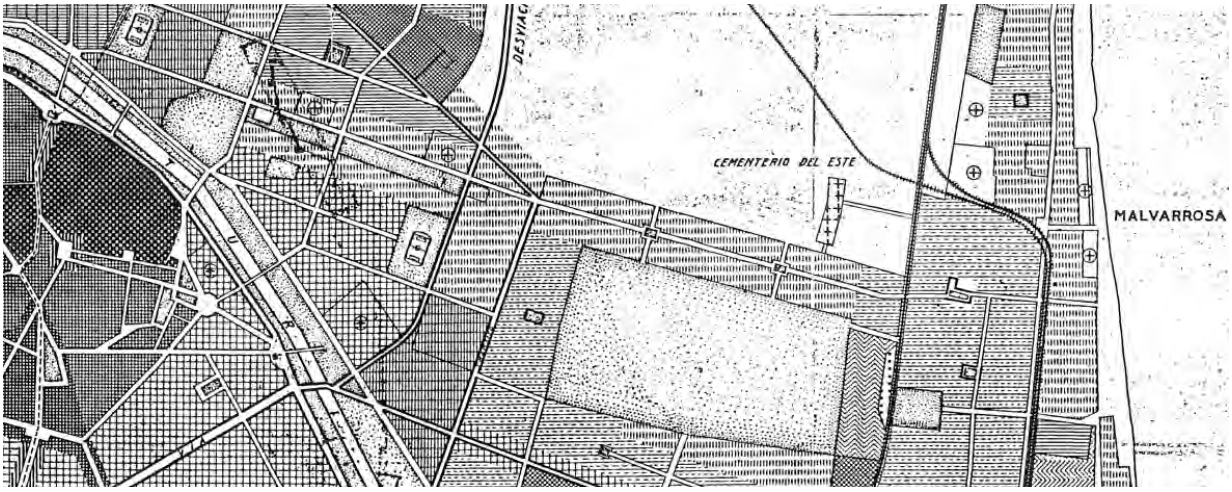
Estudio de la Plaça Xùquer, 1944 c.a.

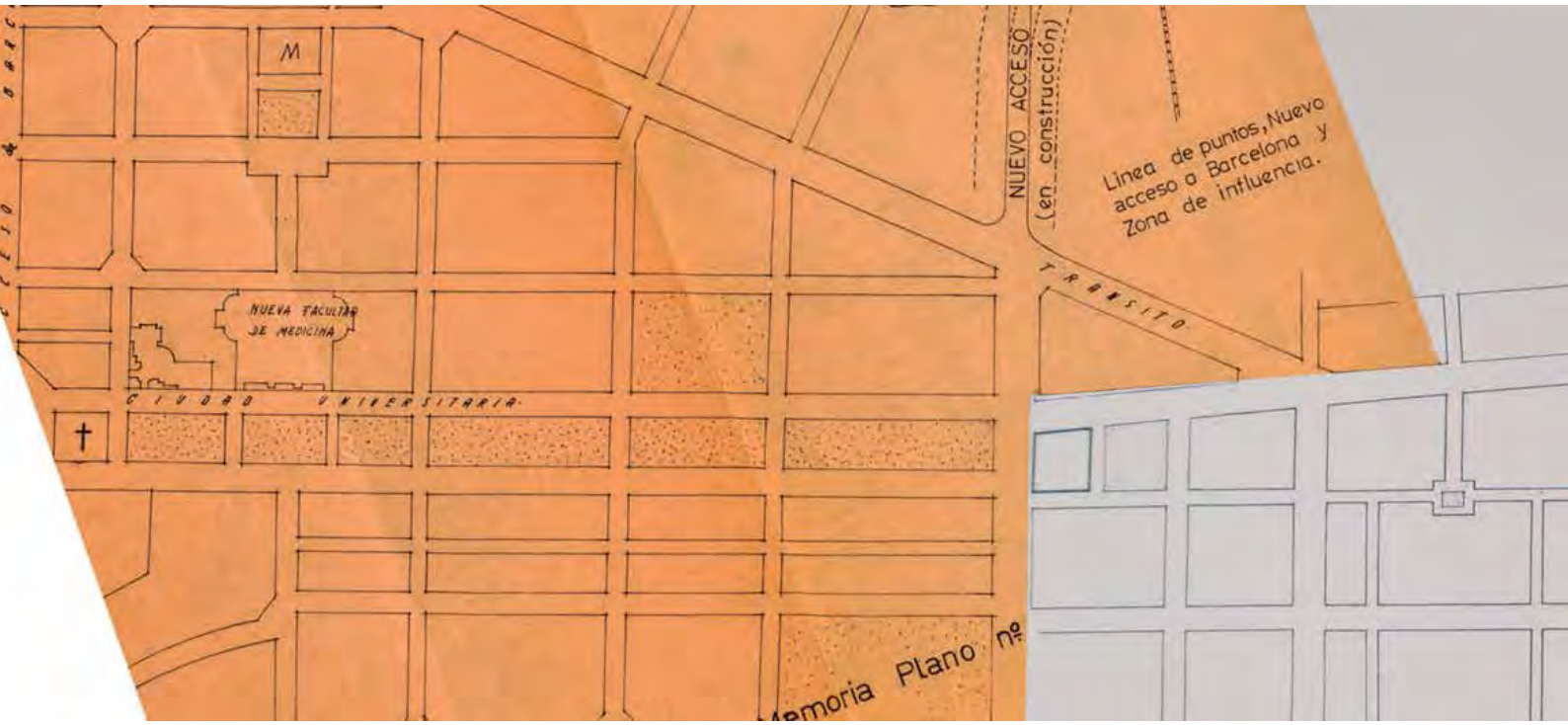
Plano de Valencia del Cid (Fragmento), 1943.

Páginas siguientes:

Montaje sobre el plano Catastral del estudio de la Plaça Xúquer y cuatro alternativas de trazado del Paseo al Mar, 1944 c.a. (Elaboración propia).




CEMENTERIO DEL ESTE
MALVARROSA


M
NUEVA FACULTAD DE MEDICINA
CIUDAD UNIVERSITARIA
NUEVO ACCESO (en construcción)
Linea de puntos, Nuevo acceso a Barcelona y Zona de influencia.
TRANSITO
Memoria Plano nº

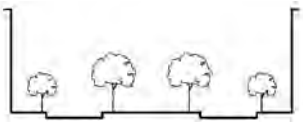
PLAN GENERAL y HOJAS 4B, 4C Y 4D, 1946

El Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura de 1946 recoge el trazado del primer tramo del arquitecto Pedrós, hasta el acceso de Barcelona, con paseo central, que ya estaba consolidado. A partir de este punto, sin embargo, mantiene sólo la calzada norte.

En el montaje de varios fragmentos de las Hojas 3C y 4C del Plan, a escala 1/4000, se aprecia una ligera inflexión hacia el Norte, a partir del Acceso de Barcelona para seguir en línea recta hasta El Cabanyal, donde ealiza una nueva inflexión al Norte, para acabar conectando con la trama del barrio mediante la actual calle “Avenida Blasco Ibáñez” de El Cabanyal o mediante la calle Comte d’Alaquàs.

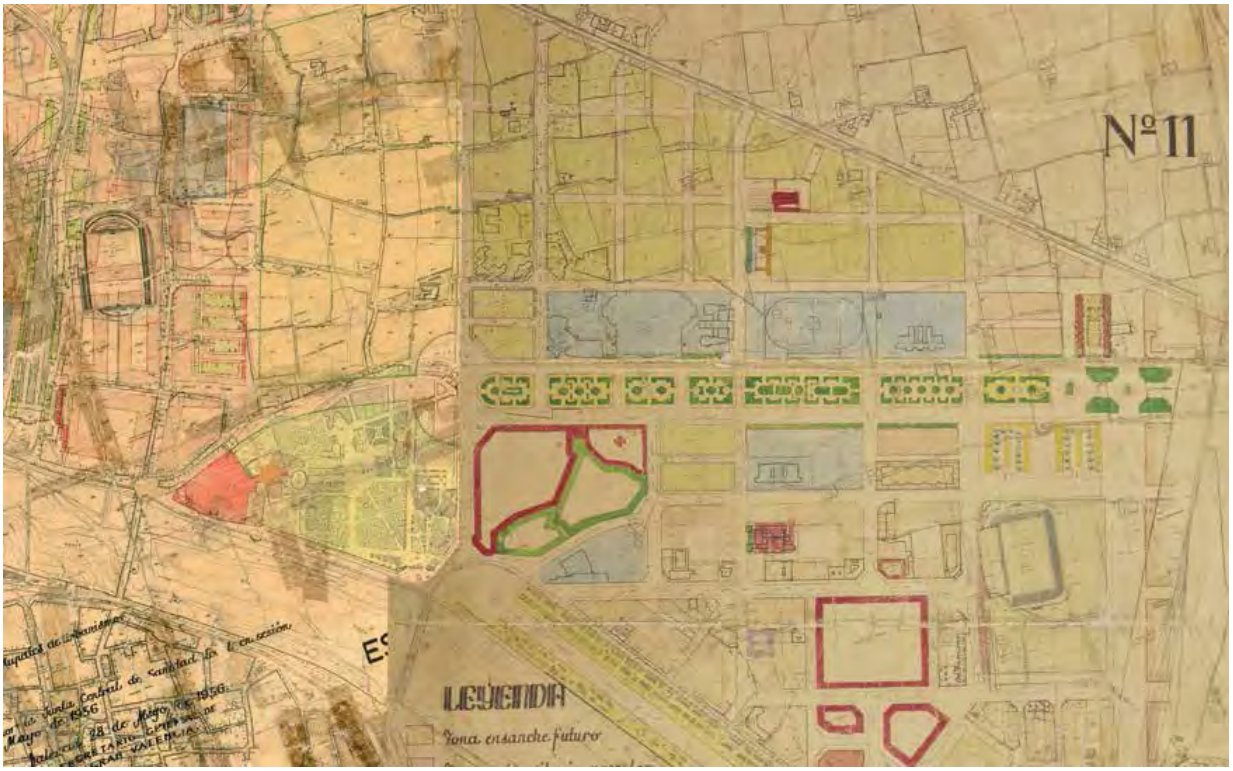
En su trazado, está flanqueado por sendas franjas destinadas a ciudad jardín, y articula una reserva amplísima zona verde entre el Paseo y la Avenida del Puerto.

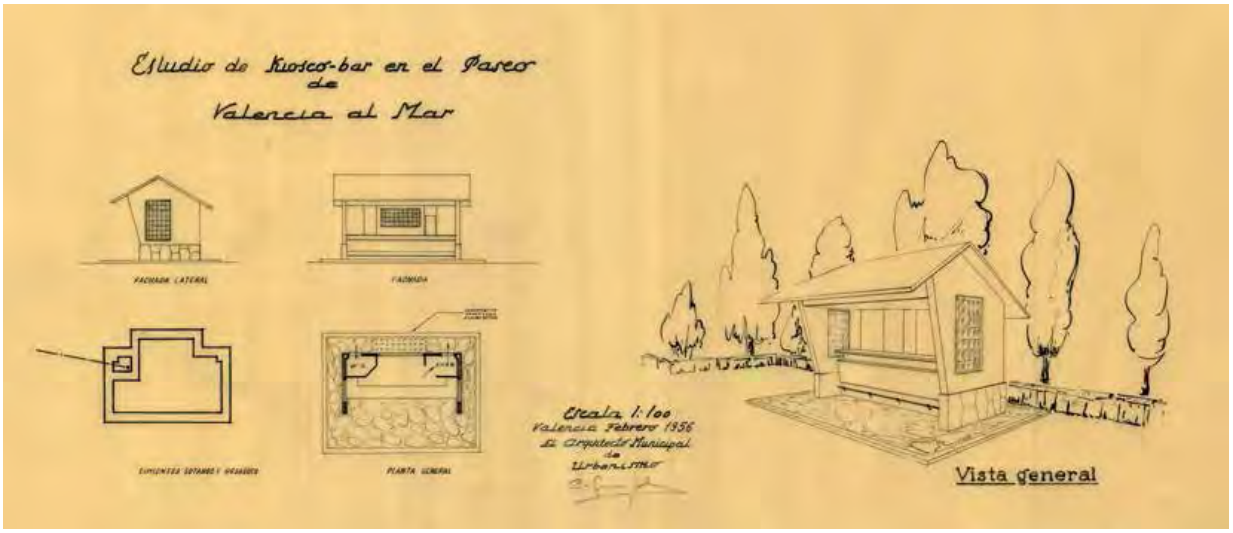
Por tanto, el Proyecto de 1924 de Carlos Carbonell de prolongación en toda su sección hasta El Cabanyal, queda relegado al olvido hasta la ordenación del Paseo en la Hoja 12-B en 1952.



Detalle del Plan General, E 1/10.000, 1946

Detalle del montaje de las Hojas 3C y 4C, 1946. (Elaboración. propia a partir de tres fragmentos de distinta procedencia).

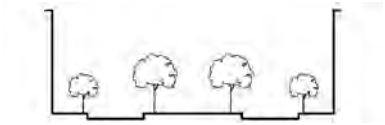

Nº11
LEYENDA
Zona ensanche futuro


Estudio de Kiosco-bar en el Paseo de Valencia al Mar
FACHADA LATERAL
FACHADA
PLANTA GENERAL
Escala 1:100
Valencia Febrero 1956
El Arquitecto Municipal de Urbanismo
Vista general


Boceto de Kiosco
Paseo de Valencia al Mar

PLANO PARCIAL nº 10 Y PLANO PARCIAL nº 11, 1952 - 1956

Mediante el montaje adjunto de ambos Planos Parciales, se puede visualizar la prolongación del Paseo de Valencia al Mar al llegar a la zona de los Jardines de Viveros, con una calle de 20 metros de ancho, que los atraviesa, que de otra manera pasa facilmente inadvertida.



En estos años, el Paseo de Valencia al Mar, que es el principal elemento viario de la zona, ya está trazado y urbanizado. Además, el Plan fija unos retranqueos de respeto en el que denomina grupo C de manzanas, que debe dejar obligatoriamente una zona verde de 6 metros en las lindes con el Paseo y un mínimo del 40 % de las parcelas destinado a jardín.

Entre las directrices del Plano de la Hoja nº 10, están el Tráfico y la Belleza (junto con la Sociología y la Salubridad).

En cuanto a la primera, el Plan no considera la Avenida (sic) de Valencia al Mar una vía de gran tráfico, a pesar de su gran anchura, siendo consecuencia de ello la ordenación mediante jardines centrales y calzadas laterales.

Sin embargo, y como derivación del nuevo acceso de Barcelona, puede convertirse en Avenida de tráfico rápido, por lo que se realiza un cambio en el perfil al más apto para tráfico rápido con calzada central, dos jardines laterales y dos calzadas auxiliares que ayuden a liberar la central del tráfico lento correspondiente a las edificaciones que bordean el paseo.

El cambio de sección se articula mediante un rond-point o plaza producida en los elementos de jardinería del Paseo. Esta plaza incluye un elemento central, ya sea un pequeño jardín o monumento final de perspectiva y a la Plaza afluyen todas las calzadas del Paseo.

En cuanto a la Belleza, dos son los elementos de gran belleza por su tamaño y jardinería, la Alameda y la Avenida (sic) de Valencia al Mar. Son los principales y la base de la Belleza de la urbanización. Además la acertada disposición del suelo de las calles con sus calzadas, aceras y arbolado, la enorme cantidad de edificios públicos y de carácter general, y la edificación de Ciudad jardín contribuyen a la belleza de este Sector.

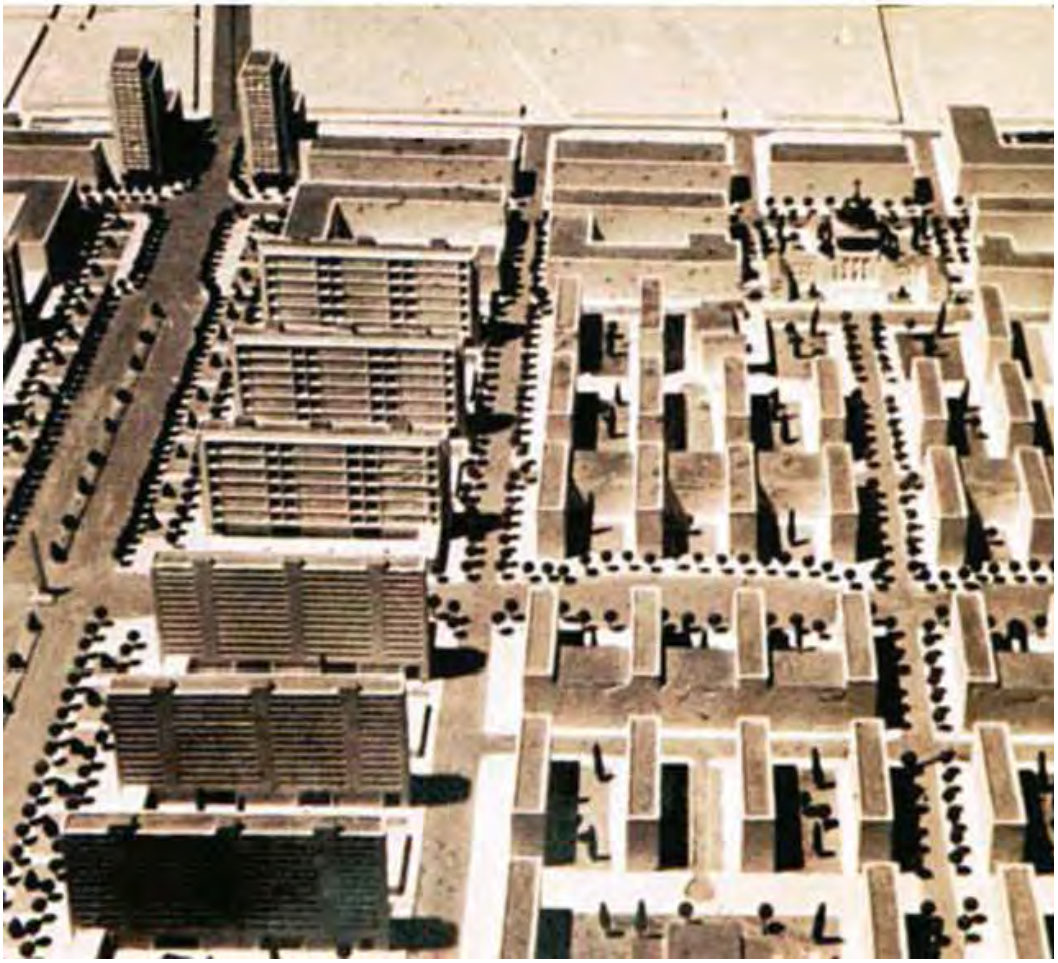
Fotografía a vista de pájaro, 1957.

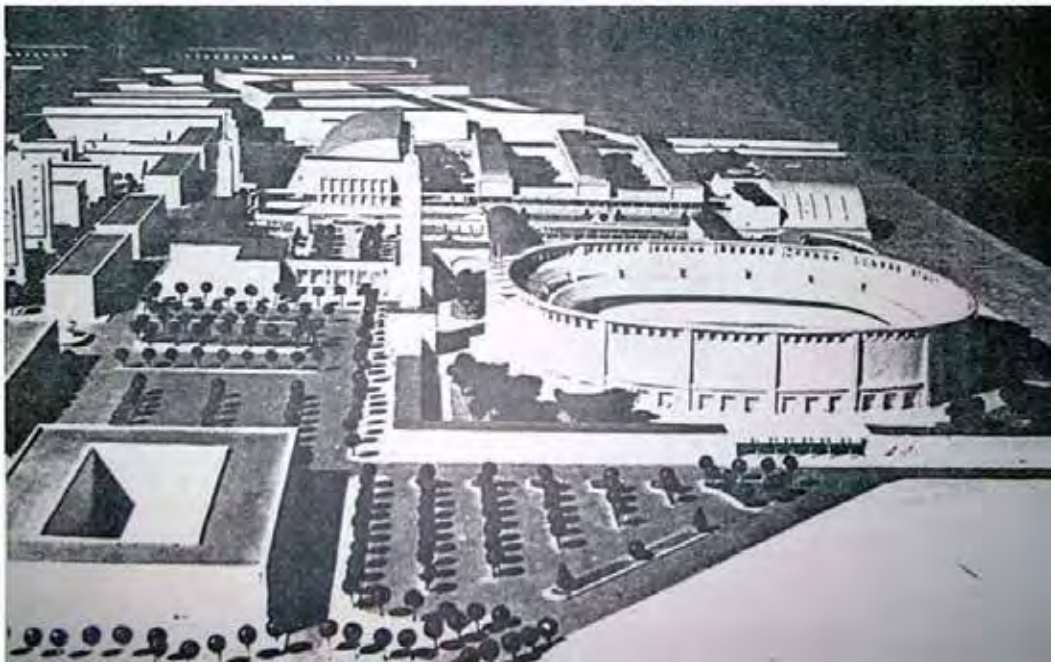
Página opuesta:

Fragmento del montaje de los PP nº 10, (1952) y nº 11, 1956. (Elaboración propia).

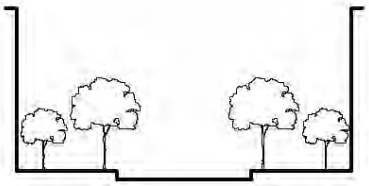
Estudio de Kiosco-bar, 1956.

Boceto de Kiosco, 1956.





PLANO PARCIAL nº 12-B, 1952



La ocupación de la zona para uso residencial se produce en el proyecto parcial de título *Plano de alineaciones y zonificación del sector comprendido entre el Nuevo Acceso de Barcelona, FF.CC. Económicos y de Aragón al Puerto, actual FF.CC. de Tarragona y continuación de c/ Amadeo de Saboya*. La Memoria del plan justifica la ocupación de la zona de reserva del modo siguiente:

> Se pensó, y así queda plasmado en el plano, la conveniencia de continuar el Paseo, que estaba ya, por así decirlo, grabado y aceptado en la mente de los valencianos como obra o empeño importante para el futuro embellecimiento y mejora de la Ciudad, y destinar ya la Zona de reserva a un barrio modelo de salubridad y belleza, con modos de edificación que desearíamos ver extendidos a otras partes de la Ciudad y que no son posibles más que en las Zonas vírgenes de construcción, por causa del gran realismo que la práctica del urbanismo impone.

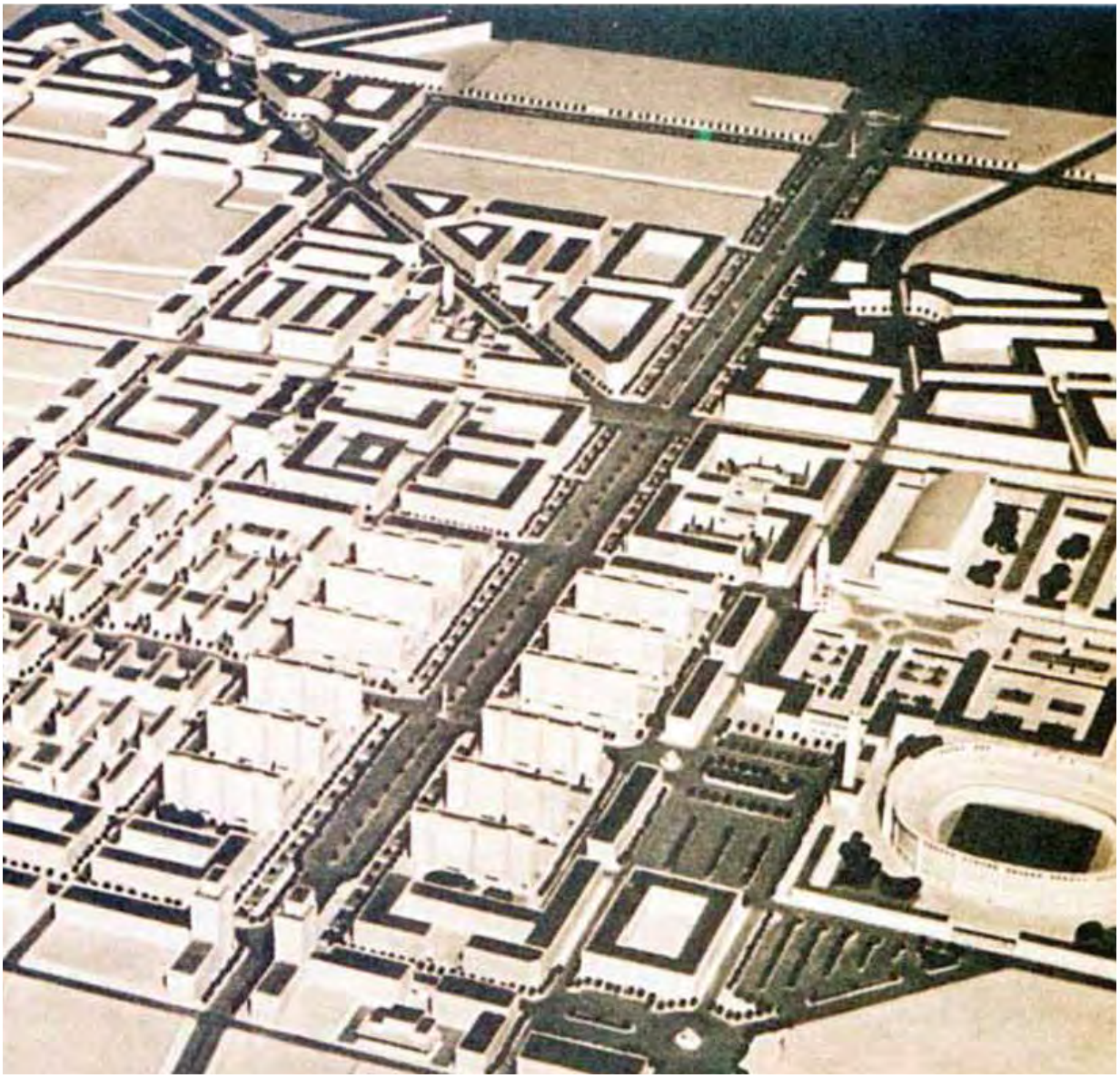
Las directrices del proyecto son los tres principios fundamentales de la actuación urbanística: Utilidad, Belleza y Salubridad. La utilidad se descompone a su vez en Tráfico y Sociología. En lo relativo al tráfico, el plan se apoya en el eje del Paseo al Mar, de 100 m. de anchura, que lo atraviesa de Oeste a Este, y en una serie de ejes transversales, de dirección norte-sur, iniciados en la Hoja 12-A de 1950, que no ha sido localizada hasta el momento. (Pérez Igualada, 2005)

Mención especial merece el apartado dedicado a la Belleza como directriz del proyecto urbano. En Memoria se señala que la belleza

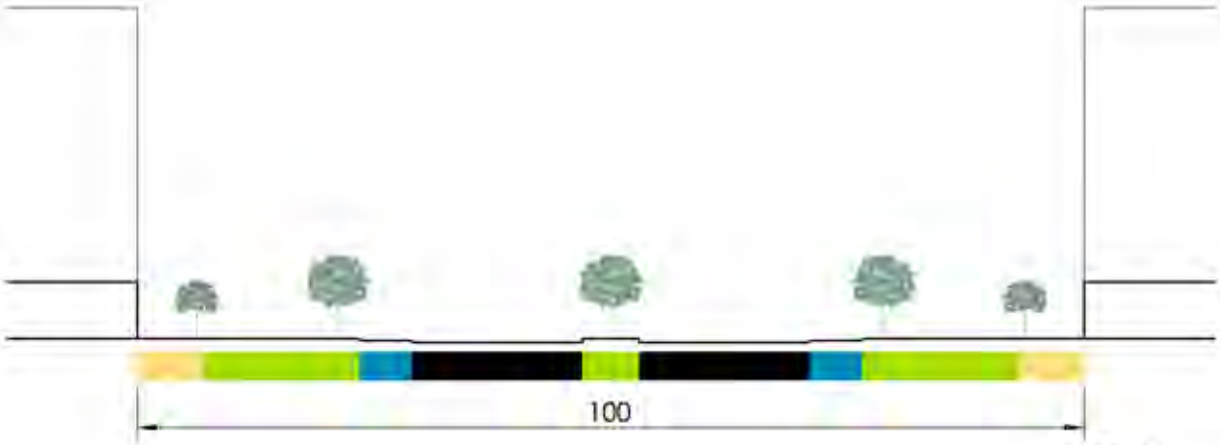
> se confía, en gran parte, a la sensación de libertad y amplitud que ha de producir, para todo aquel que circule por el Sector, el hecho de no quedar casi nunca enclaustrado por dos paramentos de edificaciones. En las vías principales, además de su gran anchura y zonas ajardinadas, los bloques de edificación son perpendiculares al eje de la vía, de tal manera que la perspectiva de jardines y arbolados dará la sensación de no tener fin. La sensación que producirá, será la de un gran parque con bloques de edificación aislados.
>
> La situación de los edificios públicos como final de perspectiva [...] del Paseo al Mar también serán elementos de Belleza del conjunto.

Páginas opuesta y siguiente:

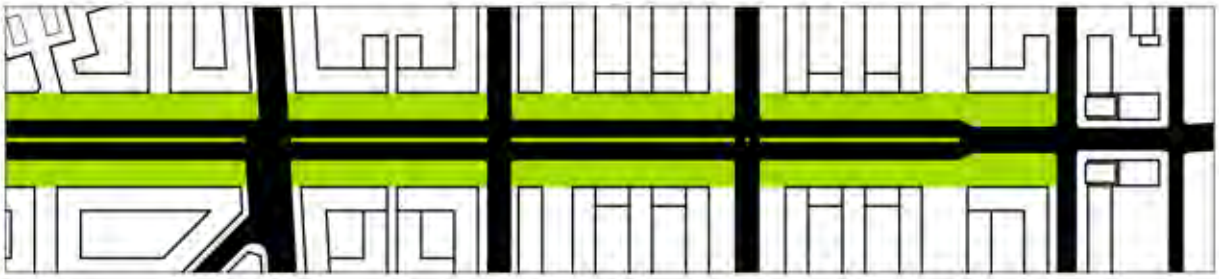
Vistas de la maqueta del Plano Parcial nº 12- B.



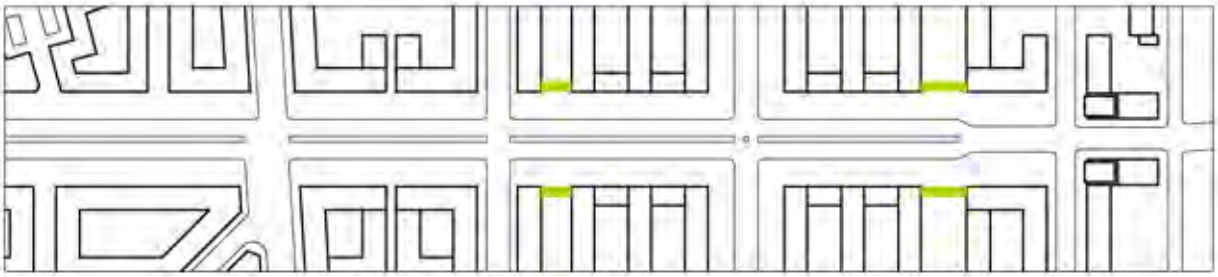
FICHA GRÁFICA



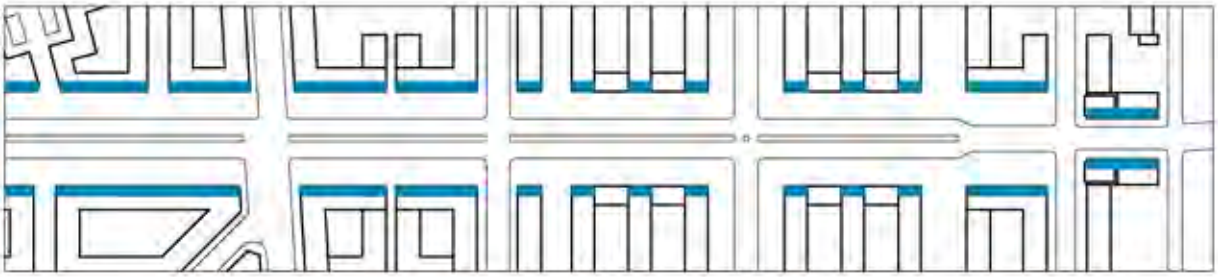
sección



viales y andenes

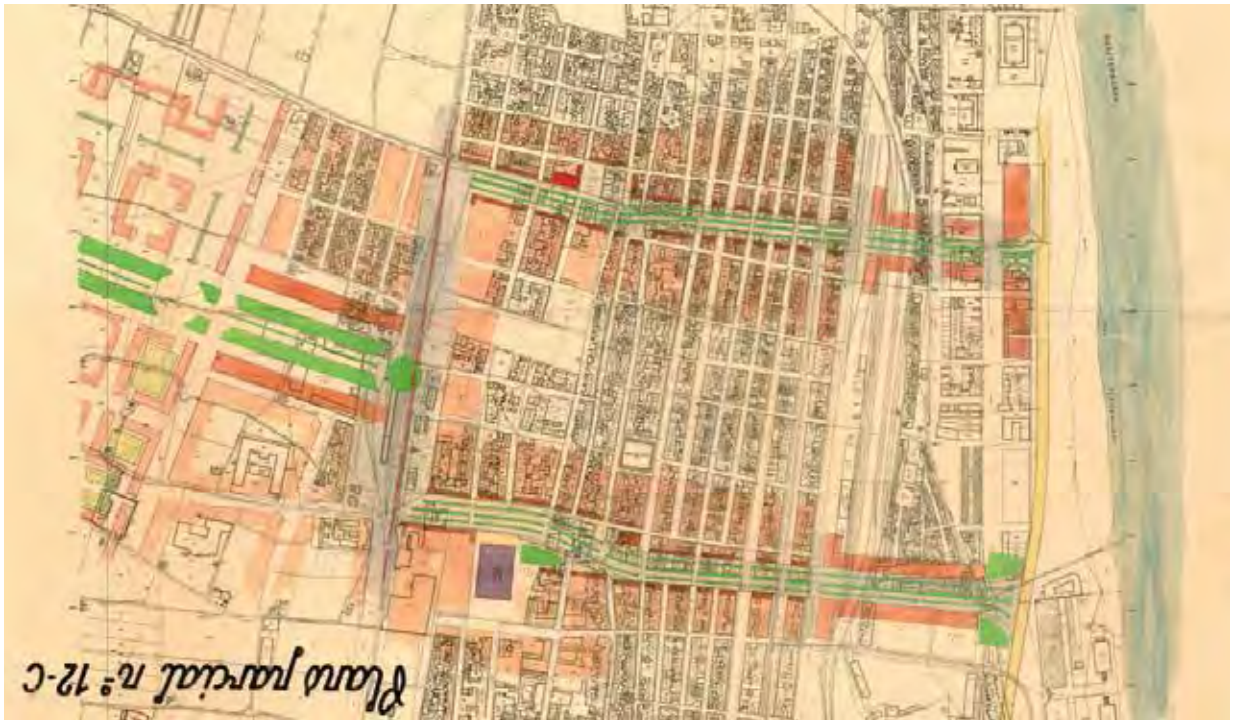


espacios libres



frentes edificados


ENLACE DE LA AVENIDA DE PARIS CON LA AUTOPISTA DE ACCESO


Plano parcial nº 12-c

PLAN PARCIAL nº 13 (12-C1, 12-C2), 1953 c.a.

Ya desde un principio, este tramo del Paseo al Mar ha sido proyectado de manera siempre dubitativa: Nos encontramos con dos memorias y tres planos alternativos, sin aprobar y contradictorios entre ellos. La memoria de 1950, lleva la firma del Arquitecto de la Oficina Técnica del Ayuntamiento Camilo Grau Soler, mientras que la de 1952, la firma Julio Bellot Senent.

En ambas se dedica un apartado específico a la que denominan Penetración Oeste–Este del Paseo de Valencia al Mar, y se describe como una vía de 40 metros de anchura, con dos aceras laterales de 4 metros (8 en 1950) cada una, dos calzadas de 10 metros y una separación central de 12 metros (4 en 1950), que penetra en El Cabanyal adaptando su directriz, a los efectos de que las intersecciones con las calles principales del barrio sean lo más normales posibles. Su arranque se puede apreciar en la maqueta del Plano Parcial 12-B de 1952. Como fondo de perspectiva, y después de la vía periférica, sitúan un Gran Hotel Balneario.

Por contra, en los tres planos inéditos, donde no aparece el Gran Hotel, se plantean muy distintas soluciones:

La primera, (Plano Parcial 12-C1) continúa la sección de 100 metros del Plano Parcial nº 12-B (al Oeste) girando levemente la directriz para adaptarse a la trama de El Cabanyal. El bulevar es a triple vía, tal como veremos en el siguiente episodio correspondiente al Polígono de Valencia la Mar de 1956.

La segunda, (Plano Parcial 12-C2) se resuelve en peine, donde cada uno de los brazos podría asimilarse a la penetración única de 40 metros que describen las memorias.

La tercera, (Plano Parcial 13) es similar a la primera, aunque gira algo más hacia el Norte, y es de directriz más rectilínea en la parte central, pero sólo indica las alineaciones, sin propuesta de sección del bulevar.

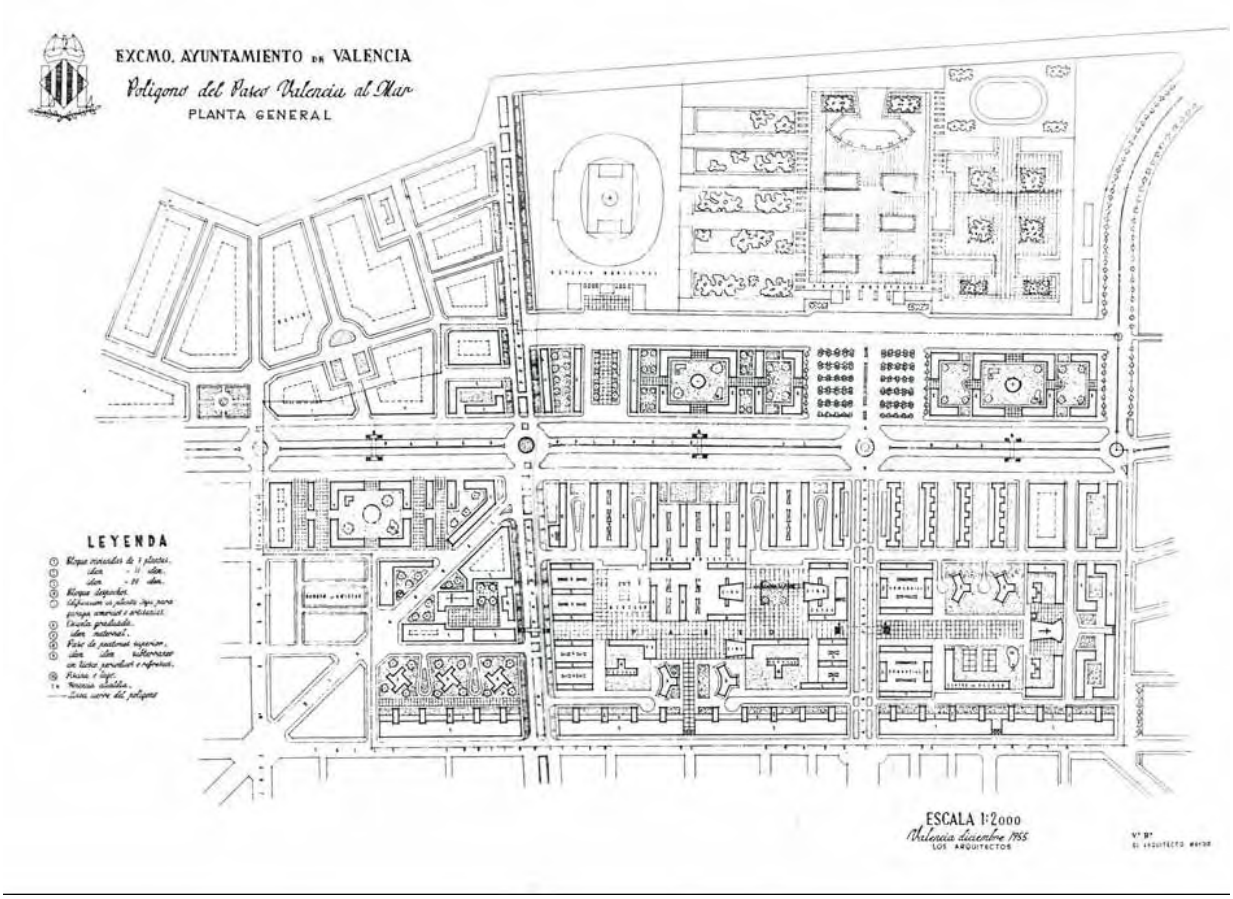
Formando parte de la red arterial descrita en la memoria del Plano Parcial, cabe destacar una vía parque (así la denomina el Plan) de 40 metros de anchura como unión de la actual Plaza de los Ángeles ampliada, y la futura Plaza del Mercado.

Página opuesta:

Detalle del Plano Parcial nº 12-C1, 1953 c.a.

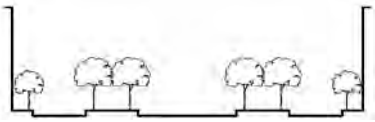
Detalle del Plano Parcial nº 12-C2, 1953 c.a.

Detalle del Plano Parcial nº 13-A, 1953..


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
Polígono del Paseo Valencia al Mar
PLANTA GENERAL
LEYENDA
ESCALA 1:2000
Valencia diciembre 1955
LOS ARQUITECTOS


Paseo de Valencia al

POLÍGONO DEL PASEO VALENCIA AL MAR, 1956



El *Proyecto de Ejecución del Polígono del Sector de Paseo de Valencia al Mar con destino a la formación de solares para emplazamiento de viviendas de Renta Limitada* promovido por el Ayuntamiento de Valencia, fue redactado en 1956 por los arquitectos Vicente Valls Abad y Julio Bellot Senent.

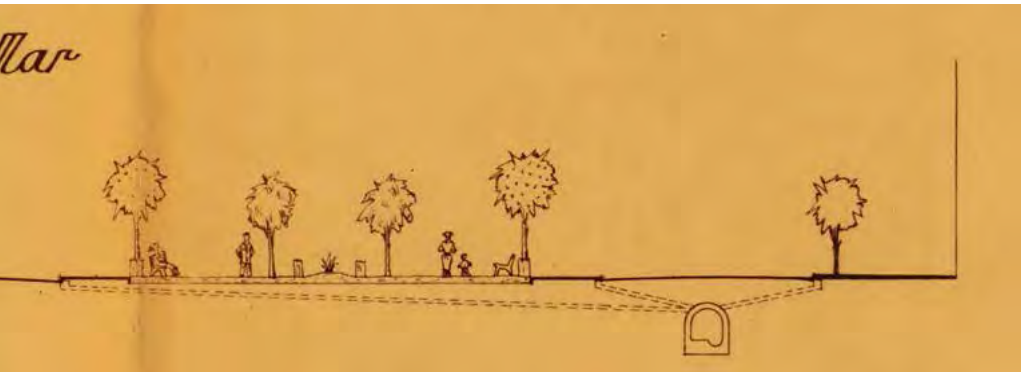
El objeto era el de definir las expropiaciones y consiguientes obras de urbanización necesarias para poder desarrollar el Proyecto de Alineaciones definido para cada Sector seleccionado, de modo que se obtuviesen los solares suficientes, dotados de todos los servicios, para la construcción sobre ellos de viviendas de Renta Limitada. (Pérez Igualada, 2005)

Por lo que se refiere al trazado, la sección viaria prevista en este proyecto para el Paseo al Mar es del tipo bulevar a triple via, con tráfico jerarquizado en paralelo, compuesta por calzada central con mediana de separación, andenes laterales ajardinados y vías de servicio junto a los edificios.

Los cruces se producen sólo con las vías perpendiculares principales, es decir Cardenal Benlloch, Manuel Candela, Músico Ginés y la actual calle José María de Haro, mediante rotondas.

Las vías de servicio son continuas, yendo de rotonda a rotonda. Se prevén, asimismo, pasos inferiores de peatones para cruzar la calzada central en los puntos medios de cada uno de los tres tramos de andenes.

Es de destacar que el Proyecto contiene un plano de secciones transversales de las vías principales.



Arriba:

Vista de pájaro, 1962.

Página opuesta:

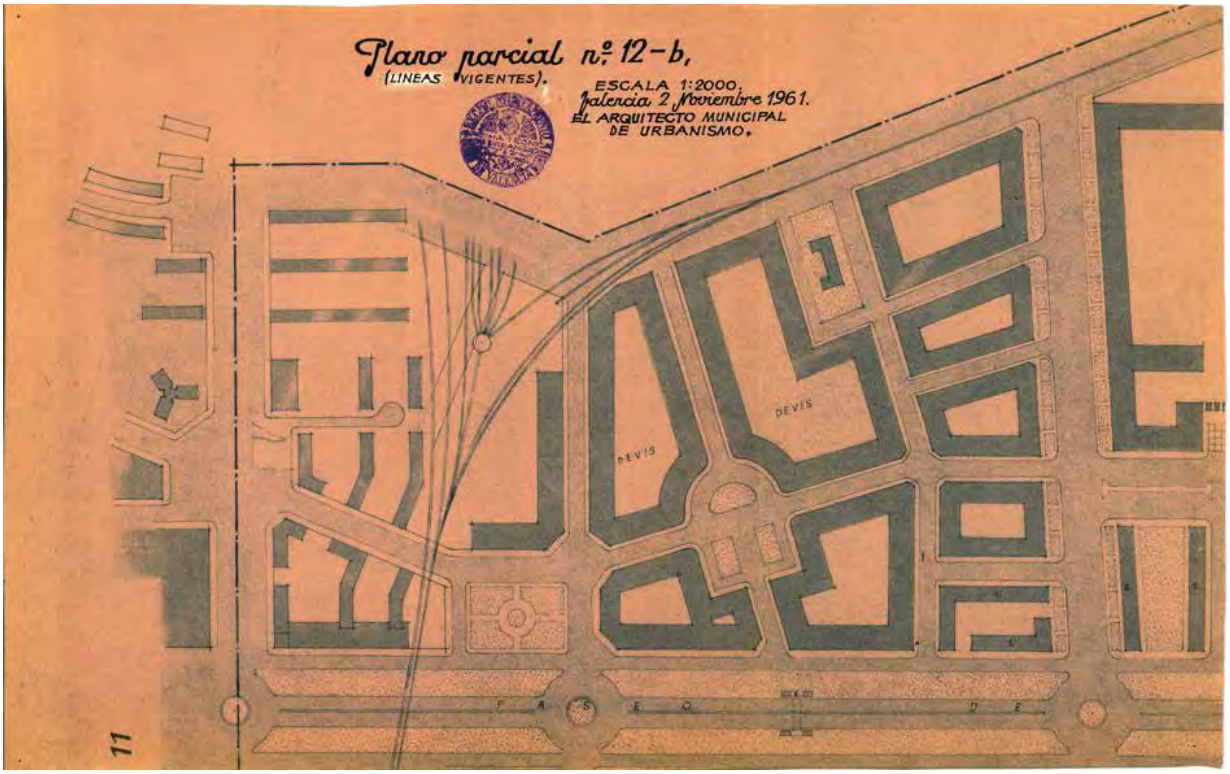
Planta general del Polígono del Paseo al Mar. Planta General, 1956.

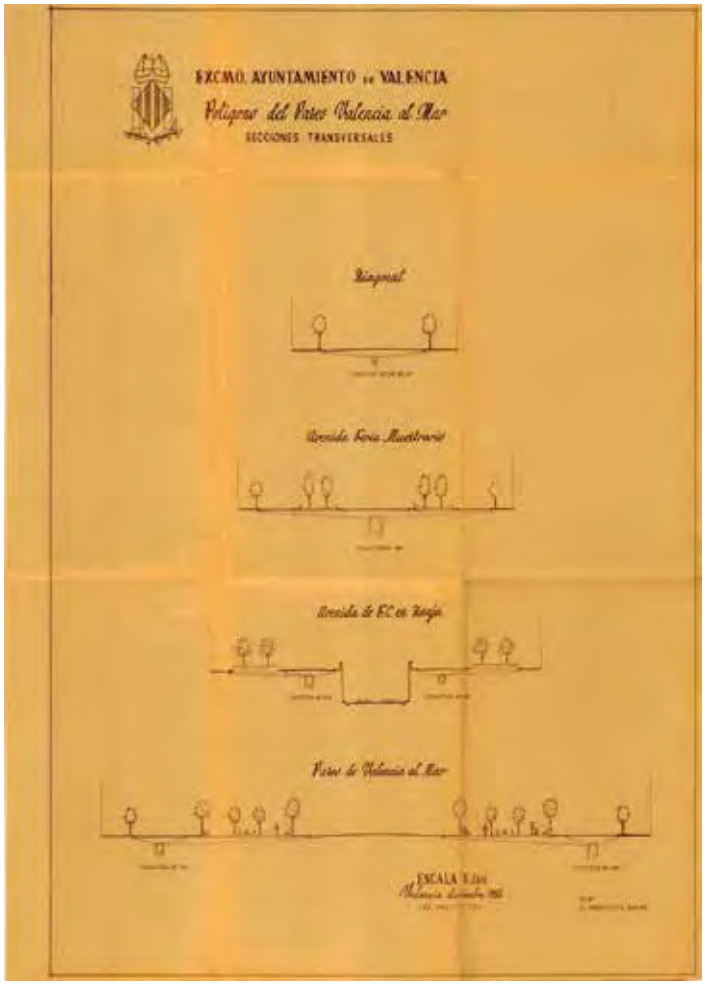
Polígono del Paseo al Mar. Detalle del Plano de secciones transversales, 1955.

Página siguiente:

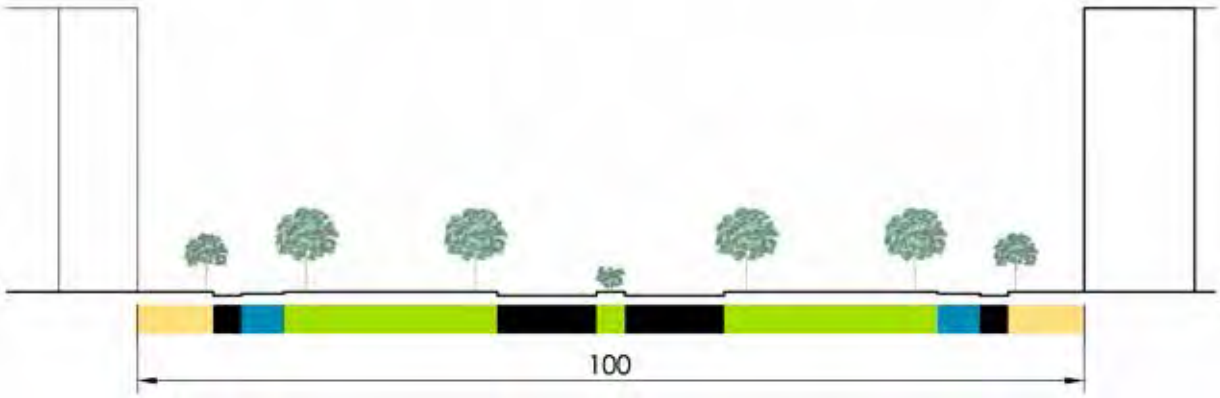
Plano Parcial nº 12-B. Líneas vigentes, 1961

Plano de secciones transversales, 1955.

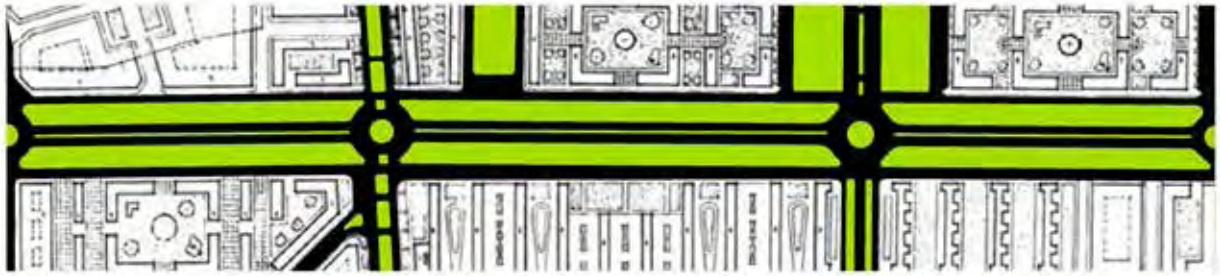

Plano parcial nº 12-b,
(LINEAS VIGENTES).
ESCALA 1:2000.
Valencia 2 Noviembre 1961.
EL ARQUITECTO MUNICIPAL
DE URBANISMO.
DEVIS
DEVIS
P A S E O
D E
11


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
Polígono del Paseo Valencia al Mar
SECCIONES TRANSVERSALES
Diagonal
Avenida Reina Mostrenca
Avenida de F.C. de Tarazona
Paseo de Valencia al Mar
ESCALA 1:100

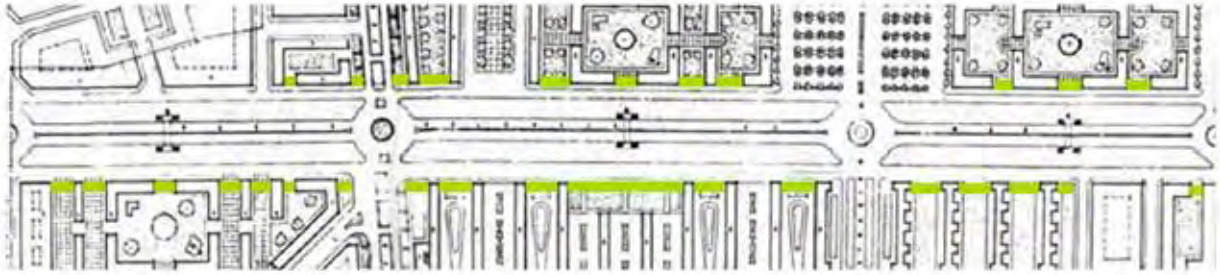
FICHA GRÁFICA



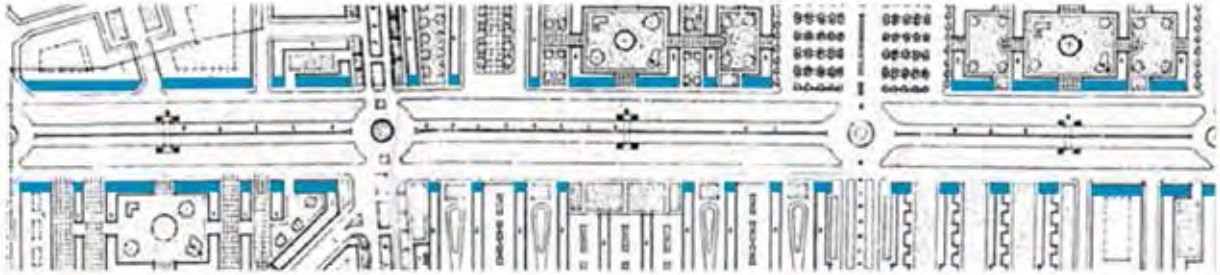
sección



viales y andenes

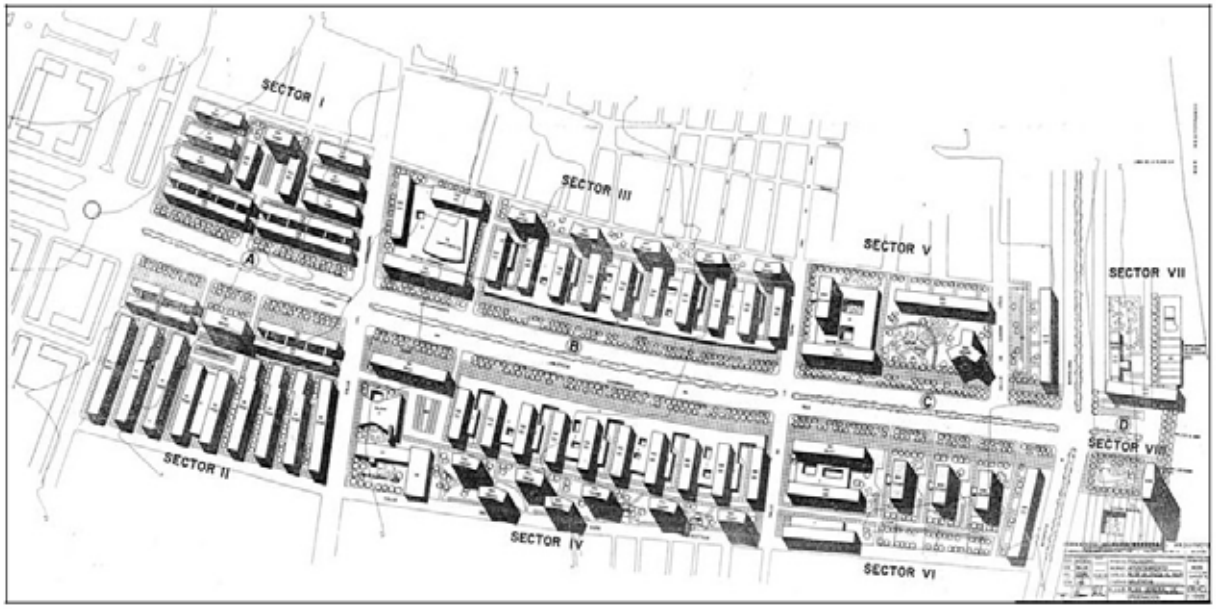


espacios libres

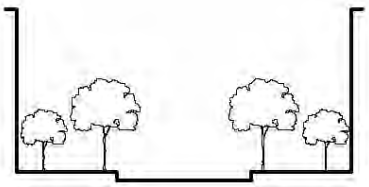


frentes edificados


AVENIDA DE VALENCIA AL MAR
ARQUITECTO FERNANDO MORENO BARBERÁ
405


SECTOR I
SECTOR II
SECTOR III
SECTOR IV
SECTOR V
SECTOR VI
SECTOR VII
SECTOR VIII
A
B
C
D

POLÍGONO DEL PASEO DE VALENCIA AL MAR, 1960



El arquitecto redactor, Fernando Moreno Barberà, presentó tres alternativas al Ayuntamiento:

La alternativa 1 se compone de dos tramos claramente diferenciados. El primero prolonga hasta el eje de Serrería el trazado viario planeado en el tramo anterior para el Plano Parcial nº 12 de 1956, es decir calzada central y paseos laterales, con vías de servicio junto a la edificación.

Como elemento de rótula con el segundo tramo, proyecta en la calle Serrería una plaza en turbina, que propicia un cambio de trazado a un segundo tramo recto que sigue la dirección de la trama de El Cabanyal.

Este tramo reduce la anchura total del bulevar a entre 50 y 60 m pasando a estar compuesto por calzada central y amplias aceras, es decir, un bulevar a simple vía.

En cuanto al remate, se proyecta una plaza final presidida por un edificio en altura.

La alternativa 2 fue la aceptada en principio por la Comisión Informativa de Urbanismo del Ayuntamiento, con una serie de observaciones de carácter menor a tener en cuenta en la propuesta definitiva. Se configura como bulevar a simple vía, con porticados.

Se adopta una traza única mediante directriz continua pero ligeramente curvada que consigue un mejor acuerdo geométrico con la trama del Cabanyal, manteniendo la sección de 100 metros de anchura en toda su longitud.

Se remata también con un edificio en altura, que se sitúa a eje del tramo recto que viene desde los Jardines de Viveros

En la alternativa 3, el trazado viario prolonga los cien metros del bulevar a triple vía del Plan Parcial nº 12, con calzada central y paseos laterales, y vías de servicio junto a la edificación. La directriz también es curva.

En cuanto al remate, se proyecta una plaza final presidida por una composición de dos edificios, uno de ellos de componente horizontal, con cerca de 200 m de longitud, y otro vertical de unas 20 plantas de altura, en todo caso menor este último al de la propuesta la alternativa 2.

Página opuesta:

Perspectiva general de la Alternativa 2, 1960.

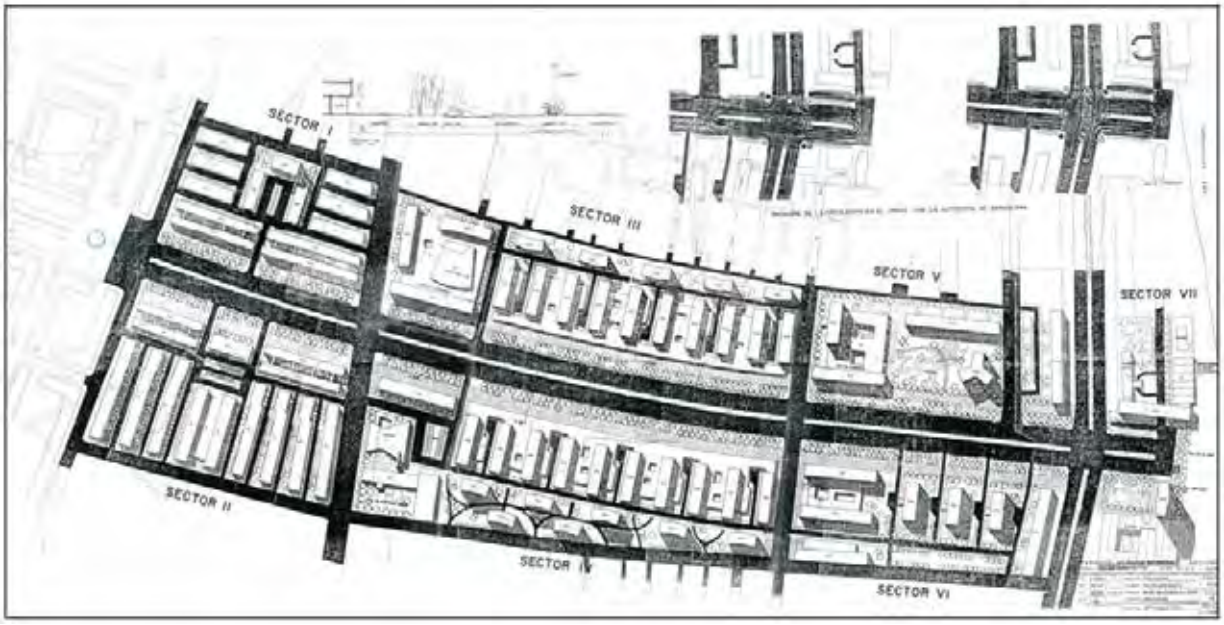
Planta General de Ordenación (Alternativa 2), 1960.

Página siguiente:

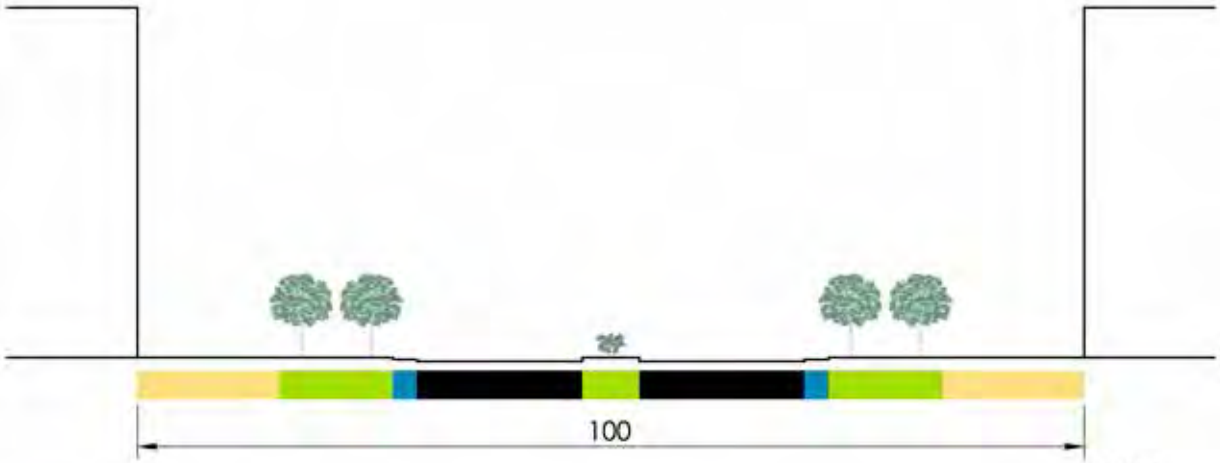
Perspectiva general del porticado, acera y andén ajardinado de la Alternativa 2, 1960.

Plano de secciones transversales (Alternativa 2), 1960.

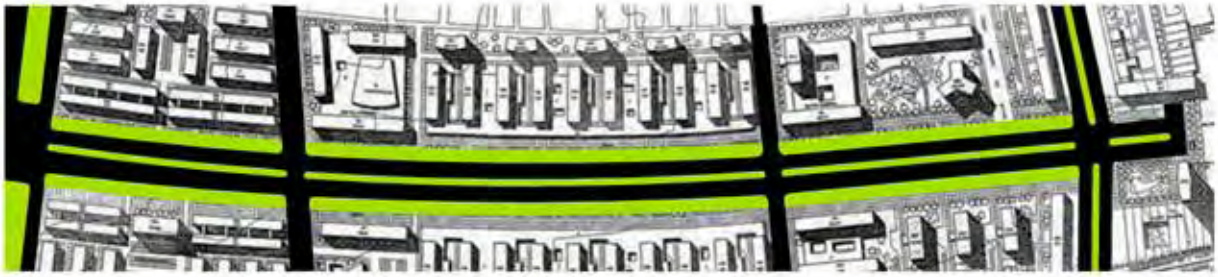

AVENIDA DE VALENCIA AL MAR
ARQUITECTO FERNANDO MORENO BARBERÁ
405


SECTOR I
SECTOR III
SECTOR V
SECTOR VII
SECTOR II
SECTOR IV
SECTOR VI

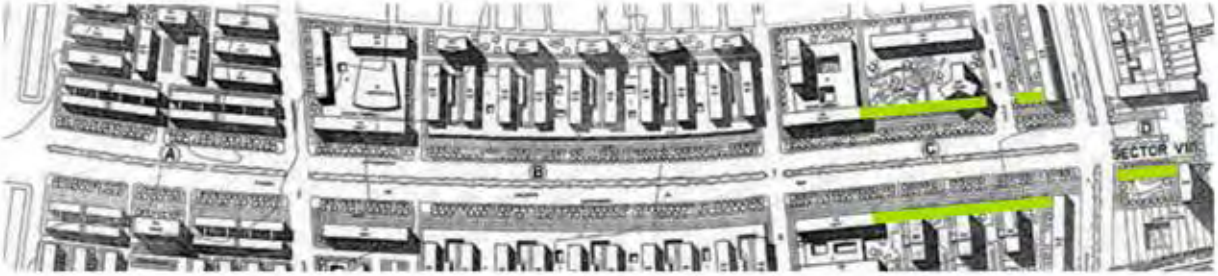
FICHA GRÁFICA



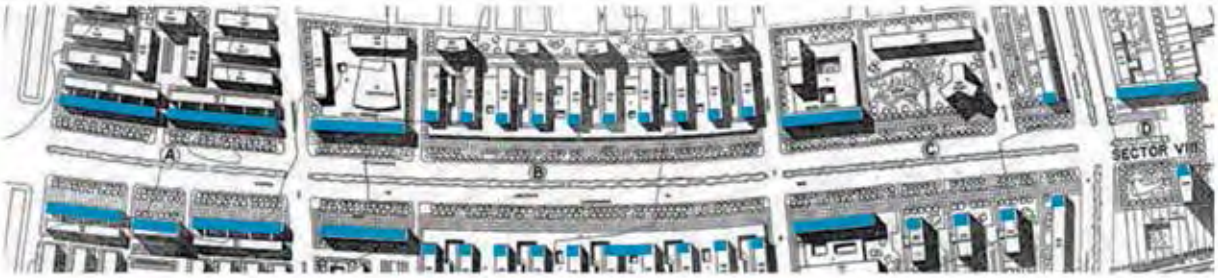
sección



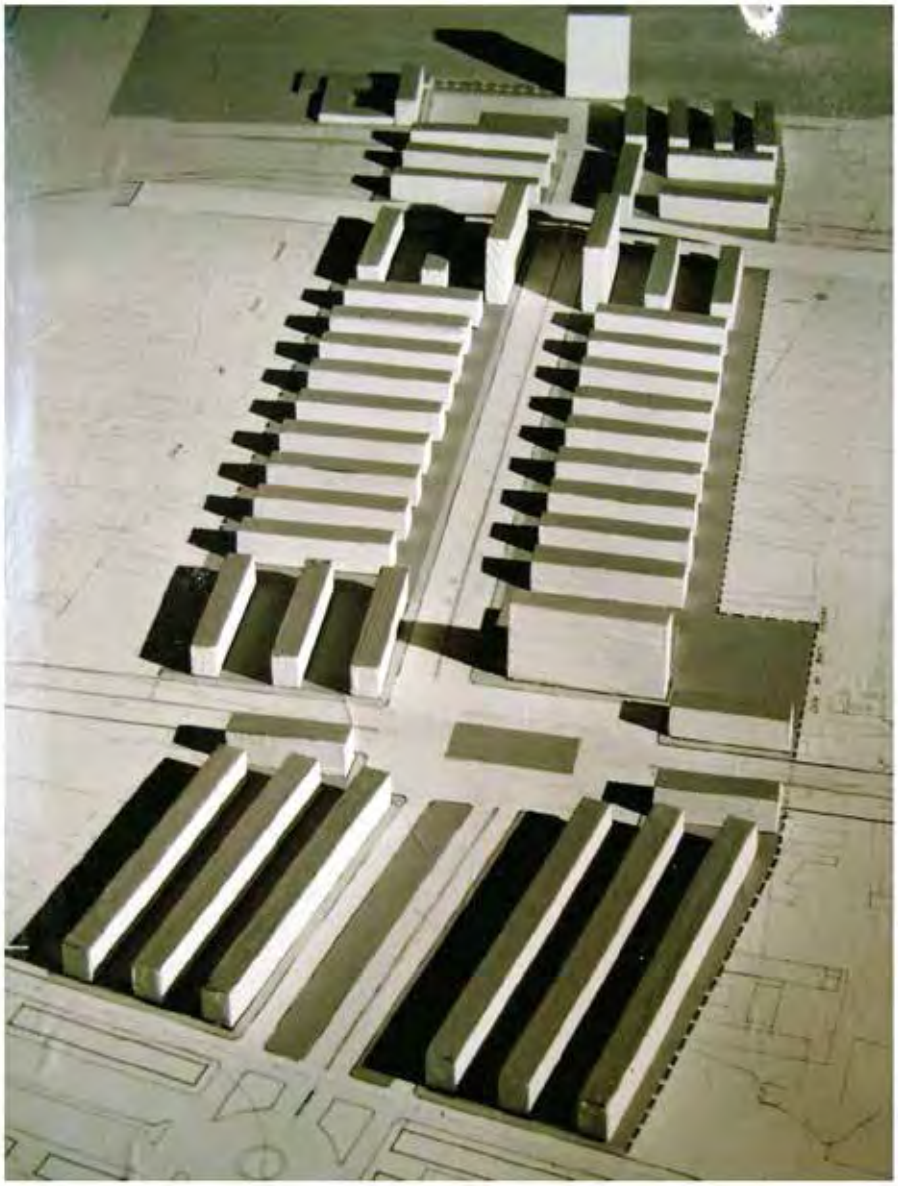
viales y andenes



espacios libres

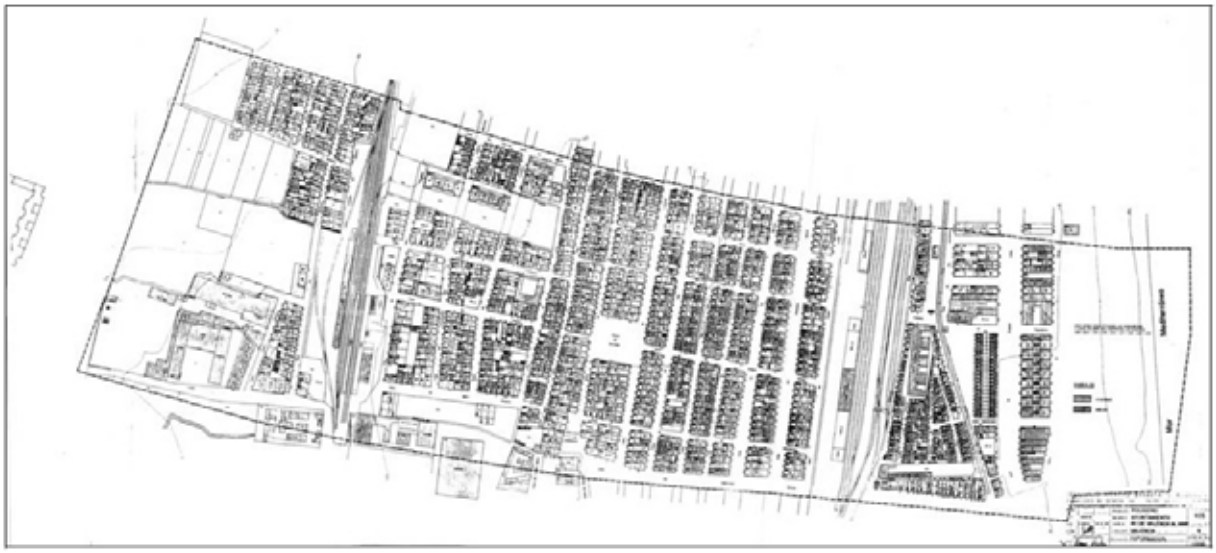


frentes edificados

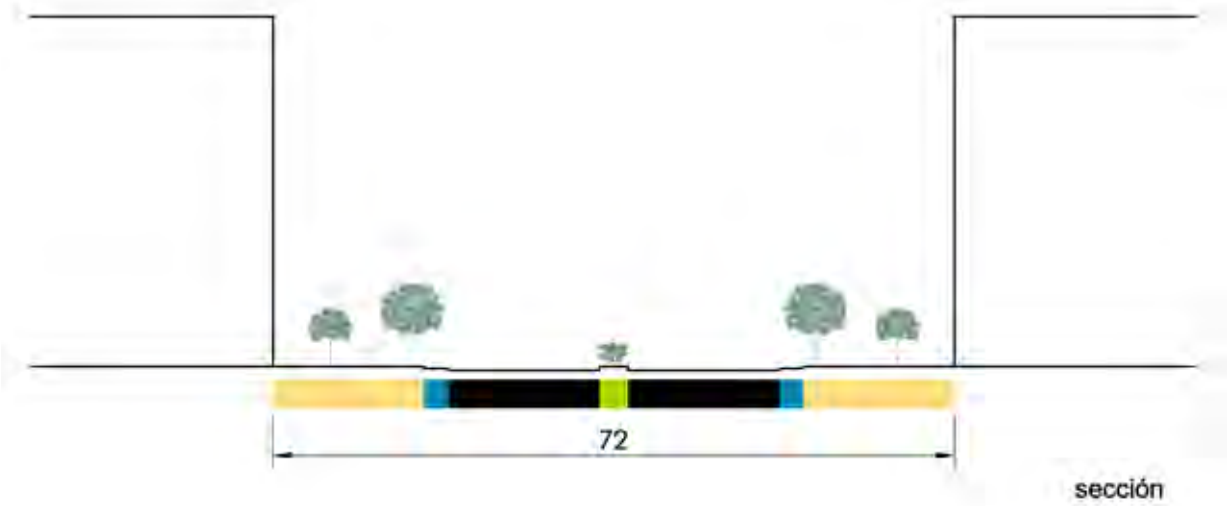


Maqueta de la Alternativa 1, 1960.

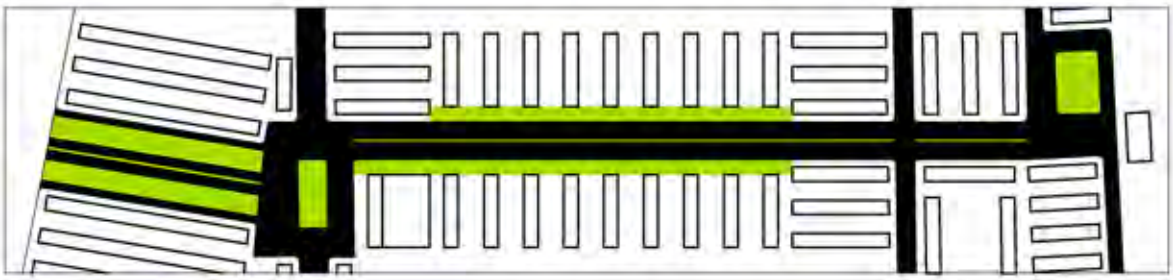
Plano de estado actual, 1960.



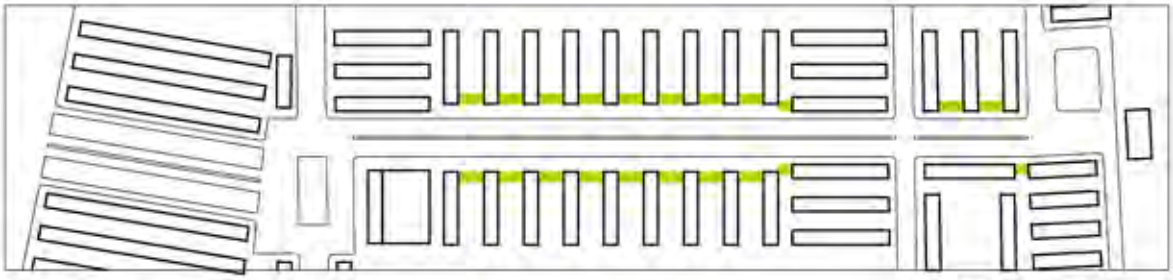
FICHA GRÁFICA



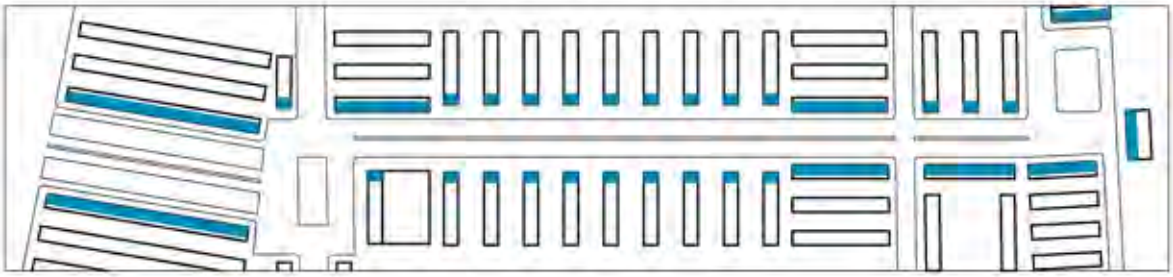
sección



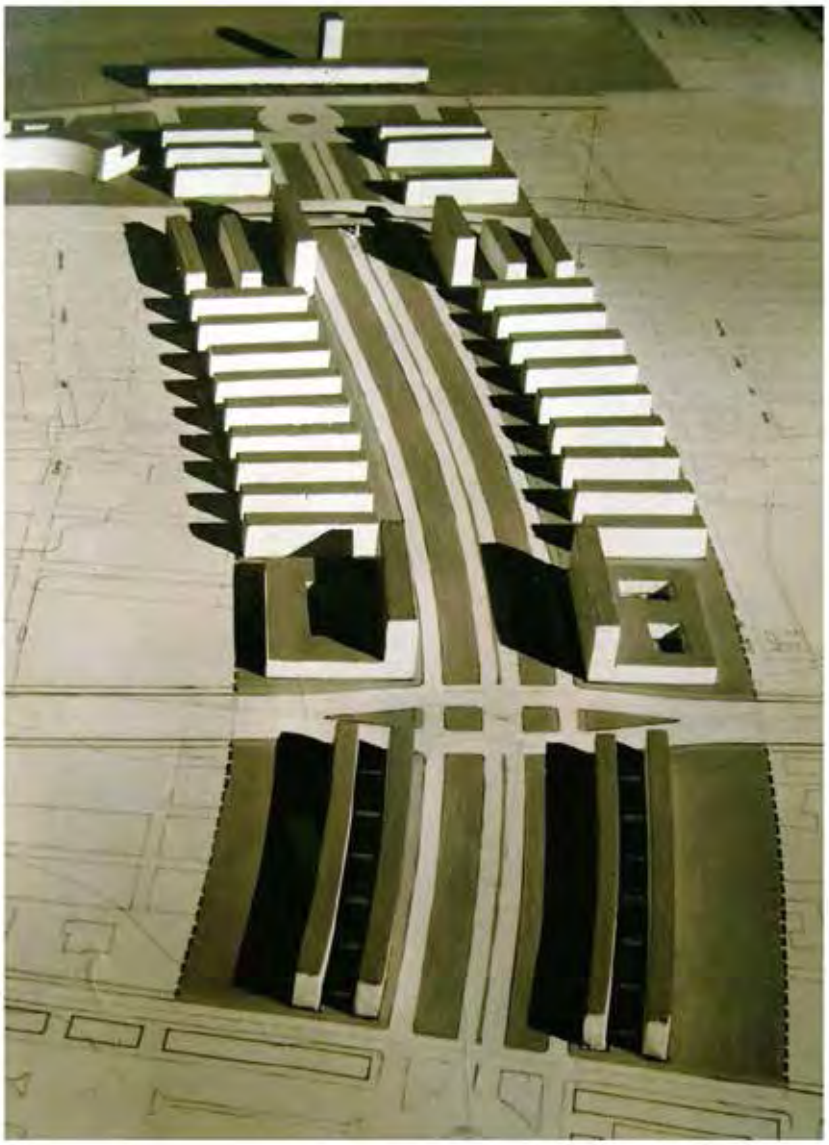
viales y andenes



espacios libres

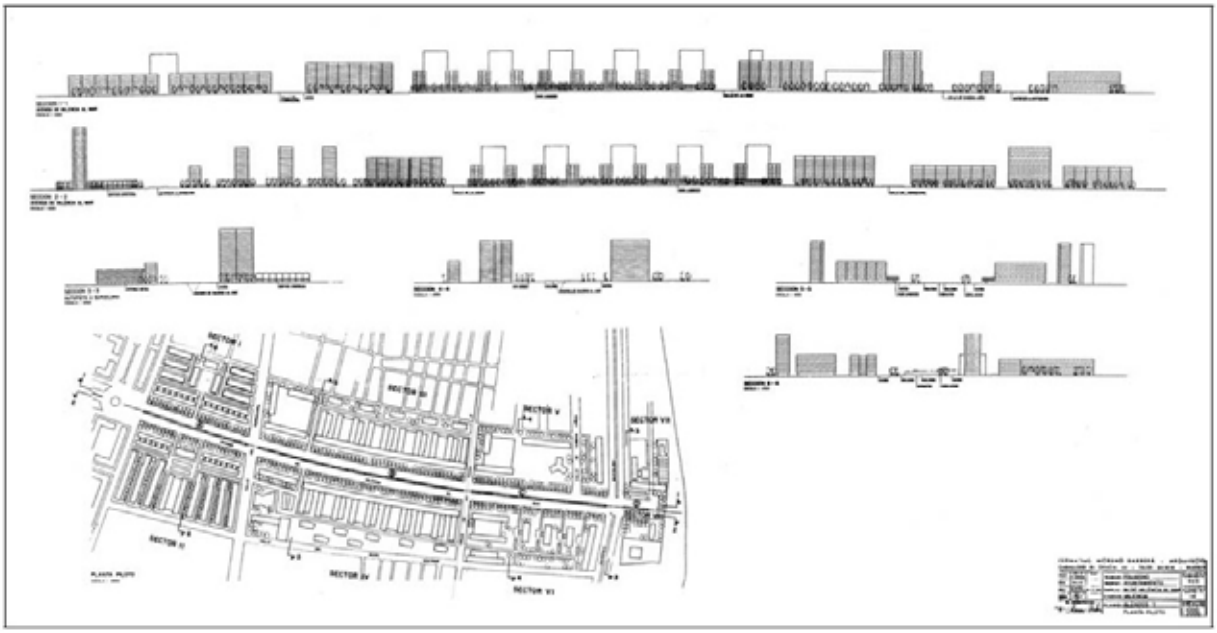


frentes edificados

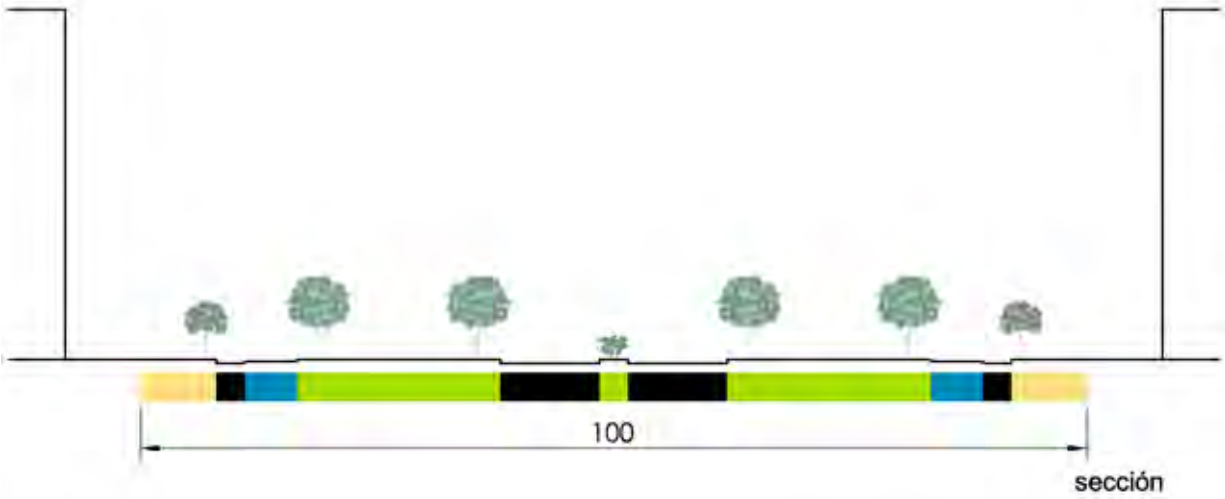


Maqueta de la Alternativa 3, 1960.

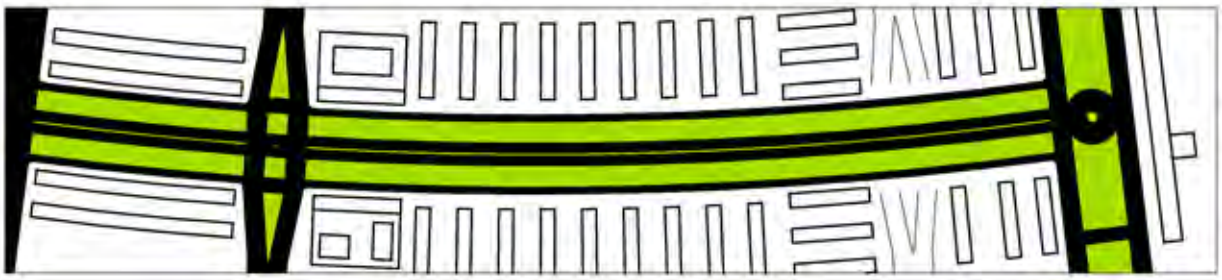
Plano de alzados y planta piloto, 1960.



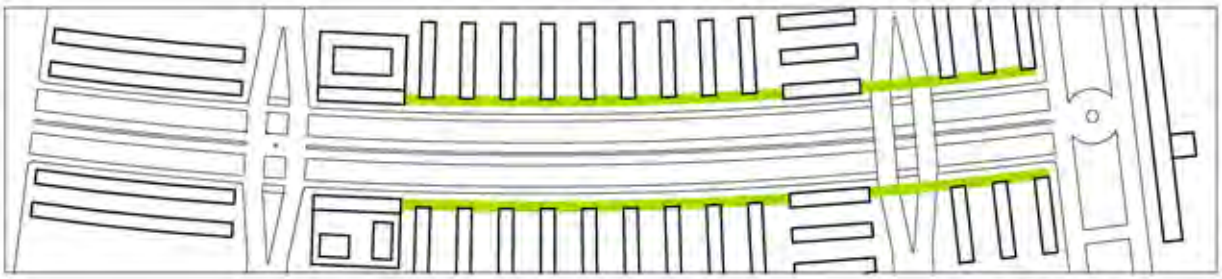
FICHA GRÁFICA



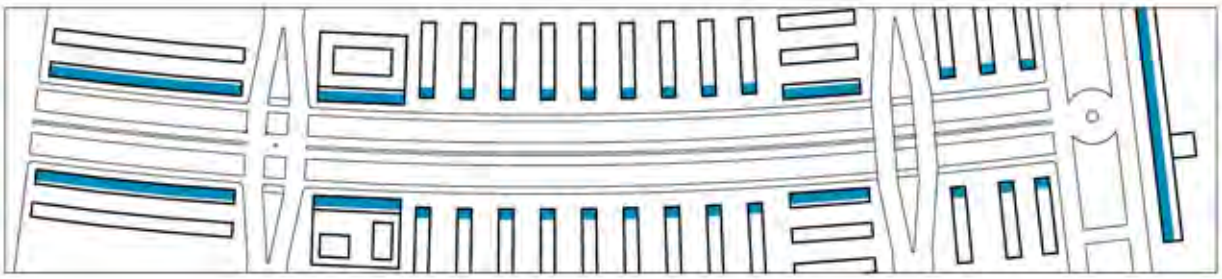
sección



viales y andenes



espacios libres



frentes edificados

PLAN PARCIAL nº13, 1962

Apenas dos años después de las propuestas de Fernando Moreno Barberà, el Plano Parcial nº 13 dibuja una penetración que mantiene la anchura de 100 metros.

En la memoria del Plan Parcial se señala:

> Pero la aprobación de este Plano, ha estado impedida por causa del tramo final del Paseo al Mar, que, teniendo una anchura de 100 metros a todo lo largo, al llegar a esta zona completamente construida, deja en futura vía pública un gran número de edificios, a no ser que se reduzca en anchura, cosa que ha repugnado a la mayor parte de los que hemos tenido que tratar este problema porque, aunque el Paseo no conduce a ninguna vía de su misma anchura, termina en el acceso por la costa y el mar, siendo aspiración el que lo haga con la misma magnificencia, por su anchura, que muestra en el comienzo.

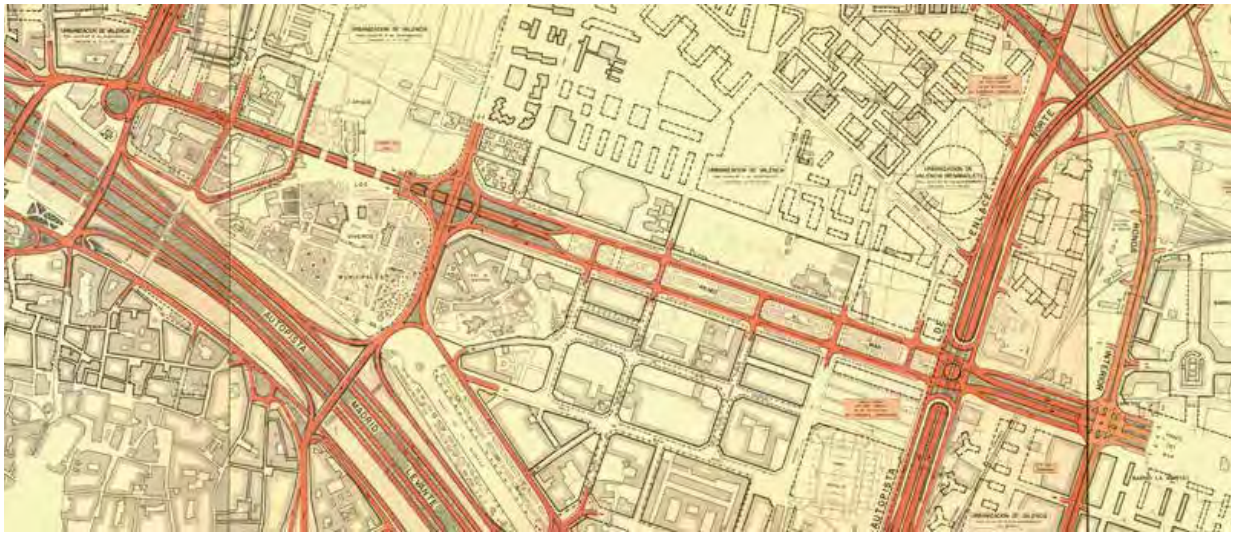
La traza es diferente a las tres alternativas de 1960, en este caso es de directriz recta pero girada respecto al tramo anterior, para adaptarse a la direccionalidad de la retícula de El Cabanyal.

Arriba:

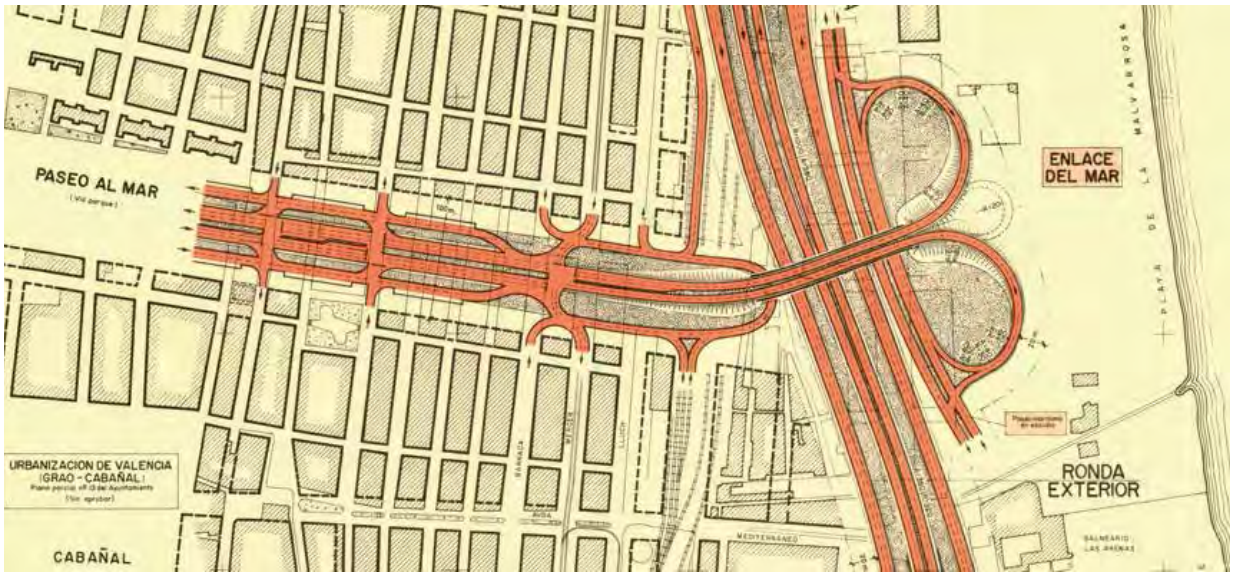
Plano de Planeamiento, 1962.

Página opuesta:

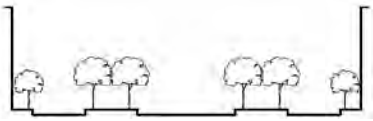
Plano de alineaciones, 1965.


AUTOPISTA
MADRID
LA NAVE
ENLACE
NORTE
AUTOPISTA


PASEO AL MAR
CABAÑAL


PASEO AL MAR
ENLACE
DEL MAR
PLAYA DE LA MALVARROSA
URBANIZACION DE VALENCIA
(GRAO - CABAÑAL)
RONDA
EXTERIOR
CABAÑAL
MEDITERRANEO

RED ARTERIAL, HOJAS 13 J, 13 K y 14 L, 1966 y PLANES PARCIALES nº 11, 1970; nº 12, 1969 y nº 13, 1975



La Red Arterial del Ministerio de Obras Públicas denomina e este eje Paseo al Mar - Vía Parque, y en algunos planos Avenida del Mar.

Comprende el eje en su máxima extensión desde la marginal izquierda del río Turia, pasando en trinchera bajo los Jardines del Real, y llegando hasta en Enlace del Mar, para conectar con el “paseo marítimo en estudio”, (paseo en vehículo a motor, cabría decir).

Para ello cruza por encima de la Autopista del Mediterráneo y de la Ronda Exterior, que forman un tándem autopista-autovía que se traduce en una barrera de 100 metros de anchura entre la ciudad y la playa. El Plan Parcial nº 13 presenta una solución más atemperada en este enlace.

La sección es uniforme excepto en el tramo de los Jardines del Real, que como hemos dicho es bajo rasante, y el tramo primero hasta el Acceso de la Autopista de Barcelona, donde como consecuencia de la modificación de la sección transversal, arrasa de manera inmisericorde con las hileras de plátanos del paseo central.

En cambio, el Plan Parcial nº 11, de 1970, no recoge el estrechamiento del Paseo, ni tampoco el paso bajo los Viveros. Este último sí se refleja en la versión de 1976 del Plan Parcial. En la versión del Plan redibujada en 1983 por la Conselleria d’Obres Públiques i Urbanisme, la avenida de Vicente Blasco Ibáñez va desde el río hasta el mar.

El nudo con la calle del Botánico Cavanilles se resuelve mediante el susodicho túnel en trinchera y una gran rotonda en superficie, cuya mitad Oeste invade los Jardines. Con la Autopista de Barcelona, cruza en superficie, por encima del paso inferior de ésta.

El cruce con la Ronda Exterior se diseña a nivel, mediante rotonda partida en ambas direcciones, al igual que con la Avenida del Cardenal Benlloch y las calles Músico Ginés y Serrería.

Página opuesta:

Detalle de la Red Arterial, 1966. (Montaje de las Hojas de elaboración propia).

Detalle del tramo central, completado con el del Prevasa, en la zona que no existe plano de la Red Arterial, 1966. (Elaboración propia).

Detalle de la Hoja nº 69, Solución I, 1966.

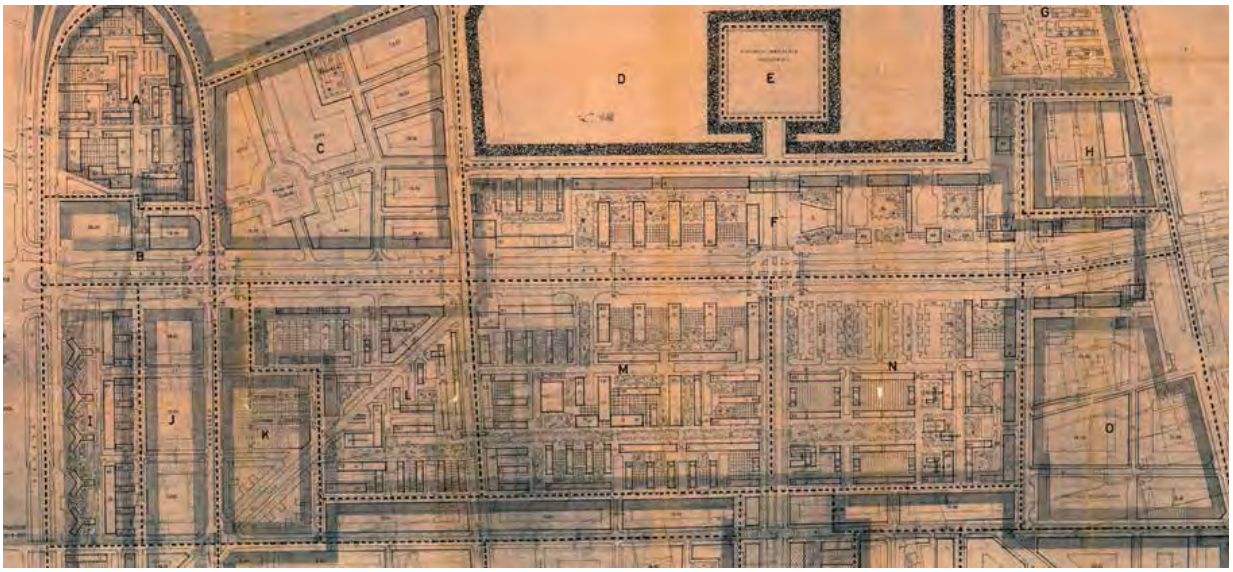
Página siguiente:

Plano de Alineaciones y Estructura Urbanística, Plan Parcial nº 11, 1970.

Plano de Alineaciones, Zonificación, Volumen y División en Polígonos, Plan Parcial nº 12, 1969.

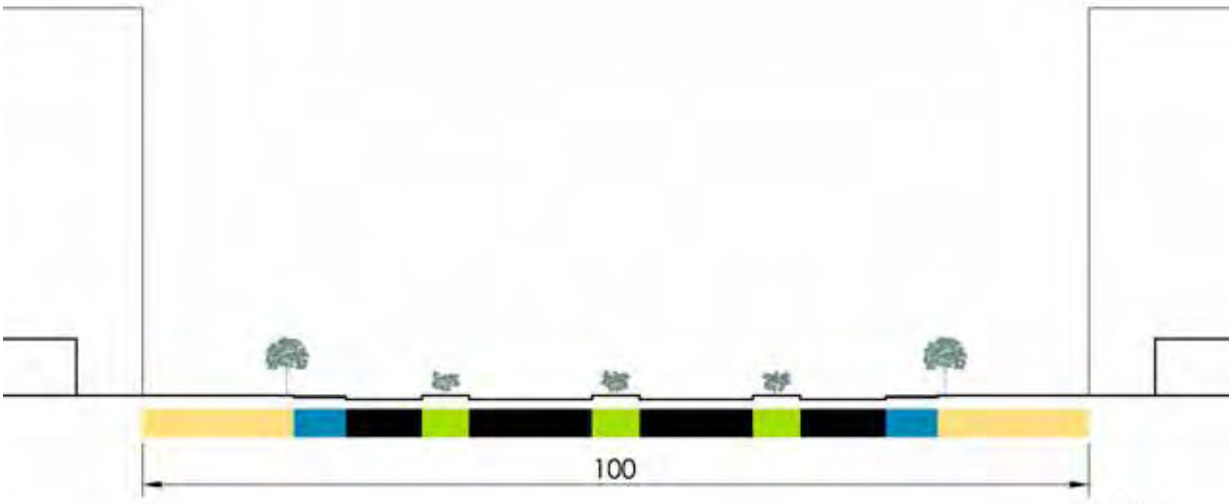
Plano de Alineaciones,Plan Parcial nº 13, 1975..


PLANO

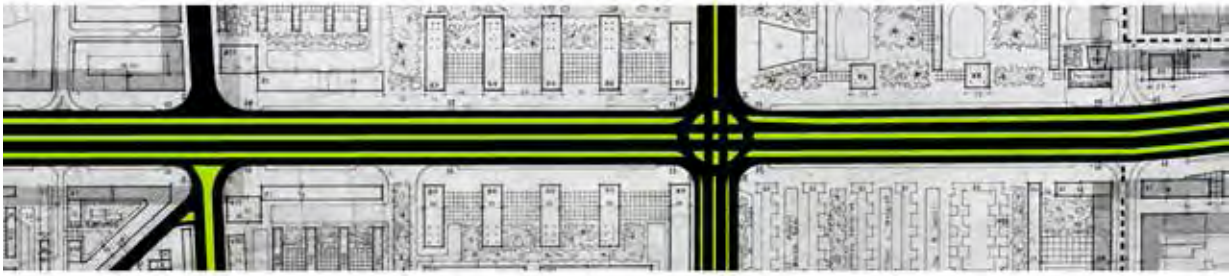

A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
M
N
O


Parcial
nº

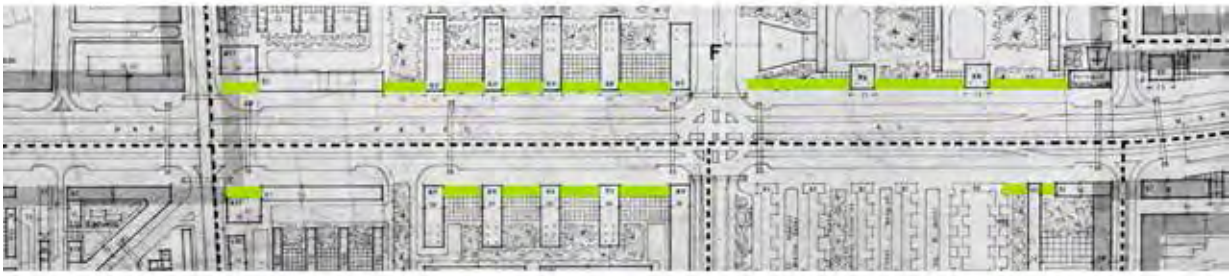
FICHA GRÁFICA



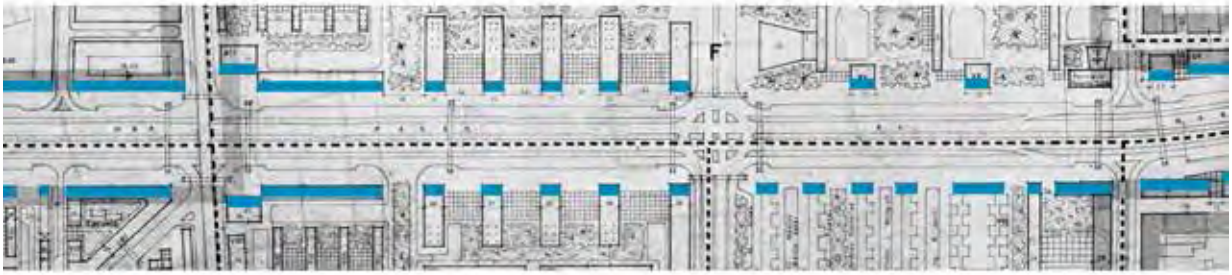
sección



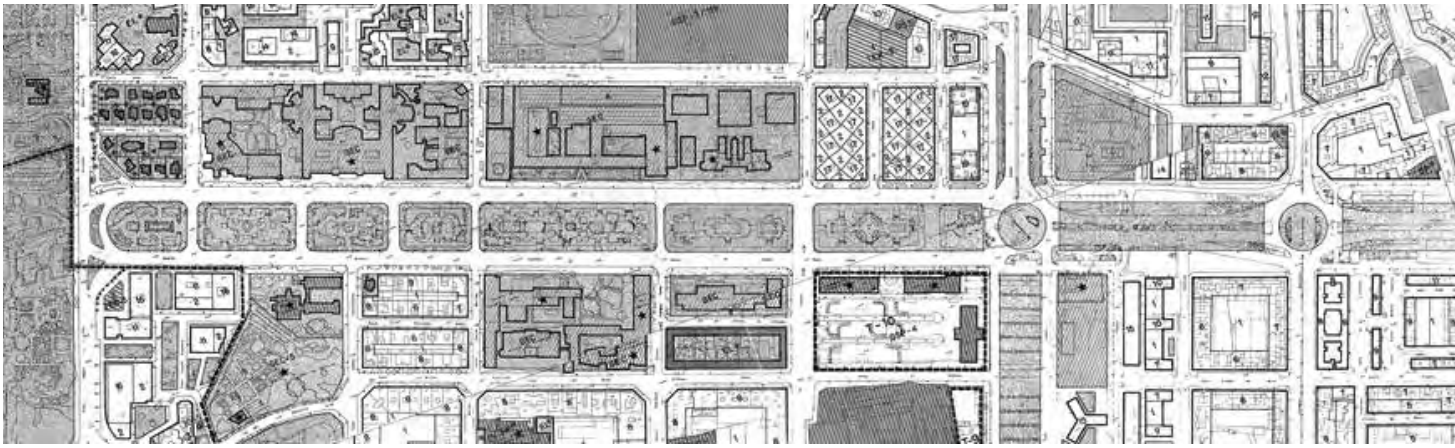
viales y andenes



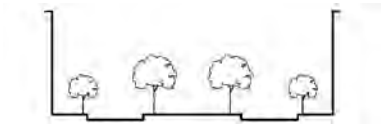
espacios libres



frentes edificados



PGOU: HOJAS C-29 C-35 Y C-36, 1988



En el Plan Especial de Reforma Interior de Aiora (PERI nº 12), el Ayuntamiento aprovecha para modificar el trazado de la Red Arterial e introducir el bulevar con paseo central, retomando la sección histórica del primer tramo. No se modifica entre la Avenida de Cardenal Benlloch y la calle del Doctor Manuel Candela, que ya disponían de bulevar a triple vía.

En 1988, el Plan clasifica la Avenida de Vicente Blasco Ibáñez como vía urbana de gran capacidad, es decir, con 3 o más carriles, con la mayoría de intersecciones a nivel y que por su amplia sección podría incluir separación de tráficos, con vías de servicio o corredores para el transporte público.

Sin embargo el último tramo estaba ya ejecutado de acuerdo con el PERI, como bulevar a doble vía, y el Plan propone modificar también el tramo a triple vía antes citado, si bien, postpone su reurbanización a la ejecución de otros ejes viarios pendientes.

El Paseo central, aprovechando la trama preexistente de supermanzanas, se interrumpe transversalmente en pocos puntos, coincidentes con los ejes secundarios más importantes, aunque retoma las “rotondas cuadradas” del tipo de las Grandes Vías, con lo que cada interrupción del paseo central, es doble, a diferencia del primer tramo

Página opuesta:

Vista de pájaro hacia el mar, 1990.

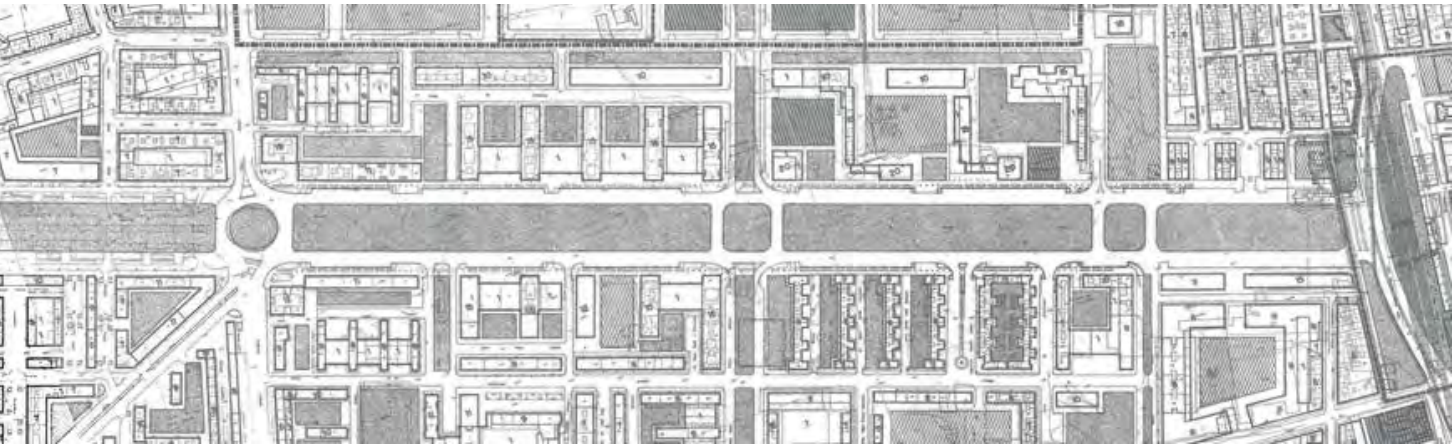
Abajo:

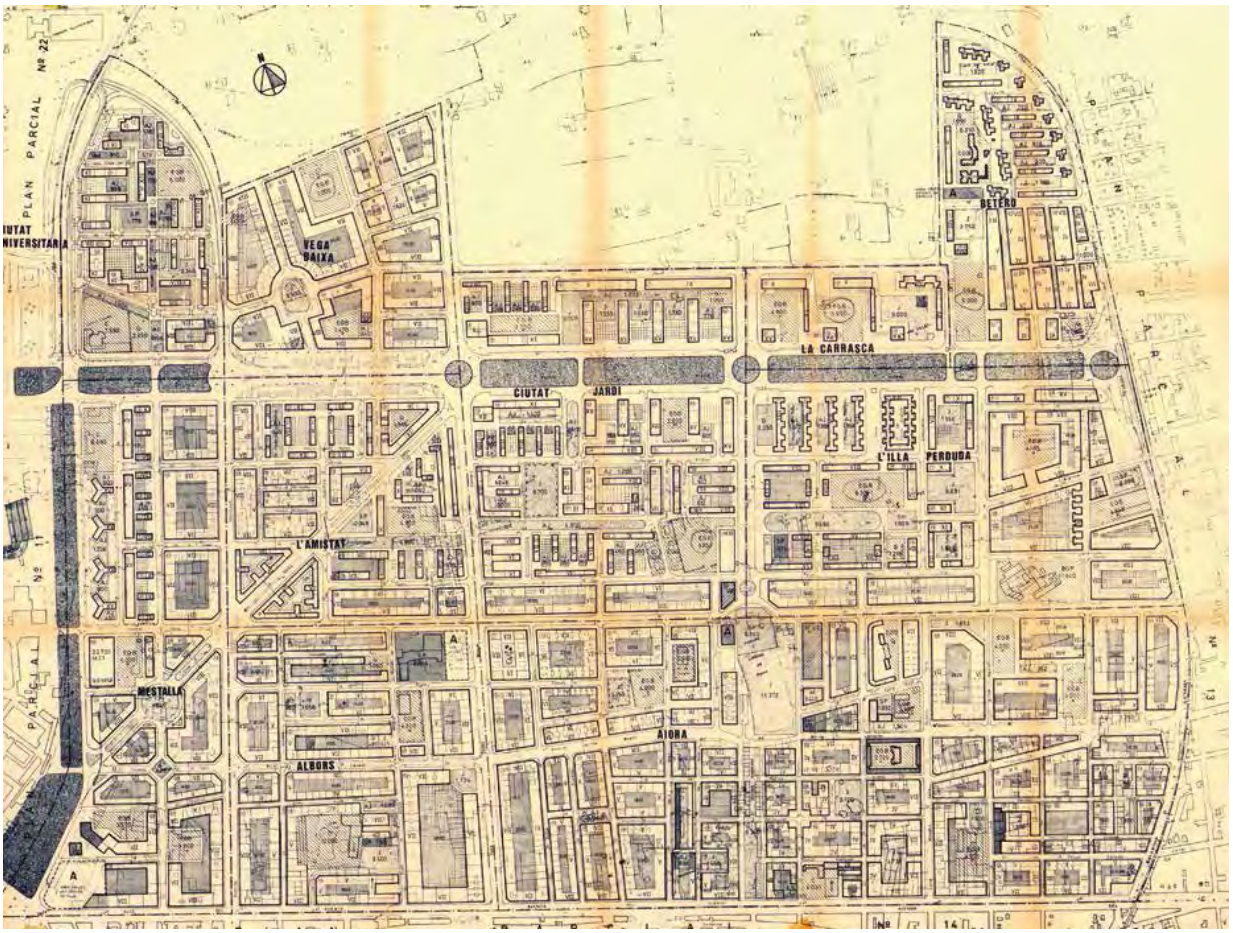
Montaje de las Hojas del Plan General, 1988. (Elaboración propia).

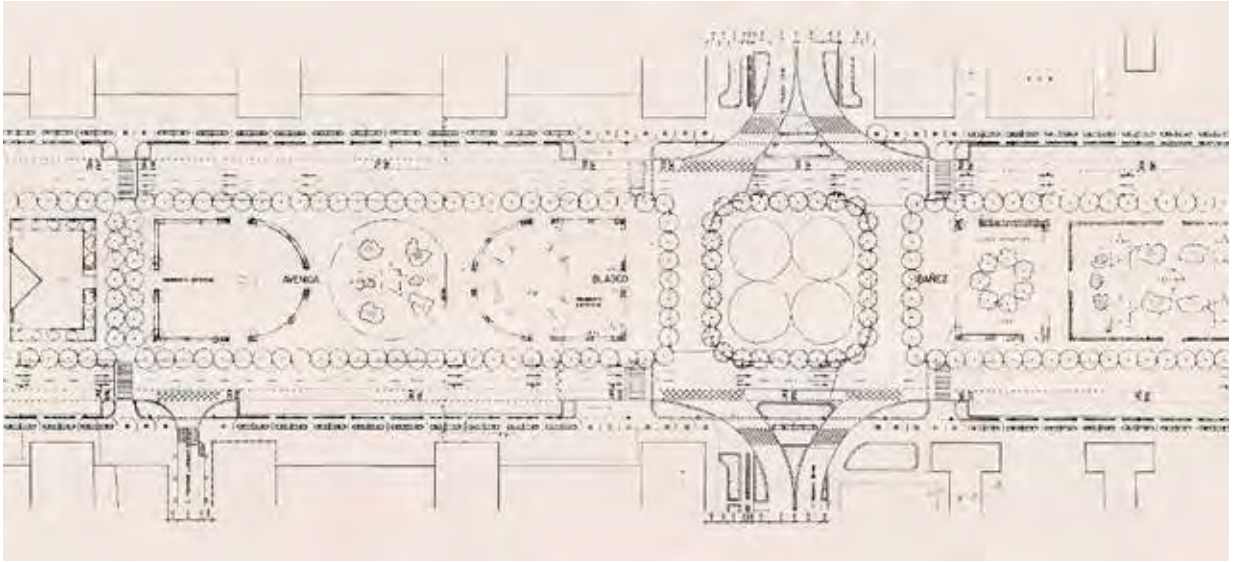
Página siguiente:

Plan Especial de Reforma Interior de Aiora, 1982. (Fragmento).

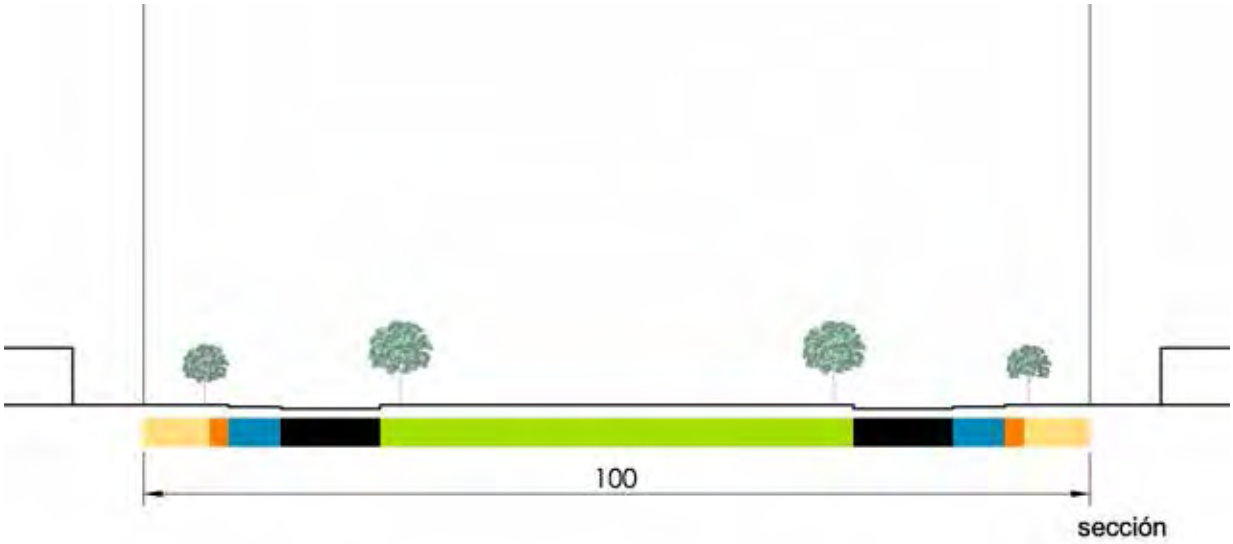
Detalle del Proyecto de Urbanización, 1984.



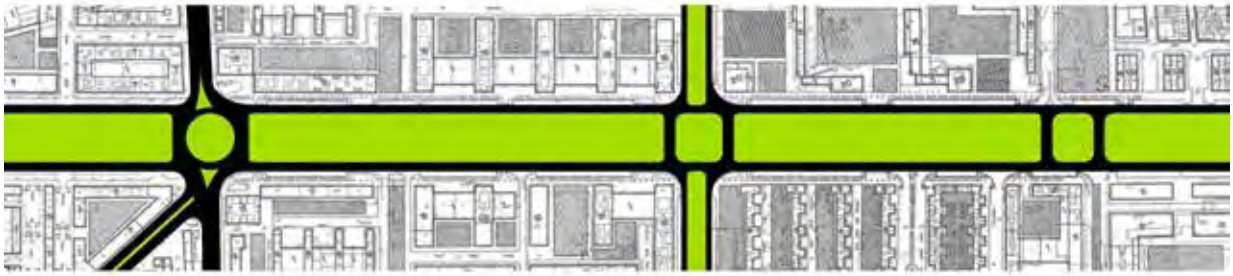

PLAN PARCIAL Nº 22
VEGA BAIXA
BETERO
LA CARRASCA
CIUTAT
JARDI
L'ILLA
PERDUDA
L'AMISTAT
MESTALLA
AIORA
ALBORS


AVENIDA
BLASCO
IBAÑEZ

FICHA GRÁFICA



sección



viales y andenes

espacios libres

frentes edificados

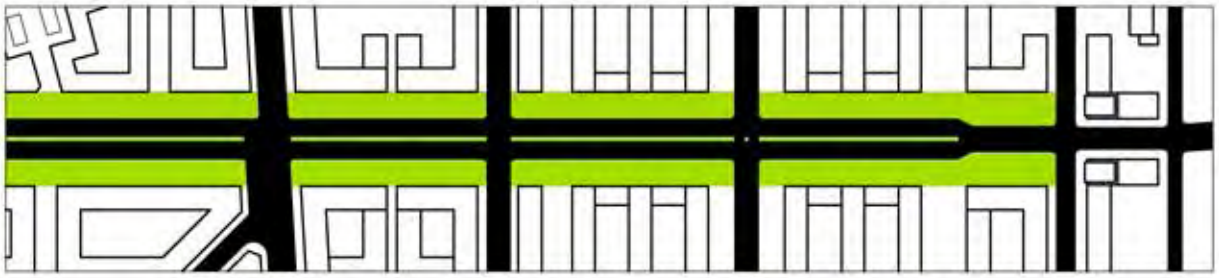
ESTADO ACTUAL

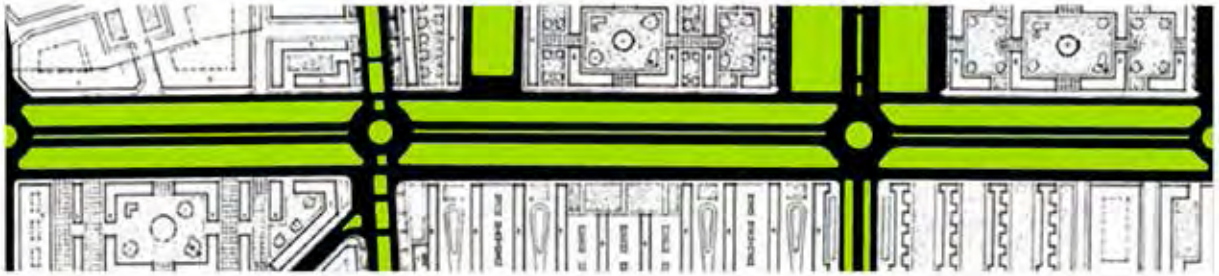
Vistas del paseo del tramo antiguo, tramo central a triple vía, y tramo final.

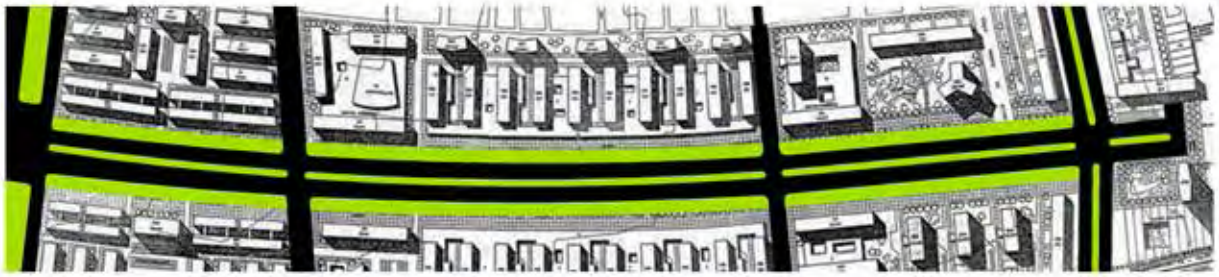
Vista del remate de la Avenida.

Página opuesta:

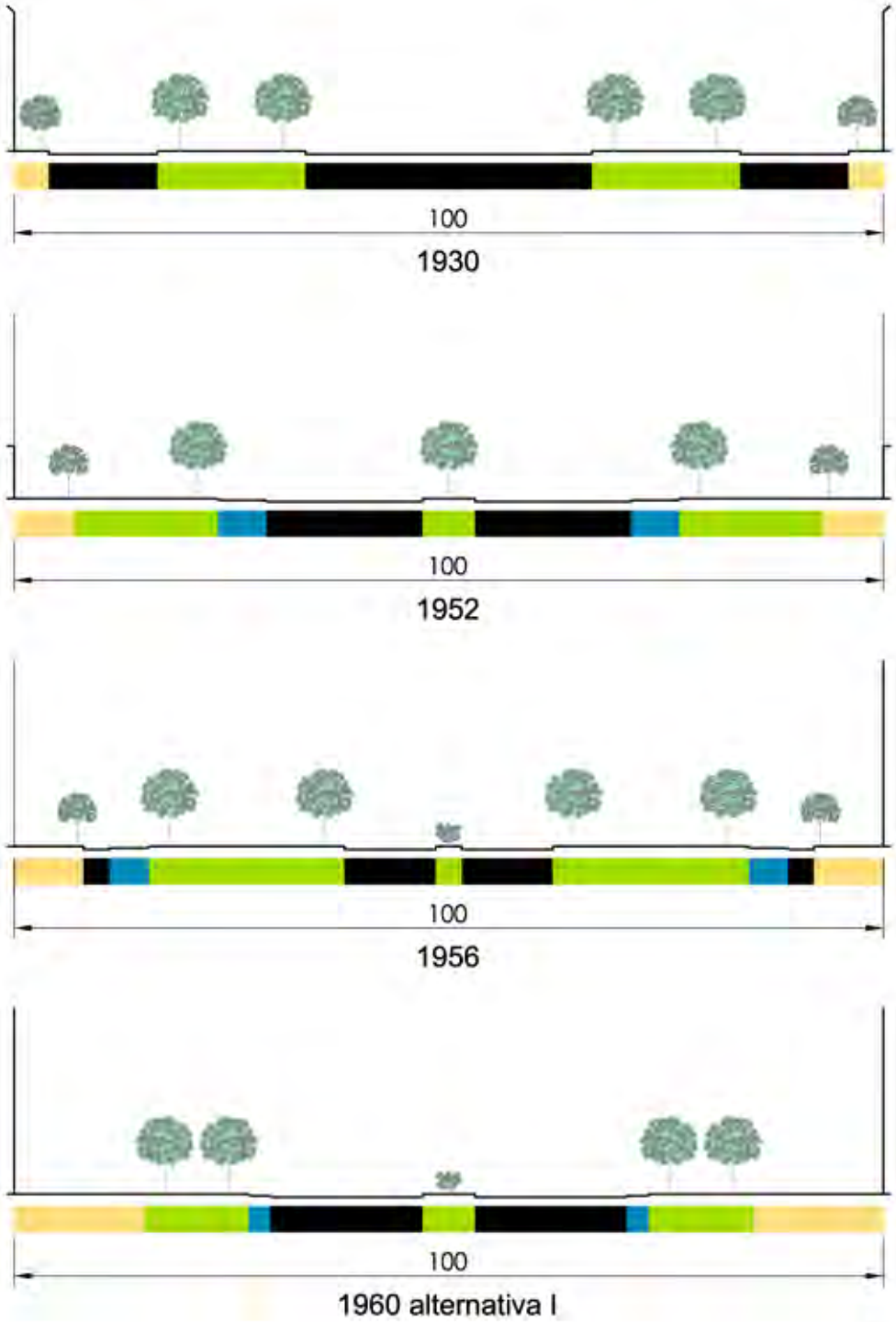
Vistas de pájaro de cada uno de los tres tramos.



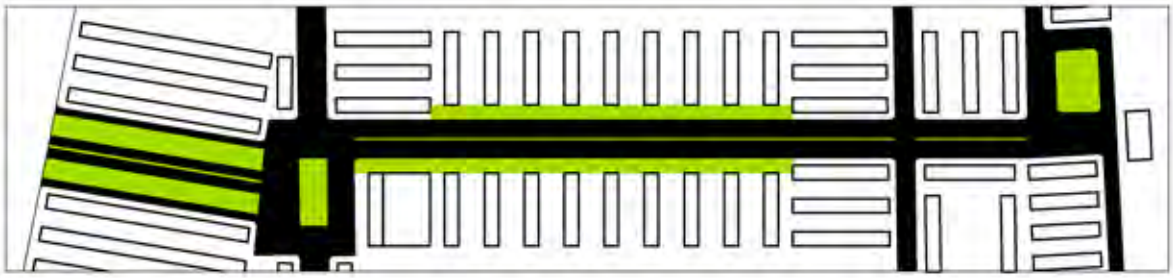


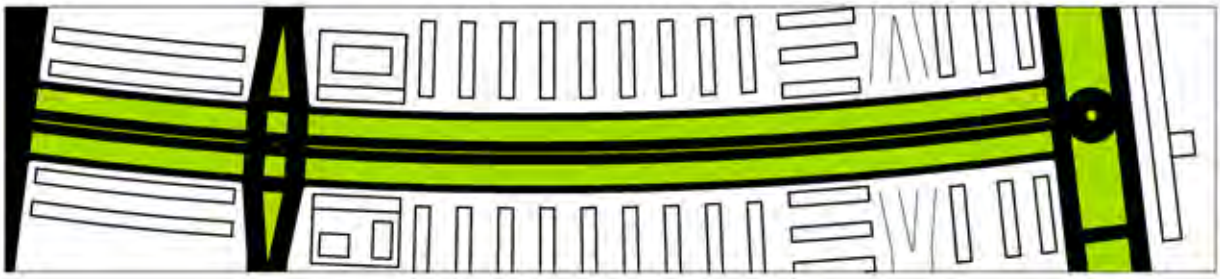


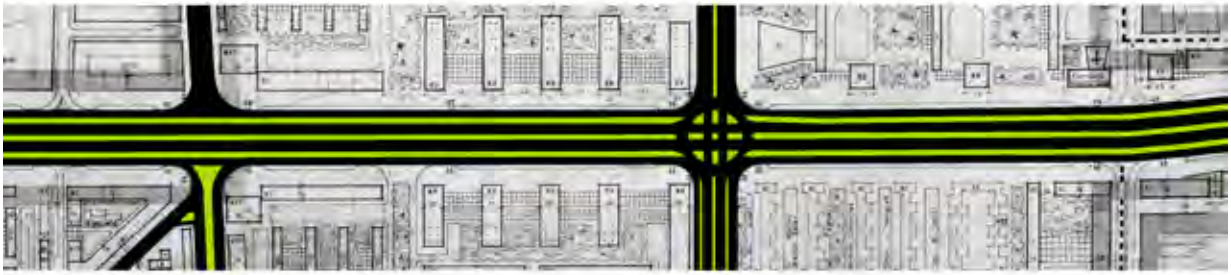
RESUMEN GRÁFICO



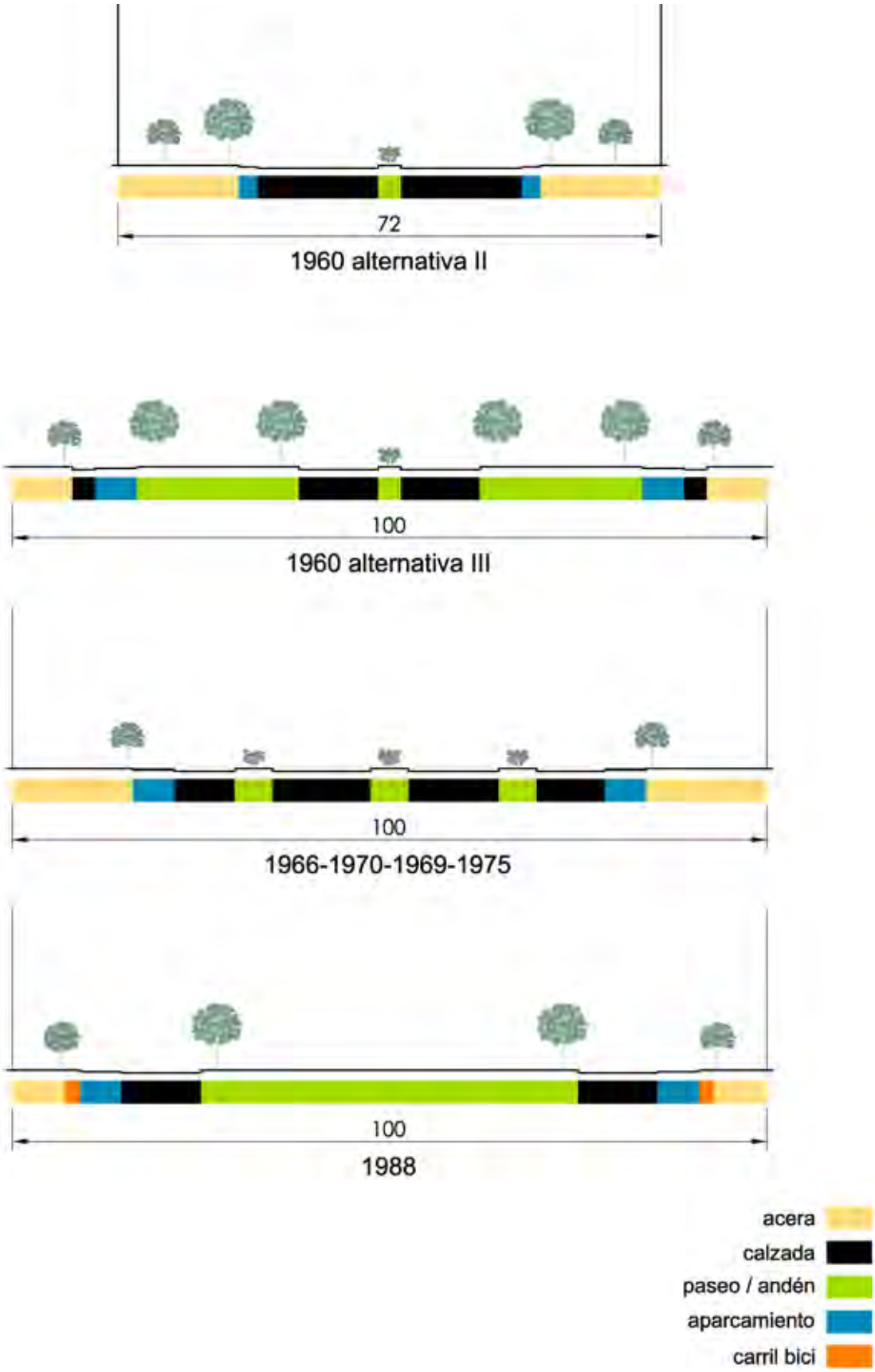
acera
calzada
paseo / andén
aparcamiento







RESUMEN GRÁFICO



III - 3
DE LA GRAN VÍA DE FERNANDO EL CATÓLICO A LA AVENIDA DE LES CORTS VALENCIANES


AVENIDA
GRANVILLE


Calle
Ferrocarril

PLANO DE VALENCIA, 1939, Y PROYECTO DE NUEVAS LÍNEAS ENTRE Cº DE TRÁNSITOS, Cº DE BURJASOT, POBLADO DE CAMPANAR Y RÍO TURIA, 1941

La primera prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico, bajo la denominación de calle nº 83, es trazada en 1907 encontramos por el Arquitecto Jefe del Ensanche, Francisco Mora, en el *Proyecto de Ensanche de Valencia y ampliación del actual*. Parte de un nuevo puente sobre el río Turia, y con sus 30 metros es algo más ancha que las de su entorno, que son de 20, e igual al eje arterial del Camino de Tránsitos, con una longitud de cinco manzanas de ensanche (tres más allá de Tránsitos).

No se prevé ninguna continuidad como vía de conexión con Benimàmet más allá del límite de área de la ampliación del Ensanche. El trazado se cruza, entre otras preexistencias, con la acequia de Rascanya, el camino de Campanar, acequias y caminos menores, y la pequeña agrupación o barrio de La Figuera.

En 1939, el Arquitecto Mayor, Javier Goerlich realiza el *Plano de Valencia*, en el que actualiza la versión contraida del *Plano de Ensanche de la ciudad de Valencia* de Mora de 1924, con lo que el eje reduce su longitud, al interrumpirse en el Camino de Tránsitos, (parte color gris del montaje) aunque con la misma anchura, la nueva denominación provisional, como calle nº 17.

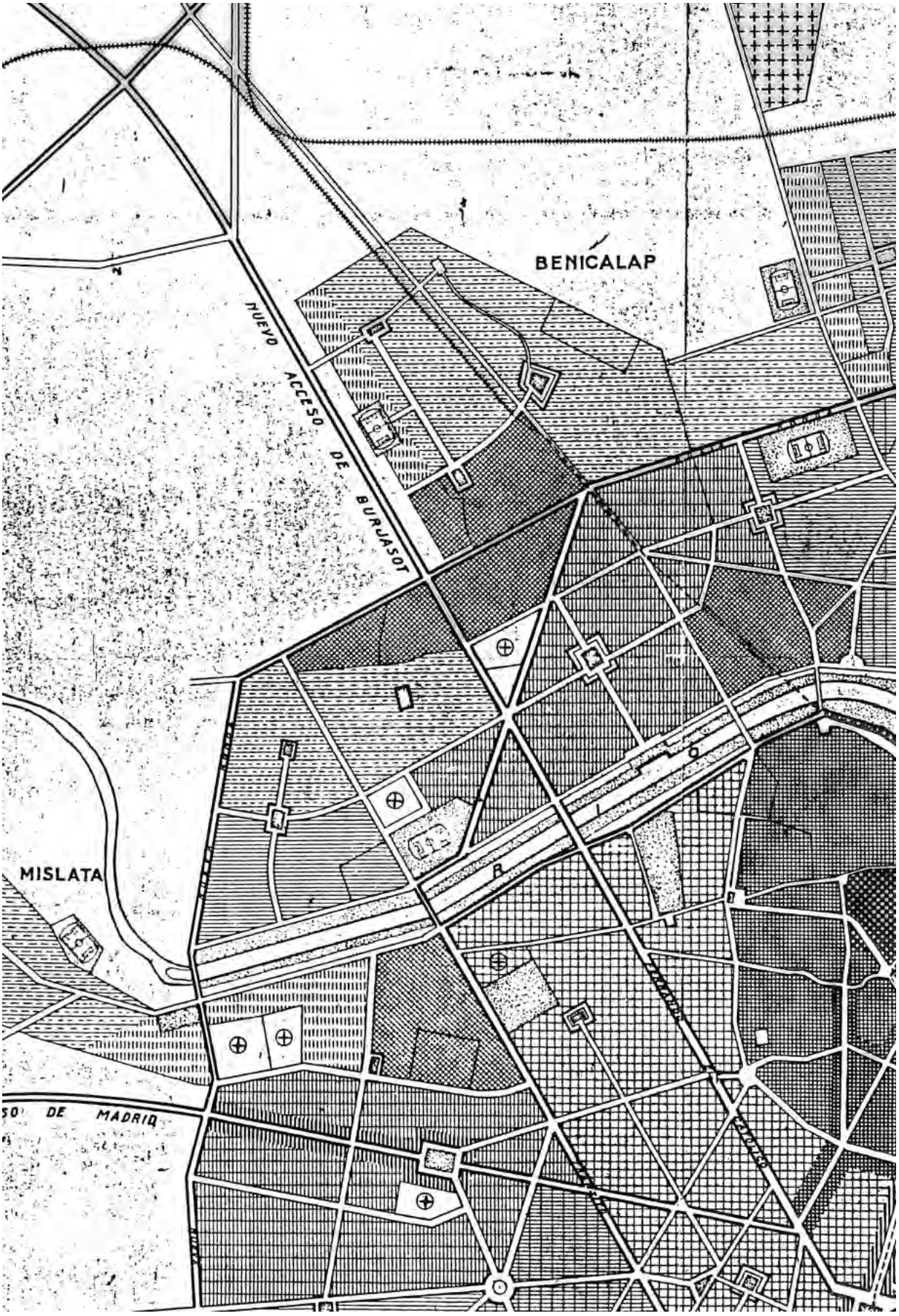
En 1941 el propio Goerlich traza el proyecto de nuevas líneas de Campanar (parte color mostaza del montaje), que se aprueba en 1945, es decir, el año anterior a la aprobación del primer Plan General, en el que se trabajaba desde 1944. Esto suponía una nueva prolongación hacia el Norte, más allá del Proyecto de Ensanche.

El trazado urbano de este proyecto de alineaciones se aleja de los criterios del Ensanche, con menores dimensionados de calles y manzanas, y la inexistencia de achaflanados en los cruces, al haberse utilizado como base o patrón del trazado el “poblado” de Campanar.

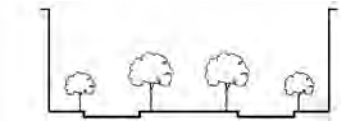
Página opuesta:

Proyecto de Ensanche de Valencia y ampliación del actual, 1907. (Imagen invertida digitalmente del ferroprusiato original)

Montaje del Plano de Valencia, 1939 y del Proyecto de Nuevas Líneas entre Cº de Tránsitos, Cº de Burjassot, Poblado de Campanar y Río Turia, 1941. (Elaboración propia).


BENICALAP
NUEVO ACCESO DE BURJASOT
MISLATA
SO DE MADRID

HOJA 2-C DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN, 1946



En el Plan General de Ordenación Urbana de valencia y su Cintura, se contempla la prolongación, con carácter comarcal, de la Gran Vía de Fernando el Católico.

En uno de los calcos de la Hoja 2C perteneciente a la serie de hojas a escala 1/4000 del Plan General, inédita hasta el momento (localizada en el Archivo Histórico Municipal), encontramos una solución divergente a que veremos en el apartado siguiente, del Barrio Residencial Burjasot-Benimamet, aun tratándose del mismo eje, correspondiente al Nuevo Acceso de Burjasot.

En este plano se configura el eje, en el tramo inmediato al río Turia.,como un bulevar a doble vía, por lo que es la excepción al bulevar a triple vía, característico del Plan de 1946.

Cuenta con una anchura de 40 metros, mayor a la de los Planes precedentes, pero algo menor que la Gran Vía, que tiene 50, de la que toma su sección transversal, con un paseo central, una calzada para cada sentido, y aceras.

Izquierda:

Detalle de la Hoja 2C de la serie a escala 1/4.000 del Plan General de Valencia, 1946.

Página opuesta:

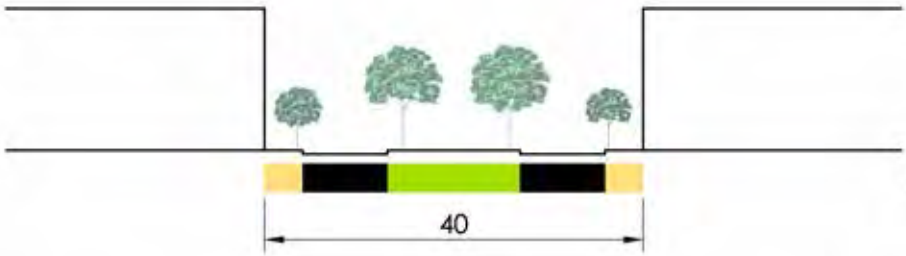
Detalle del Plan General de Valencia a escala 1/10.000, 1946.

Página siguiente:

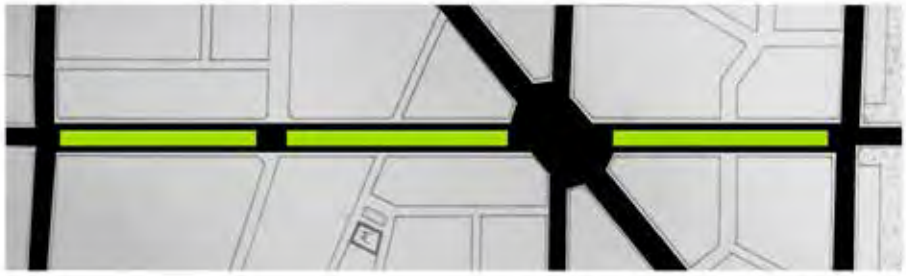
Fotografía aérea del Vuelo Americano, 1945

Detalle del Plano Catastral, 1929-1944.

FICHA GRÁFICA



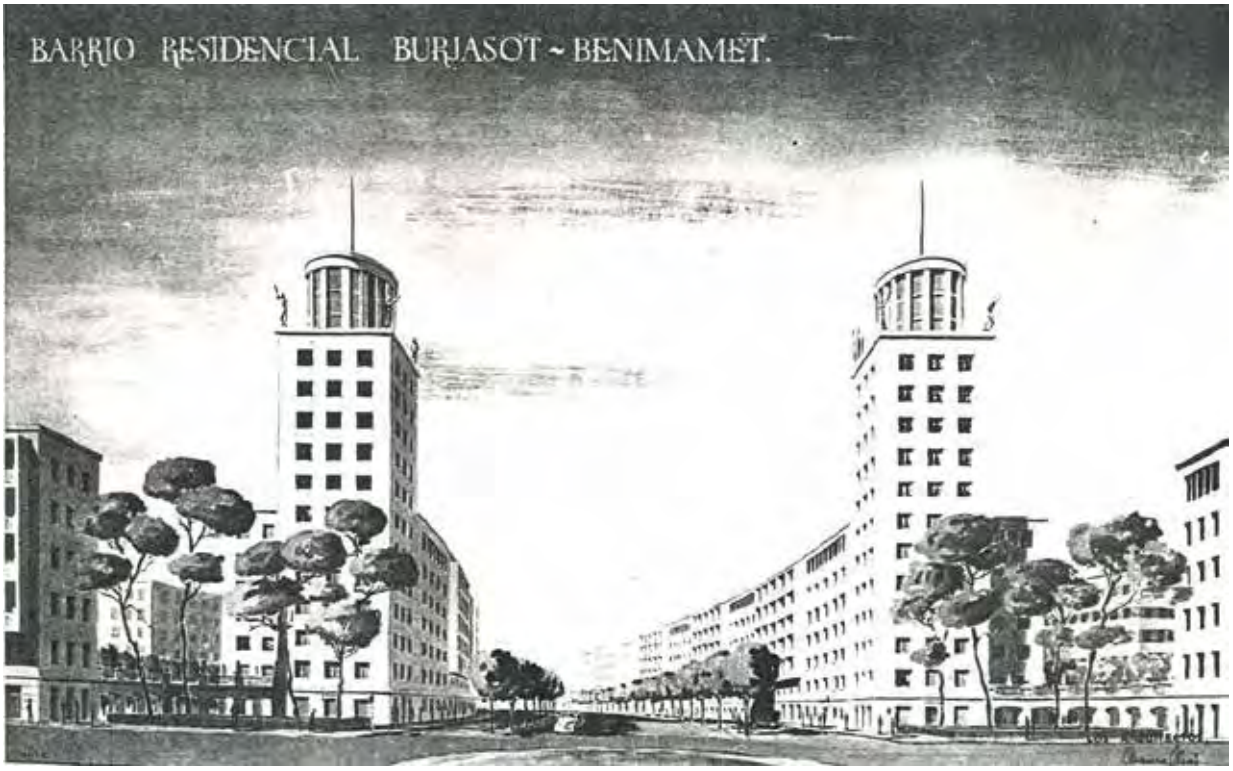
sección

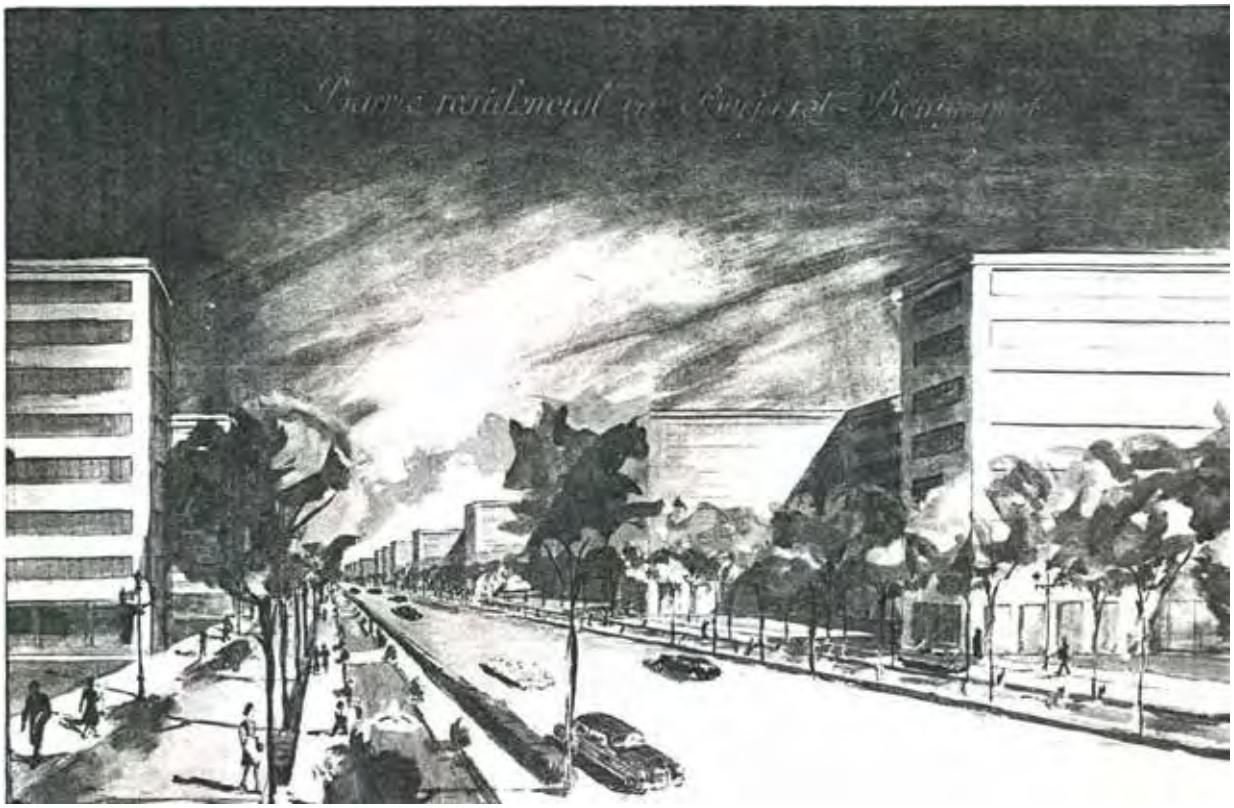


viales y andenes

espacios libres

frentes edificados


BARRIO RESIDENCIAL BURJASOT ~ BENIMAMET.

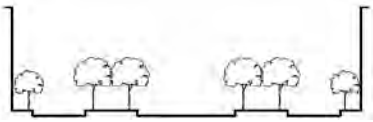


BARRIO RESIDENCIAL BURJASSOT - BENIMÀMET, 1946

Este proyecto urbano, incluido en el Plan General de 1946 prevé unir el grupo residencial de Burjassot - Benimamet a Valencia desviando la Avenida de Burjassot por Nuevo acceso Ademuz, para entrar en el eje de la Gran Vía de Fernando el Católico, mediante un nuevo puente.

El bulevar de directriz curva que atraviesa el barrio de Sureste a Noroeste es el eje compositivo de éste, que llegando desde la Gran Vía, arranca enfatizado por dos torres gemelas de estilo sobrio (no casticista), coronadas con una estatua en cada esquina y un cuerpo o ático cilíndrico a modo de miramar rematado con mástil central, a las que siguen bloques lineales profundos en primer término, y bloques en peine después, recayendo a la alineación del bulevar los testeros fenestrados.

La sección del bulevar es a triple vía, compuesta por una calzada central, sin mediana, dos paseos laterales con doble hilera de árboles cada uno, vías de servicio y aceras.



Detalles de automoviles, 1946.

Izquierda:

Foografía de la maqueta del Barrio Residencial Burjasot - Benimamet, 1946.

Página opuesta:

Perspectivas del Barrio Residencial Burjasot - Benimamet, 1946.


PLAN DE ORDENACION DE
VALENCIA Y SU COMARCA
HOJA Nº 8
LEYENDA

PLANO PARCIAL Nº 8 DE CAMPANAR, 1952

Este Plano Parcial comprende sólo la parte Oeste de Campanar, estando delimitada al Este por la prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico, al Oeste por el eje prolongación del puente de Campanar, al Sur por el río Turia y el Camino de Tránsitos, y al Norte por la prolongación de la Ronda Exterior, prolongación del Camino de Tránsitos.

Si bien el trazado del resto de calles varía sustancialmente respecto a la Hoja 2C - vista anteriormente-, este Plano Parcial al contar con leyenda, determina que la prolongación de la Gran Vía está flanqueada en toda su longitud por manzanas de “Zona de Ensanches Futuros”.

A pesar de su mayor escala (1/1000) respecto a la Hoja 2C, no se grafía en planta el bulevar, por lo que no es posible aportar su análisis gráfico en páginas posteriores.

El plano entelado inédito que se ha localizado en el Archivo de Planeamiento, de fecha octubre de 1952, no tiene firmas, sello, ni aprobación. No obstante, según documentación obrante en el archivo, el Plano Parcial nº 8 fue aprobado por la Comisión Central de Sanidad el 20 de diciembre de 1952, con las rectificaciones recomendadas incluidas.

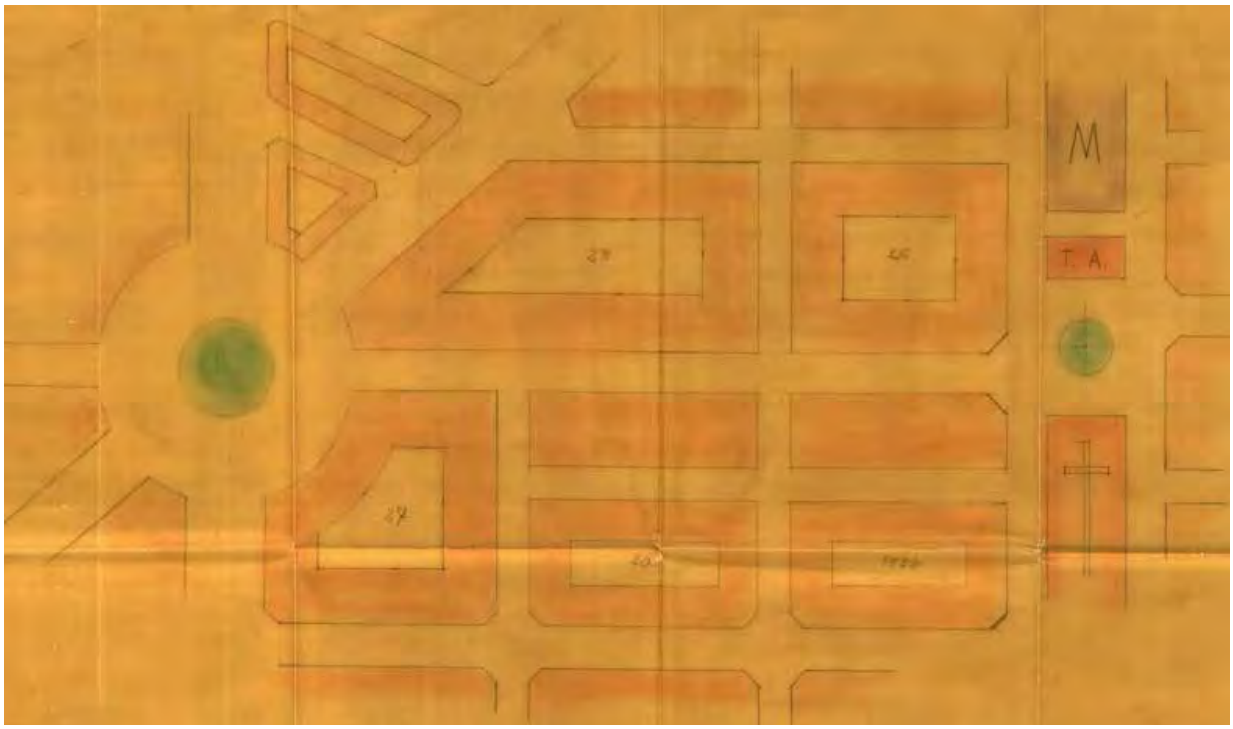
Página opuesta:

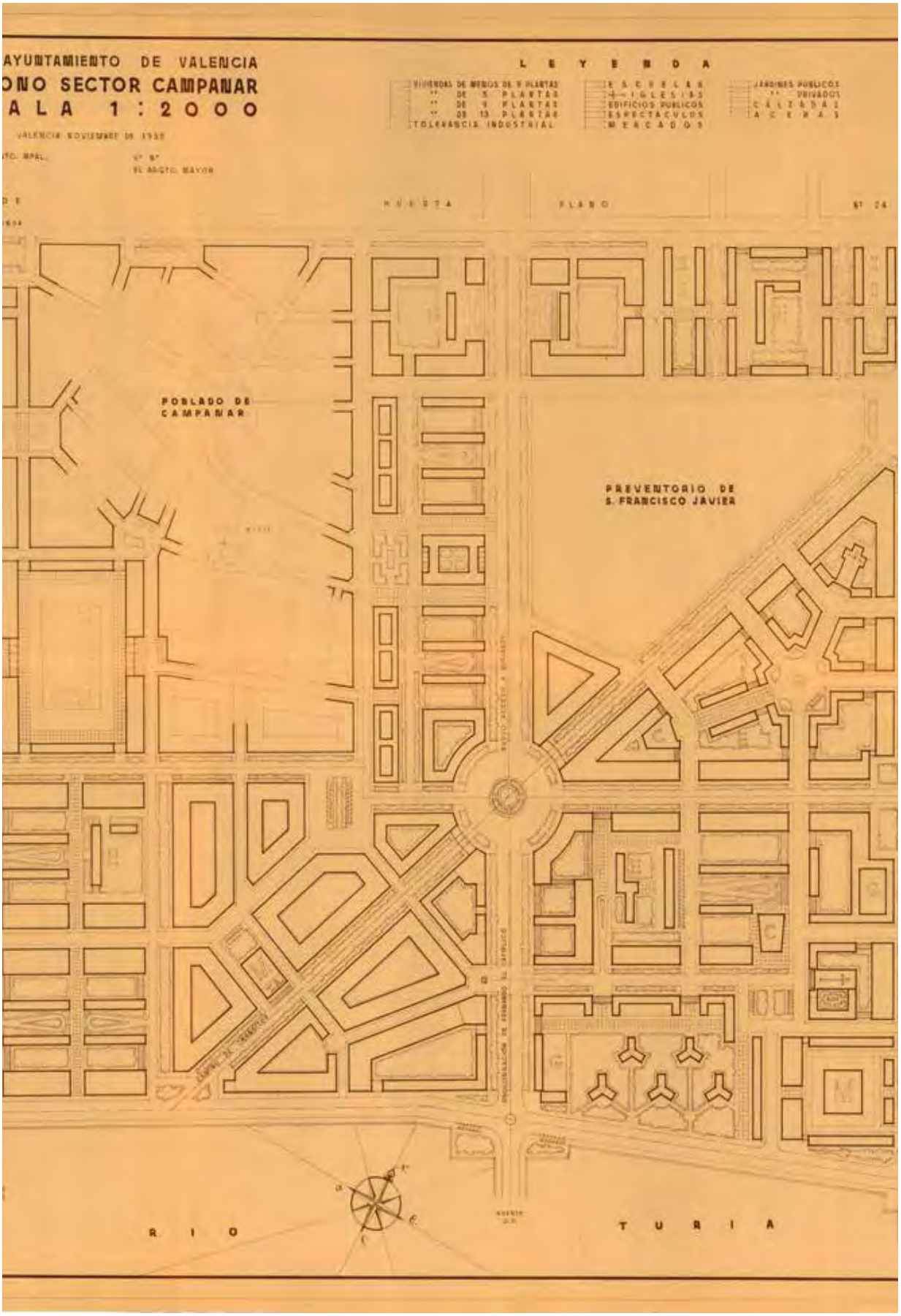
Plano Parcial nº 8, 1952.

Borrador previo del Plano Parcial nº 8, 1951.

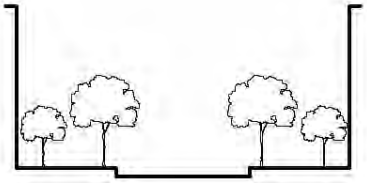
Abajo:

Plano con rotonda y Centro Cívico con Tenencia de Alcaldía, Mercado e Iglesia en la parte Oeste, 1951 c.a.




AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
ONO SECTOR CAMPANAR
A LA 1 : 2000
LEYENDA
VIVIENDAS DE MENOS DE 5 PLANTAS
" DE 5 PLANTAS
" DE 9 PLANTAS
" DE 13 PLANTAS
TOLERANCIA INDUSTRIAL
ESCUELAS
IGLESIAS
EDIFICIOS PUBLICOS
ESPECTACULOS
MERCADOS
JARDINES PUBLICOS
" PRIVADOS
CALZADAS
ACERAS
HUERTA
PLANO
POBLADO DE CAMPANAR
PREVENTORIO DE S. FRANCISCO JAVIER
RIO
TURIA

POLÍGONO SECTOR CAMPANAR, 1955



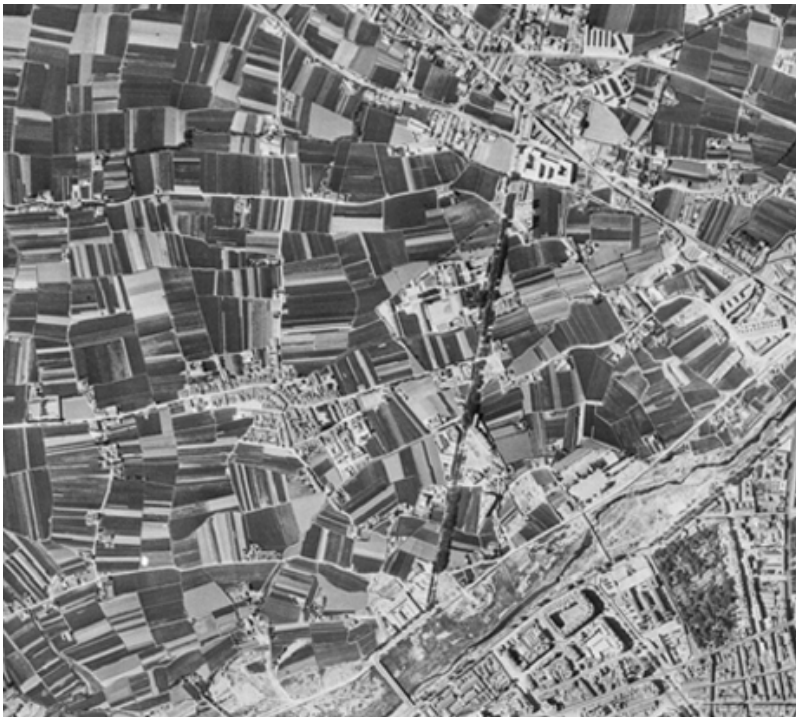
Encontramos esta propuesta de prolongación de la Cran Vía de Fernando el Católico en el proyecto del Polígono de Campanar, redactado en noviembre de 1955, pero carente de la firma del Arquitecto Municipal y del Vº Bº del Arquitecto Mayor.

Se trata de uno de los escasos bulevares a vía única que se han localizado, Consta de calzada central con mediana ajardinada, aceras, y dos amplios andenes laterales adosados a éstas.

Los andenes son ajardinados, con hileras de árboles, y están delimitados en los extremos de las manzanas por avances de las aceras, que son extensas, evitando un exceso de cruces con el eje.

En el cruce con el Camino de Tránsitos se diseña mediante plaza en estrella. No existen a lo largo del bulevar bandas de aparcamiento, que sólo se producen en el Mercado, alguna calle secundaria, o plaza destinada a este efecto, de manera discontinua.

El eje está flanqueado sobre todo por los testeros de bloques laminares, combinados con alguna manzana cerrada tipo ensanche y manzanas abiertas orladas con bloques algo más profundos que las de ensanche. Junto al río también encontramos cinco torres en patte-de-poulet.



Izquierda:

Fotografía aérea. Vuelo Americano, 1956.

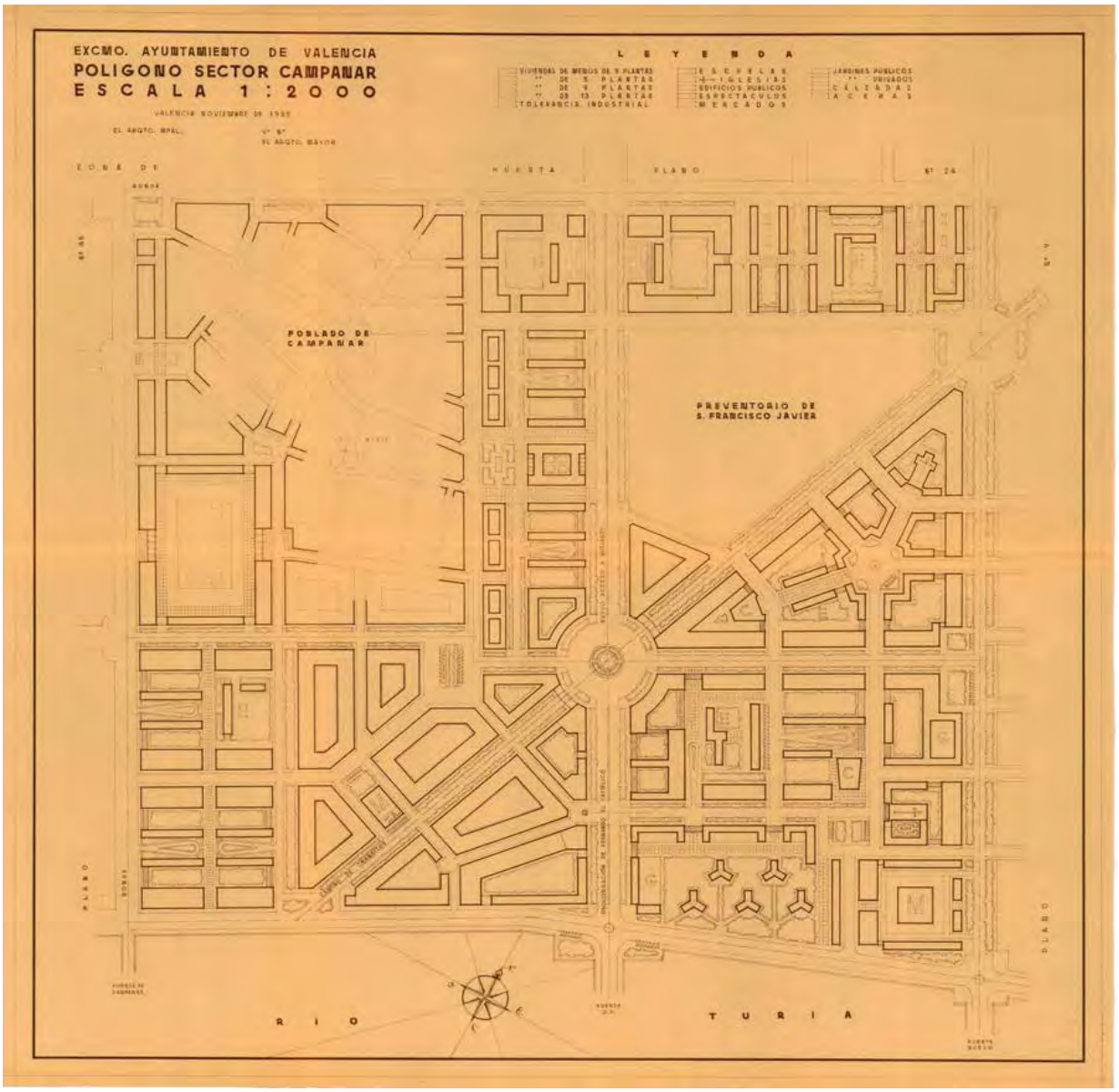
Página opuesta:

Detalle del Polígono Sector Campanar, 1956.

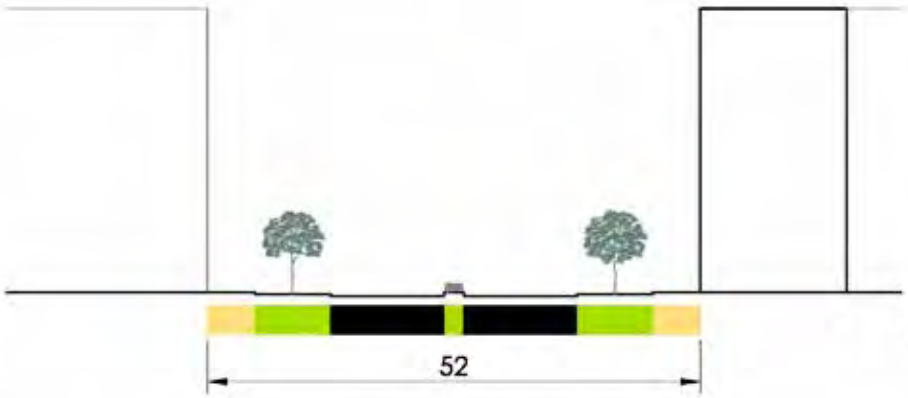
Página siguiente:

Boceto de la zona, con plaza rectangular en el cruce con el nuevo Cº de Tránsitos, 1956 c.a.

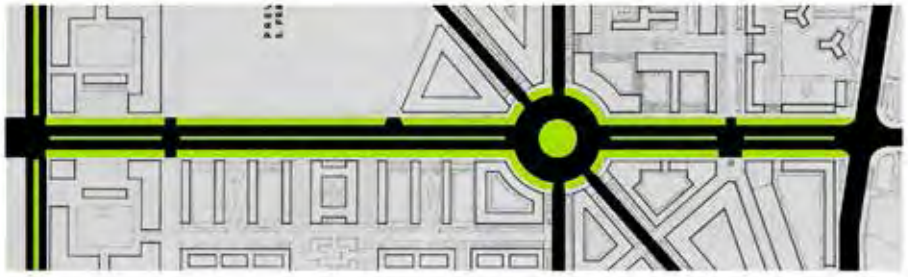
Polígono Sector Campanar, 1956.


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
POLIGONO SECTOR CAMPANAR
ESCALA 1:2000
LEYENDA
POBLADO DE CAMPANAR
PREVENTORIO DE S. FRANCISCO JAVIER
RIO TURIA

FICHA GRÁFICA

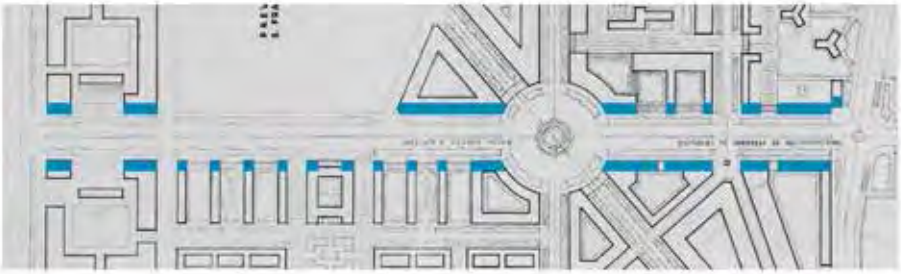


sección

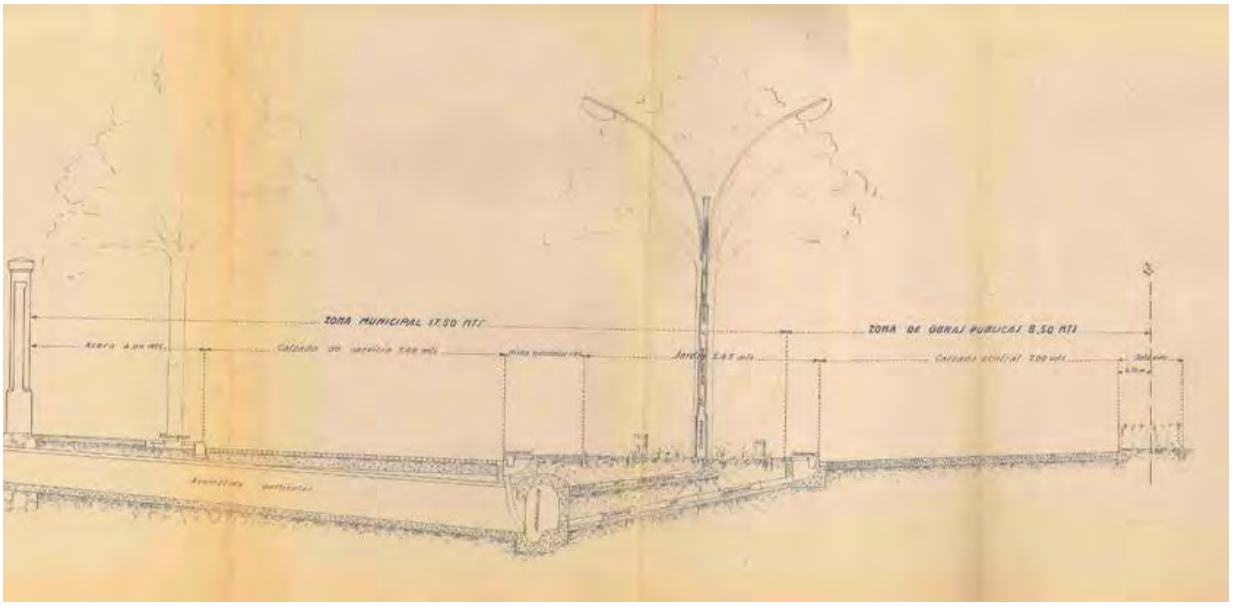


viales y andenes

espacios libres

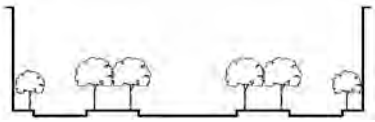


frentes edificados


ZONA MUNICIPAL 17.50 MTS
ZONA DE OBRAS PUBLICAS 8.50 MTS


Polígono del Sector de CAMPANAR cuya aprobación se propone al Excmo. Ayuntamiento para solicitar de la Superioridad por GRAN VALENCIA se hagan extensivos al mismo los beneficios de la Ley de 3 de Diciembre de 1953.
Escala 1:2000

POLÍGONO DEL SECTOR DE CAMPANAR Y PROYECTO DE NUEVO ACCESO DE ALICANTE Y ADEMUZ, 1956



De acuerdo con la Memoria del Proyecto de Nuevo Acceso de Alicante y Ademuz, la anchura de nuevo acceso de Ademuz era de 40 metros según el Plano Parcial nº 8 de 1952, y de 52 m según el proyecto de Polígono de Campanar para viviendas de renta limitada.

Este Proyecto se corresponde en fecha y autor con el del Polígono de Sector de Campanar, que no define el bulevar, por lo que la hipótesis más factible es que le corresponde la del Proyecto de Nuevo Acceso.

La nueva sección, proyectada por el Arquitecto Mayor, Javier Goerlich queda fijada en los 52 m. citados, y se compone de aceras de 4 metros, con alcorques, calzadas de servicio de 7 metros, andenes laterales, con sendas hileras de árboles, compuestos por “pista para bicicletas” de 1,80 metros y ajardinamiento de 5,45 metros, y calzadas centrales de 7 m cada una de ellas, separadas por una mediana plantada con “seto vivo” de 1,50 metros.

Como detalle del proyecto, cabe reseñar el sistema de ventilación del alcantarillado para el que se aprovechan las columnas de alumbrado como chimeneas.

En cuanto al “seto central separador de tráfico” que se proyecta, no estaba previsto en los proyectos de carreteras de la Jefatura de Obras Públicas, y al estar las obras sin comenzar, se intentó que fueran incluidos en las obras, pero la respuesta fue que debía ser a cargo del Ayuntamiento. Con el advenimiento de la Riada, el Ayuntamiento solicito a la Jefatura que se hiciera cargo del coste, sin lograrlo.

Camilo Grau en su informe sobre el proyecto de nuevo acceso de la Jefatura de Obras Públicas, en 1956:

> En Valencia, el que suscribe estima que beneficia los intereses municipales, porque se inicia con dicho acceso la prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico y su unión con Burjasot con una anchura digna.

Las edificaciones que orlan el eje, irán variando en las diferentes versiones, desde manzanas de ensanche a torres en esvástica y patte-de-poulet, pasando por bloques en cremallera o lineales.

Página opuesta:

Detalle del Plano de Sección Transversal de los Nuevos Accesos de Alicante y Ademuz, 1952.

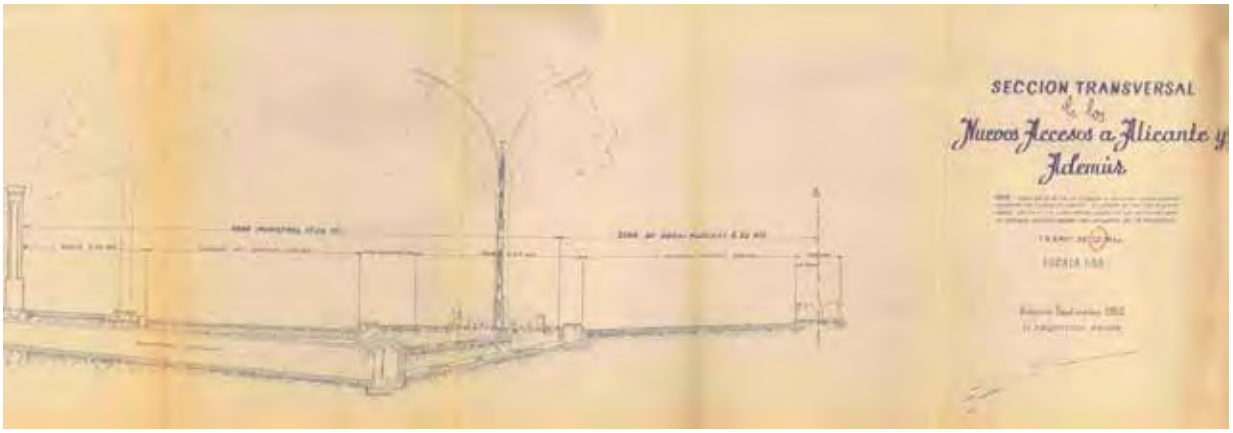
Calco de Polígono de Sector de Campanar, 1955.

Página siguiente:

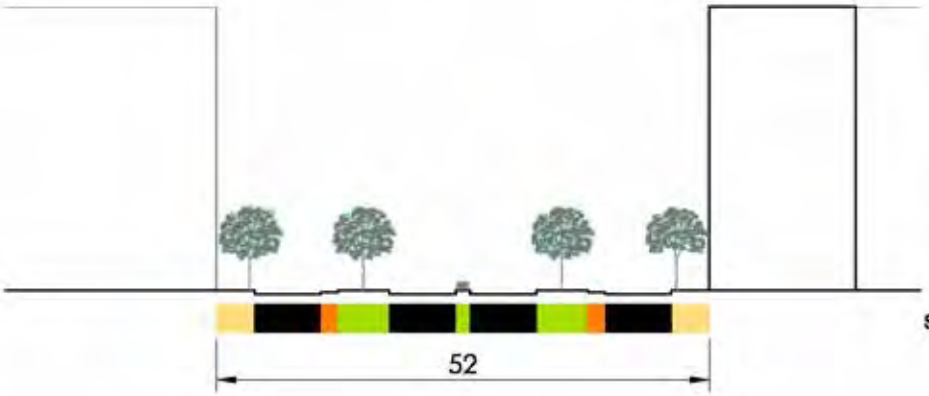
Polígono de Sector de Campanar, 1956.

Plano de Sección Transversal de los Nuevos Accesos de Alicante y Ademuz, 1952.


Polígono Sector Campanar
Para la realización del Plan de Ordenación de Valencia – Capital.
Zona de reserva para viviendas de renta limitada.
ESC/ 1:2000

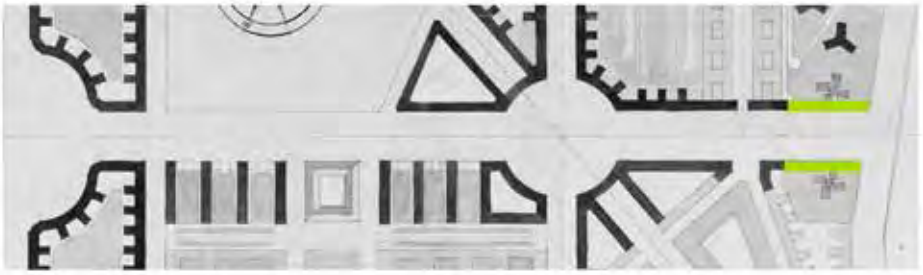

SECCION TRANSVERSAL
de los
Nuevos Accesos a Alicante y Ademúz

FICHA GRÁFICA



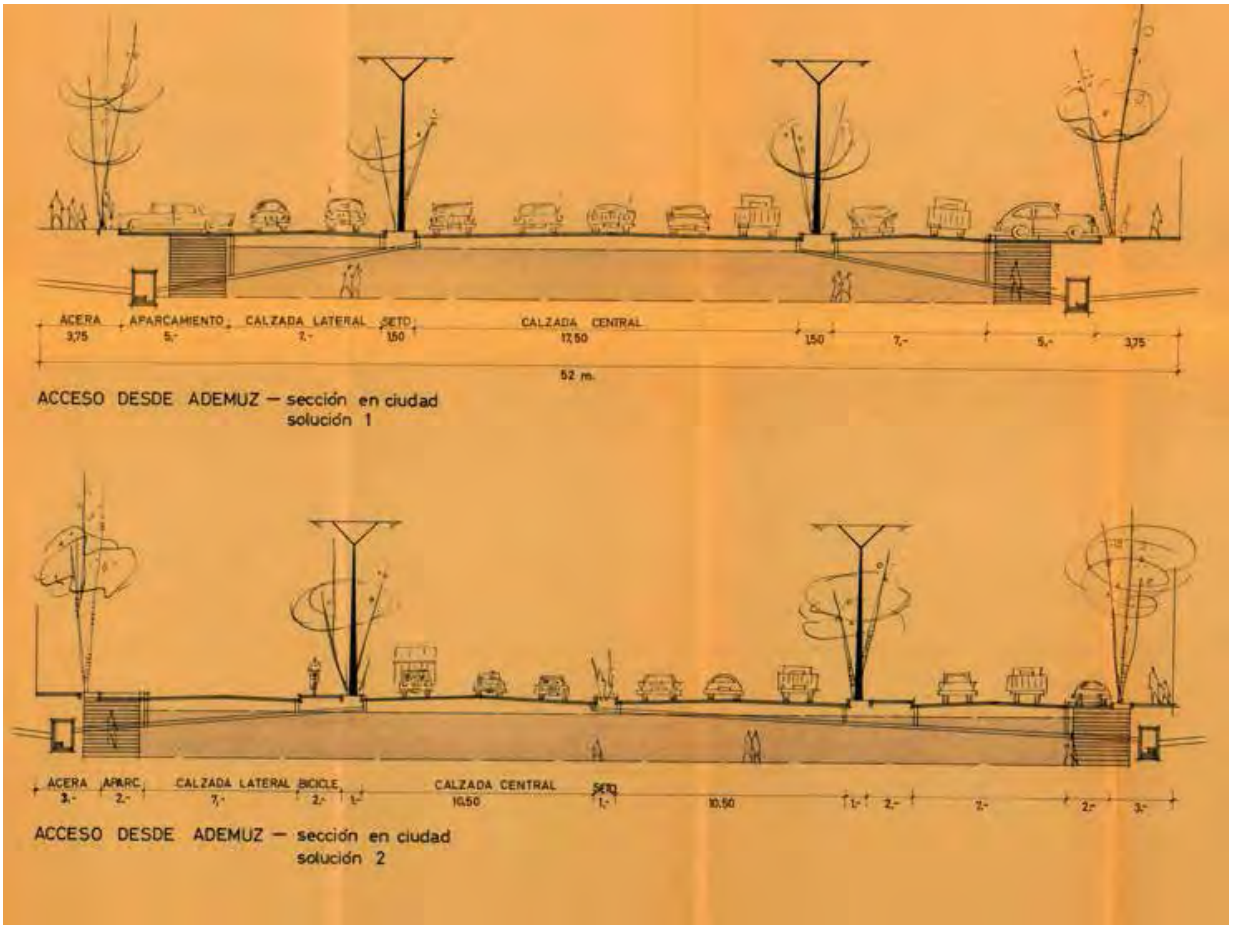
sección

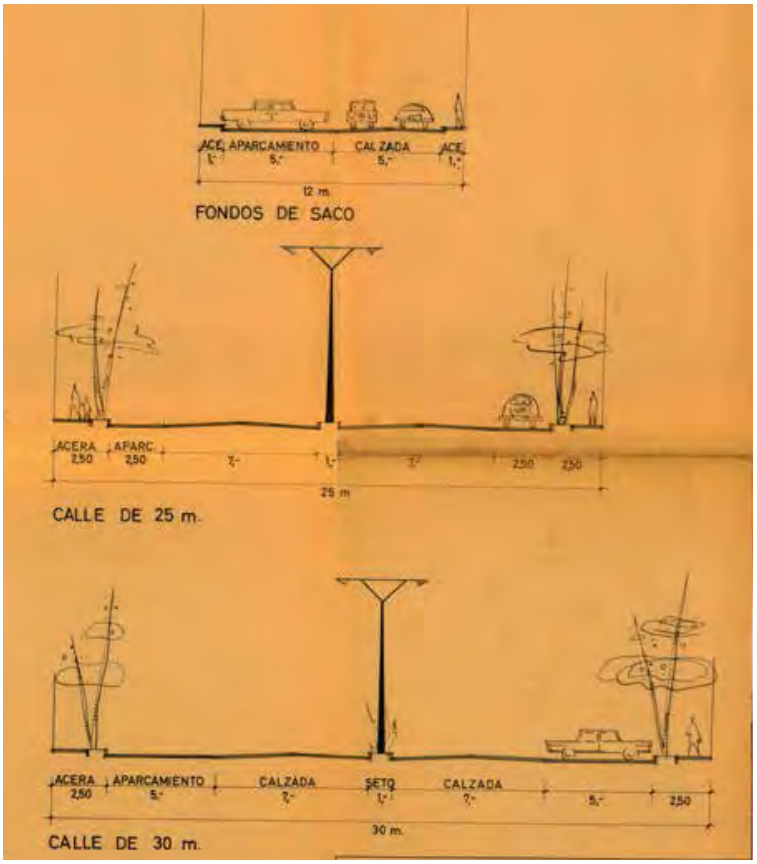
viales y andenes



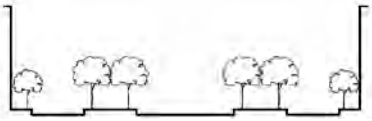
espacios libres

frentes edificados


ACERA 3,75
APARCAMIENTO 5,-
CALZADA LATERAL 7,-
SETO 1,50
CALZADA CENTRAL 17,50
1,50
7,-
5,-
3,75
52 m.
ACCESO DESDE ADEMUZ — sección en ciudad
solución 1
ACERA 3,-
APARC. 2,-
CALZADA LATERAL 7,-
BICICLE 2,-
1,-
CALZADA CENTRAL 10,50
SETO 1,-
10,50
1,-
2,-
2,-
2,-
3,-
ACCESO DESDE ADEMUZ — sección en ciudad
solución 2


ACE. 1,-
APARCAMIENTO 5,-
CALZADA 5,-
ACE. 1,-
12 m.
FONDOS DE SACO
ACERA 2,50
APARC. 2,50
7,-
1,-
7,-
2,50
2,50
25 m
CALLE DE 25 m.
ACERA 2,50
APARCAMIENTO 5,-
CALZADA 7,-
SETO 1,-
CALZADA 7,-
5,-
2,50
30 m.
CALLE DE 30 m.

PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL POLÍGONO DE CAMPANAR, 1960



El polígono de Campanar, es un encargo del Ayuntamiento a los arquitectos Joaquín García Sanz, Vicente Valls Abad, Manuel Blanc Díaz y Camilo Grau García.

Tanto la memoria del proyecto, como en la planimetría se reflejan un tira y afloja relativo a la anchura total (65 vs 52 metros) que debería tener el eje. Encontramos plantas viarias donde el ancho es de 65 metros, pero en el plano de secciones viarias es de 52. Y finalmente, se dibujó también con 80 metros de anchura, versión que recogemos, junto con la de 52, en los esquemas gráficos.

El proyecto es más completo que los redactados por la Oficina Municipal, y entre otros, contiene un plano de secciones viarias. En él, la sección del acceso de Ademuz, se presenta con dos alternativas. En la primera la calzada central sin mediana, se dibuja con cinco carriles y el aparcamiento junto a las aceras es batería.

En la segunda, de dichas soluciones la calzada se divide por mediana con seto, con tres carriles por sentido, incluye carril para bicicletas en cada andén de separación de las vías de servicio, y el aparcamiento es en cordón. En memoria se justifica la supresión de las bandas laterales para bicicletas, en que estas pueden circular por las vías de servicio.

Ambas incorporan pasos subterráneos para peatones y los nudos se resuelven mediante rotondas de diámetro generoso.

La ampliación del ancho a 65 metros, y la nueva planta viaria, se reflejan en un plano de modificación de 1961, y la planta viaria aumenta la proporción de espacios peatonales o ajardinados, sobre los circulatorios. Queda así contemplado el nuevo ancho fijado para los accesos principales de la ciudad, de 65 metros.

Página opuesta:

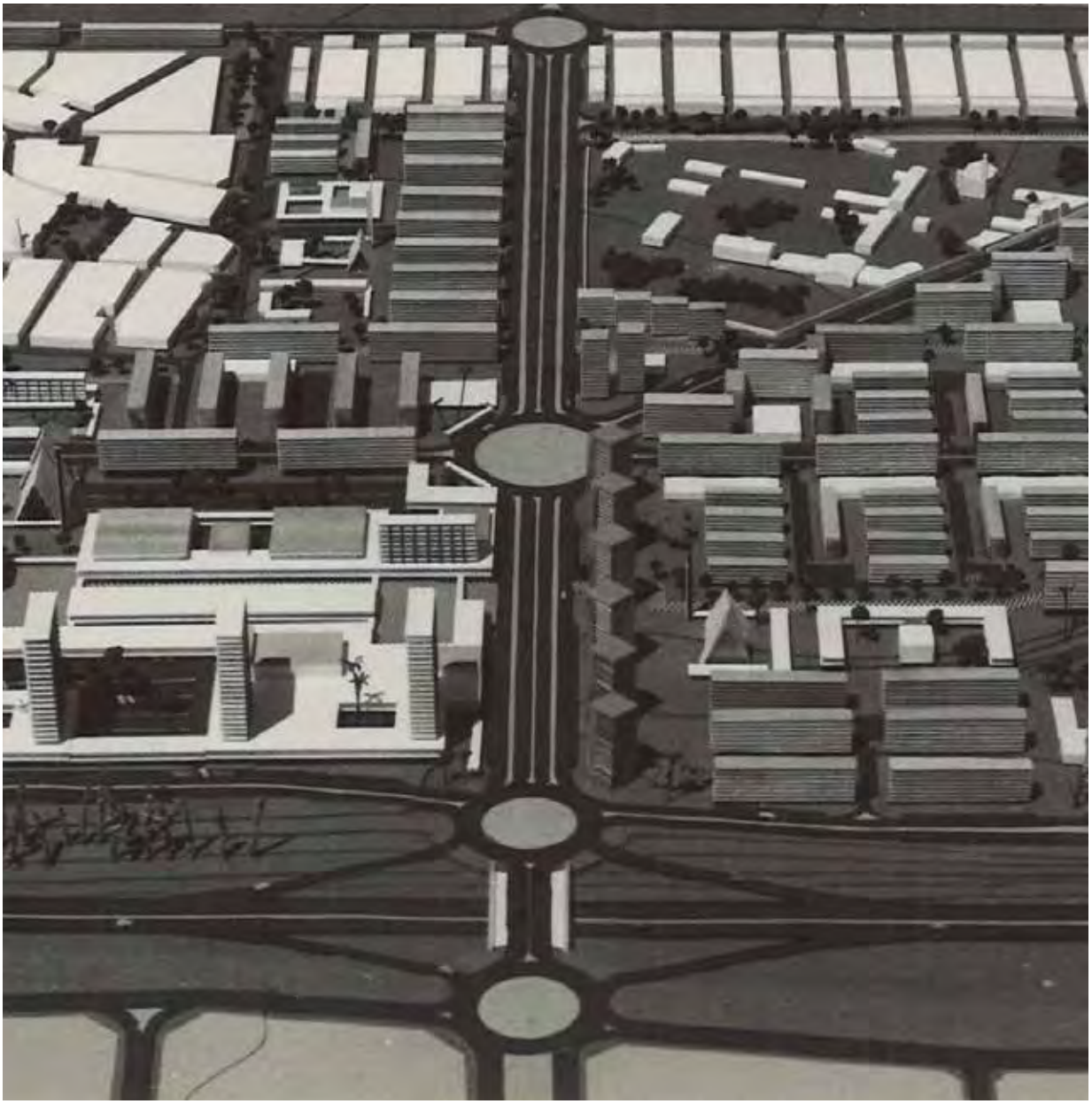
Detalles del plano de perfiles de calles, 1960.

Página siguiente:

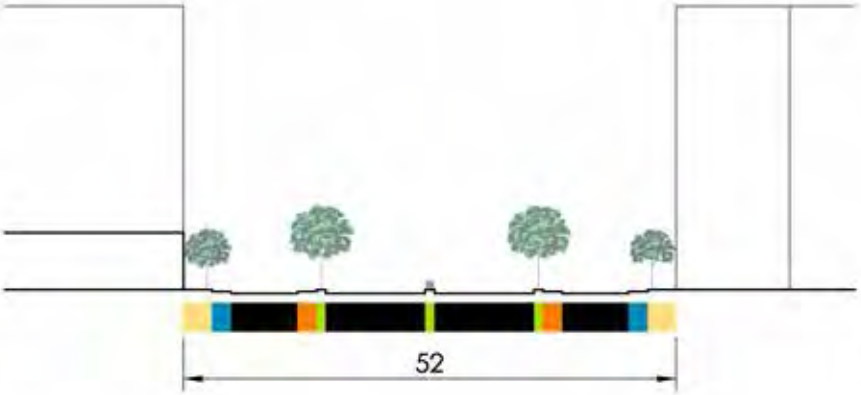
Detalles de las fotografías de la maqueta, 1960.

Página 350:

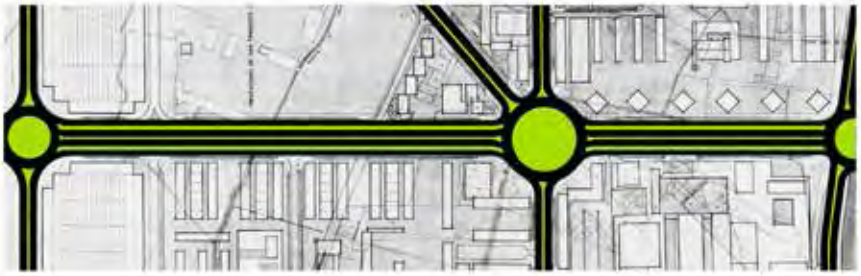
Detalle del Plano de Ordenación General, 1961



FICHA GRÁFICA



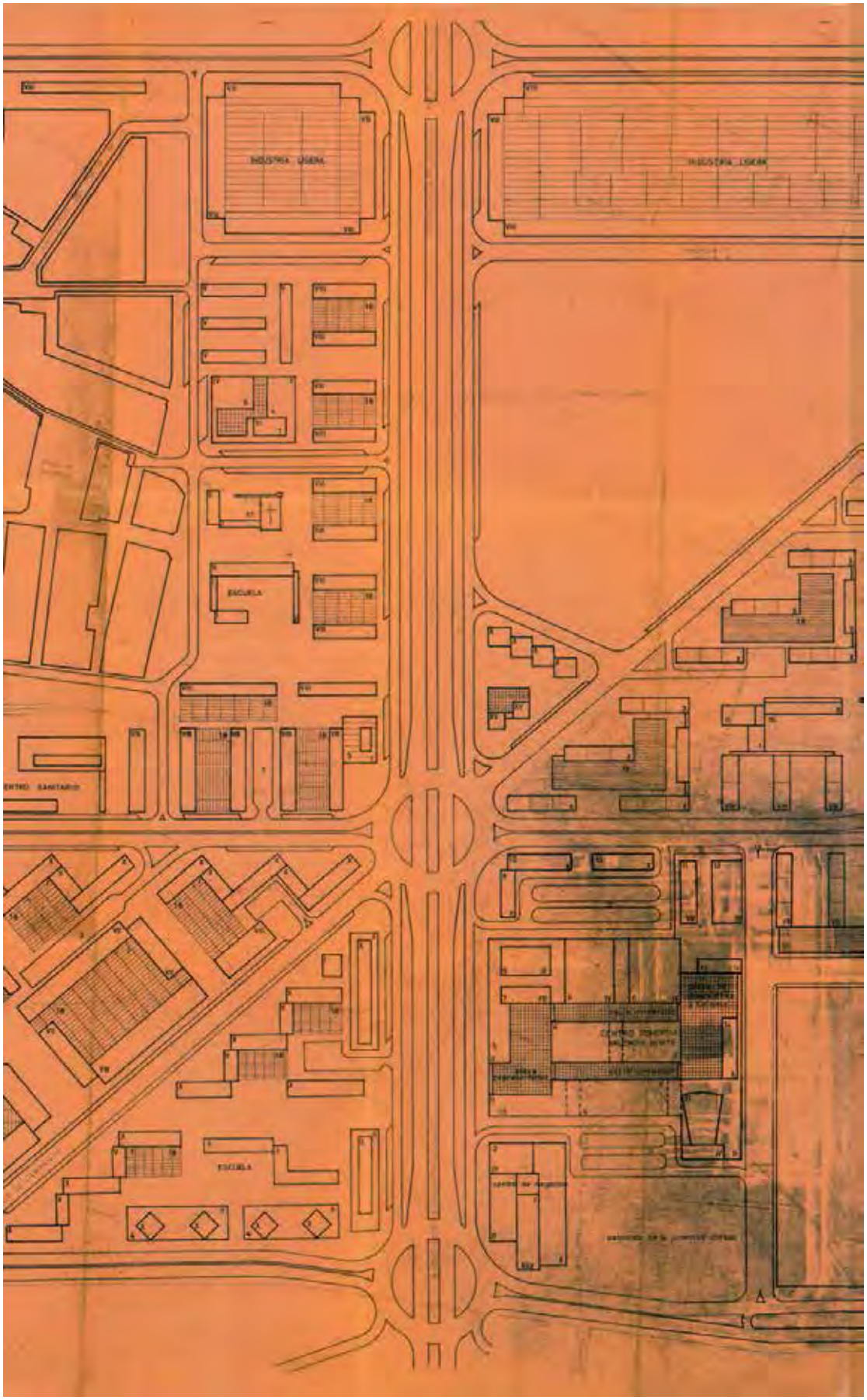
sección



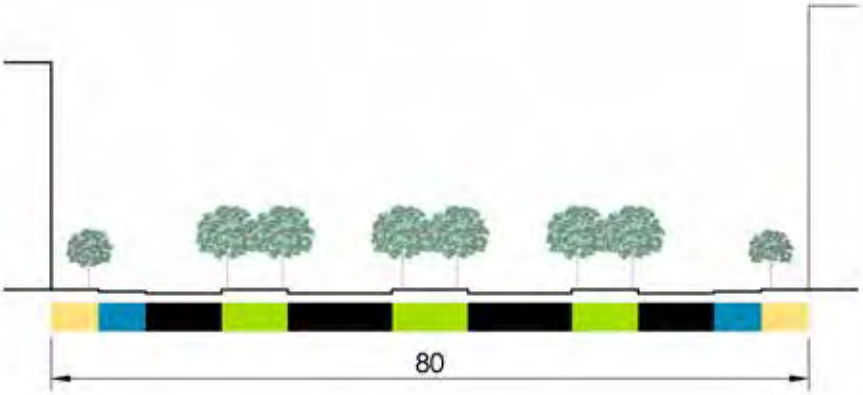
viales y andenes

espacios libres

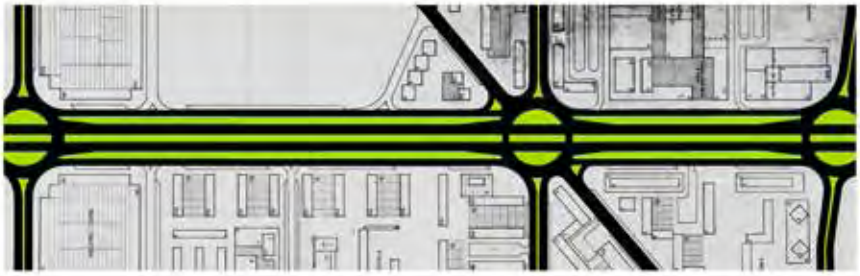
frentes edificados


INDUSTRIA LIGERA
INDUSTRIA LIGERA
ESCUELA
CENTRO SANITARIO
ESCUELA

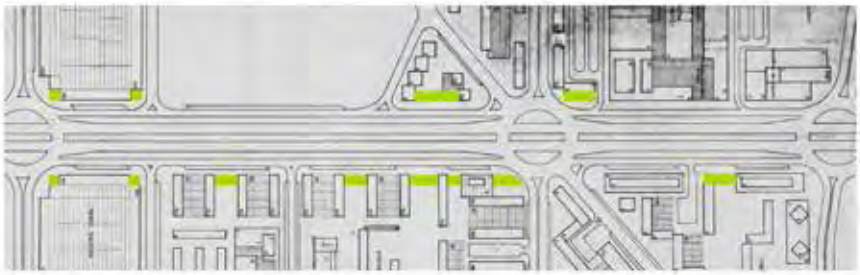
FICHA GRÁFICA



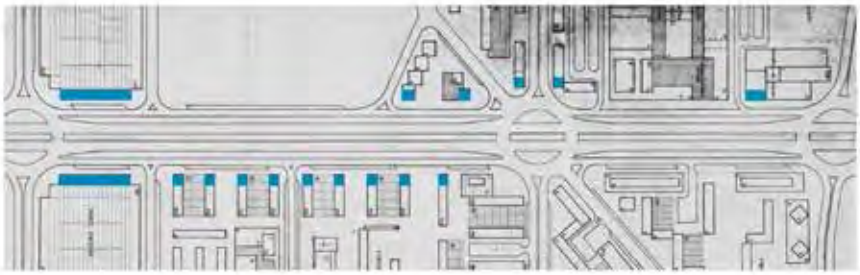
sección



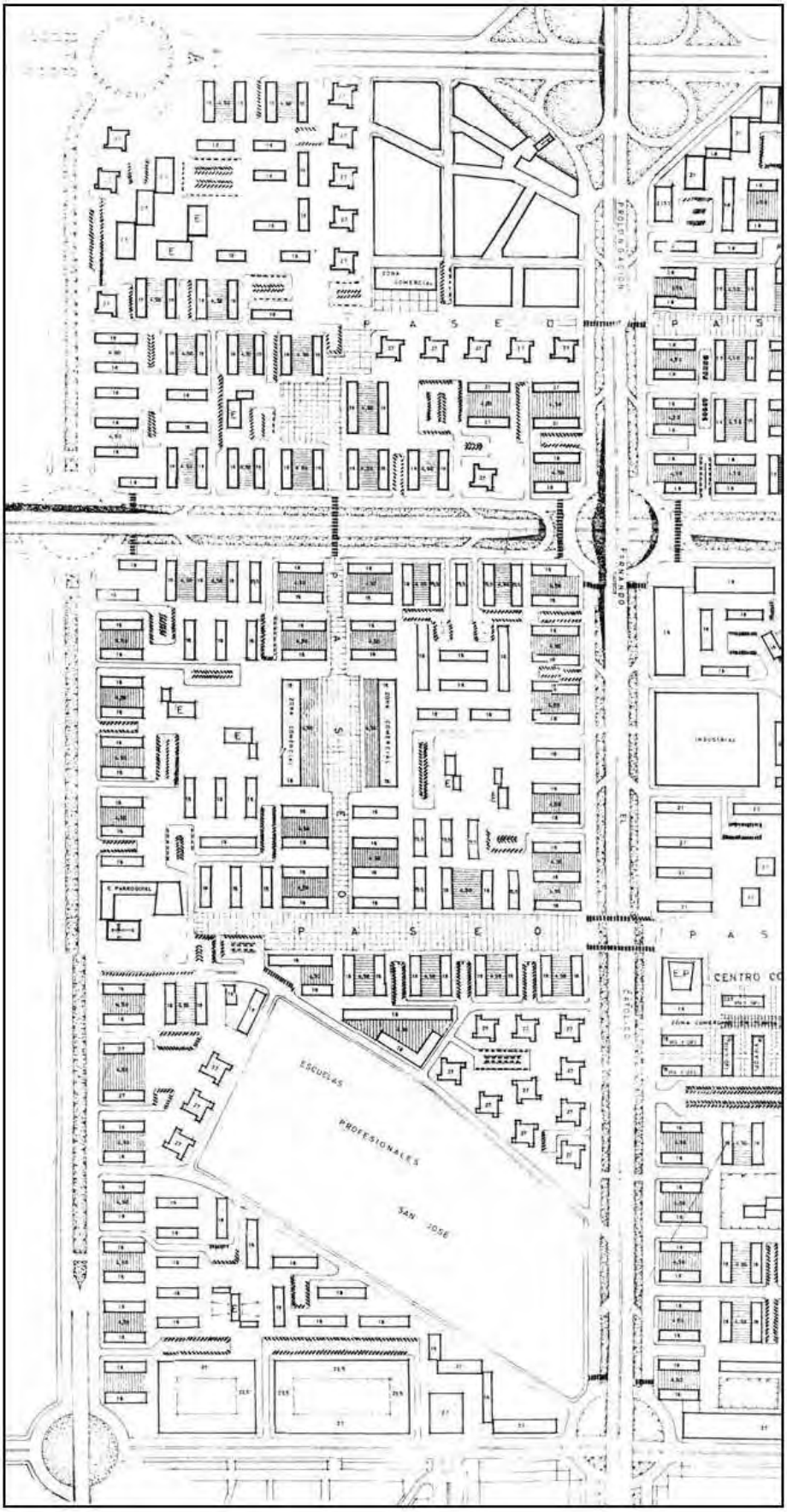
viales y andenes



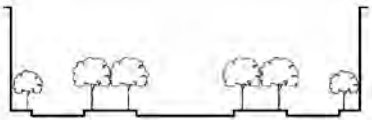
espacios libres



frentes edificados


PASEO
PASEO
PASEO
ESCUELAS
PROFESIONALES
SAN JOSE
CENTRO

PLANO PARCIAL Nº 24, 1966 y PROYECTO PARCIAL Nº 24, 1966



La ordenación del Benicalap y Beniferri es uno de los ejemplos más claros de la descoordinación entre la Corporación Administrativa Gran Valencia, y el Ayuntamiento, con la redacción de dos planes coetáneos y además sin mucho sentido, dada la inminente aprobación del Plan de 1966, que impondrá la Red Arterial del MOP.

El inédito Plano Parcial redactado por el Ayuntamiento, en 1963 no recoge la Ronda Exterior de la Red Arterial del MOP, pero sí la Circunvalación de Poblados del Plan Sur, con la que enlaza mediante bucle y paso inferior de ésta. El trébol parece extraído del panel VR-12 de Le Corbusier para la Ville Radieuse. (Ver apartado dedicado a los nudos).

El Proyecto Parcial de Gran Valencia (1966), ya recoge el trazado de la Ronda Exterior, con la que se enlaza mediante dos bucles idénticos al del Plano Parcial, mientras que el nudo entre el Acceso de Ademuz y la Ronda, recuerda a los de Frank Lloyd Wrigth en Broadacre City al estar resuelto a triple nivel, con paso elevado y paso inferior, aunque en este caso,con rotonda en superficie.

En ambas propuestas, la sección consta de mediana, doble calzada central, estrechos andenes ajardinados, vías de servicio y aceras.

En el Proyecto Parcial, se incluyen pasos de peatones, tanto en la Ronda, como en el Acceso, elementos estos ausentes en el mismo tramo de la Red Arterial.

Página opuesta:

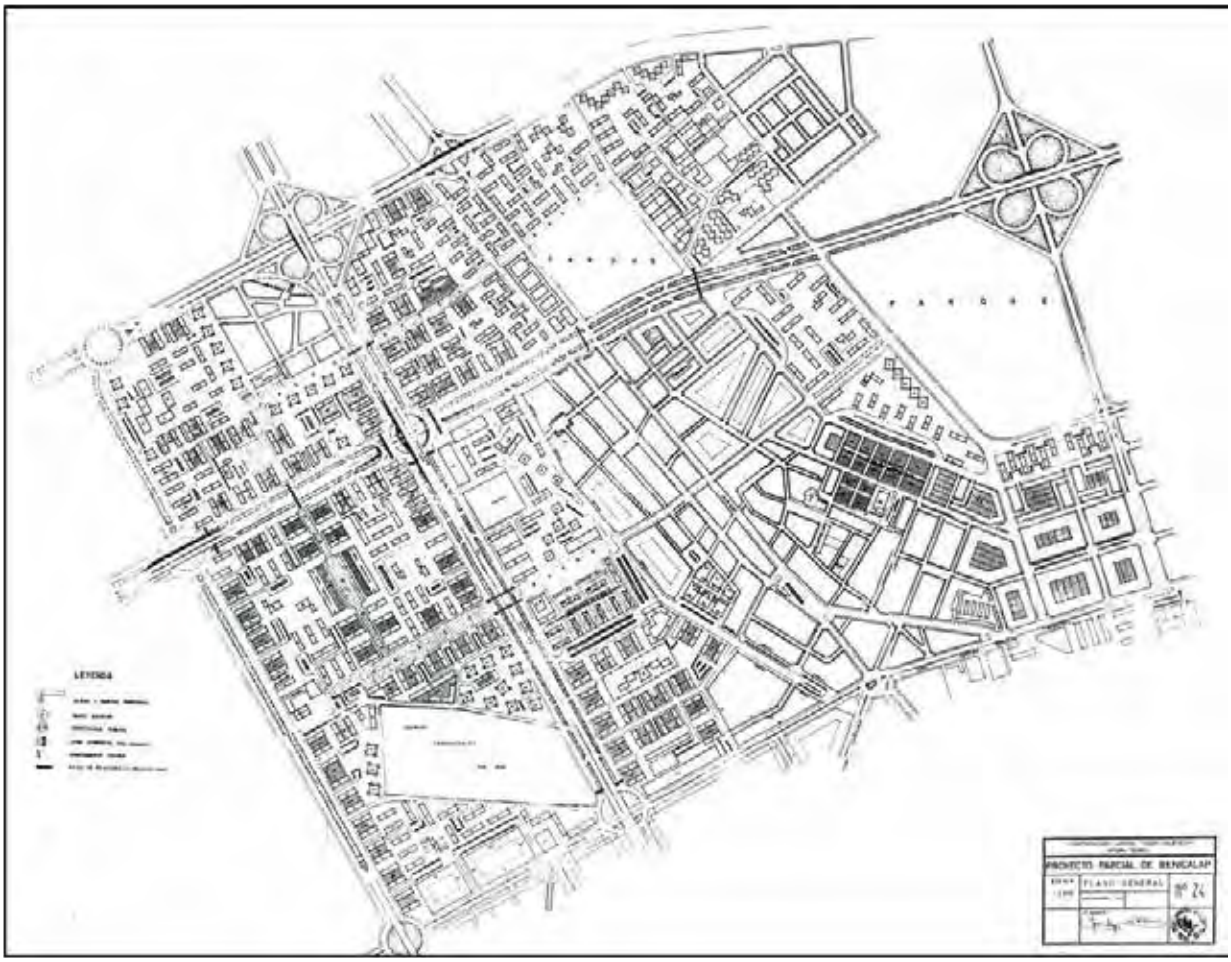
Detalle del Proyecto Parcial nº 24, 1966.

Página siguiente:

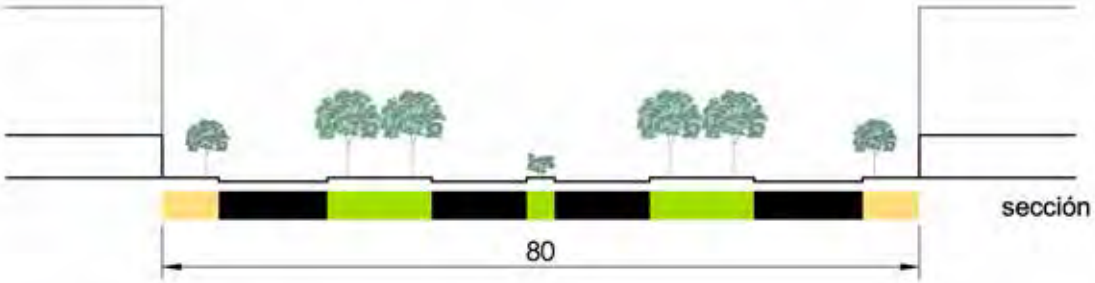
Plano Parcial nº 24, 1966.

Proyecto Parcial nº 24, 1966.

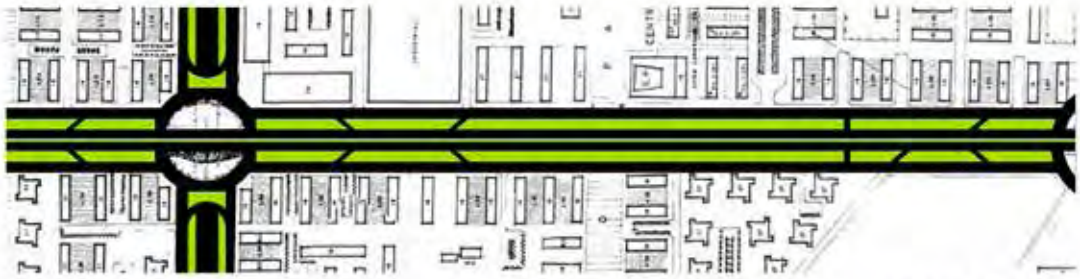

N
PLANO PARCIAL Nº 23
PLANO PARCIAL Nº 5
PLANO PARCIAL Nº 3
PLANO PARCIAL de
24


LEYENDA
PROYECTO PARCIAL DE BENICALAP
PLANO GENERAL
Nº 24

FICHA GRÁFICA



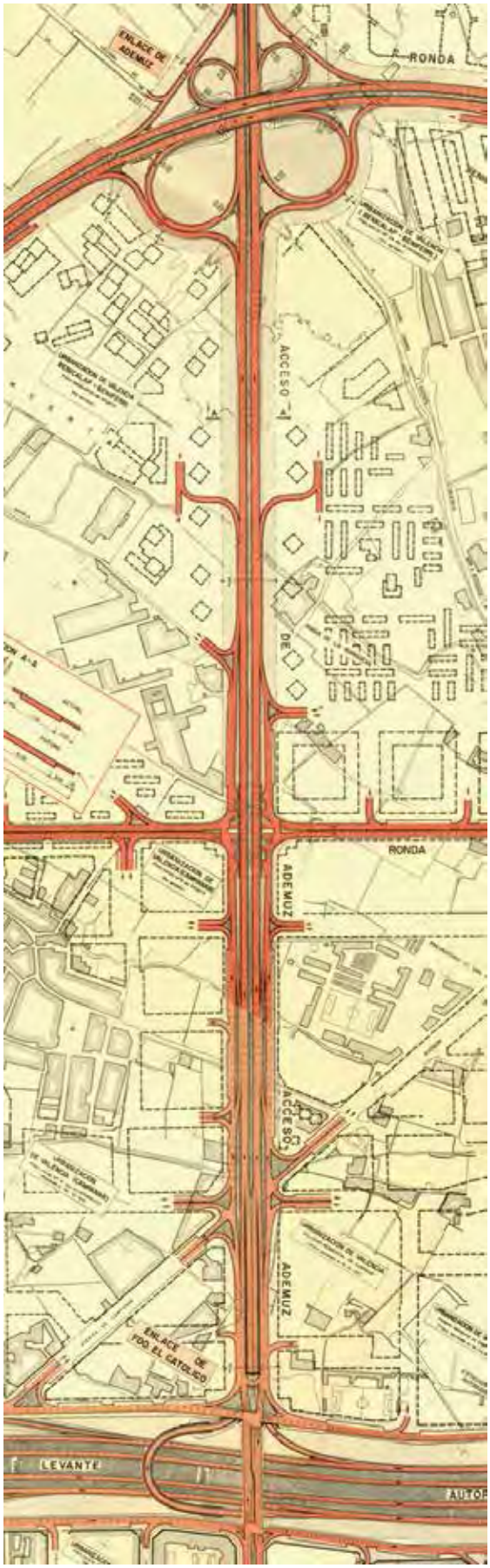
sección



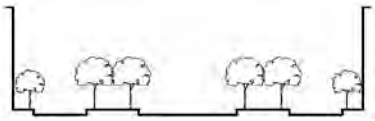
viales y andenes

espacios libres

frentes edificados


ENLACE DE ADEMUZ
RONDA
ACCESO
DE
RONDA
ADEMUZ
ACCESO
ADEMUZ
ENLACE DE FDO. EL CATOLICO
LEVANTE

RED ARTERIAL DEL MOP HOJAS 11-H, 12-H, 13-H. 31-I, 1966 Y PLANES PARCIALES Nº 8, 1974 Y Nº 24-A, 1979



La sección tipo es similar a la ya propuesta en el Polígono de Campanar de 1960, con calzada central separada por mediana de 3 carriles, anden lateral – no puede considerarse ya como paseo - carriles de aceleración y deceleración y calzadas laterales con dos carriles de circulación y banda de aparcamiento en cordón, más aceras, con un ancho total de 80 metros.

Ahora bien, los nudos se configuran de manera radicalmente distinta a las rotondas de 1960, bien eliminándolos en vías no principales, bien configurándolos mediante pasos elevados, o inferiores o mediante trébol en el cruce con la Ronda Exterior Norte (Futuro Bulevar Norte).

El cruce con el Camino de Tránsitos se prevé elevado, mientras que no existe nudo con la Avenida de Campanar, siendo pasante el perfil trasversal de la vía principal. Enlaza con la autopista Madrid-Levante que recorre el cauce del Turia mediante pasos inferiores.

La altura de la edificación abierta recayente al primer tramo (Plan Parcial nº 8 de Campanar), va de las VIII a las X plantas, llegando a las XV o XVII en puntos singulares, como la esquina con la Avenida del Alférez Provisional (actual Avenida de Campanar). En el segundo tramo, (Plan Parcial nº 24, de Benicalap y Beniferri) es uniforme con XII alturas.

Se distinguen las denominadas vías de Gran Tráfico, las de Tráfico mediano y las de distribución. Se adopta el esquema de supermanzana, para tratar de imposibilitar el tráfico veloz de vehículos por su interior, disponiendo fondos de saco o bien calles quebradas, bien para distribuir en el interior de manzana, o bien llegar a los aparcamientos.

Página opuesta:

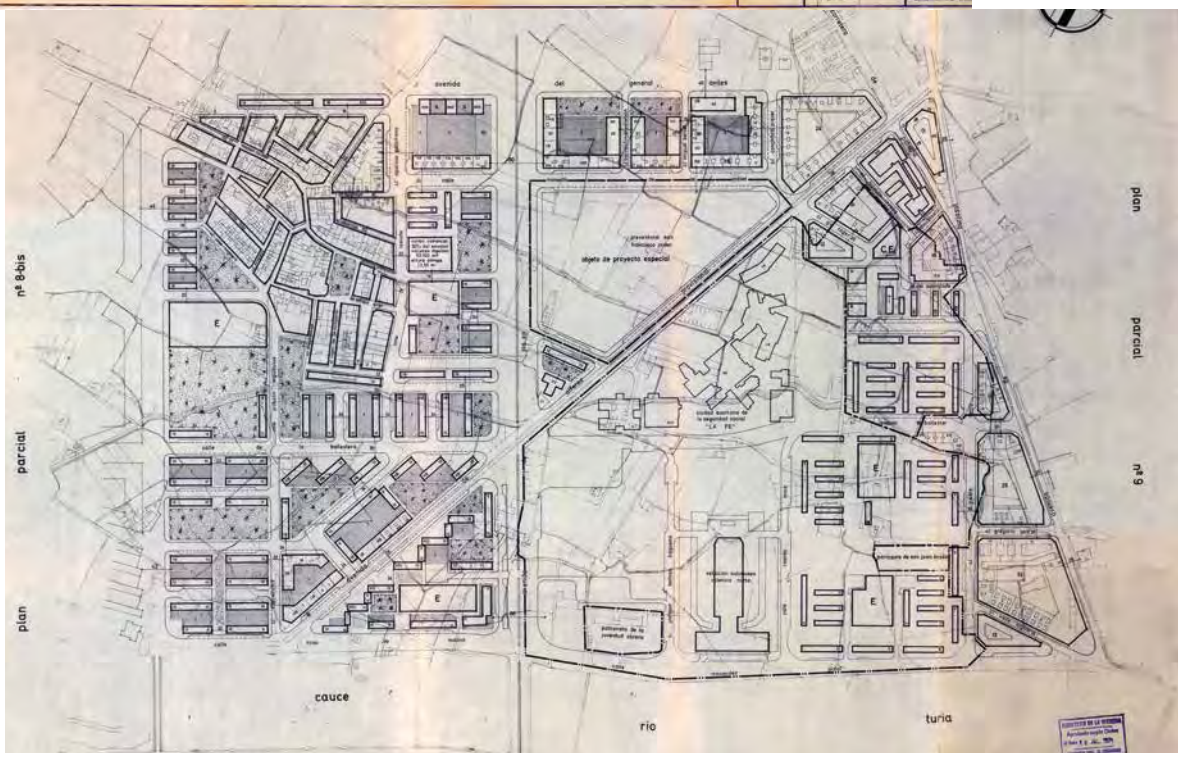
Detalle de la Red Arterial, 1966. (Montaje de Hojas de elaboración propia).

Página siguiente:

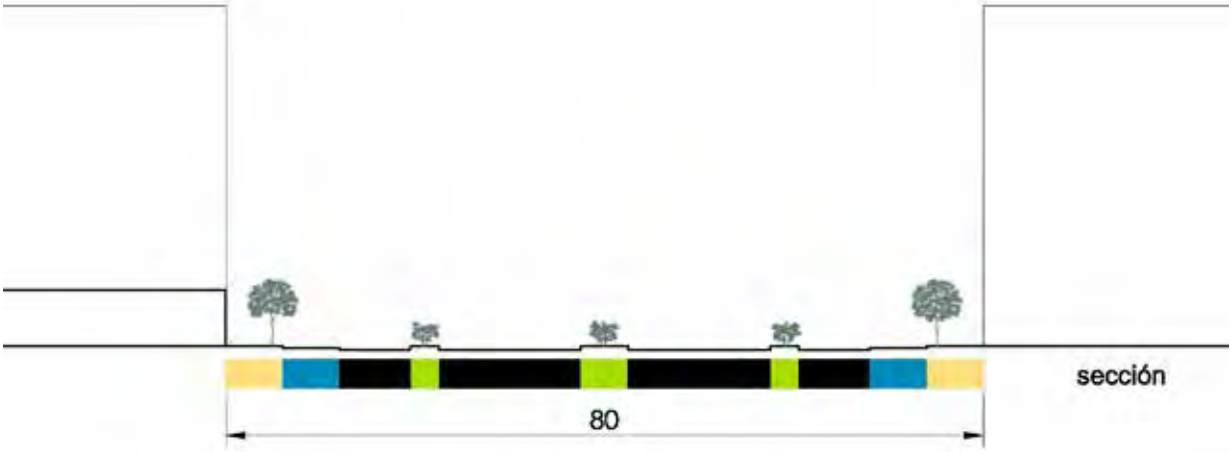
Plano de Alineaciones; Plan Parcial nº 24, 1979.

Plano de Alineaciones; Plan Parcial nº 8, 1974.

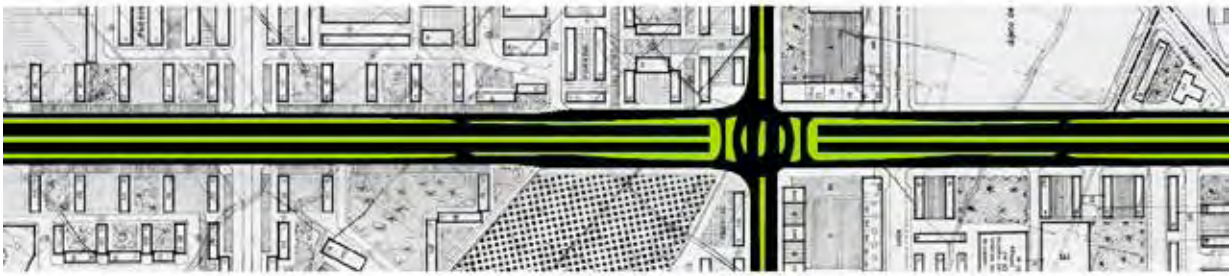

PLANO PARCIAL Nº 24 B
PLANO PARCIAL Nº 8
EXCMO AYUNTAMIENTO DE VALENCI
ALINEACIONES
PLAN PARCIAL
24-A


plan parcial nº 8-bis
plan parcial nº 9
cauce
río
turia

FICHA GRÁFICA



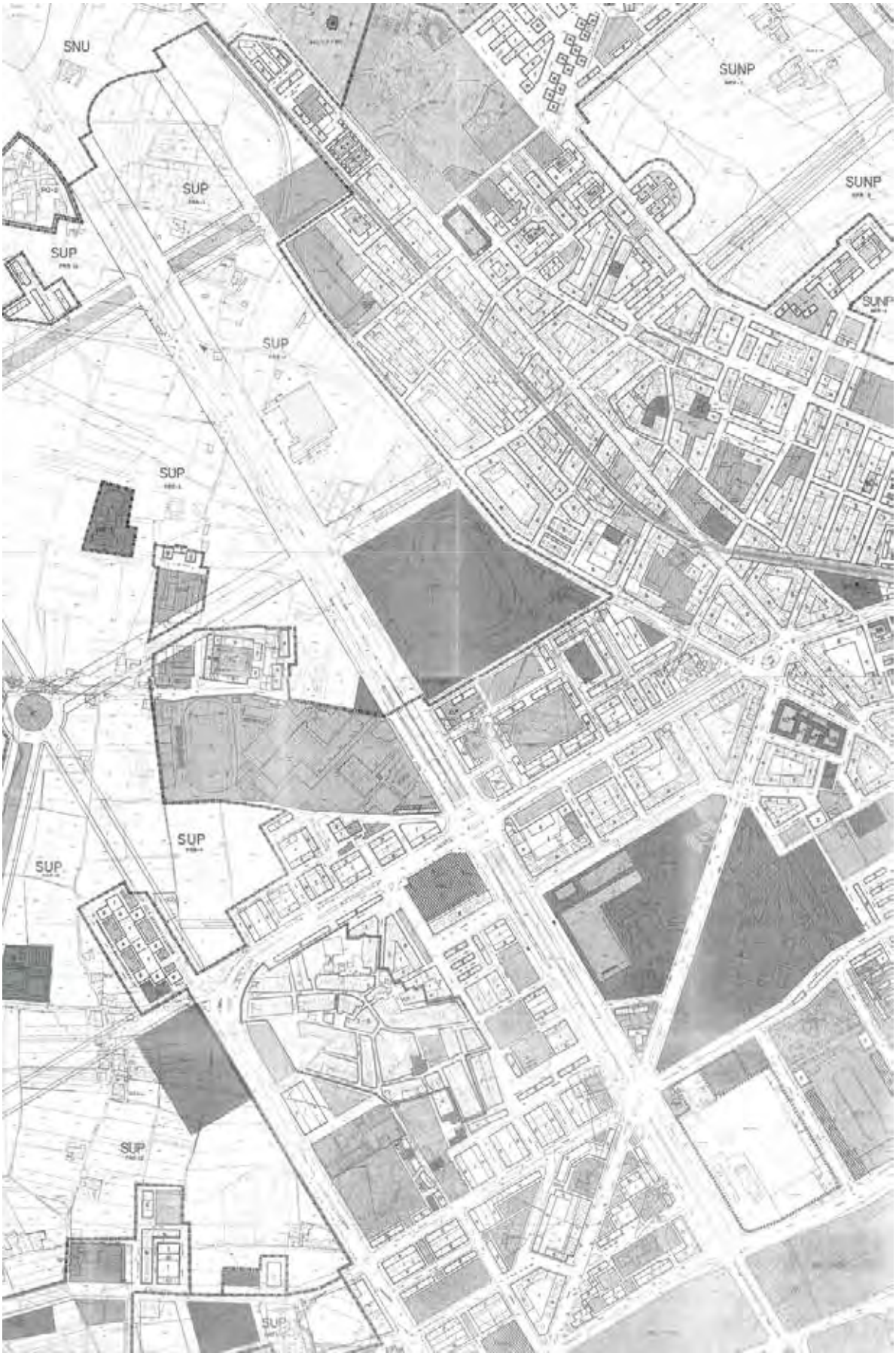
sección



viales y andenes

espacios libres

frentes edificados


SNU
SUNP
SUNP
SUNP
SUP
SUP
SUP
SUP
SUP
SUP
SUP
SUP

PGOU: HOJAS C-21 Y C-27, 1988

Como hemos visto en el Capítulo dedicado al viario del Plan General de 1988, el avance del Plan de 1985 incluye este eje como integrante en la propuesta de trazado de los principales bulevares.

Sin embargo este tratamiento desaparece en la Memoria y en las Hojas del Plan, con lo que la Avenida Pio XII, y la actual Avenida de Les Corts Valencianes, pierden la cualificación de bulevar que les correspondía desde el Plan General de 1946.

De hecho, el Plan se limita a grafiar el estado actual, que es inacabado y caótico, incluso con zonas sin urbanizar con aparcamiento espontáneo, vallas publicitarias, etc.

La principal novedad respecto a la Red Arterial consiste en que se grafía el cruce a distinto nivel mediante túnel en el cruce con Tránsitos, deprimiéndose la Avenida de Pio XII, en lugar del paso elevado de 1966.

El cruce con la Avenida de Campanar, tampoco queda resuelto, siendo aun hoy en día un punto negro para el tráfico.

En el Plano actualizado se aprecia representada la Avenida de Les Corts Valencianes, que ha recuperado recientemente en València el tipo de bulevar a triple vía, mientras que el tramo de la Avenida de Pio XII continúa “in albis”.

Izquierda:

Plano actualizado del Plan General, 2015.

Página opuesta:

Detalle de las Hojas del Plan, 1988. (Montaje de elaboración propia).

ESTADO ACTUAL

Dos vistas de la Avenida de Pio XII.

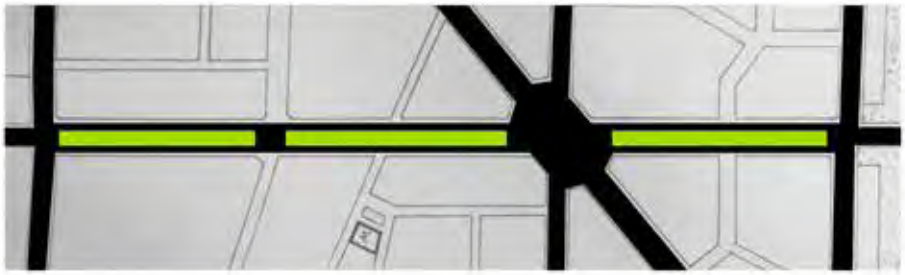
Vista de la Avenida de la Avinguda de Les Corts Valencianes.

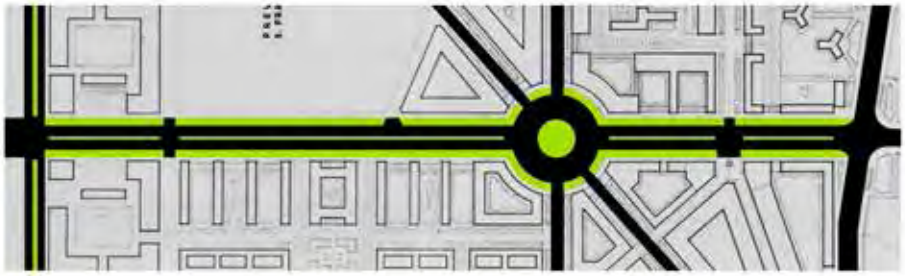
Página opuesta:

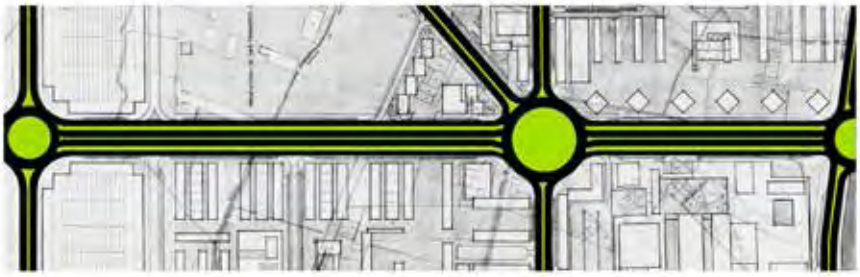
Vista de pájaro de la Avenida Pio XII.

Vista de pájaro del cruce inferior de Tránsitos.

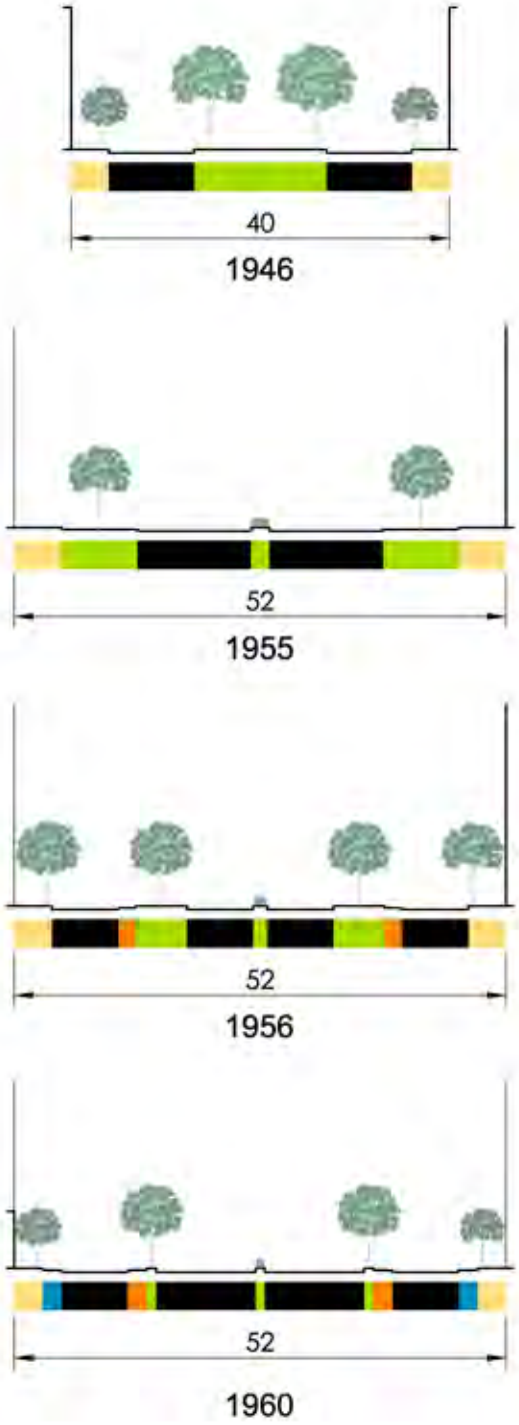
Vista de pájaro de la Avinguda de Les Corts Valencianes.



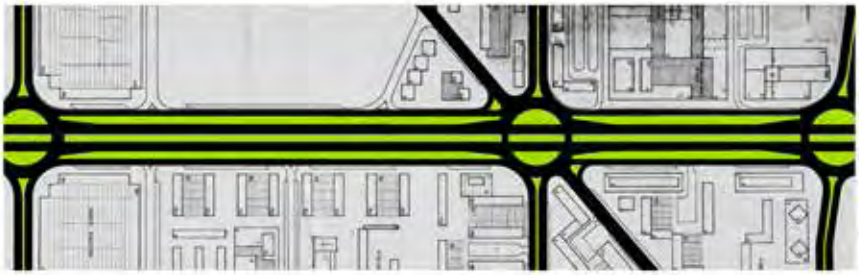


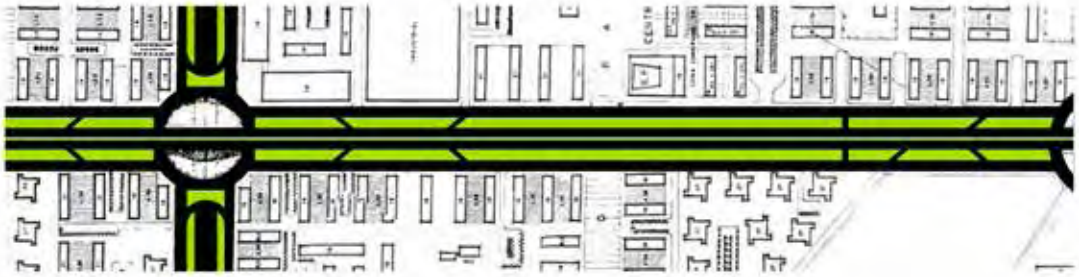


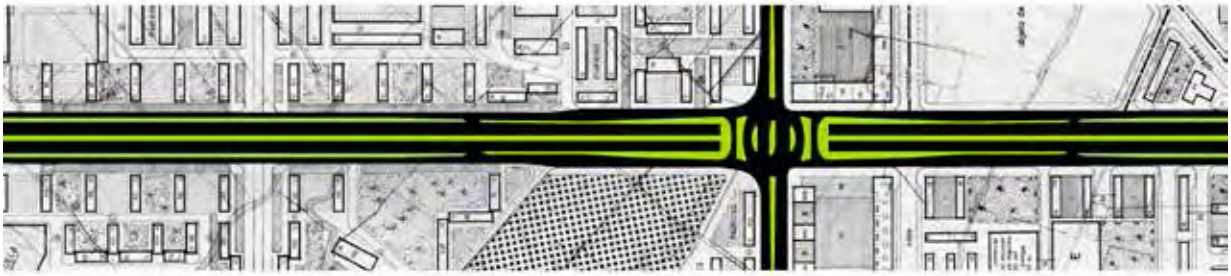
RESUMEN GRÁFICO



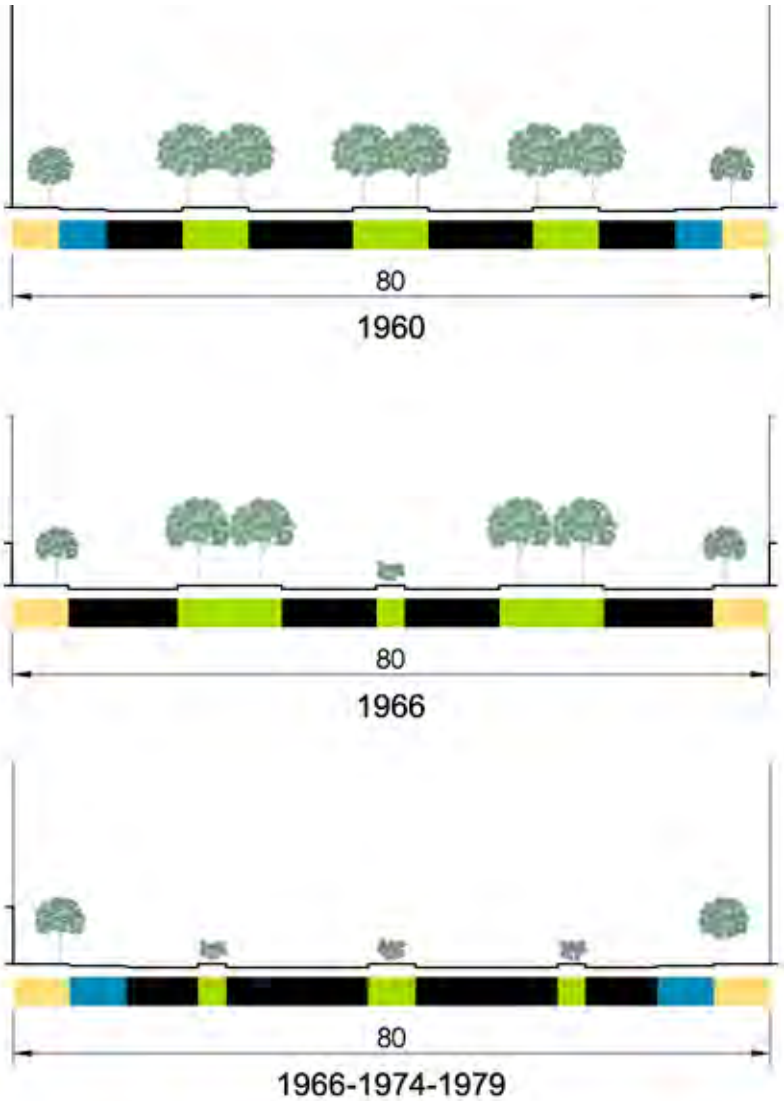
acera
calzada
paseo / andén
aparcamiento
carril bici





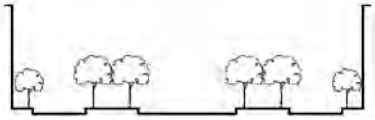


RESUMEN GRÁFICO



III - 4
DE LA AVENIDA DE CASTILLA A LA AVENIDA DEL CID

PROYECTO DE LA VÍA DE INGRESO A VALENCIA POR LA CARRETERA DE MADRID, POR MOTILLA DEL PALANCAR, 1944



El proyecto, del Arquitecto Mayor Javier Goerlich surge a raíz de la aprobación por la Jefatura de Obras Públicas de un nuevo ingreso a la ciudad en la continuación de la calle entonces dedicada a Roberto Castrovido, es decir, el trazado actual.

La calzada proyectada por el Ministerio de Obras Públicas constaba de 26 metros para calzada y arbolado perimetral. El Arquitecto Mayor propone implementar el perfil lateral con calzadas y aceras a uno y otro lado, para uso urbano y servicio a los edificios, para las que proyecta 3 metros para las aceras, y siete para las calzadas, las cuales incluyen líneas de tranvía.

La calzada central es de 10 metros, y los andenes laterales – con doble hilera de arbolado y de setos -, de 8 cada uno, con lo que la amplitud total de la Avenida resulta de 46 metros.

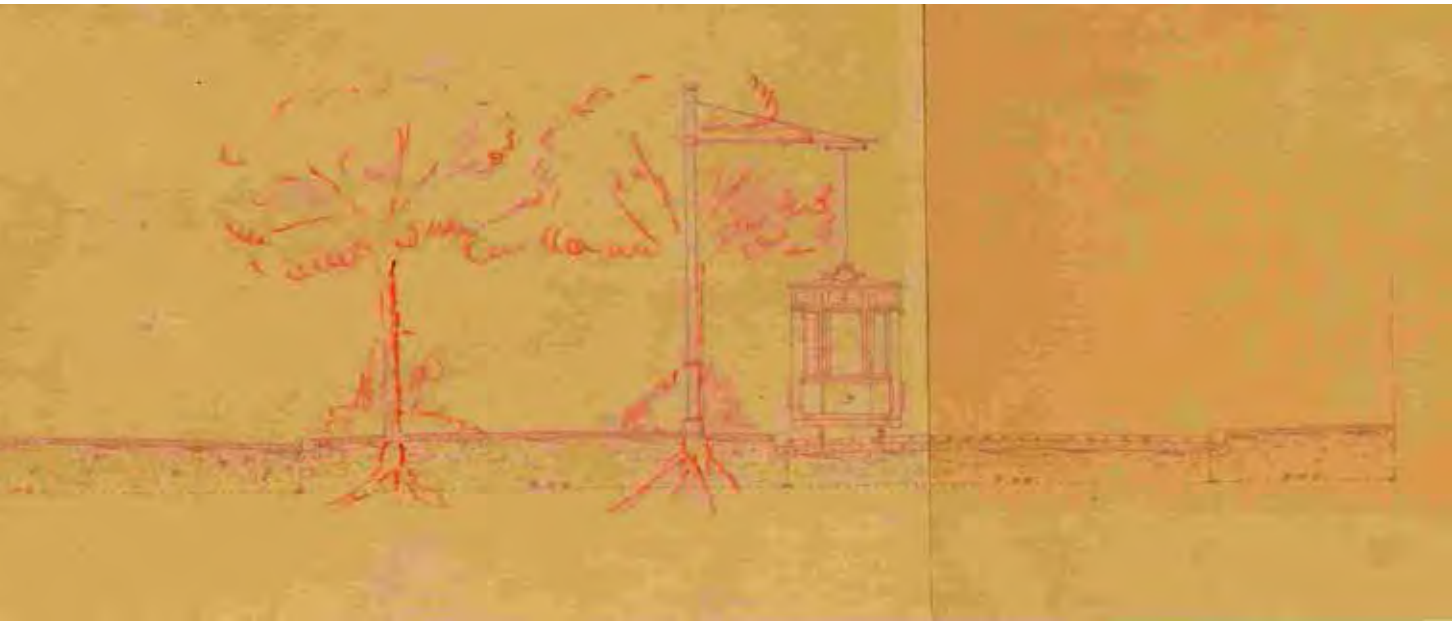
En 1946, y con motivo de estar a la espera del Plan Provincial, la Comisión Municipal de Fomento suspende el expediente, que será retomado en 1957 para, ese mismo año ser definitivamente archivado, por haber aprobado la Comisión Central de Sanidad Local, en 1950, el Plano Parcial nº I, con una amplitud total de 65 metros para la Avenida de Castilla.

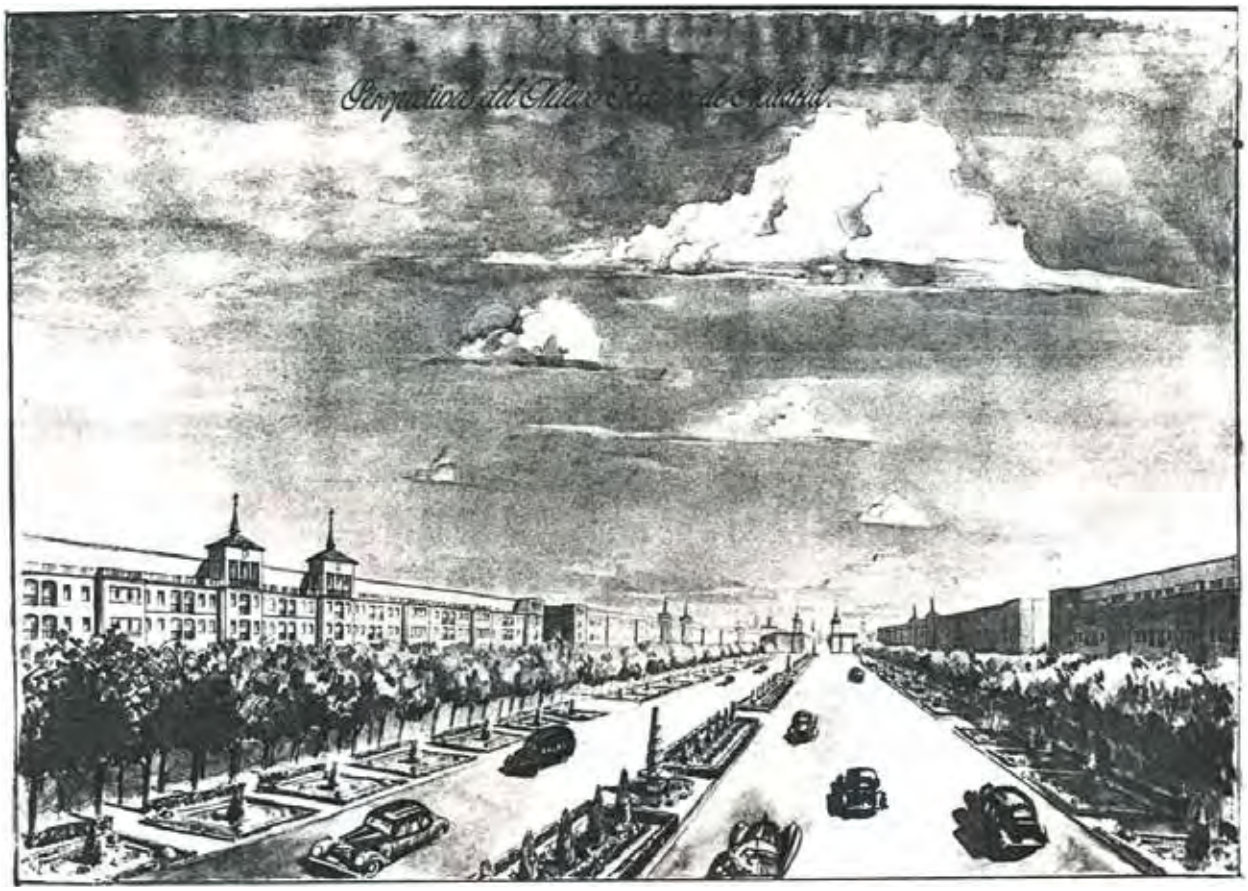
Página opuesta:

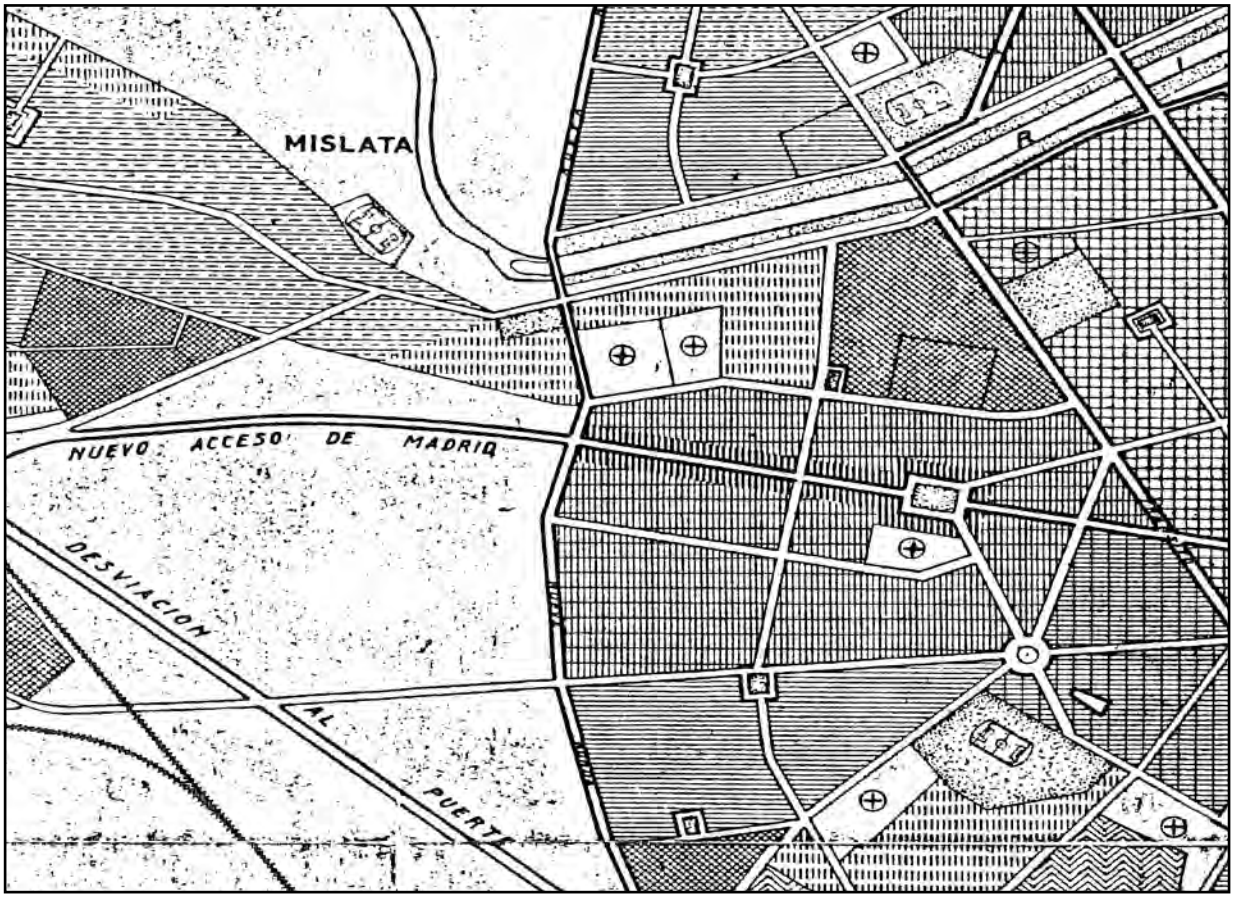
Fotografía aérea; Vuelo Americano, 1945.

Abajo:

Detalle del Proyecto de la vía la de ingreso a valencia por la carretera de Madrid por Motilla del Palancar, 1944.

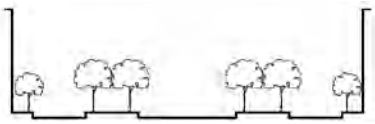





MISLATA
NUEVO ACCESO DE MADRID
DESVIACION
AL
PUERTE

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE VALENCIA Y SU COMARCA. 1946

La perspectiva del Nuevo Acceso de Madrid formó parte de la Exposición del Plan. Se puede observar una prefiguración de los edificios de estilo casticista de gran longitud de manzana (200 metros), para minimizar los cruces con el eje principal.



Se puede interpretar, dado que es el característico del Plan, que el bulevar es a triple vía, con paseos laterales con un cuidado tratamiento de parterres y arbolado, una calzada por cada sentido de circulación, y mediana ricamente ajardinada.

El eje, cuando alcanza la zona consolidada, el fondo de perspectiva se remata con dos torres simétricas, que marcan el estrechamiento del eje, recurso también utilizado en el Paseo al Mar en las versiones en que penetra en El Cabanyal reduciendo su sección, y también en la entrada a Burjassot - Benimàmet de la prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico.

Como hemos visto en el Capítulo anterior, el eje es Zona de Ordenanza Especial, al ser uno de los principales accesos a la ciudad, y a la vez, es eje de una Zona de Ensanches Futuros.

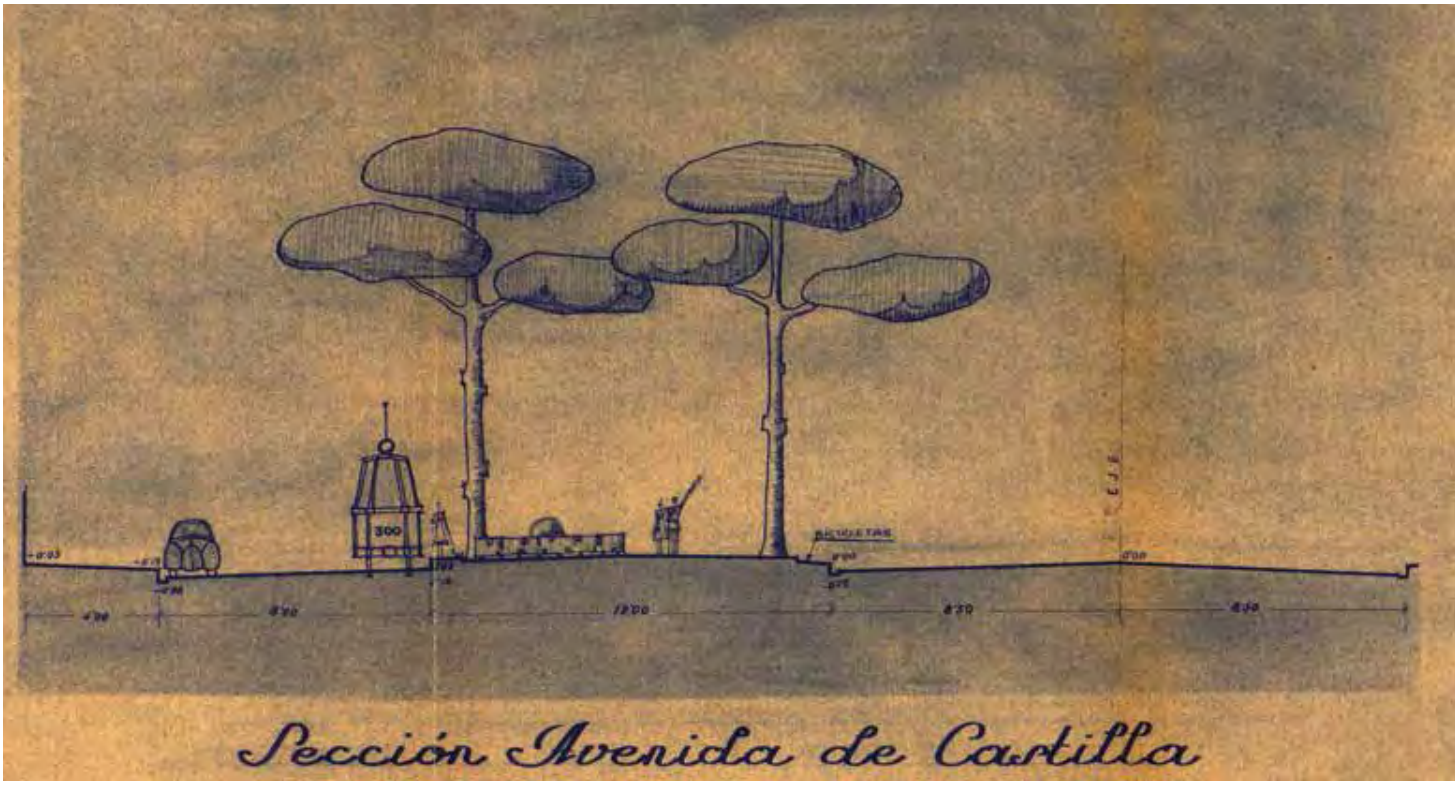
Página opuesta:

Perspectiva del Nuevo Acceso de Madrid, 1946.

Detalle del Plan General, 1946.

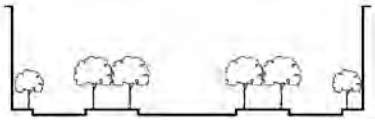
Abajo:

Fotografía aérea del Vuelo Americano, 1945.


300
Sección Avenida de Castilla


POLIGONO SECTOR AVENIDA DE CASTILLA ESCALA 1:2000
N.
LEYENDA
Ensanche Futuro
Zona de reserva para la construcción de viviendas de renta limitada.
Ordenanza Especial.
Iglesia.
Mercado.
Escuela.
Jardín.
AVENIDA
DE
CASTILLA
AVIACION
AVIACION
Valencia Noiembre 1955
LOS ARQUITECTOS

PROYECTO PARCIAL Nº I - ZONA SUROESTE, 1947



El Proyecto Parcial nº1 – Zona S.O. fue redactado de manera prioritaria dada la importancia capital que tenía la zona de influencia del Nuevo Acceso de Madrid, llamado Avenida del Castilla, trazado y construido, como se ha dicho, por el Ministerio de Obras Públicas. Los autores son los arquitectos Mauro Lleó y Victor Bueso, de la Corporación Administrativa Gran Valencia.

La Avenida de Castilla es el eje de una Zona de Ensanches Futuros. En ella las manzanas – con profundidad edificable acotada en el plano, son de dimensiones más reducidas que las de las zonas de edificación abierta. Únicamente las manzanas recayentes a la Avenida de Castilla son alargadas, con la finalidad de reducir el número de cruces con la vía de gran tráfico rápido.

La Avenida se proyecta de 65 metros, y consta de aceras de 4 metros, calzadas laterales de 8 para servicio a las viviendas, con una banda de estacionamiento, una de circulación y un posible tranvía que iría junto al jardín, donde se situaría el andén de espera de viajeros, de esta manera se pensaba evitar las interrupciones de tráfico en las paradas del tranvía. Además constaba de dos paseos ajardinados de 12 metros, y calzada central para absorber el gran tráfico proveniente de la carretera de Madrid, de 17, capaz para dos bandas de estacionamiento y cuatro carriles de circulación.

De acuerdo con el Proyecto de Bases Reguladoras de la Edificación del Plan general, la Avenida requería unas ordenanzas especiales, por ser un acceso principal. Sin embargo, no fue posible dictarlas puesto que las ordenanzas reguladoras de la edificación en Valencia y su Comarca no estaban aprobadas, por lo que se proponía aprobar las ordenanzas especiales del Proyecto en cuanto se apruebaran las reguladoras. Ello era necesario “para conseguir una unidad en este importante acceso, unidad de estilo, idéntica altura de cornisa”.

El Plan proyecta las calles de gran tráfico, como la que nos ocupa, con anchos superiores a 25 metros, las de tráfico intermedio de 18 y 20 m, y las de parcelación, así las denomina, de 12, 14 y 16 metros. Para las calzadas, se cuenta con un espacio útil para estacionamiento de 2,50 metros y para cada vehículo de circulación, de 3 m.

Página opuesta:

Detalle del Plano de la Plaza de Castilla, Proyecto Parcial nº 1 1946.

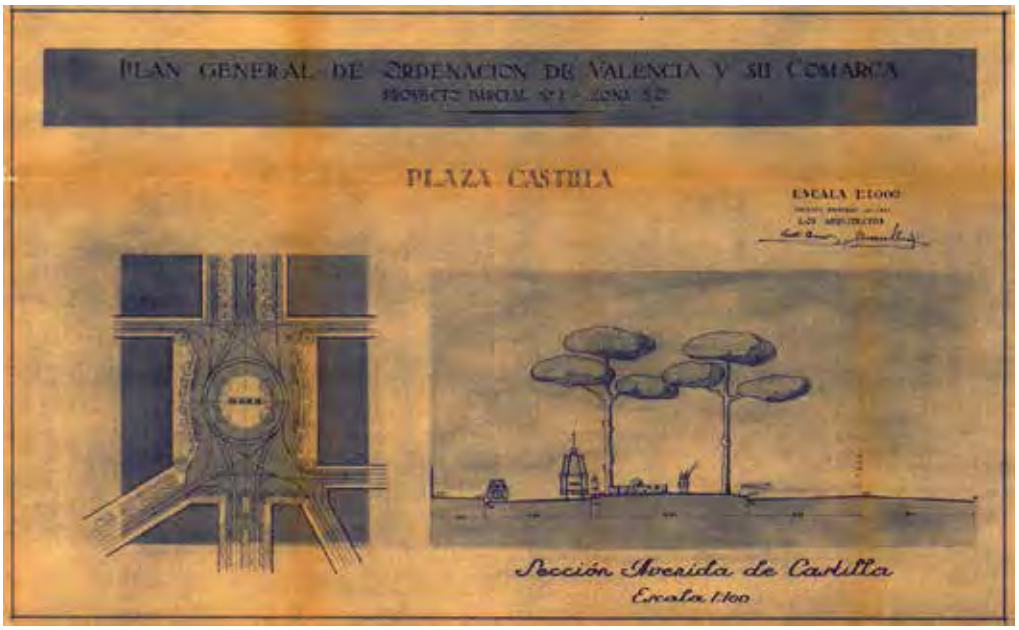
Polígono del Sector Avenida de Castilla, 1955.

Página siguiente:

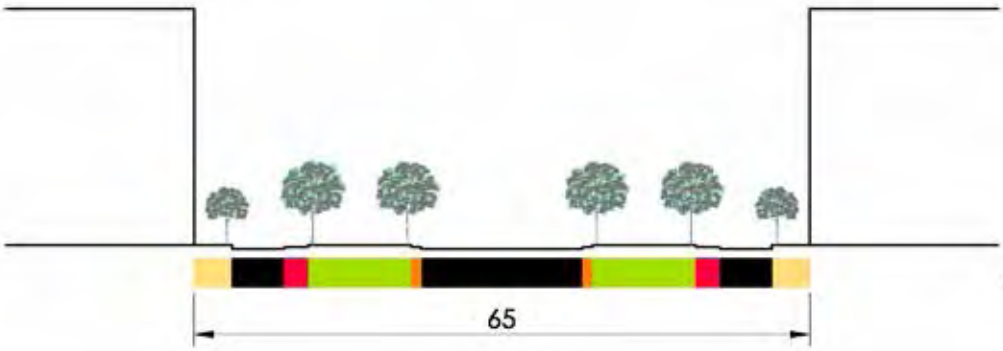
Líneas vigentes del Sector Avenida de Castilla, 1956.

Plano de la Plaza de Castilla, Proyecto Parcial nº 1 1946.


Lineas vigentes del Sector de la AVDA. DE CASTILLA,
destinado a la urbanización y formación de solares.
E
Escala 1:2000
VALENCIA MAYO 1956
EL ARQUITECTO MPAL. DE URBANISMO


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PLAZA CASTILLA
ESCALA 1:1000
Sección Avenida de Castilla
Escala 1:100

FICHA GRÁFICA

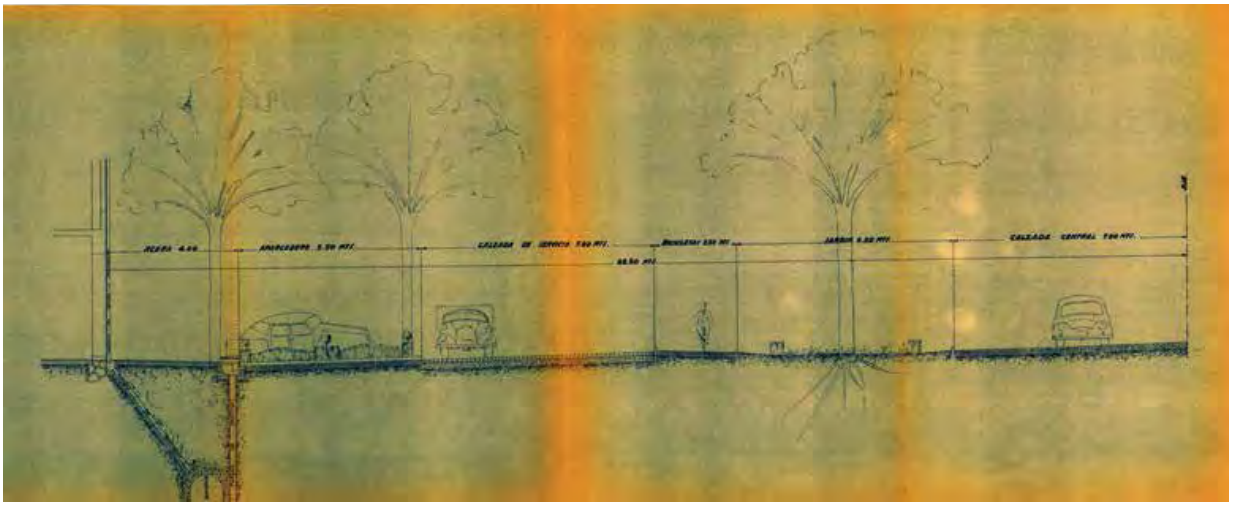


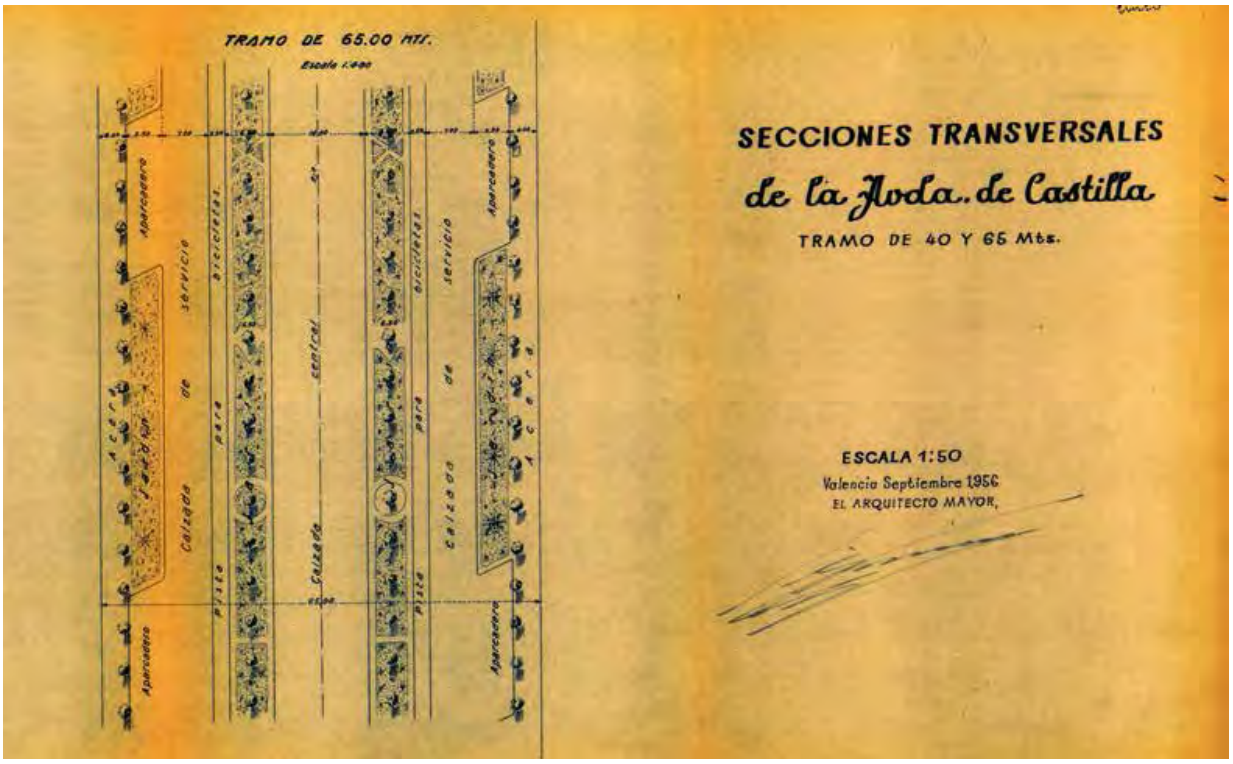
sección

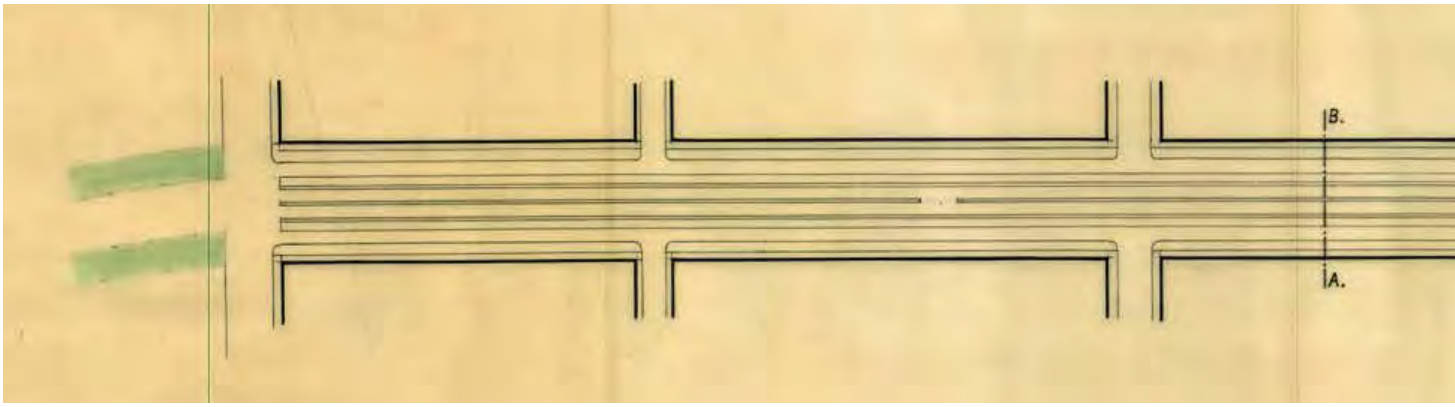
viales y andenes

espacios libres

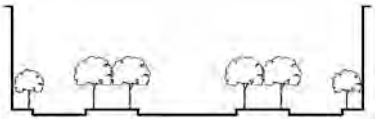
frentes edificados




TRAMO DE 65.00 MTS.
SECCIONES TRANSVERSALES
de la Avda. de Castilla
TRAMO DE 40 Y 65 Mts.
ESCALA 1:50
Valencia Septiembre 1956
EL ARQUITECTO MAYOR,


B.
A.

POLÍGONO SECTOR AVENIDA DE CASTILLA, 1956



El Arquitecto Mayor traza la planta del tramo de 40 metros (desde el Camino de Tránsitos hasta la Plaza de Castilla) y del de 65 metros a partir de esta última, El trazado del tranvía de la versión de 1944 de Javier Goerlich, vista anteriormente, es sustituido por sendas “pistas para bicicletas”.

La Avenida de Castilla se proyecta de 65 metros, mayor que el resto de accesos, de 52 metros. Si bien en la planta de conjunto aparece seto separador de los dos sentidos de circulación, éste fue desechado al estar ya construido el firme definitivo de la calzada central, por parte de la Jefatura de Tráfico.

Se proyectaron dos secciones transversales distintas para los tramos de 40 y 65 metros, con calzada central de 14 metros sin seto divisor, la sección de 40 metros tiene dos calzadas laterales de siete metros, separadas de la central por setos de dos metros; y la de 65 metros una distribución parecida a los restantes accesos, si bien su mayor anchura permite ampliar las pistas de bicicletas y los jardines laterales, así como disponer junto a las aceras unas zonas ajardinada para delimitar los aparcamientos de vehículos en batería.

Consta de aceras de 4 metros, aparcamiento en batería de 5,50 calzadas de servicio de 7, con dos carriles de circulación y carril bici de 2,50 metros, junto al jardín de 6.50, y calzada central para absorber el gran tráfico proveniente de la carretera de Madrid, de 14 m, capaz para cuatro carriles de circulación.

Página opuesta:

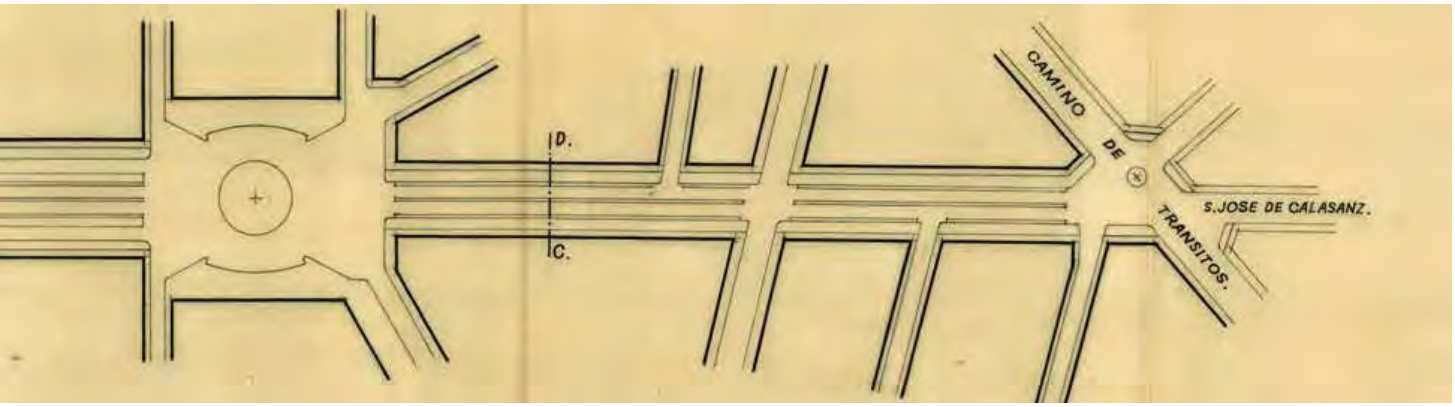
Dos detalles del Plano de Secciones Transversales de la Avenida de Castilla, 1956.

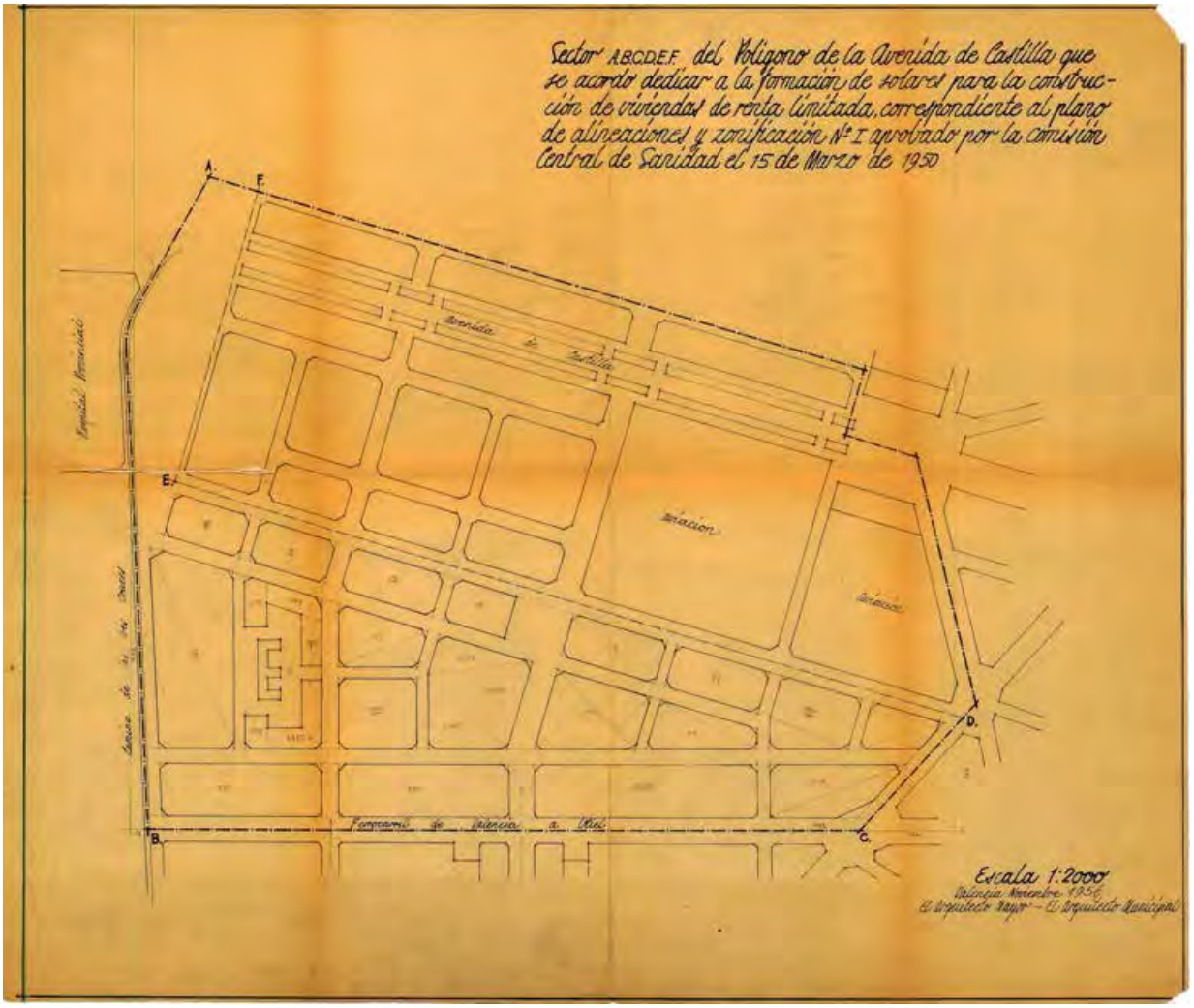
Plano de Planta de la Avenida de Castilla, 1956 c.a.

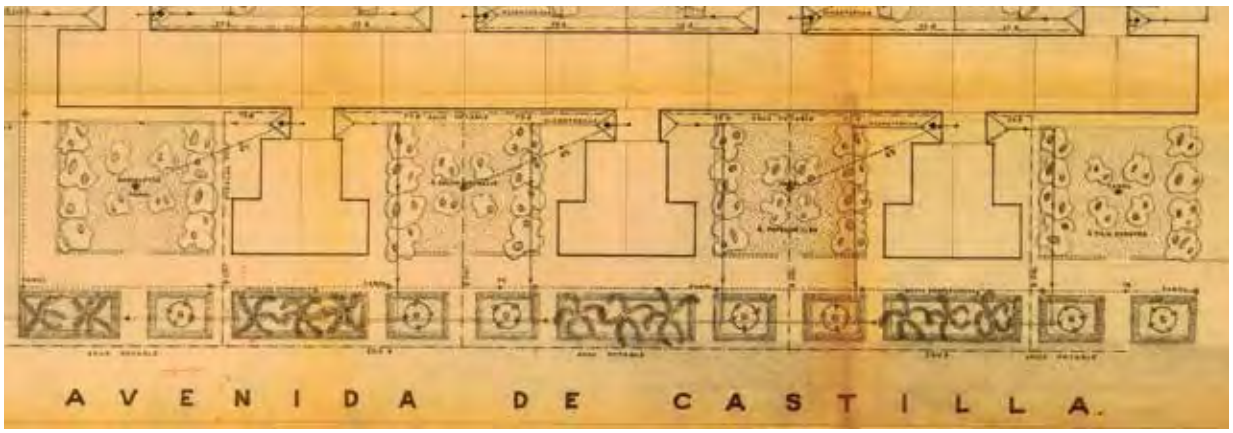
Página siguiente:

Sector A.B.C.D.E.F. del Polígono de la Avenida de Castilla para la formación de solares, 1956.

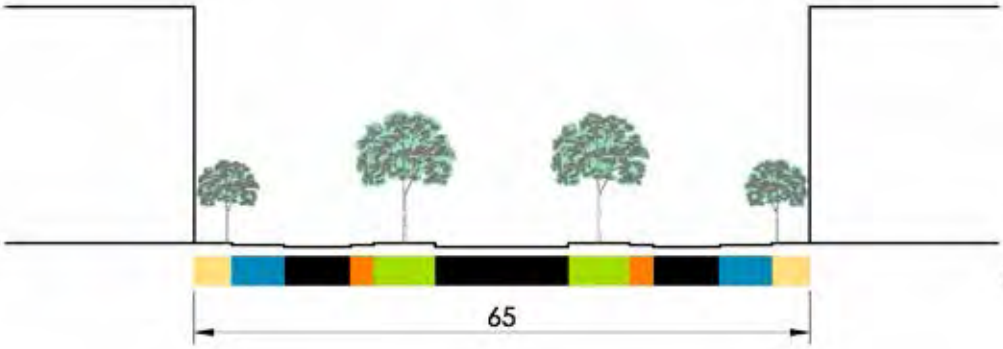
Detalle del tratamiento de jardinería del Proyecto de Urbanización, 1955.




Sector ABCDEF del Polígono de la Avenida de Castilla que se acordó dedicar a la formación de solares para la construcción de viviendas de renta limitada, correspondiente al plano de alineaciones y zonificación Nº I aprobado por la Comisión Central de Sanidad el 15 de Marzo de 1950
A
F
E
D
B
C
Escala 1:2000


AVENIDA DE CASTILLA.

FICHA GRÁFICA

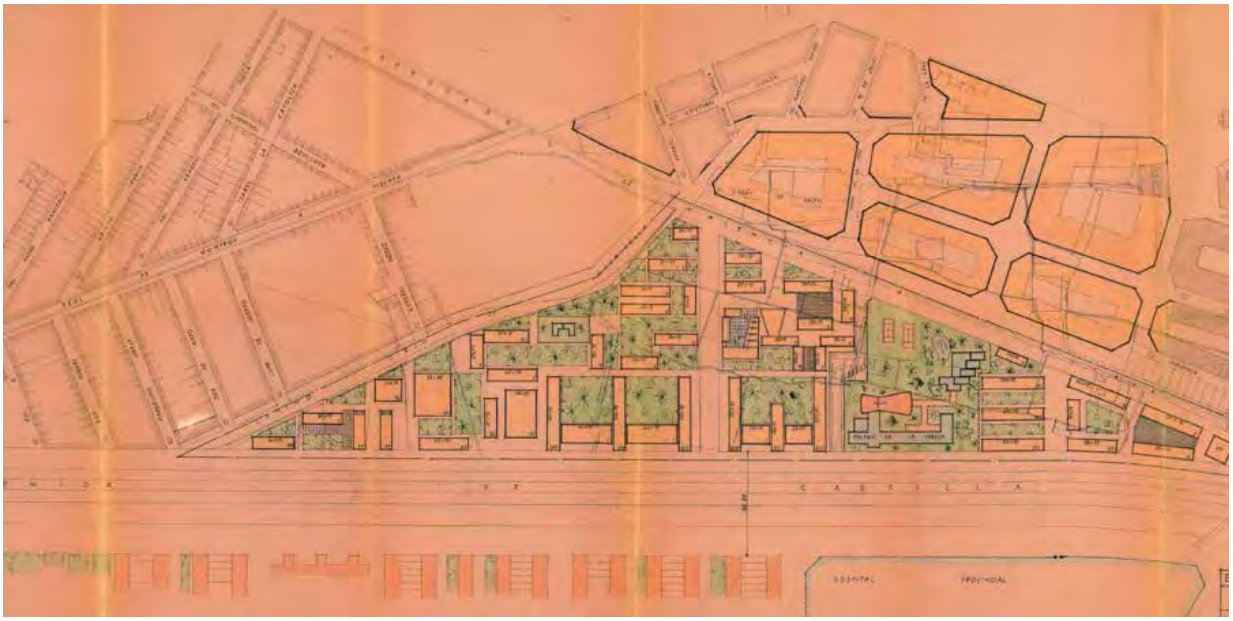


sección

viales y andenes

espacios libres

frentes edificados




AVENIDA
CASTILLA
COMERCIAL
BENEFICO RELIGIOSO SANITARIO
HOSPITAL PROVINCIAL
LEYENDA
Construido
Edificación Abierta
Edificación en 1 planta (Comercial)
Mercado
Iglesia
Escuela
Jardín
YUNTAMIENTO VALENCIA
RCIAL AVDA. DE CASTILLA
UCES, Y LIMITE DE TERMINO
ADO ACTUAL Y
INEACIONES
Nº
I·B

PLANO PARCIAL nº I-C, 1963 y PLANO PARCIAL nº I- C, 1964

El Plano Parcial nº 1-C firmado por el Arquitecto Municipal de Urbanismo, Julio Bellot Senet fue anulado en mayo de 1963, según anotación a lápiz en el plano. En él se acota la anchura del nuevo tramo de la Avenida de Castilla, con los 86 metros de que acabará disponiendo en la Red Arterial del MOP aunque hay varias líneas trazadas en la Avenida de Castilla, no es posible identificar la sección transversal del eje.

En el Plano Parcial nº 1-b, se dibuja esquemáticamente un bulevar a triple vía, que es continuación del proyectado para el primer tramo de la Avenida.

Sin embargo esto es incoherente con la anchura de este segundo tramo, que como hemos dicho, es de 86 metros, siendo el primer tramo de la Avenida de 65.

En cambio el Plano de Planeamiento rellena de negro toda la sección, por lo que tampoco aporta información respecto a la posible sección del bulevar.

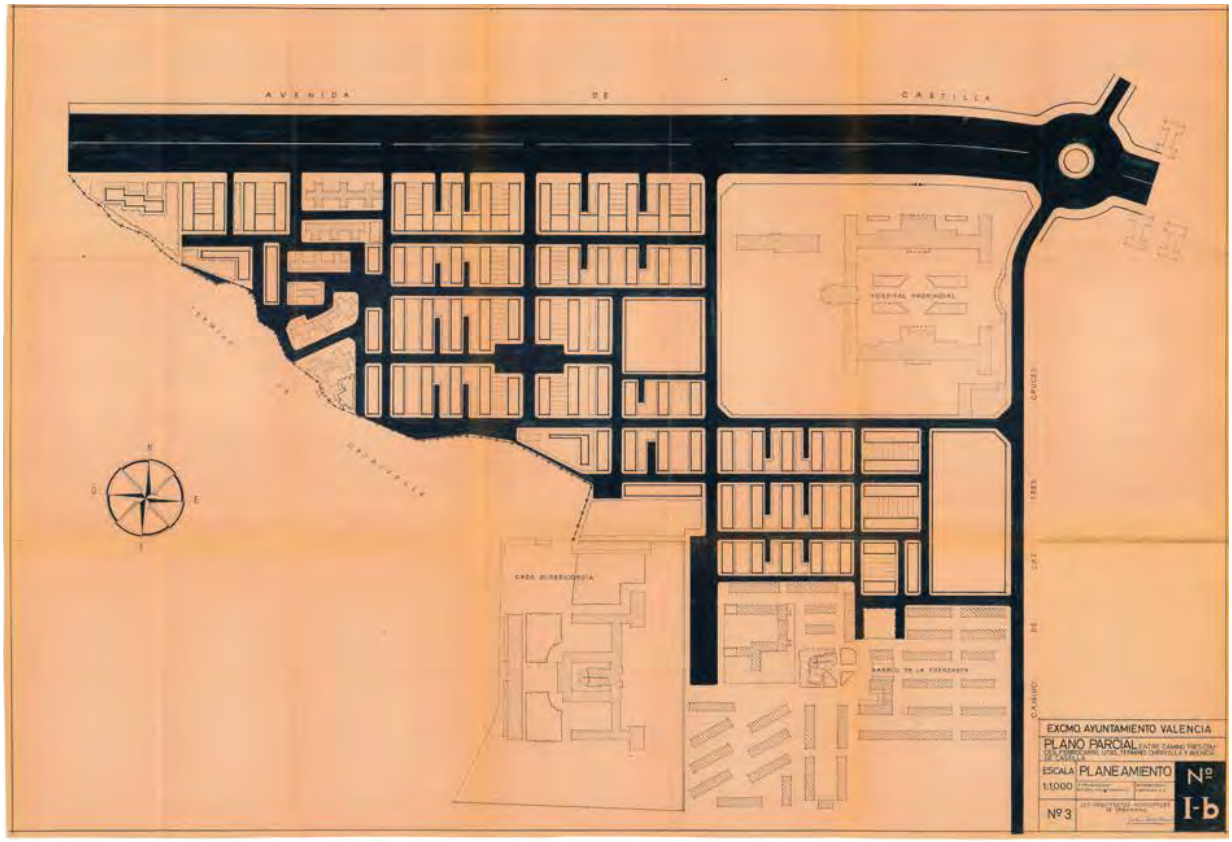
Izquierda:

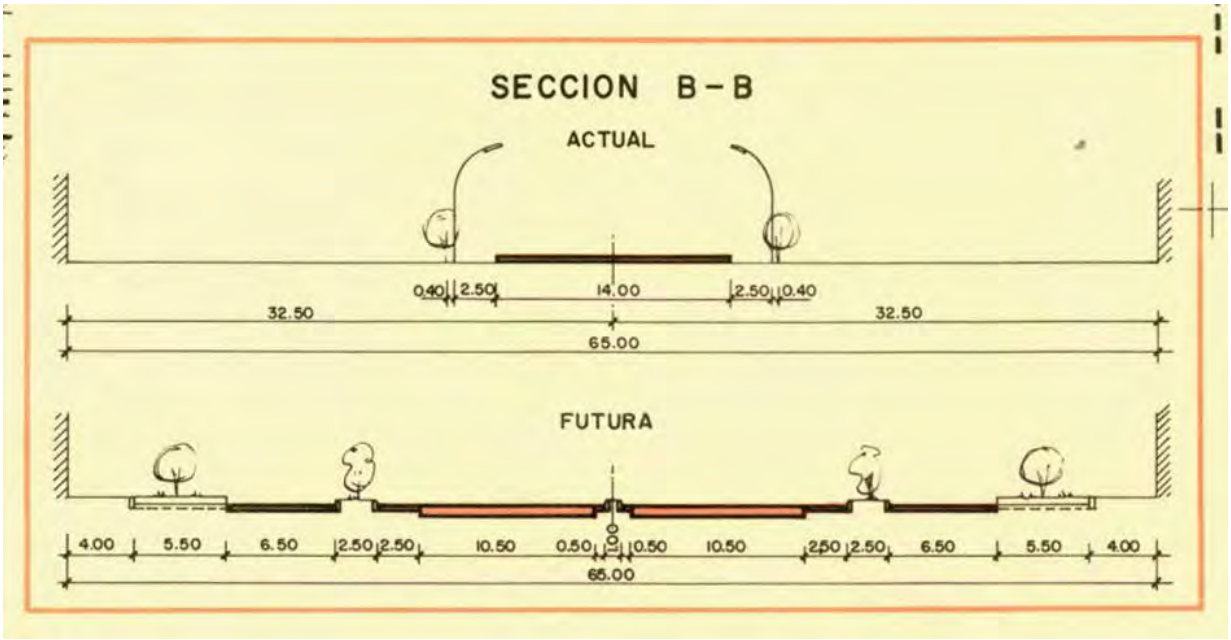
Plano de Planeamiento del Plano Parcial nº 1-b, 1962.

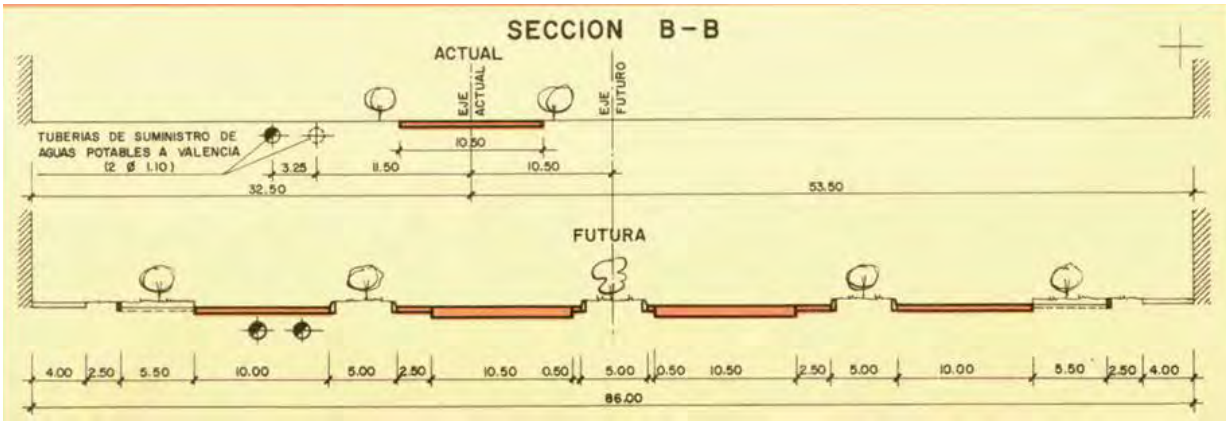
Página opuesta:

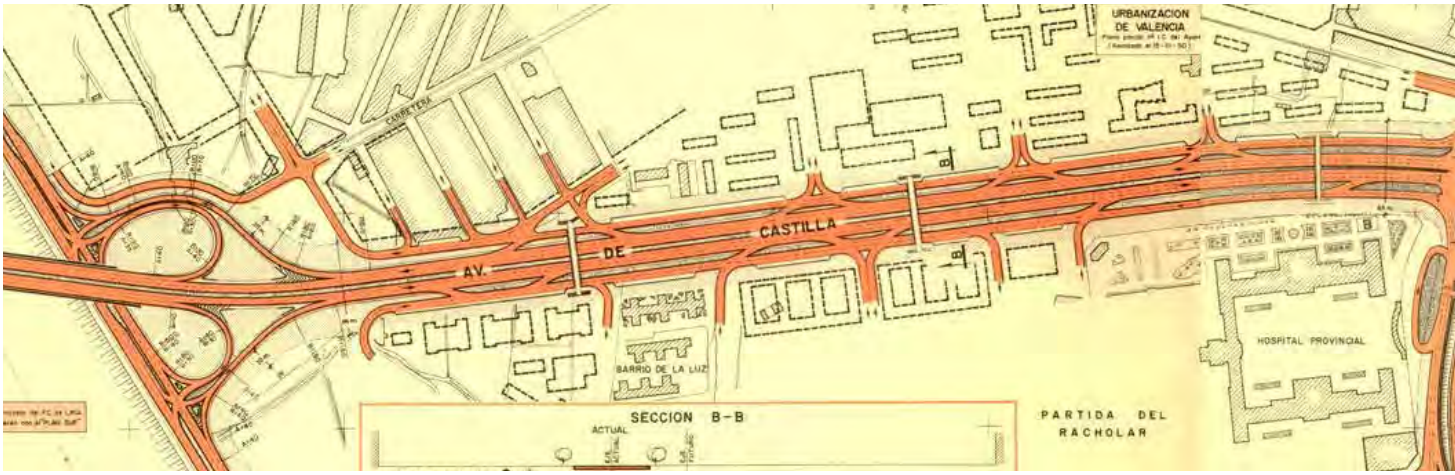
Detalle del Plano Parcial nº 1-C, 1963 c.a.

Detalle del Plano Parcial nº 1-B, Estado Actual y Alineaciones 1962.

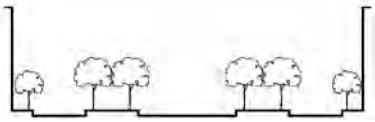



SECCION B-B
ACTUAL
0.40
2.50
14.00
2.50
0.40
32.50
32.50
65.00
FUTURA
4.00
5.50
6.50
2.50
2.50
10.50
0.50
0.50
10.50
2.50
2.50
6.50
5.50
4.00
65.00


SECCION B-B
ACTUAL
EJE ACTUAL
EJE FUTURO
TUBERIAS DE SUMINISTRO DE AGUAS POTABLES A VALENCIA (2 Ø 1.10)
10.50
3.25
11.50
10.50
32.50
53.50
FUTURA
4.00
2.50
5.50
10.00
5.00
2.50
10.50
0.50
5.00
0.50
10.50
2.50
5.00
10.00
5.50
2.50
4.00
86.00


URBANIZACION DE VALENCIA
CARRETERA
AV. DE CASTILLA
BARRIO DE LA LUZ
HOSPITAL PROVINCIAL
PARTIDA DEL RACHOLAR
SECCION B-B
ACTUAL

RED ARTERIAL DEL MOP, HOJAS 14-G Y 14-H, 1966, PLAN PARCIAL nº 25, 1967; PLAN PARCIAL nº 26, 1970



Tramo I. Plaza de Castilla - Ronda Exterior.

Se mantiene ya de manera definitiva, una sección transversal de 65 metros. Los andenes laterales se reducen a simples medianas ajardinada, como elemento separador del las calzadas laterales, pero sin utilidad como paseo, y se implementan tres pasos elevados para peatones, que se sitúan equidistantes de los nudos.

Entre los nudos principales de Plaza de Castilla, y el nudo con la Ronda Exterior (que cruza a nivel inferior), se diseñan dos nudos con forma de rotonda partida coincidentes con las calles transversales, que se sitúan entre las manzanas de 200 metros de longitud, para permitir las incorporaciones de las vías de servicio, y de las propias calles, sin cruzar la calzada principal. Los cambios de sentido de efectúan en los nudos extremos citados.

Tramo II. Ronda Exterior - Nuevo cauce.

Este nuevo tramo, conserva la amplitud de 86 metros de los precedentes Plano Parcial nº I-C, Avenida de Castilla - Límite del Término y el Plano Parcial nº I-B Avenida de Castilla – Camino de las Tres Cruces (1964).

La sección tranversal es similar a la del primer tramo, adaptada a la mayor amplitud. La memoria del Plan Parcial nº 25, señala que si está justificado en algún sitio la ubicación de edificios de altura es en este polígono, con fachada a la Avenida de Castilla de gran anchura y con calles perpendiculares que no interfieren en el tráfico de dicha vía.

Página opuesta:

Detalle de la Sección de los tramos I y II.

Abajo:

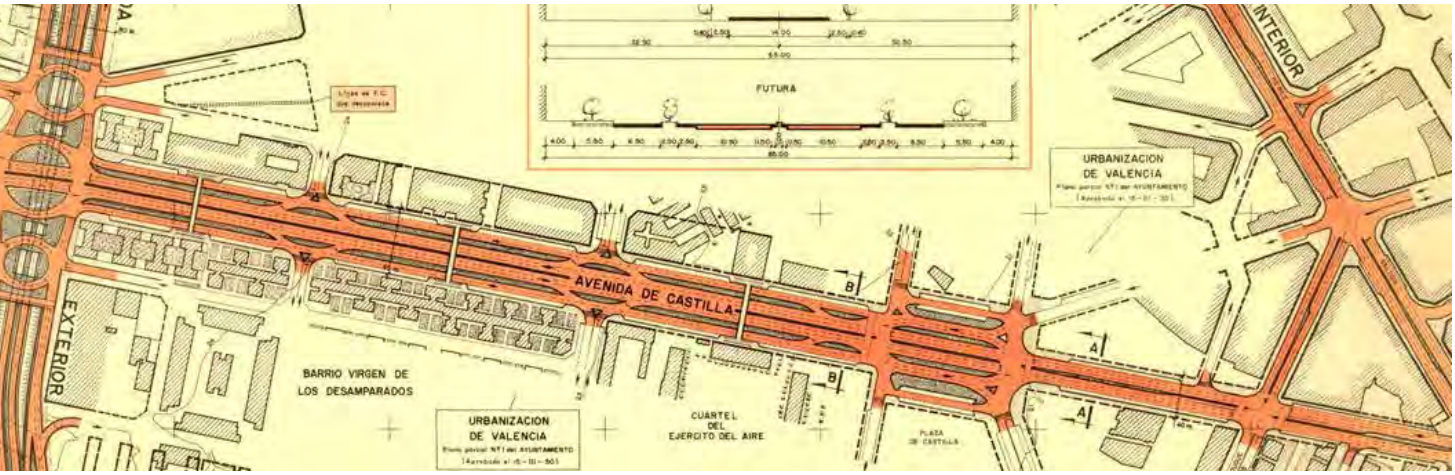
Detalle de la Red Arterial, 1966. (Montaje de Hojas de elaboración propia).

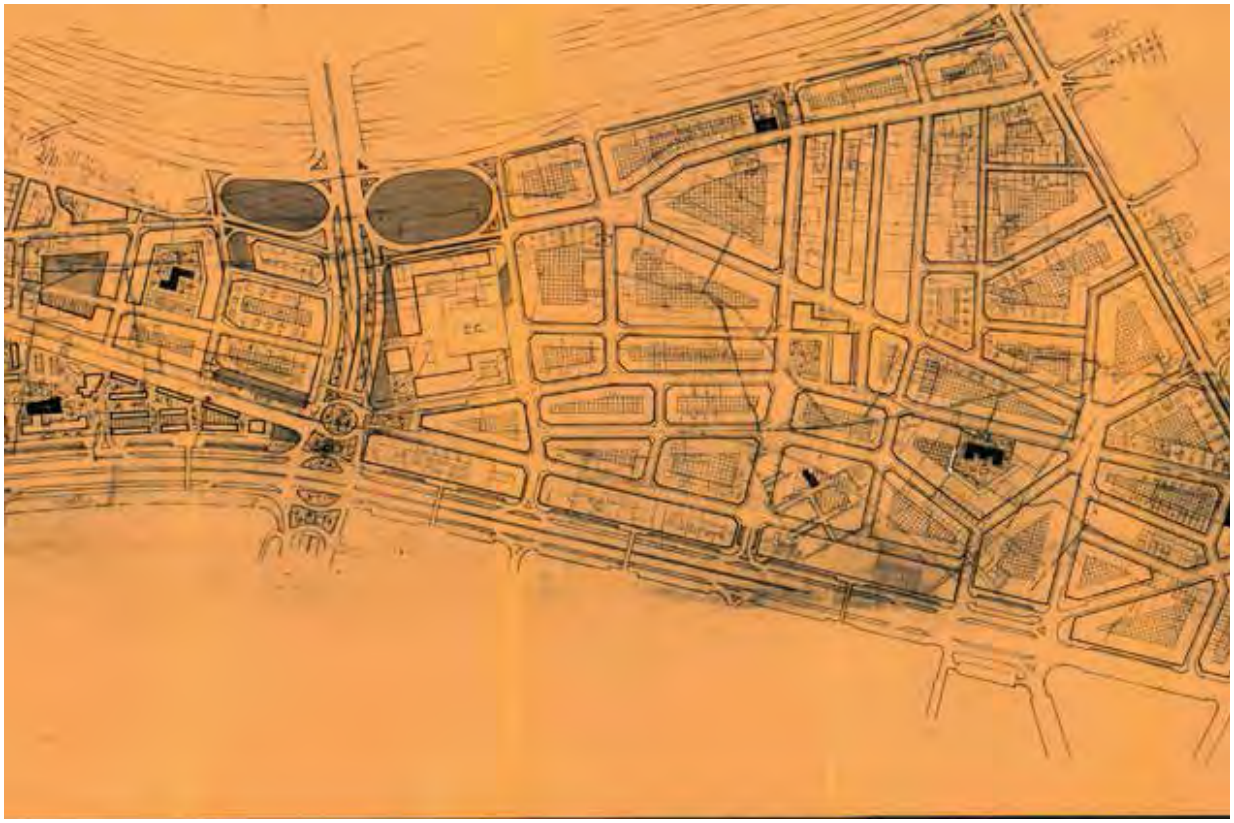
Página siguiente:

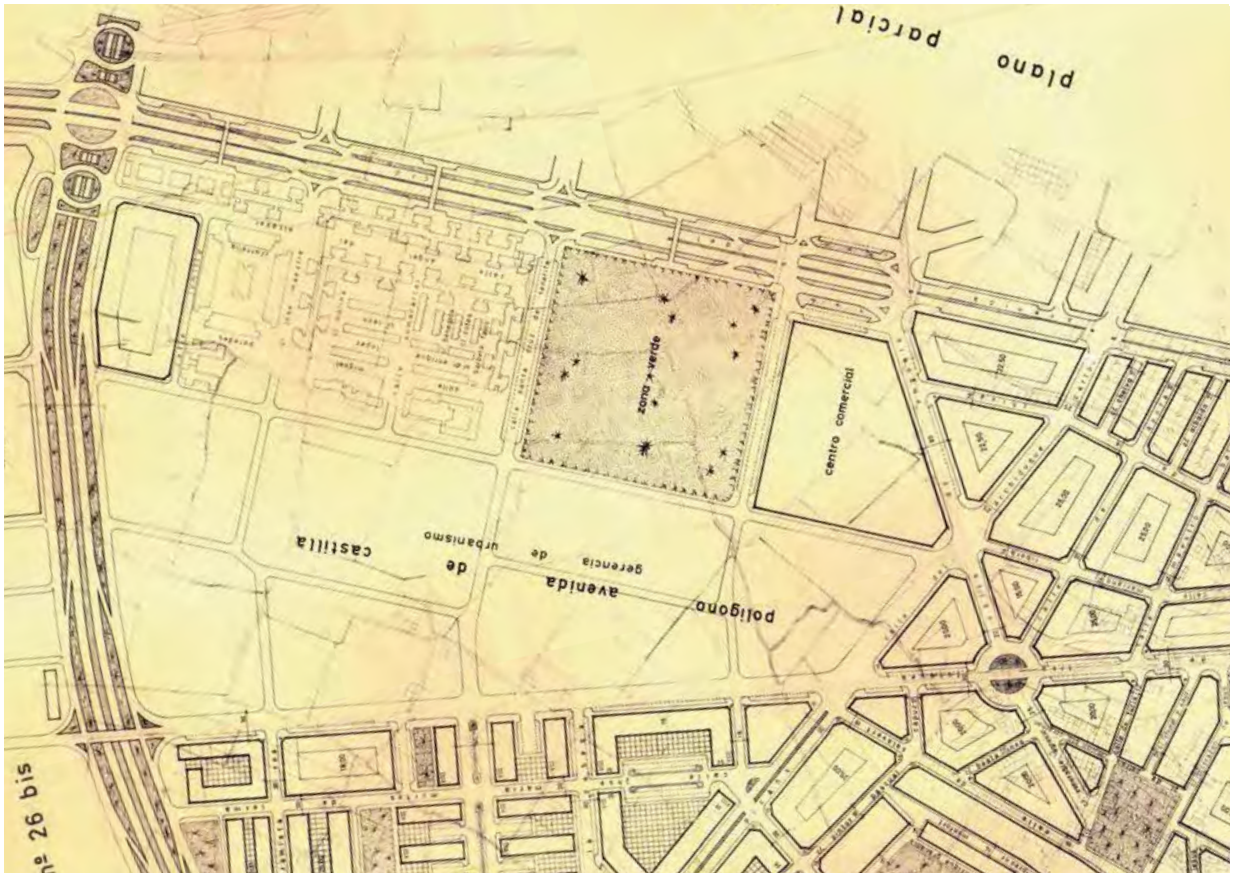
Detalle de los Planes Parcial nº 25, 1969, y nº 26, 1974.

Página 388:

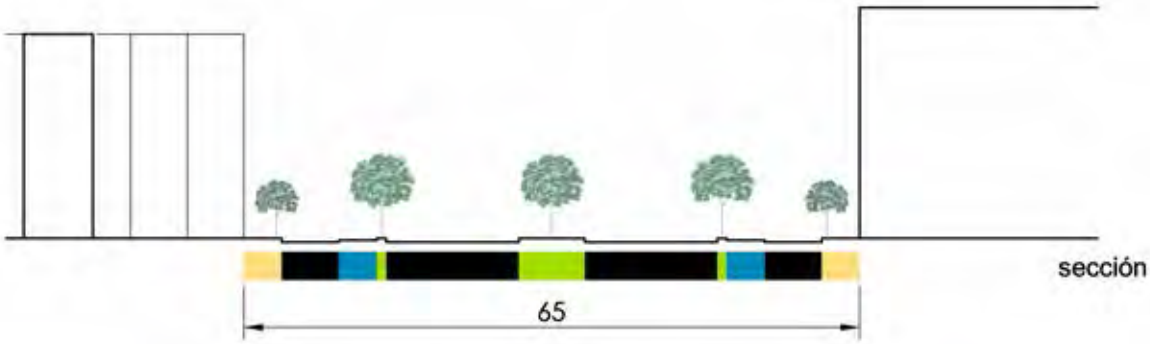
Detalle de los Planes Parcial nº 25, 1969, y nº 26- bis, 1967.



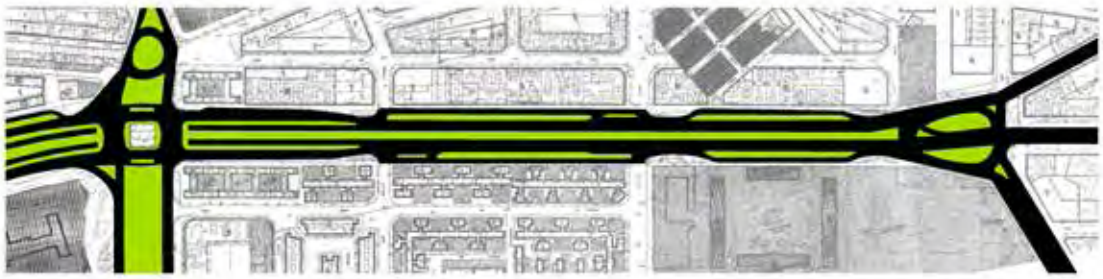



nº 26 bis
polígono
avenida
de
gerencia
de
urbanismo
castilla
zona verde
centro comercial
plano
parcial

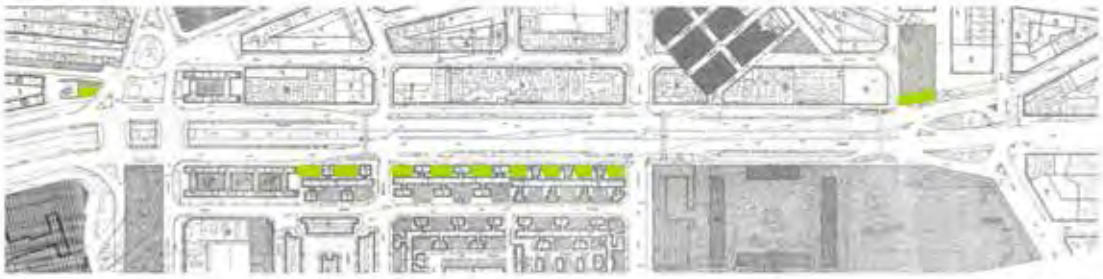
FICHA GRÁFICA



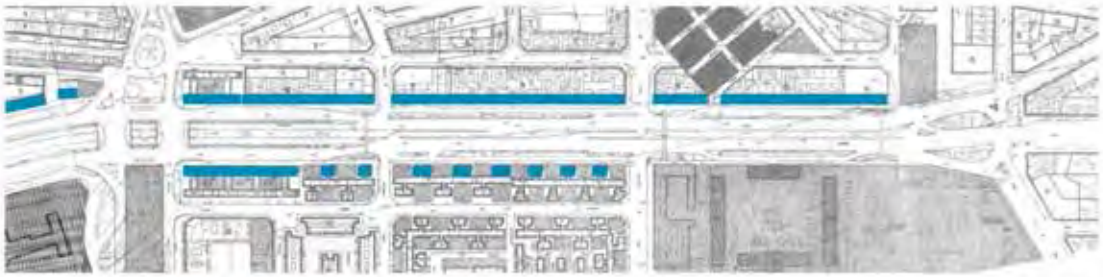
sección



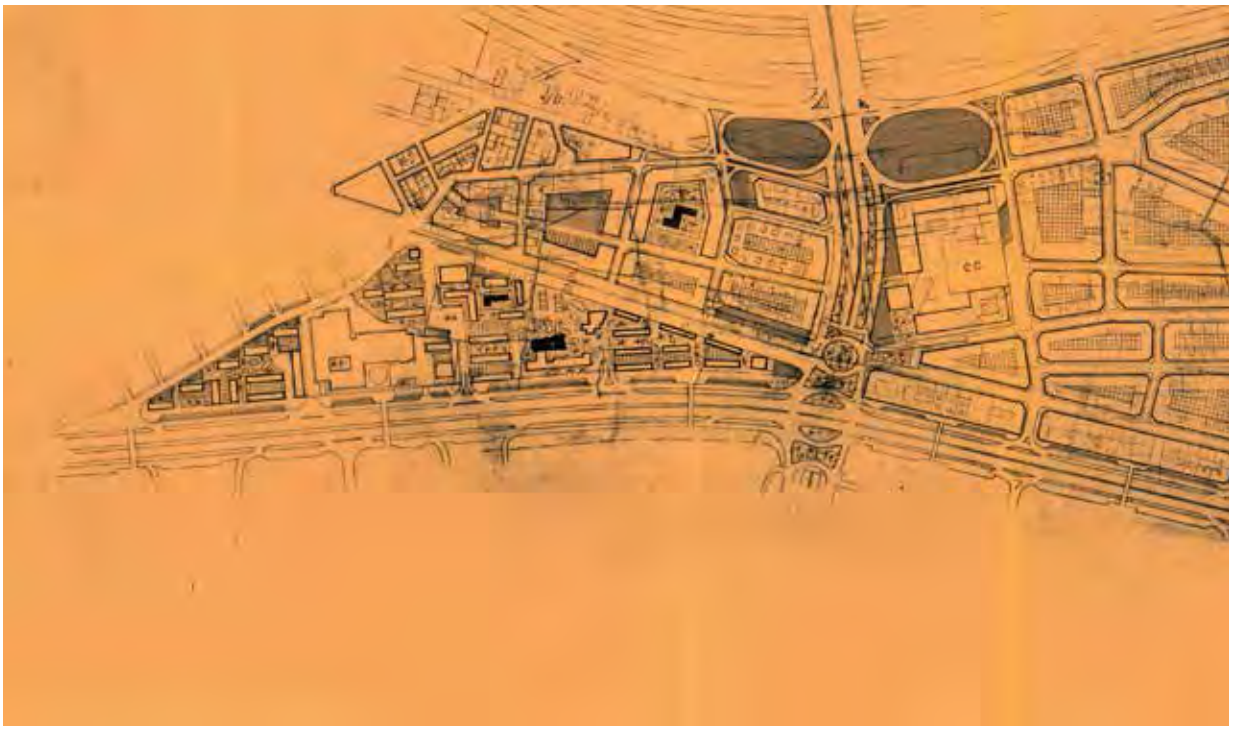
viales y andenes



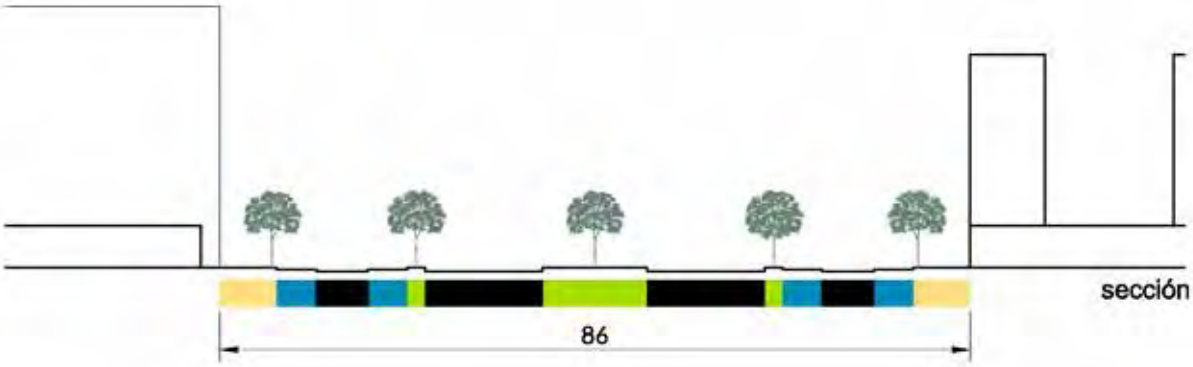
espacios libres



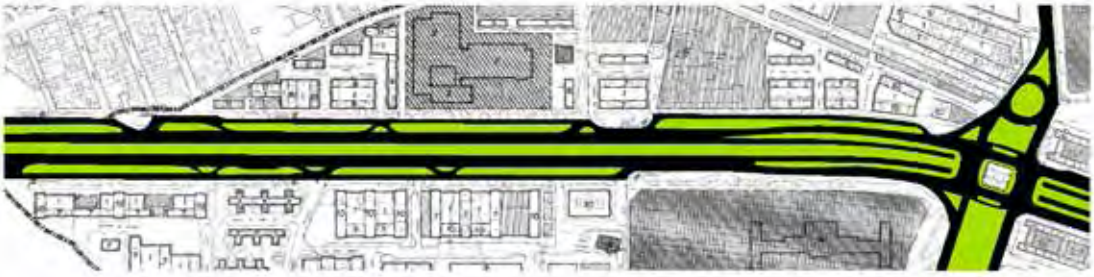
frentes edificados



FICHA GRÁFICA

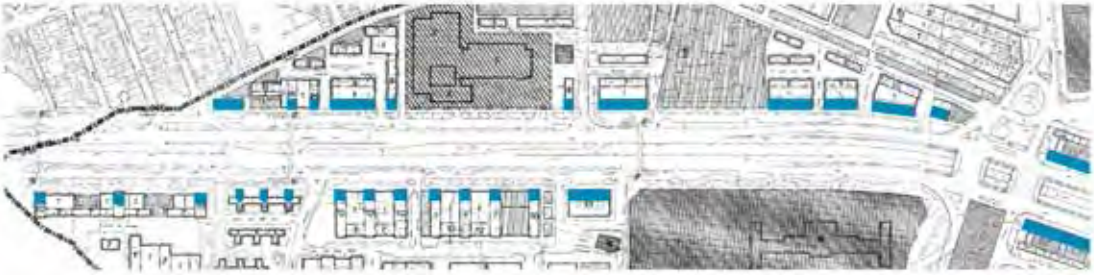


sección

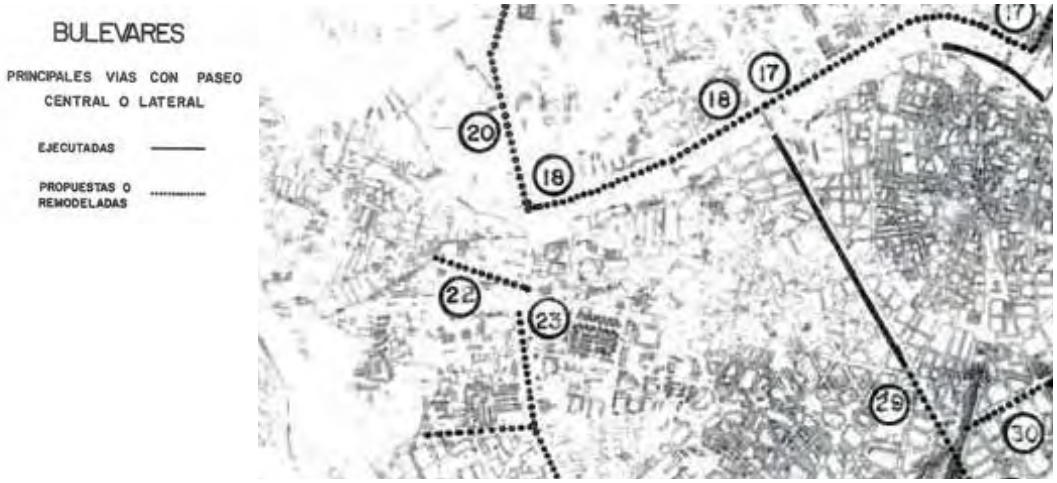


viales y andenes

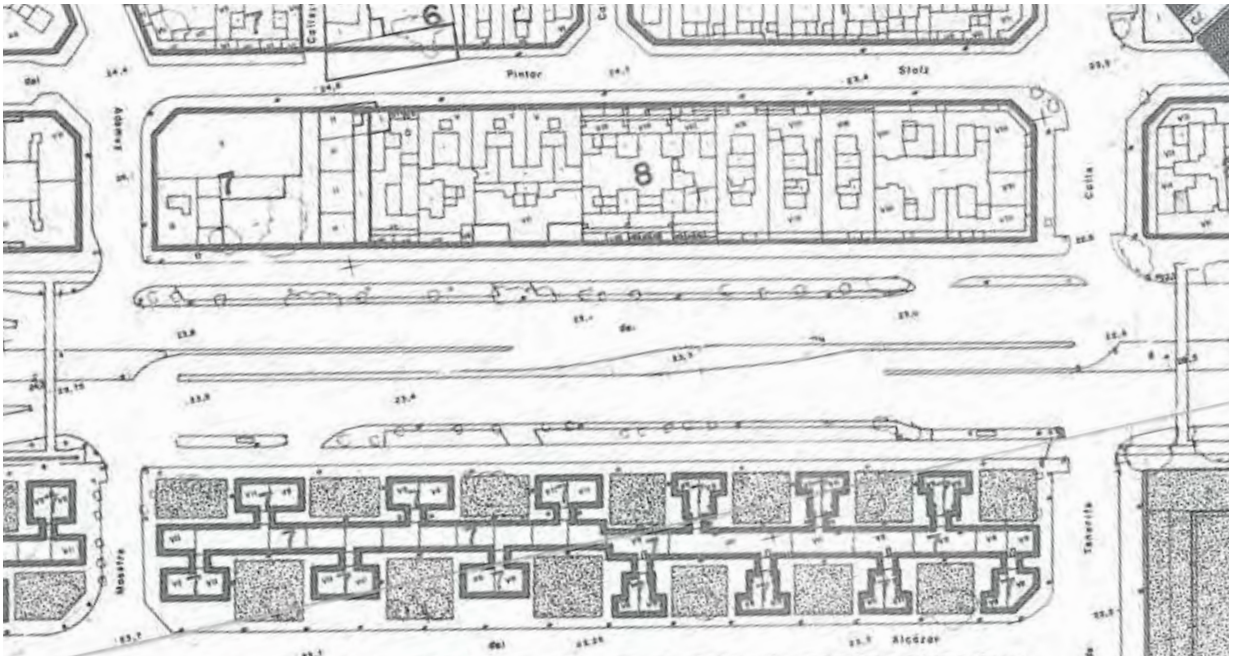
espacios libres



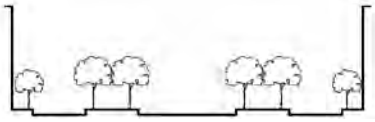
frentes edificados



PROPUESTA CON LOS TRAZADOS DE LOS PRINCIPALES BULEVARES, RECORRIDOS VERDES Y VIAS PARQUE DEL AVANCE DE PLAN GENERAL



PGOU: HOJAS C-32 Y C-33, 1988



El Plan Especial de Reforma Interior, PERI nº 25, de Nou Moles (1982), avanza una modificación respecto a los planos de la Red Arterial del MOP, consistente en el giro de 90º del túnel en el cruce con la avenida del 9 d'Octubre, pasando a deprimir su trazado la Avenida del Cid. Esta modificación es recogida en los Planes Parciales de desarrollo del Plan del 88.

En la propuesta de trazado de los principales bulevares del Avance del Plan de 1985, aparece como bulevar. Sin embargo, en el esquema de la Memoria del Plan, pierde esta consideración, pasando a clasificarse como vía urbana de gran capacidad, es decir, con 3 o más carriles por sentido, coordinación semafórica, la mayoría de intersecciones a nivel y algún cruce a desnivel para asegurar su continuidad Su amplia sección permite incluir separación de tráficos, con vías de servicio o corredores para el transporte público.

El trazado realizado, que el Plan asume, no supone una gran mejora respecto al del MOP, pues, si bien aumenta la sección de la mediana central ajardinada, a costa de los andenes laterales, dicha mediana queda seriamente vulnerada al incluir en su traza carriles para permitir los giros a la izquierda (ver detalle) en gran parte de su longitud. Igualmente, la zona correspondiente a las rampas del túnel, quedan sin espacios ajardinados en superficie, ya que la amplia mediana desciende hasta el túnel.

Los andenes laterales, quedan reducidos a su mínima expresión (poco más que un bordillo) debido al empleo de su teórica sección como aparcamiento.

En el segundo tramo, al disponer de 86 metros en total, en lugar de los 65 del primero, las dimensiones de andenes ajardinados y aceras son bastante más generosas, aunque también son mayores las vulneraciones al poder, por ejemplo, incluir tres carriles en la mediana central, para cruces.

En ambos tramos, como se aprecia en los detalles, llegan a acumularse en algunas secciones hasta 11 carriles en la calzada central (4 o 5 en cada sentido y 2 o 3 en la supuesta mediana ajardinada). Además, en algún tramo se puede aparcar en el lateral de la calzada central, en lugar de en la vía de servicio, como correspondería.

Página opuesta:

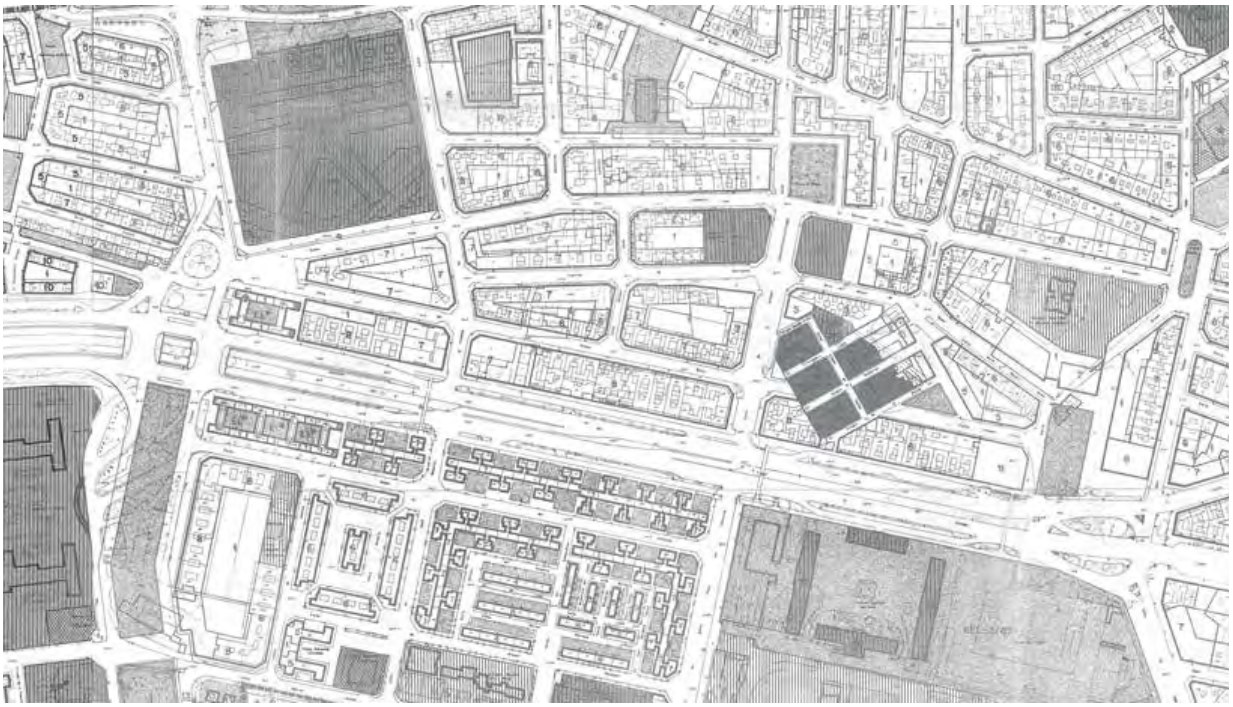
Detalle del esquema de bulevares del Plan General, 1988.

Detalle de la propuesta de trazado de bulevares del Avance del Plan General, 1985.

Detalle de la Hoja C-33, 1988.

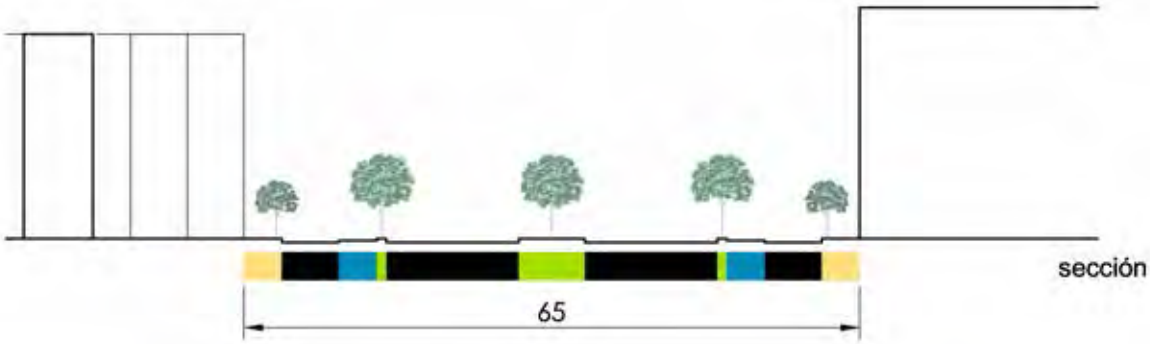
Páginas siguientes:

Detalle de los tramos I y II, 1988 y plano actual a color de conjunto.

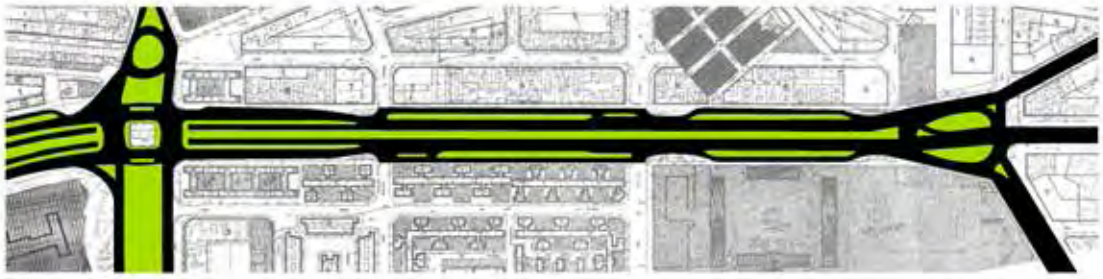



Término Municipal de Mislata
Sala Hipostila
Carrer Modelo
Calle Braso
Avenida
Calle Aragón
Calle Nueva de Octubre
Chirivella
Vista
Camino
Avenida
Cid
Hospital General
Barrio de la Luz
Avenida
Calle Lidia
Calle Músico
de Tenerife
Calle

FICHA GRÁFICA

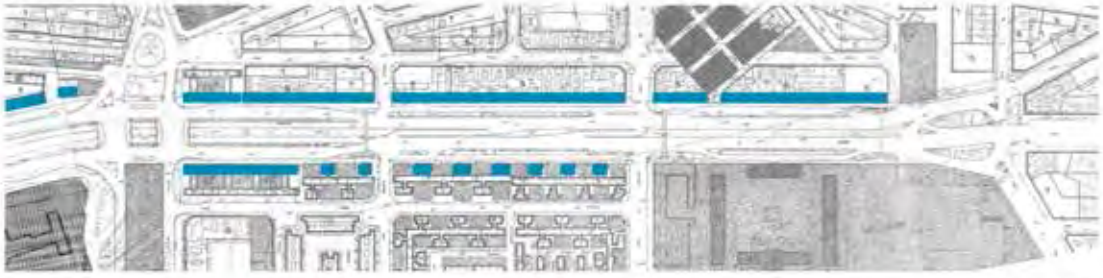


sección

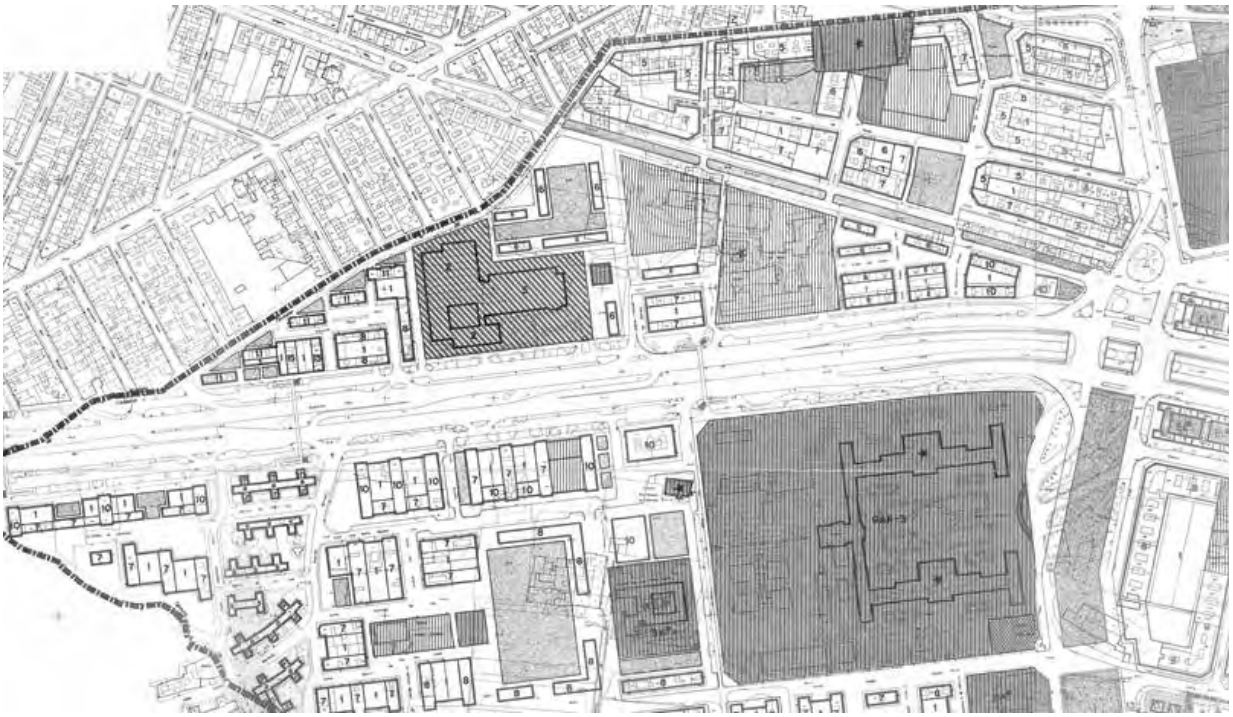


viales y andenes

espacios libres

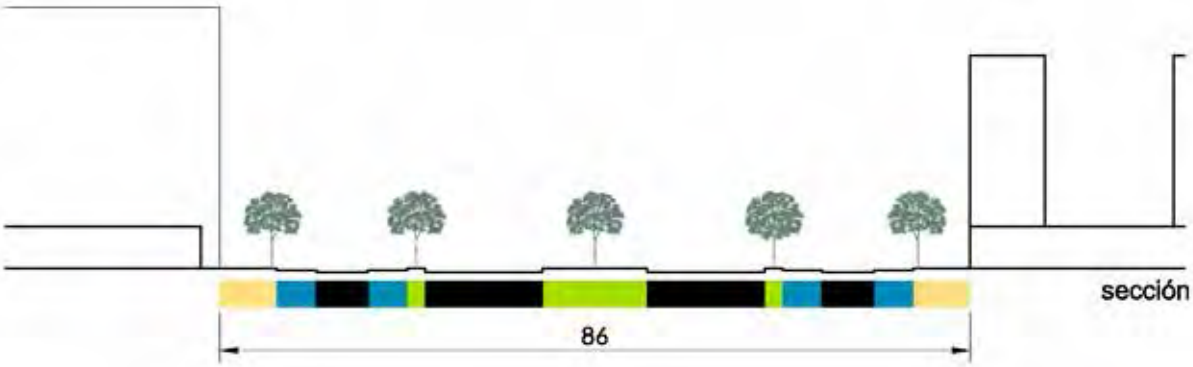


frentes edificados

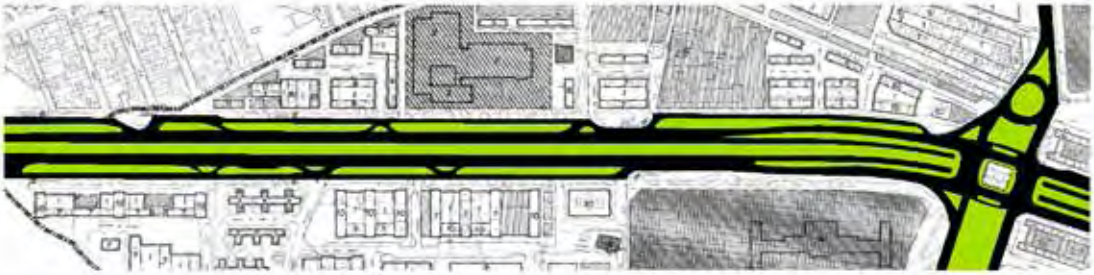



Término Municipal de Mislata
Sala Hipostila
Carrer Modelo
Calle Braso
Avenida
Calle Aragón
Calle Nueve de Octubre
Chirivella
Vía
Camino
Avenida
Cid
Hospital General
Barrio de la Luz
Avenida
Calle Lidia
Calle Músico
Calle

FICHA GRÁFICA

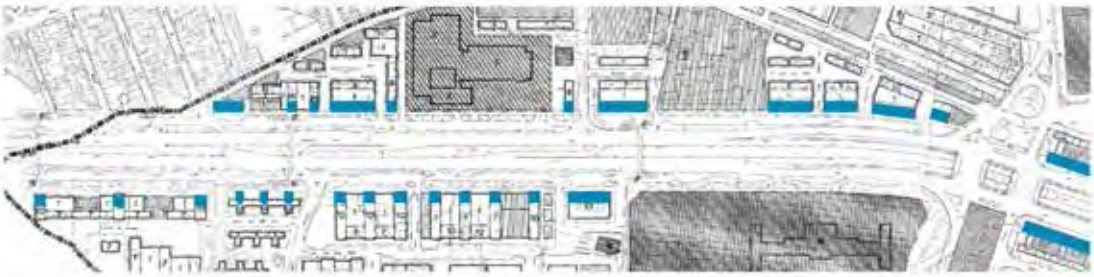


sección



viales y andenes

espacios libres



frentes edificados

ESTADO ACTUAL

Vista del tramo entre Plaza de Castilla y Bulevar Sur.

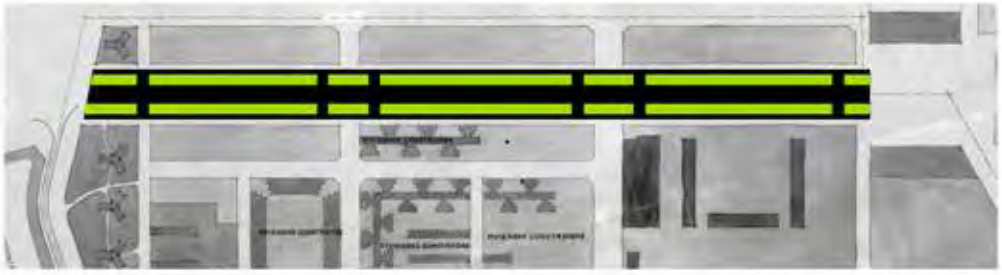
Dos vistas del tramo entre el Bulevar Sur y el río Turia.

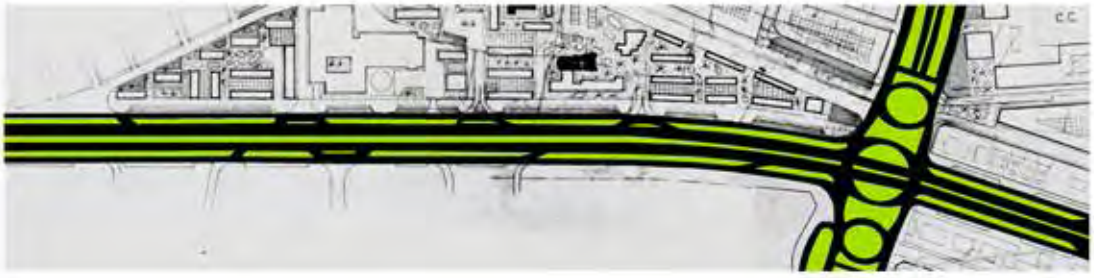
Página opuesta:

Vista de pájaro de la Avenida del Cid, primer tramo (Plaza de Castilla).

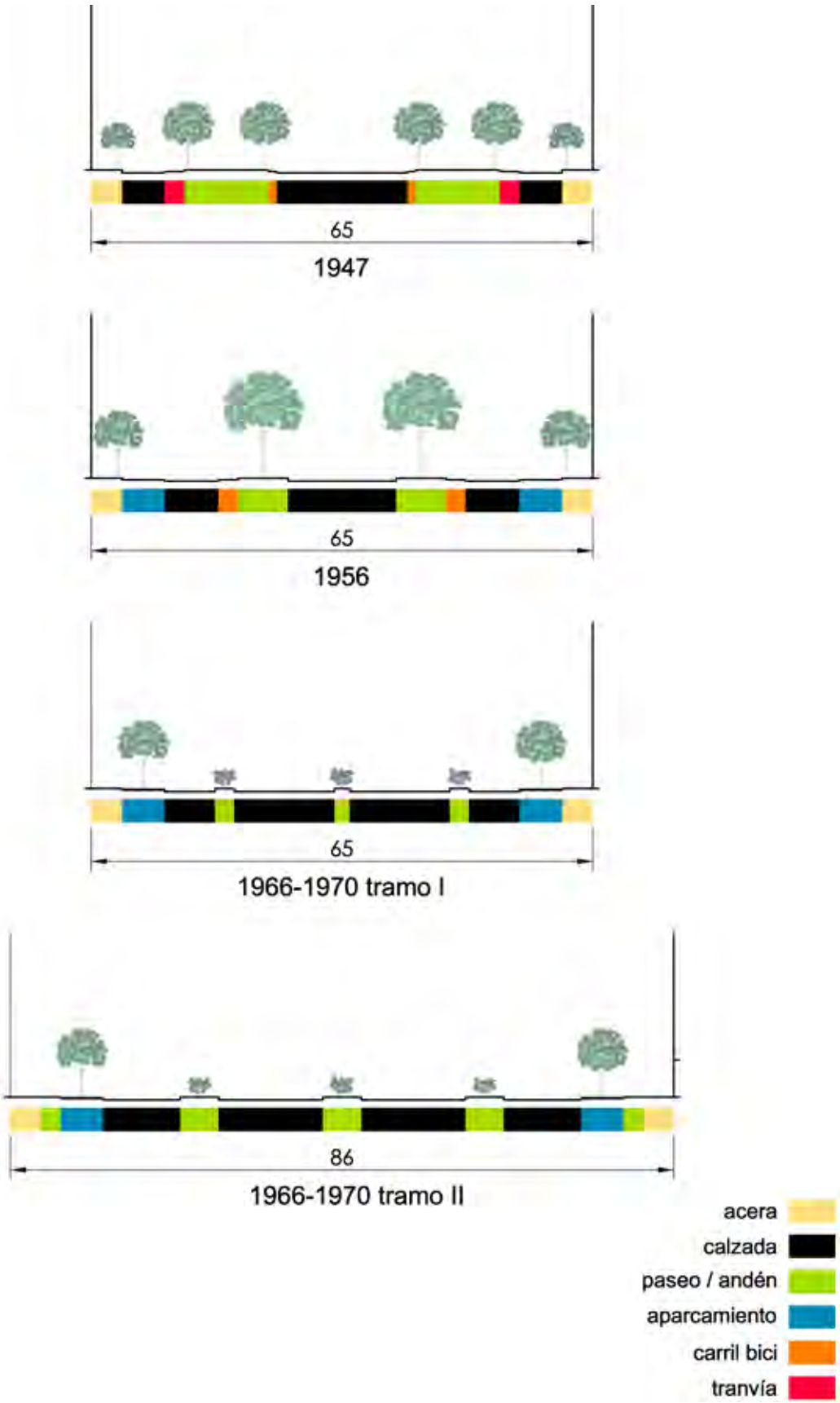
Vista de pájaro de la Avenida del Cid, cruce con Bulevar Sur.

Vista de pájaro de la Avenida del Cid, segundo tramo.

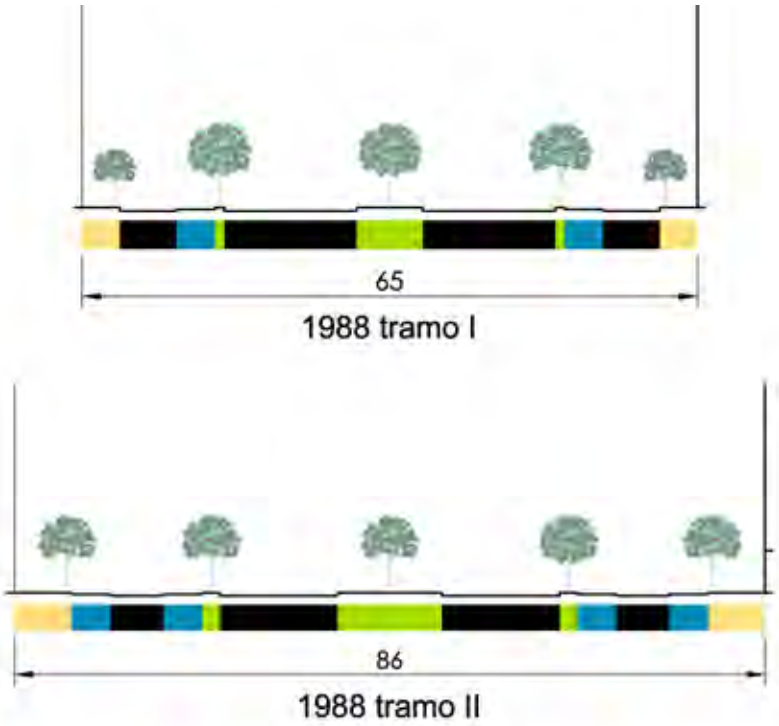




RESUMEN GRÁFICO



RESUMEN GRÁFICO



III - 5
DE LA NUEVA RONDA AL BULEVAR SUR

PLANO DE ALINEACIONES DEL POBLADO DE PATRAIX Y SUS ALREDEDORES, 1935 Y LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO DEL CAMINO DE LAS TRES CRUCES, 1931

En estos dos planos inéditos, localizados en el Archivo de Planeamiento, se puede observar como la traza del futuro Bulevar Sur, se apoya en su zona noroeste en el antiguo camino de las Tres Cruces, del que acabará tomando el nombre.

En el levantamiento geométrico de 1931, el camino de las Tres cruces, arranca desde el Hospital Provincial (al Norte), con apenas unos pocos metros de anchura.

En el plano de alineaciones del poblado de Patraix y alrededores, del Arquitecto Municipal Ángel Romaní, se trazan las alineaciones de la zona Sureste de la ciudad, desde Patraix hasta casi la Nueva Ronda del Plan de 1946, aunque sin cerrar el arco que se interrumpe en la zona vecina del cementerio.

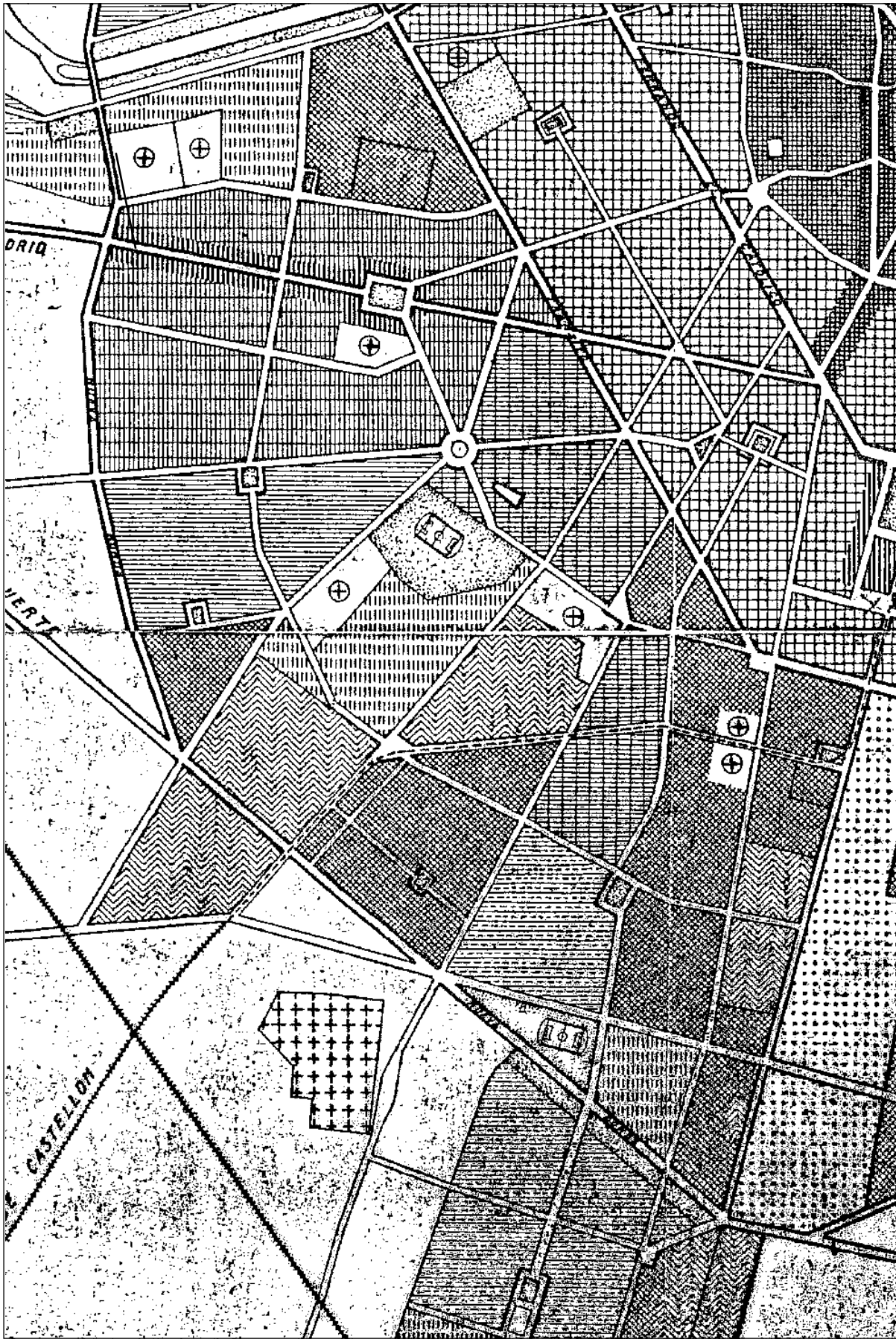
Las calles que sirven de borde a las alineaciones, tienen una anchura, similar a las del resto de la ordenación, con lo que no llega a conformar claramente el límite urbano.

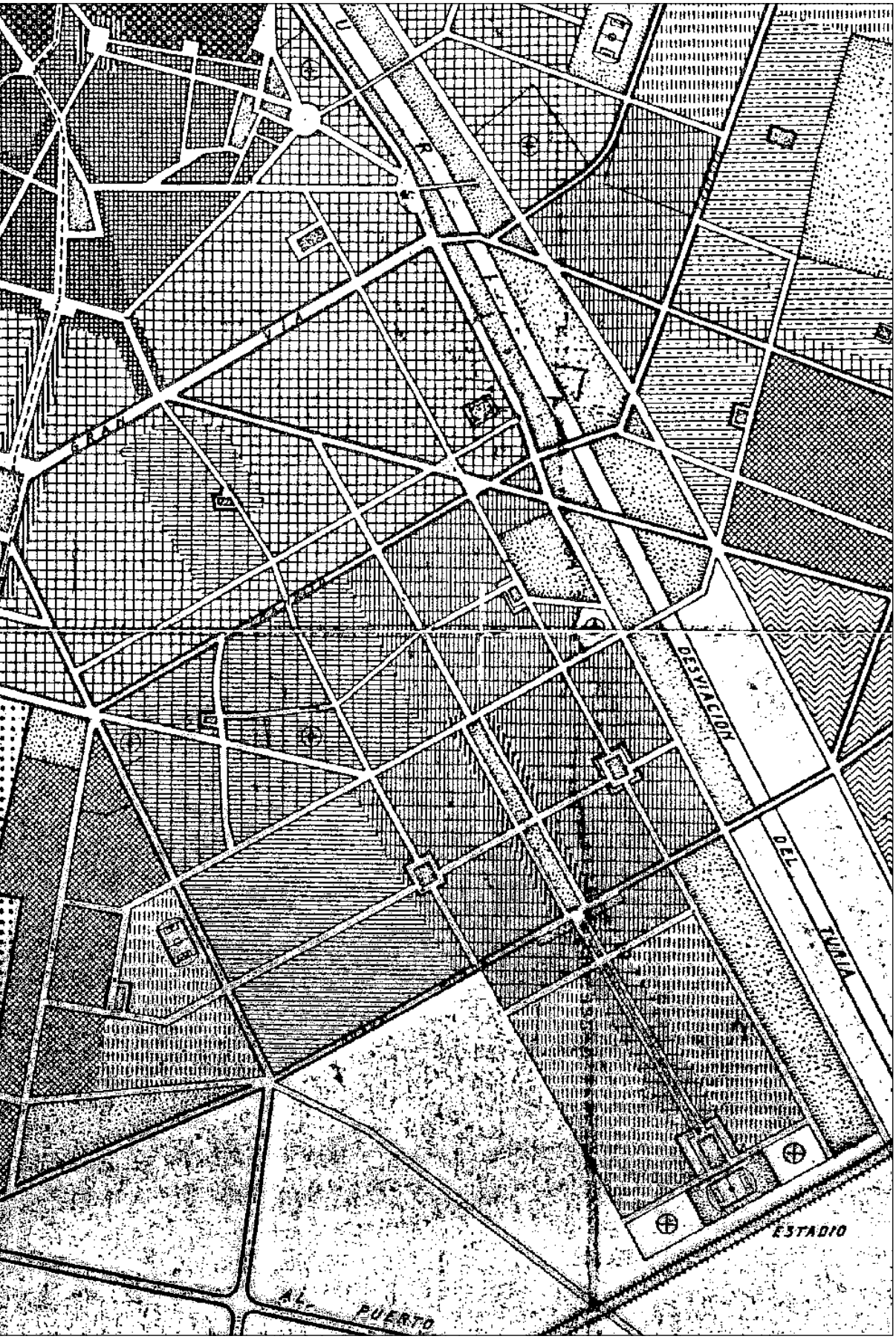
Plano de Alineaciones del Poblado de Patraix y sus alrededores, 1935.

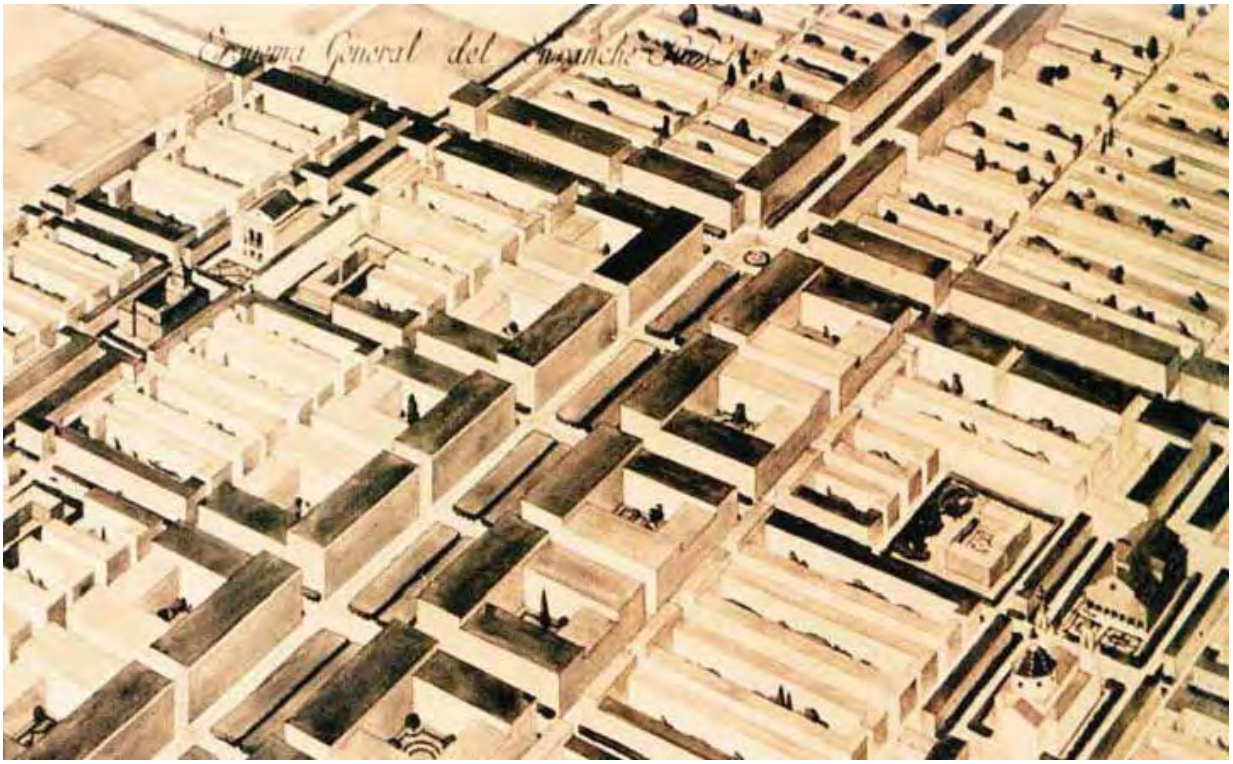
Levantamiento topográfico del Camino de las Tres Cruces, 1931. (Fragmento).

Página siguiente:

Detalle de la mitad Sur del Plan de 1946, con el trazado anular de la Nueva Ronda.


DRID
CASTELLON


DESVIACION
DEL
TURIA
ESTADIO
AL PUERTO



PROYECTOS PARCIALES nº I Y II, 1950; nº III, 1954 Y nº IV, 1953

El Plan General proyecta un semi-anillo que, conectando con el nuevo Camino de Tránsitos de Campanar, genera la Nueva Ronda al Sur de la Ciudad, con una anchura de 30 metros, igual a Tránsitos.(Ver pliego anterior).

En la Nueva Ronda, tramo de San Marcelino, se observa con un grafismo idéntico, aunque con menor sección total, que el utilizado en el primer tramo del Paseo de Valencia al Mar, es decir, de bulevar, quizá por la previsión del soterramiento de la vía férrea existente.

La mejor representación de la Nueva Ronda (posterior Ronda Exterior y Bulevar Sur, sucesivamente, y a grandes rasgos sobre la misma traza) la hallamos en el tramo correspondiente a la Ordenación General del Ensanche Sureste incluida en el Plan de 1946, separando de Suroeste a Noreste, las zonas de Ensanches Futuros y de Ciudad Jardín de la ordenación.

El eje se representa en perspectiva, flanqueado por bloques laminares, y su intersección con la Gran Avenida de Monteolivete, mediante rotonda y lo que parece una fuente ornamental.

La memoria del Proyecto Parcial nº I cita la ronda como una gran e importante vía estudiada y determinada por el Plan General como vía que sirve al gran tráfico de la ciudad.

En el Plano Parcial nº III, la Nueva Ronda contiene en su sección una franja central, que grafía en color azul, y que corresponde al ferrocarril, presumiblemente en trinchera.

La anchura en el Proyecto Parcial nº IV alcanza los 40 metros, aunque su viabilidad, como explica la memoria del proyecto, estuvo condicionada por la línea de ferrocarril que debía recorrerla, que no se llegó a determinar si debía ser en zanja, a nivel o incluso elevado.

En cuanto a los tramos correspondientes a los Proyectos Parciales nº I y II, no se define cuanto apenas, apareciendo sobre todo el Camino de las Tres Cruces, como hemos visto anteriormente, sin mayor desarrollo.

Esquema General del Ensanche Sureste. Detalle de la Nueva Ronda, de izquierda a derecha en la ilustración, 1946.

PP nº III. Fragmento correspondiente a la Nueva Ronda, 1953

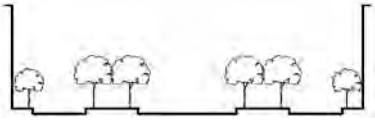
DE LA AUTOPISTA AL BULEVAR

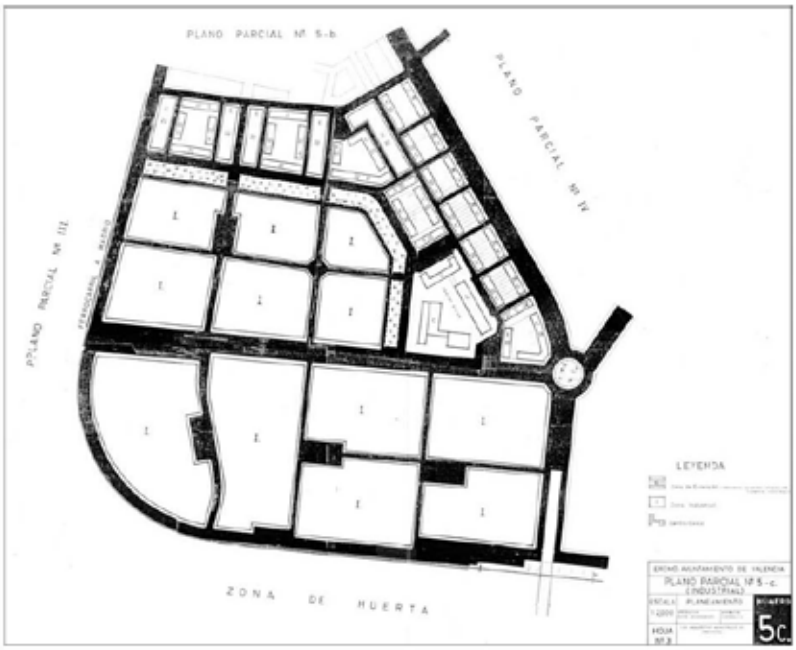
PLANO PARCIAL nº 1-b, 1962 Y PLANO PARCIAL nº 5-c, 1964

En el Plano Parcial nº 1-b, sigue manteniéndose sin desarrollar como un camino estrecho, sin ningún tratamiento de vía arterial. o tan siquiera urbana. Idéntico tratamiento tiene en el Plano del Camino de las Tres Cruces de 1962.

En cambio, en el Plano Parcial nº 5-C de 1964, la memoria cita que es atravesada por una “futura ronda muy importante de la ciudad, que desemboca en una “gran plaza de estrella (la cual analizamos en el capítulo de nudos) que permitirá fácil acceso a pesar del rápido tráfico”.

Aquí sí tendría una anchura de viario arterial, igual la del Nuevo Acceso de Alacant, y su bifurcación en diagonal en dirección al Nuevo Acceso de Barcelona, es decir, 65 metros.





Detalle del Plan Parcial nº 17, Plano de planeamiento, 1964.

Izquierda:

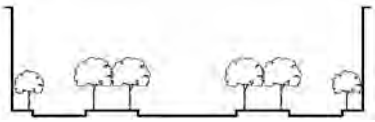
Plano Parcial nº 5-c, Plano de Planeamiento, 1964.

Página opuesta:

Montaje del Plano de Alineaciones del Plano Parcial nº 1-b, y del Plano del Camino de las tres Cruces, 1962. (Elaboración propia).

DE LA AUTOPISTA AL BULEVAR

RED ARTERIAL DEL MOP, HOJAS 14-H, 15-H, 16-H, 16-I, 16-J, 16-K, 17-I y 17-J, 1966, Y PLANES PARCIALES nº 3, 1967; nº 4-bis, 1968; nº 5-c, 1974; nº 25, 1969 y nº 26, 1972



Constituye el semi-anillo Sur de la Ronda Exterior, con características de autovía, un ancho total de 80 metros y enlaces a distinto nivel, como el túnel bajo triple rotonda, con la Avenida del Cid y pasos inferiores de la autovía en los cruces con accesos como el de Torrent. En las zonas perimetrales, como Malilla, se proyectan enlaces en trébol o en diamantes. En las zonas sin planeamiento aprobado, la sección se reduce a las calzadas y mediana centrales, sin vías de servicio.

A lo largo de todo el eje, los Planes Parciales disponen torres o bloques de mayor escala, como justifica el Plan Parcial nº 3 de 1967, donde junto a Sant Marcel•lí encontramos un conjunto de nueve edificios a ambos lados de la Ronda que alcanzan las máximas alturas, con X y XI plantas de altura.

> A la zona atravesada por la ahora denominada Ronda Exterior en la zona Sur, se trata de darle cierta categoría, y al tener una anchura superior a los cien metros, es el único emplazamiento lógico para edificios singulares en altura.

El Plan Parcial nº 4-bis de Monteolivete, dispone XII plantas junto a la Autopista de Enlace Sur y X plantas en todos los bloques recayentes a la Ronda, contra VIII el resto de calles. Además, establece varios pasos superiores para peatones para salvar los 80 metros de la Ronda, que no se contemplan en la Red del MOP, salvo en la Avenida de Castilla.

Semi-anillo Sur de la Ronda Exterior. Red Arterial de Valencia, 1966. (Montaje de elaboración propia).

Página siguiente:

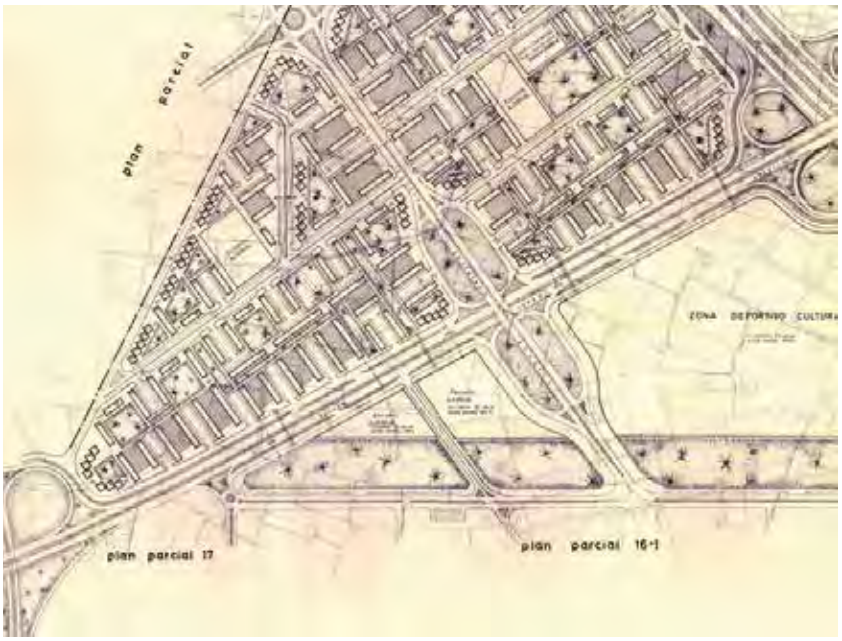
Plan Parcial nº 26. Fragmento correspondiente a la Ronda Exterior, 1967.

Plan Parcial nº 5 - C. Fragmento correspondiente a la Ronda Exterior, 1974.

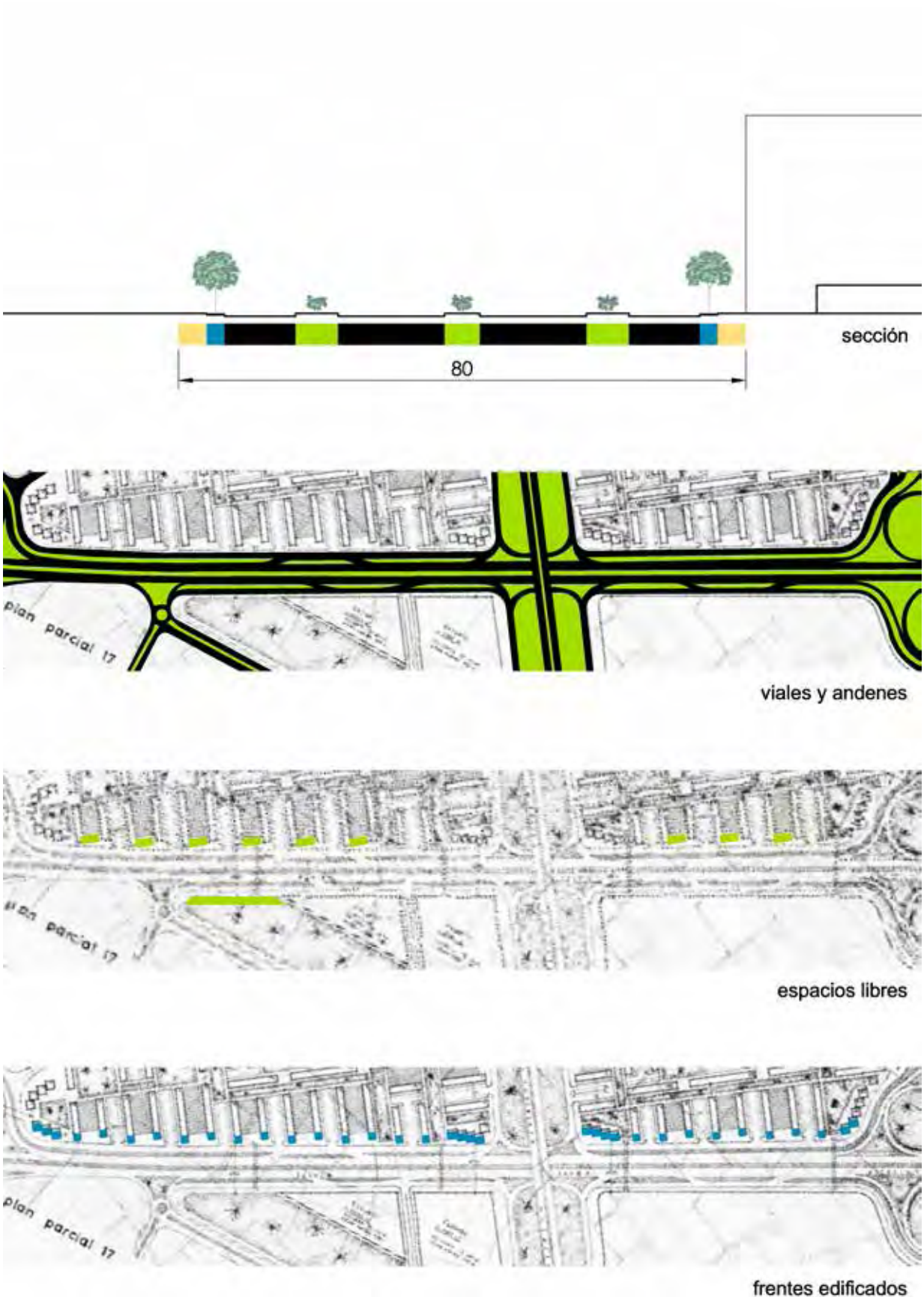
Plan Parcial nº 4 - bis. Fragmento correspondiente a la Ronda Exterior, 1968.

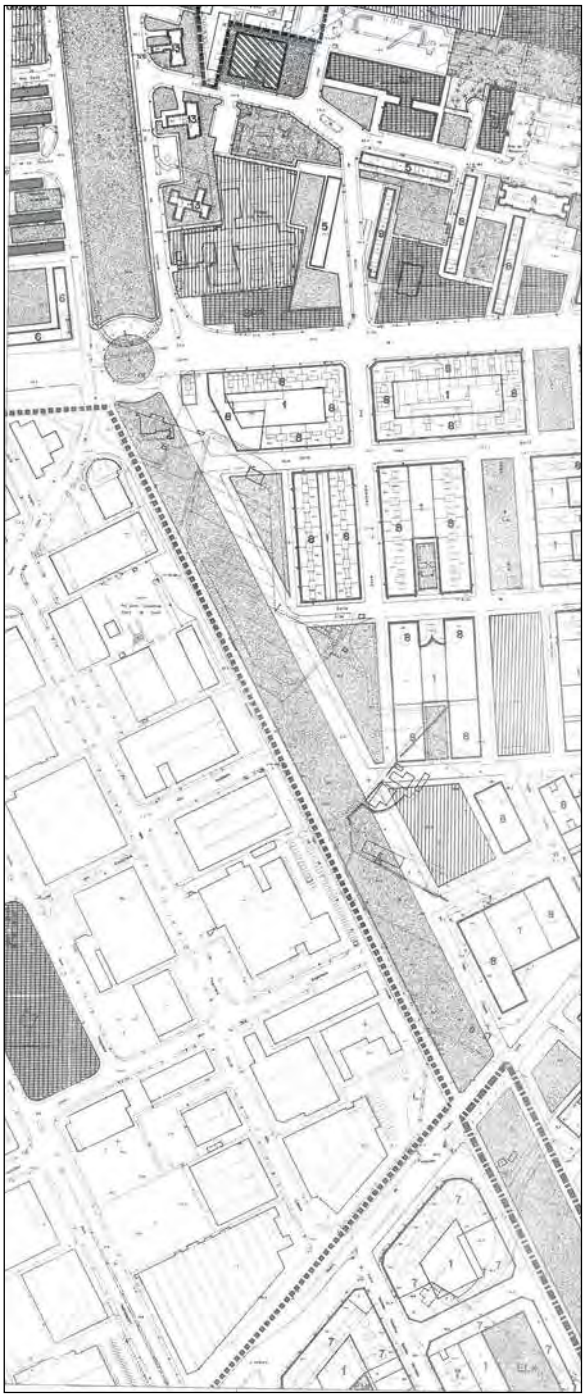

N.
Vendel
Castilla
Industrial
Polígono


plan parcial

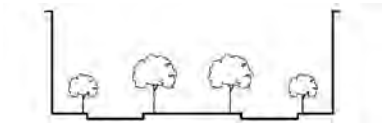

plan parcial
plan parcial 17
plan parcial 16-1

FICHA GRÁFICA





PGOU: HOJAS C- 33, 39, 46, 47, 48, 1988



El Bulevar Sur en la propuesta de trazado de los principales bulevares del Avance del Plan en 1985, aparece como tal, y así es recogido posteriormente en 1988, en el Plan.

Se trata de una vía amplia de sección variable entre los 80 y los 167 metros con paseo central y amplias aceras.

En las zonas de mayor amplitud, el trazado insiste en la solución única del paseo central, “rellenando” la sección con paseos laterales adicionales carentes de vías de servicio en algunas zonas

Se distinguen dos tramos, el Suroeste, o de Tres Cruces, y el Sureste o de Russafa, conectados entre sí. El bulevar tiene la finalidad de articular los distintos barrios del Suroeste y Sureste entre si, y con el Norte de la Ciudad, si bien “su trazado no es el ideal”, ya que refiere la memoria que viene muy condicionado por los vacíos del planeamiento de 1966 y las zonas que el Plan de 1966 destinaba al segundo cinturón o Ronda Exterior.

El tramo Suroeste-Tres Cruces discurre desde el puente previsto en el antiguo Cauce del Río Turia (actual Pont del 9 d’Octubre) hasta el nuevo tramo Sureste, sin solución de continuidad, pasando al Este del Polígono Vara de Quart y al Norte del Cementerio General de Valencia y del Barrio de San Marcelino.

El tramo Sureste-Russafa, enlaza con el Suroeste en las víuas del ferrocarril y circunda por el Sur los barrios de Malilla y Mont-Olivet y por el Norte el de La Font de Sant Lluis, hasta llegar al Jardín del Turia a la altura de la actual Ciutat de les Arts i les Ciències.

Todos los cruces con otras vías importantes lo son al mismo nivel salvo el de la Avenida del Cid, y se planteaban con un cuidado diseño urbano, extremo éste que en líneas generales no se cumplió en la posterior materialización. Con el tiempo, se ha implementado un paso inferior bajo la rotonda de la Avenida de Ausiàs March, conocida como “de los anzuelos).

El paso del ferrocarril se preveía mediante un paso inferior que conecta con el tramo Sureste sin solución de continuidad. Finalmente se ejecutó el paso inferior del ferrocarril.

Página opuesta:

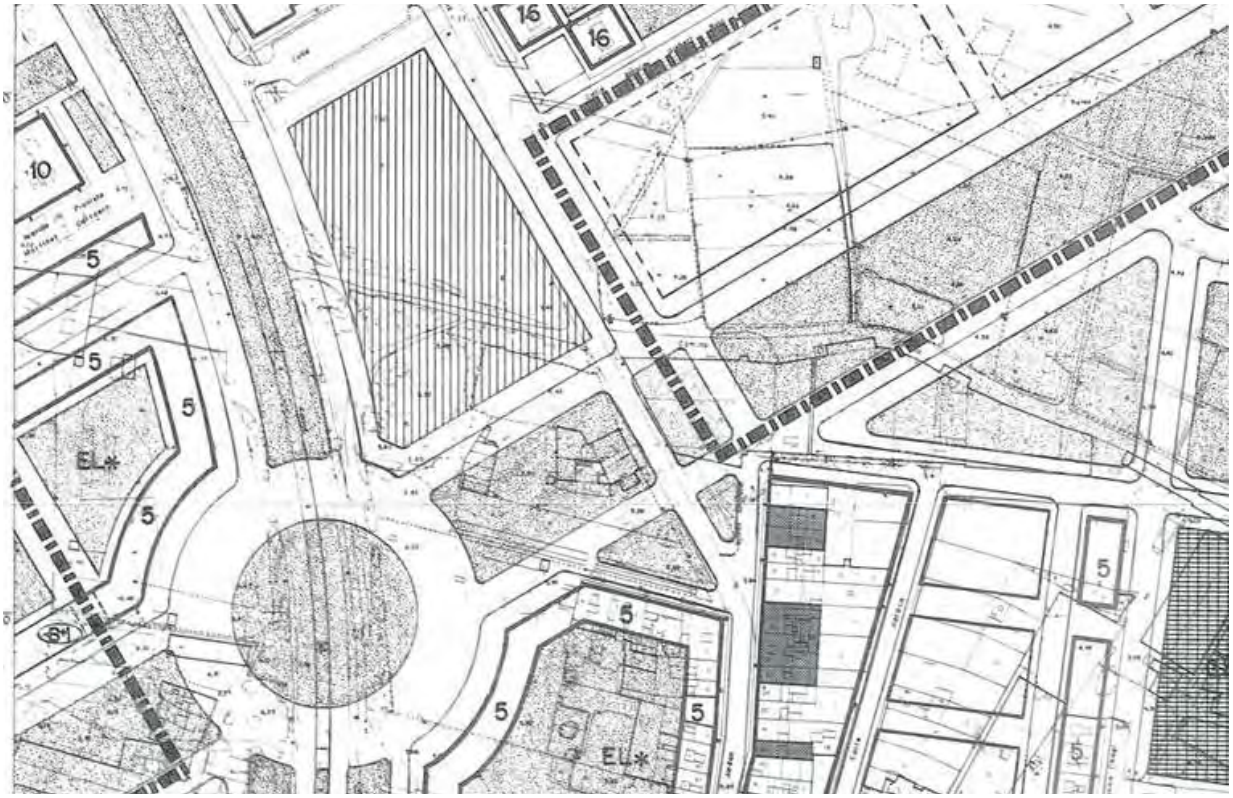
Fragmento de la Hoja C-33, 1988.

Fragmento de la Hoja C-39, 1988.

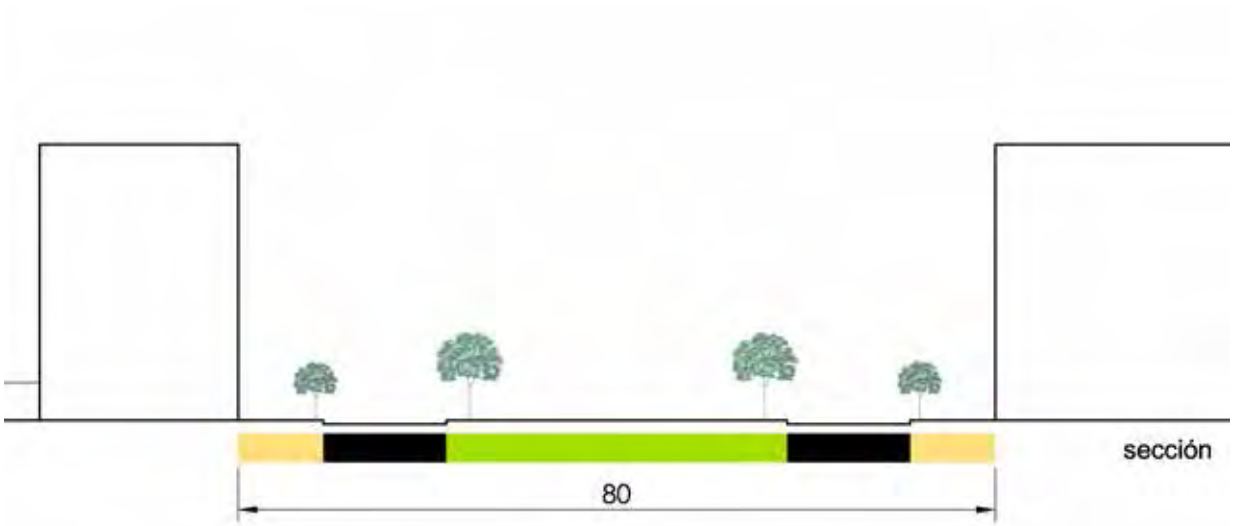
Página siguiente:

Fragmento de la Hoja C-46, 1988.

Fragmento de la Hoja C-48, 1988.


16
16
10
5
5
5
5
EL*
5
5
5
5
EL*
5
5

FICHA GRÁFICA



sección

viales y andenes

espacios libres

frentes edificados

ESTADO ACTUAL

Tres vistas de ambiente del Bulevar Sur.

Página opuesta:

Vista de pájaro de la Avenida de las Tres Cruces, primer tramo desde la Avenida del Cid.

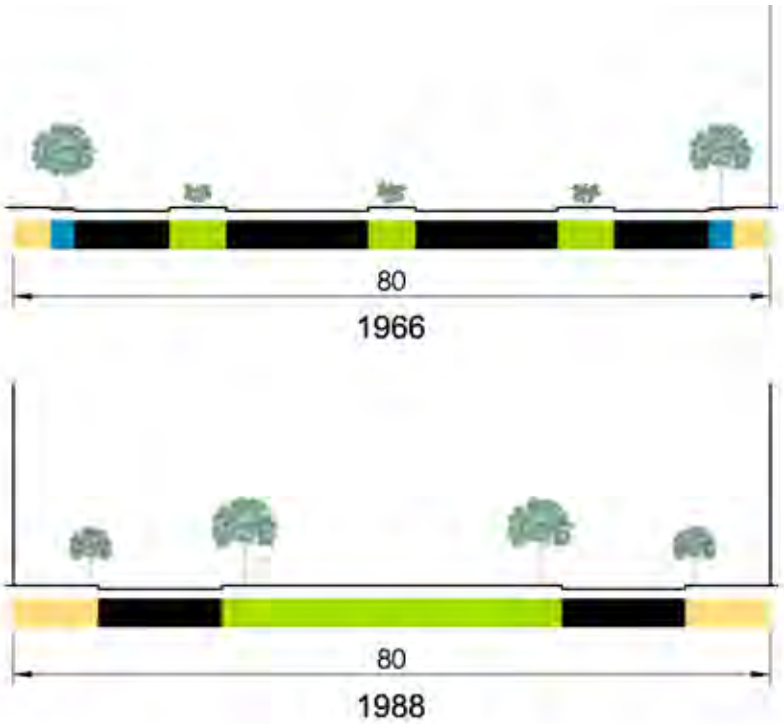
Vista de pájaro de la Avenida de las Tres Cruces, tercer y cuarto tramo.

Vista de pájaro de la Avenida de Fernando Abril Martorell.


plan parcial 17


SUP

RESUMEN GRÁFICO

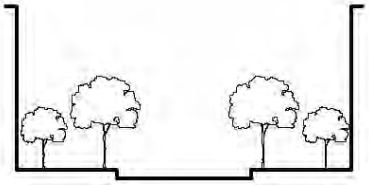


acera
calzada
paseo / andén
aparcamiento

III - 6
DE LA CALLE DE ALMASSORA A LA AVENIDA DE ALFAHUIR


ia industrial.

PLANOS PARCIALES nº 10 y nº 23, 1953



El plan de General de Ordenación de 1946, prevé el soterramiento de la línea de Ferrocarriles Económicos de Valencia a su paso por este eje, pero manteniendo el bulevar resultante la directriz del “trenet”.

En los Planos Parciales, en cambio, la directriz de la calle Almazora se prolonga en línea recta, de manera coordinada con el Plan General de Enlaces ferroviarios de Valencia, también de 1946 (Ver Sub-Capítulo II-2).

La sección del eje correspondiente al Plano parcial nº 10, se corresponde al bulevar a simple vía, con los paseos ajardinados adosados a las aceras, mientra que en el nº 23, el ferrocaril circula a eje en trinchera, flanqueado por sendas hileras de arbolado.

Las directrices de ambos Planes Parciales las directrices son el Tráfico, la Sociología, la Salubridad y la Belleza.

En cuanto al principio de Belleza, en la Hoja nº 10 la armonía del conjunto se fía, entre otras cuestiones, a la acertada disposición del suelo de las calles, con sus calzadas, aceras y arbolados, protagonista este último en la Avenida que nos ocupa.

> En el encuentro de la calle de Ruaya y calle de Sagunto, se ha previsto, por quedar en emplazamiento muy especial, la posibilidad de una torre, bien sea para edificio municipal o bien permitiendo, al particular que lo solicite, la construcción de edificio de gran altura y señero que ennoblezca la vista de esta calle.

En cuanto al Tráfico, en el interior del Sector, destaca un elemento de gran anchura (80 metros), actual calle de Almassora, justificado por la estación de los ferrocarriles eléctricos que debían pasar a ser subterráneos, de acuerdo con el Plan de Enlaces. Se indica en la memoria, que este eje no es realmente de gran tráfico rápido, a pesar de su amplitud: Queda principalmente arbolada y en forma de parque lineal.

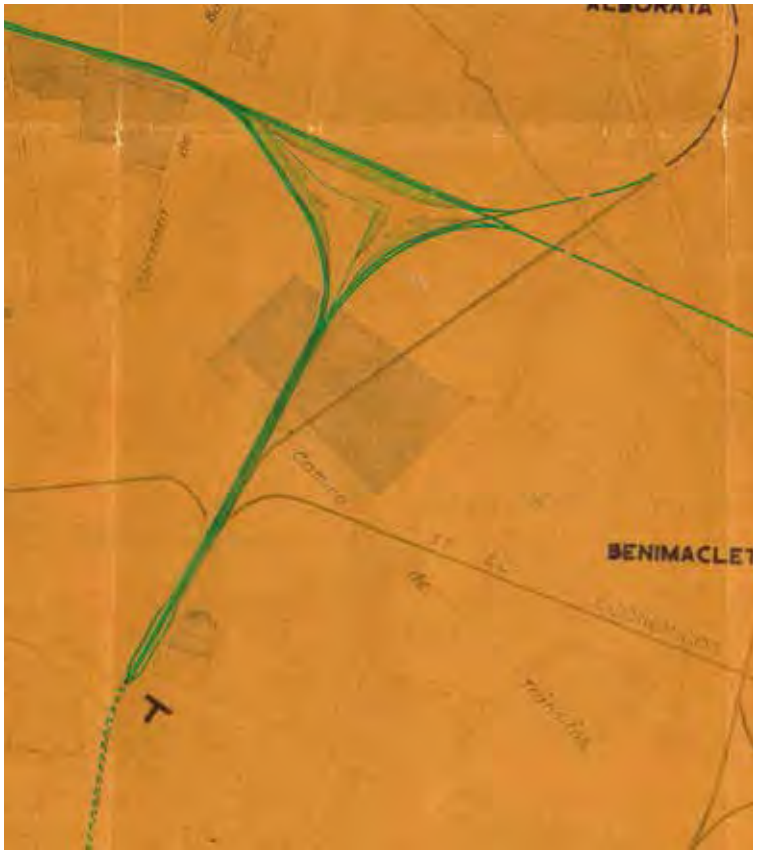
Los autores son los Arquitectos de la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo: Julio Bellot Senent (10 y 23) y Camilo Grau Soler (sólo el 23), con el Vº Bº en el nº 23 del Arquitecto Mayor, Javier Goerlich.

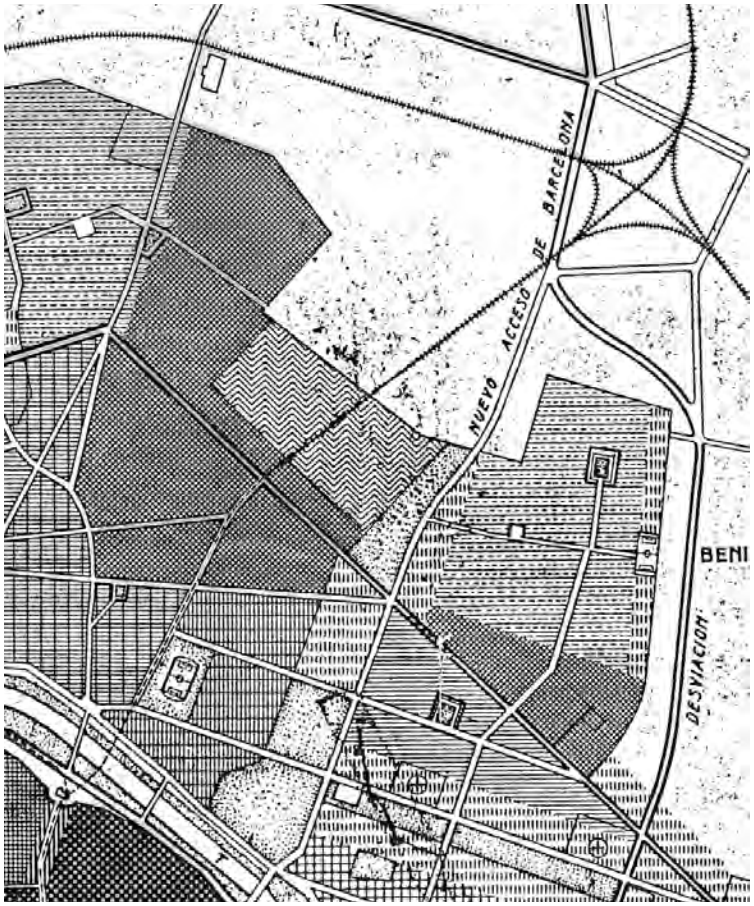
Página opuesta:

Detalle del montaje de los Planos Parciales nº 10 y 23, 1953. (Elaboración propia).

Página siguiente:

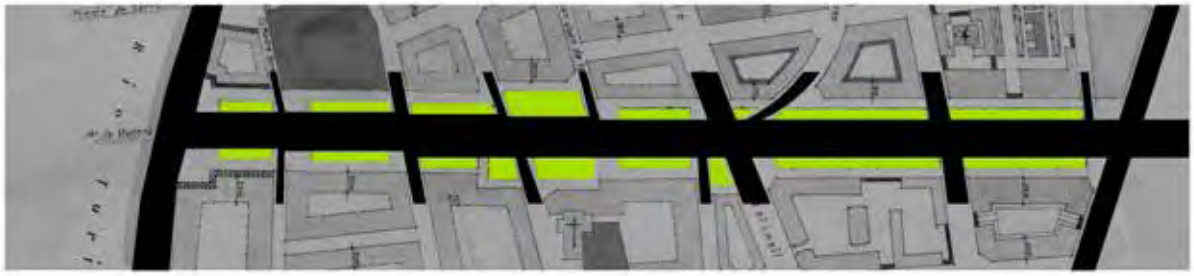
Comparativa de la zona entre el Plan General de Enlaces Ferroviarios y el Plan General de Ordenación Urbana, 1946.


BENIMACLET


NUEVO ACCESO DE BARCELONA
DESVIACION
BENI

FICHA GRÁFICA

sección



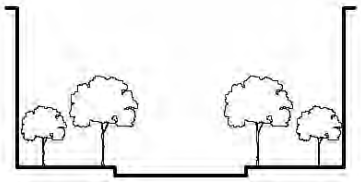
viales y andenes

espacios libres

frentes edificados


Líneas del plano parcial n.º 10 aprobadas por la Comisión Central de Sanidad en 14 de Mayo de 1956.
Modificación que se propone.
N.
Escala 1:2000.

PLANO PARCIAL HOJA Nº 10. MODIFICACIÓN DE LÍNEAS, 1963



El plan fue aprobado en 1956, por la Comisión Central de Sanidad Local, con una configuración del bulevar compatible con la traza del ferrocarril. En esta modificación se prescinde del “trenet”, que discurriría soterrado, lo que también es aprovechado para disminuir la anchura total del eje

La modificación incorpora un andén o mediana central, ocupando el espacio de las vías del ferrocarril, pasando de una sección con calzada central y amplias aceras con andén adosado, a otra con calzada central partida por mediana ajardinada y similares aceras con andenes.

Por otra parte, desaparecen los porticados en la embocadura con el río (quedando los retranqueos reducidos a su mínima expresión) y en la plaza de Santa Mónica. Hay otras pequeñas modificaciones regularizaciones de la sección del bulevar, o achaflanados de esquinas.

El plano, a escala 1/2000, está firmado por el Arquitecto Municipal de Urbanismo, Julio Bellot Senent.

Izquierda:

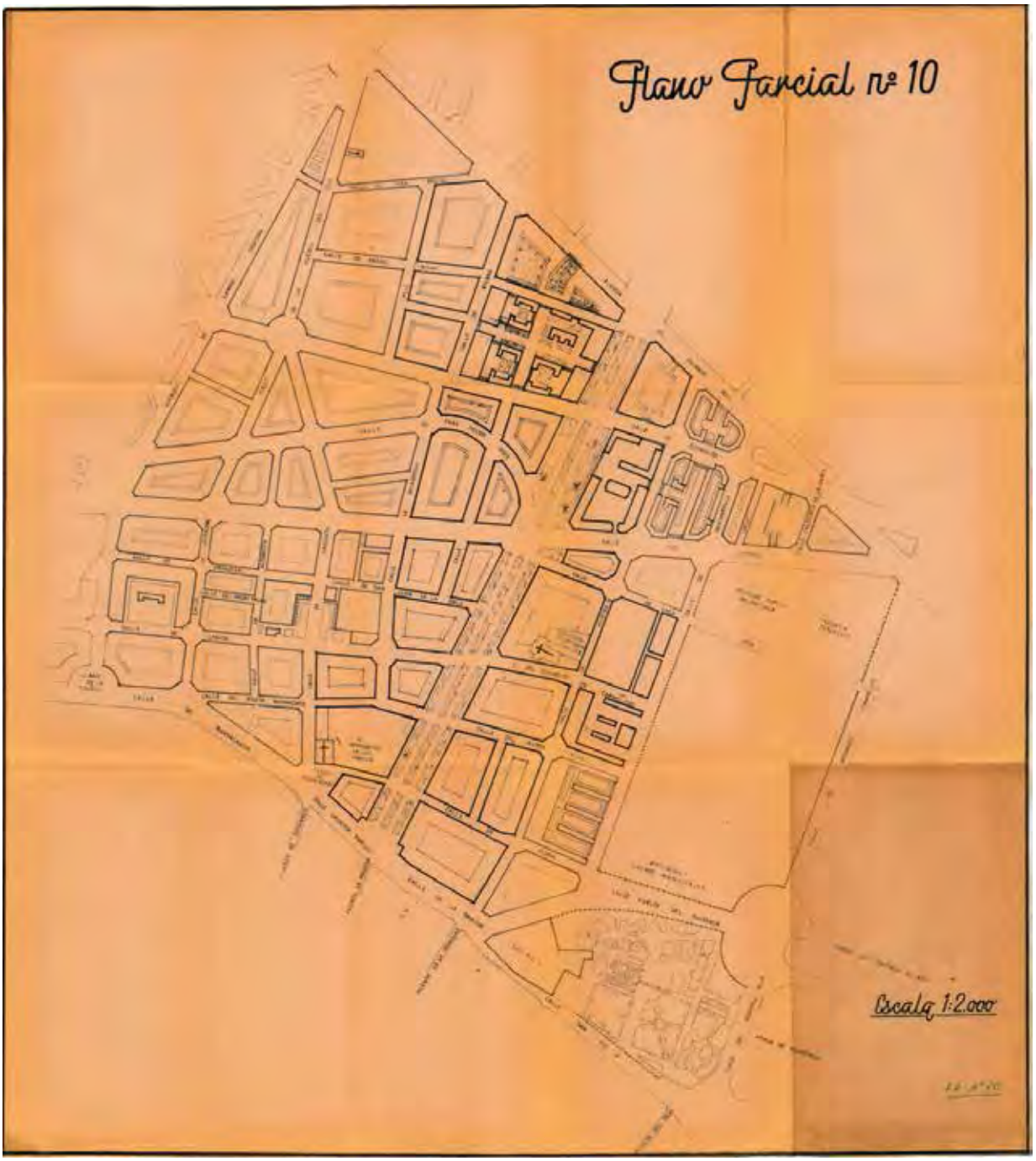
Estudio del barrio con soterramiento de vías y rotonda con la calle Molinell, 1963 c.a.

Página opuesta:

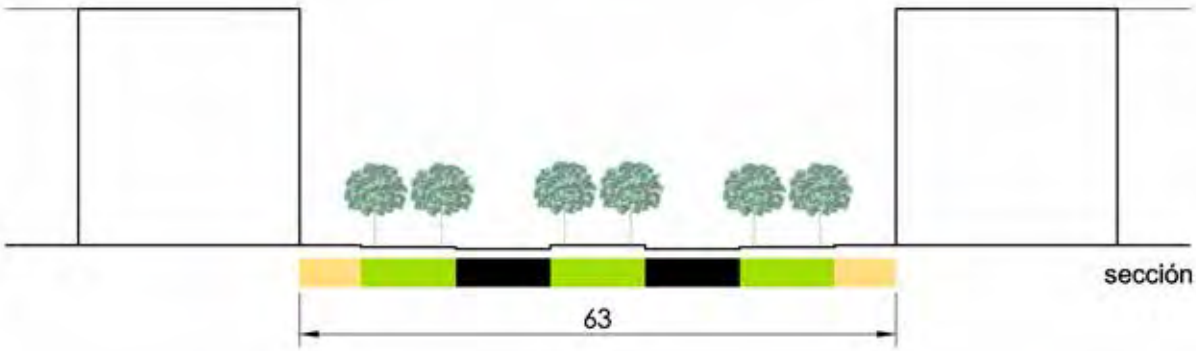
Plano de la modificación de líneas, 1963.

Página siguiente:

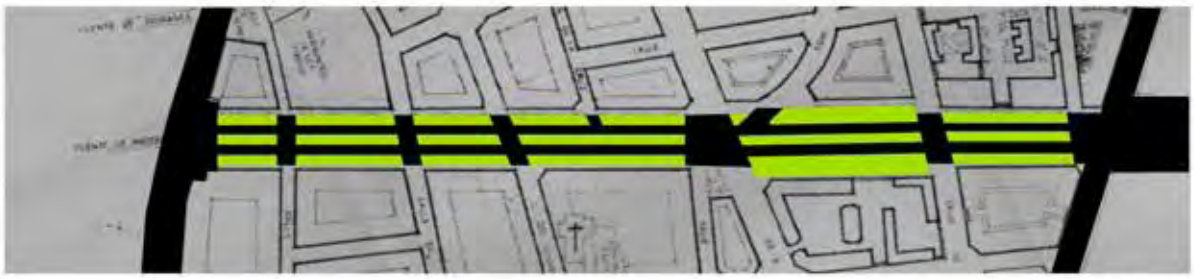
Calco del Plano Parcial nº 10, 1963 c.a.


Plano Parcial nº 10
Escala 1:2.000

FICHA GRÁFICA



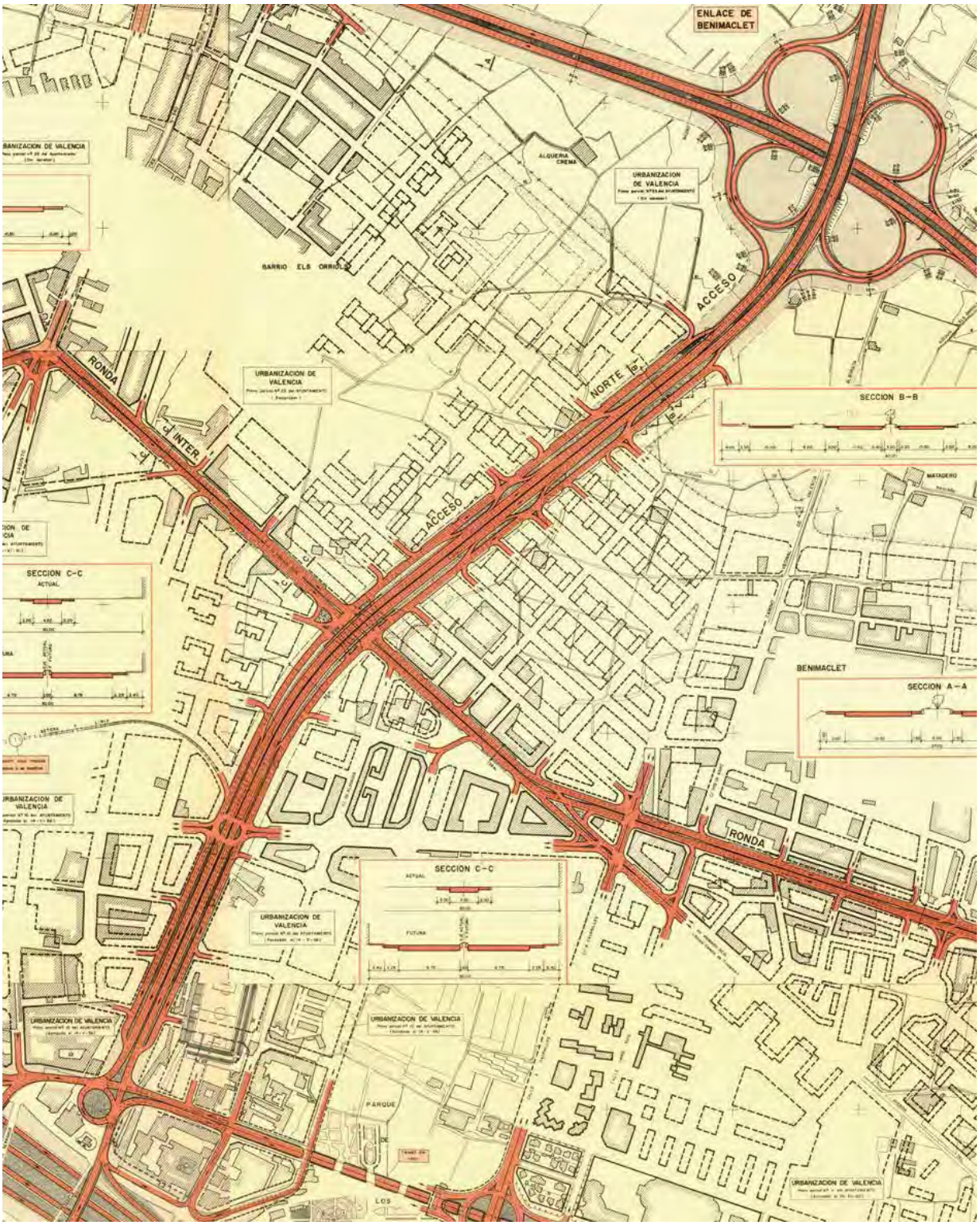
sección



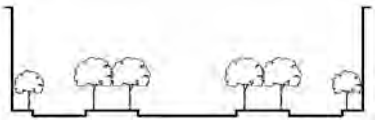
viales y andenes

espacios libres

frentes edificados


ENLACE DE BENIMACLET
URBANIZACION DE VALENCIA
ALQUERIA CHEMA
BARRIO ELS ORRIOLS
ACCESO
NORTE
RONDA
INTER.
SECCION B-B
MATADERO
SECCION C-C
ACTUAL
BENIMACLET
SECCION A-A
FUTURA
PARQUE
LOS

RED ARTERIAL, HOJAS 11 J, 12 I, 12 J y 13 I, 1966 y PLANES PARCIALES nº 10, 1974; n º 22, 1974 y nº 23, 1968



El Acceso Norte proviene de Alboraia y se enlaza en trébol con la Ronda Exterior mediante el Enlace de Benimaclet.

La sección tipo comprende calzadas principales y de servicio, con tres carriles en cada sentido tanto las unas como las otras, andenes laterales de 8 metros, que se dibujan sin arbolado, bandas de aparcamiento en cordón y aceras de 4 metros.

El cruce con la Avenida del Primado Reig (Ronda Interior) se resuelve mediante paso elevado de la autovía, en la Red Arterial, y así lo recoge la versión de 1968 del Plan Parcial nº 23 y de 1969 del Plan Parcial nº 10, así como en la de 1974 del PP nº 22.

Sin embargo, en la versión definitiva de 1974 del Plan Parcial nº 10, se modifica a paso inferior con rotonda partida en superficie. El Plan de 1988 eliminará ambos elementos siendo hoy en día un nudo en superficie.

El encuentro con el río, y con la prolongación hacia éste del Paseo al Mar se resuelve mediante rotonda simétrica a la de las Torres de Serranos, generando entre ambas un mega-nudo de unos 200 metros de diámetro, mientras que el cruce con el eje Reus-Ruaya (calle Molinell) se resuelve en superficie, mediante rotonda partida.

Izquierda:

Ortofoto del Plan Parcial nº 10, 1969. (Fragmento).

Página opuesta:

Red Arterial de Valencia, 1966. (Montaje de las Hojas de elaboración propia).

Página siguiente:

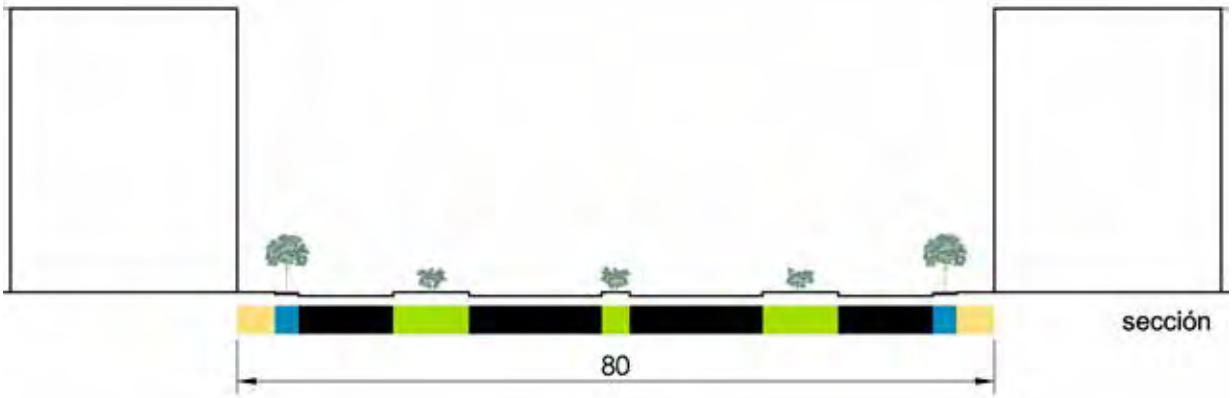
Plan Parcial nº 23. Fragmento correspondiente a la Avenida Alfahuir, 1968.

Plan Parcial nº 10. Fragmento correspondiente a la calle Almazora, 1974.


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA


plano parcial nº 22
M

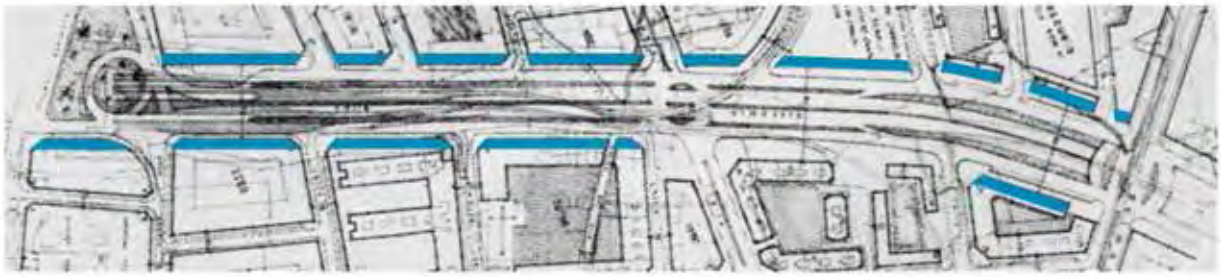
FICHA GRÁFICA



sección

viales y andenes

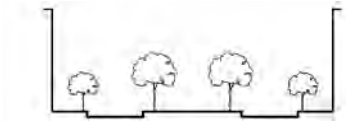
espacios libres



frentes edificados


SNU
SUP
SUP
SUP
SUP
SUP
SUP

PGOU: HOJAS C-22, C-23, C-28 Y C- 29, 1988



El Plan Especial de Reforma Interior de Orriols (1983), se limitó a recoger el trazado viario de la Red Arterial de 1966, sin establecer modificaciones, a diferencia del PERI de Aiora donde se modificó la Avenida de Vicente Blasco Ibáñez.

Entre los nuevos bulevares del Plan, se incluyen la Avenida de Almassora y la Avenida de Alfahuir, enmarcadas en la mejora de accesos del viario Norte de la ciudad, no sólo para la racionalización en la ordenación del tráfico sino también para proporcionar en ambiente de mayor calidad urbana en su entorno, a la vez que sirviendo de soporte al transporte público, con la reintroducción en la ciudad del tranvía, conectando el río Turia con el Bulevar Norte, y Alboraia.

La Avenida Alfahuir, no así la Avenida Almassora, forma parte del Sistema General de Comunicaciones, Red Viaria, GRV-2 Viario metropolitano.

El objetivo es articular los barrios que atraviesa (Benimaclet y Orriols) eliminando la barrera que supone el ferrocarril existente (el “trenet” de vía estrecha que desde el Plan del ’46 se preveía soterrar), mediante su transformación en metro ligero enterrado o en tranvía urbano en superficie, como finalmente se ejecutó.

Desaparece el cruce a distinto nivel con la Avenida del Primado Reig contemplado en el Plan de 1966.

La sección transversal tipo prevista para la Avenida Alfahuir es variable, y se compone de paseo central de 28 metros, dos calzadas laterales de 13,50 metros y aceras de 8,50 metros, lo que suma un total de 72 metros, salvo en su entronque con Primado Reig, en que se produce un cuello de botella, y en el extremo Norte en que se reduce a 42 metros, con paseo central de 10 metros, calzadas de 11 metros y aceras de 5 m, antes de enlazar con la rotonda del Bulevar Norte.

En cuanto a la Avenida Almassora la sección es similar, salvo en las proximidades del río, donde, pasa en un tramo corto a calzada central y paseos laterales adosados a las aceras, por la preexistencia de una zona verde vallada en esa localización.

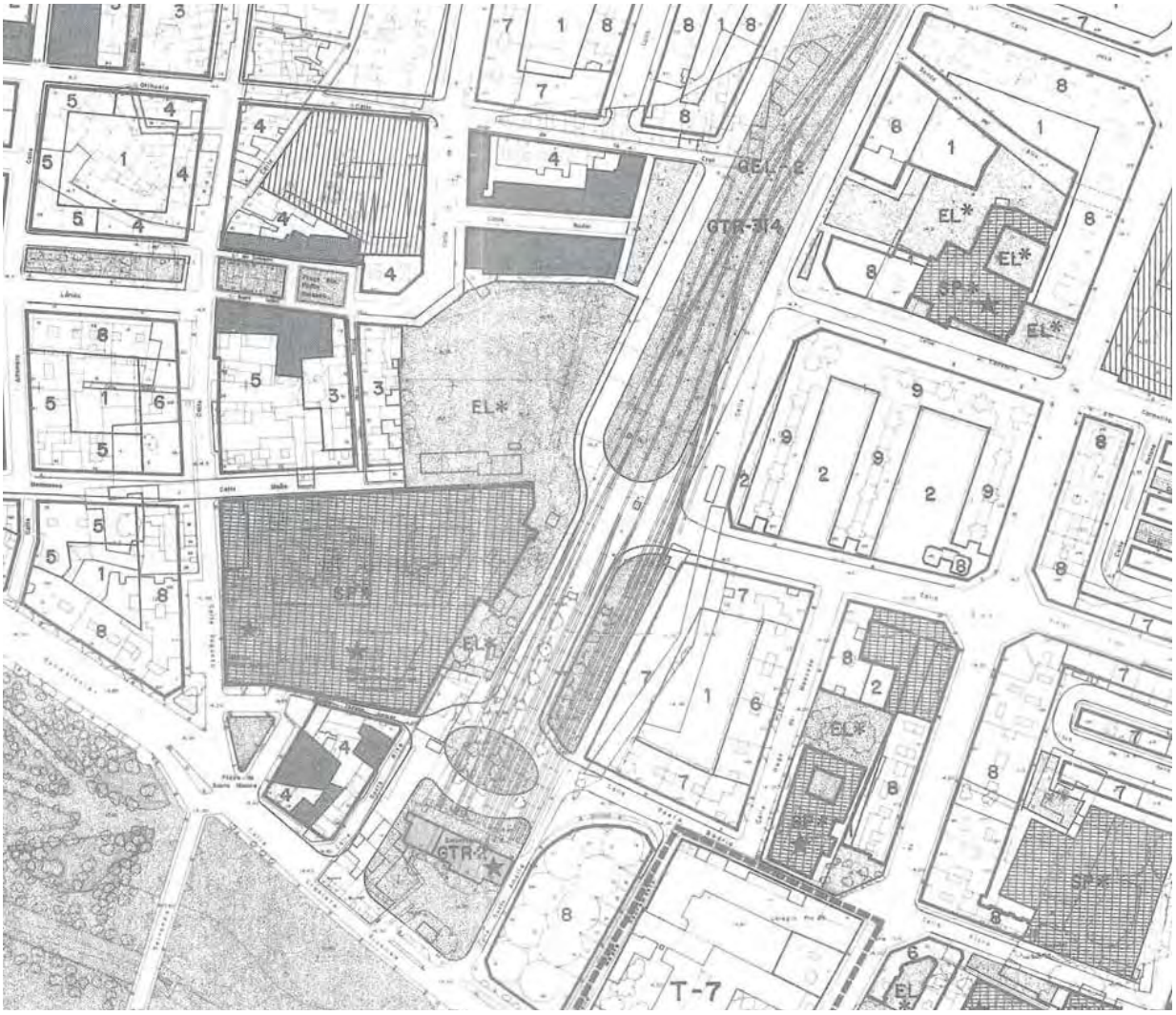
Página opuesta:

Hojas C-22, 23, 28 y 29, 1988. (Montaje de las Hojas de elaboración propia).

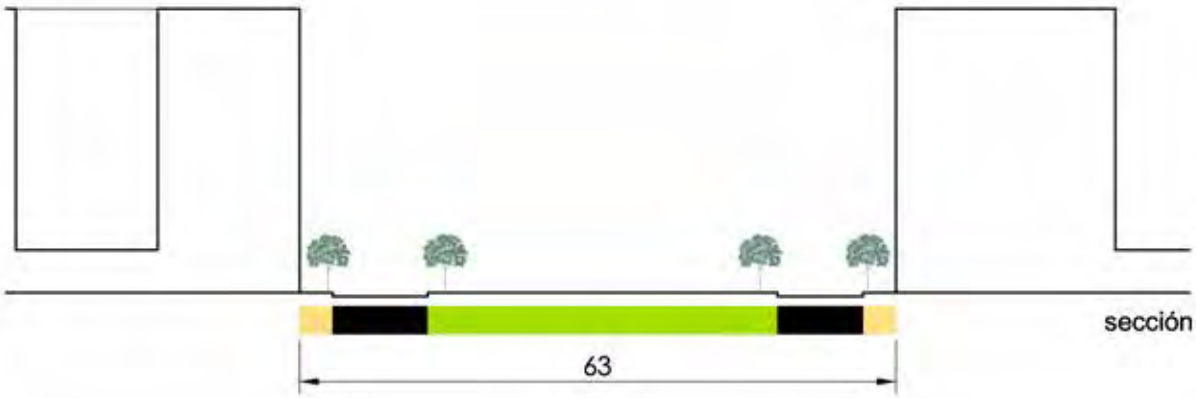
Página siguiente:

Fotografía aérea, 1992. (Fragmento).

Detalle del tramo con calzada central, 1988.


GEL-2
GTR-3/4
EL*
GP*
GTR-2
T-7

FICHA GRÁFICA



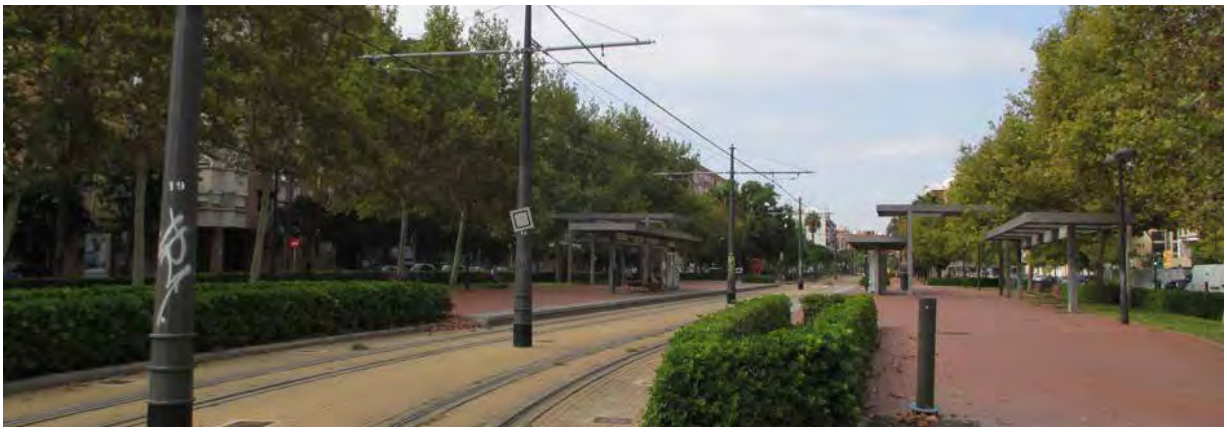
sección

viales y andenes

espacios libres

frentes edificados

ESTADO ACTUAL



Dos vistas de la calle Almassora.

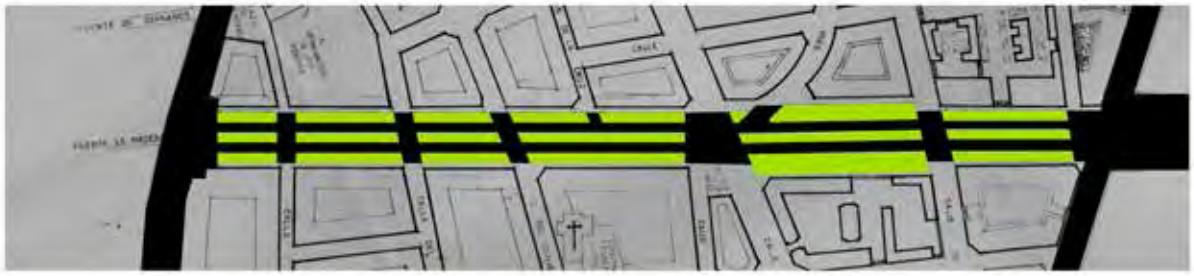
Vista de la Avenida de Alfahuir.

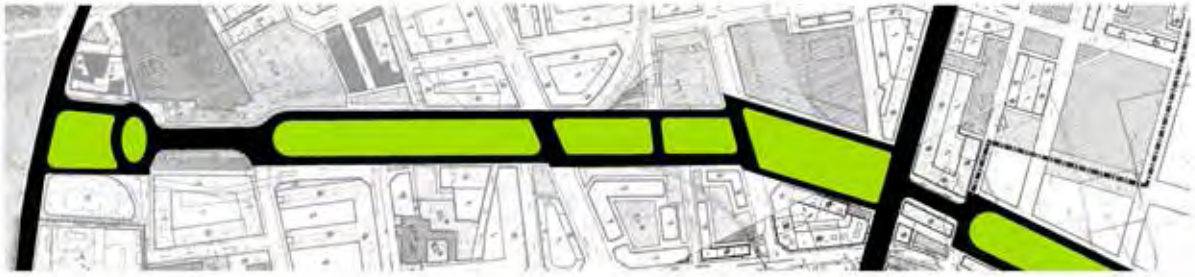
Página opuesta:

Vista de pájaro de la Avenida de Alfahuir.

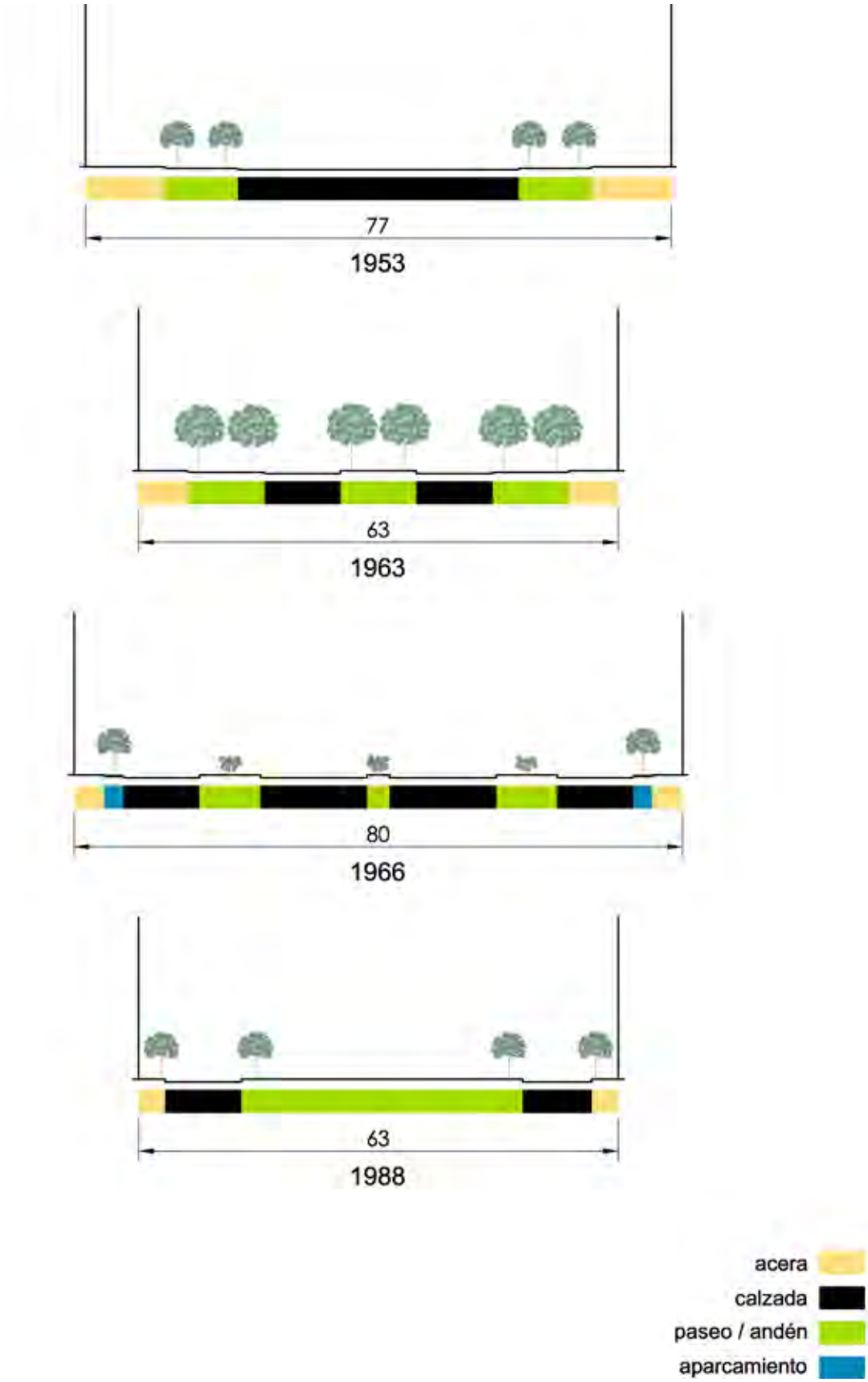
Vista de pájaro del final de calle de Almassora y el inicio de la Avenida de Alfahuir.

Vista de pájaro de la calle de Almassora.



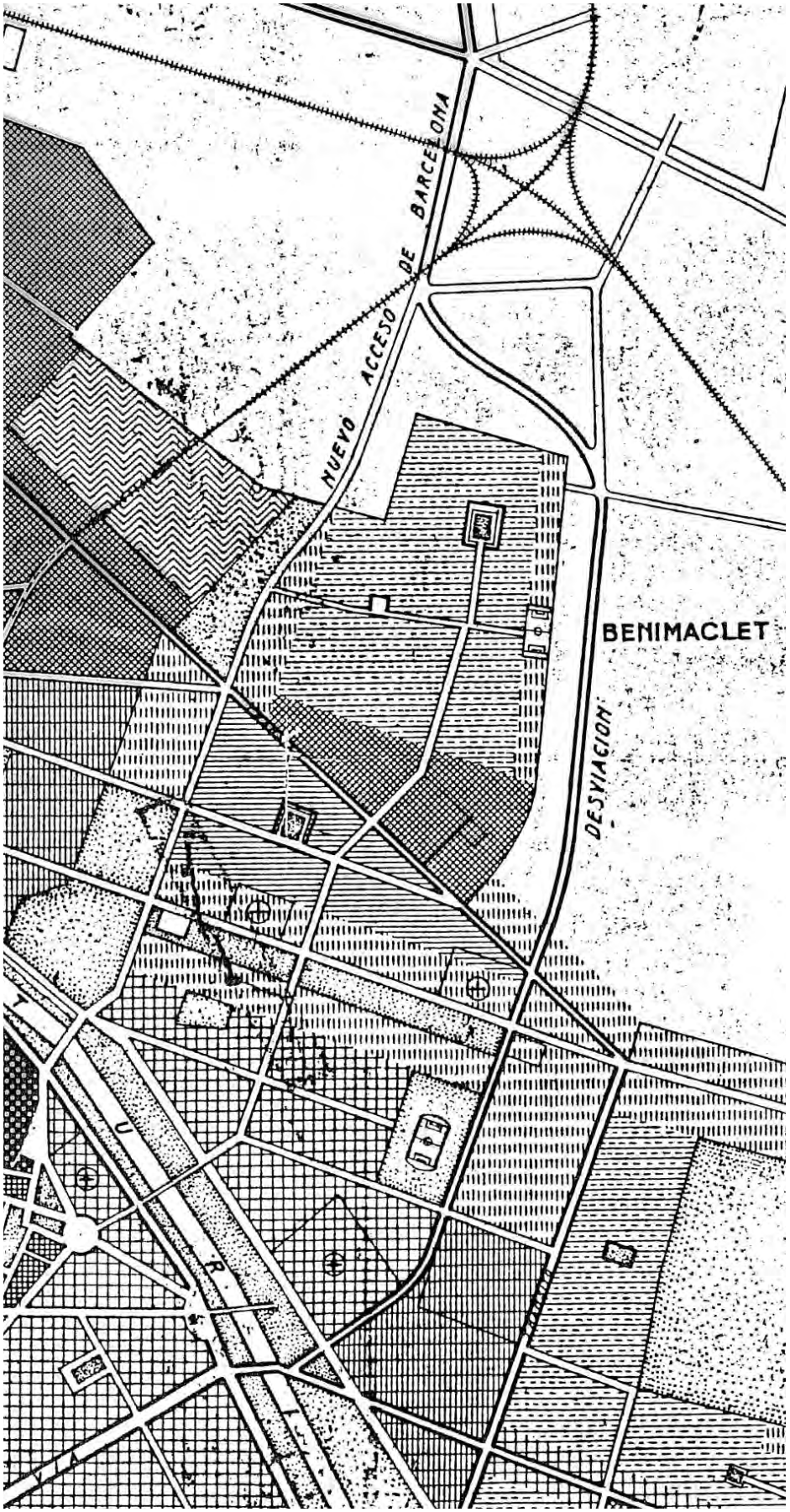


RESUMEN GRÁFICO



III - 7

DEL NUEVO ACCESO DE BARCELONA A LAS AVENIDAS DE CATALUNYA Y ARAGÓN


NUEVO ACCESO DE BARCELONA
BENIMACLET
DESVIACION

PLAN GENERAL DE VALENCIA Y SU CINTURA, Y HOJA 3-C, 1946

Al tratarse de una de las principales vías de acceso a la Ciudad, el Plan General hace referencia explícita a ella:

> Señalados los defectos principales de la red y ante la imposibilidad de remediarlos con ensanches se ha propuesto la desviación de las principales carreteras. La de Barcelona se desvía en Meliana para entrar próxima al actual emplazamiento de la Estación del F.C. Central de Aragón, cuya supresión se propone. Hay otro acceso más directo, por el lado de los viveros, al puente del Real.

Por otra parte, en las Bases de Ordenanzas, el tramo más cercano al río de la Avenida de Aragón delimita (con el Camino de Tránsitos), de una de las zonas de Ensanches Futuros

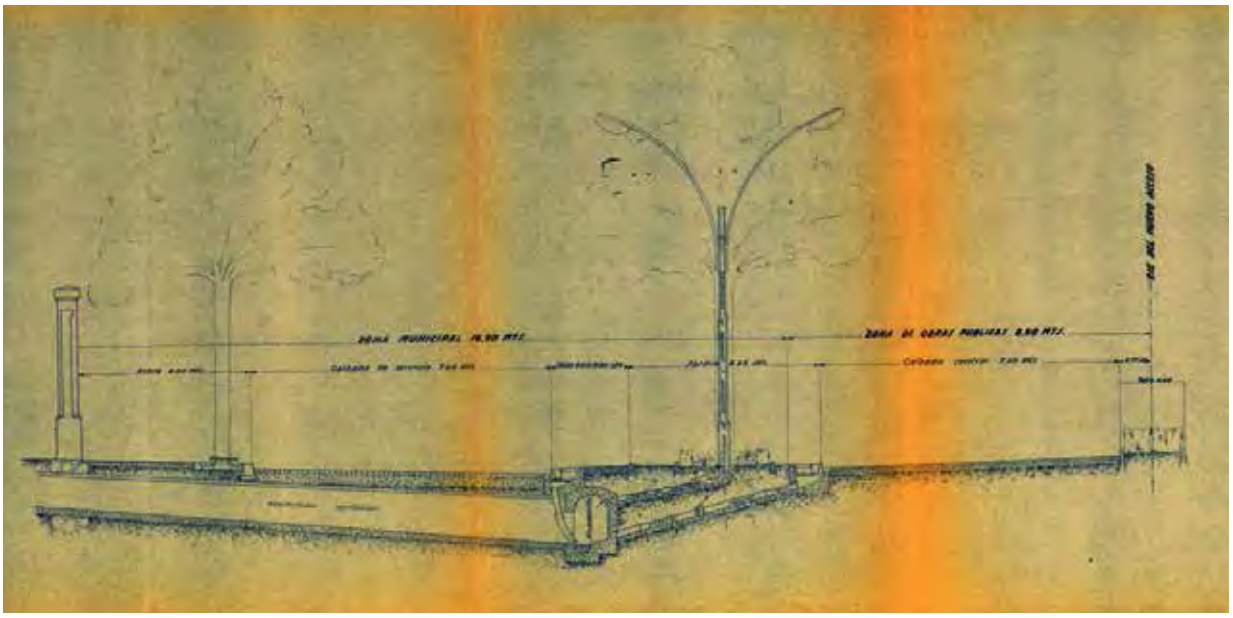
El eje tiene está clasificado en las ordenanzas como de primera categoría, al tener 40 metros de anchura y por tanto, se permite la construcción de planta baja y siete pisos, con una altura máxima de cornisa de 28 metros. También se permite un ático retranqueado 3,50 metros, con 4 de altura máxima de cornisa.

Izquierda:

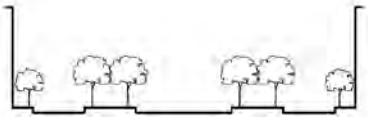
Fragmento de la Hoja 3-C del Plan a escala 1/4.000, 1946. (Procedente de un expediente particular).

Página opuesta:

Detalle del Plan General a escala 1/10.000, 1946.



PLANO PARCIAL Nº 11, PROYECTO DE NUEVO ACCESO DE BARCELONA, 1956



La anchura de nuevo acceso de Barcelona estaba fijada en 50 metros, de acuerdo con el Plano Parcial nº 11. El Proyecto de nuevo acceso se corresponde en fecha con el Plano Parcial, que no define el bulevar, por lo que la hipótesis más factible es la correspondencia entre ambos.

En la Moción presentada ese mismo año por el Concejal de Vías y Obras, se pretende que los nuevos accesos de Barcelona, Alicante y Ademuz, cuenten con 52 metros de ancho. Sin embargo, en el caso de Barcelona no es posible por estar el colegio de los Hermanos Marianistas ya construido a 25 metros del eje de la vía.

La nueva sección, adjunta a la Moción, proyectada por el Arquitecto Mayor, Javier Goerlich queda fijada en los 50 metros citados, y se compone de aceras de 4 metros, con alcorques, calzadas de servicio de 7 metros, andenes laterales con sendas hileras de árboles, compuestos por “pista para bicicletas” de 1,80 metros y ajardinamiento de 4,45 metros, y calzadas centrales de 7 m cada una de ellas, separadas por una mediana plantada con “seto vivo” de 1,50 metros.

Como detalle del proyecto, las columnas de alumbrado, se utilizan como chimeneas de ventilación del alcantarillado.

En cuanto al “seto central separador de tráfico” que se proyecta, no estaba previsto en los proyectos de la Jefatura de Obras Públicas, y al estar las obras sin comenzar, se intentó que fueran incluidos en los proyectos de carreteras, pero la respuesta fue que debía ser al cargo del Ayuntamiento. Con el advenimiento de la Riada, el Ayuntamiento solicitó de nuevo a la Jefatura hacerse cargo del coste, sin lograrlo.

Página opuesta:

Detalle del Plano de la Sección Transversal del Nuevo Acceso de Barcelona, versión 50 m., 1956.

Fragmento del Vuelo Americano, 1956.

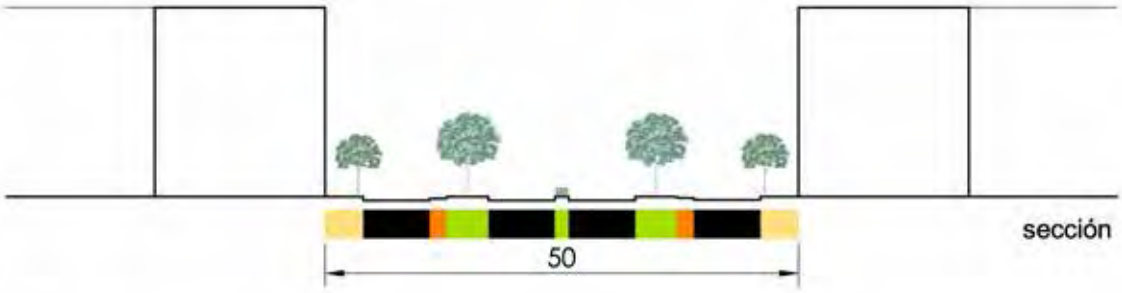
Página siguiente:

Plano Parcial nº 11, 1956.

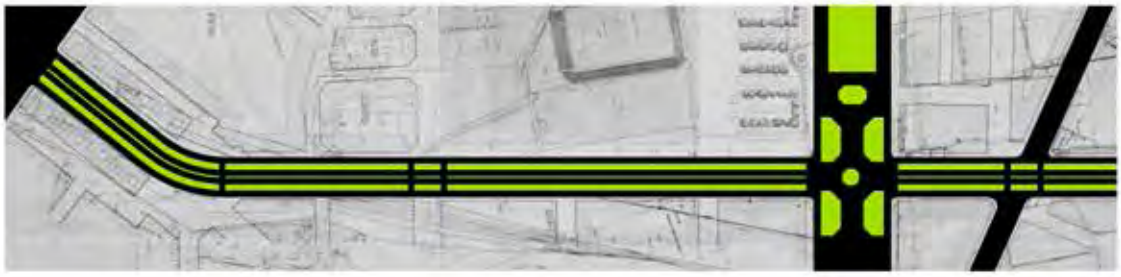
Plano de la Sección Transversal del Nuevo Acceso de Barcelona, versión 52 m., 1956.


PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA
Y SU COMARCA.
Nº 11
LEYENDA
Zona ensanche futuro
Zona universitaria y escolar
Ciudad-Jardin
Iglesia
Centro sanitario
Edificio público
Jardin
Ensanche futuro con 40% ocupacion y espacios libres
ESCALA 1:2000

FICHA GRÁFICA



sección



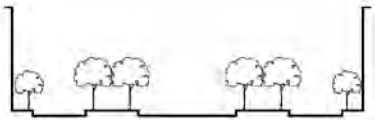
viales y andenes

espacios libres

frentes edificados


ZONA DEPORTIVA
FACULTAD DE MEDICINA
ESCUELA SUPERIOR DE INGENIEROS Y PERITOS AGRONOMOS
COLEGIO DEL PILAR
PASEO DE VALENCIA AL MAR
PARVULARIO
CAMPO DE MESTALLA
CUARTELES A EXTINGUIR

MODIFICACIÓN DEL PLANO PARCIAL nº 11, 1960



El Plano Parcial es redactado por Julio Bellot (y otro), con motivo de la ampliación del ancho del Nuevo Acceso de Barcelona, desde los 50 metros contemplados en el Plan de Accesos de 1956, hasta los 80 m, sin duda condicionado ya por la inminente redacción de la Red Arterial de Valencia, que contempla esta anchura para las autopistas y autovías urbanas.

Tras anteriores intentos de ampliación frustrados, por la existencia del Colegio de los Hermanos Marianistas (actualmente Colegio del Pilar) a 25 m del eje de la vía, la solución final consiste en ampliar 30 metros al lado contrario del ya existente, con lo que este bulevar alcanzaría ya su anchura definitiva.

Junto con la sección de la Avenida, se modificaron las ordenanzas con las nuevas alturas para la edificación recayente a aquella, grafiadas en los planos (20 plantas) en la esquina con el Paseo al Mar, así como la conversión en terreno edificable de parte de la superficie de aparcamiento del Campo de Mestalla (futuras sedes de la Confederación Hidrográfica del Júcar, y de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, obra de Miguel Colomina).

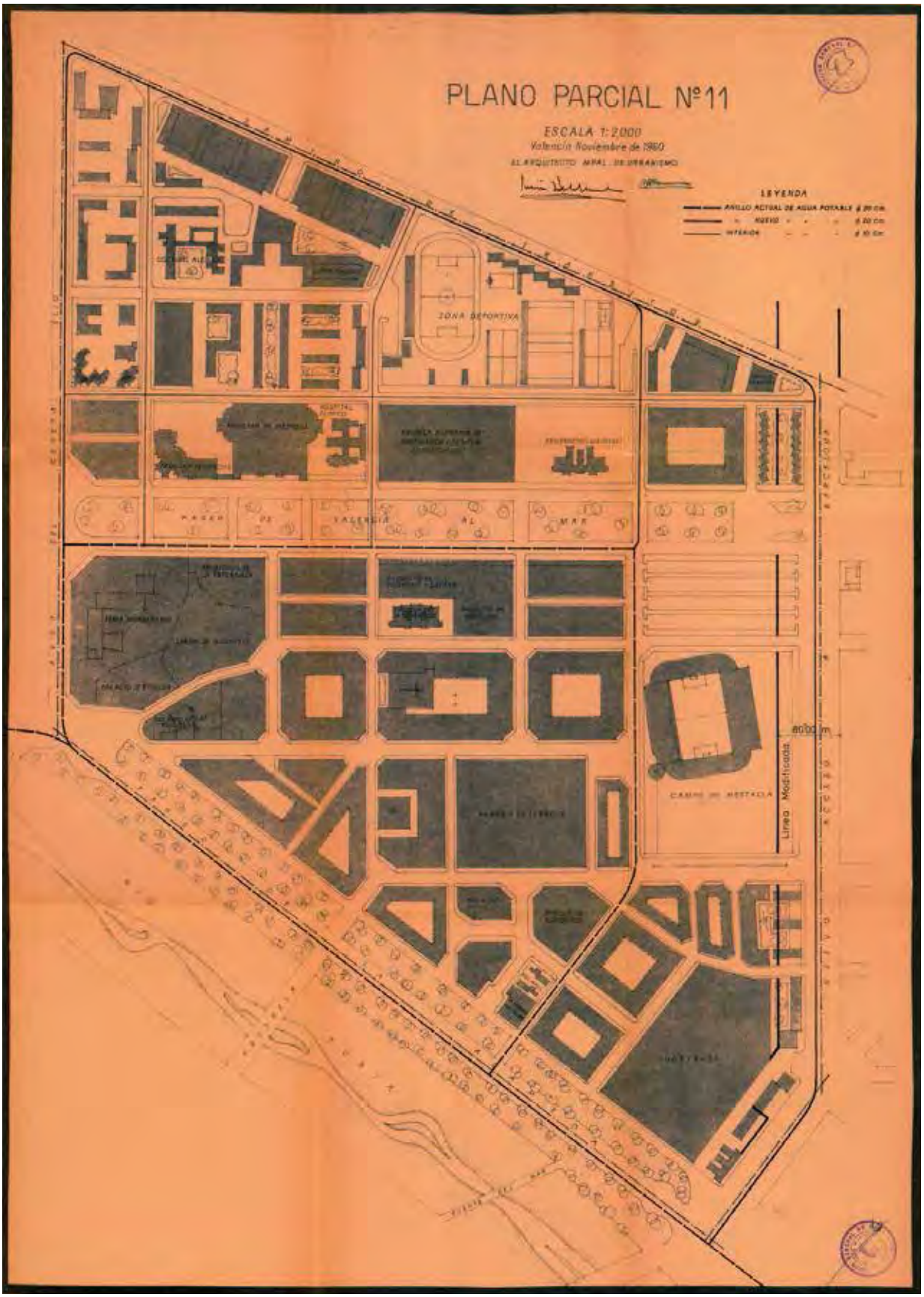
Se planea un bulevar poco habitual, (como el de la Calle Almassora) con tres andenes de idéntica dimensión, uno dividiendo en dos la calzada principal, y los laterales, separando las vías de servicio, en lo que podríamos denominar bulevar a cuatro vías, aunque lo consideraremos un caso extremo, por la dimensión de la mediana central, del bulevar a triple vía.

Página opuesta:

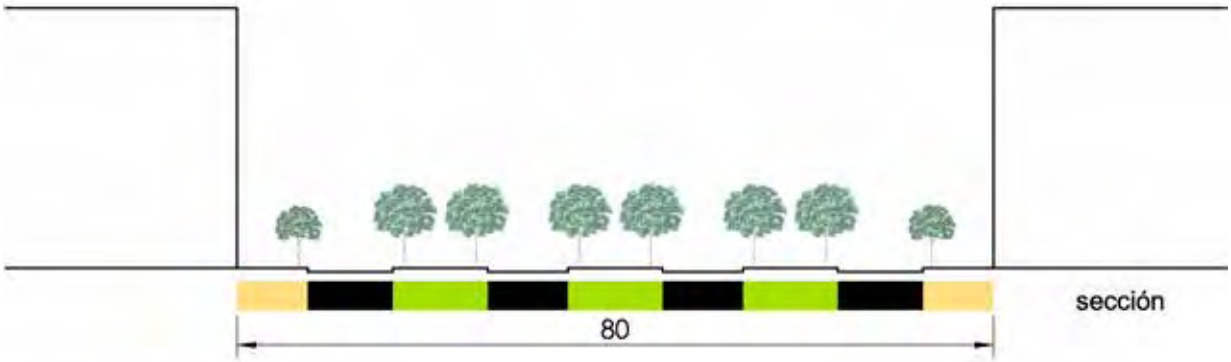
Detalle del Plano Parcial nº 11. Modificación con motivo de ensanche de 50 a 80 m del Acceso de Barcelona, 1960.

Página siguiente:

Plano Parcial nº 11. Modificación con acotado de la nueva alineación del Acceso de Barcelona, 1960.


PLANO PARCIAL Nº11
ESCALA 1:2000
Valencia Noviembre de 1960
LEYENDA
ZONA DEPORTIVA
PASEO DE VALENCIA AL MAR
Línea Modificada
80'00 m

FICHA GRÁFICA

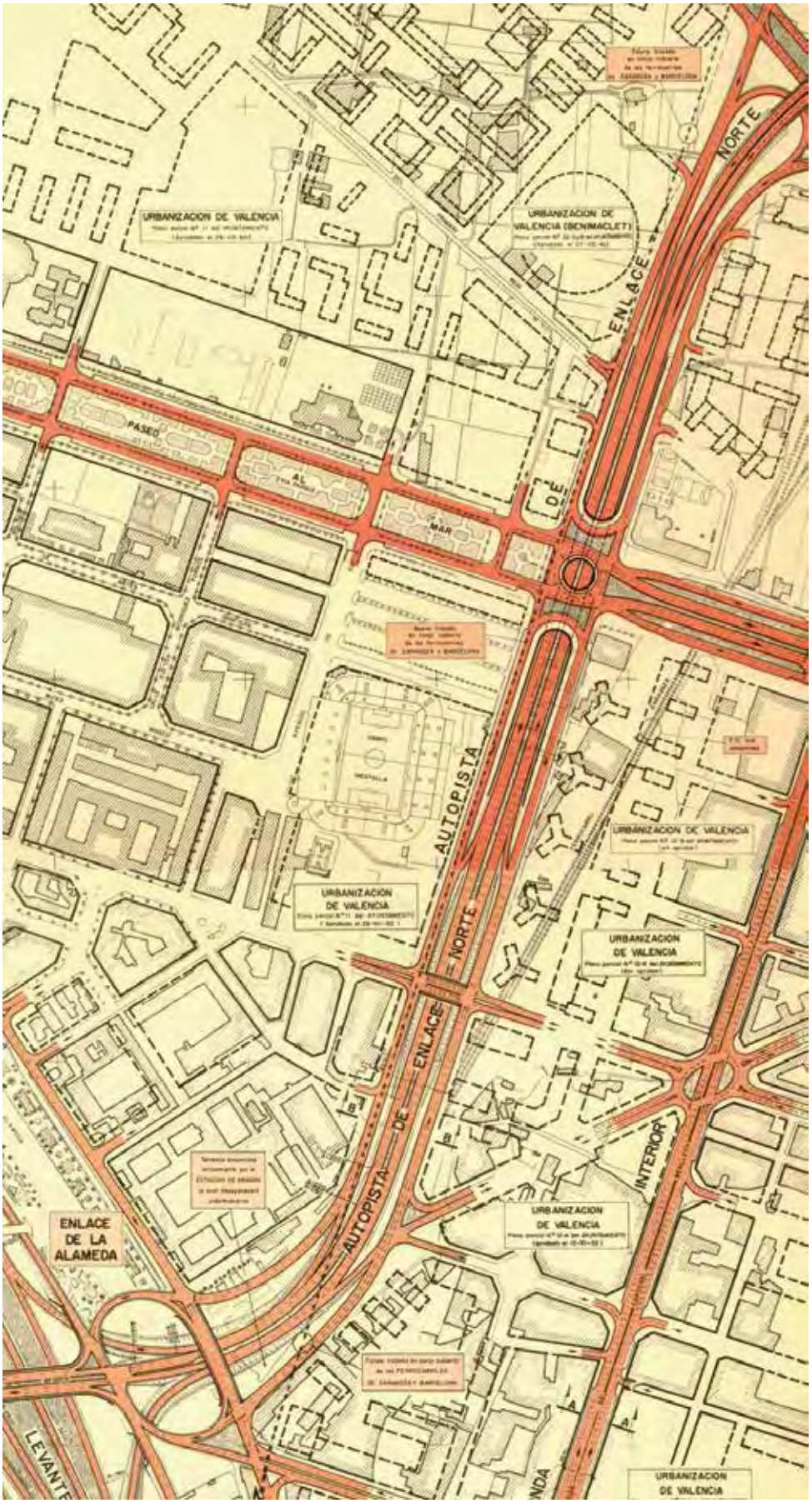


sección

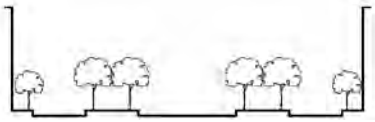
viales y andenes

espacios libres

frentes edificados


URBANIZACION DE VALENCIA
URBANIZACION DE VALENCIA (BENIMACLET)
ENLACE
NORTE
PASEO
AL
MAR
DE
AUTOPISTA
URBANIZACION DE VALENCIA
URBANIZACION DE VALENCIA
URBANIZACION DE VALENCIA
AUTOPISTA DE ENLACE NORTE
INTERIOR
URBANIZACION DE VALENCIA
ENLACE DE LA ALAMEDA
LEVANTE
URBANIZACION DE VALENCIA

RED ARTERIAL, HOJAS 13-J Y 14-J, 1966. PLANES PARCIALES nº 11, 1970 Y nº 12, 1969



Los Planes Parciales se fijan como objeto la adaptación a las modificaciones que trajo consigo la redacción, por parte de la Jefatura de Obras Públicas del estudio de todas las carreteras de acceso, tránsito y circunvalación de la ciudad. También se ocuparon en aumentar la dotación de aparcamientos.

La configuración de este eje es sin duda la más agresiva para con la ciudad, debido que se trata del único Enlace de Autopista que penetra en la trama urbana de la ciudad (el de Madrid penetra por el río abandonado y el resto son Accesos de carreteras), de manera que inmediatamente después de descender del paso superior que salva las Rondas Interior y Exterior en el Enlace de Aragón) desciende a nivel inferior a través de la Avenida de Catalunya, cruzando así el Paseo al Mar, y tras volver hacia la cota cero vuelve a descender manteniéndose en trinchera más de un tercio de la Avenida de Aragón, lo que permite el cruce a cota cero de las calles Amadeo de Savoya y Ernesto Ferrer.

Tras emerger brevemente, vuelve a deprimirse para conectar con la otra autopista del Plan Sur, la Madrid-Levante, mediante el enrevesado e inóspito Enlace de La Alameda. En resumen, es una auténtica montaña rusa.

Por otra parte, la línea de ferrocarril de Barcelona recorre en subterráneo todo el eje junto a la alineación Oeste, en dirección a la futura estación situada junto al río Turia.

Apoyado por los dos grandes ejes, Avenida de Aragón y Paseo de la Alameda, el Plan parcial nº 11 prevé un centro comercial, en los terrenos de los todavía existentes a día de hoy, cuarteles del ejército.

En cuanto a la edificación que lo bordea es muy variada, destacando las cinco torres en patte-de-poulet.

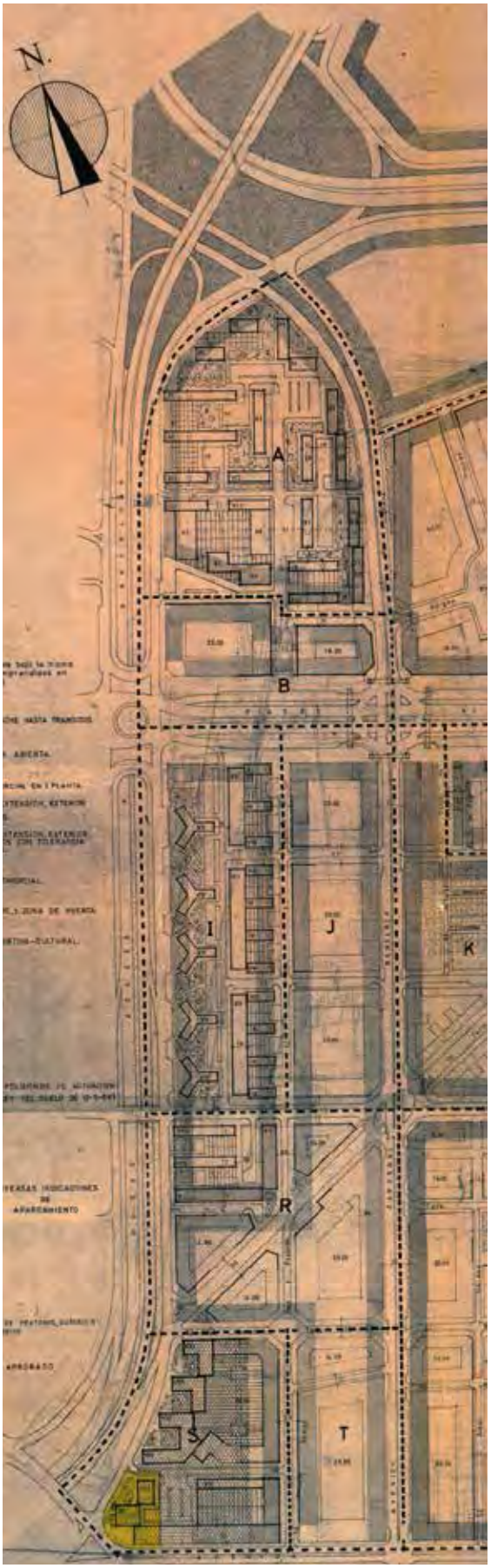
Página opuesta:

Detalle de la Autopista de Enlace Norte. Red Arterial de Valencia, 1966. (Montaje de Hojas de elaboración propia).

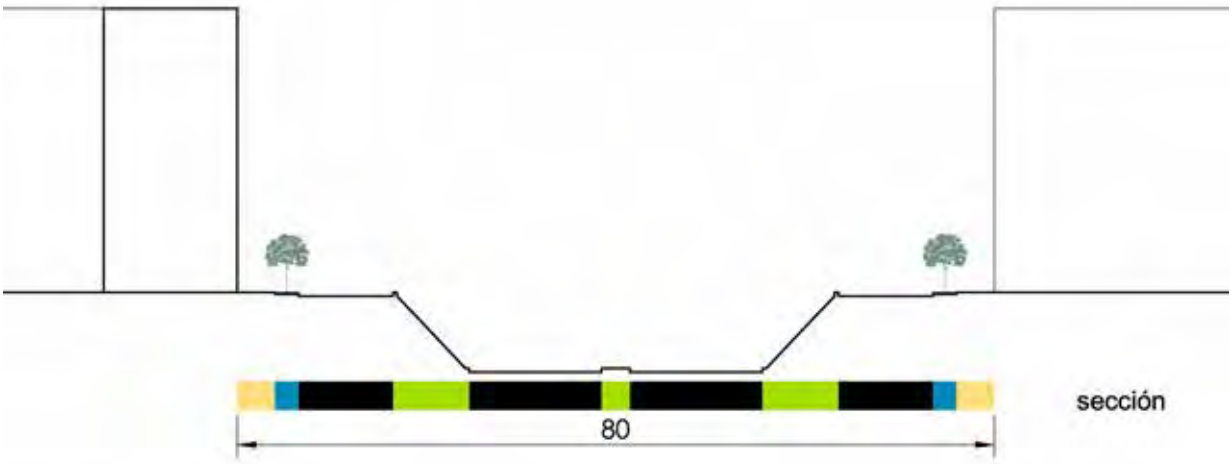
Página siguiente:

Detalles de los Planes Parciales nº 11, 1970 y nº 12, 1969.

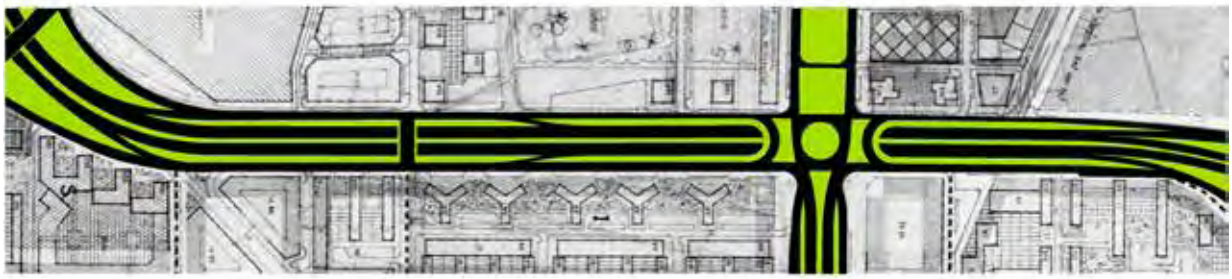

PLANO PARCIAL Nº 11
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
PLANO PARCIAL Nº11
ALINEACIONES Y ESTRUCTURA URBANISTICA
OFICINA TECNICA DE URBANISMO


N.
A
B
I
J
K
R
S
T

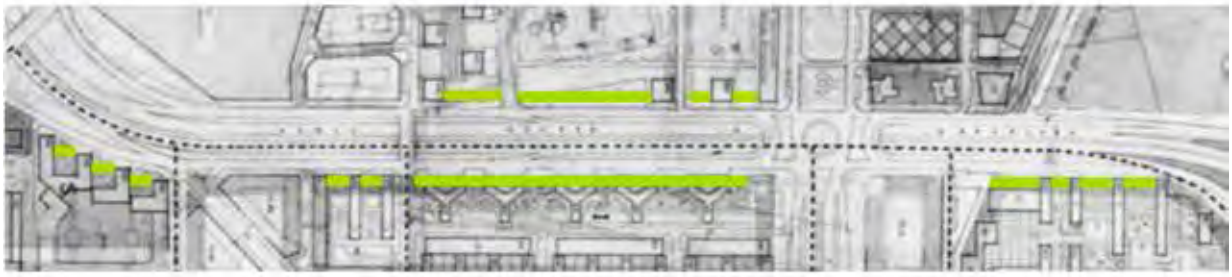
FICHA GRÁFICA



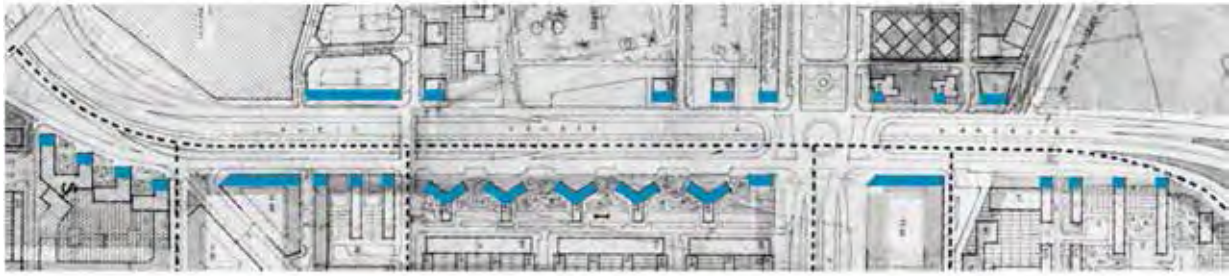
sección



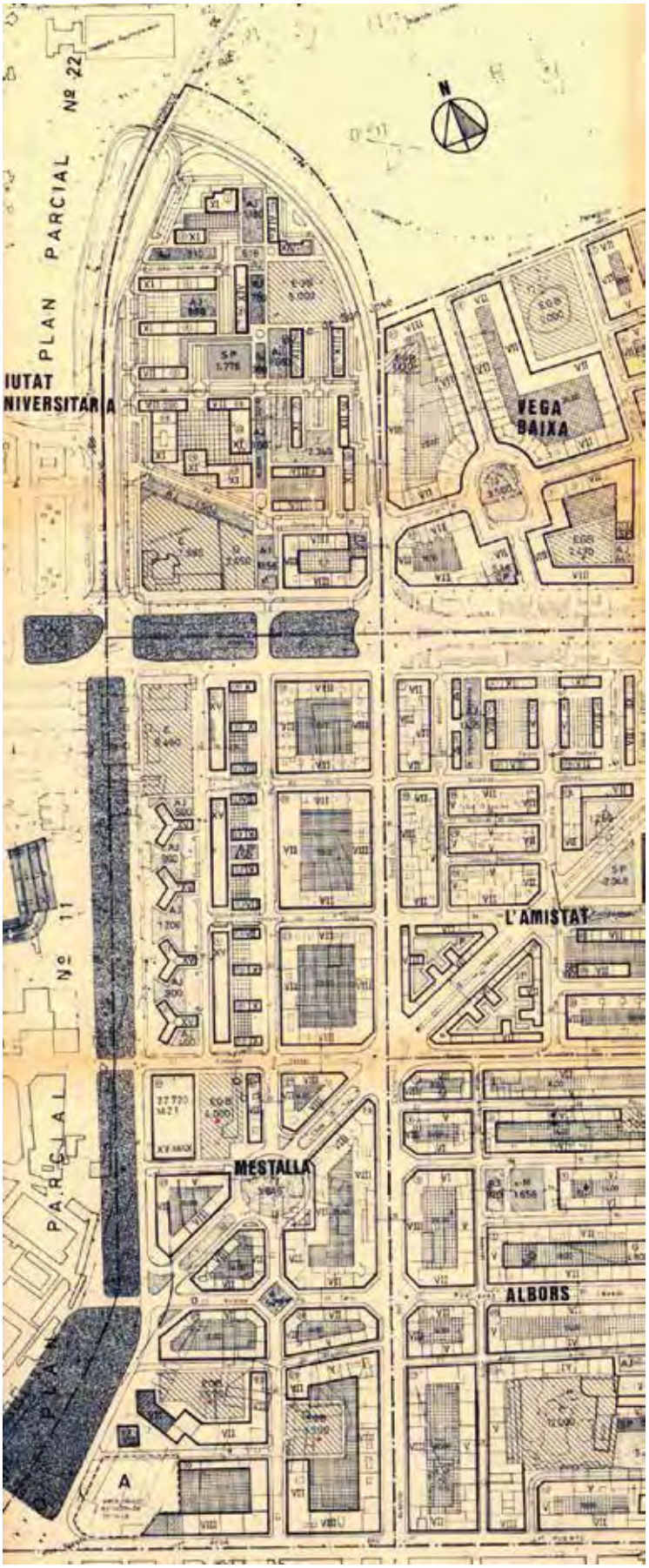
viales y andenes



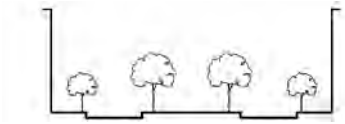
espacios libres



frentes edificados


PLAN PARCIAL Nº 22
IUTAT
NIVERSITÀRIA
VEGA
BAIXA
L'AMISTAT
MESTALLA
ALBORS
PLAN PARCIAL Nº 11
N

PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE AIORA, 1982. HOJAS C-29 Y C-35 DEL PGOU, 1988



El Plan Especial de Reforma Interior de Aiora, elimina las características propias del trazado de la Red Arterial de 1966, eliminando los pasos inferiores y trincheras vistos en el apartado anterior.

La Avenida de Catalunya se configura como bulevar a triple vía, apartándose del modelo único de paseo central del Plan. La de Aragón sí se configura a doble vía, es decir, con paseo central (de gran anchura) con las únicas interrupciones de las calles Amadeo de Savoya y Ernesto Ferrer, que en 1966 cruzaban a nivel sobre la calzada principal de la Avenida de Aragón en trinchera, y la calle de Vicente Sancho Tello (esta calle no cruza en el Plan de 1988)

Entre esta última calle y el Paseo de la Alameda, se ensancha en la zona que ocupó la Estación Central de Aragón con proporciones más propias de un jardín que de un paseo lineal. Esta configuración también será modificada en 1988.

La edificación que lo flanquea es muy diversa, desde el estadio de Mestalla, con las cuatro torres patte-de-poulet enfrente, manzanas cerradas más hacia el río, edificación abierta con zócalo comercial, instalaciones militares, o el edificio racionalista “Renfe-Aragón” construido a espaldas de la estación de La Alameda.

El Plan General, en su memoria, propone urbanizar esta vía con la citada sección formando un gran paseo central y aparcamientos subterráneos que dejen libre de esta servidumbre el paseo, servidumbre que se mantiene hoy en día.

Quizá el aparcamiento en superficie (el subterráneo no se realizó) sería menos necesario con el hasta el momento fracasado traslado del estadio, y podría transformarse en un auténtico bulevar, tras más de treinta años desde el Plan Especial de Reforma Interior de Aiora o más de cincuenta desde el Plano Parcial nº 11 de Julio Bellot, en el que alcanzaba los consabidos 80 metros de amplitud.

Página opuesta:

Detalle del Plan Especial de Reforma Interior de Aiora, 1983.

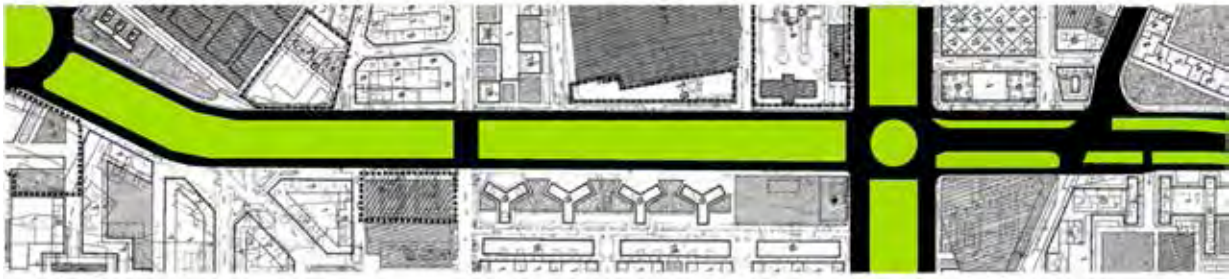
Página siguiente:

Detalle de las Avenidas de Catalunya y de Aragón, 1988. (Montaje de Hojas de elaboración propia).

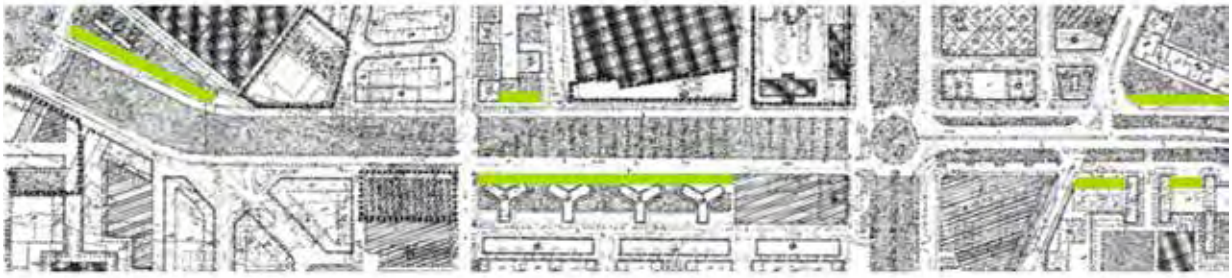

SUP

FICHA GRÁFICA

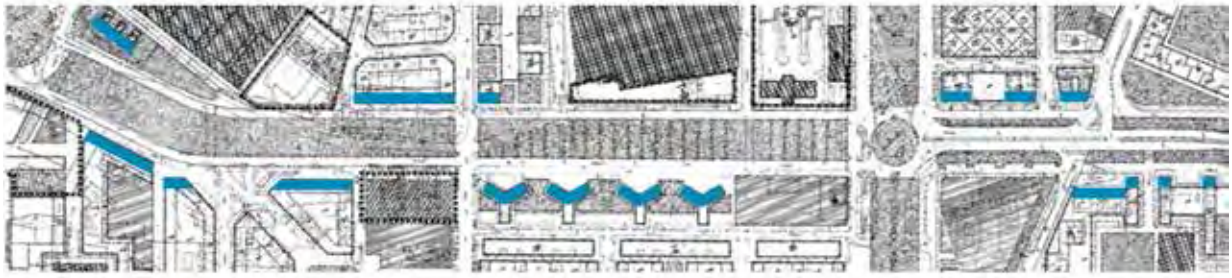
sección



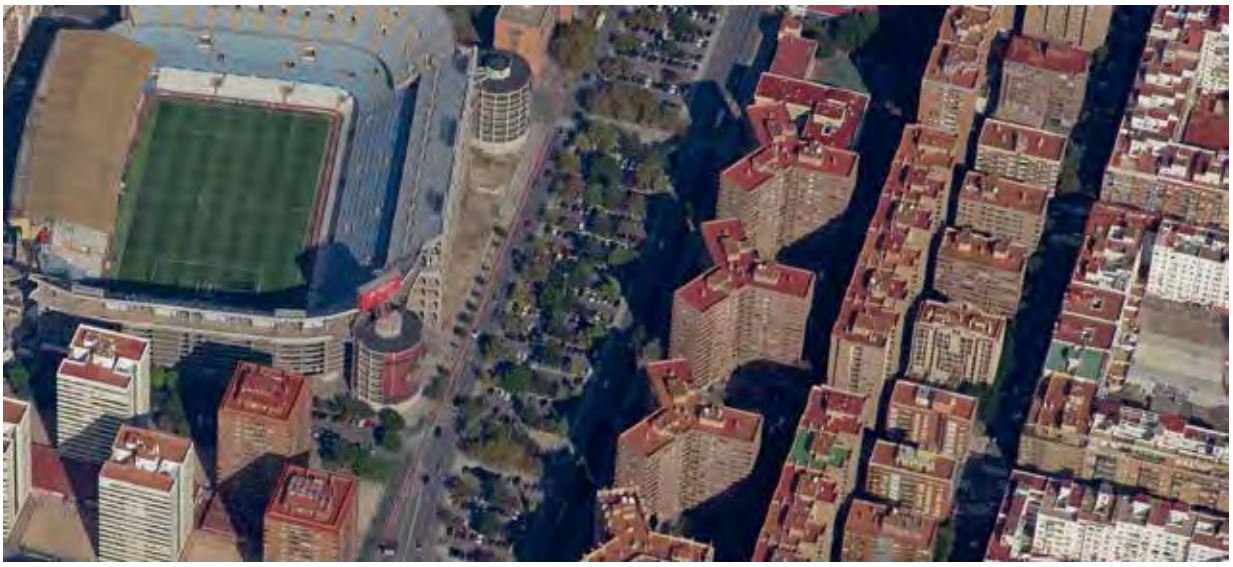
viales y andenes



espacios libres



frentes edificados



ESTADO ACTUAL

Tres vistas de la Avenida de Aragón.

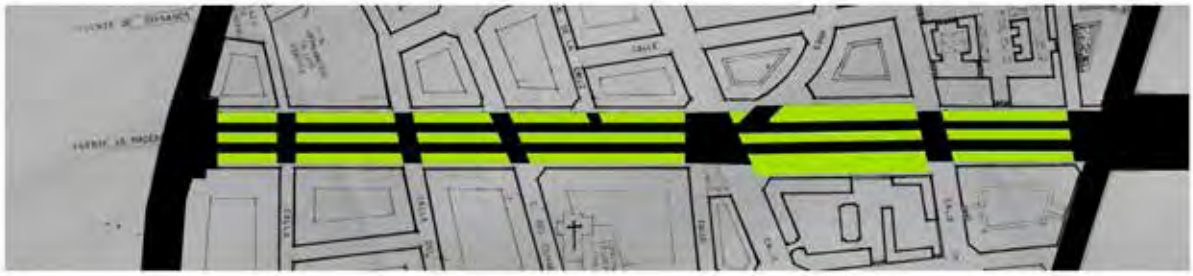
Vista de pájaro del aparcamiento ocupando el espacio del paseo central en Aragón.

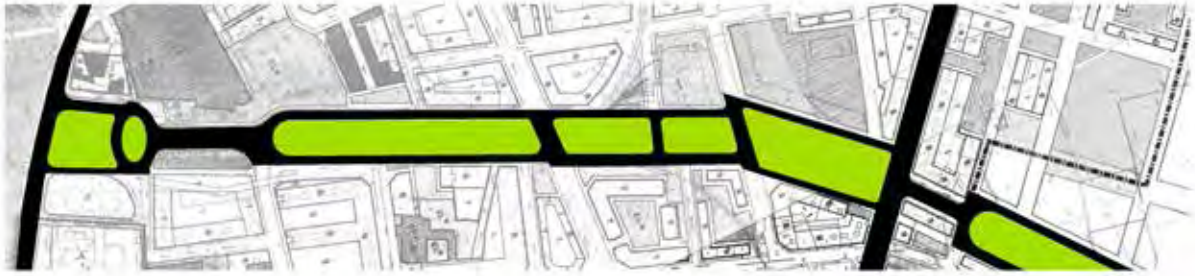
Página opuesta:

Vista de pájaro de la Avenida de Catalunya.

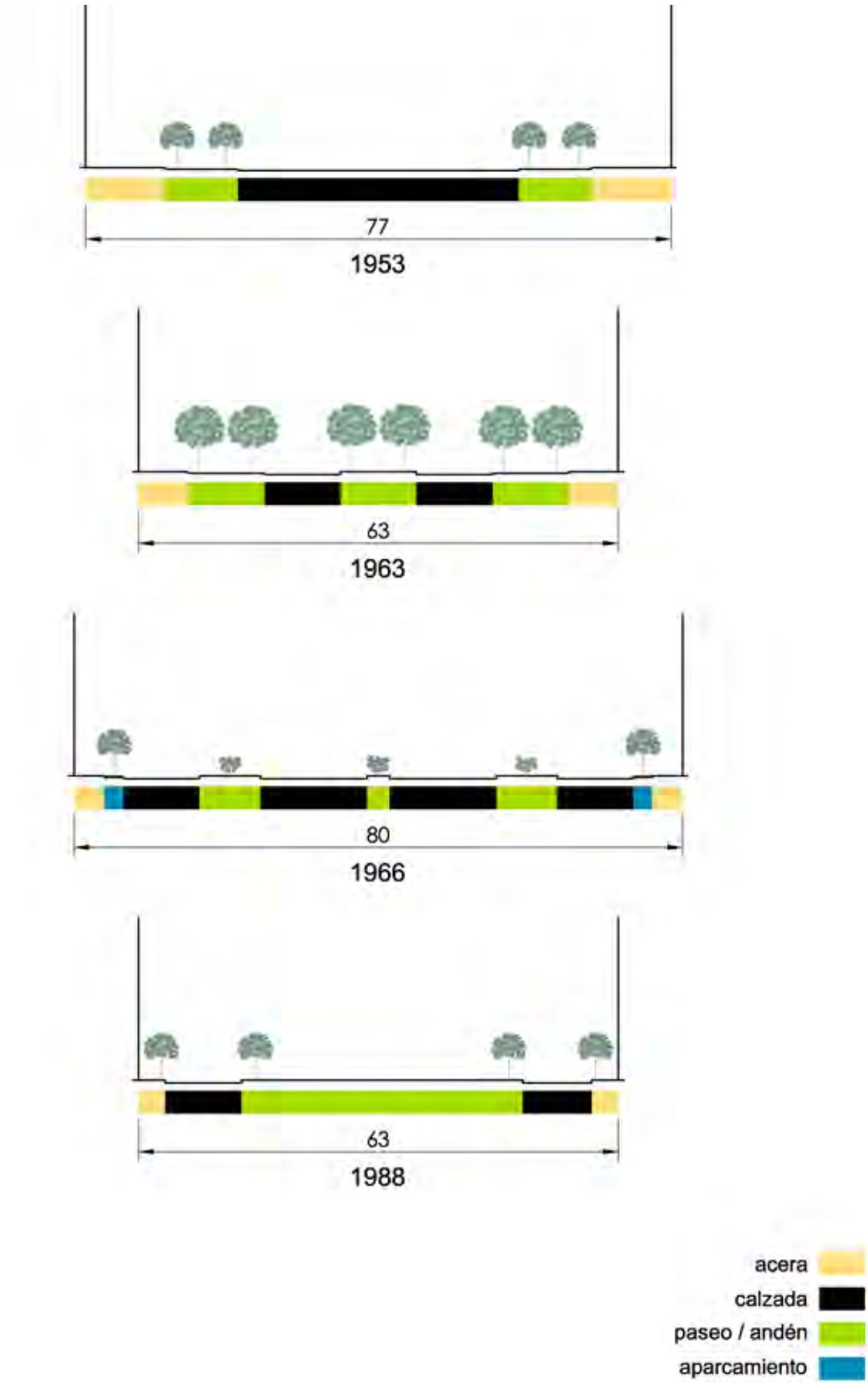
Vista de pájaro de la Avenida de Aragón.

Vista de pájaro del inicio de la Avenida de Aragón, con la Plaza de Zaragoza en primer plano.



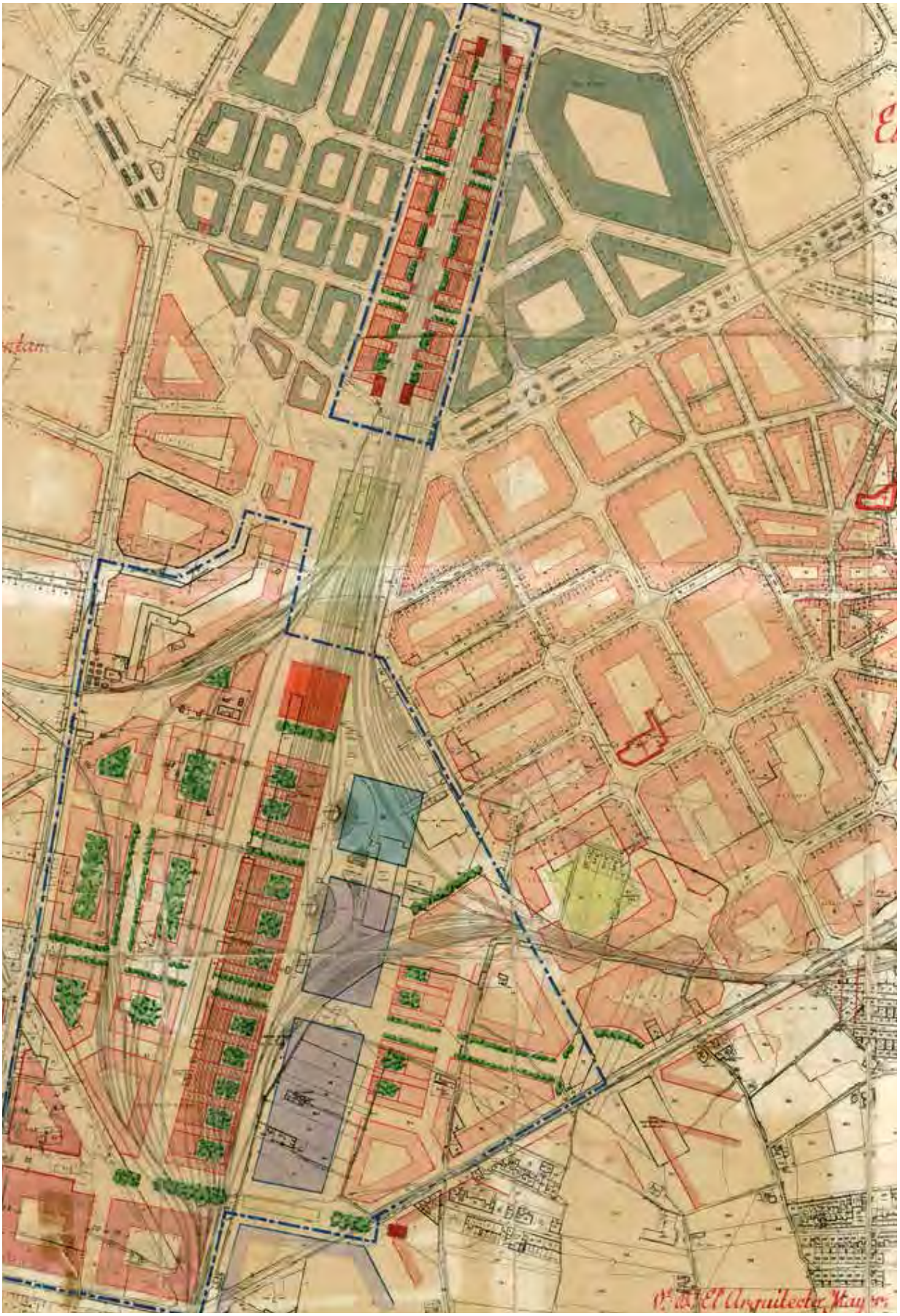


RESUMEN GRÁFICO



III - 8

DEL NUEVO ACCESO DE ALACANT A LA AVENIDA DE AUSIÀS MARCH



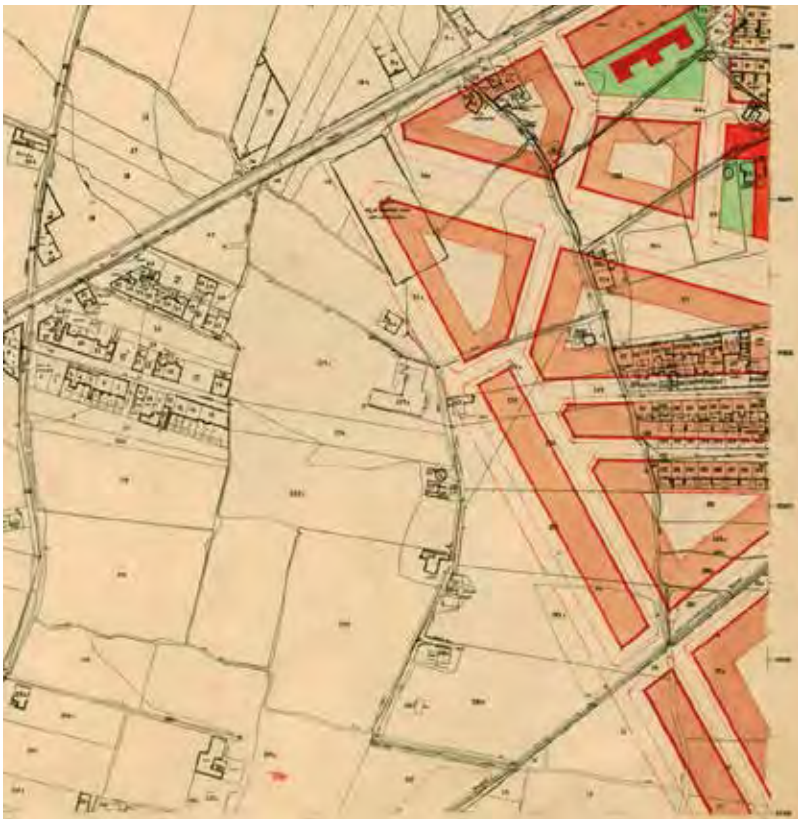
PLANOS PARCIALES nº 5-B, 1950 c.a. Y nº IV 1953

En el Plan General, señala en su Memoria la carretera de Alicante como una de las arterias principales, la cual tiene que atravesar una cadena de pueblos, ya enlazados unos con otros, que suponen un tramo de carreteras congestionado en unos quince kilómetros.

Se propone desviarla en el pueblo de Silla por el Este de ese grupo de pueblos, para entrar por la confluencia de las dos Grandes Vías y, con un ramal – al igual que la de Barcelona – que llegará directamente al puerto.

Dispone en el plan de unos 30 metros de anchura, aunque el primer tramo (actual calle de Filipinas) que penetra hasta al Foro Valenciano, en el Plano Parcial nº 5 -B tiene menor anchura, de unos 25 metros

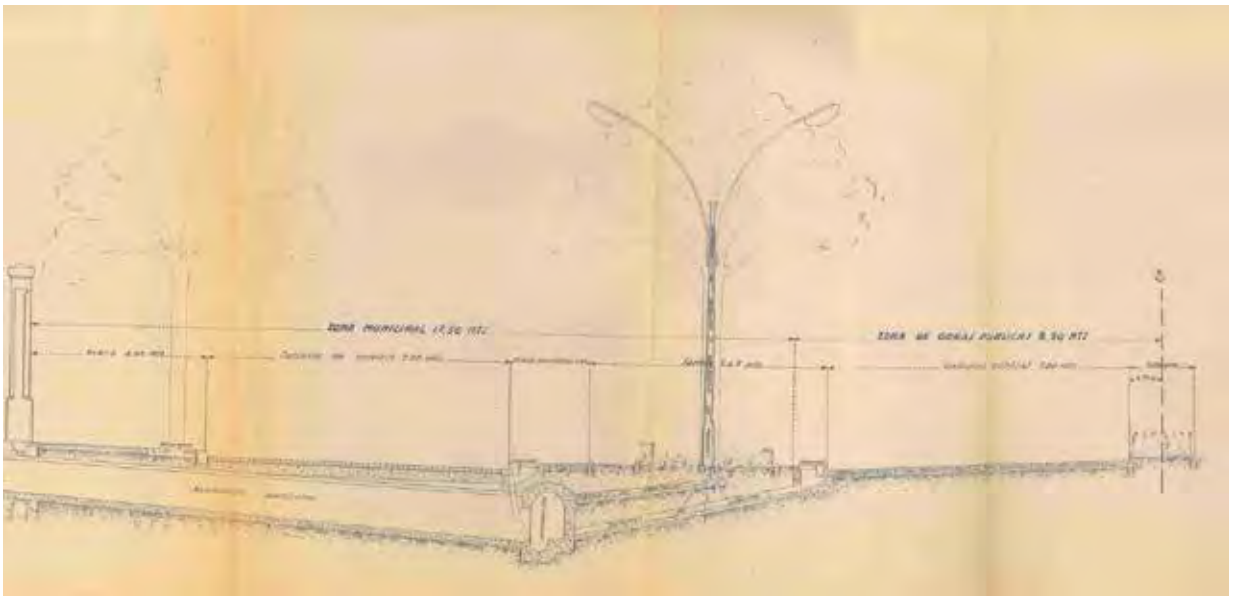
En el Proyecto Parcial nº IV, el Nuevo Acceso de Alicante, perpendicular al Camino de Tránsitos (actual Avenida de Peris y Valero) en el extremo Oeste de la ordenación del barrio de Monteolivete se indica con un ancho de 40 metros (actual Avenida de Ausiàs March), aunque apenas está insinuado con un trazo corto.



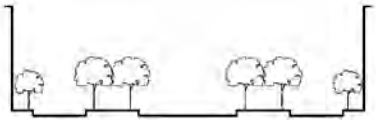
Página opuesta:

Detalle del Plano Parcial nº 5 -B, 1950 c.a.

Detalle del Proyecto Parcial nº IV, Hoja 62, 1953.



PROYECTO DE NUEVO ACCESO DE ALICANTE Y ADEMUZ, 1956



En 1956, el Concejal Delegado de Edificaciones Particulares presenta una moción en que solicita al Pleno Municipal la reglamentación de las fachadas recayentes a las principales accesos a la ciudad (Madrid, Barcelona, Alicante y Ademuz), y el Concejal Delegado de Vías y obras, presenta una moción al Pleno del Ayuntamiento relativa a las avenidas de acceso a la ciudad, para el estudio de la sección transversal tipo comprendiendo la anchura total de las avenidas, para la coordinación de las obras del Ministerio de Obras Públicas con las del Ayuntamiento.

Se propone unificar los accesos en 52 metros, que se corresponde con el de mayor sección según su planeamiento parcial vigente, el de Ademuz.

Por otra parte se plantea la cuestión, dentro de la sección, la implementación de un seto central separador del tráfico, que no está previsto por el Ministerio, por lo que se decide interesar a este, ya que las obras están sin comenzar.

La sección propuesta, a triple vía, consta de aceras, calzadas laterales de servicio, pistas para bicicletas, jardines y calzada central con seto de separación de 1,50 metros.

El Ministerio, en su respuesta, indica que según el artículo 11 incumbe al Estado la ejecución de las obras correspondientes a la carretera y los andenes de separación, y al Ayuntamiento las calzadas laterales y aceras. La adquisición de los terrenos necesarios corresponde a la parte concerniente a cada organismo.

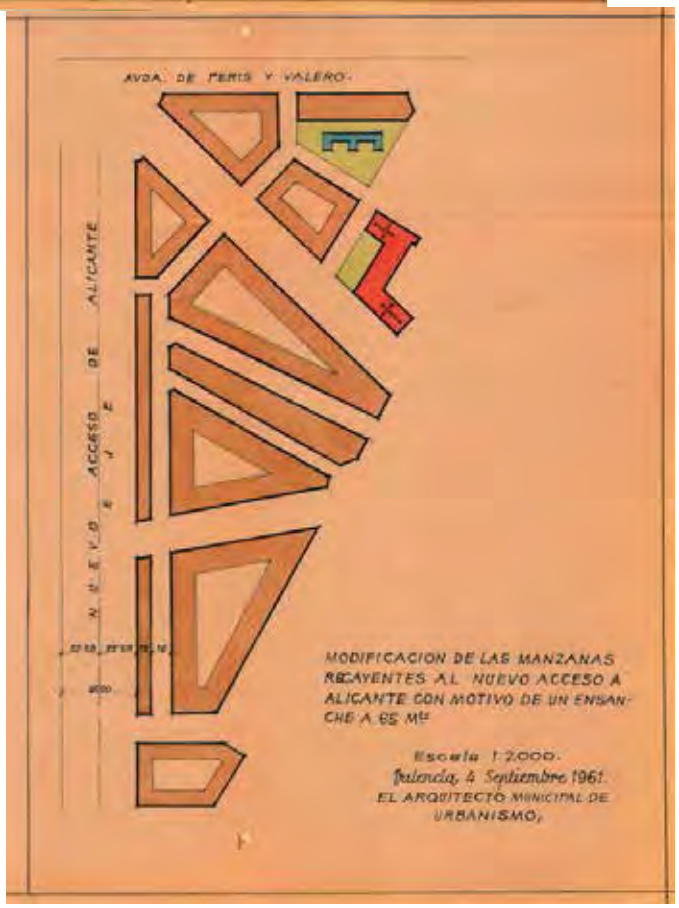
Por ello que el Ministerio puso como condición sine qua non que las mejoras propuestas por el Ayuntamiento fueran a costa de éste, así como el pago de los terrenos necesarios, y el mantenimiento del seto.

Página opuesta:

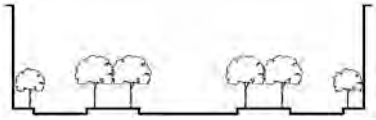
Detalle del Plano de Sección Transversal de los Nuevos accesos a Alicante y Ademuz, 1956.

Detalle de la fotografía aérea del Vuelo Americano, 1956.


AVDA. DE PERIS Y VALERO
NUEVO ACCESO DE ALICANTE
LINEAS DEL PLANO
PARCIAL Nº IV.
APROBADAS POR LA COMISION
CENTRAL DE SANIDAD EN 24
DE ENERO DE 1953.
Escala 1:2000.
Valencia, 4 Septiembre 1961.
EL ARQUITECTO MUNICIPAL DE
URBANISMO,


AVDA. DE PERIS Y VALERO.
NUEVO ACCESO DE ALICANTE
MODIFICACION DE LAS MANZANAS
RECAYENTES AL NUEVO ACCESO A
ALICANTE CON MOTIVO DE UN ENSAN-
CHE A 65 Mts
Escala 1:2.000.
Valencia, 4 Septiembre 1961.
EL ARQUITECTO MUNICIPAL DE
URBANISMO,

PLANO PARCIAL nº IV, MODIFICACIÓN DE LAS MANZANAS RECAYENTES AL NUEVO ACCESO A ALICANTE CON MOTIVO DE UN ENSANCHE A 65 METROS, 1961 Y PLANO PARCIAL nº 5-B, 1961 c.a.



En 1959 se fijó la anchura de los accesos en 65 metros. Sin embargo, la existencia de licencias de obras de edificación de viviendas concedidas en el tramo entre las Avenidas de Peris y Valero, y de la Plata, limitaba el ancho en este tramo a 52 metros, pero no en el siguiente entre la Avenida de la Plata y la bifurcación con el tramo diagonal en dirección a Barcelona.

Se propone que el tramo desde la Avenida Peris i Valero hacia el exterior quede en 65 metros, con la consiguiente modificación del Plan Parcial nº IV, y la resolución de las licencias ya concedidas.

En el Calco del Plan Parcial 5-B, de 1961 c.a. ampliado su ámbito hasta el antiguo ferrocarril a Natzaret, se grafía el acceso penetrando hasta el Foro Valenciano, unión de las Grandes Vías, tal como señala el Plan General, pero con la anchura nuevamente incrementada a 55 metros en el primer tramo (futura calle de Filipinas) y 65 metros a partir del cruce con las Avenidas de Peris y Valero y del Doctor Waksmann, y la prolongación de esta última hacia el Este.

Este nudo se resuelve mediante una rotonda en la actual Plaza de Manuel Sànchis Guarner.

Página opuesta:

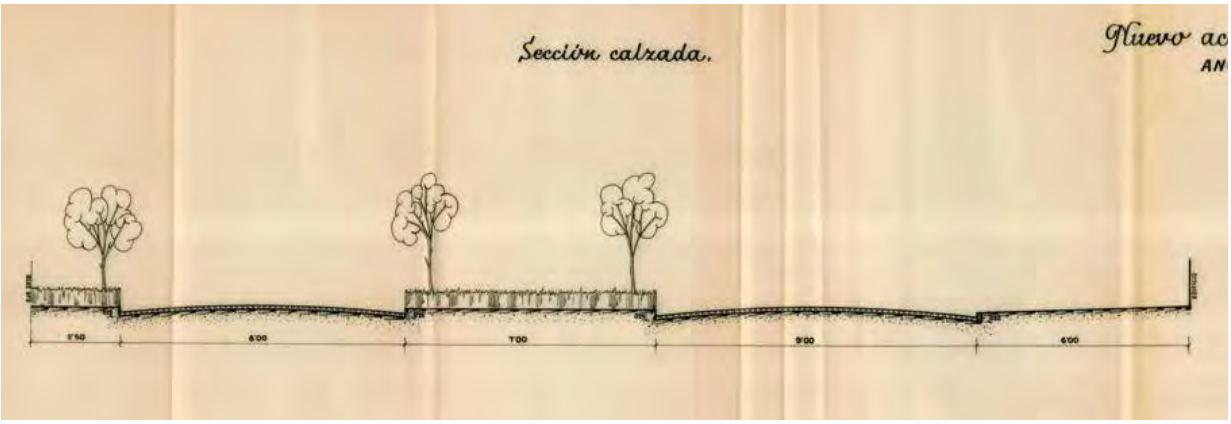
Plano de Modificación de las manzanas recayentes al Nuevo Acceso a Alicante con motivo de un ensanche a 65 m., 1961. (El plano se presenta partido en dos mitades alineadas a eje de vial))

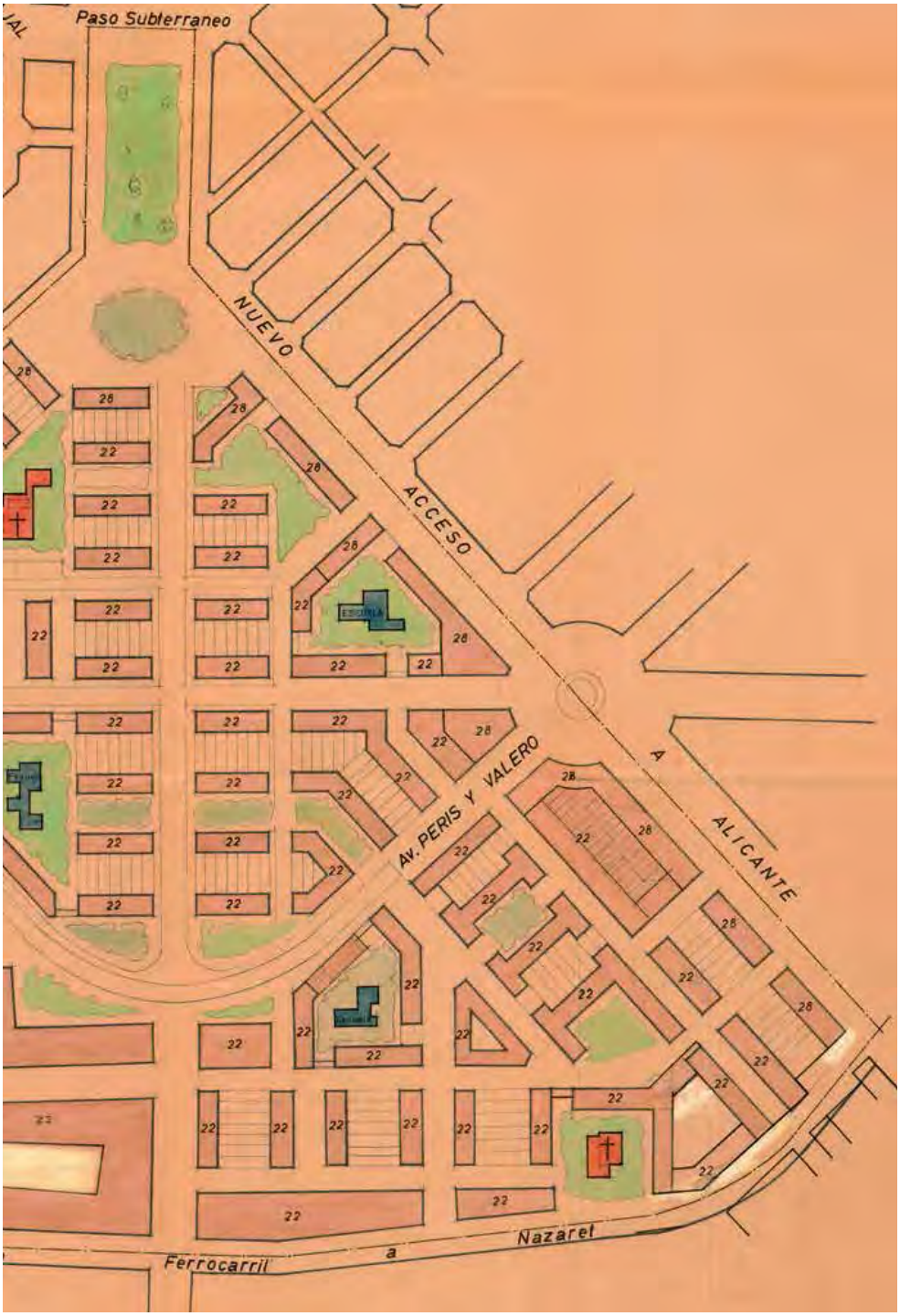
Abajo:

Detalle del plano de sección de calzada del Nuevo Acceso de Alicante, ancho 65 m., 1962.

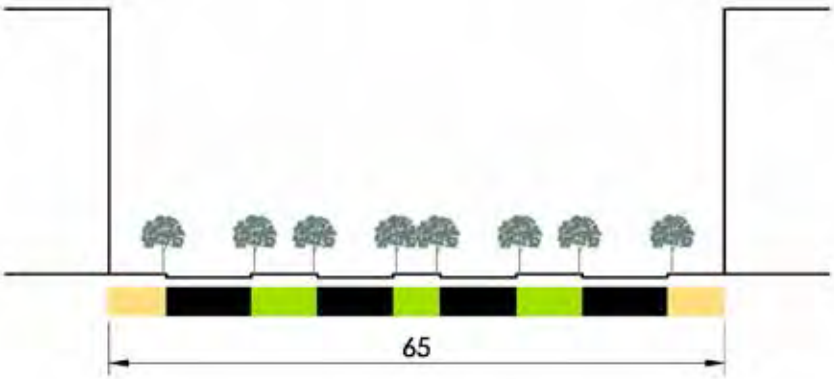
Página siguiente:

Detalle del Plano Parcial nº 5- B, 1961 c.a.

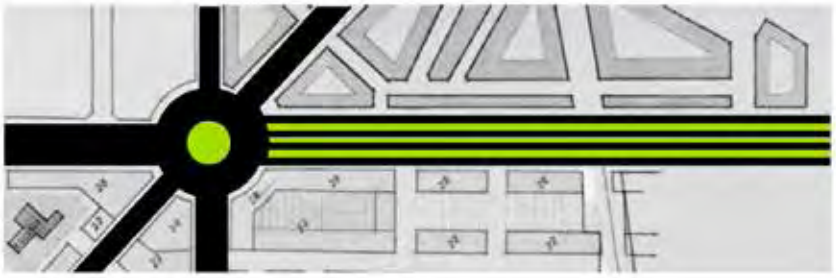



Paso Subterraneo
NUEVO
ACCESO
A
ALICANTE
Av. PERIS Y VALERO
Ferrocarril
a
Nazaret

FICHA GRÁFICA



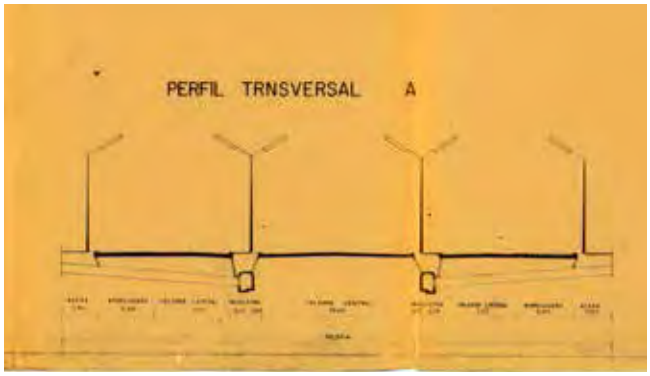
sección

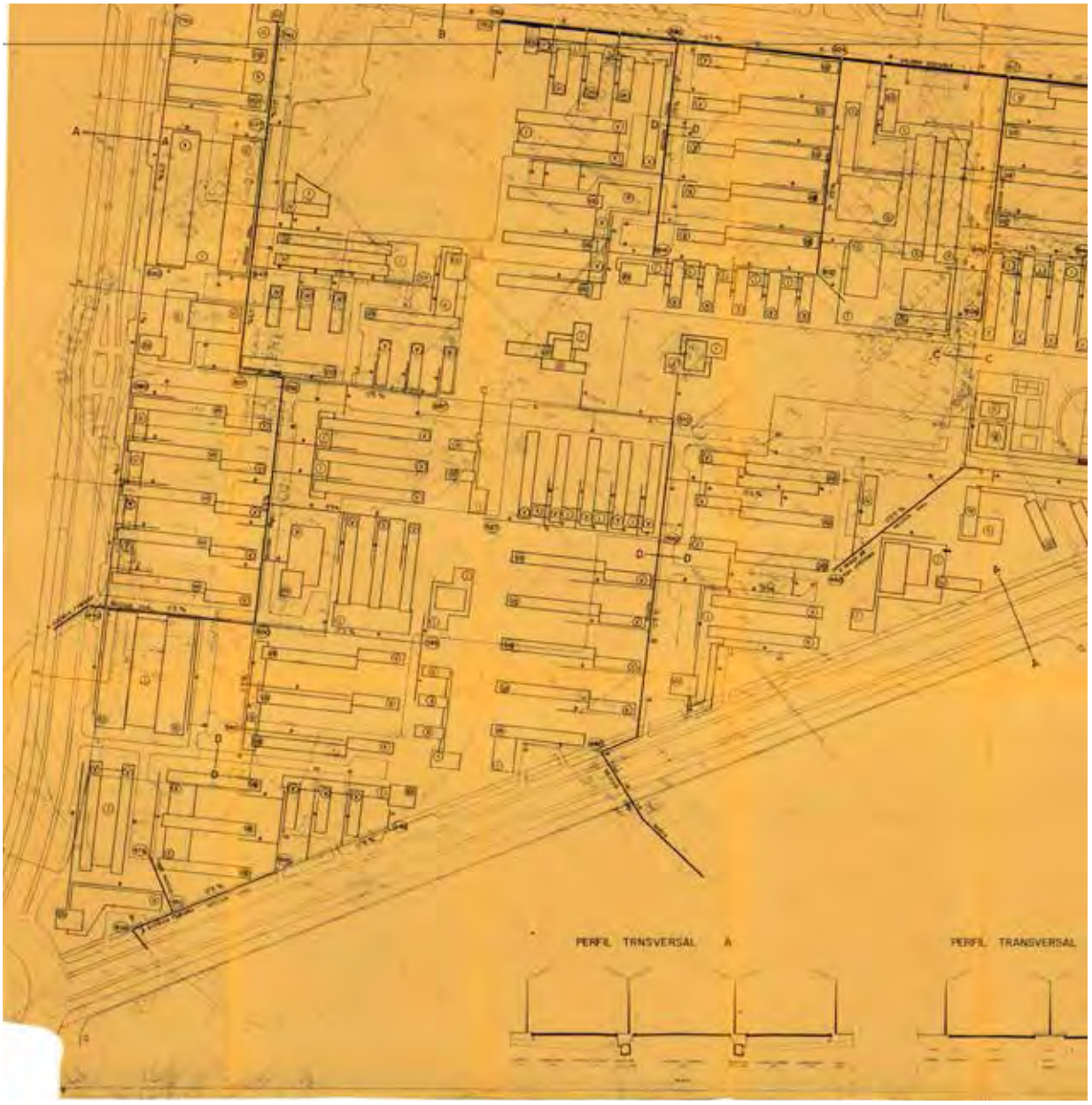


viales y andenes

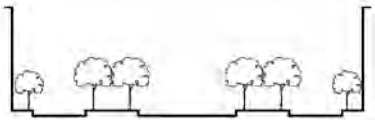
espacios libres

frentes edificados


PERFIL TRNSVERSAL A


PERFIL TRNSVERSAL A
PERFIL TRANSVERSAL

POLÍGONO DE MONTEOLIVETE, 1961



El Proyecto del Polígono es encargado por el Ayuntamiento a un equipo externo formado por loa arquitectos Luis García Camarero, Luis Martínez Lebrato y José Mª. Pagola de la Puente.

La delimitación del Polígono viene marcada por el Nuevo Acceso de la carretera de Alicante (en ejecución), por el Este con la vía de enlace con la carretera de Barcelona previsto según se refiere la memoria en el “Plan de Ordenación” (de 1959).

Se define esta vía y la diagonal hacia Barcelona como

> de circulación semirápida, dotadas de calzadas laterales. […] Se ha pretendido […] que los accesos rodados a la unidad residencial que se proyecta, fueran muy definidos y que interfirieran en el menor grado posible las circulaciones exteriores; este principio, conjugado con el criterio, actualmente insoslayable, de evitar en lo posible la circulación rodada en el interior el “hábitat”, han condicionado, fundamentalmente, el trazado de la red viaria.

A diferencia de los Planos Parciales redactados por el Ayuntamiento, el proyecto del Polígono incluye planos de secciones transversales de viario, y es el único con previsión de galerías de servicio visitables.

La sección de 52 metros, se compone de calzada central de 14 metros con medianas separadoras de 3 metros, que incluyen 2 metros para bicicletas en cada sentido, calzadas laterales de 7 metros, banda de aparcamiento de 5,50 metros y aceras de 3,50.

Los nudos se resuelven con rotondas, que en su ámbito se corresponden con los cruces con la Avenida de la Plata, y la bifurcación en dirección al Acceso de Barcelona, del Plan de Adaptación de 1959.

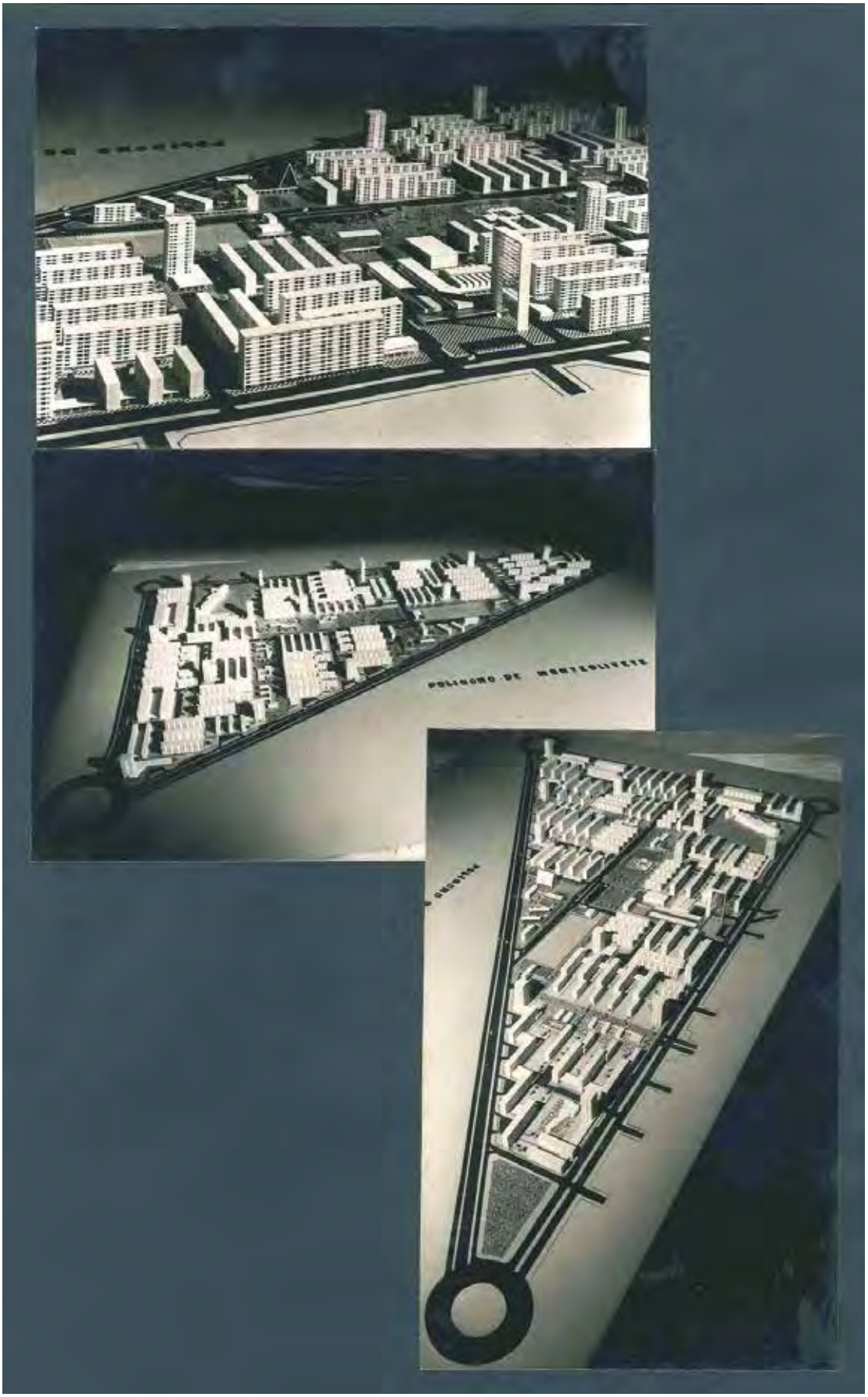
Página opuesta:

Detalle del perfil transversal del Nuevo Acceso de Alicante, y la Diagonal a Barcelona, 1960.

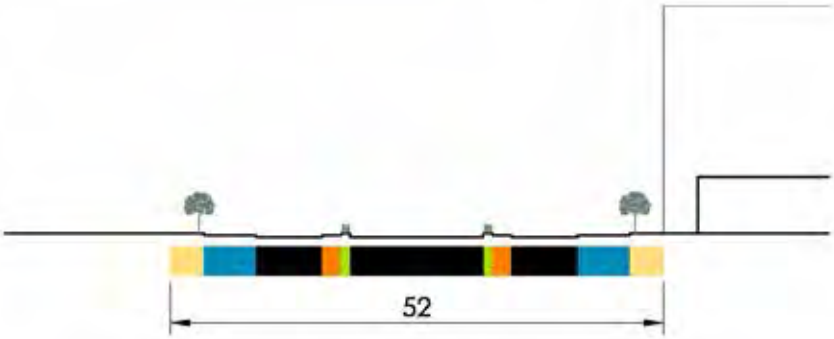
Detalle del plano de esquema de servicios, saneamiento y viales, 1960.

Página siguiente:

Fotografías de la maqueta, 1960.



FICHA GRÁFICA

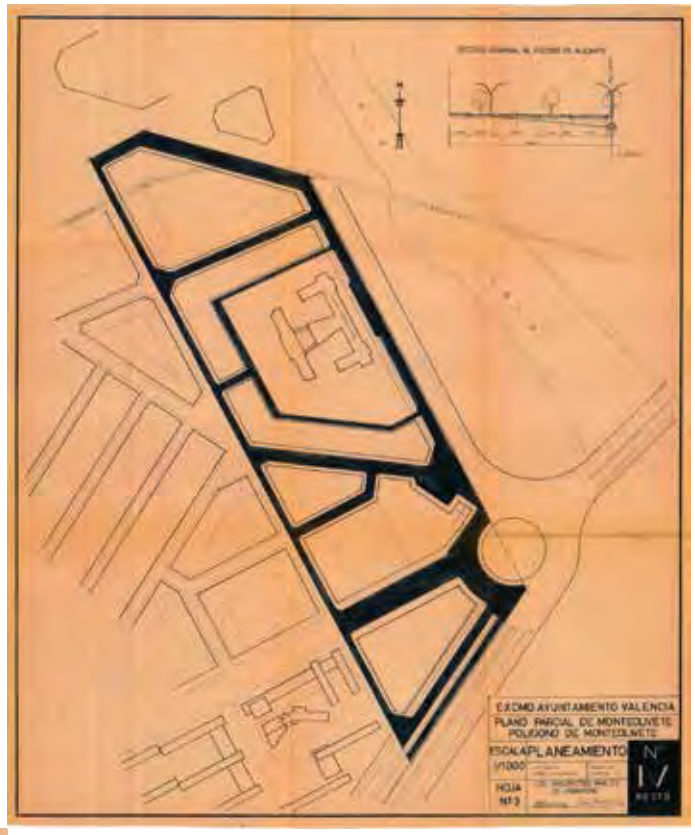


sección

viales y andenes

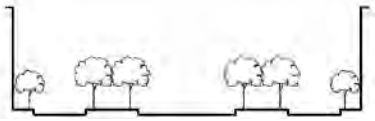
espacios libres

frentes edificados


EXCMO. AYUNTAMIENTO VALENCIA
PLANO PARCIAL DE MONTESOLIVETE
POLIGONO DE MONTESOLIVETE
ESCALA
PLANEAMIENTO
1/1000
HOJA
Nº 3
N
IV


ZONA DE HUERTA
ZONA DE HU
ZONA INDUSTRIAL

PLANOS PARCIALES nº 17, nº IV - RESTO Y nº 5-C, 1964

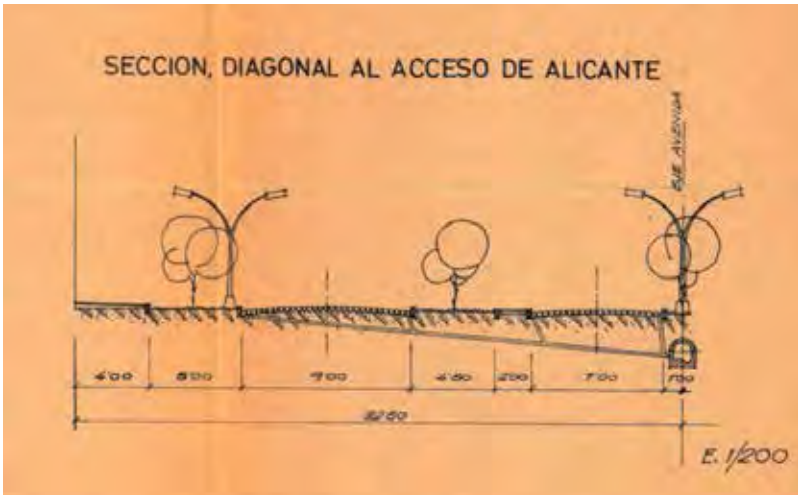


Como hemos visto, el primer tramo del eje, entre la Avenidas de PEris y Valero, y de la PLata, amplió su anchura de 52 a 65 metros en 1961, mediante el cambio de líneas del Plano Parcial nº IV. Sin embargo, en el proyecto del Polígono de Monteolivete, de Gª. Camarero, Mtnez. Lebrato y Pagola, que acabamos de ver en el apartado anterior, se mantenían todavía los 52 metros.

Posteriormente, entre la última remesa de Planos Parciales inmediatamente anteriores a la aprobación del Plan de 1966, la Oficina de Urbanismo del Ayuntamiento redacta el Plano Parcial del Polígono de Monteolivete, nº IV - Resto, el nº 17 de la Font de Sant Lluis localizados en el Archivo de Planeamiento, y el Plan Parcial nº 5 - C.

En los dos primeros, se desarrolla la sección de la diagonal al Acceso de Alicante, que es idéntica a la de éste, y se compone de calzada central de 7 metros en cada sentido, con mediana de 2 metros, andenes laterales con carril bici de 6,50 m, calzadas de servicio de 9 metros, bandas de aparcamiento de 5 y aceras de 4, hasta completar los 65 metros.

Este será de los últimos planteamiento de bulevar a triple vía, antes de dar paso a las autopista y autovías del Plan de 1966, y a los bulevares con paseo central de 1988.



Izquierda:

Detalle del plano anterior, con la sección del viario principal, 1964.

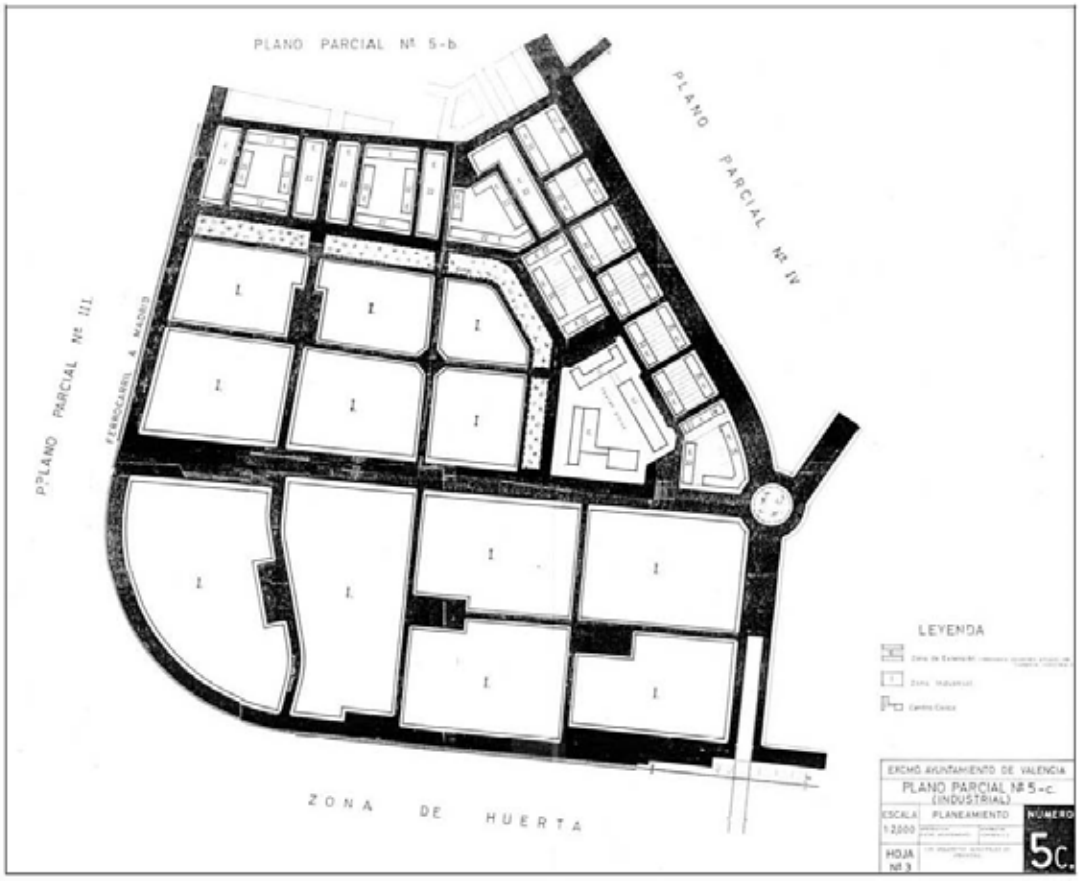
Página opuesta:

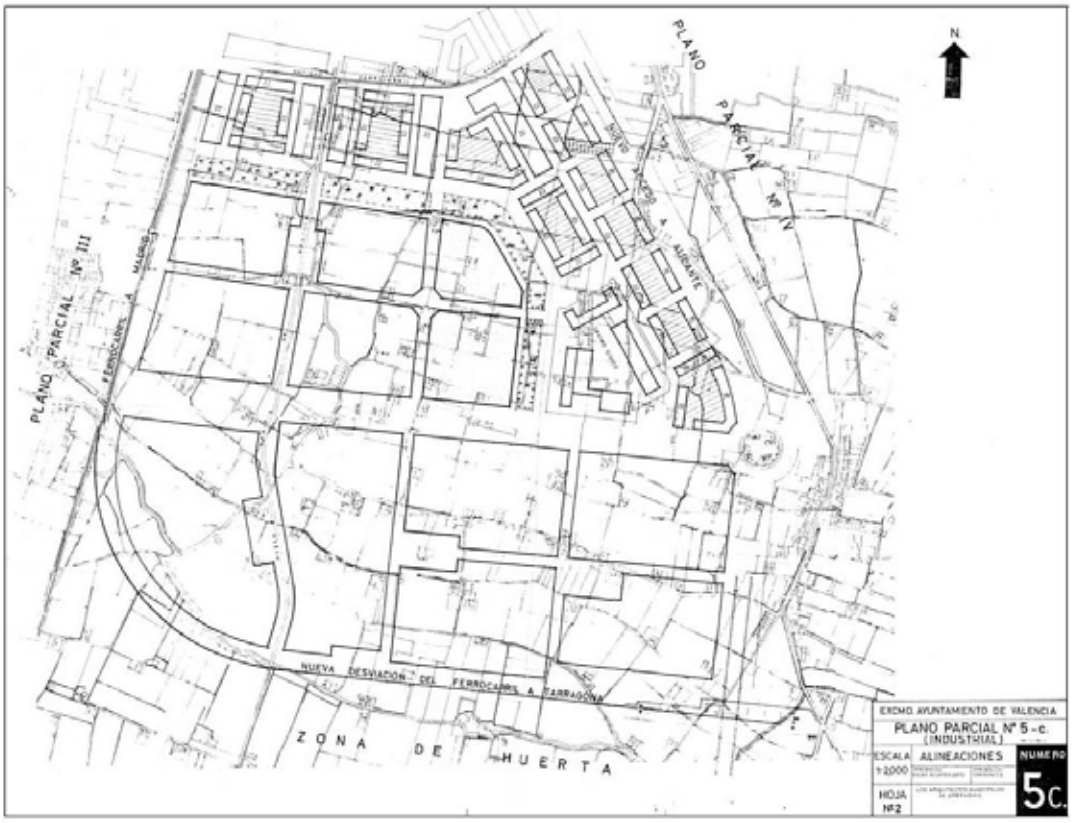
Plan Parcial nº IV - Resto, Plano de planeamiento, 1964.

Detalle del Plan Parcial nº 17, Plano de planeamiento, 1964.

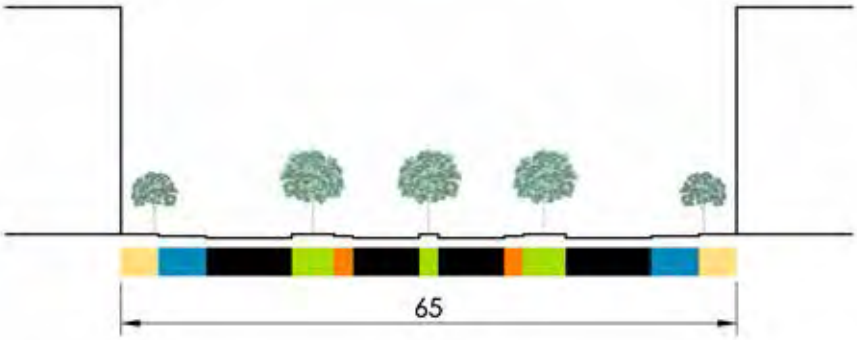
Página siguiente:

Plan Parcial nº 5-C, Planos de Planeamiento y de Alineaciones, 1964.


PLANO PARCIAL Nº 5-b
PLANO PARCIAL Nº IV
PLANO PARCIAL Nº III
FERROCARRIL A MADRID
ZONA DE HUERTA
LEYENDA
EXCMO AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
PLANO PARCIAL Nº 5-c.
(INDUSTRIAL)
ESCALA 1:2000
PLANEAMIENTO
NUMERO
5c.
HOJA Nº 3

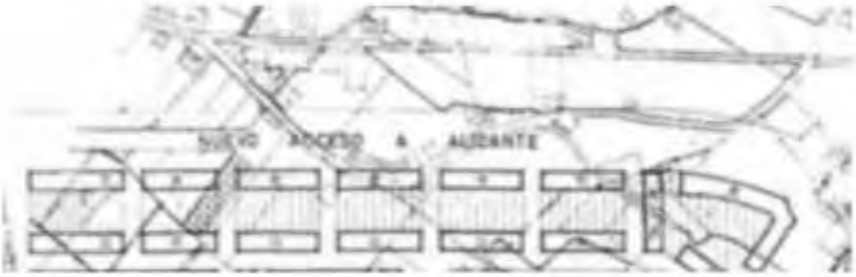

N
PLANO PARCIAL Nº IV
PLANO PARCIAL Nº III
FERROCARRIL A MADRID
A ALICANTE
NUEVA DESVIACIÓN DEL FERROCARRIL A TARRAGONA
ZONA DE HUERTA
EXCMO AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
PLANO PARCIAL Nº 5-c.
(INDUSTRIAL)
ESCALA 1:2000
ALINEACIONES
NUMERO
5c.
HOJA Nº 2

FICHA GRÁFICA

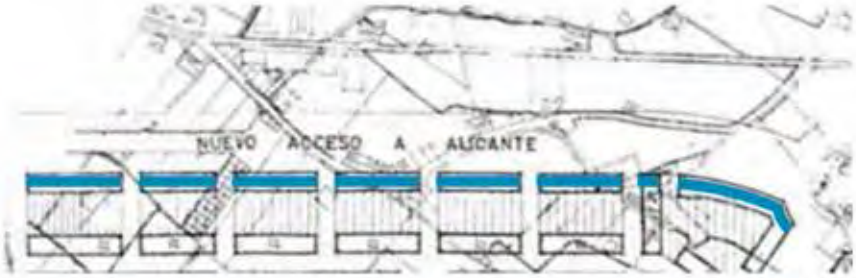


sección

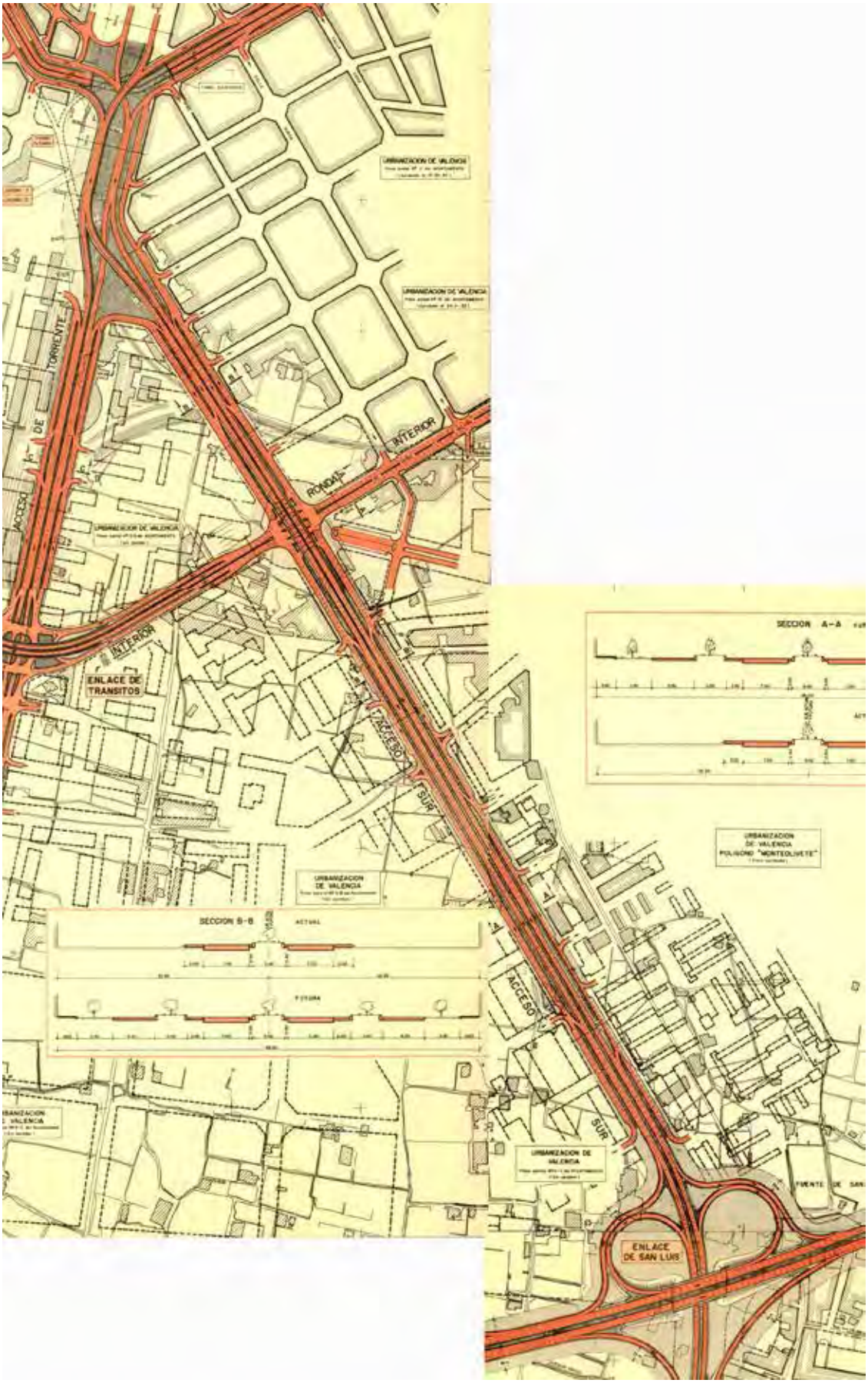
viales y andenes



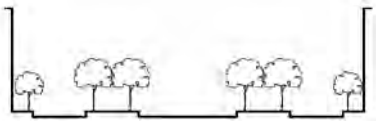
espacios libres



frentes edificados


URBANIZACION DE VALENCIA
URBANIZACION DE VALENCIA
ACCESO DE TORRENTE
RONDA INTERIOR
INTERIOR
ENLACE DE TRANSITOS
ACCESO SUR
URBANIZACION DE VALENCIA
SECCION A-A
URBANIZACION DE VALENCIA POLIGONO "MONTEOLIVETE"
SECCION B-B
ACTUAL
PROYECTADA
ACCESO SUR
URBANIZACION DE VALENCIA
ENLACE DE SAN LUIS

RED ARTERIAL, HOJAS 15 I, 16 I, 16-J Y 17 J, 1966 Y PLANES PARCIALES nº 4 Y 5-C, 1974



Su trazado se inicia en la unión de las Grandes Vías, propiciado por el traslado de la Estación del Norte a otra ubicación, a pesar de lo cual se mantiene el túnel existente para salvar las instalaciones ferroviarias, lo que propicia un enlace complejo que hubiera generado un espacio inhóspito, un *terrain vague* surcado por diversos “scalectrix” justamente donde el Plan de 1946 había previsto la altamente representativa Plaza del Foro Valenciano.

De ahí conecta con la calle Filipinas, desde donde se eleva para cruzar la Ronda Interior (Avenida de Peris y Valero), sobre una rotonda partida. Sin embargo, en el Plano Parcial nº 5-B de 1969, este cruce no se grafía, quizá por error de interpretación como paso elevado, sino como túnel.

Continúa en línea recta hasta el Enlace de San Luis, semi-trébol que conecta con el Bulevar Sur.

La sección de 65 metros, se compone de mediana central de 5 metros, calzadas centrales de 10 metros con medianas separadoras de 5 metros, calzadas laterales de 6,50 metros, banda de aparcamiento en batería de 5,50 metros y aceras de 3,00.

Las calzadas centrales pasan de dos a tres carriles en función de las incorporaciones o salidas mediante carriles de aceleración y deceleración, a la manera de autovías extraurbanas.

Página opuesta:

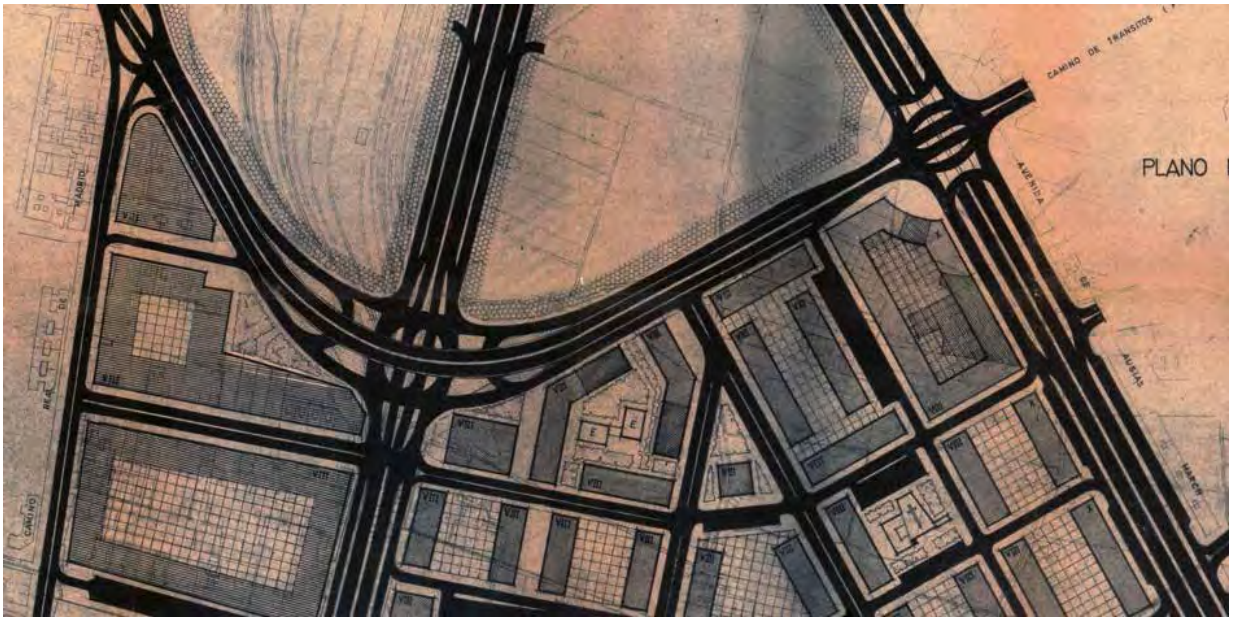
Detalle del Nuevo Acceso de Alicante, 1966. (Montaje de Hojas de elaboración propia).

Página siguiente:

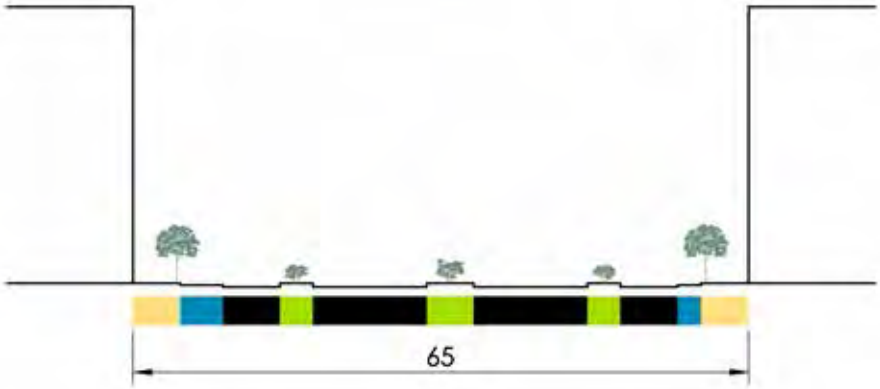
Detalles de los Planes Parciales nº 4, 1964; nº 5-C, 1974 y nº 5 -B, 1969.


plan
plan parcial nº 5-b
plan

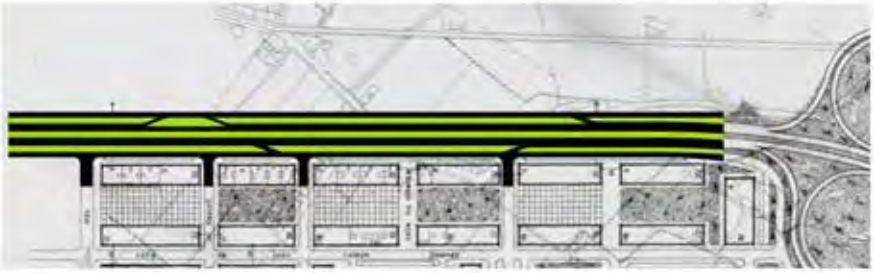

plano parcial nº 4
N
plano


CAMINO DE TRANSITOS
PLANO

FICHA GRÁFICA



sección



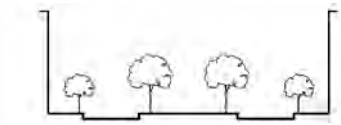
viales y andenes

espacios libres

frentes edificados


SUP
SUP

PGOU: HOJAS C-40, C-47, C-48 Y C-56, 1988



La Avenida Ausiàs March y la calle de las Islas Filipinas, forman parte de un eje diagonal, junto con las Grandes Vías de Ramón y Cajal, Fernando el Católico, y las Avenidas de Pio XII y de Les Corts Valencianes, para las que el Plan propone un diseño viario que debía impedir "de forma contundente" la transformación del eje en un viario pasante "con gran poder de atracción de tráficos metropolitanos".

Dicha diagonal nunca ha llegado a materializarse, como tampoco el diseño que propone el Plan, consiste en la reconversión de la sección transversal al "modelo único" de paseo central, de 23 metros en este caso, dos calzadas de 15 metros y aceras de 6 metros.

Al no haberse ejecutado el Plan, en la Avenida de Ausiàs March, en su lugar hoy día encontramos un continuo de asfalto en que se suceden aparcamientos y calzadas, separados apenas por un bordillo ancho, en muchas zonas del trazado. Existen dos pasarelas peatonales a lo largo del eje.

En la calle Filipinas, que sigue sin abrirse completamente a causa del retraso del Parque Central, sí se ha realizado el paseo central, si bien la anchura total de la vía es menor a la de Ausiàs March.

Tampoco se ha realizado la rotonda en la plaza de Sànchis Guarner, en el cruce con la Avenida de Peris y Valero, pero si la rotonda en el cruce con el Bulevar Sur, conocida como "de los anzuelos", a la que con posterioridad al Plan, se incorporó el paso inferior del Bulevar Sur.

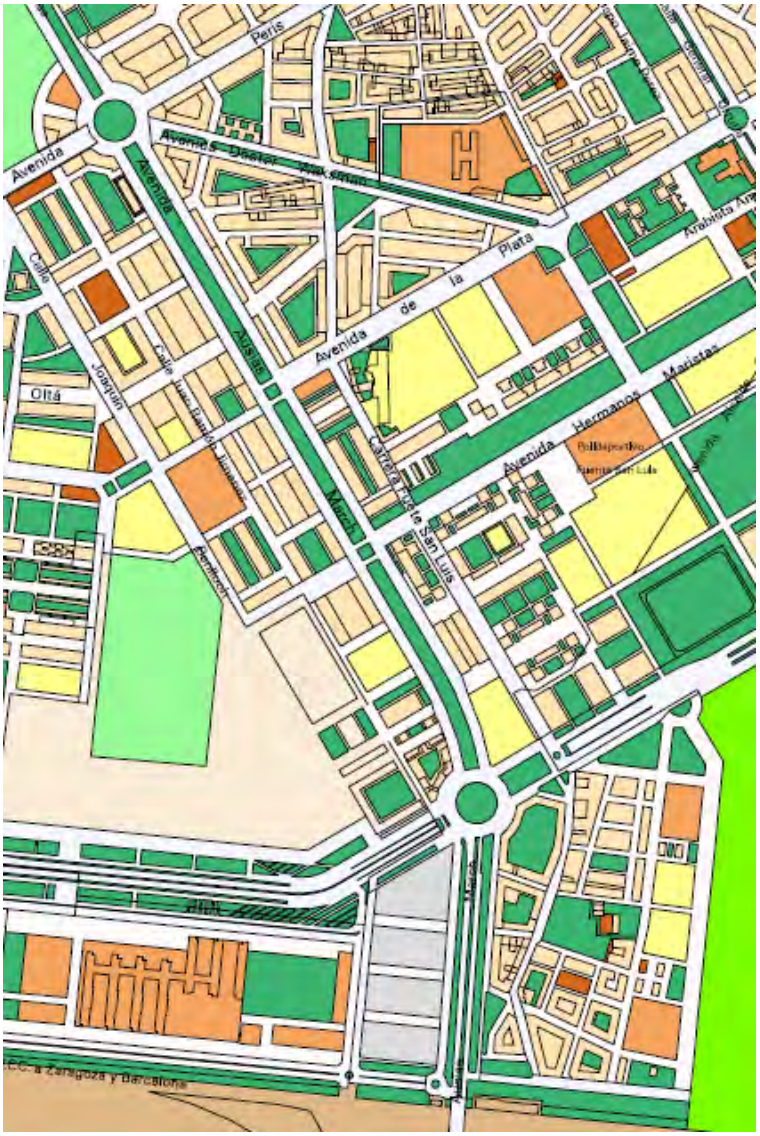
Entre rotondas, el paseo central constaba de tres tramos de gran longitud, pues tan sólo se interrumpía en los cruces con las Avenidas perpendiculares de la Plata, y de los Hermanos Maristas.

Página opuesta:

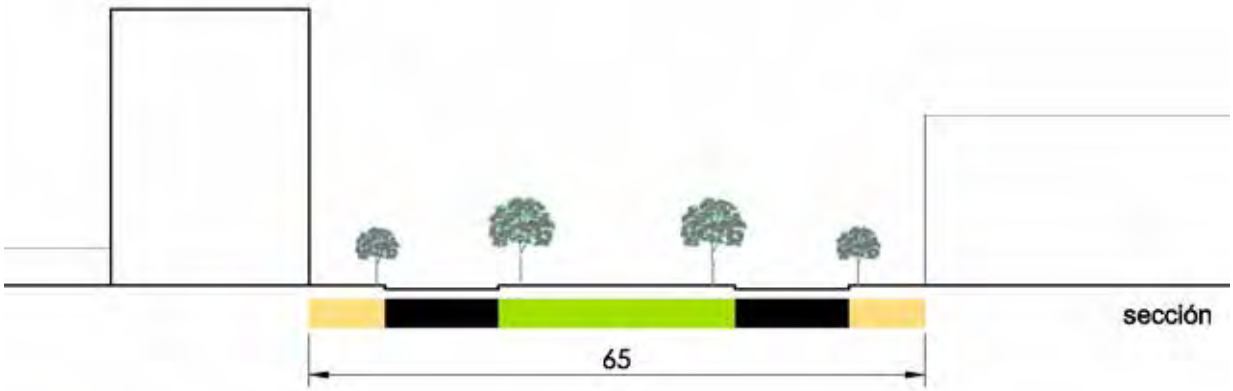
Detalle de la Avenida de Ausiàs March y calle Filipinas, 1988. (Montaje de Hojas de elaboración propia).

Página siguiente:

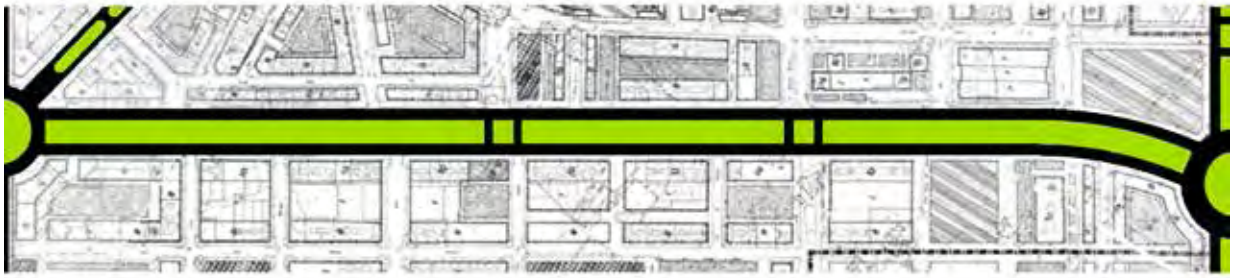
Detalle de la Avenida de Ausiàs March y calle Filipinas, 1988. PGOU actualizado.


Avenida
Perís
Avenida
Avenida
Avenida de la Plata
Calle
Olitá
Joaquín
Calle Juan Ramón Jiménez
Avenida
Avenida
Hermanos
Maristas
Calle Mach
Calle de San Luis
Bonifacio
Arabista Ara
Pabellón
Avenida San Luis
RENFE
C.C. a Zaragoza y Barcelona

FICHA GRÁFICA

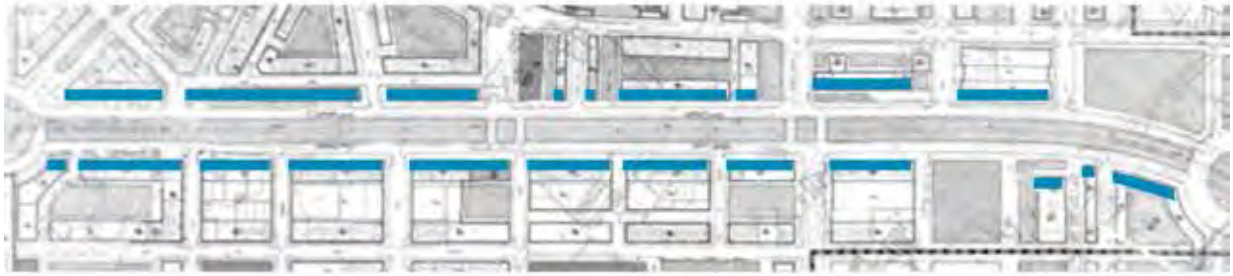


sección



viales y andenes

espacios libres



frentes edificados

ESTADO ACTUAL. REPORTAJE FOTOGRÁFICO.

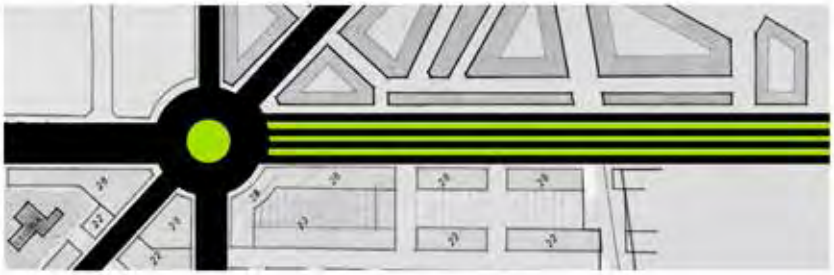
Vistas del inicio, zona central y final de la Avinguda d'Ausiàs March.

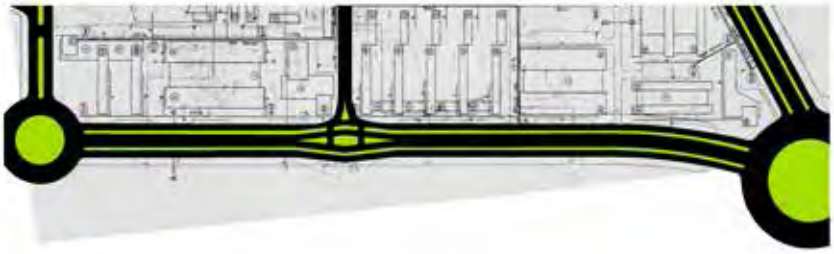
Página opuesta:

Vista de pájaro de la calle Filipinas, Plaza de Manuel Sánchis Guarner y Avinguda d'Ausiàs March.

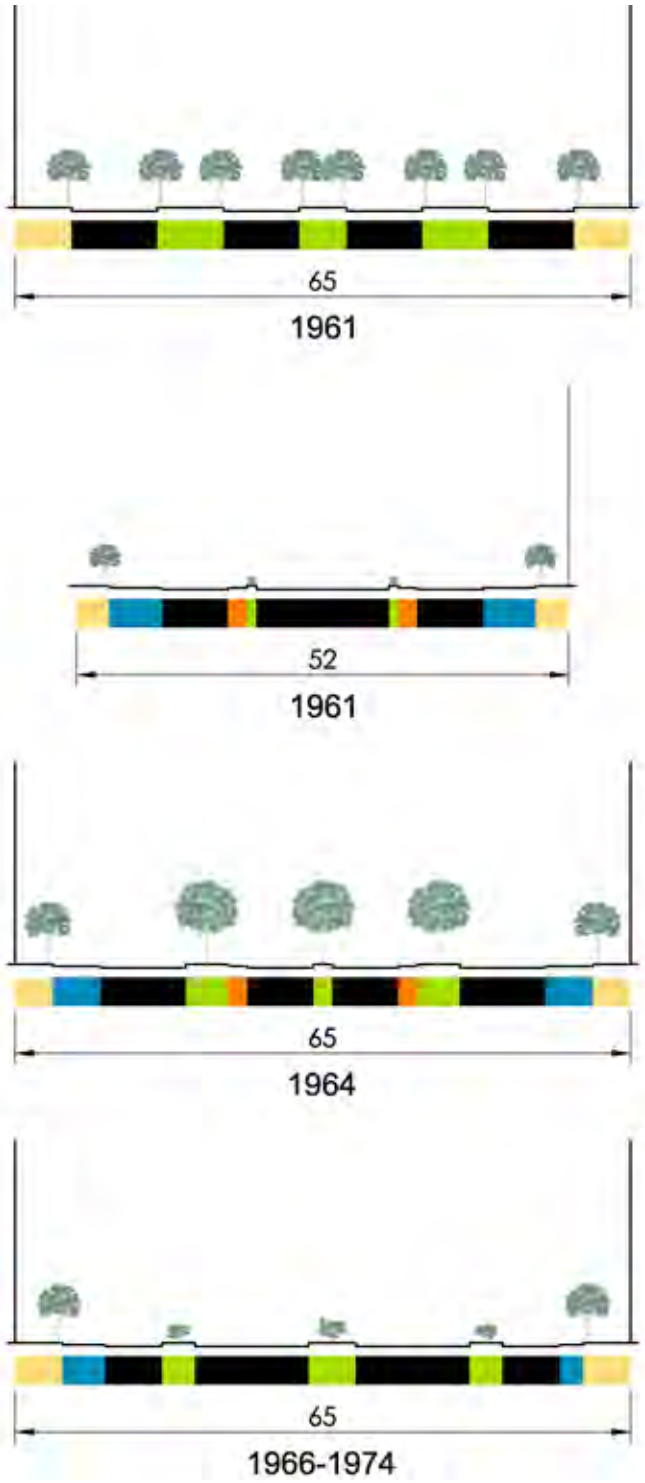
Vista de pájaro de la Avinguda d'Ausiàs March, tramo intermedio.

Vista de pájaro de la Avinguda d'Ausiàs March, tramo final, con Bulevar Sur.

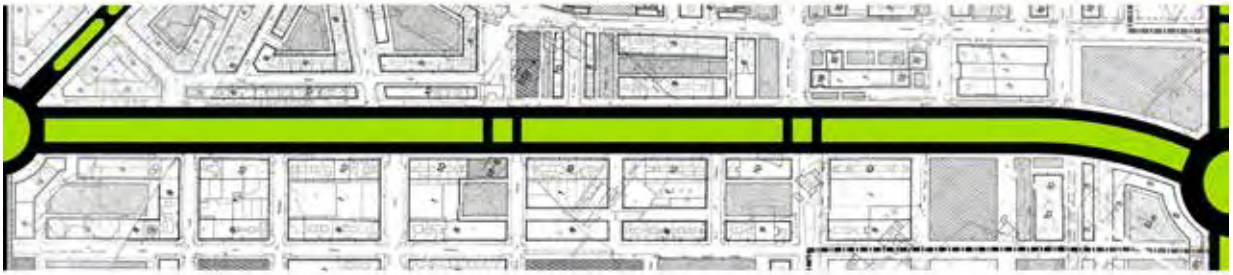




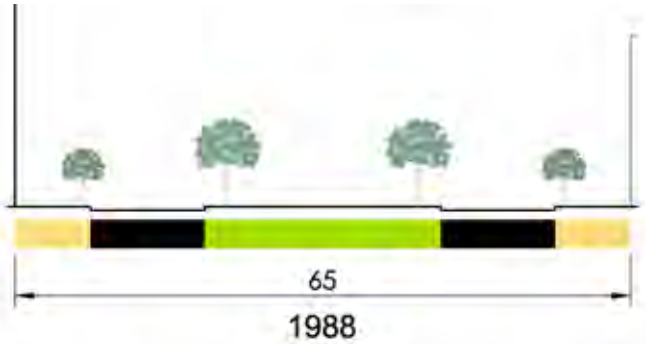
RESUMEN GRÁFICO



acera
calzada
paseo / andén
aparcamiento
carril bici



RESUMEN GRÁFICO

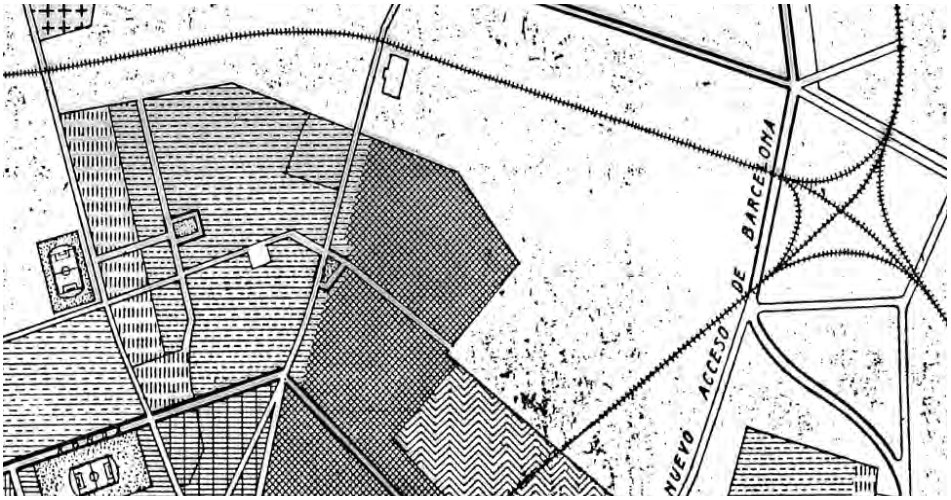


acera
calzada
paseo / andén

III - 9
DE LA RONDA EXTERIOR AL BULEVAR NORTE


PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA
Y SU COMARCA
HOJA nº 23


ALBORA
BENIM


NUEVO ACCESO DE BARCELONA

PLANO PARCIAL HOJA n º23, 1953

El plano del Archivo de Planeamiento, está firmado en enero de 1953 por los arquitectos municipales de urbanismo, Camilo Grau y Julio Bellot, con el Vº Bº del Arquitecto Mayor Javier Goerlich, pero nunca llegó a tramitarse, siendo desconocido hasta el momento.

El principal cambio con respecto al Plan General de Ordenación Urbana, consiste en que el trazado del ferrocarril de vía estrecha se adopta del Plan General de Enlaces Ferroviarios, del mismo 1946, con lo que el “trenet” a Bétera pasa al Sur del Monasterio de Sant Miquel dels Reis (Actual Biblioteca Valenciana).

En la impronta de las vías encontramos el antecedente del trazado de la Ronda Exterior, junto con otra vía arbolada que ejerce de límite urbano en la zona Oeste.

La prolongación de esta otra vía hacia Sant Miquel, propicia la integración del Monasterio en la trama urbana, y genera un espacio libre de ingreso a éste, en su cruce con la carretera de Barcelona. Esto es posible gracias a que la sección de los viales aloja el trazado ferroviario en trinchera.

Las directrices del Plan, como en otros de la época son Tráfico, Salubridad y Belleza. Para conseguir esta última, la totalidad del borde urbano está resuelta con edificación abierta en línea “como tránsito del campo a la Ciudad” - explicita la Memoria -, de manera que la curva del ferrocarril de vía estrecha, se resuelve mediante los testeros de los bloques, que giran con las vías, mientras que en el tramo recto lo flanquean las fachadas frontales.

Los arquitectos hacen gala del moderno funcionalismo, con la siguiente justificación:

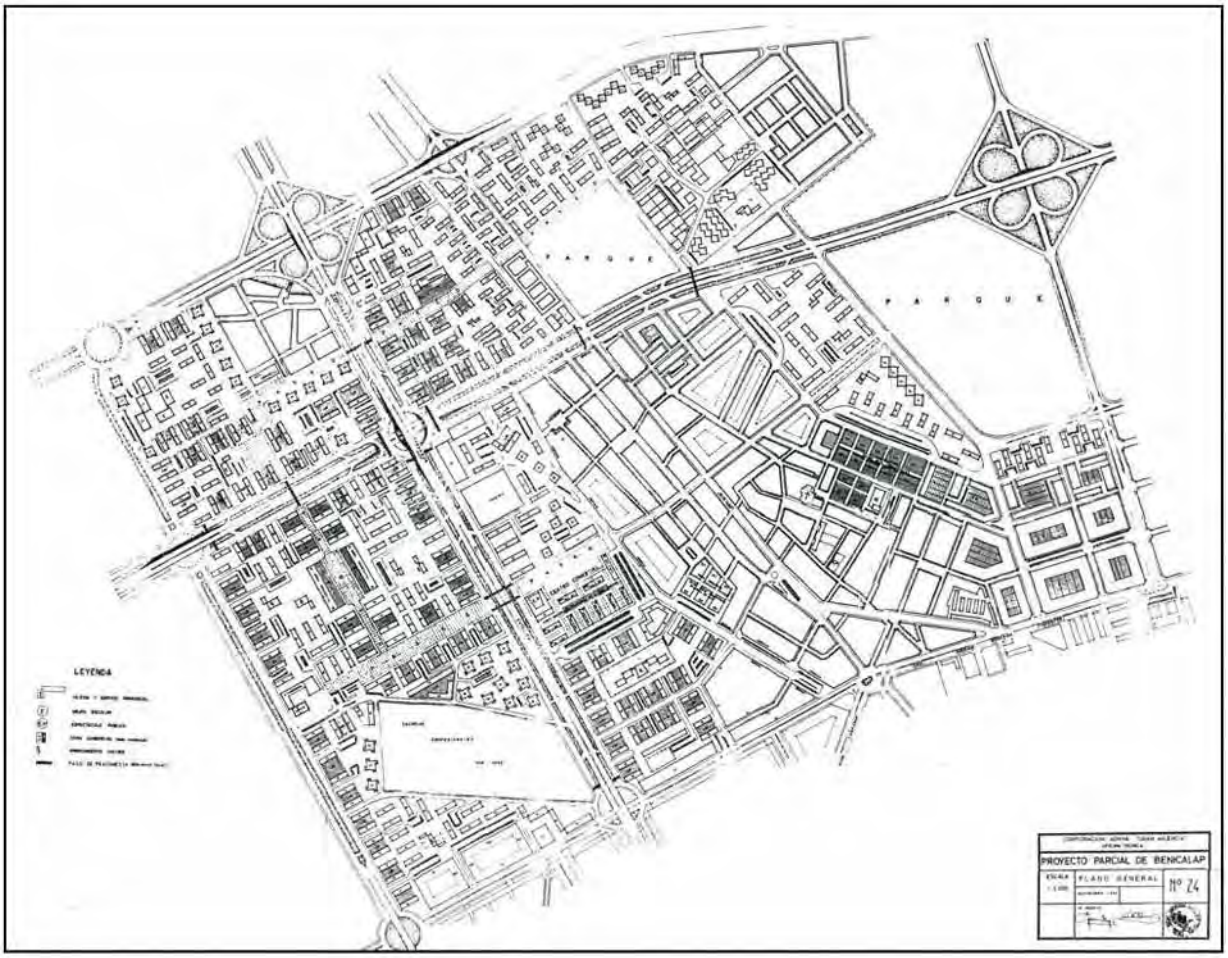
> Este aspecto, desde algunos puntos de vista, ha de ser el de un gran parque en el que hay bloques aislados, muy superior al de la calle corriente, encerrada en sus dos alineaciones laterales. Con este criterio se ha establecido la edificación de un lado de la nueva entrada de Barcelona, transversalmente a ella. Con lo que alcanzará un mejor aspecto.

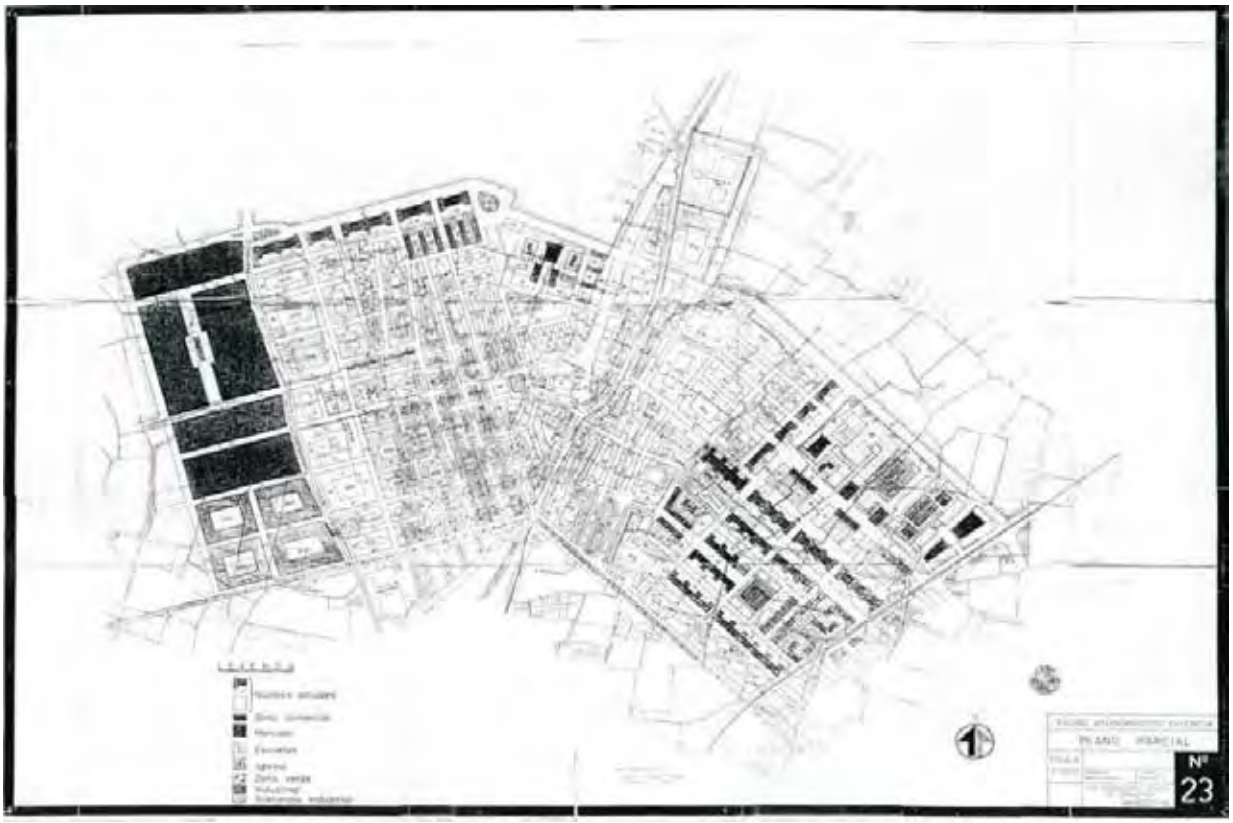
Página opuesta:

Detalle del Plano Parcial nº 23, 1953.

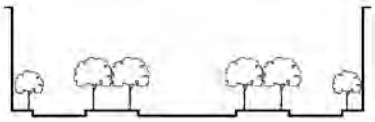
Detalle del Plan General de Enlaces Ferroviarios, 1946

Detalle del Plan General de Ordenación Urbana, 1946.


PARQUE
PARQUE
LEYENDA
PROYECTO PARCIAL DE BENICALAP
PLANO GENERAL
Nº 24


PLANO PARCIAL
Nº
23

PLANO PARCIAL nº 23, 1962 Y PROYECTO PARCIAL nº 24, 1966



En el periodo desde la Riada del 1957, a la aprobación del Plan de 1966, disponemos de dos Planes que incorporan antecedentes de la Ronda Exterior del Plan de 1966.

En el caso de la zona de Orriols y Torrefiel, ya abordada en el Plano Parcial de la Hoja 23 de 1953 que hemos visto en el apartado anterior, tenemos el Plano Parcial nº 23 de 1960, que tampoco incorpora propiamente una ronda, aunque sí unas calles que delimitan el casco urbano.

Una diferencia sustancial con el Plano precedente, es que desaparecen los ramales del ferrocarril de vía estrecha que se adoptaba en aquel, en la zona Norte, con lo que también desaparece el borde urbano curvo junto a Benimaclet, pero en cambio, en la zona de Oeste, subyace la traza del límite urbano del ’53.

En el caso del Proyecto Parcial, redactado por Gran Valencia, encontramos la primera versión propiamente dicha de la Ronda Norte, que se diseña del tipo bulevar a triple vía, y consta de calzada central dividida por mediana, andenes laterales, vías de servicio y aceras, todavía sin bandas de aparcamiento, salvo en algún punto.

Los andenes se interrumpen en algunos puntos para incorporaciones entre calzadas principales y secundarias, pero sin el carácter de carriles de aceleración-deceleración, que ese mismo año incorporará la red arterial del Ministerio de Obras Públicas. Como elemento clarísimamente diferencial respecto dicha Red, se incluye una amplia dotación de pasos de peatones.

En la zona no urbana, encontramos un enlace en trébol que recuerda a los del panel VR-12 de la Ville Radieuse de Le Corbusier (Ver el apartado dedicado a los de nudos).

En zona urbana, en el cruce con el Nuevo Acceso de Ademuz, se proyecta un cruce a tres niveles (como Frank Lloyd Wrigth en Broadacre City), compuesto de rotonda en superficie, paso inferior de la Ronda Exterior, y paso inferior del Acceso de Ademuz.

Página opuesta:

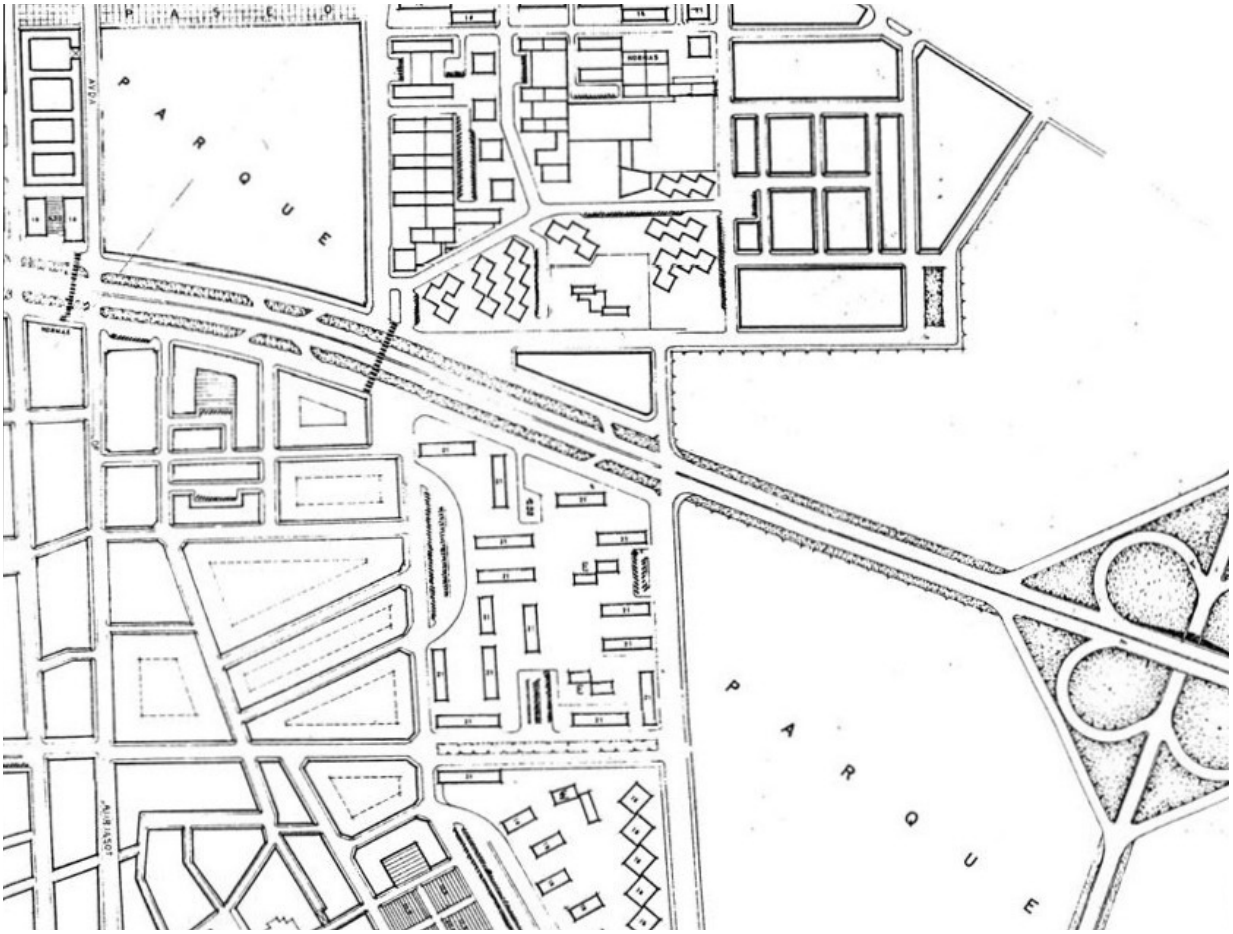
Proyecto Parcial nº 24, Plano de Ordenación, 1966.

Plan Parcial nº 23. Plano de Alineaciones., 1962.

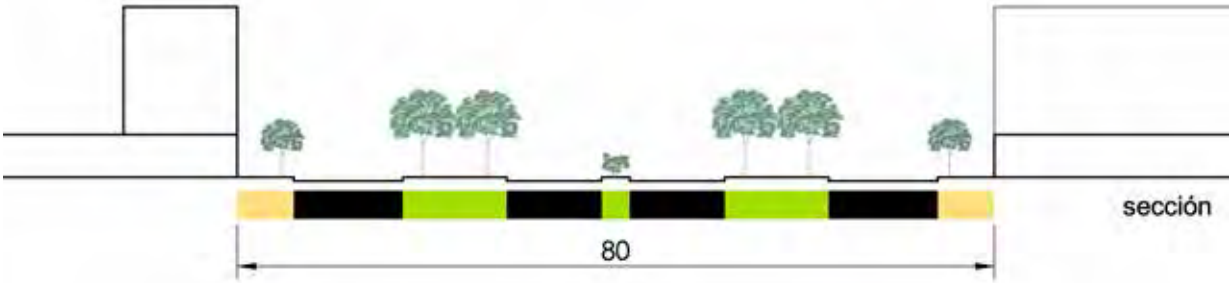
Página siguiente:

Detalle Ronda Exterior. Proyecto Parcial nº 24, 1966.

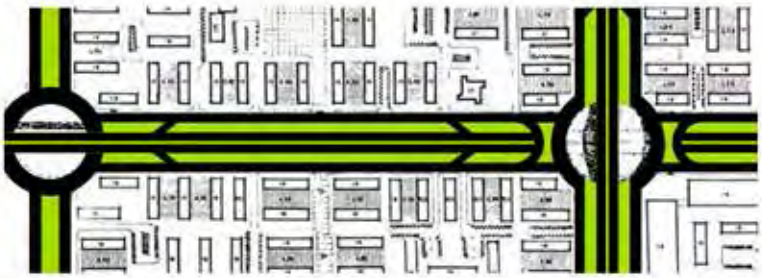
Detalle de la zona Este. Plano Parcial nº 23, 1962.


PARQUE
PARQUE

FICHA GRÁFICA



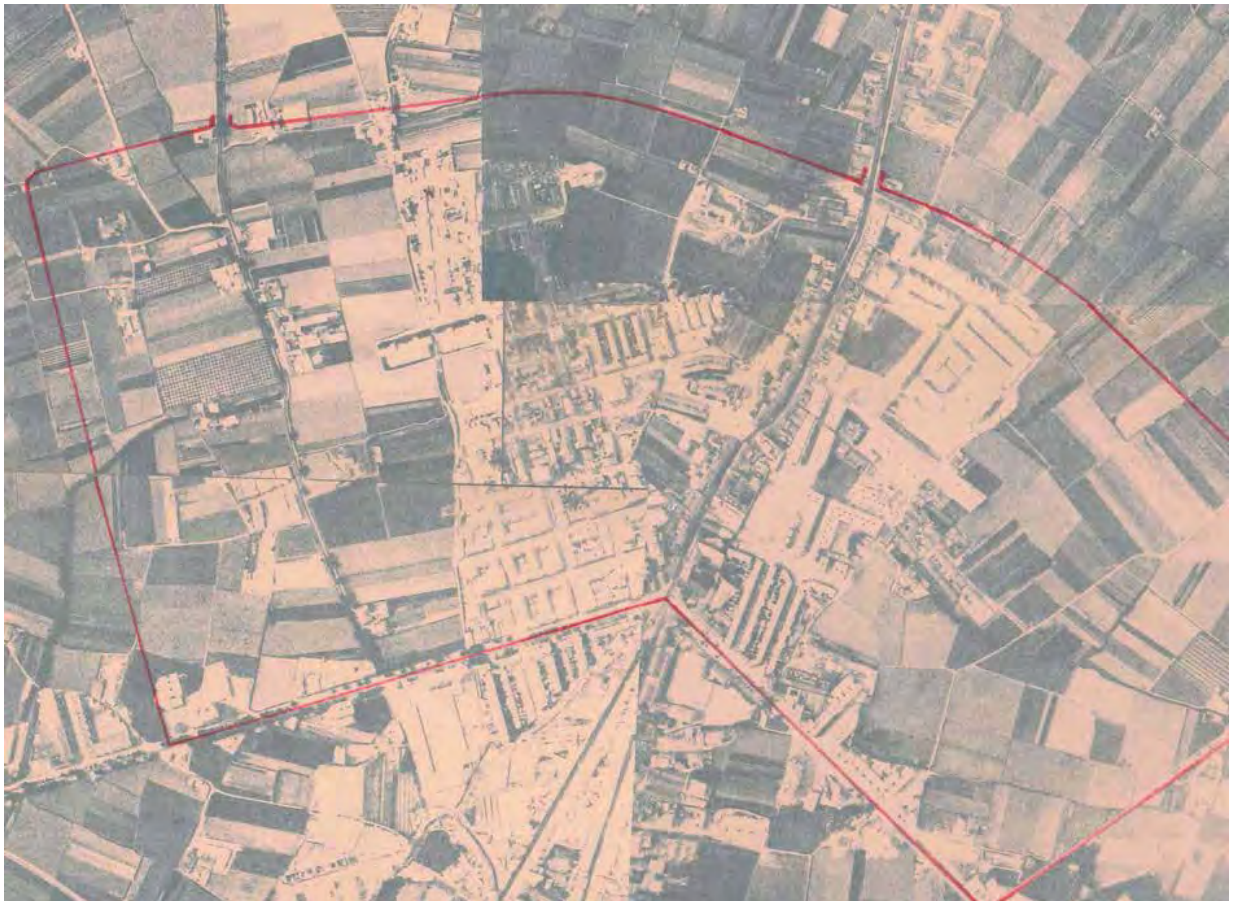
sección



viales y andenes

espacios libres

frentes edificados




ACCESO
CIRCUNVALACIÓN
ADEMUZ
RONDA
EXTERIOR
ENLACE DE BENICALAP
ENLACE DEL EMPALME
ENLACE DE ADEMUZ
BENICALAP
BENIFERRO
BETERA

RED ARTERIAL, HOJAS 11 H, 11 I, 12 H, 1966 Y PLANES PARCIALES nº 22, 1974; nº23 1968), Y nº 24, 1976

La Ronda Exterior de la Red Arterial es el límite Norte del núcleo urbano. Consta de una sección básica formada por dos calzadas de tres carriles con arcenes, separados por mediana, que se complementa con andenes laterales y vías de servicio con bandas de aparcamiento en toda su longitud, en contacto con las zonas urbanas, generalmente al Sur (Orriols, Torrefiel y también al Este en el caso de Benimaclet) o a ambos lados en Benicalap y en la zona lindante con éste, mientras que al Norte, esto sólo sucede puntualmente, como en la zona de Sant Miquel dels Reis.

El Enlace de Ademuz se resuelve en trébol asimétrico, el de Benicalap en diamante, pasando el Acceso de Bétera a cota superior. En el Enlace de San Miguel pasan las calzadas centrales de la Ronda por encima de una rotonda partida a cota cero, y en el de Benimaclet con el Acceso Norte (que pasa elevado) mediante trébol.

La Ronda está flanqueada por torres y bloques de edificación abierta de al menos VIII plantas, llegando a XII en algunos puntos significativos, como en el Enlace de Ademuz.

Página opuesta:

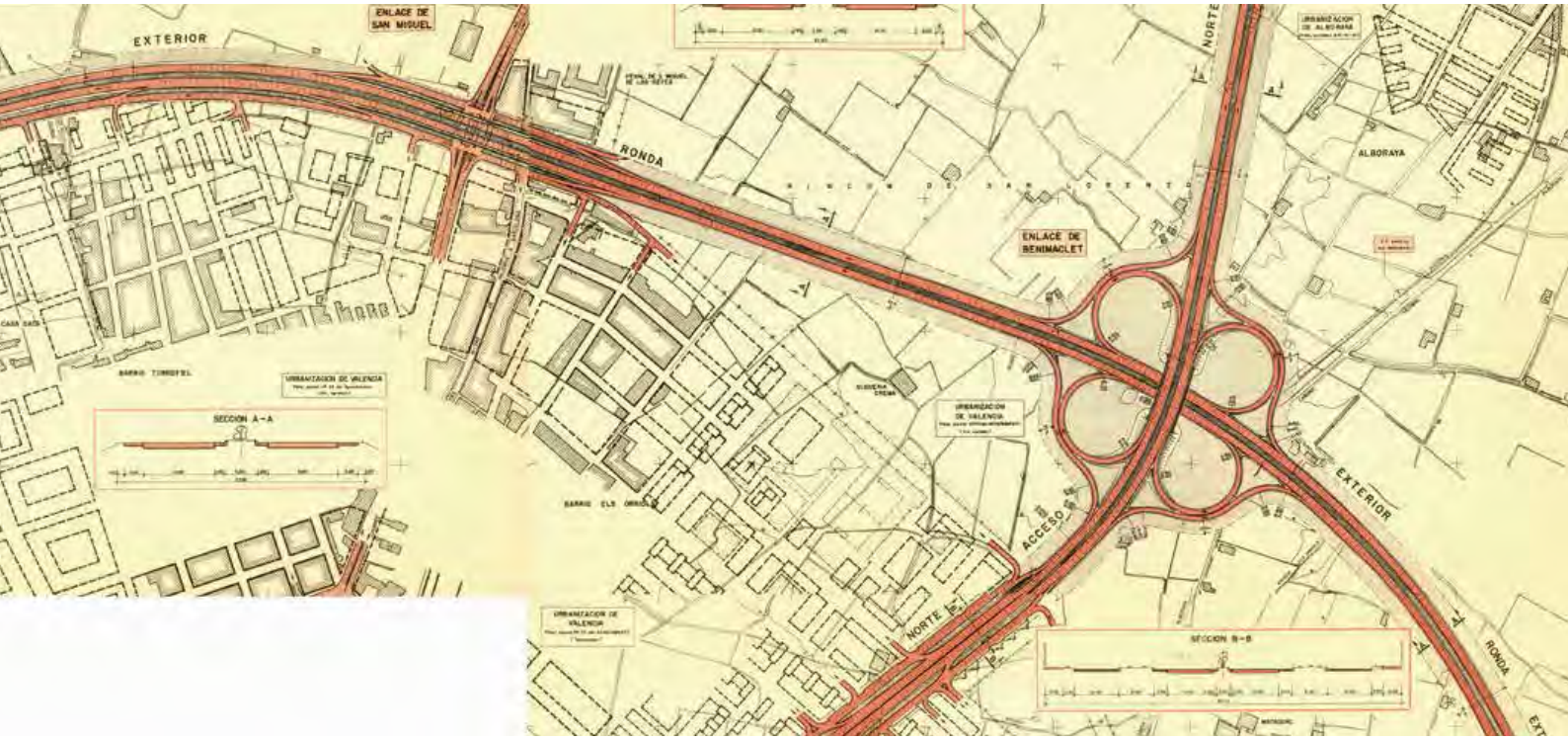
Ortofoto del Plan Parcial nº 23, 1966.

Abajo:

Red Arterial del MOP, Ronda Exterior, 1966. (Montaje de elaboración propia).

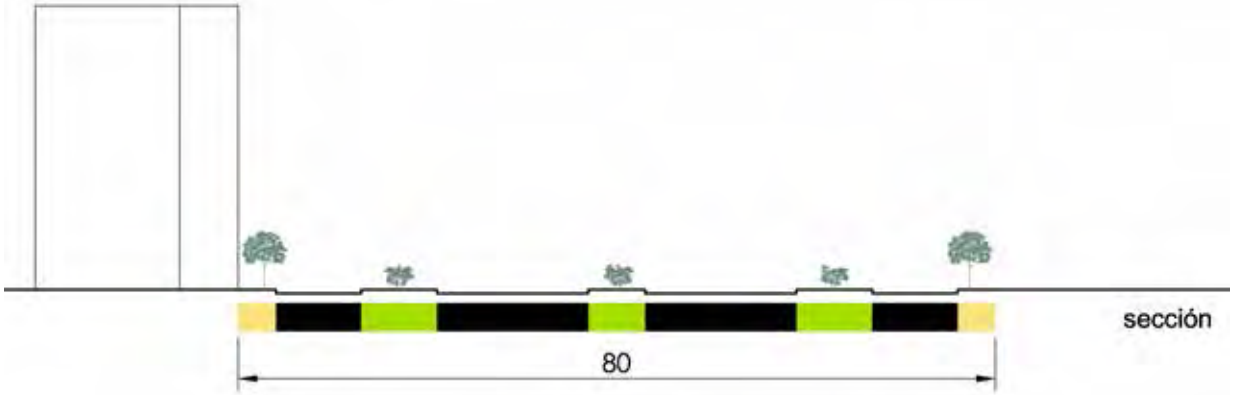
Página siguiente:

Detalles de los Planes Parciales nº 24 A y B (Montaje de elaboración propia), 23 y 22, 1968 a 1974.




TERMINO DE
RONDA EXTERIOR

FICHA GRÁFICA



sección

viales y andenes

espacios libres

frentes edificados

El Plan define el Bulevar Periférico Norte como la vía perimetral que discurre al norte de Benimaclet, Orriols y Torrefiel como límite del suelo urbano y urbanizable. Su función es la de vía colectora-distribuidora del tráfico al norte de la Ciudad. Sigue el itinerario por donde estaba prevista la Ronda Exterior del Plan del ’66, que quedó sin urbanizar.

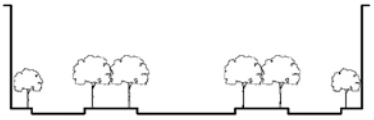
Comienza en el Enlace Norte de la autopista A-7 y la Avenida dels Tarongers para continuar hacia el Norte hasta la prolongación de la Avenida de Valladolid; luego hacia el Noroeste hasta su intersección con la calle Emilio Baró y la Avenida Alfahuir. Continúa hacia el Oeste por la Avenida Hermanos Machado, dejando al Sur Orriols y Torrefiel hasta su intersección con Juan XXIII, donde continuaría hacia el Norte hasta su enlace con el Corredor Comarcal Norte, a través del cual pierde su carácter urbano, y sale del término municipal, formando una “joroba” que aprovecha la circunvalación interior de poblados del Plan de 1966 hasta volver al entorno urbano al enlazar con el viario de interconexión del Sector Noroeste, que a su vez conecta, mediante el puente del 9 d’Octubre, con el Bulevar Sur.

Bulevar Norte, Hojas C-17, C-21, C-22, C-23, C-26, C-27, C- 29, C-32 y C-33. (Montaje de elaboración propia).

Página 516:

Detalle de la zona Noroeste, con la solución del paso del Bulevar Norte por debajo del barrio de Benicalap.

PGOU: HOJAS C-17, C-21, C-22, C-23, C-26, C-27, C-29, C-32 Y C-33, 1988



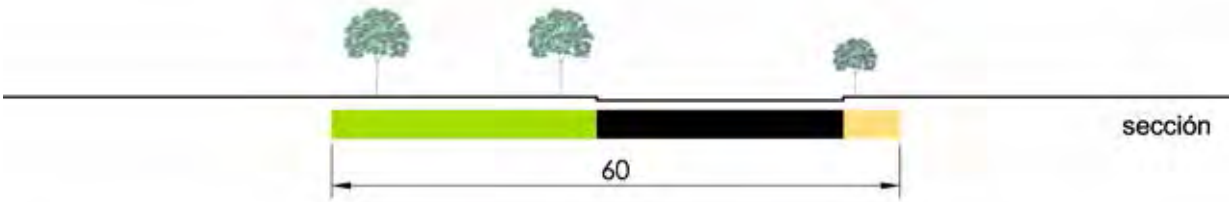
Canaliza los tráficos que se producen en el Norte de la Ciudad y del Área Metropolitana, así como para la relación entre los distritos del Norte de la Ciudad entre si.

Distribuye por tanto, el tráfico proveniente de los accesos del Corredor Comarcal y de los Accesos del Norte a través principalmente de las Avenidas de Alfahuir, de la Constitución y de Juan XXIII, Camí de Montcada, y las calles de San Vicente de Paul, de Dolores Marqués y de Emilio Baró.

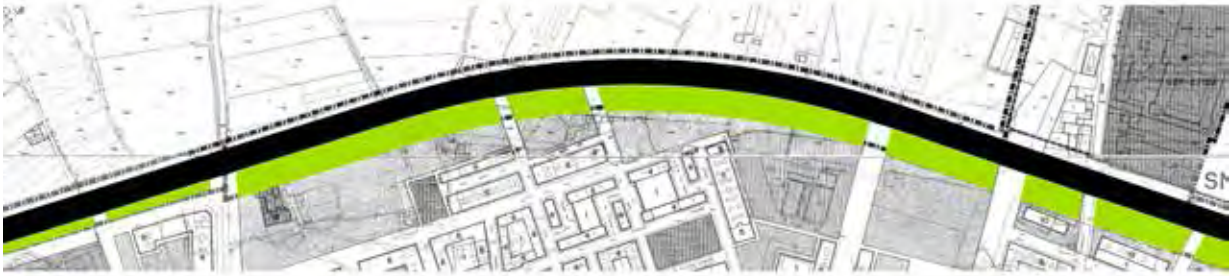
La sección transversal tipo es de 60 metros, con paseo asimétrico de 28 metros en la banda Sur, calzada de 26 metros, y acera Norte de 6 metros. Por tanto, no se reutilizan por completo los 80 metros de la reserva de suelo del Plan del ’66: Estos 20 metros corresponderían al inexistente paseo de la banda Norte, al configurarla el Plan como límite urbano, que queda sin rematar...


SUNP
NPR-1
SUNP
NPR-2
SUNP
NPR-3
SUP
PRR-1
SUP
PRR-1
SUP
PRR-1

FICHA GRÁFICA

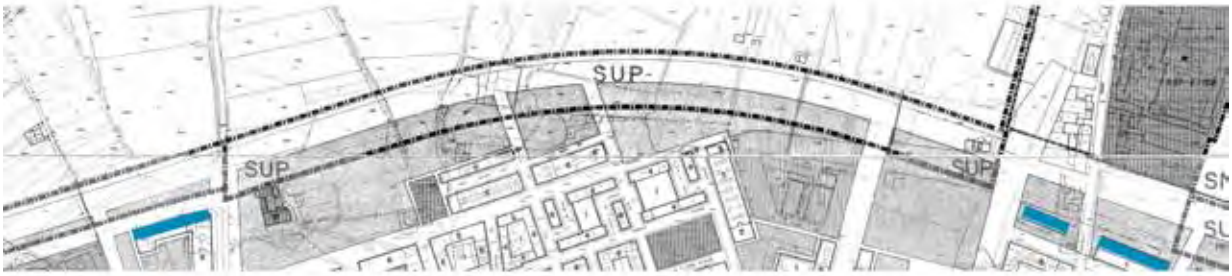


sección



viales y andenes

espacios libres



frentes edificados

ESTADO ACTUAL

Vista en dirección a la Avenida de Catalunya.

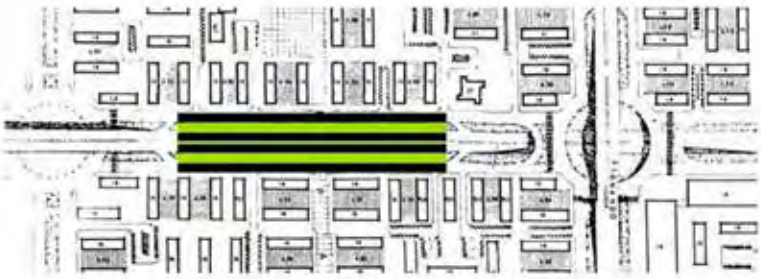
Materialidad del límite urbano.

Página opuesta:

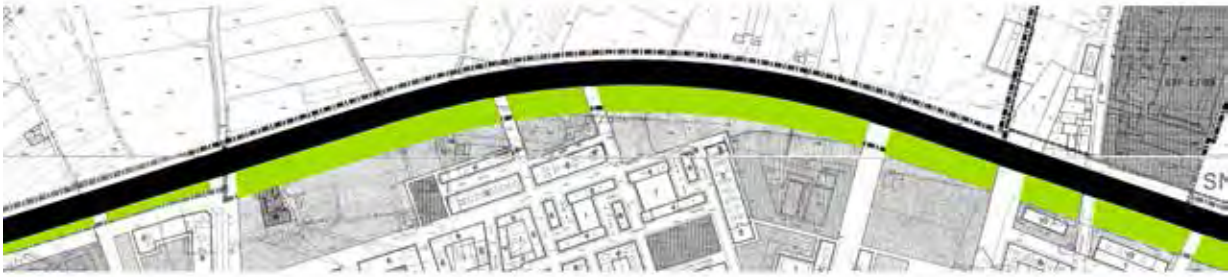
Vista de pájaro del arranque del Bulevar Norte desde la Avenida de Catalunya.

Vista de pájaro del Bulevar Norte, a la altura de Sant Miquel dels Reis.

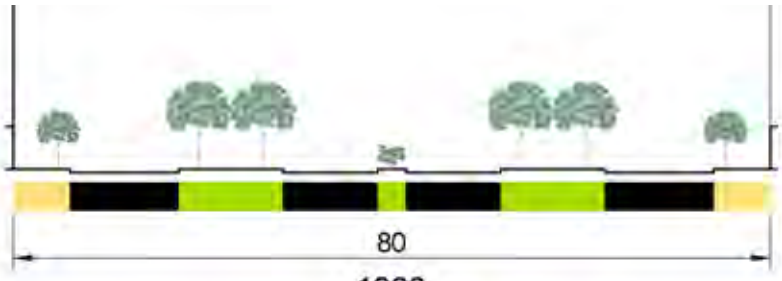
Vista de pájaro del Bulevar Norte, cruce con el Camino de Montcada.




RONDA EXTERIOR



RESUMEN GRÁFICO



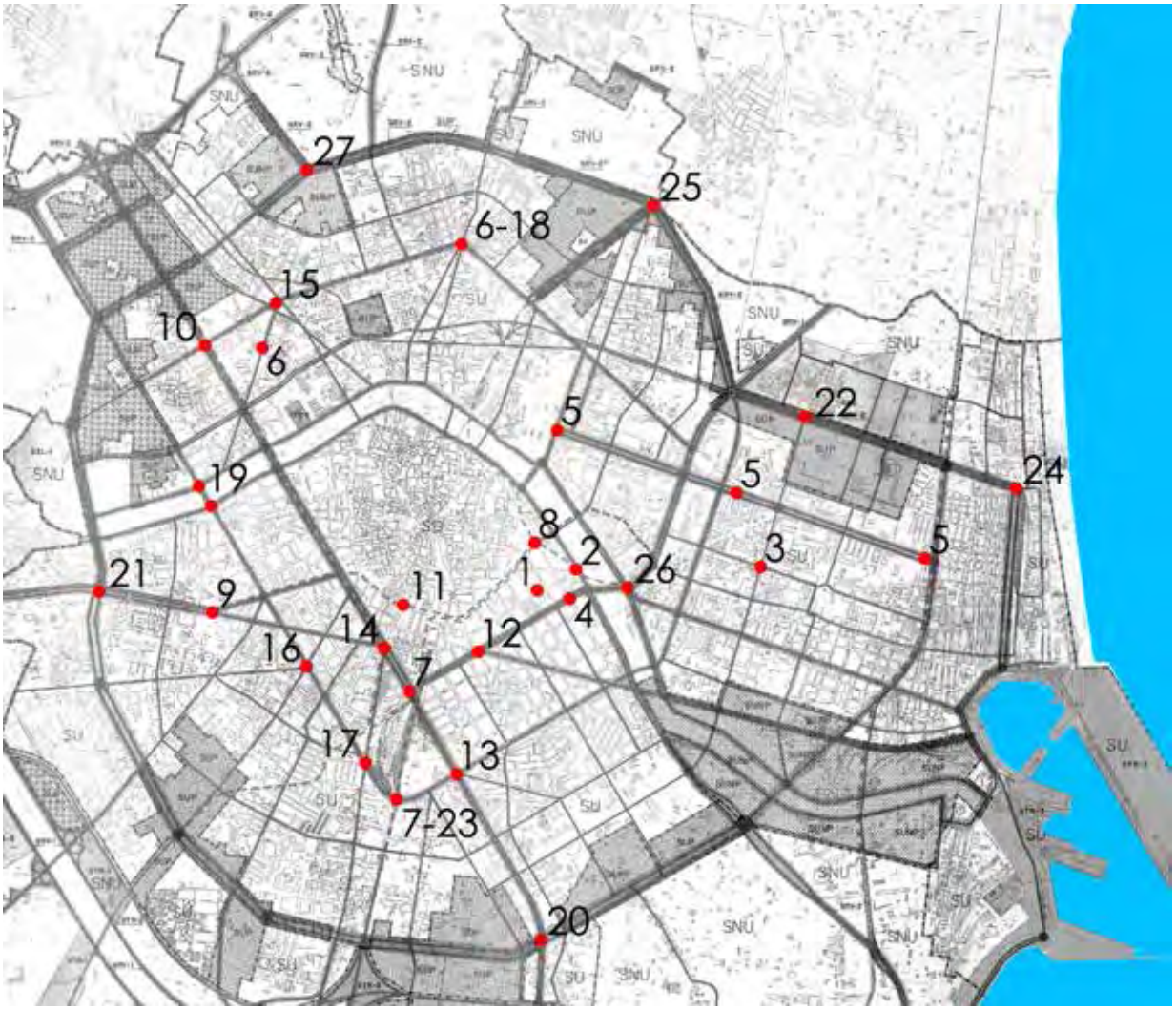
1966

1966-1974-1976

1988

acera
calzada
paseo / andén

III - 10
DEL ENLACE
A LA ROTONDA



1. Gran Plaza Barrio Nuevo del Mar
2. Plaza de América
3. Gran Plaza Oval del Boulevard al Poble Nou de la Mar
4. Plaza de Cánovas
5. Grandes rotondas del Paseo al Cabanyal
6. Plazas en estrella en Cº de Tránsitos
7. Grandes plazas ovales. Estación del Norte
8. Plaza del Marqués de Estella
9. Plaza de Castilla
10. Cruce prolongación Fdo. el Católico – Tránsitos
11. Plaza de San Agustín
12. Cruce Grandes Vías - Russafa
13. Rotonda Acceso Alicante - Peris y Valero
14. Cruce Grandes Vías - San Vicente

INTRODUCCIÓN

Este apartado se dedica al estudio de las soluciones de los cruces viarios principales de la Ciudad, comenzando por los antecedentes, que se remontan al primer Proyecto del Ensanche de 1858, en que, una vez derribadas las murallas, el viario adquiere un nuevo protagonismo, tanto en el trazado y composición de los nuevos barrios, como en el diseño de los cruces que empiezan a hacerse más complejos para ordenar el creciente tráfico, comenzando por la Gran Plaza del Barrio Nuevo del Mar

Proseguiremos con las rotondas del Plan de General de 1946, con la Plaza de Castilla como como principal propuesta.

En el periodo 1958-1966 se incidirá fundamentalmente en los nudos del Camino de Tránsitos con algunas de las principales vías radiales.

El máximo grado de complejidad (con permiso del trébol de Camilo Grau para Campanar, de 1955), se alcanzará en el Plan de 1966, con la Red Arterial del Ministerio de Obras Públicas y su repertorio de enlaces en T, en trébol, en diamante, etcétera.

Por último, las rotondas recuperan el espacio de los enlaces con el Plan General de 1988.

15. Nudo Tránsitos – Campanar
16. Nudo Tránsitos - Cuenca
17. Nudo Tránsitos - Giorgeta
18. Nudo Tránsitos – Sagunt
19. Enlace de la Pechina
20. Nudo de San Luis
21. Avda. del Cid – Ronda Sur
22. Enlace de San José
23. Enlace de Tránsitos
24. Enlace de la Malvarrosa
25. Nudo de Benimaclet
26. Nudo de la Alameda
27. Bulevar Norte – Juan XXIII


Ciudadela
X
Y
T
GASOMETRO
Z
PUENTE DEL MAR
Vallador
a
e
S
H
F
G
E

1. DEL ENSANCHE DE 1858 AL PLAN GENERAL DE 1946

Con el derribo de las murallas, y la expansión de la ciudad, empiezan a plantearse en Valencia los cruces de calles con diseño del nudo, que hasta el momento no se contemplaba, a diferencia de Londres o Paris como vimos en el primer capítulo. Cabe destacar:

Gran Plaza en el Barrio Nuevo del Mar, 1858

Esta es su denominación en la “Esplicacion” o leyenda del *Proyecto General del Ensanche de la Ciudad de Valencia* de Sebastián Monleón, Antonino Sancho y Timoteo Calvo, de 1858.

En él se establece un recorrido en el eje central del conjunto, que se ritma con una secuencia de plazas en estrella o rond-points. El principal – la Gran Plaza en el Barrio Nuevo del Mar - se dispone en el Pla del Remei, y consistente en el cruce de seis calles de igual dimensión, dos de ellas forman el “ege (sic) de la nueva población” y las otras cuatro son “principales transversales”.

A lo largo del Ensanche propuesto se suceden otras, como la plaza poligonal en el Barrio Nuevo de Cuarte, las plazas de segundo orden en el Barrio de San Vicente de menores dimensiones y diferentes formas geométricas, que recuerdan la serie barroca de plazas de La Carolina.

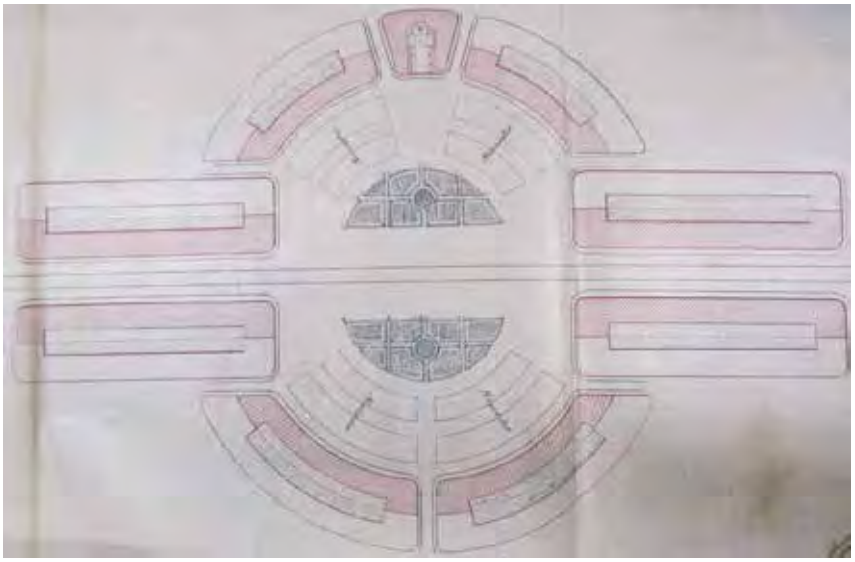
Plaza de América, 1858

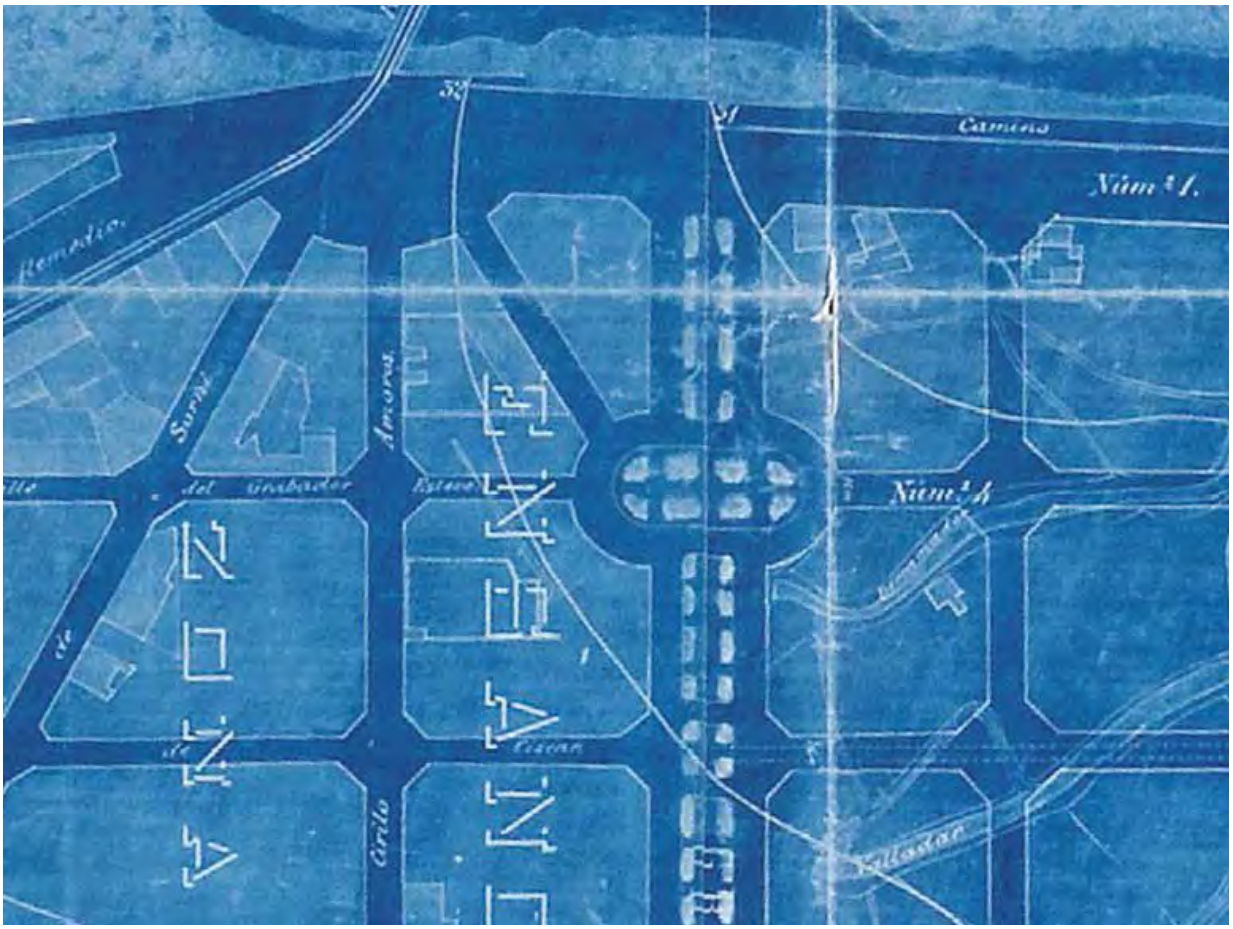
A la manera de la Piazza del Poppolo, actúa como base compositiva del tridente del Ensanche de 1858 y será posteriormente retomada en el Ensanche de 1884.

Se apoya en el Puente del Mar, que conecta con la Avenida de El Grau. El tridente está formado por la “calle principal que debe conectar con la de la Sequiola”, es decir, hasta el centro urbano -la Bajada de San Francisco- a través de la actual calle de las Barcas (g en el plano); por el eje principal del Nuevo Barrio del Mar, (calle del Puerto en el Ensanche de 1884, y actual Cirilo Amorós) (f) y otra calle secundaria (h), además del Paseo del Remedio (actual Avenida de Navarro Reverter) (Y), y las marginales del río.

Página opuesta:

Detalle de la Plaza de América (T) y de la Gran Plaza (a) en el Proyecto General del Ensanche de la Ciudad de Valencia, 1858.




Camino
Núm.º 1.
Remedio
Surtidor
Amora
Núm.º 4
Círculo

Gran Plaza Oval en el Boulevard al Poble Nou de la Mar, 1865

Proyectado por Manuel Sorní Grau, el Boulevard dispone de una Gran Plaza Oval de 300 metros de diámetro en su eje mayor, que equivaldría en superficie (por ejemplo) a la manzana completa del Jardín Botánico, con lo que hoy en día hubiera sido la mayor plaza de València.

El centro de la Plaza está ocupado por un islote partido con sendos parterres y albercas ornamentales circulares y es atravesada por la doble vía del “tram-way” de tracción animal.

Está presidida, al Norte, por una Iglesia que ocupa la parte central de la manzana, y se dispone de manera anular, de un amplísimo espacio para mercado.

Plaza de Cánovas del Castillo en la Gran Vía del Marqués del Turia, 1884

Se compone de dos lóbulos a un lado y otro de la Gran Vía.

Desde el punto de vista del trazado geométrico, viene a resolver el encuentro de uno de los brazos del tridente de Plaza de América, con la Gran Vía, evitando los ángulos agudos que se generarían en la planta de las manzanas que lo delimitan, en el encuentro con esta última.

Desde el punto de vista del tráfico, en el *Proyecto de Ensanche* las considera, y así se las denomina, Grandes Vías de Circunvalación, por lo que la Calle Serrano Morales, que es la punta corta del tridente de la Plaza de América, serviría para dar continuidad a la circulación proviniente de la marginal del rio Turia, evitando el ángulo recto con la Gran Vía.

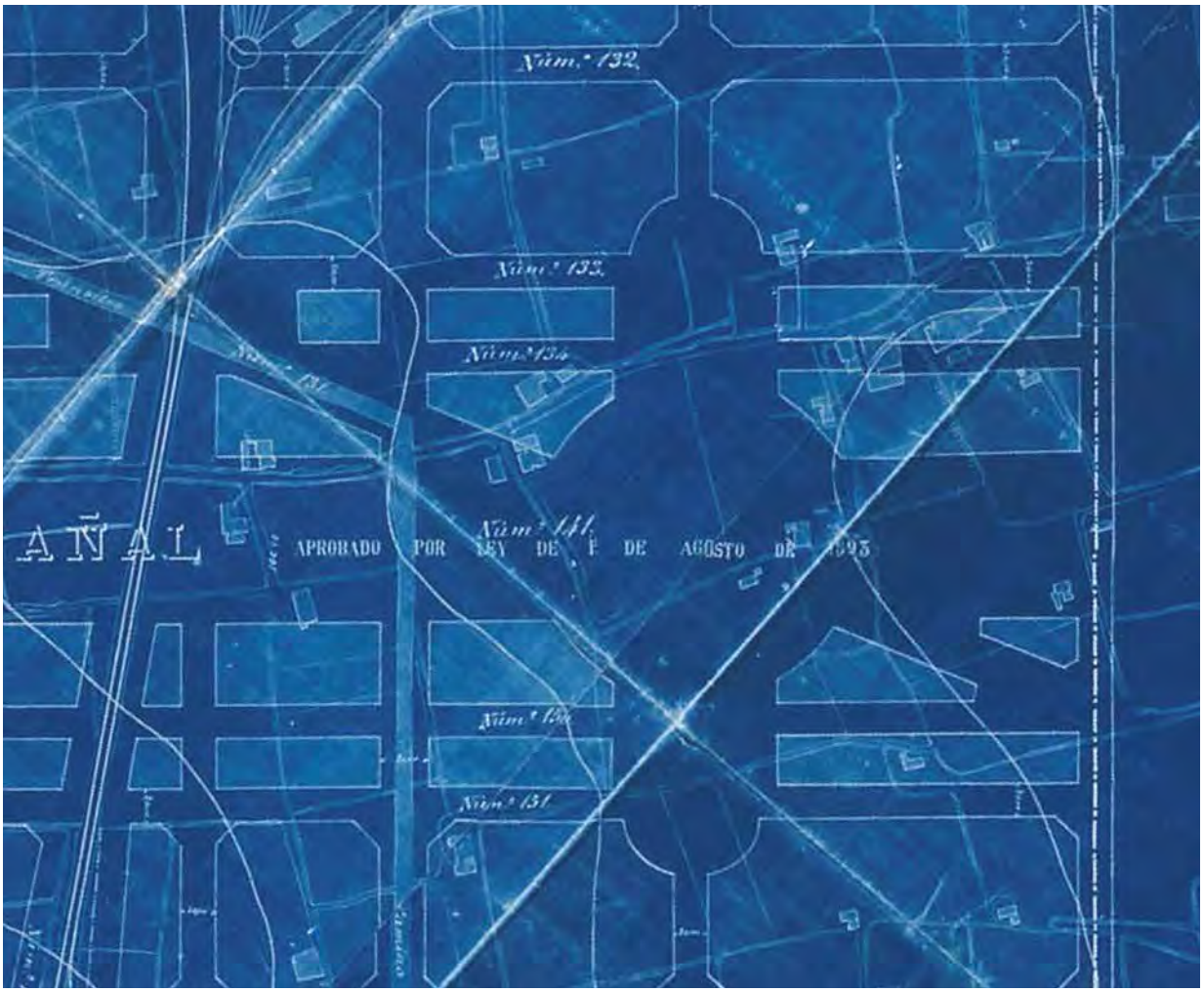
Actualmente se encuentra emplazado (y constreñido, dado su importante volumen) en su centro el monumento al Marqués de Campo que estuvo situado anteriormente en la Plaza de Emilio Castelar (Actual Plaça de l’Ajuntament).

Página opuesta:

Gran Plaza Oval del Proyecto de Boulevard de Valencia al Poble Nou de la Mar, 1865

Detalle de la Plaza de Cánovas del Castillo, en el Proyecto de Ensanche de Valencia, y ampliación del actual, 1907.


al Cabañal aprobado en

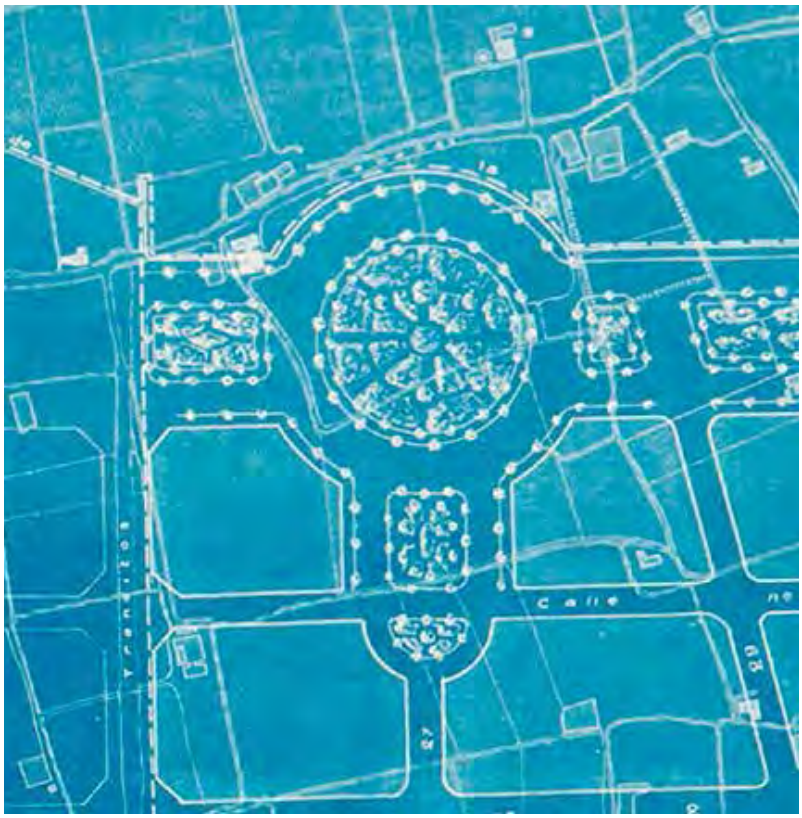

Núm.º 132.
Núm.º 132.
Núm.º 133
Núm.º 141.
ÑAL
APROBADO POR LEY DE 1 DE AGOSTO DE 1893
Núm.º 130
Núm.º 131

Grandes Rotondas en el Paseo al Cabanyal, 1893

En el proyecto del Paseo al Cabanyal, Casimiro Meseguer diseña Grande rotondas, dos extremas y una central que alojarían el cruce con perpendiculares al Paseo de sus mismas dimensiones, tal como recoge Manuel Cortina en su plano de 1899.

Posteriormente, en el *Proyecto de Ensanche* de Francisco Mora, en 1907, se diseñan sendos lóbulos a Norte y Sur, que reducen la sección de las calles transversales hasta los 20 metros. Sólo se contemplan la primera y la segunda, tras la que se encuentra el límite urbano fijado en este proyecto.

A partir del límite de 1907, el Arquitecto Mayor Carlos Carbonell, en el inédito plano localizado en el Archivo Histórico Municipal de *Alineaciones en la zona de influencia urbana situada en la Vega de la Ciudad entre el Paseo al Mar y río Turia*, de 1924, define un bulevar a doble vía, con los elementos de ajardinamiento y de hileras de arbolado del paseo central, siendo el precedente directo del finalmente realizado por Pedrós en el primer tramo. Tan sólo incluye el lóbulo Sur, ya que por el Norte, el límite de la zona lo marca la propia alineación del Paseo al Mar.



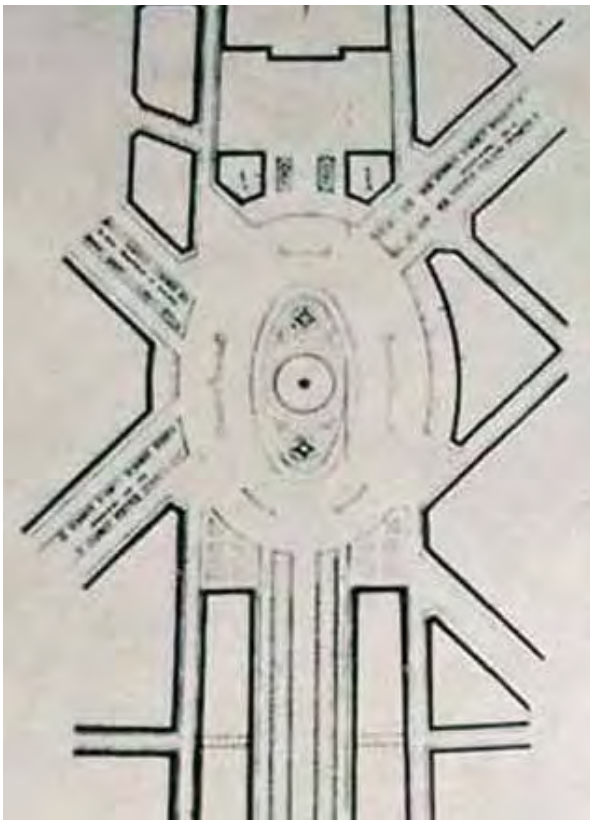
Izquierda:

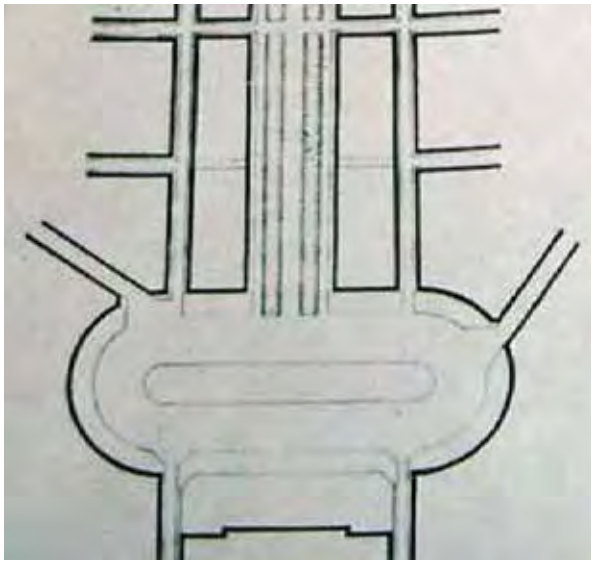
Detalle de la Gran Rotonda central del Paseo, con el lóbulo Sur. Plano de alineaciones entre el paseo al mar y el río, 1924.

Página opuesta:

Detalle de la Gran Rotonda central en el plano sin título de Manuel Cortina, 1899.

Detalle de la Gran Rotonda central en el Proyecto de Ensanche de Valencia y ampliación del actual, 1907.





Plazas en estrella en el Camino de Tránsitos, 1907

En el *Proyecto de Ensanche de Valencia y Ampliación del Actual* de 1907, Francisco Mora, diseña en el Camino de Tránsitos entre otros de menores importancia, dos plazas en estrella de ocho brazos

Una de ellas, circular, en el cruce con otra avenida de la misma dimensión (30 metros) en la zona de Tendetes. La otra, ovalada, en el cruce con la carretera de Barcelona, de composición irregular.

Grandes Plazas Ovales en los terrenos de la Estación del Norte, 1935

Esta propuesta procede del concurso convocado por el Colegio de Arquitectos de la Zona de Valencia, de anteproyectos de ordenación de los terrenos de la Estación del Norte.

Luis Sancho y Enrique Pecourt, en su premiada propuesta, conceden una especial dedicación a los aspectos de la proyectación urbana, diseñando un nuevo bulevar, a triple vía, a eje con la Estación del Norte.

Resuelven el cruce entre éste y las Grandes Vías, mediante un gran óvalo (de dimensiones próximas a la de la Gran Plaza de Sorní de 1865) que acuerda geométricamente las diferentes alineaciones que confluyen, incluida la prolongación de la Gran Vía de Les Germanies, como en el Ensanche de Mora de 1907, pero no así la de Ramón y Cajal, que se prolonga con una calle ordinaria.

En el centro de la pieza se disponen parterres, con lo que parecen ser una fuente ornamental circular y dos farolas monumentales. Ocupa el lugar de la Plaza del Foro Valenciano del inmediatamente posterior Plan General de 1946.

Adicionalmente, aunque con menor grado de definición, proponen otra plaza oval en la confluencia del citado bulevar con el Camino de Tránsitos, con dimensiones algo mayores, y girados noventa grados sus diámetros principales.

Página opuesta:

Detalle de plazas en estrella en el Proyecto de Ensanche de Valencia y ampliación del actual, 1907.

Detalle de las plazas ovales en principio y fin del bulevar a triple vía en los terrenos de la Estación de Norte, 1935.


Palacio de Justicia
Gloria de Leche
Cuerpo de Ayuntamiento
Avda de Navarra Reverter


plaza
del Marques de Estella
Calle
via tranvia

Plaza del Marqués de Estella, 1944

La Plaza del Marqués de Estella aparece ya definida como una rotonda en el *Plano de Nuevas Líneas para la Reforma Interior de Valencia* de 1929, que firma como Arquitecto Municipal, Javier Goerlich.

Francisco Mora, arquitecto Jefe de Ensanche, dibuja en 1944 los parterres de la rotonda central, junto con las nuevas alineaciones de la Avenida de Navarro Reverter (antiguo Paseo del Remedio).

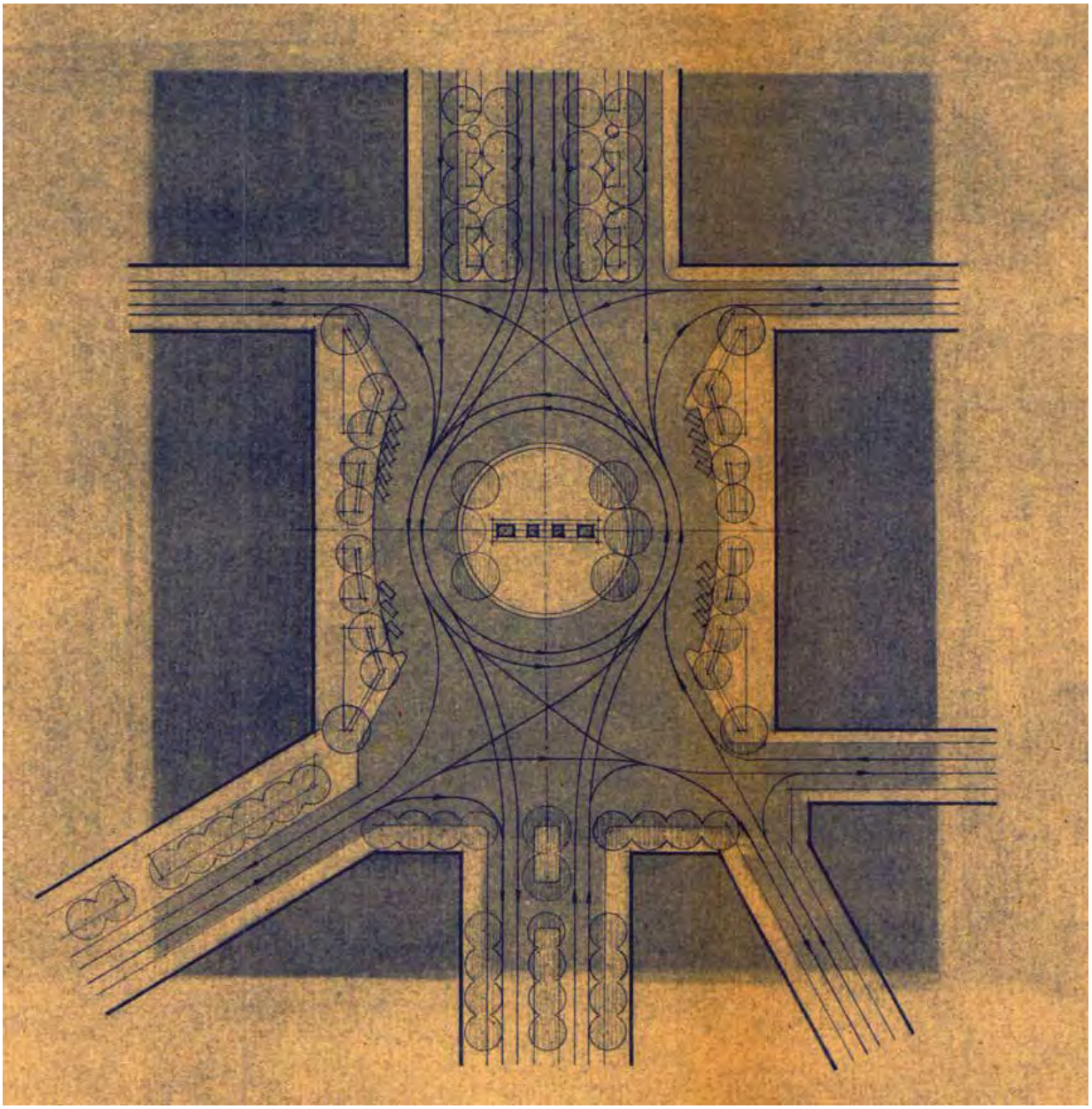
Posteriormente se reubicaría en el islote central, desde su ubicación original junro al río, la Porta de La Mar, tal como hoy podemos contemplar.

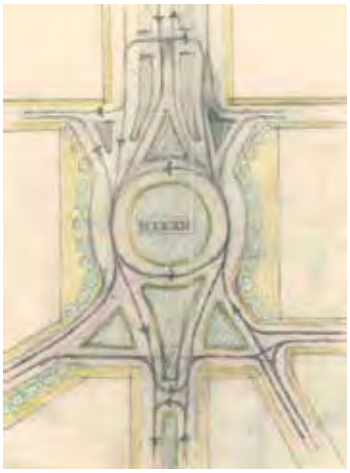
No sufrió modificaciones con el Plan General de 1946, pero fue especialmente agredida por la Red Arterial de Ministerio de Obras Públicas, en el Plan General de 1966, como se puede comprobar en el apartado dedicado a dicha Red.

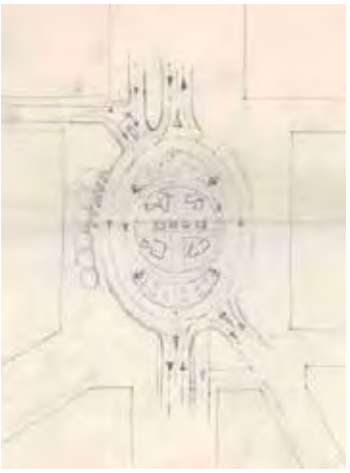
Página opuesta:

Detalle del Plano de Nuevas Líneas para la Reforma Interior de Valencia de 1929.

Detalle del Plano de nuevas Alineaciones de la Avenida de Navarro Reverter, 1944.







2. LAS ROTONDAS DEL PLAN DE 1946

Como vimos en el sub-capítulo II-2, los Proyectos Parciales redactados por la Oficina Técnica de la Corporación Administrativa Gran Valencia – en contraste con los Planos Parciales redactados a posteriori por la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo – se detienen a prestar una atención especial al espacio viario en general, y a los cruces o "plazas de tráfico", como los denomina en algún caso.

En la memoria del Proyecto Parcial nº I de 1947, encontramos un ejemplo más de la sensibilidad de la OT-CA-GV, con la estética de la ciudad, que es casi imposible encontrar en planeamientos posteriores:

> Cuando por conveniencias urbanísticas de encauzamiento y distribución de tráfico en un punto convergen vías importantes, entonces es obligado la solución de la plaza que regula mejor la circulación y facilita el problema de estacionamientos, en estos casos sin dejar de pensar en el funcionalismo aprovechamos la facilidad que nos brinda el motivo de la plaza para tratar de conseguir prestancia y belleza a la urbanización.

Y en relación a la Plaza de Castilla (que cuenta en el centro con un monumento en planta que sería un arco del triunfo), dice:

> En los terrenos con fachada a la Plaza proyecta el Ministerio del Aire […] un edificio oficial [de construcción noble] destinado a residencia de oficiales para que junto con el también edificio oficial, simétrico en situación, al otro lado de la plaza conseguir una bella unidad en su composición.

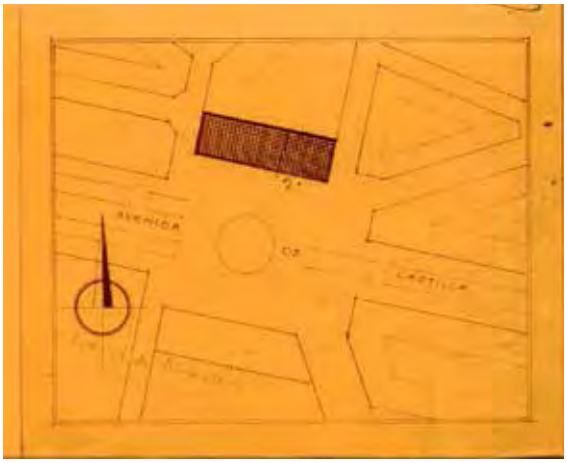
Del edificio "de construcción noble" no tenemos noticia, pero sí del simétrico, que también estaba destinado por el Proyecto Parcial nº I (aprobado en 1950) a uso público, y otro también recayente a la Plaza.

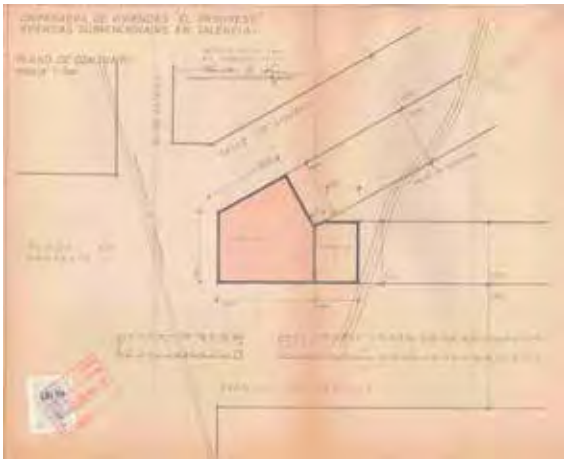
En ambos casos, los promotores presentan en 1959 y 1965, solicitudes de construcción de edificios en la Plaza de mayor escala que los del entorno, al que correspondían 32,50 metros de altura de cornisa, correspondientes a la zonificación de Ensanches Futuros.

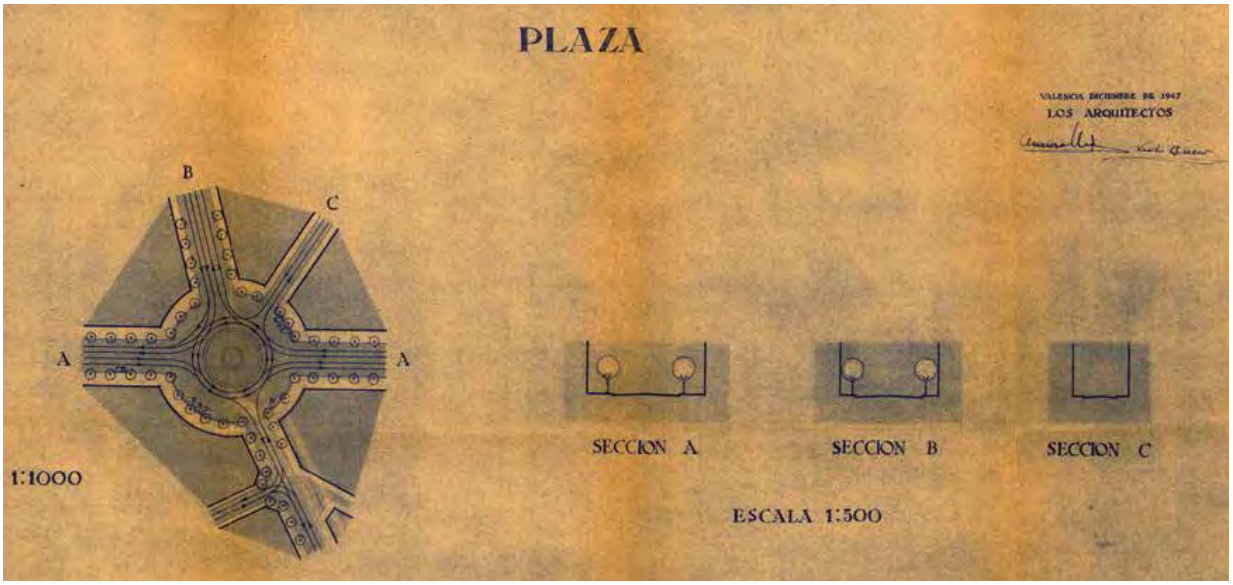
Página opuesta:

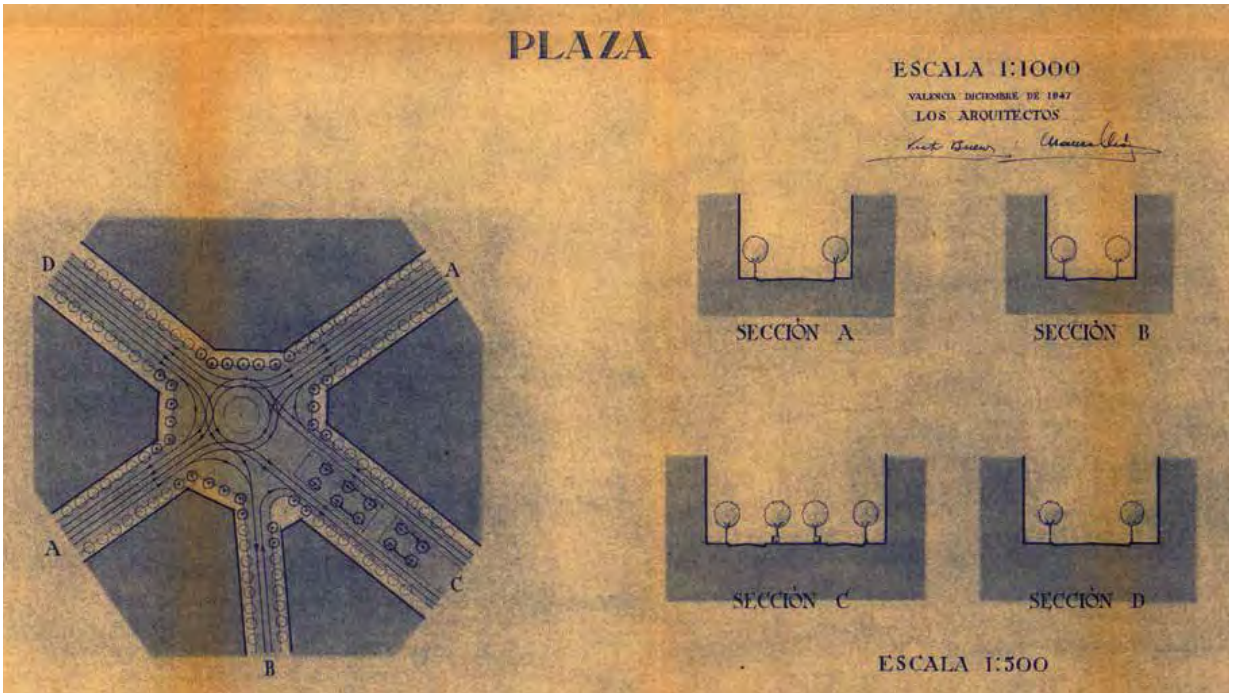
Detalle del plano de Avenida y Plaza de Castilla, 1947.

Tres croquis con alternativas de trazado de la Plaza de Castilla, 1947 c.a.


AVENIDA
CR
CARTELLA




PLAZA
VALENCIA DICIEMBRE DE 1947
LOS ARQUITECTOS
B
C
A
A
1:1000
SECCION A
SECCION B
SECCION C
ESCALA 1:500


PLAZA
ESCALA 1:1000
VALENCIA DICIEMBRE DE 1947
LOS ARQUITECTOS
D
A
A
C
B
SECCIÓN A
SECCIÓN B
SECCIÓN C
SECCIÓN D
ESCALA 1:500

En el primer caso de 1959, con anteproyecto de los arquitectos Luis Costa y Enrique Pecourt, que presentan plano de situación, esquema de plantas y perspectiva del posible bloque, proponen dieciséis plantas, 20 metros por encima de la altura correspondiente a priori, bajo la justificación del

> propósito del Exmo. Ayuntamiento que en el mismo se elevasen edificios de altura que presidieran la plaza y señalaran el acceso a la ciudad por tan importante vía como es la Avenida de Castilla.

El arquitecto municipal, Julio Bellot Senent informa en el sentido de que “el emplazamiento es adecuado para establecer edificios de gran prestancia”.

Y en el segundo caso, de 1965 y arquitecto Carlos Soria, presentan plano de situación y solicitud de 45 metros de altura de cornisa, en virtud de:

> Que en alguna ocasión la Comisión Provincial de Urbanismo ha considerado el estudio realizado por los servicios técnicos, de una composición arquitectónica de mayor volumen dado que precisamente el solar de referencia (con el simétricamente dispuesto) recayentes a la Avenida de Castilla de 40,- m. de anchura y a la gran Plaza en Proyecto, que tiene 110,- m. de lado, constituyen verdaderamente dos puntos singulares en el acceso de la Ciudad desde Madrid y desde el aeropuerto, y en cuyo estudio se había propuesto una altura de 45,- m. en los referidos puntos.“

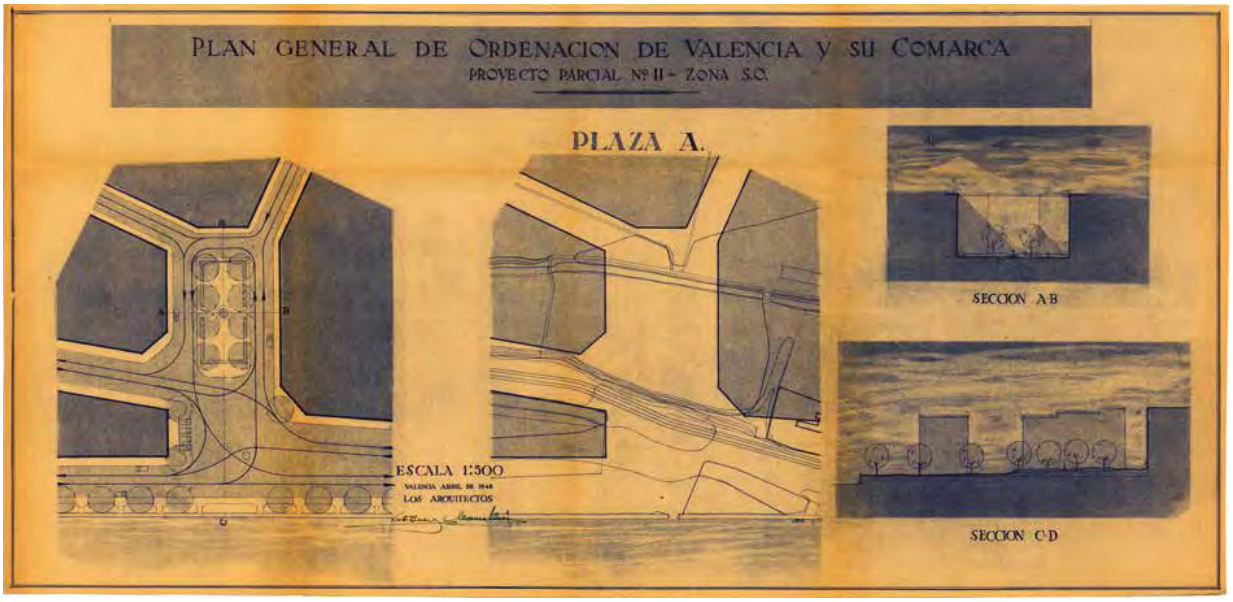
Perspectiva del bloque de viviendas y locales de negocio en la Plaza de Castilla, 1959.

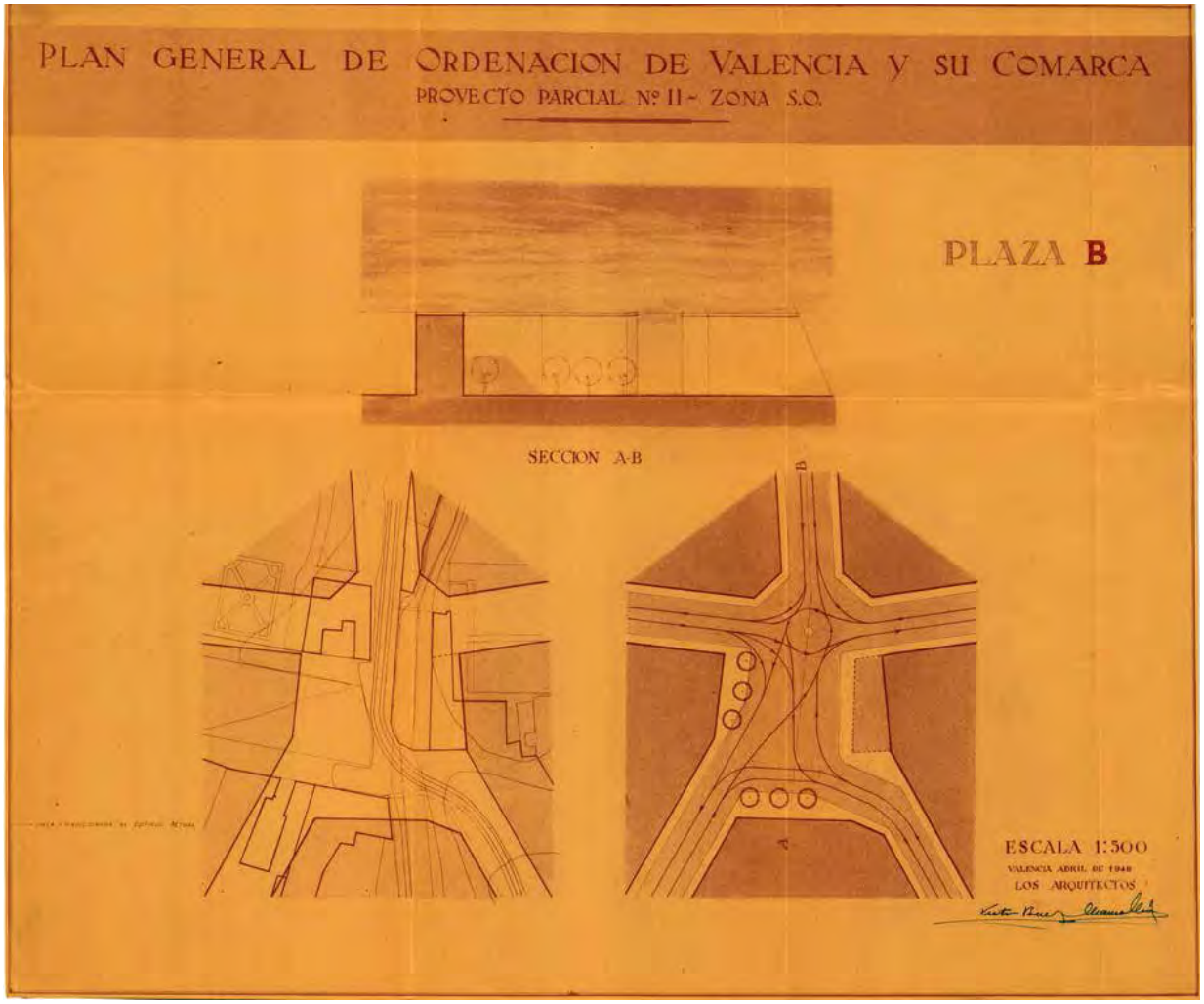
Página opuesta:

Plano de situación del bloque de viviendas y locales de negocio en la Plaza de Castilla, 1959. (Fragmento).

Plano de situación del bloque de la cooperativa de viviendas “El Progreso” en la Plaza de Castilla, 1965. (Fragmento).

Detalle de dos planos de plazas en estrella del Proyecto Parcial nº I, 1947.


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PROYECTO PARCIAL Nº II - ZONA S.O.
PLAZA A.
SECCION A-B
SECCION C-D
ESCALA 1:500
VALENCIA ABRIL DE 1940
LOS ARQUITECTOS


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PROYECTO PARCIAL Nº II - ZONA S.O.
PLAZA B
SECCION A-B
ESCALA 1:500
VALENCIA ABRIL DE 1940
LOS ARQUITECTOS

Este expediente es informado por Julio Bellot en sentido diferente al anterior:

> La edificación de que se habla en el presente expediente deberá sujetarse a lo escrito en ordenanzas aprobadas o esperar a la posible aprobación de la especial.

En el Proyecto Parcial nº II de 1948, además de la plaza centro vecinal del barrio, que incluye la Iglesia y el mercado, el plan incluye otras dos, que describe como “plazas de tráfico, que resuelven la circulación y el encuentro de varias calles”, en relación a las que, al igual que en el Proyecto Parcial nº I, el Plano Parcial es sensible a la escala humana y al paisaje urbano, como comprobamos en el siguiente párrafo:

> En todas ellas se ha tenido la preocupación de aprovechar las zonas tranquilas para situar arbolado y en dos de ellas se dispone un pequeño jardín de niños debidamente aislado de los peligros del tráfico, cuyo estudio puede verse en los planos de detalle a escala 1:500, para sustituir la falta de extensas zonas verdes, que dadas las circunstancias de nuestra ciudad es difícil conseguir.

Citaremos por último, el Proyecto Parcial nº III de 1948 del que no se ha localizado la memoria, pero sí los dos planos de plazas que se acompañan, con los mismos criterios que los anteriores.

En los Planos Parciales redactados por la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo no encontramos ese tratamiento cuidadoso del espacio viario de los nudos, salvo puntualmente, como en el caso del Plano Parcial nº 11, de 1952, que en el Paseo al Mar define el paso de sección con paseo central del primer tramo (Bulevar doble vía) a sección con calzada central del segundo (a triple vía), mediante una ”Plaza” ajardinada con monumento final de perspectiva a la que afluyen todas las calzadas:

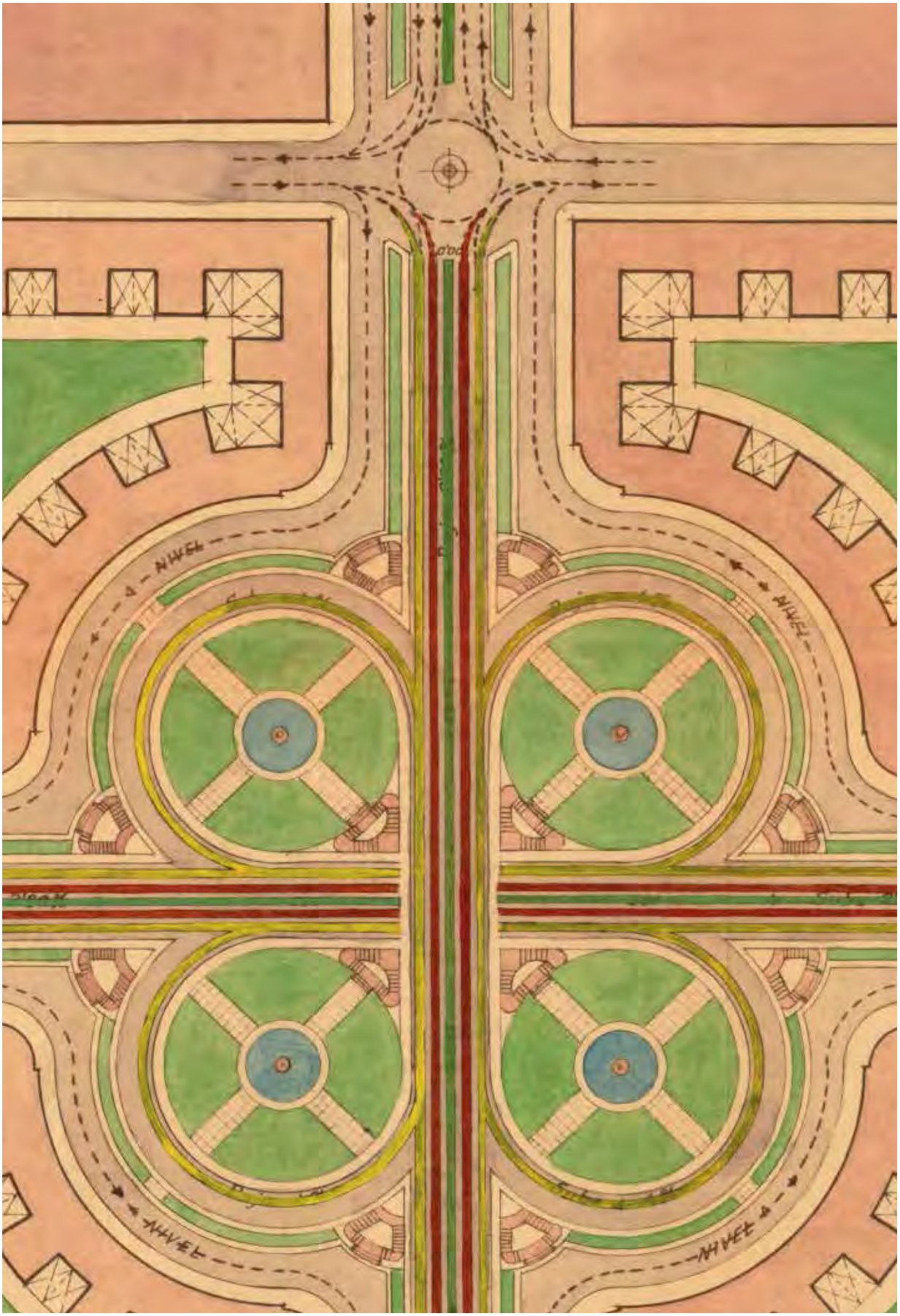
> Se realiza este paso por medio de una Plaza producida en los elementos de jardinería del Paseo. Esta Plaza llevará un elemento central, ya sea un pequeño jardín o monumento final de perspectiva y a la Plaza afluyen todas las calzadas del Paseo.

Plano de alegaciones al Nuevo Acceso de Barcelona. con propuesta de cruce a distinto nivel en trébol, 1950 c.a.

Plaza de tráfico ajardinada en Plano Parcial nº 11, 1952.

Página opuesta:

Plano de las Plazas A y B del Plano Parcial nº II, 1948.


NIVEL
NIVEL
NIVEL
NIVEL

3. PROYECTOS Y ESTUDIOS DE URBANIZACIÓN PERIODO 46 - 58

Estudio del cruce de la prolongación de la Gran-Vía de Fernando el Católico (acceso a Burjasot) con el nuevo Camino de Tránsitos, 1955.

Plano de bellísima factura, auténtico alarde compositivo del Arquitecto Municipal Camilo Grau Soler en el que diseña un sofisticado nudo circulatorio formando un trébol de cuatro hojas, con paso elevado de la prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico, que nos recuerda los cruces urbanos propuestos por Eugène Hénard para París.

Cada una de las cuatro hojas del trébol dispone en su centro de una fuente ornamental circular, rodeada de parterres y orlado por los ramales de cambio de sentido y un complejo sistema de tres escalinatas.

La edificación, formada por manzanas abiertas por el lado opuesto al cruce, con patio ajardinado, y bordeadas por bloques lineales en cremallera, se ajusta a la geometría del trébol de cuatro hojas, acusando las esquinas redondeadas con unos pequeños retranqueos.

En el lado abierto de las manzanas, se dispone una banda de aparcamiento en batería, en que se representan mediante rectángulos multicolores los vehículos estacionados.

También se diferencian mediante análoga gama de colores los carriles centrales, que mantendrían la trayectoria recta, de los laterales, que servirían para desviarse o incorporarse en cada vía.

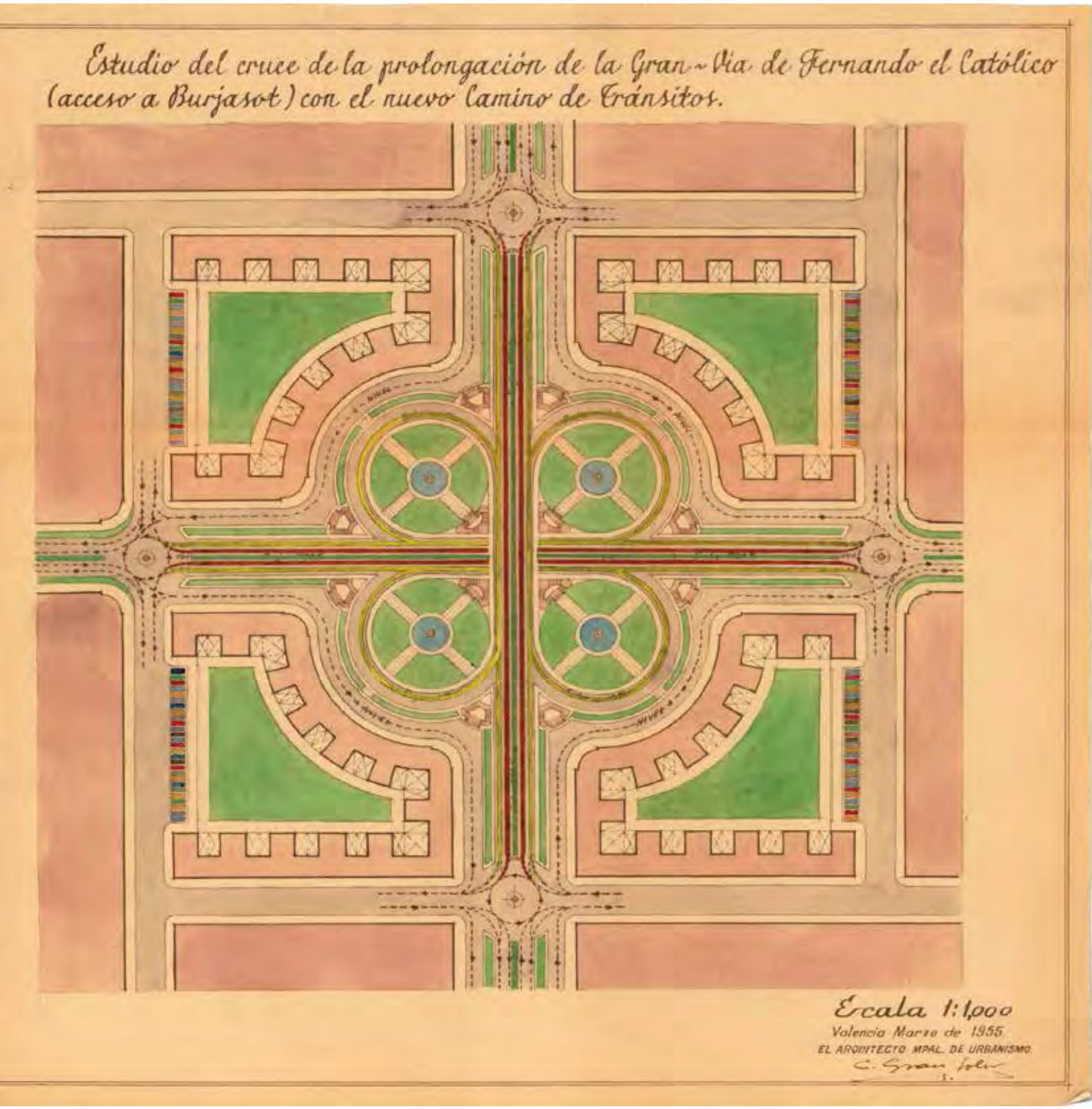
Forma parte del Polígono de Campanar del que son autores el propio Camilo Garu, José Pedrós, y el Arquitecto Mayor Javier Goerlich.

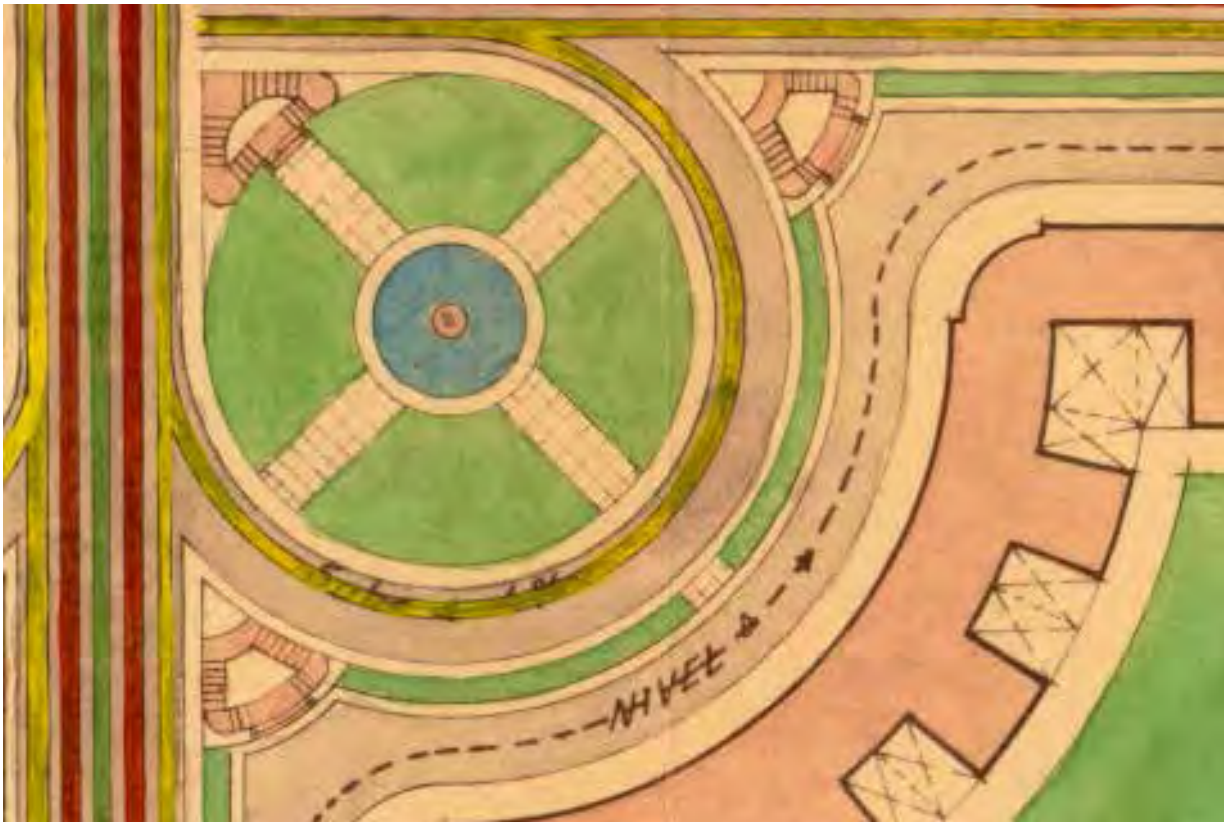
Izquierda:

Plano del Polígono del sector de Campanar. Goerlich, 1955. (Fragmento).

Página opuesta:

Detalle del enlace en trébol de la prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico (acceso de Burjasot) con el nuevo Camino de Tránsitos 1955.


Estudio del cruce de la prolongación de la Gran-Via de Fernando el Católico (acceso a Burjasot) con el nuevo Camino de Tránsitos.
Escala 1:1,000
Valencia Marzo de 1955
EL ARQUITECTO MPAL. DE URBANISMO



Arriba:

Detalle de un bucle, 1955.

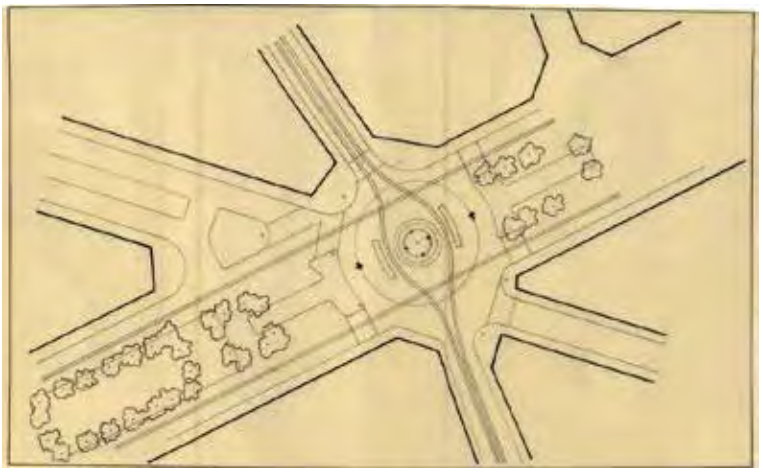
Izquierda:

Polígono del Sector de Campanar, 1956.

Página opuesta:

Estudio del cruce de la prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico (acceso de Burjasot) con el nuevo Camino de Tránsitos, 1955.


Estudio de cruce viario
SOLUCION CON APARCAMIENTO
CENTRAL. ESCALA 1:500



Estudio del cruce viario en la Plaza de San Agustín. Solución con aparcamiento central, 1947

Al año siguiente de la aprobación del Plan, se estudia por parte de Camilo Grau soler la Plaza de San Agustín en clave de resolución del tráfico, a modo de plaza en estrella trapezoidal, con ocho calles o ramales confluyendo en ella.

Se resuelve con una isleta central para aparcamiento en batería de turismos, con una hilera central de arbolado y rematada con una pequeña alberca y unos parterres en el extremo donde confluyen las calles de Sant Vicent, xàtiva y Guillem de Castro.

Tanto en la plaza como en las calles principales, las aceras son amplias, con alineaciones de arbolado.

Estudio del nudo de circulación de Gran Vía del Marqués del Turia, Avenida de José Antonio, calles de Ruzafa y General Sanmartín, 1953

La memoria del estudio del nudo de Russafa sorprende por el tono entrañable que emplea el redactor. Parece escrita hoy en día, y de hecho, es un tema recientemente aparecido en prensa:

> En la actualidad, tiene este nudo, como defecto principal, el estar encauzado y definido el tráfico de vehículos y peatones, quedando grandes espacios de interferencia de unos con otros y teniendo mal definidas las diversas direcciones. Con lo que crea confusionismo que es causa de peligro y, paradójicamente, a pesar del gran espacio destinado a circulación de vehículos, de retraso, al menos para los conductores que pretenden respetar la vida de los demás y son cuidadosos en la conducción.

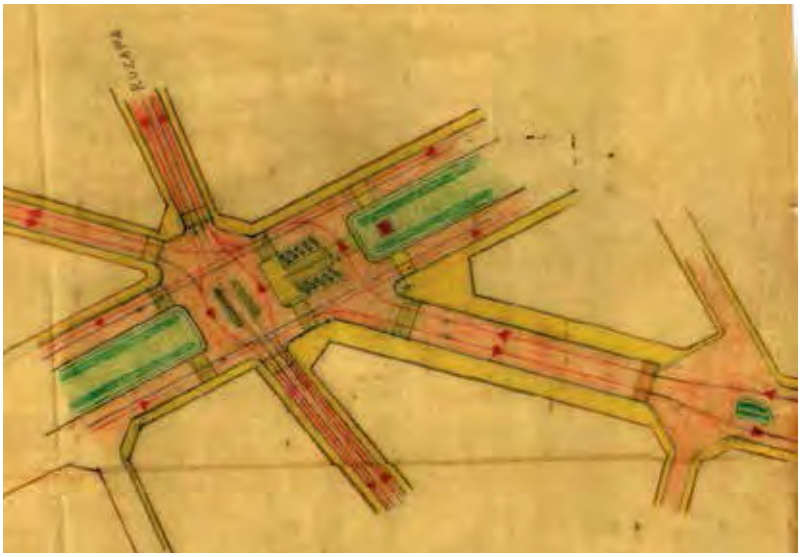
Y prosigue:

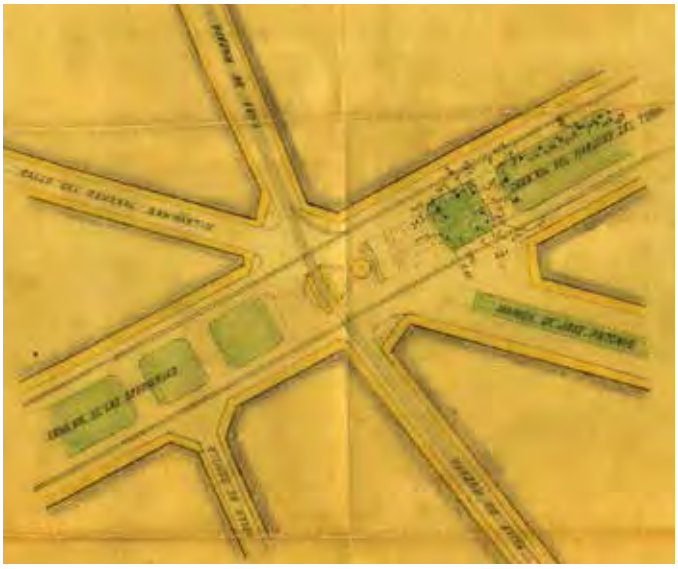
> Se presenta como base la circulación en turbina con un gran islote central de buen radio, para el giro de los vehículos. Las calzadas se han reducido a lo estrictamente necesario, con lo que se agrandan los islotes de Gran Vía y José Antonio. Entre ellos se establecen fáciles y claros pasos de peatones. Todo ello produce una claridad y facilidad de circulación.

Página opuesta:

Estudio del cruce viario en la Plaza de San Agustín. Solución con aparcamiento central, 1947.

Croquis y plano a tiralíneas del Estudio del nudo de circulación de Gran Vía del Marqués del Turia, Avenida de José Antonio, calles de Ruzafa y General Sanmartín,1953.






ACCESO
A
ALICANTE
AV. PERIS Y VALERO
28
22

Por lo demás, el estudio propone, reorganizar las líneas de tranvía mediante circuitos, en lugar de líneas de ida y vuelta, de manera que se desahogaran las calles al alojar una única vía de tranvía dejando el espacio de la otra disponible para el tráfico rodado.

Rotonda en el cruce del Nuevo Acceso de Alicante con la Avenida de Peris y Valero, 1950 c.a.

En los Planos Parciales de este periodo, que se dibujaban a escala 1/2000, no aparecen rotondas importantes. El Plano Parcial de la Hoja nº 5 - B, firmada por los arquitectos municipales de urbanismo Camilo Grau y Julio Bellot, y por Javier Goerlich como Arquitecto Mayor, es una excepción, y aunque sólo aparece media rotonda, tiene un diámetro considerable (120 metros) y alineación perimetral de arbolado. No se grafía el islote central.

A la misma escala, se define en un calco de la Hoja 5-B, (1961 c.a.) que incluye una parte de la Hoja 5-C de Malilla (hasta el antiguo ferrocarril a Natzaret), con un diámetro mayor, 133 metros, e islote central de 45.

Izquierda:

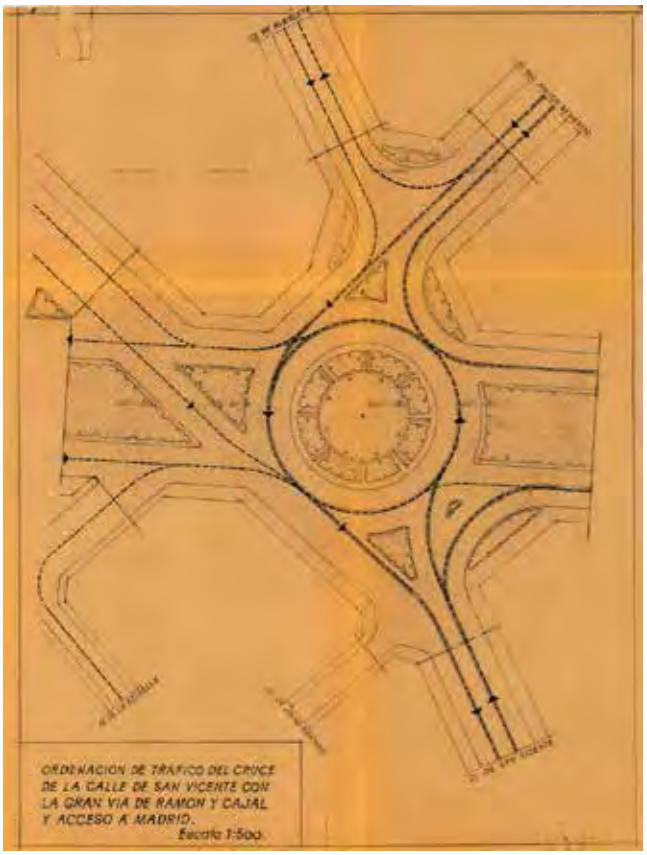
Detalle del calco del Plano Parcial nº 5-B, 1950 c.a.

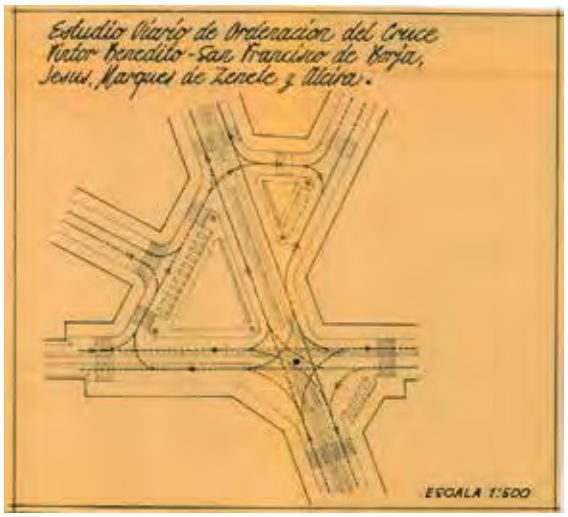
Página opuesta:

Dos croquis coloreado del Estudio del nudo de circulación de Gran Vía del Marqués del Turia, Avenida de José Antonio, calles de Ruzafa y General Sanmartín, 1953.

Detalle del calco del Plano Parcial nº 5-B, 1961 c.a.


Cruce calle San Vicente - Gran Vía Ramón y Cajal.


ORDENACION DE TRAFICO DEL CRUCE
DE LA CALLE DE SAN VICENTE CON
LA GRAN VIA DE RAMON Y CAJAL
Y ACCESO A MADRID.
Escala 1:500.

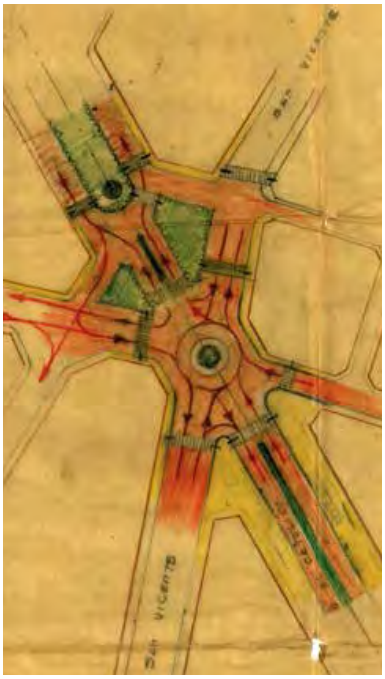

Estudio Viario de Ordenación del Cruce
Víctor Benedito - San Francisco de Borja,
Jesús, Marques de Zenete y Alcira.
ESCALA 1:500

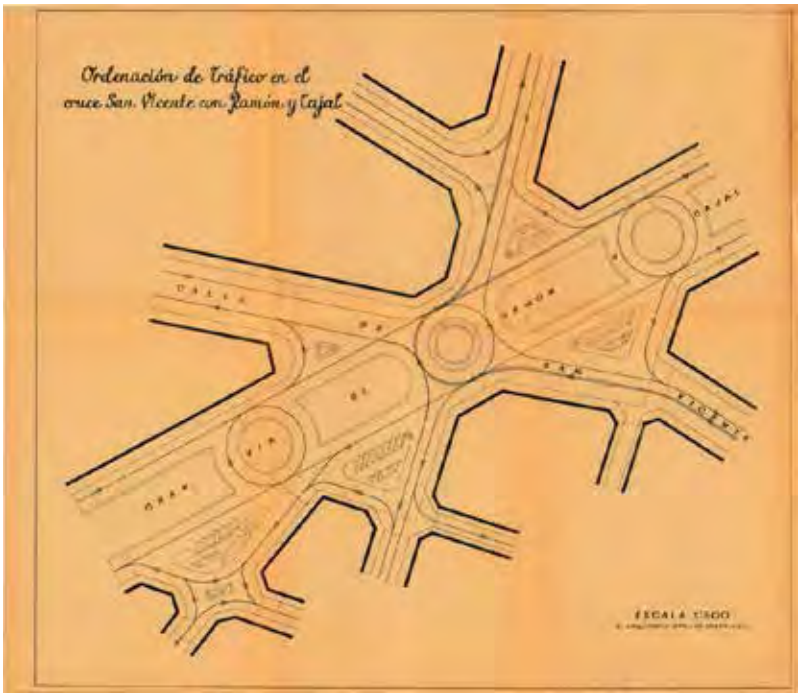
Cruce calle de San Vicente - Gran Vía Ramón y Cajal, 1949; y subsiguientes estudios

Camilo Grau Soler, arquitecto municipal de urbanismo, inició en 1949 los estudios para esta importante encrucijada, que interesa además de las vías citadas, al Acceso de Madrid (calle del Pintor Benedito, prolongación de la Avenida de Castilla), y a la Gran Vía de Fernando el Católico y adyacentes, incluido el *Estudio Viario de Ordenación del Cruce Pintor Benedito - San Francisco de Borja, Jesús, Marqués de Zenete y Alcira.*

A partir del primer plano, inacabado, se puede observar la evolución de las propuestas, por otra parte no realizadas, introduciendo “islotes para circulación en turbina”, hasta llegar a la solución más compleja de tres rotondas sucesivamente intercaladas en el paseo de las Grandes Vías.

Se contempla en los estudios el ajardinamiento y alineaciones de arbolado, bandas de aparcamiento que se sitúan apartadas de las circulaciones, evitando interferencias, así como las distintas alternativas en el trazado de las líneas de tranvía.





Croquis a color del Cruce de la calle de Sant Vicent con las Grandes Vías, 1949 c.a.

Izquierda:

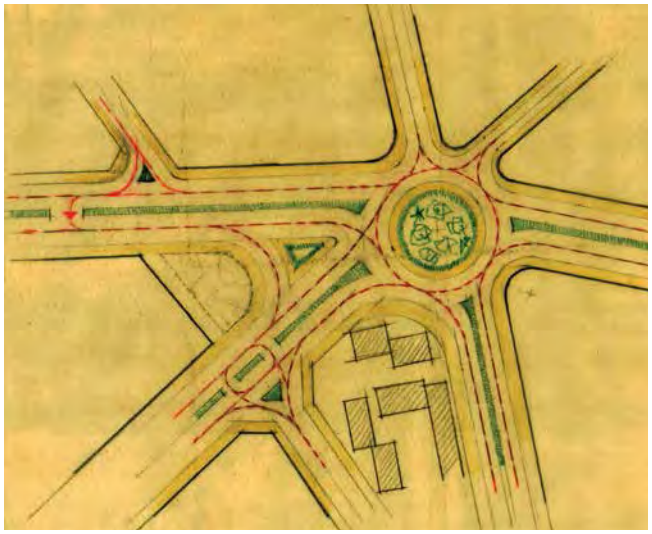
Ordenación de Tráfico en el Cruce San Vicente con Ramón y Cajal, 1949 c.a.

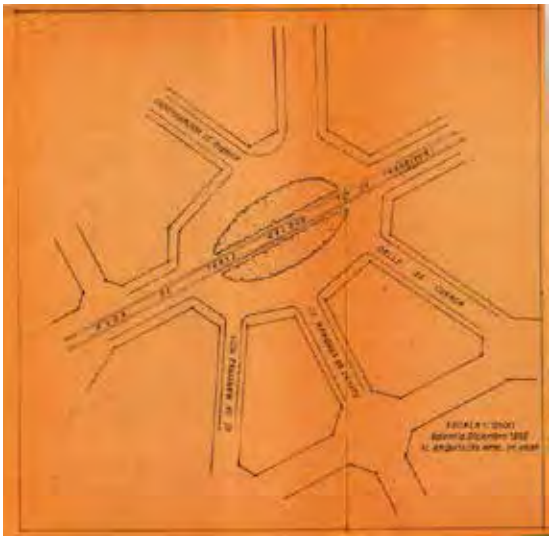
Página opuesta:

Plano y croquis del Cruce calle San Vicente - Gran Vía Ramón y Cajal, 1949.

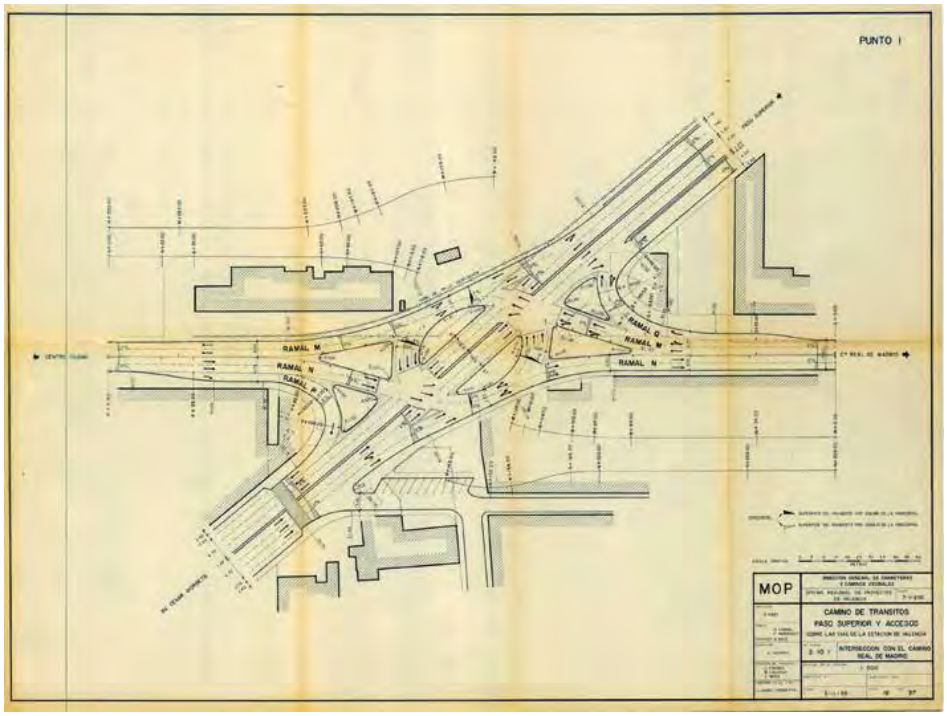
Ordenación de Tráfico del Cruce de la calle de San Vicente con la Gran Vía de Ramón y Cajal y Acceso a Madrid, 1949 c.a.

Estudio Viario de Ordenación del Cruce P. Benedito - S. Fco. de Borja, Jesús, M. de Zenete y Alcira, 1949 c.a.






Plano de urbanización y organización del nudo viario.


PUNTO I
RAMAL M
RAMAL N
RAMAL Q
RAMAL N
MOP
CAMINO DE TRANSITOS
PASO SUPERIOR Y ACCESOS
INTERSECCION CON EL CAMINO REAL DE MADRID

4. LOS NUDOS DEL PERIODO 1958 - 1966

En este periodo, la actividad de la Oficina Técnica de Urbanismo, se centra en los diversos nudos del Camino de Tránsitos con otros ejes de menor jerarquía, sobre todo radiales, en el semi-anillo norte, aunque también en la Avenida de Pérez Galdos y Cesar Giorgeta.

Las soluciones recuerdan ya a las de la Red Arterial de 1966: La proporción de sección destinada al tráfico rodado es altísima, y en los cruces se da prioridad a las calzadas sobre los recorridos y pasos peatonales, que en general, no se contemplan.

Entre los numerosos planos inéditos localizados, se halla uno de 1965 - en puertas día aprobación del Plan General de 1966- de la Oficina Regional de Proyectos del Ministerio de Obras Publicas, del ingeniero Gómez Perretta.

Por último, cabe citar el nudo a tres niveles, y el trébol que ya vistos del Proyecto Parcial nº 24 de 1966, en el apartado correspondiente al Bulevar Norte, y el (mismo) trébol del Plano Parcial nº 24 de 1963, en el apartado del Acceso de Ademuz.

Izquierda:

Solución de Regulación del Tráfico del Sector comprendido por las Avenidas de Onésimo Redondo - Ramiro Ledesma y c/ Sagunto, 1964.

Página opuesta:

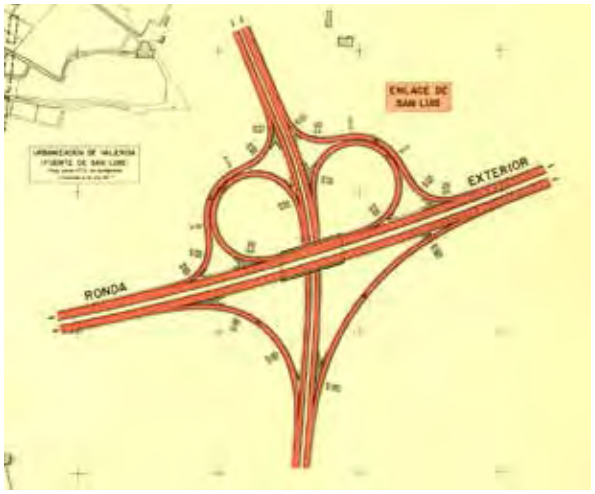
Croquis de rotonda entre las Avenidas de Onésimo Redondo, Campanar, Burjassot y futuro Camino de Tránsitos, 1961 c.a.

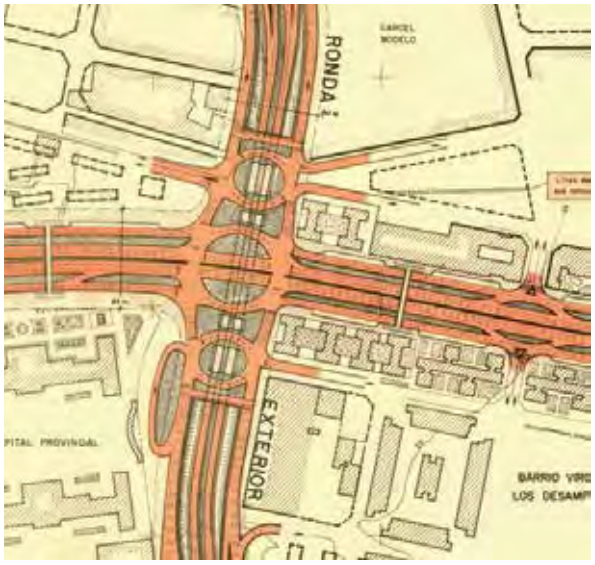
Nudo viario de la Avenida Pérez Galdós con las calles M. de Zenete, Mtnez. Aloy y Cuenca, 1959.

Plano de urbanización y organización del nudo viario, entre las Avenidas de Onésimo Redondo, Campanar, Burjassot y futuro Camino de Tránsitos, 1961.

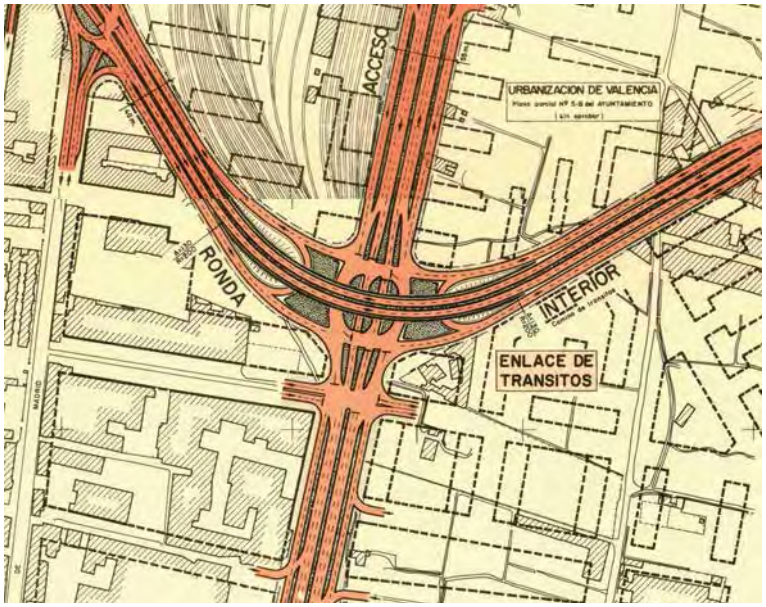
Camino de Tránsitos; Paso superior y accesos sobre las vías de la Estación de Valencia, 1965.


ENLACE DE
LA PECHINA
AUTOPISTA
MADRID
ENLACE DE
LA PECHINA
CARCEL
MODELO


EXTERIOR
RONDA


RONDA
EXTERIOR

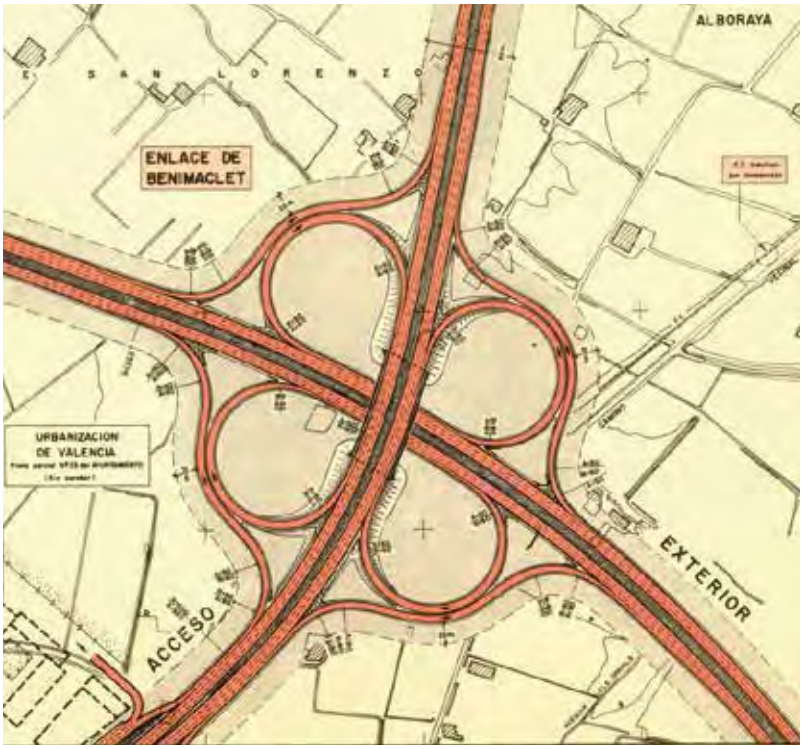

ENLACE DE
SAN JOSE
RONDA


ACCESO
URBANIZACION DE VALENCIA
RONDA
INTERIOR
ENLACE DE
TRANSITOS

5. LOS NUDOS DEL PLAN GENERAL DE 1966

La Red Arterial diseñada por el Ministerio de Obras Públicas, supone el paso a soluciones de nudos con tráfico continuo, a desnivel y con todo un despliegue de tréboles, diamantes, pasos elevados, enlaces en T, rotondas doblemente partidas, y dos pasos inferiores, en las Avenidas de Castilla y de Catalunya.

Se adjunta una selección del repertorio de enlaces.



Arriba:

Enlace de la Malva-Rosa, 1966.

Izquierda:

Enlace de Benimaclet, 1966.

Enlace de la Alameda, 1966.

Página opuesta:

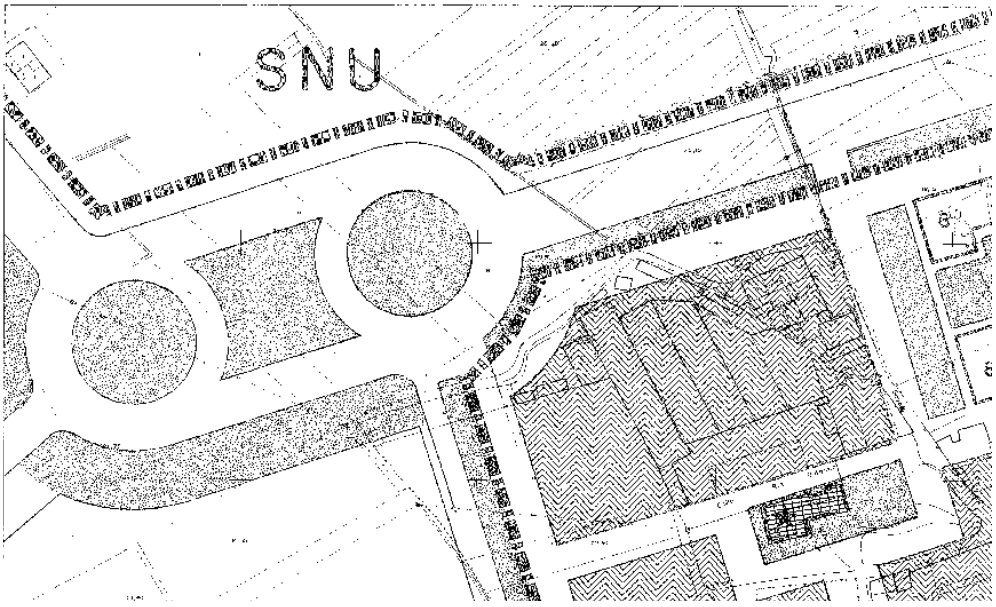
Enlace de la Pechina, 1966.

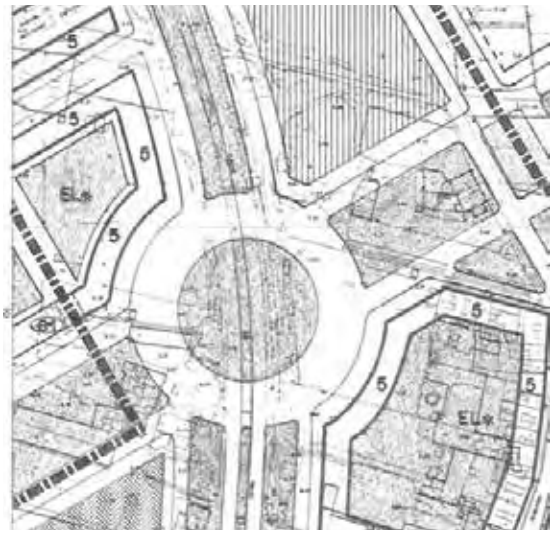
Enlace de San Luis, 1966.

Paso inferior de la Ronda Exterior con la Avenida de Castilla, 1966.

Enlace de San José, 1966.

Enlace de Tránsitos, 1966.


SNU

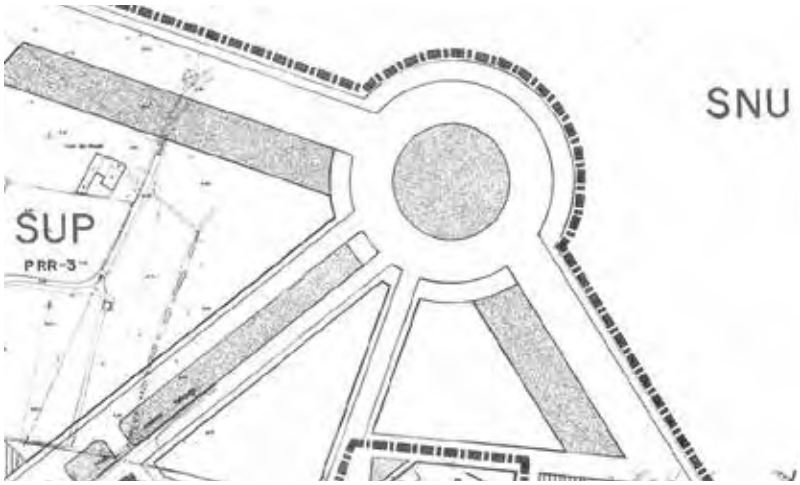


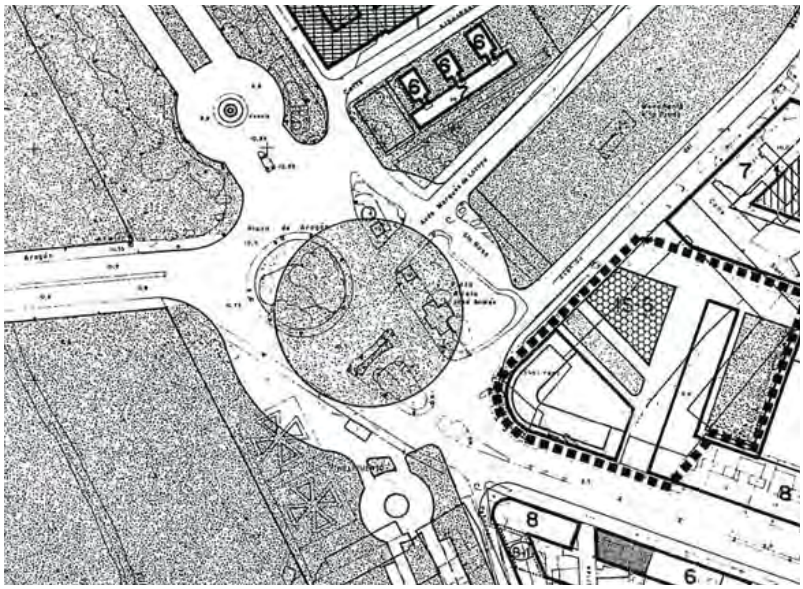
6. LOS NUDOS DEL PLAN GENERAL DE 1988

Como hemos visto, desde el Avance del Plan de 1985, se descartaron las autopista urbanas de la Red Arterial del MOP y se apostó por la potenciación del transporte público, lo que posibilitaría que las reservas de suelo de aquellas se transformaran en bulevares tradicionales “en los que los peatones y automóviles pueden convivir sin ventaja de unos sobre otros y sin dañar el medio urbano” (Oficina Municipal del Plan, 1985).

La supresión de autopistas y autovías lleva aparejada la de los enlaces viarios, que serán sustituidos por rotondas al uso.

Se adjunta una selección de rotondas, alguna de ellas coincidente con los enlaces del apartado anterior.





Izquierda:

Rotonda de Benimaclet, 1988.

Plaza de Zaragoza, 1988.

Página opuesta:

Doble rotonda en Bulevar Norte, 1988.

Rotonda de San Luis, 1988.

Paso inferior de la Avenida del Cid con la Ronda Exterior, 1988.

RECAPITULACIÓN Y CONCLUSIONES

INTRODUCCIÓN

Un objetivo de esta tesis doctoral, era el de sacar a la luz documentación relativa a la red viaria arterial de la València contemporánea y de sus principales ejes, lo que, a nuestro juicio se ha conseguido, al localizar gran cantidad de planos, planes, proyectos y textos desconocidos hasta la fecha y que enriquecen el grado de conocimiento de estos aspectos de la ciudad.

Además, durante la investigación se vió la oportunidad de sacar a la luz documentación anterior a la contemporánea, sobre la que fundamentar de manera más sólida la investigación.

Si bien la labor documental podría ser suficiente para justificar el trabajo, no lo finalizaremos sin previamente exponer una valoración de conjunto y unas conclusiones acerca de la red viaria arterial de la ciudad.

LA RED VIARIA ARTERIAL

Antecedentes

Desde la fundación de Valentia, el año 138 a.C., los primeros periodos transcurren lentamente, con una media de siete siglos para configurar el siguiente esquema viario arterial. A partir del primer Ensanche, el periodo medio se reduce a un cuarto de siglo.

En la Valentia romana el esquema es elemental: el crucero formado por kardo y decumanus se extiende, a partir del Foro, desde Gades hasta La Galia y desde el Mare Nostrum hasta el interior peninsular.

En la época de la Balansiya islámica, en realidad apenas hay cambios en el esquema, si acaso el mayor perímetro de la ciudad y los diferentes puntos de destino de los ejes principales, que estos sí, fueron perdiendo claridad en el trazado, y sección, a causa de los “embans i barandats”, que los estrechaban en el interior del recinto amurallado.

Tras la Reconquista, la construcción de las murallas de Pere el Cerimoniós en 1356 certifican el nuevo crecimiento del Cap-i-Casal, así como su acercamiento al mar, con la creación de la Vila Nova del Grau, por el propio Jaume I, el Conqueridor.

El proyecto de primer Ensanche, con el derribo de las murallas en 1859, y la Reforma Interior, marcan un nuevo crecimiento, y nuevas vías arteriales, como son la primera ronda, sobre la traza de las murallas, y las Grandes Vías de Circunvalación, que propiciarán más adelante, con su prolongación algunos de los nuevos ejes de acceso a la ciudad.

El segundo Ensanche, en su versión contraida de 1924, es el último hito en la evolución de la red arterial, que hemos considerado antes del primer Plan General de Ordenación Urbana.

Época contemporánea

Hasta el Plan General de 1946 y el Plan de Accesos de 1952, las vías radiales arteriales continuaban siendo coincidentes con la Via Augusta (que a su vez proviene de la íbera Vía Heraklea) y demás vías romanas, complementado con un viario arterial anular formado por la Ronda Interior, resultado del derribo de las murallas en 1858, la L de las Grandes Vías, y el semi-anillo Sur del Camino de Tránsitos.

En la Ordenación de 1959, el semi-anillo Norte del Camino de Tránsitos, se configura como última ronda, mientras que hacia el Sur, con el Nuevo Cauce entendido como límite físico del crecimiento urbano, se consolida la Nueva Ronda del Plan de 1946, y se intercala otra entre ésta y el semi-anillo Sur de Tránsitos.

La Red Arterial de Valencia, proyectada por el Ministerio de Obras Públicas, e incorporada de manera literal al Plan de 1966, junto con el resto de determinaciones de la Solución Sur que ya recogía la Ordenación de 1959, supone el doblado por el Norte del Camino de Tránsitos, y consiguiente ampliación del casco urbano colmatando las “cuñas verdes” existentes entre los barrios al Norte del Camino de Tránsitos (Torrefiel, Orriols, Benimaclet...).

De hecho, la Red Viaria Arterial de 1966, tampoco se llegó a ejecutar, por lo que la urbanización de los principales ejes urbanos, que existían como carreteras, se demoró, en general, más de dos y tres décadas desde los primeros planteamientos del Plan de 1946.

Asistimos, por tanto, a la sucesión de múltiples soluciones para cada uno de los ejes, sin que la gran mayoría de ellas llegaran a realizarse o se realizará la versión de tres o cuatro décadas después.

Las continuas fluctuaciones entre planes y proyectos, de los diferentes tipos de bulevares, es una constante a lo largo de cerca de más cien años, y se hace muy evidente en los distintos episodios viarios que se han analizado en los siguientes capítulos.

Para obtener una visión global de la evolución de los esquemas viarios de la Red Arterial de la ciudad se presenta un resumen gráfico en las siguiente páginas.

138 a.C. - 718
Valentia Romana

718 - 1238
Balansiya islámica

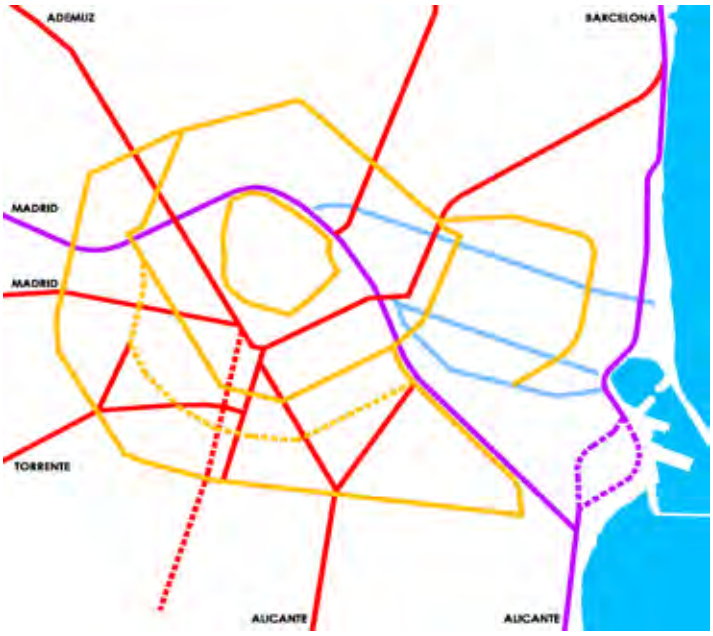
1924 - 1946
Valencia del segundo Ensanche

1946 - 1959
Plan de 1946

1966 - 1988
Plan de 1966

1238 - 1884
València cristiana

1884 - 1924
Valencia del primer Ensanche



1959 - 1966
Ordenación de 1959

1988 - 2015
Plan de 1988

LOS EJES VIARIOS ARTERIALES

Antecedentes

Con anterioridad al Plan de 1946, la ciudad contaba con algunos importantes bulevares, que siguen siéndolo en la actualidad, como el Paseo de La Alameda, o el Paseo al Mar que no han sido superados ni en calidad ni en amplitud, o las Grandes Vías, sólo superadas en lo segundo.

También otros de menor rango pero de interés, como las Alameditas de Serranos, el que hemos denominado Bulevar del Muro de la Corona, junto a las Torres de Quart, o el Paseo el Remedio, actual Avenida de Navarro Reverter.

Y además otros que se quedaron en el tintero, como el Boulevard al Poble Nou de la Mar, el Boulevart de Isabel II, la Avenida del Real, la Avinguda a El Vedat de Torrent, o el Paseo de la Dehesa. Estos dos últimos hubieran protagonizado la extensión de las Grandes Vías a partir de su unión estructurando el Sur de la Ciudad, tal como planeó Mora en el *Proyecto de Ensanche* de 1907.

Aparte de la Alameda, en este periodo previo al primer Plan General, hallamos ejemplos de los bulevares complejos, a triple vía con doble paseo, como la propuesta de la empresa constructora Fomento de Obras y Contratas (FOCSA) para el concurso para 2.000 casas baratas en el propio Paseo de Valencia al Cabanyal de 1930, o el proyecto de Goerlich para la Avenida de Castilla de 1944.

Época contemporánea

El Plan del ‘46, es sensible y cuidadoso con el espacio urbano en general, y con los grandes ejes en particular, lejos de ser un resto de las alineaciones, son producto de una proyectación específica, siendo el bulevar característico el de triple vía, (con la sola excepción de la prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico, de 1946), como hemos comprobado en la Avenida de Castilla, la Calle Almazora, los Accesos de Barcelona y Alicante y Ademuz, etc. Los nudos circulatorios, que todavía no son un gran problema, se resuelven mediante “plazas en turbina” (rotondas).

Pero esto es sobre el papel, pues como hemos visto, asistimos desde la década de los ‘40 a la sucesión de diferentes soluciones para cada uno de los ejes, que no la mayoría no llegan a ejecutarse sino como carreteras de acceso a partir de finales de los ‘50.

Por suerte, y como testigo de este periodo, disponemos actualmente del tramo del Paseo al Mar correspondiente al Plano Parcial de la Hoja nº 12, que se construyó como bulevar a triple vía. Y esto a pesar de la previsión del Plan de 1988 de reformarlo a bulevar con paseo central, que no ha sido llevada a cabo.

Tras la Riada de 1957, en el periodo que va desde la Ordenación de 1959 al Plan de 1966, se mantiene todavía esa visión más humanista de la ciudad, antes de sufrir el aluvión desarrollista del Plan de 1966. Se mantiene al menos en la elección del bulevar a triple vía con paseos ajardinados, como hemos visto en el Polígono de Monteolivete (Acceso de Alicante, tramo de Malilla del Bulevar Sur y diagonal en dirección al Acceso de la autopista de Barcelona).

Con la puesta en marcha del Plan Sur, los bulevares complejos a triple vía dejan paso a las autopistas y autovías de la Red Arterial de Valencia diseñada por el Ministerio de Obras Públicas. Este radical cambio, conlleva una apabullante preponderancia del espacio del vehículo sobre el de las personas ya que, aunque se mantiene el esquema de calzadas principales y vías de servicio, desaparecen los agradables paseos ajardinados que se reducen a medianas que alojan los carriles de aceleración y deceleración, y aparecen los enlaces a distinto nivel propios de las carreteras sustituyendo a las rotondas.

De haberse realizado, el resultado hubiera sido la absoluta pérdida de espacios públicos de calidad y el aislamiento de la ciudad con el mar y de los barrios a uno u otro lado de las autovías. Su único legado, la previsión de secciones de 80 metros, y la existencia de algún tramo de hasta 128 metros en el Bulevar Sur.

El Plan de 1988 destierra definitivamente las autopistas y autovías sin, por fortuna, haberse ejecutado ninguna, al igual que pasó con casi todos los bulevares con doble paseo de 1946. Las trazas de unos y otros, de 1946 y 1966, fueron recuperadas en 1988 de nuevo para bulevares, que definía como “vías diseñadas con un alto nivel de calidad”, pero con el empobrecimiento sistemático de la sección, que banaliza generalizando el esquema a do-

ble vía (paseo central y dos calzadas), por olvido o desconocimiento del más completo y adecuado (en especial para grandes secciones, de más de 50 metros) esquema a triple vía.

Además, el propio Plan subordina los bulevares que dibuja a los designios del Departamento de Tráfico municipal, al poderse modificar las secciones, lo que se ha traducido en la práctica, en el aumento la sección de los espacios circulatorios en detrimento de los paseos y aceras. En cuanto al pretendido “alto nivel de calidad”, pocas veces ha sido alcanzado.

La cuestión no es en absoluto excluir el bulevar con paseo central, pero sí su combinación enriquecedora con los otros tipos recogidos en la presente investigación, atendiendo a los múltiples factores que pueden condicionar la elección de uno u otro, entre los que la amplitud, como se ha señalado, es determinante.

Alguna realización reciente (en concreto la Avenida de Les Corts Valencianes) con su sección a triple vía, que incorpora en origen carriles bus y bici, (y también un buen nivel de calidad), donde había un vacío irresoluto en las Hojas del Plan de 1988, han retomado el burn hacer del Plan de 1946, que como se ha comprobado fue el más cuidadoso para con el trazado viario y el espacio publico de Valencia.

En otros casos, como la Avenida de Francia, el paseo central se ha visto reducido a una mediana ajardinada, siendo las aceras de una amplitud más bien discreta y la proporción de calzadas, elevada.

El mal llamado Bulevar de Serrería, combina una sección demasiado ajustada (40 metros) con una proporción rodado-peatonal que impide aplicarle esta denominación.

La Avinguda dels Tarongers se caracteriza por la recuperación del tranvía como alternativa al vehículo privado.

Aunque peor todavía es la simple falta de actuación, pues como se ha visto, bulevares ya diseñados en el Plan de 1946, como la Avenida de Ausiàs March (Nuevo Acceso de Alicante), o la de Aragón (Nuevo Acceso de Barcelona) han quedado sencillamente, en papel mojado, pasados ya casi treinta años desde 1988.

En el primero es tan evidente como inmediato constatar que a lo largo de kilómetros, las secciones se limitan prácticamente a aceras (en general estrechas), varias

bandas de aparcamiento y calzadas principales o equivalentes (giros a la izquierda, vías de servicio de dos y tres carriles...). El segundo, continúa siendo un inmenso aparcamiento al aire libre.

Y pero aun, son los casos como la Avenida de Pio XII (Nuevo Acceso de Ademuz), también contemplada desde 1946, ni siquiera se contempla como bulevar en el '88.

En el transcurso de los cuarenta y dos años que van desde 1946 a 1966, la anchura de los principales ejes viarios se duplicó, en términos generales de los cuarenta a los ochenta metros, quedando ya estables en el Plan del '88, según el cuadro:

	anterior	1946	1956	1960	1963	1966	1988
MADRID	46	65	65	65	65	86 *	86*
BARCELONA	--	40	50	50	80	80	80
ALACANT	--	40	52	65	65	65	65
ADEMUZ	30	40	52	52	65	80	80
ALMASSORA	--	80	80	80	80	80	80
BLASCO IBÁÑEZ **	100	100	100	100	100	100	100
BULEVAR NORTE	--	--	--	--		80	80
BULEVAR SUR	--	30	30	30	65	80	80 ***

* Tramo desde el Bulevar Sur al Nuevo Cauce del Turia.

** En Blasco Ibañez, el tramo de prolongación hasta el mar, fluctúa entre 40, 70 y 100 metros.

*** Bulevar Sur alcanza los 128 metros en un tramo.

OTRAS CUESTIONES URBANAS

El urbanismo es lento, al menos en esta ciudad. Resulta sorprendente y sintomático que cuestiones como la ferroviaria, parezcan ancladas en el tiempo: Aunque a partir de los años '80 la red del metro tuvo un gran impulso, los dos túneles actualmente pendientes de ejecución, el de Alta Velocidad, y el de la línea T-4 del metro, ya estaban en estudio, con enorme similitud a las actuales, en el Plan General de Enlaces Ferroviarios del año 1946, como recogerá el primer Plan General.

El tranvía y las “pistas para bicicletas” son elementos que aparecen ya en proyectos de los años 40. El tranvía acabó sucumbiendo al desarrollismo y también la bicicleta; han tenido que pasar más de cuatro décadas para la reimplantación de ambos, junto con el metro, aunque queda mucho por hacer en esos aspectos, sobretodo en el de los carriles-bici.

Cuestiones, que incluso son de actualidad en prensa, como la conveniencia de una rotonda en el cruce de las Grandes Vías con la Avenida del Regne y la calle de Russafa, ya fueron proyectadas en la década de los ‘50, por los arquitectos municipales.

También de actualidad es la conversión en vía urbana de la Pista de Ademuz, en Burjassot - Benimàmet, de la que se conservan espléndidos planos y perspectivas de 1946, con soluciones buenas y modernas, tanto en el aspecto de la urbanización, como en el de la edificación, de tipo abierta.

El crecimiento de la ciudad en tentáculos a lo largo de la Avenida de Burjassot, y quizá la falta de una mejor gestión urbanística, han provocado que el Bulevar Norte, a la altura de Benicalap, no tenga continuidad, con lo que el tráfico tiene que salir de la zona urbana, discurrir por un bucle de carreteras comarcales, para volver de nuevo a bulevares en zona urbana. Esta solución soslaya la solución prevista en el Plan de 1988, consistente en un largo túnel (o dos superpuestos, uno para cada sentido, como se planteó en su día) pasando por debajo del barrio de Benicalap.

El tema del aparcamiento (y del tráfico) sigue hoy por hoy sin solución, lo que afecta muy negativamente, entre otros muchos aspectos a los bulevares (ya hemos citado como ejemplos los casos de Aragón, Ausiàs March o Pio XII, pero es generalizable a todos) que han devenido un continuo de calzadas y bandas de aparcamiento en gran parte de su longitud.

En cuanto a las aceras, recientes actuaciones municipales, como la reurbanización del barrio de Russafa, han sido más cuidadosas con sus dimensionados y diseño de lo que era habitual en esta Ciudad, al no haberse puesto en práctica, en general, el tratamiento de los Planes Parciales del PGOU de 1966, que fue olvidado en el de 1988.

DE LA AUTOPISTA AL BULEVAR

La proyectación de bulevares a triple vía para grandes secciones como las que nos han ocupado, con el consiguiente soporte a un intenso tráfico rodado, es en mi opinión el más adecuado porque jerarquiza y aporta fluidez el tráfico urbano: flujo pasante por la calzada central con cruces alejados entre sí; flujo vecinal con los accesos a las viviendas y comercios y a las calles ordinarias, por las vías de servicio.

Así se consigue una separación adecuada del tráfico pasante respecto al entorno construido (viviendas, equipamientos…) protegiéndolas de ruidos, humos, etc., y una vinculación próxima de los andenes laterales con las viviendas, para actividades de ocio.

También la percepción desde los vehículos es óptima, al verse envueltos en un paisaje urbano dominado por el arbolado de gran porte a cada lado de la línea visual.

La idea de que la escala de un bulevar, como protagonista-viario debiera servir de soporte a protagonistas-edificios para obtener un adecuado protagonismo urbano y no limitarse a un simple viario colector de tráfico, sólo se cumple en el tramo inicial de la Avenida de Vicente Blasco Ibáñez, con sus edificios representativos, y en pocos tramos más de la ciudad.

El elemento de remate de esta Avenida, si es que se puede considerar como tal la estación de trenes del Cabanyal, sigue rodeada hoy en día de solares, medianeras, cableados aéreos, aparcamiento irregular, etc.

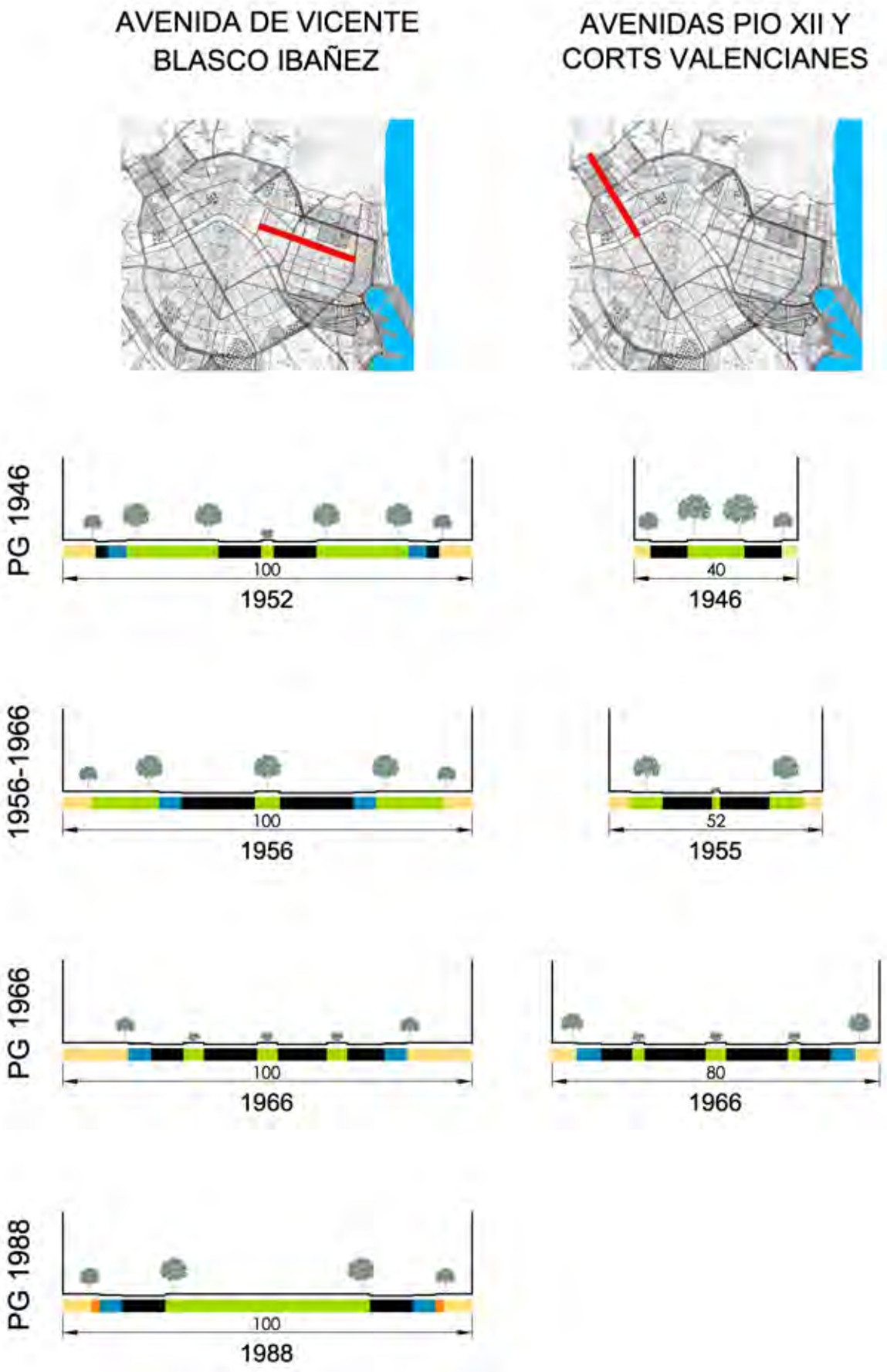
Como señala Panerai, en ausencia de esos edificios protagonistas, el propio bulevar debería ser capaz de asumir el papel de actor principal, papel que hoy en día pocos tramos pueden cumplir; no hay más que pensar en la Avenida convertida en el aparcamiento al aire libre o las ya citadas de Pio XII o Ausiàs March, cuyo diseño “con un alto nivel de calidad” como propugnaba el Plan de 1988 es sencillamente inexistente.

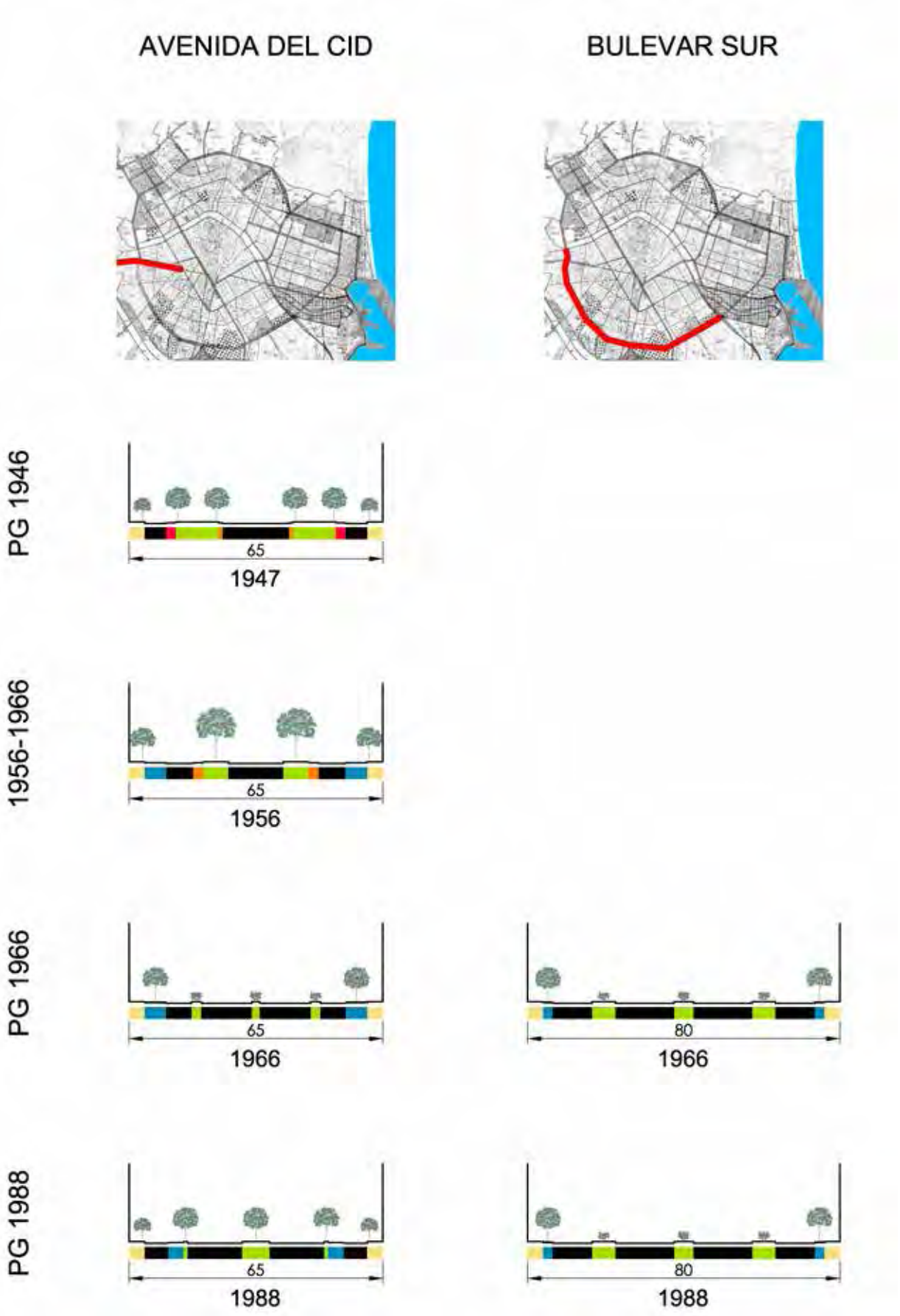
Por último, estas vías y la mayoría de las estudiadas, en especial los Bulevares Norte y Sur, a pesar de haber suprimido las autovías y haber cambiado los enlaces por rotondas, se configuran igualmente como vías de tráfico rápido, muy alejadas de una proporción equilibrada entre calzadas y zonas peatonales o ajardinadas.

Mención aparte merecen en este aspecto las marginales del río, que han sustituido a la autopista en el Vell Llit, configurándose como barreras de tráfico rápido entre los barrios y el Jardí del Turia, reforzadas por el continuum de pasos inferiores de que han sido dotadas.

Para finalizar, se presentan en las páginas siguientes un cuadro resumen, no exahustivo, de las diferentes soluciones de secciónes viarias de la valencia contemporánea, donde se pueden comprobar de un golpe de vista las contínuas fluctuaciones de unos tipos de bulevar a otros, a lo largo de este periodo.

A modo de resumen gráfico, se presenta en las siguientes páginas el repertorio no exhaustivo de las variadas secciones transversales que forman parte de esta investigación.


AVENIDA DE VICENTE BLASCO IBAÑEZ
AVENIDAS PIO XII Y CORTS VALENCIANES
PG 1946
100
1952
40
1946
1956-1966
100
1956
52
1955
PG 1966
100
1966
80
1966
PG 1988
100
1988


AVENIDA DEL CID
BULEVAR SUR
PG 1946
65
1947
1956-1966
65
1956
PG 1966
65
1966
80
1966
PG 1988
65
1988
80
1988

CALLE ALMASSORA Y AVENIDA DE ALFAHUIR

AVENIDAS DE CATALUNYA Y ARAGÓN

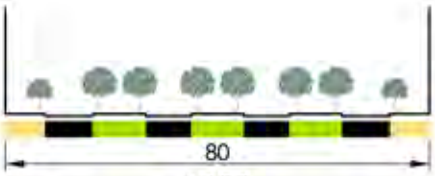
PG 1946

1953

1956

1956-1966

1963



1960

PG 1966

1966

1966

PG 1988

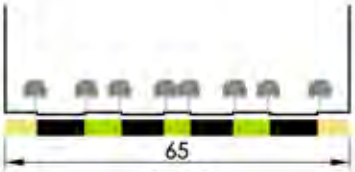
1988

1988

AVENIDA DE AUSIÀS MARCH

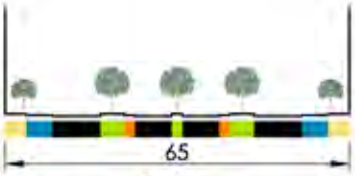
BULEVAR NORTE

PG 1946

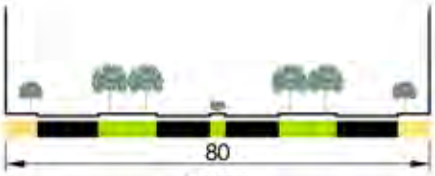


1961

1956-1966

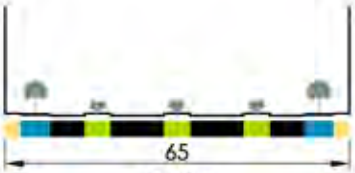


1964



1966

PG 1966

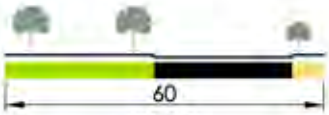


1966

1966

PG 1988

1988



1988

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

1. BIBLIOGRAFÍA

1.1. BIBLIOGRAFÍA GENERAL

Alonso de Armiño, L. y J. Pérez Igualada, *Análisis de unidades residenciales, Vol. I y II.*, Universitat Politècnica de València, Valencia, 1990.

Alphand, A., *Les promenades de Paris,* Rothschild, Paris, 1867 – 73.

Alomar, G., *Teoría de la ciudad. Ideas fundamentales para un urbanismo humanista*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1980.

Anderson, S., *Calles. Problemas de estructura y diseño,* Gustavo Gili, Barcelona, 1981.

Ávila, J., *España en sus caminos: El camino de Santiago, la Vía de la Plata, la Ruta del Castellano, la Ruta del Quijote, el Camino del Cid, Al-Andalus, Via Augusta, la España Insular,* Lunwerg, Barcelona, 2008.

Ayuntamiento de Madrid, *Instrucción de Vía Pública*, Madrid, 2000.

Bacon, E., *Design of cities,* Penguin Books, New York, 1976.

Boaga, G., *Diseño de tráfico y forma urbana,* Gustavo Gili, Barcelona, 1977.

Buchanan, C., *El tráfico en las ciudades,* Tecnos, Madrid, 1973.

Campos, G., *Urbanismo y austeridad,* S.XXI, Madrid, 1981.

CIAM, *Charte d´Athenes*, Centre de Recherche d´Urbanisme, Paris, 1968.

Cerasi, M., *El espacio colectivo de la ciudad,* Oikos-tau, Vilassar de Mar, 1990.

Cort, C., *Campos urbanizados y ciudades ruralizadas,* Federación de Urbanismo y de la Vivienda de la Hispanidad, Madrid, 1941.

Chueca, F., *Breve historia del urbanismo,* Alianza Editorial, Madrid, 1968.

Giedion, S., *Espacio, tiempo y arquitectura*, Científico-médica, Barcelona, 1979.

Gravagnuolo, B., *Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1960,* Ed. Akal, Madrid, 1998.

Hall, P., *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo en el siglo XX,* del Serbal, Barcelona, 1996.

Hénard, E.A., *Estudios sobre la transformación de Paris y otros escritos de urbanismo*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2012.

Jacobs, A.; MacDonald, E. y Y Rofé, *The Boulevard Book. History, evolution, design of multiway boulevards,* Massachussets Institute of Technology, 2002.

Jacobs, A., *Grandes calles*, Universidad de Cantabria, Santander, 1996.

Jacobs, J., *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Península, Barcelona, 1973.

Le Corbusier, *Principios de Urbanismo,* Ariel, Barcelona, 1979.

Le Corbusier, *Urbanismo de los tres establecimientos humanos,* Poseidón, Barcelona, 1981.

Le Corbusier, *La ville radieuse,* Vincent, Fréal & Cie, París, 1964.

Lynch, K., *La buena forma de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1985.

Lynch, K., *La planificación del sitio*, Gustavo Gili, Barcelona, 1980.

Lynch, K., *La imagen de la ciudad,* Gustavo Gili, Barcelona, 2008.

McCluskey, J., *El diseño de vías urbanas,* Gustavo Gili, Barcelona, 1985.

McCuskey, J., *Parking: Handbook of environmental design*, E. & F.N. Spon, Londres, 1987.

Ministerio de Fomento, *Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano*, Madrid, 2000.

Ministerio de Fomento, *Recomendaciones sobre glorietas*, Madrid, 1996.

Montero, M., *Historia del urbanismo en España I. Del Eneolítico a la Baja Edad Media*, Cátedra, Madrid, 1996.

Morris, A.E.J., *Historia de la forma urbana (desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial),* Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

Mumford, L., *La carretera y la ciudad*, Emecé, Buenos Aires, 1966.

Muratore, G., *La ciudad renacentista*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1980.

Panerai, P. y D. Mangin, *Proyectar la ciudad,* Celeste, Madrid, 2002.

Panerai, P. et al., *Analyse urbaine*, Editions Parenthèses, Marsella, 1999.

Patte, P., *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, Rozet, Paris, 1769.

Pérez Igualada, J., *Elementos del proyecto urbano,* Universitat Politécnica de València, Valencia, 2008.

Ragon, M., *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo modernos. Tomo I, Ideologías y pioneros, 1800-1910,* Destino, Barcelona, 1979.

Rigotti, G., *Urbanismo,* Editorial Labor, Barcelona, 1955.

Roca, E.; Mòdol, D. y M. Franco, *El projecte de l'espai viari,* ETSAB – Edicions UPC, Barcelona, 2005.

Rossi, A., *La arquitectura de la ciudad,* Gustavo Gili, Barcelona, 1971.

Rowe, C. y F. Koetter, *Ciudad Collage*, Gustavo Gili, Barcelona, 1998.

Sabaté, J., *El proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona,* Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1999.

Sack, M., *Richard Neutra,* Gustavo Gili, Barcelona, 1997.

Secchi, B., *La città del ventesimo secolo,* Laterza, Bari, 2011.

Sert, J.L.; Tyrwhitt, J. y E.N. Rogers, *The Heart of the City,* Lund Humphries, Londres, 1952.

Sica, P., *Historia del urbanismo. El siglo XVIII,* Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1982.

Sica, P., *Historia del urbanismo. El siglo XIX, Volumen I*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1981.

Sica, P., *Historia del urbanismo. El siglo XIX. Volumen II,* Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1981.

Stübben, J., *Der Städtebau,* Alfred Kröner Verlag, Stuttgart, 1907.

Stübben, J., *Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung,* Verlag Von Ernst & Korn, Berlin, 1879.

Solà, M., *Les formes de creixement urbà,* Edicions UPC, Barcelona, 1993.

Terán, F. de, *Calles y algo más que calles,* Urbanismo, 29, Madrid, 1996.

Terán, F. de, *Historia del urbanismo en España, III: Siglos XIX y XX,* Cátedra, Madrid, 1999.

Terán, F. de, *Planeamiento urbano en la España Contemporánea: Historia de un proceso imposible,* Alianza, Madrid, 1982.

Unwin, R., *La práctica del Urbanismo. Una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*, Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

Wright, F. Ll., *La ciudad viviente,* Compañía General Fabril, Buenos Aires, 1961.

Zimmermann, C., *La época de las metrópolis. Urbanismo y desarrollo de la gran ciudad,* Siglo XXI, Madrid, 2012.

Zuazo S., *Madrid y sus anhelos urbanísticos: Memorias inéditas de Secundino Zuazo, 1919-1940*, Nerea, Madrid, 2003.

1.2. BIBLIOGRAFÍA SOBRE VALENCIA

Ajuntament de València, *I Congrés d´història de la Ciutat de València (S. XIX-XX): En trànsit a gran ciutat. Tomo I,* Ajuntament de València, València, 1988.

Ajuntament de València, *Memoria del Plan General de Ordenación Urbana de 1988,* Ajuntament de València, València, 1988.

Ajuntament de València, *Otra lectura de la reforma interior. En torno al proyecto de Luis Ferreres (Catálogo de la exposición),* Ajuntament de València, València, 2009.

Aldana, S., Valencia. *La ciudad amurallada,* Diele edicions, Valencia, 1999.

Alonso de Armiño, L., "Reflexiones a propósito de un bulevar" en *Bulevares. Introducción al estudio de los nuevos bulevares de Valencia*, CSI – COACV, Valencia, 1992.

Añón, J., "Planificación urbana y crecimiento de la ciudad" en *Valencia 1957 -2007: De la riada a la Copa del América*, Ed. Sorribes, J. Universitat de València, 2010.

Aragó, L.; Azkárraga, J.M. y J. Salazar, *Valencia 1931-1939. Guía urbana. La ciudad de la 2ª República,* Universitat de València, València, 2007.

Ballester-Olmos, F.J., *El paseo de la Alameda*, Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 2006.

Bas, N. "Ilustración y cambio social. La Valencia del siglo XVIII a través de los viajeros" en *Historia de la Ciudad. Volumen I. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia,* ICARO- CTAV, Valencia, 2000.

Blat, J., *Vivienda obrera y crecimiento urbano: Valencia 1853-1936,* COACV- COPUT, Valencia, 2000.

Boira, J.V., "Zona franca, ferrocarril i ciutat. La visió de València de Josep Bellver Mustieles (1933)" en *Historia de la ciudad. III Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia,* ICARO-CTAV, Valencia, 2003.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana - Ajuntament de València, *Historia de la Ciudad. Volumen I. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia,* ICARO- CTAV, Valencia, 2000.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana - Ajuntament de València, *Historia de la Ciudad. Volumen II. Territorio, sociedad y patrimonio: Una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia,* ICARO- CTAV, Valencia, 2000.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana - Ajuntament de València, *Historia de la Ciudad. Volumen III. Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia,* ICARO- CTAV, Valencia, 2000.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana - Ajuntament de València, *Historia de la ciudad. Vol. IV, Memoria Urbana*, COACV, Valencia, 2005.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana - Ajuntament de València, *Historia de la ciudad. Vol. V, Tradición y Progreso,* COACV, Valencia, 2008.

Conselleria d´Obres Públiques, Urbanisme i Transports, *La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*, Generalitat Valenciana-COPUT, Valencia, 1986.

Coscollá, V., *La Valencia musulmana,* Carena, Valencia, 2003.

Delegación del Gobierno, *Valencia. Ordenación técnica de la ciudad y su comarca*, Imp. Tipografía Artística, Valencia, 1958.

Delegación Municipal de Cultura, *Valencia romana: Els origens de la ciutat,* Delegación Municipal de Cultura, Valencia, 1984.

Esclapers, P., *Resumen historial de la fundación y antigüedad de la Ciudad de Valencia de los Edetanos, vulgo del Cid. Sus progresos, ampliación i fábricas insignes, con notables particularidades,* Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alacant, 2001.

Esteban, J.; Vicente-Almazán, J.L., J. Goerlich, *Arquitecto (1886-1913-1972),* Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia, Valencia, 1982.

Esteve, J., *Valencia, fundación romana*, Universitat de València, València, 1978.

Ferrer, A., “Transformaciones urbanas del Plan general de 1944”, en VV.AA., *En trànsit a gran ciutat, actas del I Congreso de Historia de la Ciudad de Valencia, Siglos XIX-XX, tomo II,* Ajuntament de València, València, 1988.

Gaja, F., *La promoción pública de la vivienda en Valencia (1939-1976)*, Generalitat Valenciana, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1989.

Gaja, F., "La transformación de Valencia", I y II en *Urbanismo, 28 y 29,* Madrid, 1996.

García Heredia, A., "Planeamiento entre 1957 y 1979", en VV.AA., *En trànsit a gran ciutat, actas del I Congrés d'Història de la Ciutat de València, S. XIX - XX,* Ajuntament de València, Valencia, 1988.

García-Ordoñez, F.M., *Valencia: Ordenación técnica de la ciudad y su comarca: 1958,* Delegación del Gobierno, Valencia, 1958.

García-Ordoñez, F.M., "El Plan Sur visto desde 30 años después", en VV.AA., *En trànsit a gran ciutat, actas del I Congreso de Historia de la Ciudad de Valencia, S. XIX-XX,* Ajuntament de València, Valencia, 1988.

Giménez, E.J., *Parcelaciones Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia,* Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 1996.

Gisbert, J.L. "Sobre el desencanto" en *Bulevares. Introducción al estudio de los nuevos bulevares de Valencia,* CSI – COACV, Valencia, 1992.

Gómez-Ferrer Bayo, A., "Una contradictoria etapa de transición 1979-83", en VV.AA., *En trànsit a gran ciutat, actas del I Congreso de Historia de la Ciudad de Valencia, Siglos XIX - XX, tomo II*, Ajuntament de València, Valencia, 1988.

González, V., "La renovación del urbanismo en los años ochenta", en VV.AA., *Historia de la ciudad, II. Territorio, sociedad y patrimonio,* Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, Ajuntament de València, Universitat de València, Valencia, 2002.

Herrero, A., "Valencia: un modelo no cuestionado. El fantasma de la reforma interior" en *Historia Urbana nº 4*, Universitat Politècnica de València - Edicions Alfons el Magnánim, Valencia, 1992.

La Roca, F. y R. Klein, "L´evolució de la periferia de la ciutat. 1939-1987", en VV.AA., *En tránsit a gran ciutat, actas del I Congreso de Historia de la Ciudad de Valencia, Siglos XIX - XX, tomo II*, Ajuntament de València, Valencia, 1988.

Llorens, T., “El moviment modern i el racionalisme a l´arquitectura i l´urbanisme valencians”, en “El Pais Valencià, 1931-1939”, *Arguments, 1,* L´Estel, Valencia, 1974.

Llopis, A. y L. Perdigón, *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944),* Universitat Politècnica, Valencia, 2010.

Llopis, A., “El Jardín del Turia: Otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes“, en *Historia de la ciudad VI. Proyecto y Complejidad*, Ed. ICARO (CTAV), Valencia, 2010

Martínez García-Ordóñez, F., *Análisis de los aspectos urbanísticos del Plan Sur de Valencia,* VIII Asamblea de Cronistas del Reino de Valencia, Valencia, 1972.

Merlo, J.L., *Municipios y planes. La práctica urbanística valenciana en 1956.* Tesis Doctoral. Dirs. Alberto Peñín Ibáñez y Javier Pérez Igualada. Universitat Politècnica de València, 2014.

Oficina Municipal del Pla, *La ciutat que volem: Avanç del Pla General d´Ordenació Urbana,* Ajuntament de València, València, 1985.

Pecourt, J. y J.L. Piñón Eds., *La Valencia marítima del 2000. Estudio del frente marítimo desde Sagunt hasta Cullera,* Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, Valencia, 1997.

Peñín, A., *Valencia 1874-1959. Ciudad, arquitectura y arquitectos,* Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Valencia, 1978.

Pérez Igualada, J., *La ciudad de la edificación abierta. Valencia, 1946-1988*, Tesis Doctoral. Dir. Alonso de Armiño, Luis. Universitat Politècnica de València, 2005.

Piñón, J.L. “Sobre los bulevares de Valencia“ en *Bulevares. Introducción al estudio de los nuevos bulevares de Valencia,* CSI – COACV, Valencia, 1992.

Piñón, J.L. Ed., *Bulevares. Introducción al estudio de los nuevos bulevares de Valencia,* Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunitat Valenciana, Valencia, 1997.

Promociones Económicas Valencianas, S.A. (PREVASA), *Comunicaciones del área metropolitana. Valencia, IV. Información urbanística*, Caja de Ahorros y Monte de Piedad, Valencia, 1974.

Ribera La Comba, A. y J.L. Jiménez Salvador, “La fundación de la ciudad. Urbanismo y arquitectura de la Valencia romana y visigoda“ en *Historia de la Ciudad. Volumen 1. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia,* ICARO- CTAV, Valencia, 2000.

Ribera, A., *La fundació de València: La ciutat a l´època romanorepublicana (segles II-I A.C.)*, Institució Alfons el Magnànim, València, 1998.

Ribera, A. y J.L. Jiménez, “La arquitectura y las transformaciones urbanas del centro de Valencia durante los primeros mil años de la ciudad” en *Historia de la ciudad. III Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia,* ICARO-CTAV, Valencia, 2003.

Sánchez, D., *Arquitectura y espacio urbano en Valencia, 1939-1957,* Ajuntament de València, València, 2012.

Sànchis Guarner, M., *La Ciutat de València: Sintesi d’historia i de geografia urbana,* Cercle de Belles Arts, València, 1997.

Selva, J.R., *29+1. La ordenación urbanística metropolitana de Gran Valencia (1947-1986).* Tesis Doctoral. Dir. José Mª Ezquiaga Domínguez.Universidad de Navarra, 2013.

Sorribes, J., *Desarrollo capitalista y proceso de urbanización en el País Valenciano (1960-75),* Institució Alfons el Magnànim, Institució Valenciana d´Estudis i Investigació, Valencia, 1985.

Taberner, F., *Valencia entre el ensanche y la reforma interior,* Edicions Alfons el Magnànim, València, 1987.

Teixidor de Otto, M. J., *Funciones y desarrollo urbano de Valencia,* Institut de Geografía, Institució Alfons el Magnànim, València, 1976.

Teixidor de Otto, M. J., *València, la construcció d´una ciutat,* Institució Alfons el Magnànim, València, 1982.

Valentín-Gamazo, G., *Plan de Ordenación de la Provincia de Valencia,* Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1946.

2. FUENTES

FUENTE PRINCIPAL:

Archivo de Planeamiento Municipal de Valencia.

FUENTE SECUNDARIA:

Archivo Histórico Municipal de Valencia.

FUENTES COMPLEMENTARIAS:

Arxiu del Regne de València.

Biblioteca Central de La Universitat Politècnica de València.

Biblioteca de la Escuela Técnica Superior de Edificación de la Universitat Politècnica de València.

Biblioteca del Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana.

Biblioteca Digital de la Real Academia de Historia.

Biblioteca Virtual Joan Lluis Vives.

Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

Centro de Información Arquitectónica de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de València - UPV.

Cornell University, (urbanplanning.library.cornell.edu).

Elektronische Bibliothek Schweis / Bibliothèque Électronic Suisse / Swiss Electronic Library.

Fondation Le Corbusier.

Fototeca de Catalunya.

Heinrich Heine - Universität Düsseldorf, (digital.ub.uni-duesseldorf.de).

International Seminar On Urban Form, (urbanform.org).

Internet Archive, (archive.org).

The Hebrew University of Jerusalem & Jewish National & University Library.

University of Nebraska-Lincoln.

Openlibrary, (openlibrary.org).

2.1. PROCEDENCIA DE LAS ILUSTRACIONES

Las ilustraciones de planes y proyectos que aparecen en el presente trabajo proceden principalmente de las fuentes indicadas que son el Archivo de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia y, ocasionalmente, el Archivo Histórico Municipal. Están recogidas en el Anexo de Documentos.

Las imágenes elaboradas por el autor del trabajo a partir de las de los planes y proyectos originales aparecen identificadas como tales en el pie de las mismas.

La cartografía histórica proviene del DVD “Cartografía Histórica de la Ciudad de Valencia (1608-1944). LLopis, A.- Perdigón, L., excepto el plano de 1738 de Pasqual Esclapers de Guilló.

Las fotografías aéreas que aparecen en el presente trabajo son fragmentos de las de 1944, 1945 (Desembocadura), 1945 (Vuelo Americano), 1956 (Vuelo Americano), recogidas por el Institut Cartogràfic Valencià y las realizadas por el Ajuntament de València en 1980 y 1992.

Las vistas de pájaro y fotografías aéreas actuales, proceden de www.bing.com/maps.

Los restantes planos, fotografías, gráficos, tablas e imágenes que aparecen en el presente trabajo han sido realizadas por el autor del mismo, excepto las procedentes de las fuentes que se indican a continuación:

Ajuntament de València, Otra lectura de la reforma interior. En torno al proyecto de Luis Ferreres (Catálogo exposición), Ajuntament de València, València, 2009: Págs. 256 y 257.

Ajuntament de València, Memoria del Plan General de Ordenación Urbana de 1988, València, 1988. Págs. 222 abajo, 224 y 386 arriba.

Aldana, S., Valencia. La ciudad amurallada, Diele edicions, Valencia, 1999: Págs. 12 centro y abajo, y 27.

Blat, J., Vivienda obrera y crecimiento urbano: Valencia 1853-1936, COACV-COPUT, Valencia, 2000: Págs. 264 arriba, derecha y abajo, 265 abajo, y 272 abajo.

Boira, J.V., “Zona franca, ferrocarril i ciutat. La visió de València de Josep Bellver Mustieles (1933”) en *Historia de la ciudad III. Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia,* ICARO-CTAV, Valencia, 2003: Págs. 265 arriba y 281 arriba.

Delegación del Gobierno para Valencia, *Valencia: Ordenación técnica de la ciudad y su comarca, 1958:* Págs. 172 a 176 y 240 abajo izquierda.

Esclapers, P., *Resumen historial de la fundación y antigüedad de la Ciudad de Valencia de los Edetanos, vulgò del Cid. Sus progresos, ampliación i fábricas insignes, con notables particularidades,* Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alacant, 2001: Pág. 76.

Fototeca de Catalunya: Pág. 255.

Gaja, F., *La promoción pública de la vivienda en Valencia (1939-1976),* Generalitat Valenciana, Conselleria d’Obres Públiques, Urbanisme i Transports, València, 1989: Pág. 281 abajo.

Giménez Baldrés, E.J., *Parcelaciones Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia*, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 1996: Pág. 116 arriba y centro.

Haverford Libraries (library.haver ford.edu): Pág. 22.

Le Corbusier, *La ville radieuse,* Vincent, Fréal & Cie, París, 1964: Pág. 60, abajo.

Llopis, A., “El Jardín del Turia: Otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes“, en *Historia de la ciudad VI. Proyecto y Complejidad,* Ed. ICARO (CTAV), Valencia, 2010: Pág. 144 arriba.

Montero, M., *Historia del urbanismo en España I. Del Eneolítico a la Baja Edad Media*, Cátedra, Madrid, 1996: Pág. 10.

Oficina Municipal del Pla, *La ciutat que volem: Avanç del Pla General d´Ordenació Urbana,* Ajuntament de València, València, 1985: Págs. 222 arriba y 386 centro.

Pecourt, J. y J.L. Piñón Eds., *La Valencia marítima del 2000. Estudio del frente marítimo desde Sagunt hasta Cullera,* Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, Valencia, 1997: Pág. 192 abajo.

Pérez Igualada, J., *La ciudad de la edificación abierta. Valencia, 1946-1988*, Tesis Doctoral. Dir. Alonso de Armiño, Luis. Universitat Politècnica de València, 2005: Págs. 274, 276, 288, 290, 294, 298, 300, 302, 304, 306, 310, 350, 502, 504 y 528 abajo.

Piñón, J.L. Ed., *Bulevares. Introducción al estudio de los nuevos bulevares de Valencia,* Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunitat Valenciana, Valencia, 1997: Pág. 314 abajo.

Promociones Económicas Valencianas, S.A. (PREVASA), *Comunicaciones del área metropolitana. Valencia, IV. Información urbanística*, Caja de Ahorros y Monte de Piedad, Valencia, 1974: Pág. 308 (fragmento en blanco y negro).

Sànchis Guarner, M., *La Ciutat de València: Sintesi d'historia i de geografia urbana,* Cercle de Belles Arts, València, 1997: Pág. 260 arriba.

Stübben, J., *Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung,* Verlag Von Ernst & Korn, Berlin, 1879. Pág. 56 abajo y pág. 48 abajo

Terán, F. de, *Planeamiento urbano en la España Contemporánea: Historia de un proceso imposible,* Alianza, Madrid, 1982: Págs. 58 arriba y 126 arriba.

Valentín-Gamazo, G., *Plan de Ordenación de la provincia de Valencia,* Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1946: Pág. 124 arriba.

Wright, F. Ll., *La ciudad viviente,* Compañía General Fabril, Buenos Aires, 1961: Pág. 60 arriba.

www.fondationlecorbusier: Pág. 34.

www.mohenjodaro: Pág. 6.

www.library.haver ford.edu: Pág. 22 abajo.

www.university-of-nebraska-lincoln: Pág. 60 centro.

www.urbanplanning.library.cornell.edu/bibliogr/title123: Pág. 59.

www-wgc-books: Pág. 111 arriba.

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

DE L'AUTOPISTA AL BULEVARD

TRAÇAT VIARI I ESPAI PÚBLIC EN LA VALÈNCIA CONTEMPORÀNIA, 1946 - 1988

ANNEX DE DOCUMENTS

FROM HIGHWAY TO BULEVARD

STREET LAYOUT AND PUBLIC SPACE IN CONTEMPORARY VALÈNCIA, 1946 - 1988

APPENDIX OF DOCUMENTS

DE LA AUTOPISTA AL BULEVAR

TRAZADO VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO EN LA VALENCIA CONTEMPORÁNEA, 1946 - 1988

ANEXO DE DOCUMENTOS

VICENTE CASAÑ LLOPIS. ARQUITECTO

PROGRAMA DE DOCTORADO:

LA CIUDAD, EL TERRITORIO Y EL PAISAJE EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN

VALENCIA, OCTUBRE DE 2015

Í N D I C E

PLANO PARCIAL Nº 6, 1948

PLANO PARCIAL Nº 7, 1948

PLANO PARCIAL Nº 8, 1951

PLANO PARCIAL Nº 8-B, 1955

PLANO PARCIAL Nº 10, 1952

PLANO PARCIAL Nº 11, 1951

PLANO PARCIAL Nº 12-B (Modificación), 1958

PLANO PARCIAL Nº 13, 1952

PLANO PARCIAL Nº 14, 1950

PROYECTO PARCIAL Nº 19, 1948

PLANO PARCIAL Nº 22, 1954

PLANO PARCIAL Nº 23, 1953

PROYECTO PARCIAL Nº 24, 1948

POLÍGONO DE CAMPANAR, 1955

POLÍGONO DEL PASEO DE VALENCIA AL MAR, 1955

POLÍGONO DEL SECTOR DE LA AVENIDA DE CASTILLA, 1955-6

CROQUIS DE ALTERNATIVAS A LA PROLONGACIÓN DEL PASEO AL MAR, 1943-52

PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PLAZA DE SAN AGUSTÍN, 1947-56

BULEVAR DE FACHADA AL PUERTO, 1948-53

PROYECTO DE NUEVO PERFIL PARA EL CAMINO DE TRÁNSITOS, 1949

ESTUDIO DEL NUDO DE CIRCULACIÓN DE LAS GRANDES VÍAS DE

RAMÓN Y CAJAL, Y DE FERNANDO EL CATÓLICO CON LA CALLE DE SAN VICENTE, Y ADYACENTES, 1949

ESTUDIOS DEL CRUCE DE LA PROLONGACIÓN DE LA GRAN VIA DE FERNANDO EL CATÓLICO CON EL CAMINO DE TRÁNSITOS. Y CON EL NUEVO CAMINO DE TRÁNSITOS, 1951

PROYECTO DE PASO EN LA GRAN VÍA BAJO LA ESTACIÓN, 1952

ESTUDIO DEL NUDO DE CIRCULACIÓN DE GRAN VÍA DEL MARQUÉS EL TURIA, AVENIDA JOSÉ ANTONIO, CALLE DE RUZAFA Y CALLE DEL GENERAL SANMARTÍN, 1953

PROYECTO DE REFORMA DE LA PLAZA DEL CAUDILLO, 1953

NOTA PRELIMINAR

La principal fuente utilizada para obtener la documentación contenida en este anexo es el archivo de planeamiento del Ayuntamiento de Valencia. La fuente secundaria es el archivo histórico municipal. Puntualmente se han obtenido documentos de otras fuentes como son la memoria del Plan General de 1966 del Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunitat Valenciana o algún plano del informe Prevasa.

Siempre que ha sido posible se han reproducido los documentos originales, escaneados o fotografiados. Se ha facilitado la fuente de cada documento, junto con los datos más significativos para su identificación.

La cartografía histórica proviene del DVD "Cartografía Histórica de la Ciudad de Valencia (1608-1944) de LLopis, A.- Perdigón, L., excepto el plano de 1738 de Pasqual Esclapers de Guilló.

La planimetría histórica procede del archivo histórico municipal, como del de planeamiento.

La documentación relativa al plan general de 1946 que se ha podido localizar, es poco uniforme y no siempre completa. En los planos y proyectos parciales, por regla general se dispone entre otros documentos de la memoria y del plano de alineaciones y zonificación.

Corresponde al periodo entre 1958 y 1966 el plan de ordenación de 1959, que incluye básicamente la memoria del archivo de planeamiento, y el plano de viario procedente del archivo histórico.

Se aporta la colección completa de la serie divulgativa a color de la Red Arterial de Valencia del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, Jefatura de Obras Públicas de Valencia, Oficina Regional de Proyectos.

De los Planes Parciales que desarrollan el Plan General de 1966, salvo excepciones, se han incluido las versiones oficiales definitivamente aprobados de la memoria y un plano. El plano que se incluye no es el de viario, contrariamente a la lógica inicial, ya que al estar rellenadas de negro las calzadas, la información pierde legilibidad, o sencillamente está oculta (rotulaciones, cotas, pasos de peatones…). En su lugar, se incluyen casi siempre planos de alineaciones o de estructura urbanística.

En cuanto al Plan de 1988, la documentación no incluida es facilmente consultable en las páginas web municipal y colegial. Sí se aporta documentación de varios planes especiales que se han considerado de interés.

ABREVIATURAS:

COACV: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunitat Valenciana

APM: Archivo de Planeamiento Municipal.

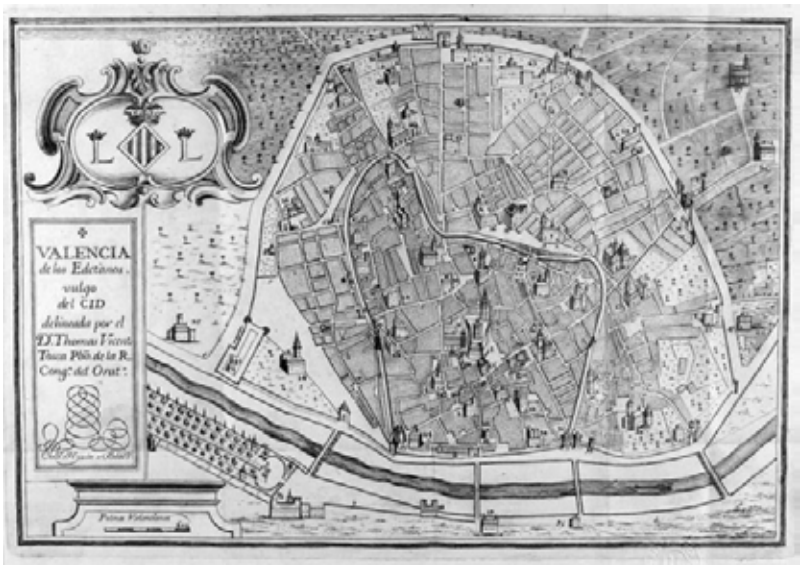
AHM: Archivo Histórico Municipal. .

(La abreviatura se destaca en negrita para indicar los documentos inéditos).

1. CARTOGRAFÍA HISTÓRICA

Nobilis ac regia civitas Valentie in Hispania, Antonio Mancelli. 1608.

Valentia Edetanorum aliis Contestanorum, vulgo del Cid, Pare Tosca.1704.



Valencia de los Edetanos, Pasqual Esclapers de Guilló. 1738.

Plano Geométrico de la Ciudad de Valencia llamada del Cid, Francisco Ferrer y Guillén. 1831.

Plano Geométrico y Topográfico de la Ciudad de Valencia del Cid, Vicente Moreno de Espinosa. 1853.

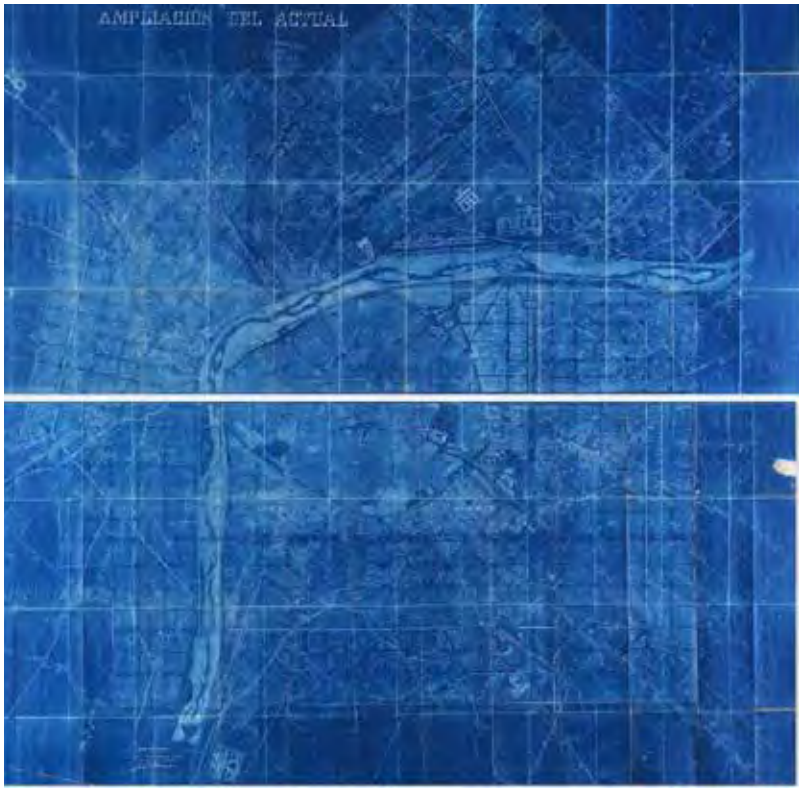
Proyecto General del Ensanche de la Ciudad de Valencia, Sebastián Monleón, Antonino Sancho y Timoteo Calvo. 1858.

Plano Geométrico y Topográfico de la Ciudad de Valencia, Cuerpo de Estado Mayor del Ejército. 1883.

Plano General de Valencia y Proyecto de Ensanche, José Calvo Tomás, Luis Ferreres Soler y Joaquín Mª Arnau Miramón. 1884.

Plano Geométrico de Valencia, Antonio Ferrer Gómez. 1892-3

Plano sin Título, José Manuel Cortina Pérez. 1899.



Proyecto de Ensanche de Valencia y ampliacion del actual. Francisco Mora Berenguer. 1907.

Reforma Interior de Valencia. Federico Aymamí Faura. 1910.

Plano del Ensanche de la Ciudad de Valencia. Francisco Mora Berenguer. 1924.

Plano de nuevas líneas para la Reforma Interior de Valencia, Javier Goerlich Lleó. 1929.

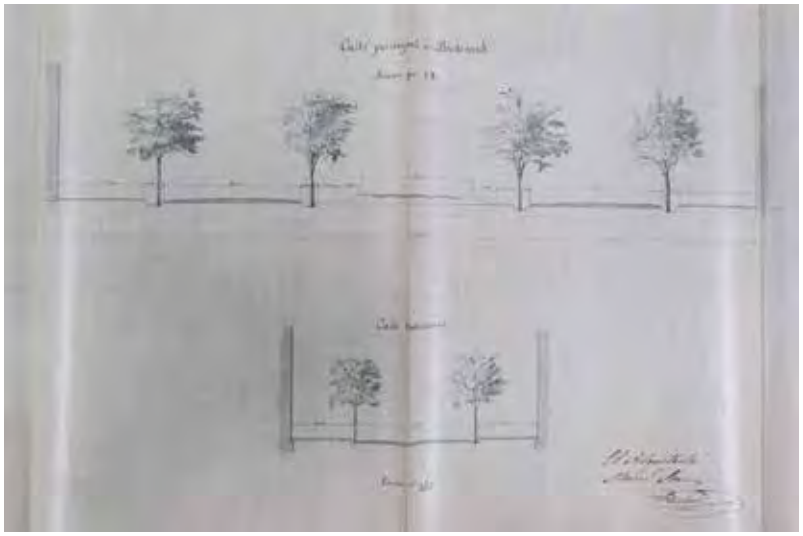
Plano de Valencia. Javier Goerlich Lleó. 1939.

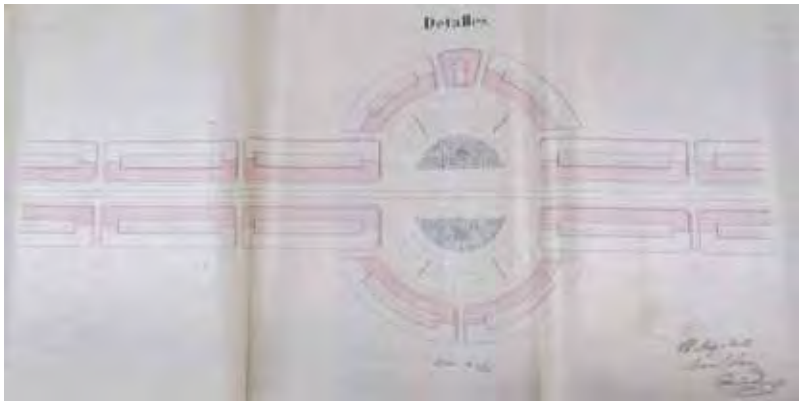
2. PLANIMETRÍA HISTÓRICA

1860. Proyecto de un Boulevart ó paseo en la Ciudad de Valencia con las manzanas y calles adyacentes que deben formar los nuevos edificios en la zona norte comprendida entre el torreón de s.ta catalina y el puente del mar siguiendo el malecon de la orilla derecha del rio turia. Antonino Sancho, arquitecto de la provincia. **AHM, T-14 nº 336.**

1865. Proyecto de Boulevard de Valencia al Poble Nou de la Mar, Manuel Sorní. Plano de Planta General (Fragmento). AHM P. N. Mar L-67


MANZANAS Y CALLES ADYACENTES QUE DEBEN FORMAR LOS NUEVOS EDIFICIOS
puente del mar siguiendo el malecon de la orilla derecha del rio turia.
ARQUITECTO DE LA PROVINCIA
Rio Turia





1865. Proyecto de Boulevard de Valencia al Poble Nou de la Mar, Manuel Sorní.

Planos de Secciones viarias y de Detalles (Gran Plaza).
AHM P. N. Mar L-67

1911. Anteproyecto de Avenida del Real. Federico Aymamí.
AHM, T-6 nº 150.

1924. Plano de alineaciones en la zona de influencia urbana situada en la Vega de la Ciudad, entre el Paseo al Mar y río Turia. Carlos Carbonell.
AHM, T-4 nº 75.

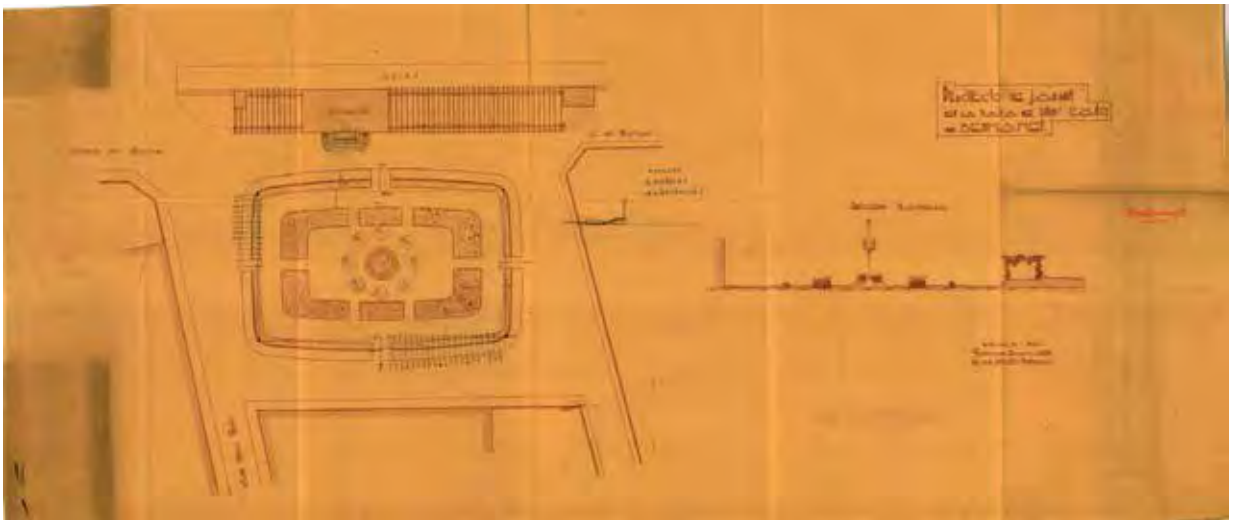
1927. Proyecto de pasos en el jardín de la Plaza de Emilio Castelar. Carlos Carbonell. E 1/300.
APM, AN-101-1

1931. Levantamiento zona Cº de las Tres Cruces. Instituto Geográfico y Catastral. E 1/2000.
APM, AN-240-4

1931. Plano de Valencia y sus poblados marítimos con el emplazamiento de la Ciudad jardín. José Pedrós. E 1/25000. **AHM, T-18 nº 385**. (Versión inédita).

1934. Plano de alineaciones del Poblado de Patraix y sus alrededores. Ángel Romaní. E 1/2000
APM, AN-142-1

1941. Proyecto de nuevas líneas zona Cº Tránsitos, Cº Burjassot, Campanar y Río Turia. Javier Goerlich. E 1/1.000.
APM, AN-233-2



1933. Proyecto de jardín en la Plaza de Luis Cano en Benimàmet. Arq. Municipal. E 1/200
APM, AN-153-1

1944. Plano de Alineaciones de la Avenida Navarro Reverter. Francisco Mora Berenguer. E 1/500
AHM, T-4 nº 96.

1944. Proyecto de vía de ingreso a Valencia de la Cª de Madrid por Motilla del Palancar. Javier Goerlich. s/E
APM

1946. Plano General, 1ª solución del Plan General de Enlaces Ferroviarios. E 1/10000.
APM

3. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE VALENCIA Y SU CINTURA, 1946

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA Y SU COMARCA, 1946

Redactores: Corporación Administrativa Gran Valencia.
Arquitecto: Germán Valentín-Gamazo y García-Noblejas.

Fecha redacción: Noviembre de 1964.
Fecha aprobación: 30 de junio de 1966.

Contenido y fuente:

MEMORIA	COACV
PROYECTO DE BASES GENERALES PARA ORDENANZAS (EXTRACTO ZONAS DE ORDENACIÓN ESPECIAL)	APM
PLANO DE ZONIFICACIÓN 1:25.000	APM
PLANO DE ZONIFICACIÓN 1:10.000	APM
HOJA 4C 1:4.000	APM
ANTEPROYECTO DE PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA DEL MARQUÉS DE SOTELO Y ENLACE DE LAS GRANDES VÍAS 1:2.000	APM, AN-233-2
Y VARIOS CROQUIS	**APM, AN-13-31**

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y DE LOS PUEBLOS DE SU CINTURA

M E M O R I A

GENERALIDADES.

Por decreto del Jefe del Estado de 2 de Marzo de 1944 y a propuesta del Ministerio de la Gobernación, se creó la Comisión Superior del Plan de Ordenación de la Provincia de Valencia con la misión de redactar y someter a la aprobación de los Organismos competentes un Plan de Ordenación Urbanistica de toda la Provincia. En el mismo decreto se preveía tambien la creación de una Oficina Técnica, dependiente de la Comisión y encargada de realizar los estudios técnicos precisos para la formulación del Plan.

Constituída la Comisión Superior el día de Abril de 1944, acordó en su primera reunión la puesta en marcha de la Oficina Técnica aprobando su presupuesto de gastos y el plan de los trabajos a realizar.

Desde aquella fecha se han continuado los trabajos que han sido expuestos a la Comisión en las reuniones celebradas por la misma y culminan con la presentación del presente Plan, que por las razones que más adelante se exponen, se concreta a la Capital de la provincia y a los pueblos de su cintura.

En la redacción del Plan han intervenido todas las representaciones técnicas de los Organismos previstos en el decreto de 2 de Marzo de 1944: Dirección General de Arquitectura, Diputación Provincial y Ayuntamiento de Valencia, Ministerios de Obras Públicas, Industria y Comercio y Agricultura. Ha sido pues un trabajo de equipo en el que en mayor o menor grado han intervenido todas las técnicas.

En el preámbulo del decreto de creación se expresa, con certera visión de los problemas, la necesidad de que -- sean encauzadas las actividades constructivas e industriales en una provincia en que existen zonas destacadas de cultivos agrícolas coincidiendo con importantes entidades de población,

- -

lo que exige la fijación de un sistema urbanístico en el que se armonicen todos los intereses afectados por el mismo dentro de normas previstas.

Siguiendo el orden de ideas expuesto en aquel preámbulo, se ha redactado el presente Plan cuya finalidad es formular una política de coordinación para la Ordenación y el futuro desarrollo de la ciudad de Valencia y los municipios de su cintura. Sus principales objetivos son, conseguir las mejores condiciones de vida que sea posible a sus habitantes y proporcionar, al mismo tiempo, las mejores condiciones de funcionamiento, de trabajo y de producción a los transportes, la industria y la agricultura de las que depende la prosperidad y el bienestar de los habitantes.

Aunque estos objetivos puedan ser alcanzados en cierta medida por la Ordenación separada de cada Municipio, su completa realización no puede alcanzarse en una comarca en que los Municipios se hallan tan intrincadamente ligados unos a otros por intereses mutuos sin que se establezca una intensa cooperación entre las autoridades interesadas y se consiga un acuerdo mutuo sobre las principales líneas de las estructuras urbanas y rurales de la comarca, considerando a ésta como un conjunto ordenado para el mejor servicio de las necesidades colectivas.

Esto no ha de significar ninguna idea de cohibir la autonomía de las iniciativas municipales en cuanto a los detalles de la ordenación interna de cada entidad municipal. Es, por el contrario, de general interés que cada localidad preserve y desarrolle su propio caracter e individualidad, pero se necesita conseguir la conformidad de todos para este "plan general de campaña" y su respeto, por consiguiente.

Con arreglo a estas ideas, el objetivo principal de la Comisión es proveer a todo lo relacionado con esta estructura estratégica con arreglo a la cual se desarrollarán las operaciones tácticas que lleve a cabo cada Autoridad en el cumplimiento de la misión específica que le está encomendada, garantizando con ello el armónico desenvolvimiento de la comarca.

AREAS Y LOCALIDADES INCLUIDAS EN EL PLAN.

En el decreto de 2 de Marzo de 1944 se prevé que el Plan abarca toda la extensión de la Provincia de Valencia. Los estudios realizados en principio analizando el movimiento demográfico, el crecimiento urbano y demás factores que influyen en los problemas urbanísticos, pusieron de manifiesto la concentración de los más importantes de éstos en la zona de influencia de la Capital de la provincia, que es lo que se ha calificado de "cintura" de Valencia y a la que se concreta el presente Plan.

El Plan afecta a los términos municipales de: Valencia, Albalat, Alboraya, Alfafar, Alfara del Patriarca, Aldaya, Alacuás, Almácera, Bonrepós y Mirambell, Benetúser, Burjasot, Catarroja, Cuart de Poblet, Chirivella, Foyos, Godella, Lugar Nuevo de la Corona, Manises, Masanasa, Meliana, Mislata, Moncada, Paiporta, Paterna, Picaña, Rocafort, Sedaví, Tabernes Blanques, Torrente, y Vinalesa.

Los datos recogidos en la información previa al estudio del Plan, se han representado en gráficos sobre Mapas Provinciales para los problemas de conjunto y planos de la cintura y de la Capital, a escalas mayores para los problemas de ellas, que entelados y puestos en bastidores, se conservan en la Oficina Técnica de la Comisión. La imposibilidad de acompañar estos planos a la carpeta que contiene el Plan, ha obligado a representarlos fotográficamente, y acompañar estas reproducciones en carpeta aparte.

El Plan se ha representado a escala 1:4.000 sobre calcos de los planos topográficos que posee el Ayuntamiento de Valencia y que abarcan todo su término municipal, desviándolo en algunos puntos. La necesidad de complementar estos planos en la extensión precisa hasta abarcar toda la cintura, y la necesidad de disponer de ellos rápidamente, ha obligado a hacer un vuelo fotográfico de las superficies precisas, y construir un fotoplano de ellas, que ha sido de enorme utilidad no sólo por la extraordinaria exactitud conque se ha realizado, sino además por el gran valor gráfico de esta clase de planos, ya que resultan representados en ellos hasta la más pequeña edificación, los árboles, las acequias, los caminos, y se puede juzgar de la clase de cultivos y hasta de la parcelación, lo que representa un enorme ahorro de trabajo.

La ordenación de los pueblos, aunque se representa en el Plano General a escala 1:4.000, se ha representado en planos individuales para salvar el inconveniente de aquellos pueblos que quedan repartidos en dos o tres hojas del Plano General. Se acompaña tambien, un plano de ordenación de la Capital, representando la zonificación en su conjunto a escala 1:10.000, y otro a escala 1:25.000, para el conjunto de la cintura.

CARACTERES GENERALES DE LA PROVINCIA

GEOGRAFIA Y CLIMATOLOGIA.

Los caracteres geográficos y climatológicos de una región suelen ser decisivos para la definición de sus problemas urbanísticos. En la provincia de Valencia se confirma plenamente esta teoría.

La región valenciana considerada geográficamente, es una faja montañosa en rápido declive hacia el mar Mediterráneo, que se desarrolla como una gradería en anfiteatro y vá a morir en el litoral que se perfila en forma de guirnaldas formadas por el hundimiento de las tierras que ocupaban lo que hoy es el Mediterráneo Occidental. Representa la vertiente mediterránea en su ángulo oriental tendida entre la planicie superior castellana y el mar, siendo el enlace ó intersección del Sistema Ibérico y el Sistema Penibético. Compónenla, especialmente, terrenos secundarios que alcanzan altitudes medias (1.000 ó 1.500 metros), llegando hasta los 2.000 metros en Sierra de Javalambre.

Las partes altas de la Provincia, mal llamadas Sierras, no son sino páramos y altas mesetas labradas por poderosas erosiones en una comarca que tiene tan proximo su nivel base. Muchas de ellas reconocen este origen, tales como Sierra de La Atalaya, Sierra de Negrete, etc., las que no son sino altas mesetas separadas en el bloque primitivo por hondas barrancadas de erosión. Las llamadas "muelas" en el país, no son sino páramos amesetados rematados por tablares calizos, verdaderos cerros, respetados por una erosión que ha modelado enérgicamente el resto del país, encajando los ríos en cauces angostos y profundos. Las formas del relieve son agrias y duras, típicas de los climas áridos, y por consiguiente su vegetación suele ser escasa.

La sedimentación del abundantísimo acarreo arrancado a las tierras, ha formado una extensa planicie litoral de unos 100 kilómetros de longitud desde Sagunto a Gandía cuyo ancho es muy variable llegando a adentrarse hasta 30 kilómetros o más, en los valles del Turia y del Júcar. Esta planicie litoral es lo más característico de Valencia donde reside el 80 % de la población de la Provincia y se concentra la mayor riqueza. En ella se desarrollan las magníficas huertas y los marjales arroceros.

Son los ríos, como principales causantes de esta riqueza, los que definen las comarcas o zonas en que puede subdividirse la Provincia. Considerándolos de Norte a Sur, son los principales: el Palancia que desagua junto a Sagunto, dá lugar en la Provincia de Castellón y en su curso alto a

numerosas huertas, y desde aquella población al mar riega los llamados "valletes" de Sagunto. Son temerosas sus avenidas extraordinarias. El río Guadalaviar o Turia es de los que, vertiendo en el Mediterráneo, tienen su curso superior en el borde N.E. de la Meseta. Muy encajado, forma las hoces de Albarracin, cruza el rincon valenciano de Ademuz, pasa por Santa Cruz de Moya, de donde parten las grandes maderadas que todos los años flota el río hasta Valencia, se encaja en las hoces de Chumilla y Gestalgar, y de Villamarchante a Ribarroya, al mar, corre atravesando la planicie litoral. Es su cuenca de más de 3.000 kilómetros cuadrados. Multitud de ramblas abocan en él y toman parte principal en las temerosas y súbitas inundaciones del río.

El río Júcar nace en plena Meseta de la que recorre buena parte de las Provincias de Cuenca y Albacete; los últimos 130 kilómetros discurre en Valencia. En la porción montuosa de Valencia, se encaja en profundas gargantas, y en Antella, al abandonar la montaña, pierde su caracter torrencial y entra en la planicie formando la llamada "ribera del Júcar" hasta desembocar en Cullera, originando, en sus últimos 50 kilómetros, numerosos tornos cegando las salientes del litoral y regularizando su perfil.

Las inundaciones del Júcar han sido formidables. En ocasiones el río ha alcanzado mas de 15 metros sobre su nivel ordinario, y desde Alcira han formado las aguas un lago inmenso confundido con el mar desde La Albufera hasta el valle de Valldigna. Por la izquierda se le une el Gabriel, su afluente mas caudaloso, y el Magro que causa con sus inundaciones grandes estragos.

El rio Serpis nace no lejos de Alcoy y desarrolla gran parte de su curso, en la Provincia de Alicante; vá muy encajado y forma, al desembocar, la huerta de Gandia.

Son las planicies litorales, dotadas de un maravilloso sistema de riego con agua tomada de estos rios y con la obtenida de innumerables manantiales y pozos, las que atraen el máximo interés para el presente estudio, como se confirma tambien al analizar los aspectos agricola, industrial y demografico. El resto de la Provincia tiene, en todos sus aspectos, caracteristicas semejantes a las Mesetas de Cuenca y Albacete y fuera de un corto numero de pueblos que exceden los 2.000 habitantes, los restantes son de crecimiento demográfico muy lento y en algunos casos regresivo, no ofreciendo problemas urbanos dignos de tenerse en cuenta en este trabajo.

El clima de la región valenciana es de tipo mediterráneo, aunque en ciertos puntos se define un tránsito al clima desértico. Es, pues, un clima cálido y seco de escasas precipitaciones que tienen lugar, principalmente, en los equinoccios, con un periodo seco que normalmente se presenta en verano y dura de tres a cuatro meses.

Con relación a las costas Cantábricas y Atlánticas, las Mediterráneas presentan una oscilación anual bastante más amplia y temperaturas mas extremadas.

El período de temperatura media inferior a 10º, no existe o es súmamente breve (en Valencia un mes), y durante cuatro meses la media es superior a 20º, llegando su valor máximo a 25º en la Capital. La oscilación anual es de 26º. La temperatura media del invierno es de 10'8º, la de primavera 16'9º, la del verano 23'9º, y la del otoño 15'5º.

La oscilación diurna, no muy acusada, recuerda la de las costas Atlánticas en los 10º.

En el litoral se acentúa el caracter marítimo del clima. Los veranos son, sin embargo, muy calurosos, contribuyendo a ello la sequedad y extrema transparencia del aire, la fuerte insolación, y el poder reflector de las tierras áridas, acentuadas dúramente hacia el interior. Al Occidente de la planicie litoral, la naturaleza desértica del terreno, unida a la intensa radiacción nocturna de sus noches despejadas, dan lugar a heladas frecuentes aun estando la primavera bastante avanzada, especialmente en el corazón de las estepas.

La máxima de la humedad se alcanza en Diciembre, elevándose a 69 y descendiendo sus mínimas a 64.

Es la región levantina la de mayor transparencia y despejo de su ambiente de toda la Peninsula, y el número de días despejados es el doble o el triple que el de cubiertos.

La cantidad de lluvia anual recibida en Valencia, es de 479 milímetros durante 58 días, con lo que resulta ser una de las regiones de España más pobre en precipitaciones.

Del caracter de las lluvias, conviene advertir, que en ocasiones las primeras lluvias obtenidas son tan copiosas y violentas que originan desastrosas inundaciones. En Alicante en un solo dia de 1882, cayeron 200 milímetros de agua, en tanto que en el resto del año y en 40 dias de lluvia, se habian registrado únicamente 124 milímetros. La escasa cantidad de las lluvias y su régimen torrencial actuando sobre un país montuoso de fuerte declive y próximo al mar, explican la erosión y encaje profundo de los cauces modelando el terreno en angostos barrancos y escarpes violentos.

Las nevadas sólo se producen en las sierras del interior.

La cuantía de la evaporación media y su relación con la de la lluvia caída [illegible]

fiesta la aridez de la región. Es pais en que la evaporación supera varias veces la cantidad de agua caída, como indica la cifra siguiente:

Huerta de Valencia: Lluvia anual en milímetros, 479.
Evaporación anual en milímetros, 2.344.
Número de veces que evapora lo que llueve, 4'8.

Las lluvias son frecuentes en el litoral con vientos del N.E. escasos y fugaces y con vientos del S.E. Los vientos del O, y S.O. suelen originar ambiente templado y seco, si son del N.O. excesivamente secps y calurosos.

La calina es una niebla seca que en el rigor del verano empaña el cielo con tono gris plomizo.

En resumen, es por excelencia un prototipo del clima meridional y mediterráneo, singularmente en el litoral, muy recomendado para curas de invierno que hacia el interior establecen tránsito insensible al clima rúdamente continental de la Meseta.

AGRICULTURA.

La diversidad de caracteristicas climáticas y geograficas de la Provincia se refleja en su Agricultura, definiendo cláramente tres zonas que podemos llamar: alta, media y baja; la primera de las cuales es en todo semejante a las zonas próximas de Albacete y Cuenca, dándose los cultivos viñedo y cereales, alternados con las manchas de monte, pinares y encinares, mezclados con regulares terrenos de pasto. La zona media, formada principalmente por las partes altas de los principales valles, sigue siendo en su mayor parte de secano pero alterna con manchas de regadío obtenidas con el agua de manantiales y pozos y con pequeñas derivaciones de los ríos. La mayor suavidad del clima de esta zona, permite el desarrollo del algarrobo y la vid, quedando los cereales en menor proporción que en la zona anterior. En la parte más baja de esta zona en que se establece ya contacto con la planicie litoral, se desarrollan los espléndidos naranjales, característicos dn la región, cultivo primoroso y riquísimo al que solo en raras ocasiones alcanzan las heladas.

Lo verdaderamente caracteristico de la agricultura valenciana, que ha dado lugar a que se considere al levantino como al más inteligente agricultor español, son las huertas que se desarrollan en la planicie litoral y penetran, a veces con profundidades mayores de 30 kilómetros, a lo largo de los valles del Turia y del Júcar. Esta zona contrasta fuertemente con la aridez general de las anteriores, siendo este contraste acusadísimo en lugares como Rocafort, Godella o Burjasot, en que las estribaciones de las colinas de seca-

no penetran hasta el corazón mismo de la huerta. La creacion de este regadío ha supuesto una larga y penosa labor de canalización y de construcción de pantanos que refuercen y almacenen las aguas, así como una extensa red de canales y acequias para su distribución.

La red inicial de acequias se supone procedente de la época romana, pues aunque la tradición lo atribuye a los árabes es extraño que sus cronistas, que tanto alardeaban de las obras por ellos efectuadas, nunca citen la creación de las acequias, sino que hablan de ellas como de cosa ya existente. Hay que suponer, no obstante, que ampliaran la superficie puesta en riego por los romanos, y que los árabes, poco aficionados a las grandes urbes, diseminaron sus casas por las vegas y valles, poblándolo de lugarejos y alquerías, de los que muchos conservan hoy en sus nombres la raíz árabe. Extendieron la cría del gusano de seda, ya existente tambien en la época romana, e introdujeron el cultivo del arroz, que es desde entonces uno de los pilares de la riqueza valenciana.

Los escritores de la época encomian sobremanera los jardines y huertas "que producían variadísimos frutos", y tambien elogian las industrias de cera y cerámica. Es curioso el elogio que Al Makkrí hace de Ruzafa diciendo que es tenida como "una de las mansiones más deliciosas de la Tierra".

El problema púramente técnico del regadío, encerraba otro jurídico-social: leyes y ordenanzas, jueces y tribunales que reglamenten y entiendan del uso del agua que tradicionalmente se han consignado y se concretan en el famoso "Tribunal de las Aguas", cuya autoridad es suprema y respetadísima por los valencianos. El agua es inseparable de la tierra. La propiedad individual de la tierra lleva unida el derecho a usar una cierta cantidad de agua, que, en contraste, es de propiedad colectiva y con un disfrute.

Los regantes de cada acequia constituyen una junta general que se reúne por bienios, y designa directamente su síndico, el cual, como delegado de la asamblea y administrador de sus fondos, tiene poderes ilimitados para distribuir equitativamente el agua de riego. Los síndicos de las diferentes acequias constituyen un consejo ejecutivo sin apelación superior.

Los regadíos del Palancia en esta Provincia, se efectúan por la acequia mayor de Murviedro que riega la huerta de Sagunto.

Los regadíos del Guadalaviar o Turia se efectúan por medio de 25 acequias que riegan 17 términos municipales, en su parte alta, hasta Benaguacid y Ribarroja. En la región inferior existen, principalmente, dos puntos: A) El canal

del Oro, que abastece de agua a la Capital, y B) Las ocho - acequias destinadas al riego de los numerosos pueblos de la huerta de Valencia, y son: Moncada, Cuart, Tormes, Mislata, Mestalla, Fábara, Rascaña, y Godella. Parte del caudal de esta última se emplea en limpiar las cloacas de Valencia.

Los riegos del Júcar empiezan en Antella, donde se inicia la amplia Ribera colmada de ricos y cuidados cultivos.

En Antella derivan la Particular y la Acequia Real regando esta última mayor número de hectáreas que todas las demás reunidas; la de Carcagente, la Mayor, y la de Musquis de Sueca; la de Corbera, y la de Cullera para regadío de -- arrozales y huertas.

El Serpis riega en su curso inferior, la huerta de Gandía, mediante las acequias siguientes: Dos Puertas, Gandía, Oliva, Encarroz, En-Marc, y Benisa (en el río de su nombre).

DEMOGRAFIA.

El estudio del movimiento demográfico en determinada región o localidad, es el índice mas claro de los problemas urbanísticos que en ella se presentan. Valiéndonos de - los Nomenclator de la Provincia de Valencia correspondientes a los años 1900, 1910, 1920, 1930, y 1940, hemos analizado - el crecimiento en población de todas las localidades mayores de 1.000 habitantes, haciendo, para cada una de ellas, un - gráfico de su crecimiento que se ha representado sobre dos - Mapas Provinciales a escala 1:100.000, separando los mayores de 5.000 habitantes en uno de ellos, y los comprendidos entre 2 y 5.000 habitantes en el otro.

El resultado del movimiento demográfico de estas - localidades se recoge en los Anejos a esta Memoria

. En estos cuadros se ha exceptuado Valencia que por su importancia se estudia aparte. En el primero de ellos se relacionan los pueblos en tres grupos: de 2 á 5.000 habitantes; de 5 á 10.000 habitantes, y de más de 10.000 habitantes. En el primer grupo hay 70 pueblos, en el segundo 20, y en el tercero 15. En el siguiente Anejo se analiza lás incrementos de población en el período 1900 á 1940. Se observa el rapidísimo crecimiento de las poblaciones próximas a Valencia, siendo tambien notable el de los pueblos de la Ribera del Júcar y el de los de la huerta de Gandía. Complemento dé éste es el tercero en que se comprenden los crecimientos habidos en cada mitad del período 1900-1940, y es curioso observar que - hay zonas, como la Rambra de Algemesí, que el crecimiento rápido se produce a partir de 1920. En Sagunto, el mayor crecimiento se produce entre 1920 y 1930 a causa del desarrollo de las instalaciones siderúrgicas, y se estaciona a partir de -

esta fecha. Los pueblos próximos a la Capital acompañan a ésta en su crecimiento.

Como resumen de los Anejos anteriormente referidos se ha confeccionado el cuarto, en que se relacionan los pueblos que destacan por su crecimiento, indicando al márgen la zona a que pertenecen. En su resumen se observa que de las 25 poblaciones de rápido crecimiento, 18 pertenecen a la cintura de Valencia, 5 a la zona naranjera, 1 a la de residencia de veraneo y huerta, próxima tambien a Valencia, y otro a la zona de arroz-naranja. En cuanto al índice de su crecimiento, el mayor número de los 17 han aumentado entre un 200 y un 300 por ciento su población en el citado período.

Se incluye otro Anejo en el que se relaciona el crecimiento demográfico de la Capital. En el período 1900 á 1940, ha aumentado su población en más de un 100 por 100, y hay que observar que el ritmo es mucho más acentuado en el período de 1930 a 1940, en el que el aumento ha sido de casi un 50 por ciento. Las cifras de mortalidad y natalidad que se consignan en el gráfico, responden al progreso habido en la general de la Península durante este período. Lo mismo la mortalidad que la natalidad han decrecido pero en mucha mayor proporción la primera que la segunda, ya que a principio de siglo había un uno por mil de diferencia entre ellas, y hoy hay un cinco por mil. La mortalidad por tuberculosis tambien se ha reducido a cerca de la mitad. Estos datos son bien elocuentes del progreso habido en las condiciones sanitarias de la Capital, y hay que atribuirlo de modo principal a los nuevos y amplios ensanches, de mucho mejores condiciones de habitabilidad que los barrios antiguos, y a la descongestión de éstos como consecuencia del desarrollo de aquéllos. El inusitado desarrollo en altura que se está dando en la actualidad a los edificios de la Zona Comercial, verdaderos rascacielos, sin aumento de las prevenciones de dimensión en los patios y de las condiciones sanitarias de los mismos, pueden ser causa de una reversión de la curva sanitaria en este barrio.

Como consecuencia del estudio de los datos arriba referidos, se evidencia que el movimiento demográfico principal se produce en la Capital valenciana y en los pueblos de su cintura, viniendo despues los de la Ribera del Júcar y muy próximos a ellos los de la huerta de Gandía. Esto confirma la impresión ya obtenida de que en estas zonas se concentran los principales problemas urbanísticos y son las que necesitan más urgente estudio.

El análisis de los fenómenos demográficos que se producen en la Capital y su cintura se hacen en los Anejos F, G y H. En el F. se deducen los futuros de crecimiento correspondientes a los diferentes pueblos de la cintura y a su conjunto, incluyendo la Capital, eneel período 1900 á 1940. Puede observarse que algunos llegan a más de 4, y Benetuser alcanza 5'35. El factor medio para el conjunto es de 2'04, con

un total de población para 1940 de 610.000 habitantes. En columna al lado, se indica el factor de crecimiento que se asigna en el Proyecto para éstos pueblos para el período de 1940 a 1980; puede observarse que para algunos se aumenta ligeramente, en tanto que a otros se les asigna un crecimiento considerable, y ésto depende de la función que se atribuya a cada pueblo dentro de la organización de conjunto en el Plan. Como ésto afecta al criterio que se ha seguido en el Plan de desarrollo, lo trataremos más adelante. En los Anejos G y H. se ha hecho el análisis de la población concentrada en los pueblos de la cintura y la diseminada en las huertas de los términos de cada uno de ellos. La población consignada en el Apartado H, está incluída en las cifras del G, ésto es, que la población verdaderamente concentrada en el núcleo de cada pueblo, es la diferencia de ambas. Puede observárse que, en conjunto, hay una relación de 1 á 2 entre la concentrada y la diseminada. En la relación H, se incluyen como epígrafe aparte, algunas entidades que no son Municipios sino barrios de las afueras de Valencia, incluídos en su término municipal.

El hecho más elocuente de todo este estudio, es que Valencia y su cintura ha duplicado con exceso su población en los últimos 40 años, y que el índice de crecimiento tiende a aumentar, por lo que hay que esperar para los próximos 40 años, un índice muy próximo a 2'5, lo cual convertirá los 610.000 habitantes que hoy existen en nuestra demarcación en 1.500.000 habitantes para 1980.

Es una ley urbanística el que los problemas urbanos crecen en proporción mucho más elevada que el crecimiento demográfico de las poblaciones, y este ritmo de aumento de los problemas urbanísticos es tanto más grave cuando se dá, nó en una población aislada, sino en grupo de poblaciones que crecen conjuntamente, puesto que al aumentar las actividades de todas ellas, las relaciones entre unas y otras, la necesidad de transportes industriales y de todo órden, se complican y dan lugar a conflictos que, al no ser ordenados, pueden poner en gran peligro el porvenir urbanístico de la comarca. Este fenómeno se agrava aún más, si consideramos que en la huerta de Valencia, además de 40 entidades de población de rápido crecimiento, está la capital, que hoy tiene 450.000 habitantes y que se presume puede llegar al millón de habitantes antes de 1990. Hay un dato interesante que destacar y es la densidad de población que se produce en la huerta de Valencia. Si se descuentan los habitantes de la capital, si se prescinde de ella y se consideran sólo las pequeñas poblaciones y la gran cantidad de casas diseminadas por la huerta, se llega a la cifra de 400 habitantes por kilómetro cuadrado. Si se considera, además, la población de la capital, se llega a la cifra de 2.000 habitantes por kilómetro cuadrado. Esta densidad humana con una base agrícola, sólo se encuentra en las zonas regables del Ganjes o del Nilo, pero en ninguna de estas zonas existe con un índice de vida y un complemento industrial como en la huerta de Valencia. La comprobación de todos estos hechos demuestra que estamos ante un hecho urbanístico que re -

quiere urgente y detenido estudio en tal medida que nos ha obligado a aplazar el estudio del resto de los problemas provinciales para concentrar nuestro esfuerzo sobre lo que hemos llamado "La cintura de Valencia" que abarca una zona que no coincide exactamente con los límites de la huerta, sino que es la parte de ésta que está sometida a la influencia directa de la capital.

INDUSTRIA.

La información que ha podido recogerse sobre las actividades industriales en la provincia, es muy abundante, pero el dato más expresivo es el censo de obreros industriales que clasificados por localidades se ha representado sobre un mapa provincial con cuadrados de superficie proporcional al número de obreros dividido en franjas por ramas de industrias. En la carpeta de reproducciones fotográficas se incluye la de este gráfico, y es muy interesante observar cómo las concentraciones industriales coinciden con las agrícolas, contribuyendo así a la concentración demográfica en las zonas ya señaladas. No se incluye en este gráfico la representación de los obreros que corresponde a la capital de la provincia.

RIEGOS.

La Confederación Hidrográfica del Jucar tiene preparado un extenso y notabilísimo plan para el aumento y regulación de los riegos de la comarca. Se reproduce también el gráfico facilitado por la Confederación, en el que se representa las superficies regadas actualmente y las que se proyecta regar en el futuro, así como el emplazamiento de los pantanos existentes y los futuros y los trazados de los canales que los sirven.

El hecho actualmente de más importancia a tener en cuenta en la organización de la provincia, es la posibilidad de duplicar con exceso las superficies regadas actualmente, que pasarían de 59.000 hectáreas a 117.500. Algunas de las nuevas superficies regables son complemento de las existentes, pero también se crean otras totalmente nuevas, como la próxima a Liria. Aunque es dudoso que las nuevas superficies regables puedan llegar a explotarse con la intensidad de las antiguas, dada la calidad de los suelos en que han de realizarse y, por tanto, no dará lugar a una duplicación de las riquezas y de la población actual de esas zonas, sí hay que contar con un aumento muy considerable de ellas que obligará a tener en cuenta un amplio margen para el desarrollo de las poblaciones y para la ampliación de la capacidad de tráfico de los medios y vías de transporte.

TRANSPORTES.

La red ferroviaria actual está constituída por una red general de vía ancha, cuyas principales arterias son las líneas de Madrid a Barcelona, la de la central de Aragón y la de Cuenca a Utiel. Los ferrocarriles de vía estrecha [illegible]

movimiento de viajeros y mercancías de ésta. La de viajeros es de tal volumen que la estación principal de Valencia era el año 1936 la segunda del mundo en tráfico de viajeros.

Los ferrocarriles de vía ancha se establecen en el -- gráfico que se acompaña. La comparación entre el transporte de viajeros y el de mercancías, la relación de unas y otras es por término medio de uno a siete. En los ferrocarriles de vía estrecha, la proporción es inversa.

LA CINTURA DE VALENCIA

Lo que hemos llamado "cintura de Valencia", tiene unos 500 kilómetros cuadrados de extensión y no comprende toda la huerta, sino que llega desde Masamagrell por el Norte, hasta Catarroja por el Sur, y desde Cuart dePoblet y Manises por el Oeste, hasta el mar.

Está definida por la zona de influencia de la Capital. Esta influencia puede concretarse en dos tipos: por un lado la influencia industrial, cuyo órgano principal es el puerto (lugar de salida y entrada de productos), y las comunicaciones ferroviarias, líneas de Tarragona y Barcelona por el Norte, la línea de Liria y Utiel por el Este, y la línea de Madrid por el Sur-Oeste; los ferrocarriles de vía estrecha a Burjasot y Paterna y la línea del Norte a Foyos y Masamagrell, y la línea de Torrente; pero principalmente la industria está influída por los ferrocarriles de vía ancha. Es de observar cómo se sitúan las industrias en estos pueblos servidos por los ferrocarriles de vía ancha.

Hay otra influencia importante, que es la que hemos llamado residencial, es decir, aquellos pueblos que son lugar de residencia de muchas gentes que van a trabajar diariamente a la Capital o a la zona industrial del puerto y que tambien sirven en el verano como lugares de residencia veraniega. Esta influencia define dos zonas muy concretas, que son las de los pueblos de Burjasot, Godella, Paterna y Benimamet, que se extiende hacia Rocafort por el Noroeste, y Torrente al Suroeste, con la circunstancia de que ambas están en el borde de la huerta sobre las colinas de secano que la limitan; a ello deben su cualidad de buena residencia pues al estar elevadas sobre la huerta, disfrutan de mejor clima, tienen menos humedad, gozan de aire más fresco, y no tienen mosquitos en verano.

Se definen ya unos grupos o rosarios de pueblos, a los que hemos llamado ejes, que son: el eje Norte, de tipo industrial; el eje Oeste, tambien de tipo industrial, con Cuart de Poblet y Manises; y el eje Sur, que comprende Alfafar, Benetuser, Masanasa, y Catarroja, y que se extiende por Paiporta a Torrente. Despues, los dos ejes residenciales de Noroeste y Sureste, con Burjasot y Torrente, y otro eje hacia el Este, que podemos llamar industrial-residencial, que es el de la parte de la Avenida del Grao de Valencia, la zona industrial adyacente y la zona residencial de los poblados del Grao y de la Malvarrosa, zonas de veraneo y de playa. Puede observarse, pues, una estructura muy definida dentro de este conjunto con marcada especialización de funciones de cada uno de los pueblos o grupos de ellos, constituyendo una entidad orgánica con vida muy compleja. Ha sido criterio muy importante a tener en cuenta en el estudio de todos los aspectos del Plan, el acentuar esta especialización y la división de funciones de cada pueblo, descentralizando las actividades; cosa que es

relativamente fácil hacer, complementando la magnífica red actual de transportes ferroviarios, haciendo la electrificación de aquellos de vía estrecha que no lo están, y creando una red de vías de transporte por carretera con fáciles accesos al puerto de Valencia.

No hay que descuidar el aspecto humano de este problema. Toda esta estructura urbana con su complemento industrial, se sitúa sobre un maravilloso fondo de huerta, que es lo que le presta su riqueza y sus posibilidades, ya que la razón de existencia de esta industria en muchos casos, solo se justifica por el aprovechamiento de la mano de obra de los familiares de los agricultores y hasta de los propios agricultores, en la época de paro estacional. Hay que añadir tambien, que una gran parte de esta industria no es del tipo llamado industria pesada, sino más bien artesana, la que con un pequeño taller y la ayuda de motores de poca potencia, una familia con otras personas que los auxilian, desarrollan una actividad industrial.

En el análisis demográfico de esta zona hay que destacar a Torrente, Catarroja, Burjasot y Paterna, con 10.000 habitantes; Mislata, Manises y Alboraya, ya prácticamente unidos a la Capital, con 7.000; los demás pueblos están por debajo de 5.000 habitantes. Hay además zonas de la huerta en las que las familias que habitan en casas diseminadas, es tan considerable que se llega a densidades de 20, 30 y 40 habitantes por hectárea en algunos casos. Están tan íntimamente ligados unos pueblos a otros, el fenómeno demográfico está de tal manera complejo y el intercambio de población de la Capital a los pueblos y de los pueblos a la Capital es de tal importancia, que hemos tenido que desistir de estudiar aisladamente cada pueblo, y considerar tan solo el fenómeno del crecimiento demográfico del conjunto. Esto nos ha llevado a la consecuencia de que teniendo hoy la Capital 450.000 habitantes y 150.000 el conjunto de los pueblos dela cintura, la curva de crecimiento de este conjunto nos daba para 1980 la cantidad de millón y medio de habitantes, o sea que los 600.000 habitantes actuales llegarán al millón y medio. Y de seguir el índice de crecimiento de la Capital en proporción al de la cintura, en la misma forma que hoy, la Capital llegaría a alcanzar 1.250.000 habitantes y 250.000 el resto. Este crecimiento significaría el triplicar la población actual y, por tanto, triplicar la superficie precisa para alojarla. Es decir, haría falta robar a la huerta que rodea Valencia, que es la de mayor rendimiento, 3.000 hectáreas para ocuparlas en el desarrollo o ensanche de la Capital.

Este hecho al que hemos llegado en la primera fase de nuestro estudio, nos preocupa extraordinariamente. Se tiene la sospecha de que el crecimiento urbano absorba de tal modo esa riqueza agrícola que la ponga en grave peligro y pensamos que de seguir así se producirá el fenómeno de que la ciudad se devore a sí misma al destruir la riqueza que es causa de su vida y de su bienestar. Esto nos ha obligado a

meditar sobre los medios de impedir ese fenómeno, y el único medio que vemos para evitarlo es el descentralizar Valencia haciendo que el crecimiento demográfico no recaiga exclusivamente sobre la Capital, como ahora ocurre en su mayor parte, sino que se distribuya en todo el conjunto, es decir, ir a una descentralización de la actividad urbanística de la Capital, llevándola, en la medida de lo posible, a los pueblos de la cintura. De este modo tambien se evitará el congestionamiento del centro de Valencia, problema hoy muy difícil, a pesar de lo restringido de la circulación actual, que no es la de los tiempos normales, pero, además, con la preocupación incluso sanitaria de impedir que en esa zona baja próxima al mar, afectada por el peligro de las inundaciones del Turia, se aglomere una gran cantidad de gente.

Afortunadamente, Valencia es una ciudad que no tiene suburbios, porque el valor agrícola del terreno es tal, que no se permite a nadie ocupar un metro cuadrado de terreno como no sea para explotarlo, y así se dá el fenómeno de que el valor del terreno urbano del solar, es mucho más elevado que en otras poblaciones españolas, puesto que el precio inicial de que se parte para la plusvalía de los solares, es el precio agrícola, ya de por sí elevadísimo. El único suburbio que puede considerarse en Valencia son las cabañas que se han hecho en el cauce del Turia, seco la mayor parte del año. Para favorecer este propósito de descentralización, nos encontramos con la circunstancia providencial de la existencia de dos penetraciones montuosas, dos colinas próximas a la huerta: la del Noroeste con Burjasot y Godella, y la de Suroeste con Torrente. El criterio del Plan ha sido el hacer dos grandes núcleos residenciales en estas dos cuñas que restan del crecimiento de la Capital, unos 150.000 habitantes, y al mismo tiempo estimular la creación o impulso de las actuales zonas industriales en los tres grupos industriales de Norte, Sur, y Oeste, a fín de llevar tambien a estos pueblos población obrera industrial. De este modo pretendemos que la población de Valencia, dentro del siglo actual, no sobrepase el millón de habitantes. Esto obligará a un control de este conjunto urbanístico para conseguir se acentúe la especialización de los pueblos.

En el gráfico industrial de la cintura de Valencia se representa el número de obreros industriales residentes en cada uno de los pueblos. Por medio de colores, se señala el tipo de industria. En los pueblos del Norte predomina la industria textil y química. En la zona de Manises, Cuart de Poblet y Aldaya, la industria cerámica; destaca sobre todo la de Manises. En la zona de Benetúser, Alfafar, Masanasa, y Catarroja, se distingue la industria de la madera. En la zona que hemos calificado como residencial se dá un hecho curioso: el censo indica gran variedad de industrias, pero no porque radiquen en esos pueblos, sino porque residen en ellas los obreros que luego van a trabajar a las industrias de la Capital. Igual sucede en Torrente. Lo hemos comprobado después de detenidos estudios hechos en relación con estos pueblos. Se ha hecho una información fábrica por fábrica y taller por taller, para comprobar su capacidad y el género de industria a que se dedica.

Uno de los problemas que se plantean es el establecimiento de buenas comunicaciones entre estos grupos de poblados. El primer problema que se ofrece a Valencia desde hace muchos años es el de la supresión de los pasos a nivel. Tan es así que en las proximidades de la Capital, existen más de cuarenta pasos a nivel de todas clases: En un tráfico de tiempos normales se producen muchos accidentes, y son numerosos los estudios hechos para llegar a la supresión de aquéllos.

Recientemente se ha creado por el Ministerio de Obras Públicas la Junta de Enlaces Ferroviarios, cuyo Organismo viene estudiando este problema. Ha confeccionado tres proyectos, tres soluciones que han sido sometidas a elección de la Superioridad para llevar a cabo una de ellas. Desde el primer momento nos hemos puesto en contacto con los técnicos de aquella Junta, pudiendo así recoger, entre las referidas soluciones, la que en este Plan se propone. Es, su conjunto semejante a la primera de las soluciones propuestas por la Junta de Enlaces Ferroviarios. Las diferencias son únicamente de detalle, fácilmente subsanables, cuando el plan de la expresada Junta sea aprobado por la Superioridad y se redacten los proyectos definitivos. Ello permitirá a Valencia no sólo suprimir las dificultades creadas por los pasos a nivel, sino simplificar enormemente su estructura ferroviaria que, por afectar a la Capital, se detalla más adelante.

En lo que atañe a la cintura, tenemos las líneas siguientes: A Tarragona y Barcelona, que sirven las zonas industriales del Norte. Al Sur, la línea de Madrid, y por el Oeste, las de Utiel, Liria, Cuart de Poblet y Manises. Existe una red de ferrocarriles de vía estrecha, denominados "Ferrocarriles Económicos de Valencia", en su mayor parte ya electrificados, gracias a los cuales ha sido posible este grupo de pueblos residenciales. De estos pueblos, distantes ocho o diez kilómetros de Valencia, se puede ir a la Capital en unos quince minutos. Con el proyecto que tiene la Compañía, recogido en nuestro Plan, de penetrar con líneas subterráneas hasta el centro de la ciudad y enlazar con la línea de Villanueva de Castellón, cuya electrificación, está en estudio los habitantes de los pueblos citados podrán trasladarse con gran facilidad a Valencia. El recorrido Burjasot-Valencia podrá hacerse en 15 minutos.

La situación actual de los transportes por carretera en la cintura de Valencia, es francamente apurada. Las arterias principales son la carretera de Alicante, la de Barcelona y la de Madrid, con otras secundarias a Betera, Burjasot y Torrente. Todas confluyen en Valencia, teniendo que pasar por la Capital o por el tráasito todo el movimiento que va al Puerto que se concentra sobre la Avenida del Grao, congestionadísima. Todas estas carreteras van atravesando los pueblos y tienen líneas de tranvía lo que ha producido el desarrollo lineal del Extrarradio de la Capital y de los pueblos a lo largo de las carreteras, congestionándolas totalmente. Hay que añadir a todo esbo el gran número de pasos a nivel que las interrumpen y el hecho curioso de que la mayor parte de ellas al llegar al Rio Turia no coinciden con los antiguos puentes de éste sin duda con la intención de que se construyan otros nuevos para entrada de ellas con mayor capacidad de tráfico y más cómoda pasante lo que no ha llegado a realizarse salvo en la Avenida del Grao con el nuevo puente.

Señalados los defectos principales de la red y ante la imposibilidad de remediarlos con ensanches se ha propuesto la desviación de las principales carreteras. La de Barcelona se desvia en Meliana para entrar próxima al actual emplazamiento de la Estación del F.C. Central de Aragón, cuya supresión se propone. Hay otro acceso más directo, por el lado de los víveres, al puente del Real.

La carretera de Madrid, cuya variación ha proyectado Obras Públicas, se desviaría en Manises, en punto próximo a su Aeropuerto, para entrar por una calle lateral a la Gran Vía de Fernando el Católico. La carretera de Alicante tiene ahora que atravesar una cadena de pueblos, ya enlazados unos con otros, que suponen un tramo de carretera congestionado en unos quince kilómetros. Se propone desviarla en el pueblo de Silla por el Este de ese grupo de pueblos, para entrar por la confluencia de las dos grandes Vías y dispondrá de un ramal -al igual que la de Barcelona- que llegará directamente al puerto. Esto es de mucha importancia, porque en la campaña naranjera confluyen cientos de camiones que acuden al puerto para su carga en los barcos, y es preciso evitar su paso por la capital como ahora sucede.

La de Burjasot, que unirá este grupo residencial a Valencia, y que es otra de las congestionadas, se desviaría igualmente, para entrar después en el eje de la Gran Vía de Fernando el Católico por su nuevo puente.

Viene a completar todo esto un anillo de circunvalación que, enlazando con los ramales que van al puerto, pasa tangente a los pueblos de Moncada y Alfafar, despues se divide en dos, una por la parte alta del grupo residencial de Godella, y otra por la parte baja, y vienen ambas a confluir en Manises. Pasa por Aldaya, Torrente y Picaña, entre Masanasa y Alfafar, y vuelve otra vez al puerto. También hay otro anillo, más reducido, que corta desde Burjasot al Puerto por el Sur de Alboraya. Otro anillo mas interior es la vía de circunvalación de la Capital que sustituye los actuales tránsitos -la Ronda- que quedan completamente dentro de Valencia.

Se han calculado los Ensanches necesarios para Valencia y los pueblos de la cintura con una teoría de reparto de población que tiende a evitar el excesivo crecimiento de la Capital cuyos Extrarradios deberían asoldarse con los pueblos próximos matando la huerta y llevando en cambio parte de las actividades industriales a los pueblos de la cintura y creando en las zonas entre Burjasot y Torrente dos importantes núcleos residenciales unidos con Ferrocarril eléctrico a Valencia.

En el anejo I se ha calculado el número de habitantes que pueden aún absorber los barrios del interior, ensanche y actual extrarradio de Valencia, que alcanza la cifra de 75.000 más de los actuales. El resto de la diferencia para alojar los 825.000 habitantes más que se calculan para 1980, ha de lograrse tomando superficies urbanas nuevas. Para el cálculo de estas superficies se han tomado las densidades tipo que figuran en el anejo J, en habitantes o por hectárea, cuya distribución se hace en la siguiente forma: Se propone que el grupo del Norte, hoy

con 29.000 habitantes, llegue a tener 100.000, y se han previsto los ensanches de los pueblos para esta cifra. El grupo Noroeste, hoy con 40,000 habitantes, se propone que llegue a los 60.000; este grupo está constituído por Manises y Cuart de Poblet. El grupo Sudoeste y el del Oeste, con Torrente, con 30.000, que llegue a 85.000. Es interesante observar la proporción de superficie que se reserva a usos industriales.

Se ha hecho un cálculo de población industrial probable que ha servido de base para la designación de las superficies que en el gráfico están rayadas en forma de espigas. Queda como unos rosarios de zonas industriales, en que se recogen las ya existentes. La superficie mas elevada para uso industrial puro o para tolerancia industrial en que se admite la mezcla de esta con vivienda, se ha hecho con arreglo al siguiente cuadro:

Ha. Tolerancia	Industrial	
383'0	278'0	Valencia (capital)
71'6	129'3	Eje Sur
67'5	157'7	Eje Oeste (Industrial y Residencial)
65'5	68'8	(Residencial)
27'0	128'0	Eje Norte

En los pueblos que se pretende especializar como residenciales, se propone también reservar algún espacio para industria, en algunos ya la hay, pues no es conveniente hacer unos núcleos puramente residenciales -es decir lo que en Inglaterra se llama "ciudades dormitorio", a las que la gente vá a dormir después de su trabajo diario en la Capital- lo que aumenta peligrosamente el tráfico.

Un inconveniente para los transportes industriales es el ferrocarril de vía estrecha; la industria tiene menos preferencia por él, pero, habida consideración de que muchas industrias pueden estar ligadas a los cultivos agrícolas, y otras tener escaso movimiento de mercancías, hemos creído interesante mantener las industrias actuales y crear otras nuevas en estos grupos residenciales, sobre todo en la zona Sudoeste, en Torrente, a pesar de no disponer de ferrocarriles de vía ancha. Se hace una cadena de industrias desde el grupo Sur, por Paiporta y Picaña a Torrente, y se aprovecha la circunstancia de que la Compañía de los Ferrocarriles Económicos tiene el propósito de construir una estación de clasificación de vía estrecha entre Paiporta y Picaña. Ello significa un atractivo para la industria.

El número de obreros industriales de la comarca se calcula en un total de doscientos cincuenta mil, para los cuales se necesitarán mil cuatrocientas hectáreas de superficie destinadas a zona industrial. Están distribuidas así: En Valencia, Capital, ochenta y tres mil obreros con seiscientas sesenta y una hectáreas, y el resto en los pueblos de la cintura.

El más importante factor de ordenación es la zonificación de los usos del suelo. Al hacerla se ha tenido en cuenta no solo las reservas de espacios para ensanches urbanos de tipo residencial o industrial, sino también los espacios verdes, zonas deportivas, emplazamiento de edificios públicos, escuelas principalmente, y en lo que afecta a la Capital la división en barrios y distritos en forma orgánica. En el gráfico correspondiente se expone en forma completa y clara la zonificación. El cálculo de las superficies adscritas a cada uso se basa en las cifras anteriormente referidas. Dada la tendencia marcadísima que se observa en el extrarradio de la Capital y en los pueblos hacia la vivienda unifamiliar, se ha reservado importantes zonas de Ciudad-Jardín para este tipo de construcciones.

Esa aspiración hace mucho tiempo sentida en Valencia la del establecimiento de una zona franca, próxima al Puerto, y la Comisión acordó en una de sus últimas reuniones que se reservara para este uso una importante área próxima al barranco de Perreisech y que quede servida por el Ferrocarril de Aragón y Cataluña y con accesos de carreteras al Puerto y fácil enlace con la red arterial de la cintura.

Uno de los problemas más importantes que se plantean con esta Ordenación es el de las anexiones. Uno de los criterios tenidos en cuenta al estudiar este plan, es el de ver la posibilidad de reducirlas al mínimo. Solo se consideran imprescindibles las de Mislata, Chirivella y Alboraya. Gran número de los restantes pueblos deberán establecer mancomunidades de servicios, especialmente aquellos que se encuentran agrupados como el núcleo de pueblos residenciales del Noroeste y las parejas formadas por Cuart y Manises, Aldaya y Alacuas, Picasent y Paiporta, Masalasa y Catarroja, Benetusen, Alfafar y Sedavi, y Moncada y Alfara. Conviene admitir la posibilidad de que algunos de estos pueblos germelos lleguen a soldarse en un Ayuntamiento único. Esto es cuestión delicada que deberá estudiar el Consejo en el futuro teniendo en cuenta todas las circunstancias locales que concurren en el problema.

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO DE BASES GENERALES PARA ORDENANZAS REGULADORAS DE LA EDIFICACION

CORPORACION GRAN VALENCIA
OFICINA TECNICA

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO DE BASES GENERALES PARA ORDENANZAS REGULADORAS

DE LA EDIFICACION

= =

La base fundamental del Plan de Ordenación de Valencia, es la de establecer una zonificación apropiada a efectos de diferencia en cuanto a uso y volúmen de las edificaciones en las diferentes zonas.

En general las Ordenanzas vigentes establecen conceptos muy limitados que se refieren a la diferenciación en zona interior, ensanches y extensiones sin establecer una regulación debida de los usos, que eviten la inadecuada mezcla de industrias y viviendas declarando los casos de compatibilidad, a su vez son poco exigentes, en general, en cuanto a las limitaciones de volúmen por lo que respecta a alturas y a patios, dando por resultado en muchos sectores de la ciudad a densidades de población inadmisibles y a mezclas incómodas e insalubres de usos diferentes.

El plano de zonificación de Valencia establece la diferenciación adecuada:

1º.- Para conseguir una ciudad ordenada en su conjunto y en sus detalles que funcione orgánicamente.

2º.- Para lograr unas densidades de población de acuerdo con el caracter de los diferentes barrios.

3º.- Para lograr la exaltación y defensa de todo el sector urbano de interes historico-artístico, estableciendo al mismo tiempo, en los mismos ensanches futuros, zonas representativas que deberán cuidarse.

4º.- Regular debidamente los usos, estableciendo los casos de incompatibilidad, y

5º.- Lograr una organización adecuada en distritos y barrios, señalando en cada uno el caracter de la edificación predominante, según su situación y fijando emplazamiento adecuado para edificios públicos (Parroquias; tenencias de Alcaldía; Mercados; Grupos escolares y campos de deporte).

A estos efectos se establecen en Valencia las siguientes zonas:

RECINTO ANTIGUO, que deberá quedar sometido, prinicipalmente, a una Ordenanza restrictiva con la preocupación de conservar y revalorizar los conjuntos urbanos de mayor interes.

ZONA INTERIOR, donde se establece una Ordenanza mas amplia pero regulando debidamente la edificación para lograr el mejoramiento de la salubridad y la defensa, igualmente, de aquellos sectores historico-artístico.

ZONA COMERCIAL, comprende un sector delimitado donde con preferencia se establecerán edificios de caracter comercial y públicos (Administrativos, bancarios, espectáculos, hoteles) con una tolerancia mas amplia en cuanto a alturas y superficie de patios.

ENSANCHES ACTUALES, En ellos se mantiene con muy ligeras modificaciones, las Ordenanzas vigentes, estableciendo la debida compatibilidad de usos de tipo industrial o de almacenamiento.

NUCLEOS ACTUALES, se refiere este concepto al de aquellas zonas periféricas cuyos trazados y Ordenanzas no han seguido las trayectorias de los ensanches existentes y que por el trazado de sus calles y la dimensión, en general, reducida de sus manzanas, exige una Ordenanza diferente del Ensanche.

ENSANCHES FUTUROS, son las zonas previstas, casi en su totalidad, terrenos disponibles que quedarán sujetos a una Ordenanza mas restringida en cuanto a alturas y dimensiones de patios y compatibilidad con usos industriales para mejorar, con relación a los ensanches actuales

- 2 -

ZONAS DE EDIFICACION ABIERTA. Son aquellas emplazadas dentro de los ensanches futuros, pero en donde por el menor valor de los terrenos, se trata de establecer unos tipos abiertos con mayor abundancia de espacios libres.

NUCLEOS PERIFERICOS. Son los que, al margen de los ensanches futuros, constituyen núcleos de edificación modesta en general, cuyas alturas y superficies aprovechables deben ser de caracter diferente.

ZONAS DE CIUDAD JARDIN. Son las que se establecen en el plano con tal caracter y que quedan incorporadas indistintamente a los ensanches futuros o núcleos periféricos.

ZONAS DE TOLERANCIA INDUSTRIAL. Obedecen a un plan de conjunto que permite, en determinadas zonas de los ensanches y núcleos periféricos, establecer compatibilidad de vivienda y determinada industria, rigiéndose la vivienda de los mismos por la Ordenanza vigente en la zona mas próxima.

ZONAS INDUSTRIALES. Obedecen igualmente a un plan de conjunto, incompatibizándose en las mismas la vivienda y la industria, que a su vez queda regulada en cuanto a aprovechamiento de los terrenos por Ordenanzas especiales, lo mismo que las zonas de almacenes y portuarias.

ZONAS DE ORDENANZA ESPECIAL. Son aquellas que por constituir elementos fundamentales de la ciudad futura, quedan sujetos no solo a una Ordenanza que regule su uso y aprovechamiento, sino a unas normas generales de composición inspiradas en la arquitectura tradicional valenciana.

Aparte de las zonas señaladas y que llevan consigo las Ordenanzas correspondientes, se determinan las que deberán destinarse a parques públicos, zonas deportivas, militares, sanitarias y las ferroviarias, cuya situación exacta y delimitación corresponde a la Comisión de Enlaces ferroviarios que tiene a su cargo el estudio del Plan ferroviario.

= = = =

Las Ordenanzas que se proponen se refieren, principalmente, a la regulación de los usos industriales y comerciales, a la regulación de alturas con arreglo a clasificación de calles, superficies y lados mínimos de patios, bien sean de manzana, mancomunados o cerrados y a la reglamentación de voladizos, torreones y áticos.

Como consecuencia, pueden considerarse vigentes todos aquellos artículos de las Ordenanzas actuales que se refieren a condiciones constructivas, señalamientos de alineaciones y rasantes, escaleras, ascensores, instalaciones, tramitación, concesiones de licencia, apertura de comercios, etc., quedando anulados los artículos incompatibles con los que se señalan como básicos en cada una de las zonas referidas en los conceptos señalados.

CAPITULO X

ZONA DE ORDENANZAS ESPECIALES

Artº 1º.-Son aquellas señaladas en el plano y que comprenden todos aquellos elementos de la ciudad que deberán ser tratados con la máxima dignidad y en los que se imponen unas normas de altura, composición de fachadas y materiales. Son estas principalmente:

ZONA DEL RIO, comprendida entre los puentes de Aragón y San José, Nueva vía proyectada entre la Puerta de Serranos y la Plaza de la Reina, incluyendo esta.

Zona de edificaciones FRENTE AL PUERTO, constituyendo la fachada de Valencia al Grao.

Zona proyectada como prolongación de la calle del MARQUES DE SOTILLO, hasta la Gran Plaza de convergencia de las Grandes Vías de Marques del Turia y de Fernando el Católico, que coinciden con los terrenos que actualmente ocupa gran parte de la Estación y sus instalaciones.

Zona de Penetración de la carretera de Madrid, desde la altura de la Carcel Modelo hasta la Plaza donde concurren las vías de Roberto Castrovido y Angel Guimerá.

Zona de Ciudad Universitaria comprendida entre los Viveros y el nuevo acceso de Barcelona.

Avenida de prolongación de la calle de Maestro Gozalbo en el ensanche sur-este de la Ciudad, hasta su encuentro con la futura Ronda de Valencia.

Todas las plazas que se consideren como centros de distrito o de barrio y que estén presididas por una Parroquia o una Tenencia de Alcaldía.

Artículo 2º.- El Ayuntamiento impondrá en cada uno de los casos referidos, las limitaciones de altura y uso de las edificaciones para lograr la mayor armonía.

Artículo 3º.- Las alturas máximas que se señalen serán obligatorias, así como la coincidencia de los pisos, para tratar de conseguir la correspondencia de elementos horizontales, cornisas e impostes, zócalos, etc.

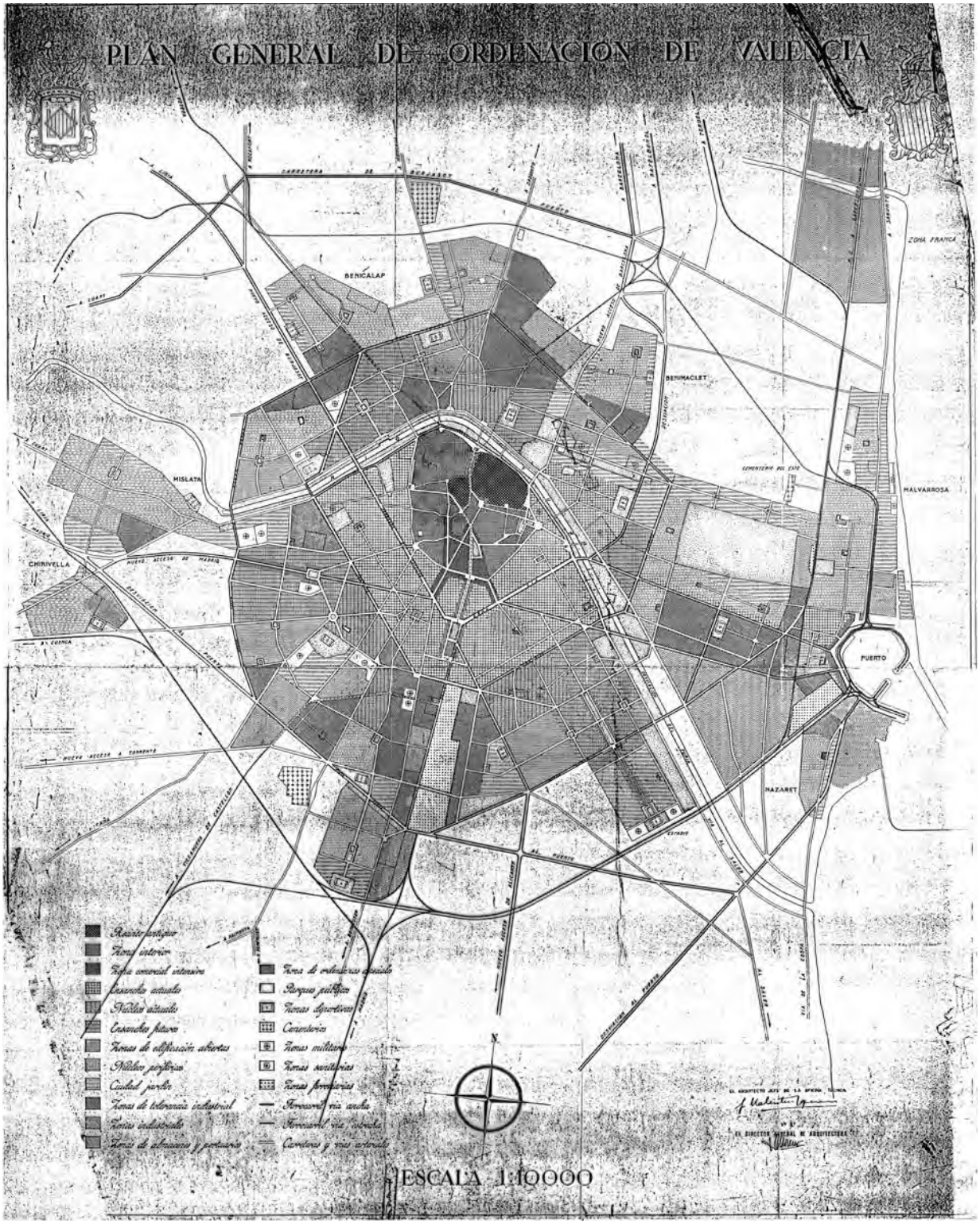
Artículo 4º.- Los voladizos serán solo a base de balcones con cerrajería, siguiendo los tipos tradicionales, salvo en la zona del rio, acceso de Madrid y zona universitaria, en que se autorizarán miradores, siguiendo las normas de las ordenanzas de las zonas correspondientes.

Artículo 5º.- El Excmo Ayuntamiento podrá acordar la imposición de pórticos señalando las normas en cuanto a módulo, altura, composición y materiales.

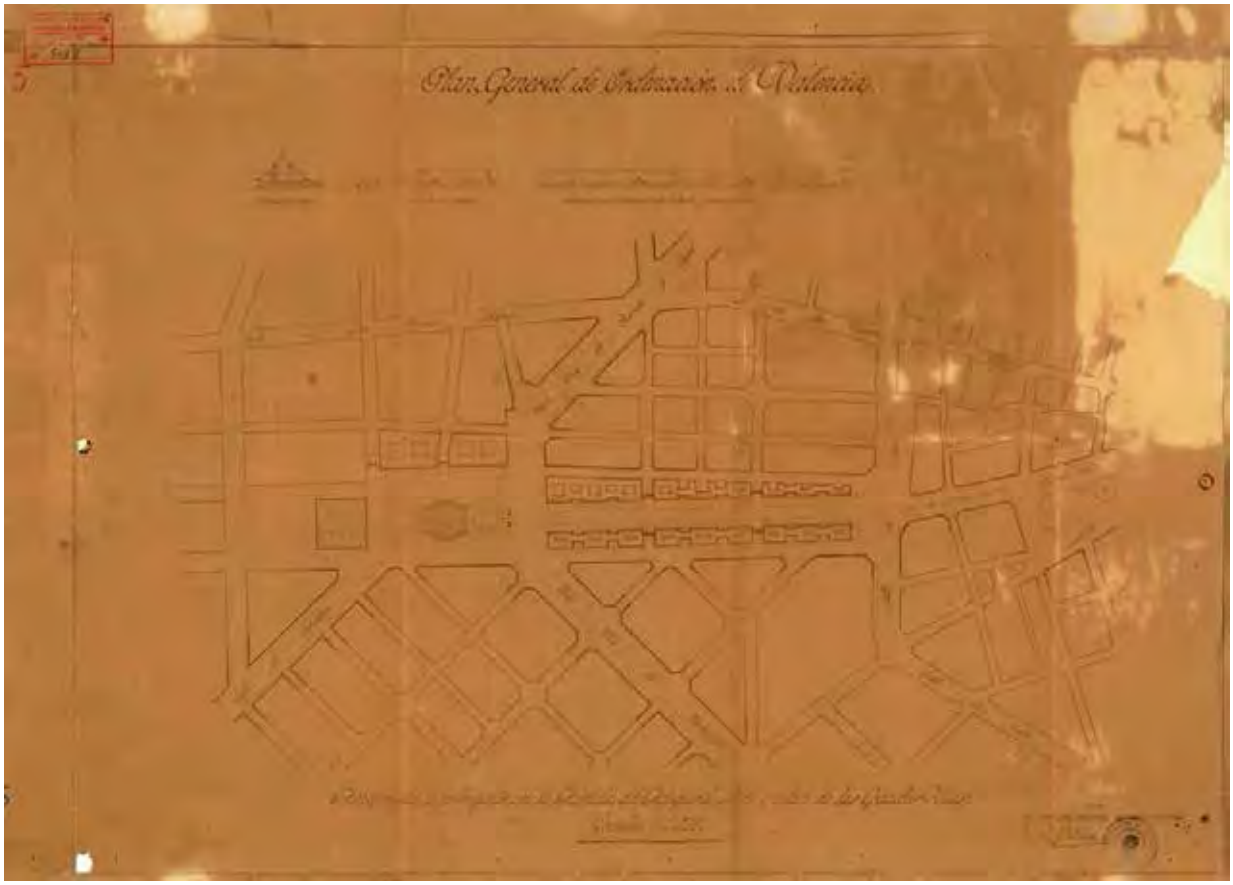
Los pórticos desde luego serán obligados en la zona de la estación actual (futuro Foro valenciano), en las plazas que sean centro de distrito prolongación de la calle eje del ensanche sureste y fachadas de edificaciones a la zona del puerto.

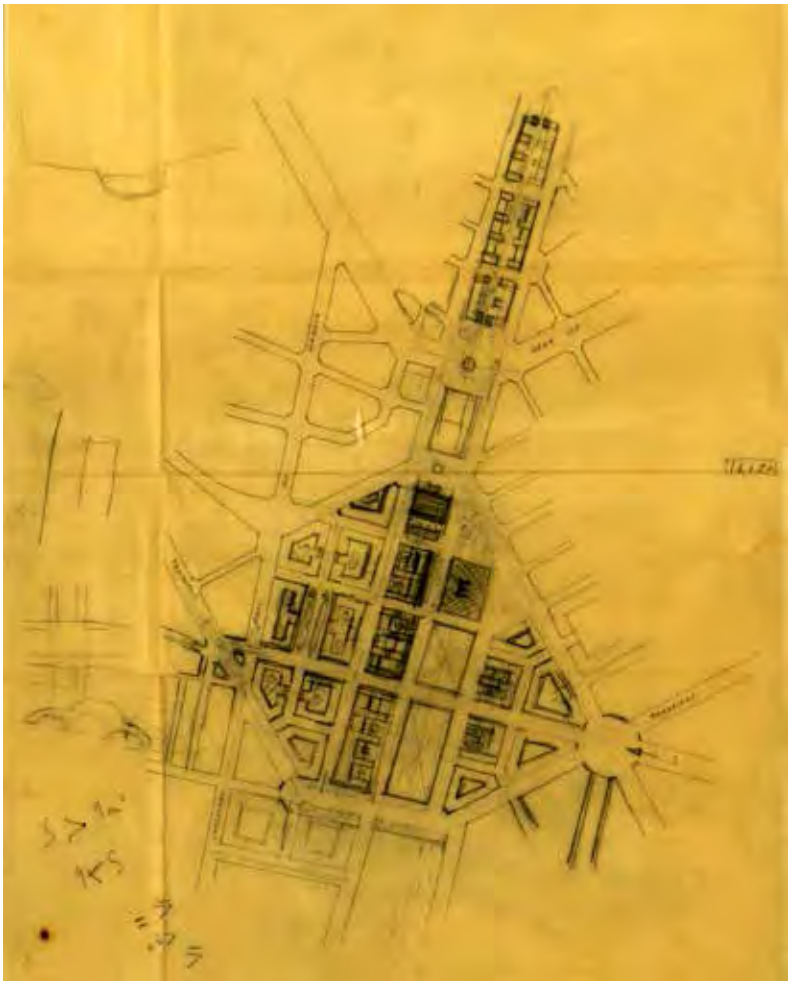
Artículo 6º.- La plaza de la Reina, futuro Foro valenciano, fachadas puerto y los centros principales de Distrito, serán objeto de proyectos especiales imponiendose el tipo de fachada, composición y materiales. En los demás elementos urbanos señalados se guardarán la unidad de composición, material y tonalidades, siguiendo los tipos tradicionales de la arquitectura valenciana, especialmente en el tratamiento de la cerrajería, carpintería y molduración.

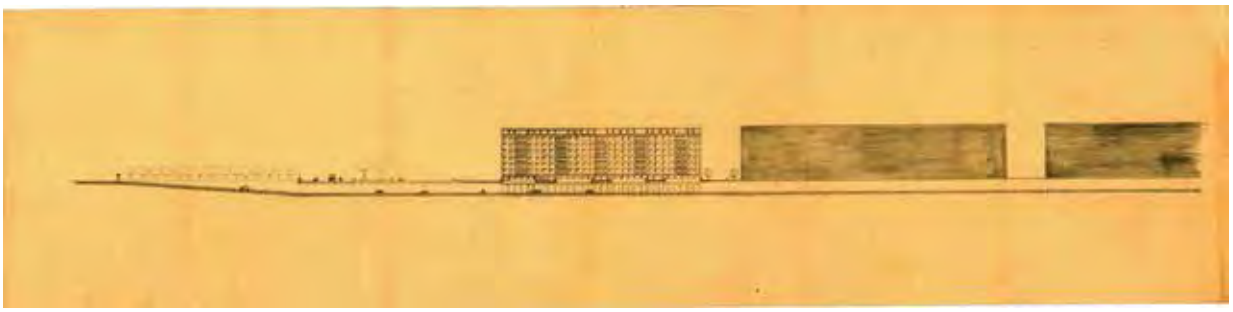

PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA
Y SU CINTURA
ESCALA 1:25.000


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA
BENICALAP
BENIMACLET
MISLATA
CHIRIVELLA
MALVARROSA
ZONA FRANCA
PUERTO
NAZARET
ESCALA 1:10000


40


Plan General de Ordenación de Valencia





PROYECTO PARCIAL Nº I – ZONA S.O.

Redactor: Corporación Administrativa Gran Valencia.
Arquitectos: Victor Bueso.

Fecha redacción: Diciembre de 1947.

Fecha aprobación: Marzo de 1950.

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM, AN 131-4**
HOJAS Nº 59 Y 60, 1/2.000	APM
OTROS PLANOS:	APM, AN-142-01
Plaza Castilla, 1/1.000, 1/100	
Centro Cívico, 1/500	
Plaza A, 1/500	
Plaza B, 1/500	
Plaza C, 1/500	
Plaza D, 1/500	
OTROS DOCUMENTOS:	APM, AN-184-08
Ordenanza Especial Avenida Castilla (Memoria y plano)	

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO PARCIAL Nº 1 - ZONA S.O.

MEMORIA

PROYECTO REDACTADO POR
LA OFICINA TECNICA DE
LA CORPORACION ADMINIS
TRATIVA DEL GRAN VALEN
CIA.

Valencia, Diciembre de 1.947

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA.

PROYECTO PARCIAL Nº 1 ZONA S.O.

MEMORIA

El Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura, aprobado por el Gobierno en 27 de Julio de 1946 y promulgado por las Cortes de la Nación en fecha 18 de Diciembre de 1946, del que tan necesitado estaba Valencia, es como su nombre lo indica, un Plan General de Ordenación Urbana en el que se resuelven, en conjunto, los problemas de esta índole que afectan a la Ciudad y a los Núcleos Urbanos de su Comarca. En él se indican las vias de tráfico el enlace de los pueblos, los accesos por carretera, enlaces ferroviarios, así como queda claramente ordenada la necesaria zonificación. Para el desarrollo de este Plan es necesario, como claramente lo indica la Ley, el desarrollo de Proyectos Parciales que amoldándose al Plan General estudien con todo detalle zonas limitadas.

Se ha dado prioridad al Proyecto Parcial que nos ocupa, por ser de capital importancia la zona de influencia del nuevo acceso de Madrid, llamado "Avenida de Castilla" tan acertadamente trazado yconstruido por el Ministerio de Obras Públicas; asimismo tambien abarca la nueva carretera de Torrente, parte de la desviación al Puerto desde la carretera de Madrid y el poblado de Patraix; zona toda ella importantísima para la futura y próxima expansión de la Ciudad.

Este Proyecto queda limitado por el Camino de las Tres Cruces la desviación de la Carretera de Madrid al Puerto, prolongación de

la calle de Cuenca, Camino de Tránsitos y una calle prolongación de la parte posterior de la Cárcel Modelo que continúa paralela a la - Avenida de Castilla, desembocando en el Camino de Tránsitos a la altura de Calixto III.

El motivo de no haber llegado en este estudio por el Norte hasta el rio como límite que parece natural, es el que en los planos - topográficos que disponemos, por estar ejecutados hace muchos años, no figuran gran número de edificaciones, actualmente ya construidas, y pomopara,la realización de los proyectos parciales es indispensable el conocimiento exacto de la realidad a urbanizar, dada la urgencia que requiere el estudio de este proyecto se decidió dejar la zona hasta el rio para otro Proyecto Parcial que inmediatamente estudiaremos.

Las vias de acceso radiales más importantes y por tanto de gran tráfico en el Proyecto que nos ocupa, son la Avenida de Castilla,la calle trazada sobre el actual ferrocarril de Utiel, la trazada sobre la carretera de Torrente, construida últimamente por el Excmo.Ayuntamiento y la prolongación de la calle de Cuenca.

Las vias de ronda más importantes que con las anteriores determinan barrios son, la llamada Ronda Exterior, trazada sobre el Camino de las Tres Cruces y la desviación de la Carretera de Madrid al Puerto, otra trazada sensiblemente paralela en sus tramos a la anterior a una distancia media de 500 m. y denominada en el plano como calle nº 33 y otra tercera marcada como calle nº 29

Estas grandes e importantes vias no solo tienen razón de ser - en este Proyecto Parcial, sinó que están estudiadas y determinadas en el Plan General como vias que sirven al gran tráfico de la Ciudad y por tanto quedarán enlazadas con las correspondientes en los

proyectos de zonas que lindan con el que estudiamos.

Después de estas importantes vias se proyectan otras tambien de tráfico, limitado al servicio de la zona que con las anteriores, determinan extensiones en las que se obtienen manzanas por medio de -- las calles de parcelación.

Las calles de gran tráfico se proyectan de anchos superiores a 25 m., las de tráfico intermedio de 18 m. y 20 m. y las de parcela-- ción, según su longitud, de 12, 14 y 16 m.

Según el tráfico de vehículos y peatones se han trazado las calzadas y aceras; para las primeras hemos tenido en cuenta un espacio util para estacionamiento, de 2,50 m. y para cada vehículo en circulación un espacio de 3 m. La Avenida de Castilla hasta la Plaza en que convergen la calle continuación de Angel Guimerá y la calle nº 29 de grán tráfico mas otras dos de tráfico intermedio, se ha proyectado de 65 m. pasando después a tener solamente 40 m., pues lógicamente ha de disminuir el tráfico al dividirse entre las otras vias. El - perfil transversal de la Avenida de Castilla en su tramo de 65 m. como claramente se vé en los planos, consta de aceras de 4 m. calzadas laterales de 8 m. de servicio a las casas, para un estacionamiento, una circulación y un posible tranvía. Pensando en el emplazamiento - del tranvía se le dá a estas calzadas laterales una sola pendiente y de esta forma el tranvía puede ir junto al jardin donde estará el andén de espera de viajeros, de esta forma evitamos las molestas interrupciones de tráfico en las paradas del tranvía, además consta de - dos paseos ajardinados de 12 m. y una calzada central de gran tráfico que absorverá todo el provinente de la Carretera de Madrid, de 17 m. capaz para dos extacionamientos y cuatro circulaciones. En su tramo de 40 m. hemos dispuesto de dos aceras laterales de 6 m., un an--

dén arbolado central tambien de 6 m. y dos calzadas de 11 m. que encauzan la circulación en sus dos direcciones, y permiten arbolar esta Avenida.

En la calle trazada sobre el actual Camino de Torrente, en su primer tramo se ha dispuesto de 40 m. reduciéndose después a 25 por el mismo motivo que en la Avenida de Castilla; en este primer tramo situamos dos calzadas de 8 m. separadas por un paseo central ajardinado que supla en este barrio formado por zonas industrial y de tolerancia, la falta de parque.

La zona comprendida por este Proyecto Parcial coincide sensiblemente con un distrito del Plan General, al proyectar éste se estructuró Valencia y sus futuros ensanches en Distritos que a su vez comprendían barrios.

CENTRO CIVICO.-

El Centro Cívico de este Distrito está situado en la plaza formada por el cruce de las calles nº 33 y 9 , y en él se situan la Tenencia de Alcaldía y la Iglesia Parroquial, a más de unos jardincillos con el fin de realzar y embellecer este Centro.

IGLESIAS.-

En el Plano de Alineaciones y Zonificación se podrá observar — que no figuran más que dos Iglesias, una la Parroquial en el Centro Cívico y otra la actual de Patraix; no se han situado más por prever se en el Plan General otras dos materialmente lindando con la zona - estudiada.

ZONIFICACION.-

Con el fin de ordenar convenientemente los diferentes tipos de edificación según sus fines, características y categorías, en el Plan a que este proyecto se adapta están previstas las diferentes Zonas -

de Edificación, Ensanches Futuros, Nucleos Actuales, Edificación — Abierta, Ciudad Jardin, las de Tolerancia industrial y las Industriales en que unicamente se permitirán las industrias. En el Plano de - Alineaciones y Zonificación están marcadas en diferentes colores las manzanas correspondientes a las Zonas arriba indicadas.

La Avenida de Castilla es eje de la Zona de Ensanches Futuros, en ella las manzanas -con profundidad edificable acotada en el plano- son de dimensiones más reducidas que las correspondientes a la Zona de Edificación Abierta, unicamente las manzanas recayentes a la Avenida de Castilla son alargadas, con la finalidad de reducir el número de cruces con la via de grán tráfico rápido.

Las manzanas en la Zona de Edificación Abierta son de gran tamaño, pues hay que tener en cuenta que en ellas se han de edificar bloques de viviendas de dos crugías con calles particulares y jardines de separación.

La Zona de Tolerancia Industrial está separando la anterior de la Industrial, en ella como dicen las Bases de Ordenanzas para la — Edificación, se podrán instalar industrias ni insalubres ni molestas.

La Zona Industrial está situada de forma que los vientos dominantes no lleven los humos a la Ciudad, siendo tambien de dimensiones grandes las manzanas.

La zona destinada a Ciudad Jardín está situada de forma que tenga un fácil acceso y pensando en una zona residencial de la Clase Media.

En la zona de nucleos actuales situada sobre el actual poblado de Patraix, se ha tratado de conservar en lo posible los actuales paramentos y unicamente las calles excesivamente estrechas se han ensanchado, después de comprobar que no sentenciábamos ningún edificio

de importancia histórico-artística. El hecho de dejar fuera de linea edificios en las calles muy estrechas, ensanchándolas a una dimen- - sión mínima de 12 m. es motivado al tratar de evitar lo ocurrido en Auzafa, donde se mantuvieron muchas líneas con la buena finalidad de conservar, pero al llegar el ensanche de la Ciudad, se derribaron las modestas casas para elevar en su sitio edificios de altura, y actualmente pueden verse edificios elevados en calles de 6 y 7 m. de anchura. Como a esta zona ha llegado yá la expansión de la Ciudad, cons— truyeéndose en la actualidad casas de 5 pisos y las edificaciones — del poblado no tienen tan siquiera valor de tipismo en muchos puntos. precisamente en estos es donde optamos por los ensanches.

La zona marcada en azul en el Plano corresponde a terrenos propiedad del Ejército del Aire, donde van a edificar en la actualidad acuartelamientos en su parte interior y edificios administrativos de construcción noble en la parte recayente a la Avenida de Castilla. En los terrenos con fachada a la Plaza proyecta el Ministerio del Aire la construcción de un edificio oficial destinado a residencia de oficiales para que junto con el tambien edificio oficial, simétrico en situación, al otro lado de la plaza conseguir una bella unidad en su composición.

ESCUELAS.-

Se emplazan cuatro escuelas que junto con otra en la calle de - Cuenca en la zona lindante con la estudiada resuelven este problema en el Distrito.

MERCADOS.-

Conviene que los Mercados estén situados en el centro de los barrios, dotándoles de fácil acceso así como de los correspondientes - estacionamientos para los vehículos que los abastecen; pensando en -

esto se han situado tres mercados como claramente podrá observarse en los planos.

PLAZAS Y ENCUENTROS DE VIAS DE TRAFICO.-

Los verdaderos y graves problemas de tráfico se presentan siempre en los encuentros de grandes vias. Estos se pueden resolver en plaza o simplemente como cruces siempre que queden debidamente solucionados los problemas de tráfico.

Cuando por conveniencias urbanísticas de encauzamiento y distribución de tráfico en un punto convergen vias importantes, entonces es obligado la solución de la plaza que regula mejor la circulación y facilita el problema de estacionamientos, en estos casos sin dejar de pensar en su funcionalismo aprovechamos la facilidad que nos brinda el motivo de la plaza para tratar de conseguir prestancia y belleza a la urbanización.

Se nos presentó el problema del cruce de la via trazada sobre el Camino de Torrente, y la trazada sobre el ferrocarril de Utiel; si resolvíamos este cruce con plaza nos encontrábamos con dos demasiado cercanas ypor tanto con una pérdida excesiva de terrenos dedicado a edificación, como por otra parte se resuelven a nuestro parecer los problemas de tráfico y los aparcamientos quedan resueltos en la plaza circular y en las calles que afluyen, queda justificada la solución propuesta.

Aisladamente hemos estudiado las plazas más importantes con sus circulaciones y así las presentamos en planos independientes.

PARQUE.-

Se ha proyectado como indicaba el Plan, un Parque como pulmón del Distrito y lugar de esparcimiento y juego de los niños. Se prevé que en él puedean haber instalaciones deportivas.

MODIFICACIONES AL PLAN.-

En el Plan se proyectaba la calle nº 13 como vía de tráfico sobre el Camino Viejo de Torrente que desembocaba en la plaza ricular; al redactar este Proyecto Parcial nos hemos encontrado por la construcción del Nuevo Camino de Torrente, obra ejecutada en colaboración del Ministerio de Obras Públicas y el Excmo. Ayuntamiento y que aunque no coincide con el trazado del Camino Viejo es sensiblemente paralelo y con un desplazamiento no importante. Esto nos ha obligado al desplazamiento de la calle nº 13 motivando asimismo el encuentro con la calle nº 9 trazada sobre el ferrocarril de Utiel y del que hemos hablado anteriormente.

La calle continuación de Angel Guimerá corta algunas edificaciones, pero en esta calle por ser esencial no cabe otra solución, en cambio las calles vecinas de parcelación las modificamos amoldándonos a los paramentos ya existentes con el fin de conservar éstos.

La vía de ronda trazada por el exterior Oeste de Patraix y que limita el Parque, la hemos disminuido de 25 m. a 20 m. por opinar que con esta dimensión es suficientemente capaz y de otra forma se afectan muchos menos edificios y unicamente quedan algunos fuera de línea pudiendo continuar de esta forma hasta que se construyan los nuevos que ya se pondrán a la línea que proponemos.

El Mercado que el Plan situada en Patráix afectaba a una calle ultimamente iniciada en la que últimamente se han construido modernos edificios; hemos creido oportuno mantener la calle que es la nº 41 y trasladar el Mercado a terrenos segregados del Parque como claramente podrá apreciarse en el Plano.

Los terrenos propiedad del Ministerio del Aire por destinarse a acuartelamientos, han obligado a cortar dos calles de parcelación, -

que, por ser de este tipo, no hemos visto inconveniente en ello.

El límite de la zona de Ensanches Futuros y Edificación Abierta - que estaba situada en el Plan General en la calle nº 9 , por ser - ésta importante hemos creido conveniente desplazarlo a la calle vecina y paralela, pues, además de conseguir una unidad de esta forma a la importante calle nº 9 las manzanas por sus dimensiones quedan - mejor amoldadas a sus zonas.

El límite de las zonas de Nucleos Actuales y Ensanches Futuros, tambien ha sido modificado, dejando solamente como núcleos actuales el poblado de Patraix, por opinar que todas las edificaciones de tipo intensivo sobre las actuales huertas entre Patraix y Ensanches Futuros, caen más dentro de este tipo.

La Ronda exterior la hemos desviado solamente algunos metros del trazado marcado en el Plan General para amoldarla al actual Camino - de Tres Cruces; éste unicamente lo modificamos, al llegar al Nuevo - Hospital, achaflanando un cambio de dirección y de esta forma conseguimos una zona verde de separación entre el nuevo hospital y las edificaciones destinadas a viviendas.

En el Plan General la Ronda Exterior es límite por el Oeste entre el Distrito y la Huerta; nosotros proponemos en este punto como podrá observarse en el Plano una zona destinada a Ciudad Jardín y que tendrá que ser objeto de otro Proyecto Parcial.

El motivo de esta propuesta es porque es una zona sana y en su tiempo estará muy bien comunicada y los que suscriben prevén la necesidad que tendrá Valencia de zonas destinadas a este fin y que estén bien comunicadas.

ZONAS DE SERVIDUMBRE POR FERROCARRIL.-

Al redactar este proyecto hemos tenido como punto básico la teoría de que el ferrocarril se ha de amoldar sirviendo a la Ciudad y nó la Ciudad al ferrocarril, dando por descontado que éste ha de salir de la Ciudad y por ello en el Plan se tiene en cuenta el de enlaces ferroviarios.

Pensando en el espacio de tiempo que ha de transcurrir hasta que desaparezca el actual trazado en esta zona, se han marcado con tinta morada unas zonas que denominamos "Zonas de servidumbre por ferrocarril" en las que no se podrá construir en tanto no desaparezca la tantas veces mencionada vía. De esta forma evitaremos construcciones cuyas medianeras no sean normales a fachada y donde no se podría aprovechar tampoco la totalidad de la profundidad edificable.

La Ley de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca en su Base 6ª dice lo siguiente:

"Los proyectos parciales a que se refiere la presente base, además de los elementos normales, contendrán:

a) Un plan financiero para su ejecución.

b) La forma de realizar las obras y servicios con la solución previa de los problemas de habitabilidad o de cualquier otro orden.

c) Ordenanzas especiales de urbanización cuando por tratarse de conjuntos arquitectónicos o casos de uso especial (accesos de Valencia, plazas, calles, centros cívicos, barrios históricos, zonas industriales) se estime que no son suficientes las vigentes en la zona afectada, indicándose las limitaciones al libre uso del derecho de propiedad que puedan dar lugar a indemnización o compensación".

PLAN ECONOMICO PARA LA EJECUCION DEL PRESENTE PROYECTO PARCIAL.-

De momento y mientras el Excmo. Ayuntamiento o la Corporación Administrativa Gran Valencia no tomen otra iniciativa, el procedimiento que se propone es el normal determinado por la Ley y Estatutos Municipales con la nueva "Ley de Ordenación de las Haciendas Locales".

Existe la posibilidad de que el Excmo. Ayuntamiento o Corporación Administrativa Gran Valencia, estudien en su día, la conveniencia de acogerse a la vigente Ley de Ensanche o determinarse por la expropiación forzosa de zonas, para su parcelación y venta directa; en este último caso, además de los documentos que forman este proyecto - sería necesario un plano parcelario con especificación del nombre de los propietarios y el plano de la parcelación en nuevos solares.

FORMA DE REALIZACION DE LAS OBRAS Y SERVICIOS Y SOLUCION PREVIA DE LOS - PROBLEMAS DE HABITABILIDAD.-

La forma de realización de las obras y servicios, como antes hemos indicado será la normal determinada por la Ley y Estatutos Municipales. No existirá casi problema de solución previa de la habitabilidad por ser en la actualidad huertas casi toda la zona que abarca este Proyecto.

Si en el momento de proceder a la expropiación de las pocas casas que interceptan las calles proyectadas existiese el actual problema de la vivienda, el Organismo urbanizador deberá dar alojamiento en viviendas construidas o adquiridas a tal efecto. Lo mismo proponemos en el caso de que por el Excmo. Ayuntamiento se decidiera la expropiación forzosa de zonas completas si así lo creyera oportuno por considerar de urgencia su urbanización.

ORDENANZAS ESPECIALES.-

El Plan General lleva consigo un "Proyecto de Bases de Ordenan--

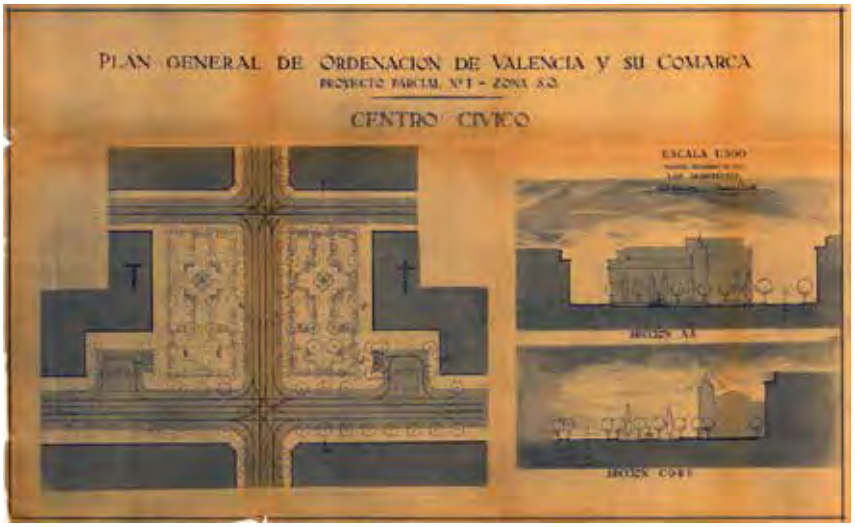
zas Reguladoras de la Edificación". En este Proyecto Parcial se preven zonas que requerirán Ordenanzas Especiales, tales como las edificaciones con fachada a la Avenida de Castilla, pues indudablemente será necesario conseguir una unidad en este importante acceso, unidad de estilo, idéntica altura de cornisas. Pero estas Ordenanzas Especiales se han de basar como es lógico en las Ordenanzas generales y por tanto no podrán estudiarse hasta que no estén aprobadas por el Consejo General las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación obtenidas según las normas generales que marca el Proyecto de Bases antes aludido. Por tanto nos permitimos proponer se ordene el estudio de las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación en Valencia y su Comarca, para inmediatamente de su aprobación presentar las Ordenanzas Especiales correspondientes a este Proyecto.

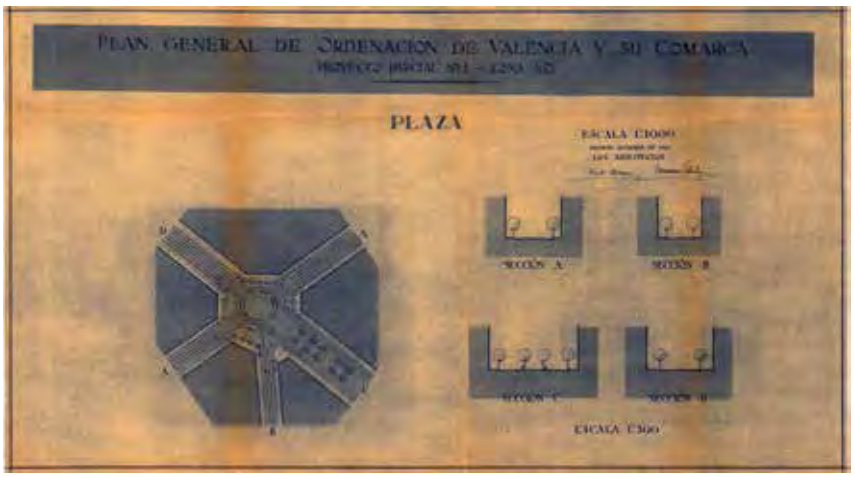
Por lo demás con los documentos que se adjuntan, tales como Plano de alineaciones y Zonificación, Detalles de Plazas y encuentros, con sus soluciones de circulación. Perfiles transversales a más de los Perfiles longitudinales actualmente en estudio, que se tendrán que aprobar por tanto en otro Consejo y de las Ordenanzas Generales y Especiales: previa la aprobación del proyecto completo a que esta Memoria se refiere son suficientes para la realización, por el procedimiento normal de Ley y Estatutos Municipales de esta Urbanización.

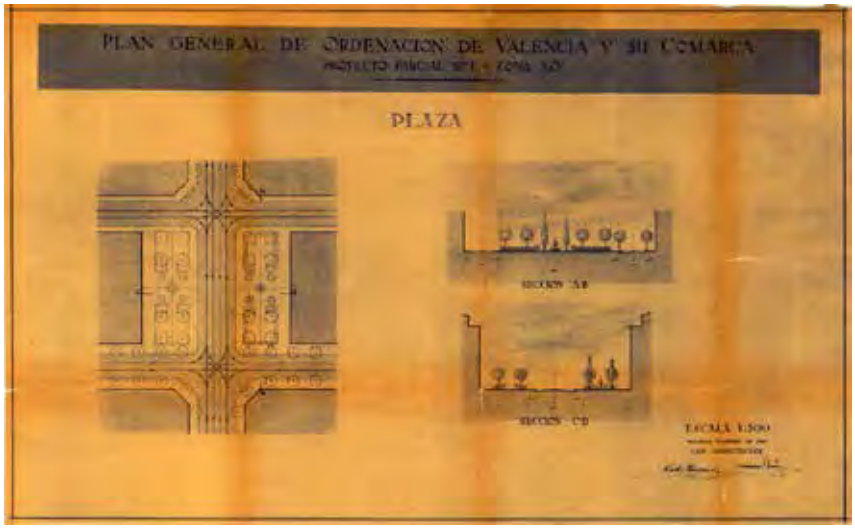
Valencia, Diciembre de 1.947

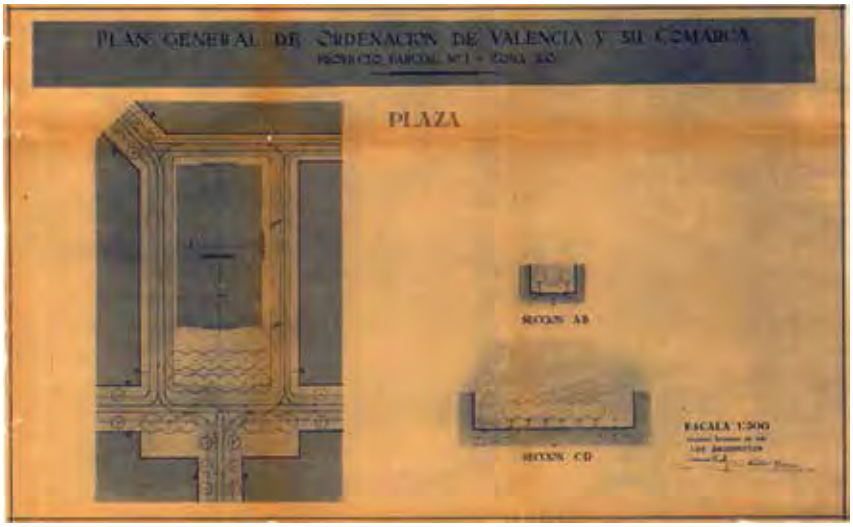
LOS ARQUITECTOS,


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PLAZA CASTILLA
Sección Avenida de Castilla


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
CENTRO CIVICO


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PLAZA


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PLAZA
SECCION AB
SECCION CD
ESCALA 1:500


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PLAZA
SECCION AB
SECCION CD
ESCALA 1:500


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PLAZA
ESCALA 1:1000
SECCION A
SECCION B
SECCION C
ESCALA 1:500

6

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
V A L E N C I A:

ORDENANZA ESPECIAL DE AVENIDA DE CASTILLA

Y ZONAS ADYACENTES

Valencia, julio 1.964

2

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
V A L E N C I A

ORDENANZA ESPECIAL EN AVENIDA DE CASTILLA Y ZONAS ADYACENTES

= = = = = = =

La Avenida de Castilla fué zonificada en el Plano Parcial I como ensanches futuros, señalando solamente como ordenanza especial dos paramentos de la Plaza.

Indudablemente esta ordenanza especial respondía a un deseo de regulación de fachadas para conseguir una plaza brillante. Pero las experiencias que conocemos nos dicen que proyectar fachadas antes que edificios, así como la limitación que produce proyectar para todos en general y no bajo um problema definido, conducen a una arquitectura pobre y que no responde a las circunstancias en que vivimos.

Por ello creemos que la ordenanza especial debe ser solamente reguladora de alturas y que debe extenderse a toda la Avenida de Castilla por ser esta vía de amplitud suficiente para soportar sin ahogarse edificios de porte suficiente para que no resulten chatos ante este precitada amplitud.

Al mismo tiempo debe modificarse la zonificación de las zonas adyacentes pasándola de la de Ensanches Futuros a Ensanches Actuales. Esto que permitirá una planta mas, hará que el paro de las alturas de Avda. de Castilla al resto de su zona de influencia no sea tan violento.

Se une plano de estado actual y otro de alturas de la ordenanza, debiendo tener en cuenta en las de estado actual que las casas de Obra Sindical del Hogar, con VII plantas tienen la misma altura que las restantes de VIII por ser mas altos los pisos.

Por todo ello la ordenanza especial de alturas de Avda.

8

de Castilla y zonas adyacentes deberá quedar redactada en los siguientes términos:

Artº 1º.- Los edificios recayentes a Avenida de Castilla desde Avda. de Pérez Galdos hasta calle de Santa Cruz de Tenerife y su prolongación tendrán una altura máxima de 30'- m. a cornisa o cielo raso del último piso. Se exceptúa los edificios recayentes a la Plaza cuya altura será de 45'- mts.

Los edificios límite de estas alturas llevarán ya en ellos el retiro lateral necesario, desde la línea medianera para poder sacar líneas lateralmente y tratar la parte de edificio que por ordenanza especial sobresale de lo general como fachada lateralmente sin dejar medianeras al descubierto. Este retiro lateral será como mínimo de 2'- mts.

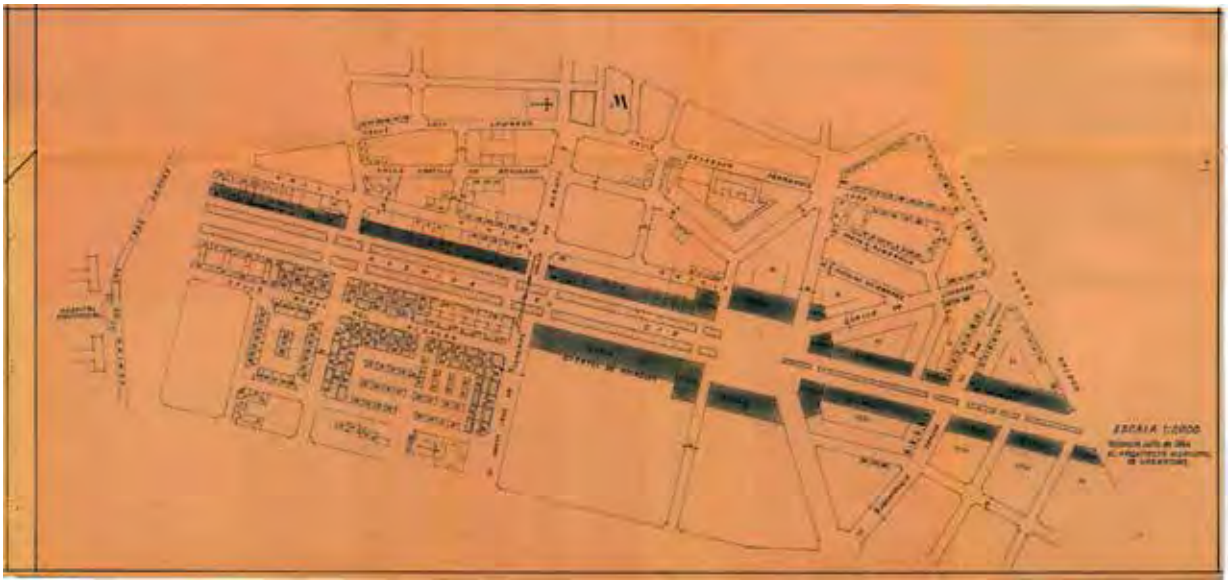
Lo mismo ha de hacerse en el paso de unas alturas a otras en los edificios de ordenanza especial.

Artº 2º.- La altura que podrán alcanzar los edificios desde calle de Santa Cruz de Tenerife y calle de Burgos hasta el Camino de las Tres Cruces será de 27'- mts. con las mismas limitaciones para acuerdos de alturas dichas en el artículo anterior.

Artº 3º.- La zonificación de las dos zonas laterales de Aevnida de Castilla, hasta el Polígono de Castilla y calle de Mariano Rivera, por el sur, y hasta Plano Parcial nº II por el Norte, será de Ensanches Actuales.

Valencia, 11 de julio de 1.964

EL ARQUITECTO MPAL. DE URBANISMO,



PROYECTO PARCIAL Nº II – ZONA O.

Redactor: Corporación Administrativa Gran Valencia.
Arquitectos: Victor Bueso y Mauro Lleó.

Fecha redacción: Abril de 1948.

Fecha aprobación: Marzo de 1950.

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM, AN-131-02**
HOJAS Nº 43 y 44, 1/2.000	APM
OTROS PLANOS:	APM, AN-131-02
Plaza A, 1/500	
Plaza B, 1/500	
Plaza C, 1/500	
Perfiles longitudinales, 1/500	

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO PARCIAL Nº II- ZONA O.

M E M O R I A

PROYECTO REDACTADO POR LA OFICINA TECNICA DE LA CORPORACION ADMINISTRATIVA DEL GRAN VALENCIA.

Valencia, Abril de 1948.

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA.

PROYECTO PARCIAL Nº II ZONA O.

MEMORIA

Para el desarrollo del Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura, aprobado por el Gobierno en 27 de Julio de 1946 y promulgado por las Cortes de la Nación en fecha 18 Diciembre del mismo año, es necesario el desarrollo de proyectos parciales, que adaptándose al Plan General, estudien con todo detalle zonas limitadas. El Proyecto Parcial que nos ocupa abarca la zona comprendida entre el desarrollado anteriormente, Proyecto Parcial nº I y el Cauce del Río. Los límites del mismo son : Al Norte la actual Carretera de Madrid y Cauce del Río Turia: al Este por el Camino de Tránsitos en el trozo comprendido entre el Puente de Campanar y cruce de la calle de Calisto III: por el Sur con la calle prolongación de la Cárcel Modelo en su parte posterior que es el límite del Proyecto nº I y la línea férrea de Valencia a Liria, desde el Camino de las Tres Cruces hasta el paso a nivel de la Carretera de Torrente: al Oeste con la Carretera de Torrente hasta su unión con la de Madrid.

Este Proyecto Parcial, debió incluirse en el anterior nº I y no se hizo, como ya se justificó en la correspondiente Memoria, por no hallarse completados los planos topográficos de que se disponía con las numerosísimas construcciones ejecutadas recientemente.

El primer factor que se observa al situar las citadas construcciones y al plantear el estudio de la urbanización de éste Proyecto Parcial es la existencia de muchas calles ya iniciadas, con arreglo a urbanización anterior del Excmo. Ayuntamiento, que hace necesario modificar las alineaciones del Plan General adaptándolo a las calles ya trazadas.

Si examinamos el Plan General, en la zona comprendida entre la

Cárcel Modelo y el Camino de Tránsitos,se observa que existe una calle que une el nudo formado por la unión de la calle de Velazquez con la de Cuarte y el cruce de Gabriel Miró con Camino de Tránsitos y otra calle cuyo origen es una de las circunvalaciones de la Avenida de Castilla,sensiblemente normal a la anterior que determinan espacios que se parcelan en calles de 2º orden.

La primera de estas calles en su trazado según el Plan.afectaba a varias construcciones de las cuales la más importante era la Hidroeléctrica Española,esta calle se sustituye por otra ya iniciada y que partiendo del mismo punto va a buscar el Camino de Tránsitos,no modificando su trazado más que en el último tramo,que se ha sustituido por una calle prolongación de la de Gabriel Miró.

La segunda calle,continuación de una de las circunvalaciones de la Avenida de Castilla,según el Plan supondría el derribo de un paramento de la calle de Torres dejando una anchura de manzana a todas luces exigua por la proximidad de la calle de Goya;proponemos en nuestro estudio,que una vez alcanzada la plaza que como centro de barrio se forma donde se disponen el Mercado y la Iglesia,utilizarla para ordenar la circunvalación por medio de las calles de Goya y Torres que inciden con ella,pudiendo darse una sola dirección de tráfico en ellas.

Se conservan en su trazado actual las calles de Torres,Goya,Mariano Usedo y Manolo Taberner,Olivereta y Travesía de la misma,excepto en su unión con el Camino de Tránsitos,que se prolonga para mayor facilidad de tráfico.

Se traza una calle normal al Camino de Tránsitos,junto al Convento de Capuchinos,que enlaza con la de la Olivereta y otra calle, que bordeando la Hidroélectrica con su trazado quebrado,se une al nudo formado por el cruce de la calle trazada por la parte posterior de la Cárcel Modelo y la calle continuación de Gabriel Miró.La calle de Cuarte se conserva en todo su trazado actual con pequeñas rectificaciones de alineación siguiendo el concepto expresado en el Plan General.

En la zona comprendida entre la Cárcel Modelo y el Camino de Torrente,se ha seguido el criterio de respetar todo lo posible el traza

do de las calles construídas total o parcialmente, ajustándose a las alineaciones en vigor anteriormente de el Excmo. Ayuntamiento.

El Plan, proponía el trazado de una calle continuación de la de Cuarte, frente a la Cárcel Modelo siguiendo sensiblemente el curso de la Acequia conocida como brazal de la calle de Cuarte, hasta el cruce con la línea férrea de Valencia a Liria, ésta calle destruía un gran número de casas, de escaso valor cada una de ellas, pero de importancia si se considera el total de su conjunto.

Por las razones expuestas se ha elegido la solución de conservar sensiblemente el trazado actual de la calle de Cuarte en su parte comprendida entre la Cárcel Modelo y el Camino de Torrente, resolviendo la unión con ella de la vía que bordea el cauce del Río.

La calle conocida como Camino Viejo de Chirávella, se continua hasta enlazar con la calle de Cuarte.

La vía arterial trazada sobre la vía férrea de Valencia a Liria, se proyecta de 30 metros de ancho y la calle que bordea el Río tiene una anchura de 20 metros, las otras calles tienen anchos que oscilan entre 12 y 16 metros, según la importancia de su tráfico. En el estudio de los perfiles transversales de las calles han servido de base para determianr el ancho de la calzada, los siguientes módulos, dos metros y medio para cada estacionamiento y tres metros para cada vehículo en circulación. En las calzadas para dos circulaciones y un estacionamiento, que según estos módulos deben medir 8´50 metros, se ha reducido esta dimensión a 8 metros porque la poca intensidad de éste tráfico lo permite estando sancionado por la experiencia.

En las calles de 16 metros ó más sin llegar a 25, se disponen calzadas de 11 para dos estacionamientos y dos circulaciones. I en la citada calle de 30 metros, se proyecta la calzada de 17 metros, capaz para dos estacionamientos y cuatro circulaciones.

IGLESIA.-

En el Plano del Plan General de Ordenación, se situaba una Iglesia en la plaza formada en el cruce de la calle de Torres con la calle nº 5, el trazado de ésta plaza se conserva en cuanto a forma y super-

ficie, pero sus accesos han sido modificados como consecuencia de conservar las calles de Torres y Goya con sus trazados actuales como se justifica anteriormente. Por éste motivo se ha modificado el emplazamiento de la Iglesia, por estimar que el nuevo reune mejores condiciones por su forma y dimensiones.

PLAZAS.- Además de la plaza citada anteriormente donde se emplaza la Iglesia y el Mercado y que constituye la plaza del barrio comprendido entre la Cárcel y el Camino de Tránsitos, se proyectan otras dos plazas de tráfico que resuelven la circulación y el encuentro de varias calles.

En todas ellas se ha tenido la preocupación de aprovechar las zonas tranquilas para situar arbolado y en dos de ellas se dispone un pequeño jardín de niños debidamente aislado de los peligros del tráfico, cuyo estudio puede apreciarse en los planos de detalle a escala 1: 500, para sustituir la falta de extensas zonas verdes, que dadas las circunstancias de nuestra ciudad es difícil conseguir.

En la plaza que se forma en el encuentro de la calle de Velazquez con la de Cuarte existe un edificio de planta baja y una alta, marcado en el plano en color azul, de cierto valor artístico, con el fin de hacer posible su conservación, se propone la conservación de su actual alineación en tanto su propietario lo conserve con sus características actuales, pudiendo realizar todas las obras de mejora y consolidación que estime pertinentes: marcándose en tinta roja la alineación para el caso de que dicho edificio se derribase o reformase de tal forma que se modificara su aspecto estético y artístico actual.

ZONIFICACION.- Al hacer el estudio de la zona comprendida en éste Proyecto Parcial, se ha observado que hay una gran cantidad de edificios destinadosa a industria diseminados en toda la zona, por ello hemos estimado que el destino más conveniente para ella es de Tolerancia Industrialque permite que continuen su funcionamiento éstas industrias compatibles con un tipo de edificación de casas de viviendas de mediana altura de tipo relativamente modesto.

ESCUELAS.-

Se emplaza un Grupo Escolar, siguiendo el mismo criterio que se expone en el Plan de Ordenación General que estimamos suficiente para resolver ésta necesidad de éste barrio.

MERCADO.-

El Mercado se sitúa siguiendo fielmente lo proyectado en el Plan General de Ordenación, en la Plaza situada en el centro del barrio, que resolverá un fácil acceso y el estacionamiento necesario de los vehículos.

PARQUE.- Se proyecta la situación de un parque aprovechando la extensión situada frente a la Cárcel Modelo, ya destinada a éste fin por el Excmo. Ayuntamiento, modificando con ello su situación que en el Plan General de Ordenación se proyectaba situar en los terrenos situados al Oeste de la Cárcel Modelo.

La Ley de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca en su Base 6ª dice lo siguiente :

"Los proyectos parciales a que se refiere la presente base, además de los elementos normales ,contendrán :

a) Un plan financiero para su ejecución.

b) La forma de realizar las obras y servicios con la solucion previa de los problemas de habitabilidad o de cualquier otro orden.

c) Ordenanzas especiales de urbanización cuando por tratarse de conjuntos arquitectónicos o casos de uso especial (accesos de Valencia, plazas, calles, centros cívicos, barrios históricos, zonas industriales) se estime que no son suficientes las vigentes en la zona afectada, indicandose las limitaciones al libre uso del derecho de propiedad que puedan dar lugar a indemnización o compensación".

PLAN ECONOMICO PARA LA EJECUCION DEL PRESENTE PROYECTO PARCIAL.-

De momento y mientras el Excmo. Ayuntamiento o la Corporación Administrativa Gran Valencia no tomen otra iniciativa, el procedimiento que se propone es el normal determinado por la Ley y Estatutos Mu-

nicipales con la nueva "Ley de Ordenación de las Haciendas Locales".

Existe la posibilidad de que el Excmo.Ayuntamiento o Corporación Administrativa Gran Valencia,estudien en su día, la conveniencia de acogerse a la vigente Ley de Ensanches o determinarse por la expropiación forzosa de zonas,para su parcelación y venta directa,en éste último caso,además de los documentos que forman éste proyecto sería necesario un plano parcelario con especificación del nombre de los propietarios y el plano de la parcelación en nuevos solares.

FORMA DE REALIZACION DE LAS OBRAS Y SERVICIOS Y SOLUCION PREVIA DE LOS PROBLEMAS DE HABITABILIDAD.-

La forma de realización de las obras y servicios,como antes hemos indicado será la normal determinada por la Ley y Estatutos Municipales.No existirá casi problema de solución previa de la habitabilidad,por ser muy limitadas las obras que afectan totalmente a edificios destinados a viviendas.

Si en el momento de proceder a la expropiación de las pocas casas que interceptan las calles proyectadas existiese el actual problema de la vivienda,el Organismo urbanizador deberá dar alojamiento en viviendas construídas a tal efecto.Lo mismo proponemos en el caso de que por el Excmo.Ayuntamiento se decidiera la expropiación forzosa de zonas completas si así lo creyera oportuno por considerar de urgencia su urbanización.

ORDENANZAS.-

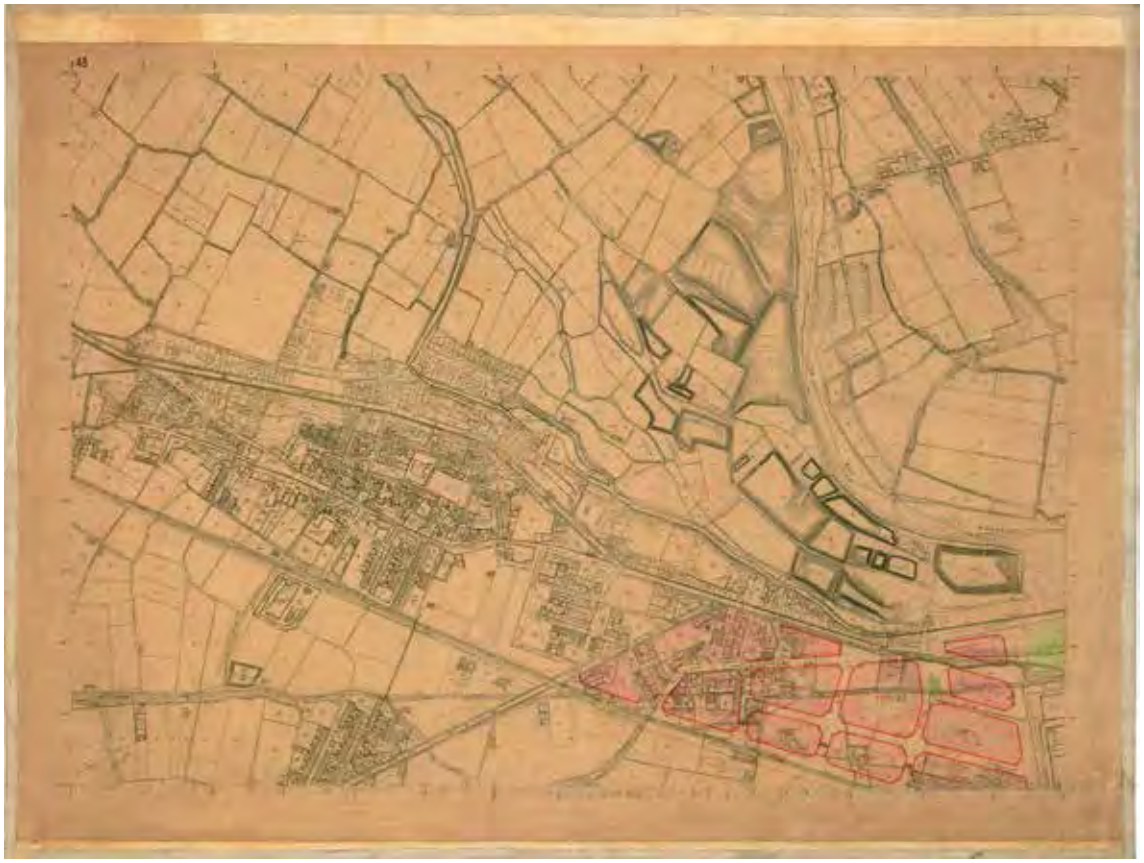
Las Ordenanzas que han de regir para el presente proyecto parcial,han de ser las consignadas para las zonas de Tolerancia Industrial.Estas Ordenanzas ,como es lógico han de basarse en las Ordenanzas Generales que deberán ser aprobadas con posterioridad.

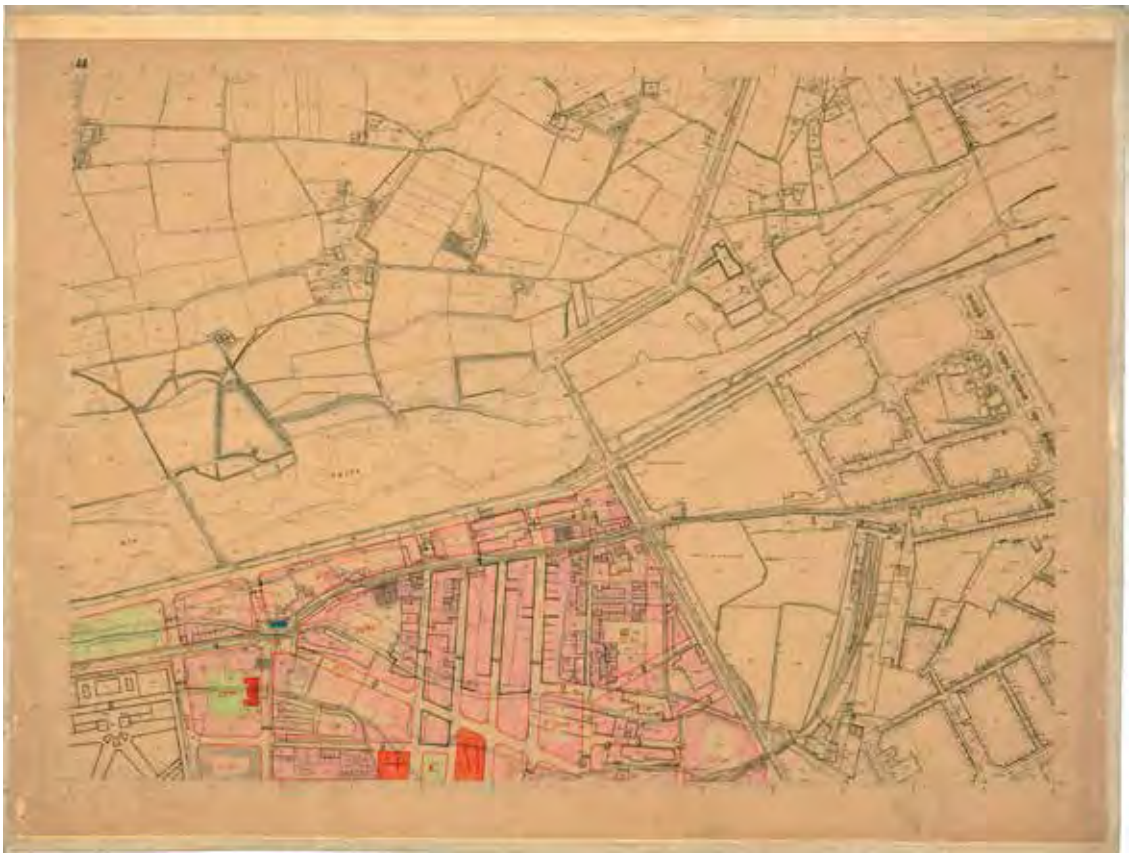
Por lo demás,con los documentos que se acompañan y que componen el presente estudio,tales como plano de alineaciones y zonificación,detalles de las diferentes plazas y encuentros con sus soluciones de circulación y zonas ajardinadas,perfiles transversales de calles y plazas y perfiles longitudinales de aquellas que presentan problemas de rasantes.Mediante la aprobación en su día de las Ordenan

nas Generales de la Edificación, estimamos que los documentos descritos que componen éste proyecto parcial son suficientes para la realización por el procedimiento normal de la Ley y los Estatutos Municipales de ésta urbanización.

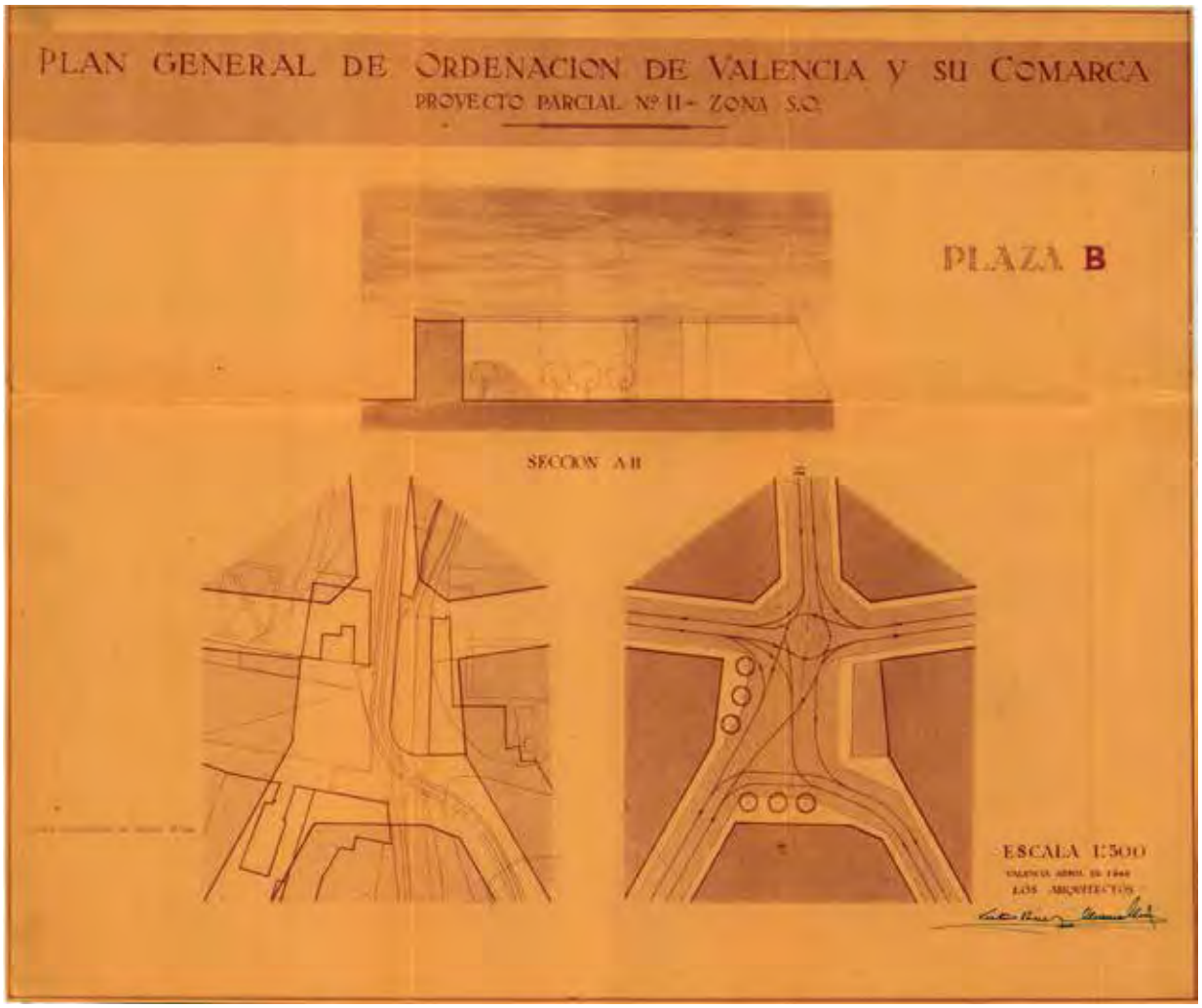
Valencia, Abril de 1948.

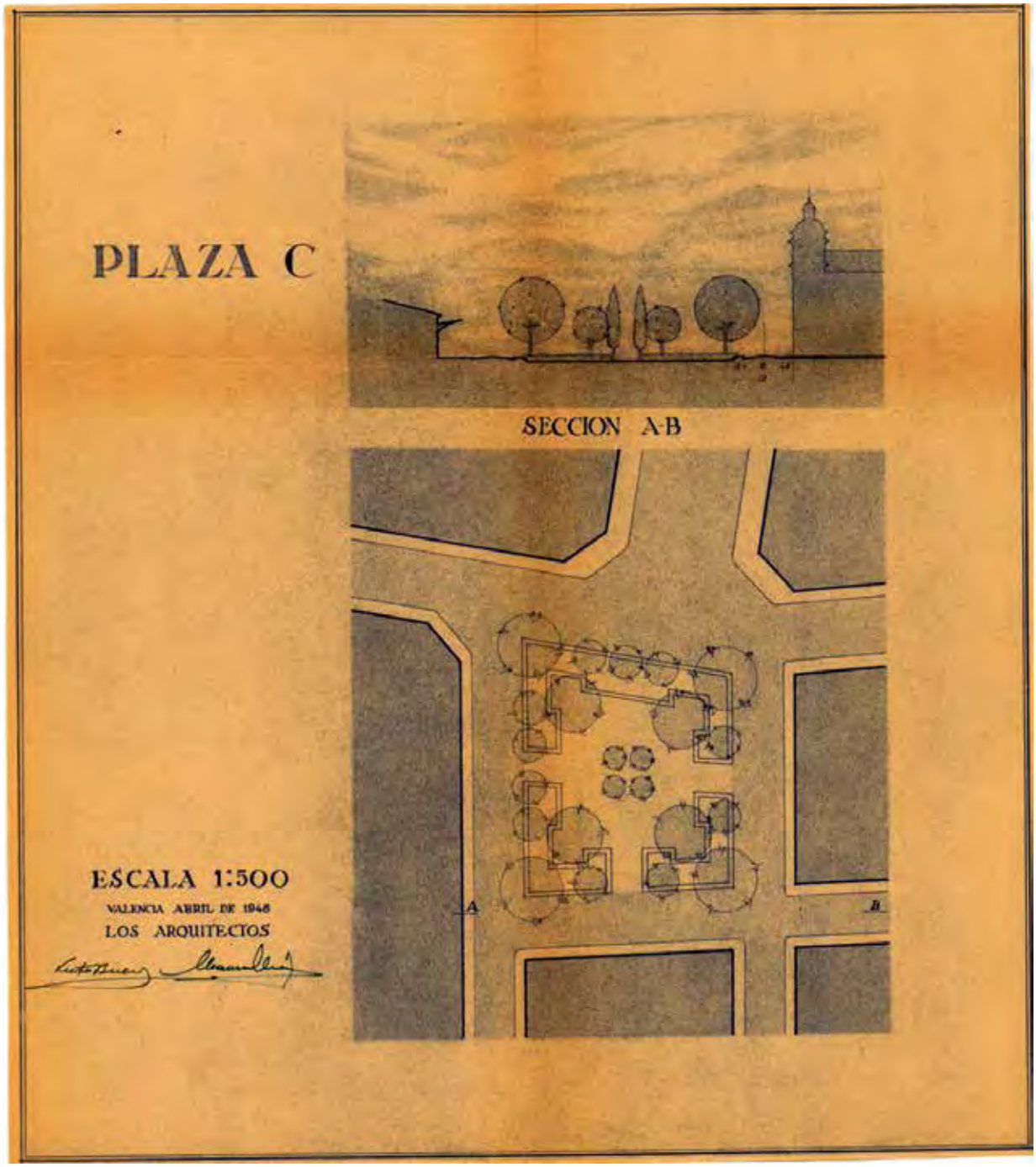
LOS ARQUITECTOS,

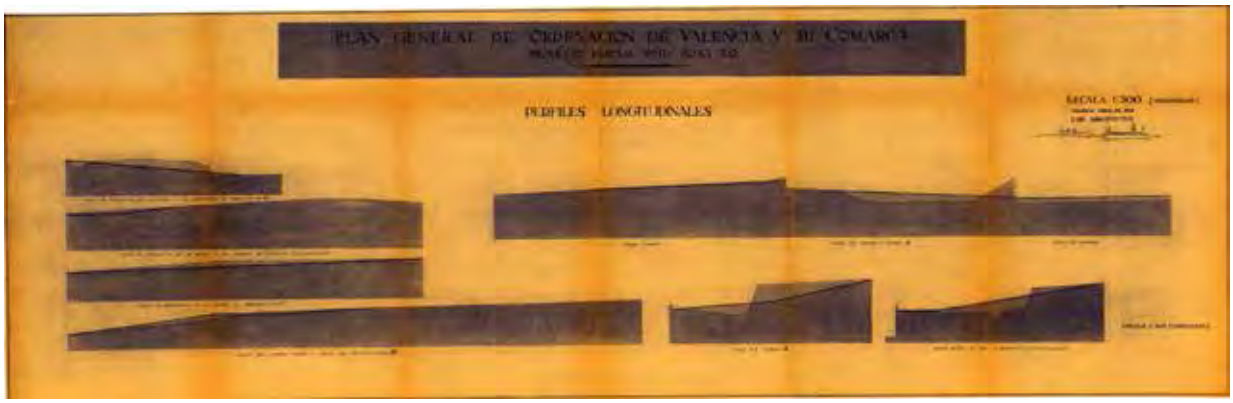





PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PROYECTO PARCIAL Nº II - ZONA S.O.
PLAZA A.
SECCION AB
SECCION CD
ESCALA 1:500
LOS ARQUITECTOS


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PROYECTO PARCIAL Nº II - ZONA S.O.
PLAZA B
SECCION AB
ESCALA 1:500
LOS ARQUITECTOS


PLAZA C
SECCION A-B
A
B
ESCALA 1:500
VALENCIA ABRIL DE 1946
LOS ARQUITECTOS


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PERFILES LONGITUDINALES

PROYECTO PARCIAL Nº III – ZONA S.

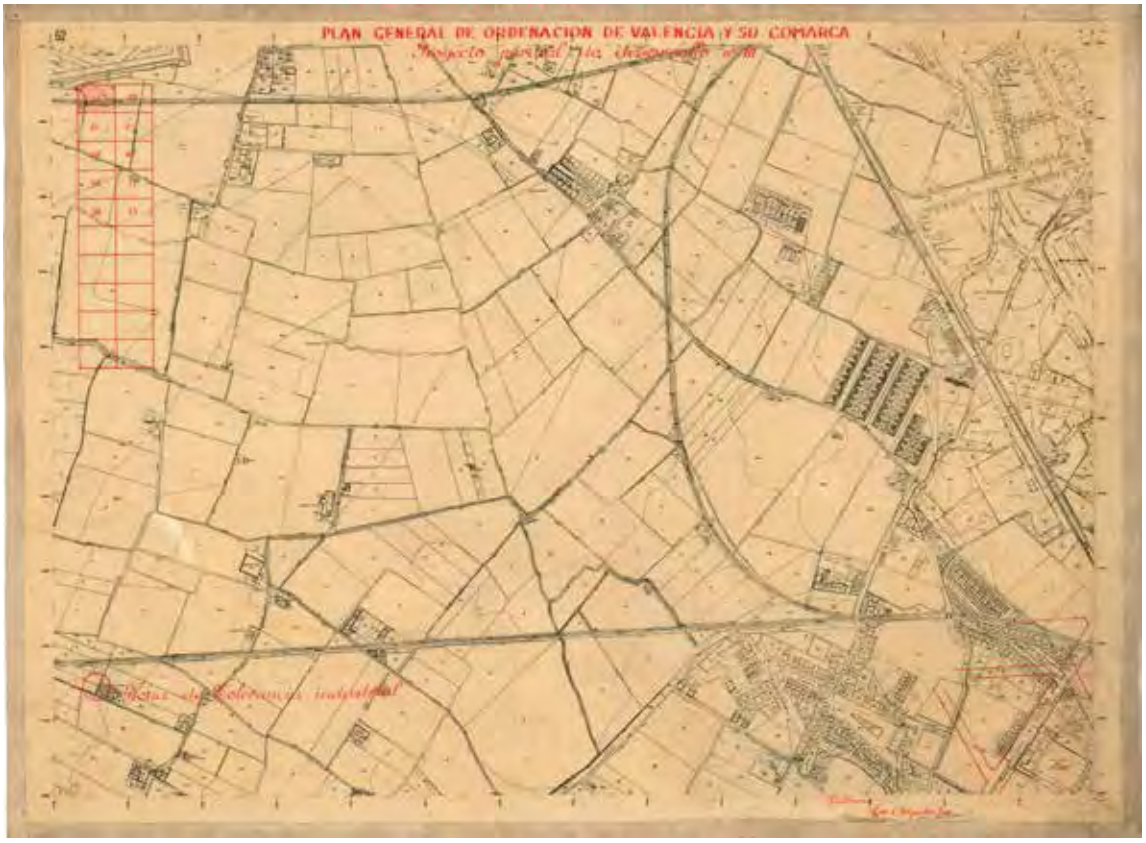
Redactor: Corporación Administrativa Gran Valencia.
Arquitectos: Victor Bueso y Mauro Lleó.

Fecha redacción: Junio de 1948.

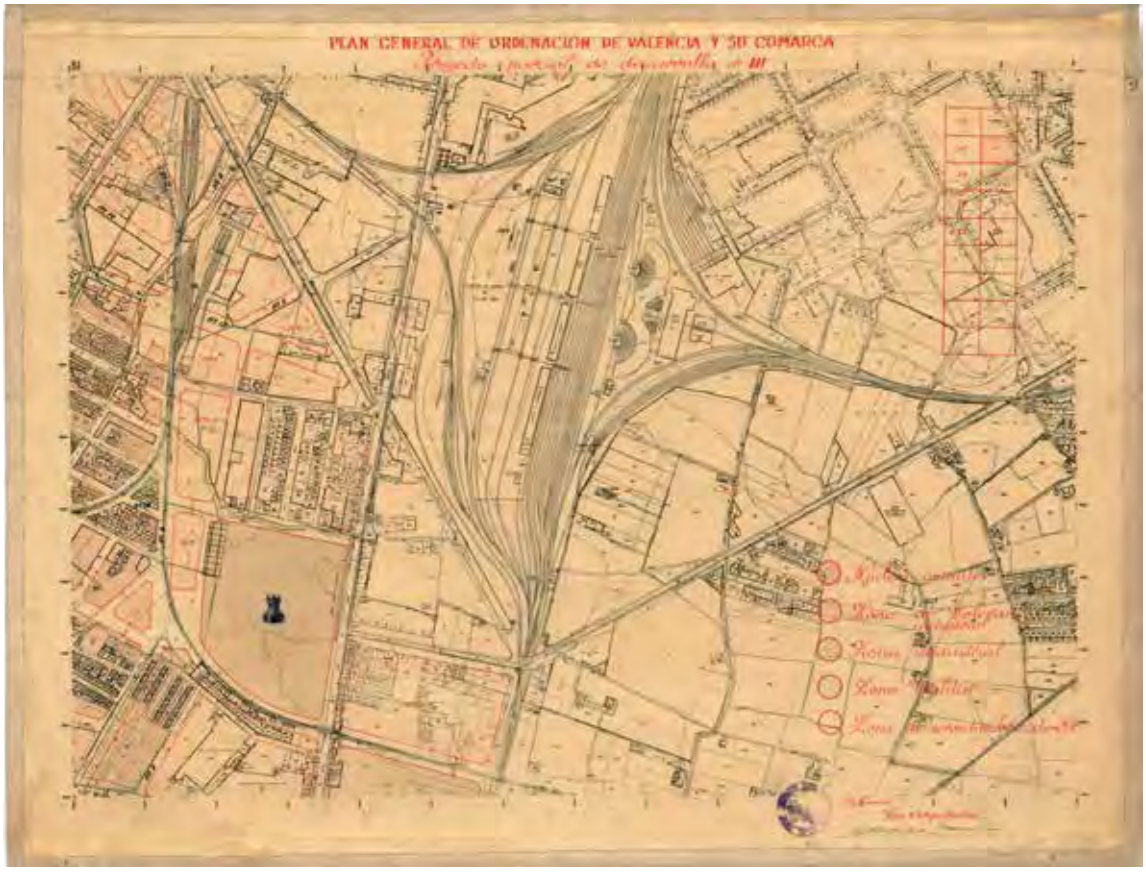
Fecha aprobación: Febrero de 1954.

Contenido y fuente:

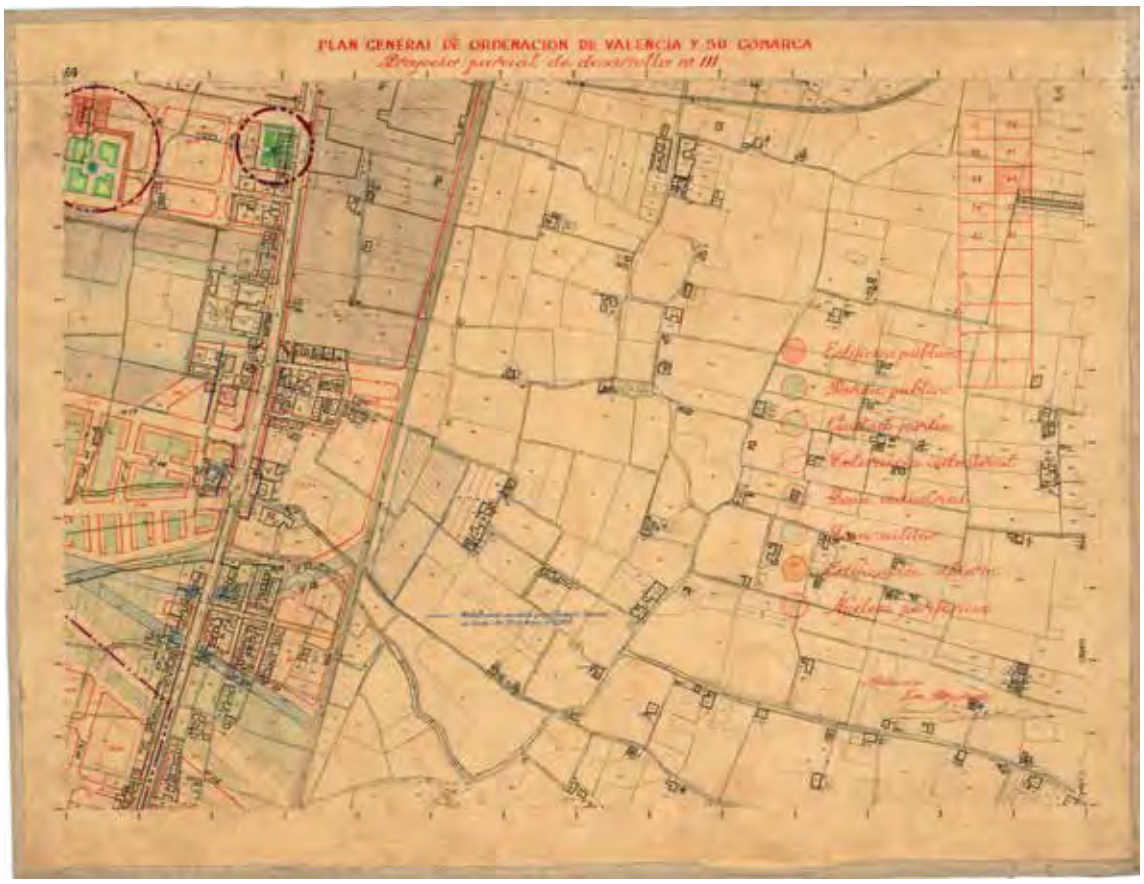
HOJAS Nº 52, 53, 61, 68, 69, 76, 77, 82 y 83. 1/2.000	APM
OTROS PLANOS:	APM, AN-225-01
Plaza A, 1/500	
Plaza B, 1/500	


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

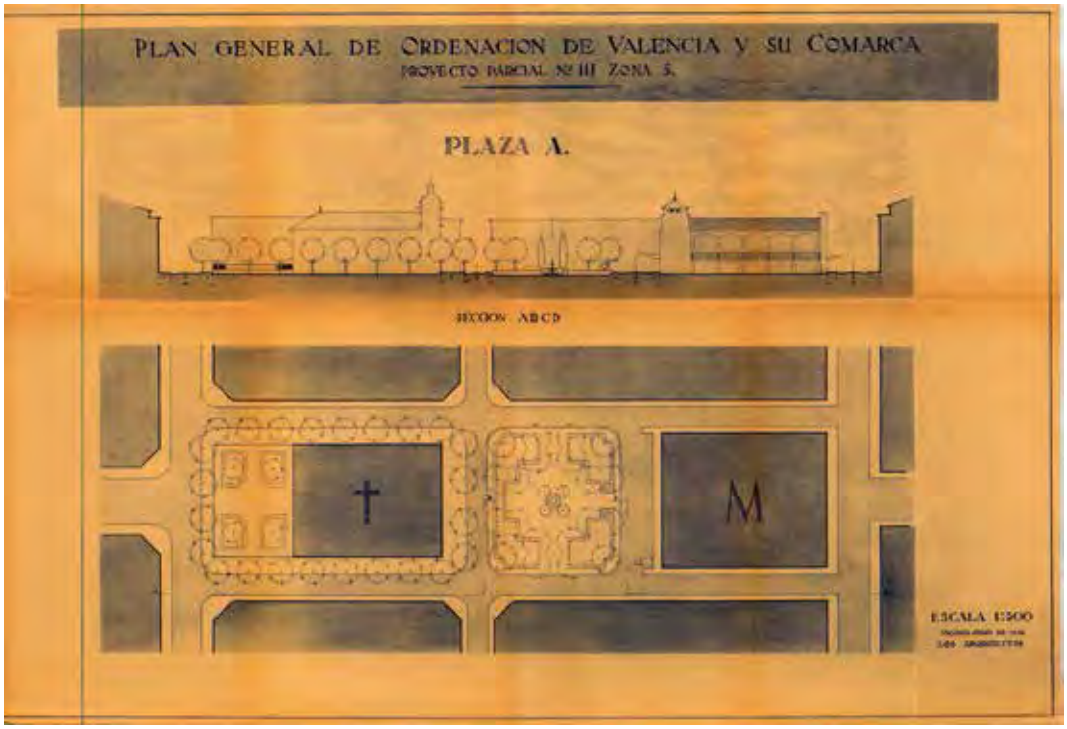

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

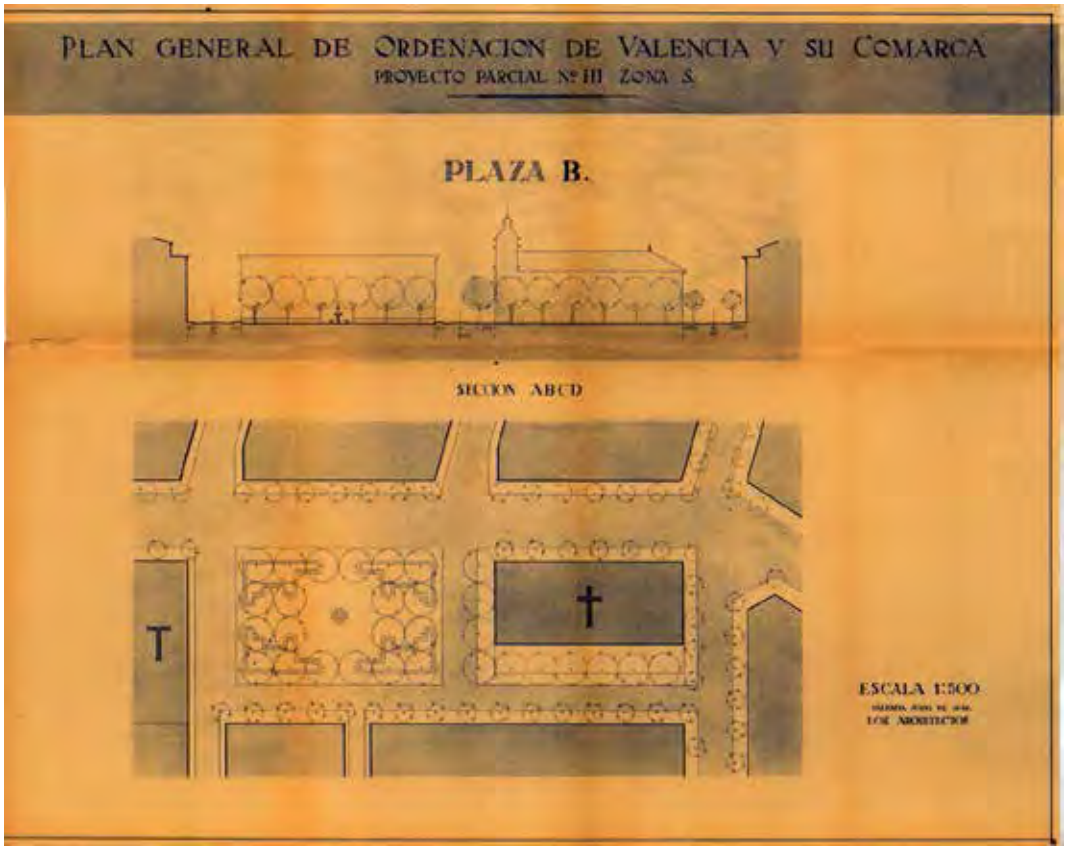

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PROYECTO PARCIAL Nº III ZONA 5.
PLAZA A.
SECCION ABCD
M
ESCALA 1:500


PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
PROYECTO PARCIAL Nº III ZONA 5.
PLAZA B.
SECCION ABCD
T
ESCALA 1:500

PROYECTO PARCIAL Nº IV – ZONA S.E.

Redactor: Corporación Administrativa Gran Valencia.
Arquitectos: Victor Bueso, Mauro Lleó y el Ingeniero de Caminos.

Fecha redacción: Octubre de 1950.

Fecha aprobación: Enero de 1953.

Contenido y fuente:

MEMORIA	APM
HOJAS Nº 61, 62, 69 y 70. 1/2.000	APM
OTROS PLANOS:	
Calco del original, 1/2.000	APM, AN-13-24
Modificación de las parcelas recayentes al nuevo acceso de Alicante con motivo de su ensanche a 65 m. E 1/2000. 1961	**APM**

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO PARCIAL Nº IV - ZONA S.E.

M E M O R I A

PROYECTO REDACTADO POR LA
OFICINA TECNICA DE LA COR-
PORACION ADMINISTRATIVA
"GRAN VALENCIA".

Valencia, octubre de 1950

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO PARCIAL Nº IV ZONA S.E.

MEMORIA

Continuando el desarrollo del Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, aprobado por el Gobierno en 27 de julio de 1946 y promulgado por las Cortes de la Nación en fecha de 18 de Diciembre del mismo año, por medio del desarrollo de los Proyectos, que adaptándose al Plan General, estudien con todo detalle zonas limitadas, procedemos a la redacción del presente Proyecto Parcial nº IV zona S.E. desarrollado en éste estudio.

Queda comprendida la zona que estudia el presente proyecto parcial por las siguientes vias, por el N. el Cº de Tránsitos; por el E. de la nueva via al Saler por el mar, una via donde se emplazará el ferrocarril, denominada en el plano nueva Ronda, y por el O. por el Nuevo acceso de Alicante.

Al plantear el estudio de éste proyecto parcial se ha tenido en cuenta las vias importantes que enlazan ésta zona con las adyacentes previstas con toda claridad en el Plan General y que son las siguientes, eje N.S. que es continuación de la calle de Luis Santangel, un eje transversal E.O. y una via diagonal que enlaza éste último eje con el Cº de Tránsitos. Por otra parte la zona paralela al Cºde Tránsitos está muy edificada con calles resultado, al parecer, de parcelaciones y urbanizaciones parciales particulares que ha habido necesidad de respetar todo lo posible y enlazar por medio de la urbanización que se estudia.

Ello nos ha obligado a seguir dos criterios distintos para cada una de estas zonas situadas a ambos lados del eje transversal E.O.

En la primera situada más al N. se proyecta una urbanización respetando las calles actuales y su parcelación en manzanas cerradas. En la situada en la parte S. con un criterio más amplio se proyectan manzanas abiertas, bloques aislados y cuando se proyectan manzanas cerradas se situan jardines en su interior.

El eje principal está constituido por la continuación de la calle de Luis Santangel, sensiblemente tiene dirección N.S. y puede considerarse dividido en dos tramos. El primero comprende desde el Cº de Tránsitos hasta el eje transversal, tiene un ancho de 40 metros, en sus extremos se disponen dos plazas que resuelven los finales de perspectiva.

El segundo tramo tiene una anchura de 80 metros y termina en un campo de deportes con su zona deportiva y de aparcamiento. Esta solución además de resolver el final de perspectiva de una via importante permite un relativo compás de espera resolviendo la posibilidad de su continuación enlazando con un barrio que no se proyecta ahora por no estar determinado si el ferrocarril que tiene su trazado en la llamada en el plano Nueva Ronda ha de ir en zanja, elevado, o a nivel, siendo la solución que se le dé al ferrocarril la que permita o no el trazado del barrio futuro.

Estando construida la Nueva via al Saler, se han proyectado dos ejes importantes E.O. con ingreso por esta via al Saler y que terminan en el Nuevo acceso de Alicante, con el fin de que la longitud de éstas vias sea proporcionada y con el fin de enriquecer ésta solución con finales de perspectiva, éstas vias sufren desviaciones o desplazamientos paralelos por intermedio de plazas donde se situan edificios públicos, Iglesias, teatro o Tenencia de Alcaldia.

Se ha estudiado el emplazamiento de dos mercados que sirva cada uno de ellos a los dos zonas separadas por la via transversal E.O.

Además de la Iglesia de Monteolivete y la de los P.P.Salesianos se proyecta el emplazamiento de tres Iglesias más que por su situación

darán cumplimiento a las necesiddes del Barrio que se estudia.
Se ha previsto el emplazamiento de seis grupos escolares, así como la de un teatro, y una tenencia de alcaldia con servicios anejos.
Paralelamante al Cª de Tránsitos existe actualmente el ferrocarril, las manzanas que lo limitan se han soldado a el proyecto teniendo que crearse una zona de servidumbre ferroviaria que permita el dia que éste ferrocarril desaparezca resolver éstas manzanas de edificios que hoy tienen un desagradable aspecto.
El proyecto de los espacios libres queda resuelto perfectamente por los patios interiores de manzanas ajardinados, las zonas ajardinadas dispuestas en el eje principal N.S. y en las plazas por su parque que se proyecta lindando con la Nueva via al Saler.

PLAN ECONOMICO PARA LA EJECUCION DEL PRESENTE PROYECTO PARCIAL.-

De momento y mientras el Excmo.Ayuntamiento o la Corporación Administrativa "Gran Valencia" no tomen otra iniciativa, el procedimiento que se propone es el normal determinado por la Ley y Estatutos Municipales con la nueva "Ley de Ordenación de las Haciendas Locales".
Existe la posibilidad de que el Excmo.Ayuntamiento o la Corporación Administrativa "Gran Valencia", estudien, en su dia, la conveniencia de acogerse a la vigente Ley de Ensanche o determinarse por la expropiación forzosa de zonas, para su parcelación y venta directa, en éste último caso, además de los documentos que forman éste proyecto seria necesario un plano parcelario con especificación del nombre de los propietarios y el plano de la parcelación en nuevos solares.

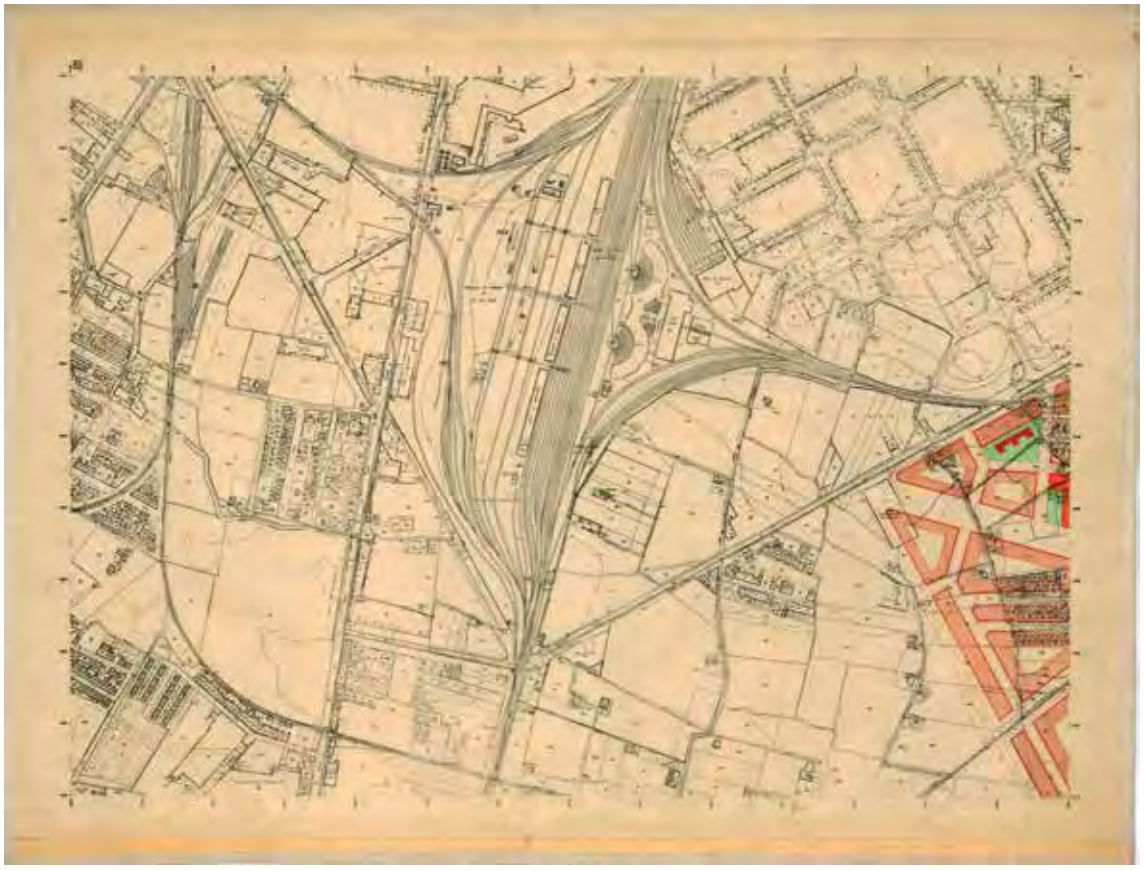
FORMA DE REALIZACION DE LAS OBRAS Y SERVICIOS Y SOLUCION PREVIA DE LOS PROBLEMAS DE HABITABILIDAD.

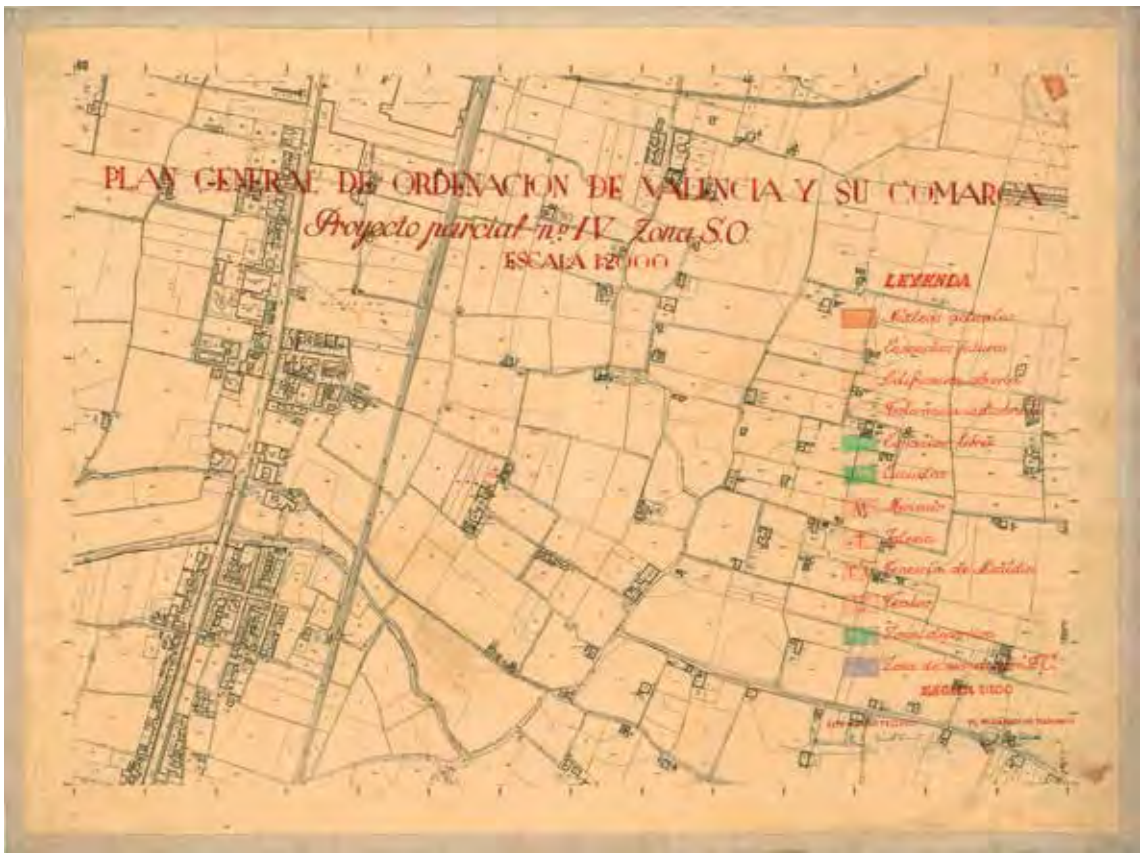
La forma de realización de las obras y servicios, como antes hemo indicado será la normal determinada por la Ley y Estatutos Municipales. No existirá casi problema de solución previa de la habitabilidad, por ser muy limitadas las obras que afectan totalmente a edificios destinados a viviendas.
Si en el momento de proceder a la expropiación de las casas que interceptan las calles proyectadas existiese el actual problema de la vivienda, el Organismo urbanizados deberá dar alojamiento en viviendas construidas a tal efecto. Lo mismo proponemos en el caso de que por el Ayuntamiento se decidiera a la expropiación forzosa de zonas completas si así lo creyera oportuno por considerar de urgencia su urbanización.

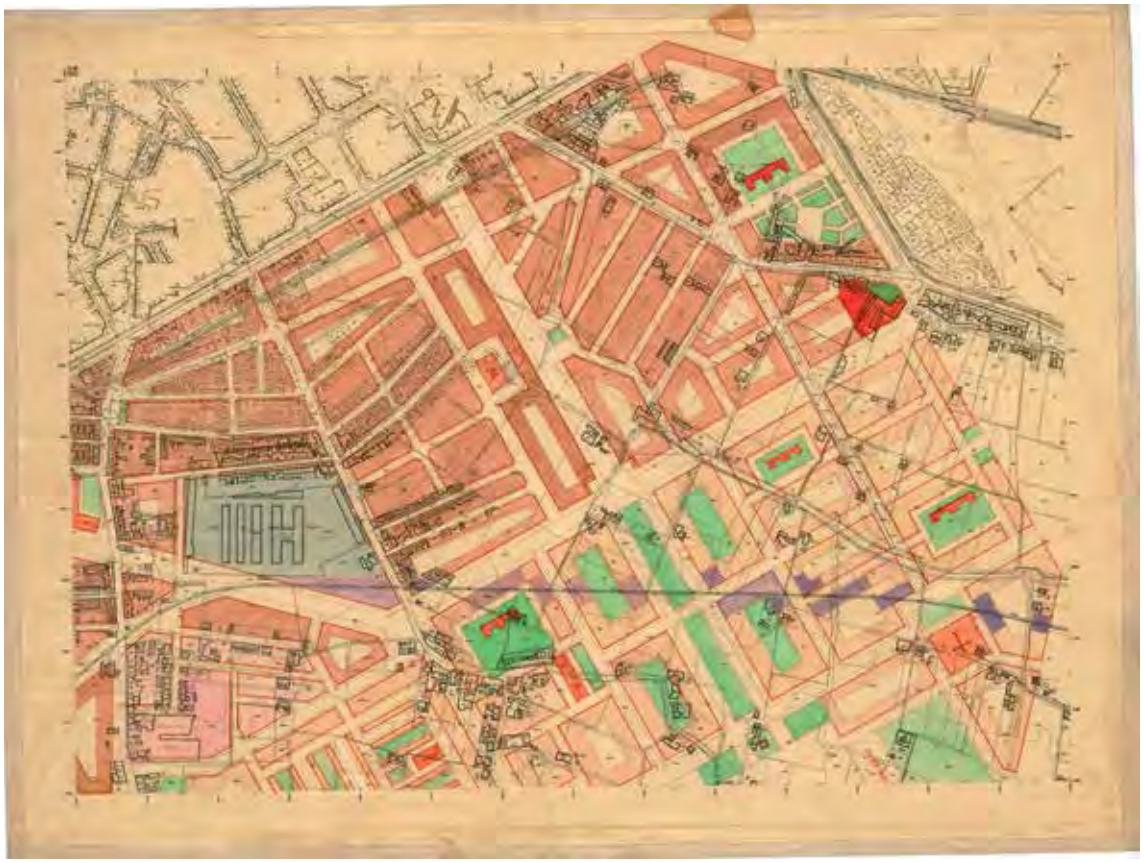
ORDENANZAS.-
Las Ordenanzas que han de regir para el presente proyecto parcial, han de ser las consignadas para las zonas de Núcleos actuales, Ensanches futuros, Edificaciones abiertas y Tolerancia industrial. Estas Ordenanzas como es lógico han de basarse en las Ordenanzas Generales que deberán ser aprobadas con posterioridad.
Por lo demás, con los documentos que se acompañan y que componen el presente estudio, tales como plano de alineaciones y zonificación, Mediante la aprobación en su dia de las Ordenanzas Generales de la Edificación, estimamos que los documentos descritos que componen éste proyecto parcial son suficientes para la realización por el procedimiento normal de la Ley y los Estatutos Municipales de ésta Urbanización.

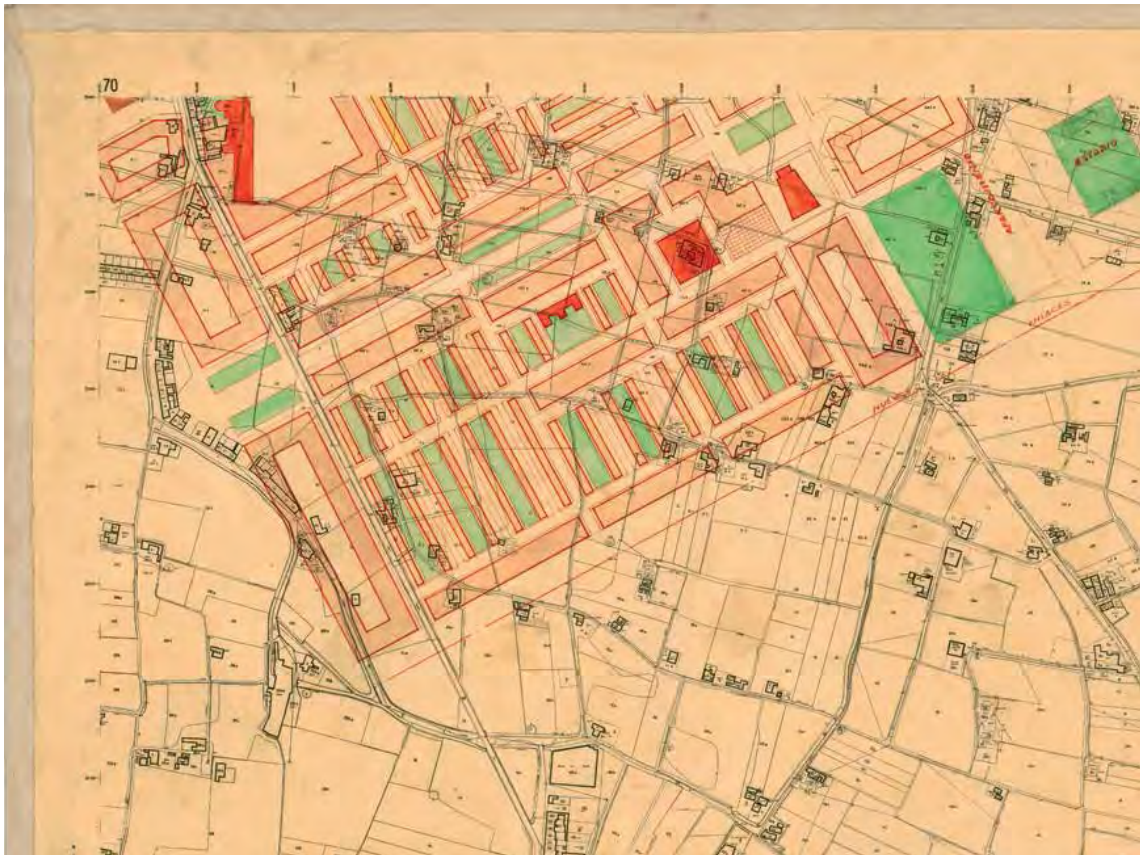
Valencia, octubre de 1950.

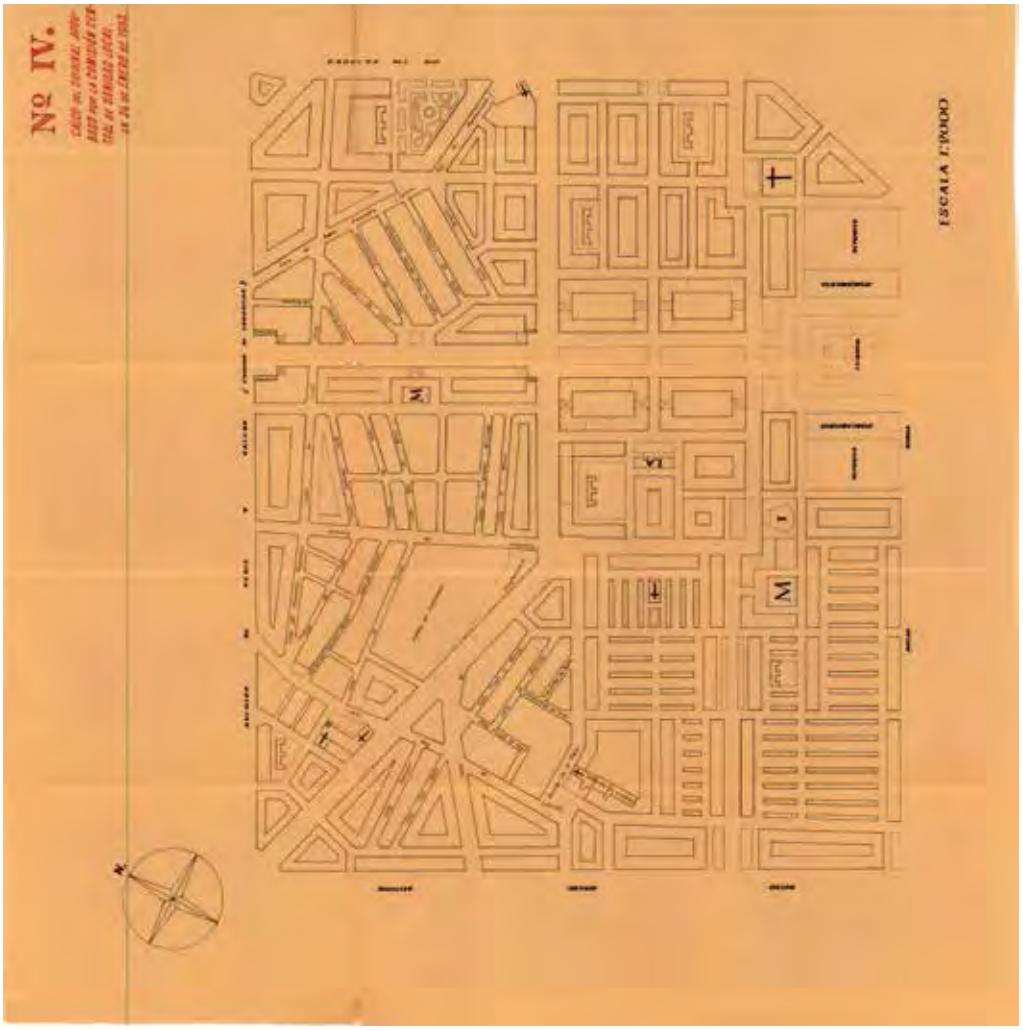
LOS ARQUITECTOS,

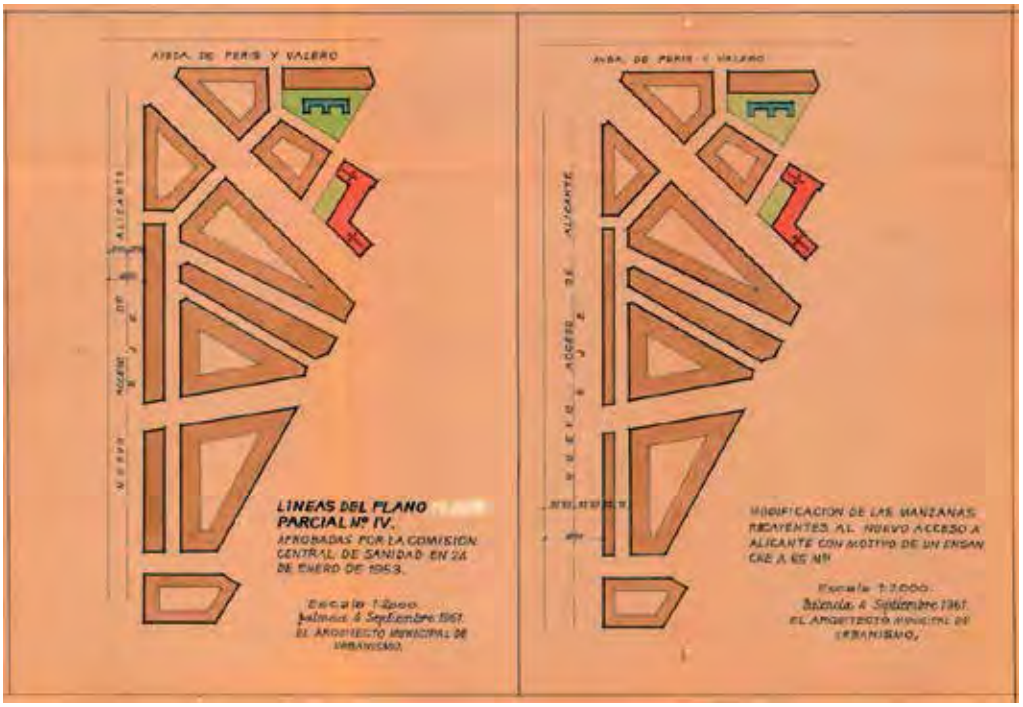



PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
Proyecto parcial nº IV Zona S.O.
ESCALA 1:2000
LEYENDA




70


Nº IV.
ESCALA 1:2000


AVDA. DE PERIS Y VALERO
NUEVA AVDA. DE ALICANTE
LINEAS DEL PLANO PARCIAL Nº IV.
APROBADAS POR LA COMISION CENTRAL DE SANIDAD EN 24 DE ENERO DE 1953.
Escala 1:2000.
Valencia 4 Septiembre 1961.
EL ARQUITECTO MUNICIPAL DE URBANISMO,
AVDA. DE PERIS Y VALERO
NUEVA AVDA. DE ALICANTE
MODIFICACION DE LAS MANZANAS PRECEDENTES AL NUEVO ACCESO A ALICANTE CON MOTIVO DE UN ENSANCHE A 45 MT
Escala 1:2000.
Valencia 4 Septiembre 1961.
EL ARQUITECTO MUNICIPAL DE URBANISMO,

PLANO PARCIAL DE LA ZONA DE LIMITADA POR LA PRIMERA RONDA HOJA Nº 1-3-4

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Fecha redacción: Febrero de 1956.

Fecha aprobación: Diciembre de 1956

Contenido y fuente:
PLANO, 1/1.000 APM
Nota: Plano facsímil del original, realizado por la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo


PLAN DE ORDENACION DE
VALENCIA Y SU COMARCA
HOJAS Nos 1,3 y 4
LEYENDA
ESCALA 1:1000

ALINEACIONES OFICIALES DE LA SECCIÓN LIMITADA PRO LAS CALLES DE JÁTIVA, GENERAL PRIM, PINTOR ABRIL, AVC. PERIS Y VALERO (Cº Tránsitos), Cº REAL DE MADRID Y CALLE DE SAN VICENTE, HOJA Nº 5

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitectos: Julio Bellot Senent. Vº Bº Javier Goerlich.

Fecha redacción: Julio de 1948. Firmado en junio de 1953.

Fecha aprobación: Marzo de 1950 (Plano)

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM, AN-256-01**
ANEJO A LA MEMORIA (Junio de 1953)	**APM, AN-256-01**
PLANO, 1/2.000	APM

PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

ALINEACIONES OFICIALES DE LA SECCION LIMITADADPOR LAS CALLES DE JATIVA, RUZAFA, GENERAL PRIM, PINTORS. ABRIL, AVD. PERIS Y VALERO (Cº. Tránsitos), Cª. REAL DE MADRID Y CALLE DE SAN VICIENTE.

M E M O R I A

Hoja nº. 5.

Proyecto redactado por la Oficina Técnica Municipal de la Comisión de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Valencia.

Valencia, julio 1948

M E M O R I A

Para el desarrollo del Plan de Ordenación de Valencia y su Cintura, aprobado por el Gobierno a 27 de Julio de 1946 y promulgado por las Cortes de la Nación en fecha 18 de Diciembre del mismo año, es necesario el desarrollo de proyectos parciales, que adáptándose al Plan General, estudien con todo detalle Zonas limitadas.

El proyecto parcial que nos ocupa abarca la Zona comprendida por las calles de Játiva, Ruzafa, General Prim, Pintor S. Abril, Avenida Peris y Valero (Camino de Transitos), Carretera Real de Madrid y calle de San Vicente.

En esencia a éste proyecto sigue las directrices del Plan a escala 1:4000 cuya directriz fundamental es la formación de un eje N.S que sigue sensiblemente la dirección de las lineas del ferrocarril del Norte, es desplazarse la estación del mismo y aprovecharse como zona urbana los terrenos actualmente ocupados por la misma. Este eje que viene a partir del cruce de la actual avenida del Marques de Sotelo por la calle de Játiva, sigue aproximadamente la dirección de la bisectriz de las calles de Bailen y Alicante, creando una calzada central y unos bloques laterales recayentes a las antedichas calles con el fin de ordenar arquitectónicamente éste futuro eje comercial de la Ciudad. Termina este eje en su parte representativa con una gran plaza que al propio tiempo cumple la mision de unir las dos grandes vías más importantes de Valencia, la de Germanías y la de Fernando el Católico.

La estación de viajeros se emplaza al fondo de dicha gran Plaza y presidiendola, suponiendo virtualmente que las lineas del ferrocarril son continuadas prosiguiendo su continuación por ferrocarril eléctrico a traves de la Gran Vía de Germanías de acuerdo con el Plan de enlace ferroviarios.

El trazado de las vías no se estudia con detalle por entender

que no es de nuestra competencia, si bien se prevén una serie de manzana con servidumbre subterránea de paso del ferrocarril estas zonas que se señalan en morado y que permitirán a nuestro -- juicio el establecimiento del gran número de vías. La estación - propiamente dicha se situa conforme al plan General despues del cruce de Tránsitos.

En la calle de Gibraltar se propone el respetar el paramento construido en parte en lo que nos ahorraremos expropiaciones casas sin perjuicio de la vialidad ya que al entregar en la Plaza no precisa que sea exactamente la prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico.

Las manzanas existentes entre la Carretera Real de Madrid, Gran Plaza Gibraltar y Peris y Valero (Tránsitos), no se ejecuta estrictamente el plan pero en principio se sigue el mismo criterio formando manzanas en profundidas edificables de aprovecha - miento normal y con las formas más regulares posibles.

En el sector comprendido entre Gibraltar, Gran Vía de Germanias, Cadiz y Avd. de Peris y Valero se respeta el actual trazado de Ensanche por estar construir en su mayor parte. La Iglesia que en el Plan figura en el centro de la manzana formada por las calles de Sueca, Denia, Puerto Rico y Cadiz frente a la de Buenos Aires, se sustituye por la de en construcción bajo la -- advocación de San Francisco de Borja que se emplaza por las calles de Cuba y Literato Azorín.

Las Escuelas que figurán en el Plan pueden emplazarse en el patio de la manzana formada por las calles Literato Azorín, Gibraltar, Cuba y Patricio Huguet.

En cuanto al barrio de Ruzafa se ha seguido el criterio de Ensanche, la creación de una pequeña zona verde entre las calles de Sornells, Platerías y Tomasos.

El resto de la Zona se ajusta perfectamente al,Plan y a los hechos reales, haremos hincapié unicamente en la desviación de - la calle Gil y Morte, formando un recodo que no sería de desear pero que en la actualidad está en construcción por ambos paramen-

tos y en casa de 6 y 7 plantas, problablemente influenciado por el talud del ferrocarril.

Plan económico para la ejecución del presente proyecto parcial.-

De momento el procedimiento será el normal determinado por la Ley y Estatutos Municipales en la nueva Ley de Ordenación de las - Haciendas Locales.

Forma de la realización de las obras.-

En cuanto no afecta al problema ferroviario puede seguir el - procedimiento normal de Ensanche ya que efectivamente queda incorporado a él, ajustandose a las Ordenanzas vigentes mientras en la -- "Gran Valencia" no se redacten las Ordenanzas Generales y especiales para las distintas zonas.

Como zona de Ordenanzas especiales se fija el de los bloques a construir entre las calles de Bailén y Alicante y la Gran Plaza de confluencia de las Grandes Vías, Ordenanzas que serán redactadas por el "Gran Valencia".

Con lo dicho estimos puede llevarse a cabo el desarrollo de - éste proyecto parcial salvo naturalmente la parte correspondiente a los ferrocarriles. Por ello y como está es la cuestión fundamental; la anexión con esta Zona en cuanto se refiere a perfiles longitudinales y transversales, no puede detallarse sin conocer practicamente el prpyecto de detalle del trazado de los ferrocarriles y por -- consiguiente de la forma en que debe estudiarse dicha Zona.

En el resto, las calles ya están trazadas por consiguiente no cabe diferencia.

Valencia, Julio de 1.948

El Arquitecto Municipal.

PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PLANO DE ALINEACIONES DE LA SECCION LIMITADA POR LAS CALLES DE JATIVA, RUZAFA, GENERAL PRIM, PINTOR ABRIL, AVD. PERIS Y VALERO (Cº TRANSITOS), Cº REAL DE MADRID, Y CALLE SAN VICENTE.

- - - - - - -

HOJA Nº 5

ANEJO A LA MEMORIA

El plano nº 5 fué aprobado por el Excmo. Ayuntamiento con reserva de las Zonas que ocupan las instalaciones ferroviarias a causa de no estar aprobada la solución de Enlaces Ferroviarios. Conseguida esta aprobación del organismo central correspondiente, y por lo tanto la situación de la futura Estación, que queda ubicada en este Sector aunque más alejada del centro de la Ciudad, se hace posible la determinación de lineas y zonificación de todo el Sector con lo que se puede conocer, para cualquier clase de estudio, el aprovechamiento de los terrenos que dejarán las actuales instalaciones ferroviarias y se puede dar curso a la edificación delas pequeñas zonas adyacentes que, con el motivo expuesto, no estaban estudiadas.

Al propio tiempo, se han introducido modificaciones en las alineaciones del subsector emplazado en los terrenos que actualmente ocupa la estación de viajeros con el fín de lograr el mayor aprovechamiento del terreno y regularidad y belleza de las construcciones, ya que el valor de estos terrenos será partida importante en la solución de Enlaces ferroviarios.

Todo el eje formado por estación y Gran Plaza se ha zonificado como Ordenanza Especial porque esta plaza está llamada en el futuro a ser el centro de la Ciudad y cruce de las dos vias más importantes por lo que las edificaciones de este eje deberán ostentar la máxima dignidad y grandiosidad en proporción a la Gran Plaza que se proyecta.

El resto de las manzanas que se proyectan es en forma de manzana semi-abierta con jardín interior, y cerradas, para acomodarse a la forma general de la zona.

La aprobación del plan de enlaces ferroviarios no prejuzga si los F.C. será en zanja, elevados o a nivel pero como quiera que ésta última forma no puede concebirse, porque sería trasladar - unos cientos de metros la actual estación o sea el actual defecto de corte en dos partes de los barrios adyacentes, hemos supuesto que las calles son a nivel, siendo las vías del F.C., elevadas o en zanja. De no ser así, habría que establecer pasos subterráneos, para las calles o los actuales pasos a nivel que se trata de hacer desaparecer.

Con todo lo dicho, creemos dar una idea clara del alcance del estudio realizado que sometemos a la consideración del Excmo. Ayuntamiento para que, si así lo estima, se prosiga la tramitación del plano.

Valencia, 17 de junio de 1953.

Los Arquitectos de la O.T. Municipal de Urbanismo,

Vº Bº

El Arquitecto Mayor,


PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
HOJA Nº 5
LEYENDA
ESCALA 1:20.00

PLAN PARCIAL Nº 5-B

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitectos: Camilo Grau Soler, Julio Bellot Senent. Vº Bº Javier Goerlich.

Fecha redacción: Octubre de 1953.

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM, AN-194-01**
PLANO, 1/2.000	APM
PLANO (1961 c.a.), 1/2.000	**APM**

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
VALENCIA...

PLANO PARCIAL Nº 6 - B

M E M O R I A

Comprende este plano, en su mayor parte los terrenos de la actual estación principal de la Renfe en Valencia. Por esta causa y por estar proyectado el centro de Valencia en el Plan General de Valencia y en Comares, se aisló la zona que ocupa la estación para posterior estudio. Es de suponer que la realización de este plano no va a ser inmediata - pero existen terrenos colindantes que exigen ser definidos en cuanto a uso y alineaciones y elementos especiales como la unión entre caminos de tránsitos por paso superior sobre el F.C. que sí necesitan posibilidad de realización inmediata.

Por todo ello se redacta este plano con la aspiración de servir de guía para la futura urbanización de terrenos de la estación del Norte y ordenar la construcción en los terrenos colindantes.

JUSTIFICACION DE LA ORDENACION.- La zona está en el encuentro de importantes vías de comunicación. El acceso de - Alicante y al Camino Real de Madrid cruzan con la unión de Gran Vía y con la de Caminos de Tránsitos. Ha de llevar en su centro la futura estación subterránea de F.C. económicos de vía estrecha. La zona resulta un importante nudo de comunicaciones por lo que, tanto en la zona desde calle de Játiva a

dad de espacios libres que servirán de apacentamiento entre arbolados.

Tiene la zona proyectada un carácter mixto residencial y centro cívico central ya que está situada entre zonas que no gozan de centros definidos.

Se le dá un carácter de edificación abierta para aprovechar la coyuntura de disponer de un terreno libre en el futuro de edificaciones, situado entre zonas de manzanas cerradas.

Se divide el total en las subzonas a que obliga la existencia de las vías públicas importantes precitadas dotadas de los diferentes edificios públicos: escuelas, iglesia, mercado, zona comercial etc. Deberá dotarse el conjunto de un sistema de pasos de peatones superiores o subterráneos para atravesar dichas vías públicas y que todas las zonas puedan gozar, convenientemente, de todos los servicios.

E T A P A S.- No pueden preverse etapas porque es imposible determinar desde aquí el momento en que terminada la feferum ferroviaría queden libres para destinarlos a los usos que indica el plano, la mayor parte de los terrenos que son los de la estación.

ASPECTOS ECONOMICO-FINANCIEROS.- Son los del presupuesto ordinario de Urbanismo en lo que respecta a los terrenos externos a la estación. En cuanto a estos se determinarán cuando queden libres para edificar en el proyecto de ejecución que se realicen con probable presupuesto extraordinario.

Con lo dicho creemos suficientemente expuesto el alcance del estudio realizado para que si al Excmo. Ayuntamiento lo estima conveniente le eleve a la aprobación por la superioridad.

Valencia, octubre de 1.963
EL ARQUITECTO JEFE DE URBANISMO,


Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca
Leyenda
Escala 1:2.000.


PLANO PARCIAL
Núm. 5. B.
N.
O
E
S
GRAN VIA DE GERMANIAS
GRAN VIA JAIME I CAMI
Pass. Subterraneo
MADRID
NUEVO
ACCESO
AVENIDA CESAR GIORGETA
CARRETERA
JAIME I JALEMO
ALICANTE
Antiguo
Ferrocarril
Nuevo
ESCALA 1:2000

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DE LA SECCIÓN DE ENSANCHE, LIMITADA POR LAS CALLES DE SAN VICENTE, DESDE SU CRUCE CON GUILLEM DE CASTRO Y PLAZA DE SAN AGUSTÍN HASTA LA AVD. DE GIORGETA (Cº DE TRÁNSITOS) CONTINUANDO ÉSTA HASTA ÁNGEL GUIMERÁ Y POR ESTA ÚLTIMA A GUILLEM DE CASTRO HASTA EL PUNTO DE PARTIDA EN LA PLAZA DE SAN AGUSTÍN. HOJA Nº 6

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Fecha redacción: Enero de 1948.

Fecha aprobación: Octubre de 1953

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM, AN-101-01**
INFORME DE “GRAN VALENCIA”	**APM, AN-101-01**
PLANO, 1/2.000	APM

PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DE LA SECCION DE ENSANCHE, LIMITADA POR LAS CALLES DE SAN VICENTE, DESDE SU CRUCE CON GUILLEM DE CASTRO Y PLAZA DE SAN AGUSTIN HASTA LA - AVD. DE GIORGETA (Cª DE TRANSITOS) CONTINUANDO ESTE HASTA ANGEL GUIMERA Y POR ESTA ULTIMA A GUILLEN DE CASTRO HASTA EL - PUNTO DE PARTIDA EN LA PLAZA DE SAN AGUSTIN.

MEMORIA

Hoja nº 6.

Proyecto redactado por la Oficina Técnica Municipal de la Comisión de Urbanismo del Excmo.Ayuntamiento de la Capital.

PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DE LA SECCION DE ENSANCHE, LIMITADA POR LAS CALLES DE SAN VICENTE DESDE SU CRUCE CON GUILLEM DE CASTRO Y PLAZA DE SAN AGUSTIN, HASTA LA AVENIDA DE GIORGETA (Cª DE TRANSITOS) CONTINUANDO ESTE HASTA ANGEL GUIMERA Y POR ESTA ULTIMA A GUILLEM DE CASTRO HASTA EL PUNTO DE PARTIDA EN LA PLAZA DE SAN AGUSTIN.

MEMORIA

Por Ley de 18 de Diciembre de 1946, se autorizó al Gobierno de la Nación, para publicar la Ley de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, con sujección a las bases que en la misma se detallan.

Con arreglo a la base 6ª de la citada Ley, corresponde a los Ayuntamientos interesados, la formación de los proyectos parciales, para el desarrollo del Plan, y la ejecución de los mismos.

Por Orden de la Alcaldía-Presidencia y en su cumplimiento, por la Oficina Técnica de la Comisión Municipal de Urbanismo de este Excmo.Ayuntamiento, se ha formulado el proyecto parcial de alineaciones y zonificación, de la Sección de ensanche, limitada por las calles de San Vicente, desde su cruce con Guillem de Castro y Plaza de San Agustín hasta la Avd. de Giorgeta (Cª de Tránsitos) continuando éste hasta Angel Guimerá y por ésta última a Guillem de Castro hasta el punto de partida en la Plaza de San Agustín.

El plano de dicho proyecto, ha sido formado respetando las líneas generales del plano croquis que a escala 1:4000, fué aprobado al publicar la Ley de Bases de 18 de Diciembre de 1946, con las solas variantes, que a continuación se detallan, y cuya adopción se justifica.

En la zona de este proyecto parcial limitada por la Carretera de Madrid o calle de San Vicente, la Gran Vía de Ramón y Cajal la

Plan a 1:4000 la modificación de la forma, dimensiones y disposición de varias manzanas del ensanche de la Ciudad, al objeto sin duda de dar lugar al emplazamiento de un grupo escolar y un Mercado.

Sin duda, no se tuvo en cuenta, que todas las manzanas del plano del ensanche de la Ciudad que interesan esta zona, se hallan o en su totalidad o en una gran parte de su superficie ocupadas por fincas - de nueva construcción y de gran costa, y que, recientemente, pero antes del trazado del plano del Plan aludido, sus vías públicas han sido dotadas de alcantarillado, pavimentado de adoquines mosaico, alumbrado y canalizaciones de agua, gas, electricidad y teléfono; instalaciones y servicios todos costosísimos, que no puede en forma alguna aconsejarse su destrucción. Además, la calle de Juan Piñol, que se interrumpiría con la adopción del trazado del plano del Plan, es arteria muy necesaria para la facil comunicación, con el poblado - de Patraix y el no menos importante de los alrededores del Cementerio y Manicomio.

Sin duda, tampoco se tuvo en cuenta que la zona interesada existe ya un magnífico grupo escolar, "Luis Vives" con fachada a la calle de Cuenca (que no figura en el plano del Plan) y el gran Mercado de Abastos próximo a inaugurarse, y que, a poca distancia del punto indicado, existe los mercados de Jerusalen y de Jesús, que abastecen cumplidamente la zona, si bien para el primero, deberá destinarse nuevo emplazamiento al estudiar el plano parcial de alineaciones y zonificación de la Sección del Ensanche, limitada por las calles de San Vicente y de Muzafa, la calle de Játiva y Cª de Tránsitos, aprovechando alguna manzana de las que en la citada zona quedan todavia sin edificar.

Por las razones expuestas que podrian repetirse para todo el resto de la zona alcanzada por el plano parcial que nos ocupa, se han modificado las lineas del plano del Plan, adoptando las del plano - vigente del Ensanche de la Ciudad, pues no existe ni una sola manzana en la zona interesada que no se halle totalmente construida o -- cuando menos, en una gran parte de su superficie y en términos que

cualquier modificación motivaría una gran confusión y perjuicios económicos para algún Municipio y los particulares de gravisima importancia.

ORDENANZAS DE EDIFICACION Y ORDENANZAS ESPECIALES.

No se acompañan, por estimar deben ser formuladas por la Oficina Técnica de la Comisión Ejecutiva del "Gran Valencia" con arreglo a las Bases generales aprobadas con la Ley de Bases en 18 de Diciembre de 1946.

ORDEN DEL DESARROLLO DEL PROYECTO Y SU DIVISION EN ETAPAS.

Tratándose de un proyecto parcial, de alineaciones y zonificación, su desarrollo en general queda supeditado a la iniciativa de los particulares.

MEDIOS ECONOMICOS PARA SU DESARROLLO.

Han sido facilitados y así viene haciendolo hasta su terminación, por los fondos del presupuesto de la zona de ensanche, y como complementario el presupuesto ordinario de la Corporación para cuanto hace referencia a la conservación y entretenimiento.

Como las calles y plazas a que interesa éste proyecto se hallan todas construidas o en vias de construcción, no puede interesar la aportación de los prefiles transversales fijos de sus calles, ni la solución adoptada para el tráfico en sus Plazas y encuentros, por tratarse de hechos consumados, cuya modificación no se propone.

Por lo expuesto, creen los Técnicos que suscriben haber aportado al proyecto que nos ocupa, cuantos elementos de juicio puedan ser necesarios para facilitar su comprensión y alcance y merecer la aprobación del mismo en su caso.

Valencia, enero de 1948.

LOS ARQUITECTOS MUNICIPALES,

PLAN DE ORDENACION URBANA DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DE LA SECCION DE ENSANCHE LIMITADA POR LAS CALLES DE SAN -- VICENTE, DESDE SU CRUCE CON GUILLEM DE CASTRO Y PLAZA DE SAN AGUSTIN, HASTA LA AVENIDA DE GIORGETA (Cª DE - TRANSITOS) CONTINUANDO ESTE HASTA ANGEL GUIMERA Y POR ESTA ULTIMA A GUILLEM DE CASTRO HASTA EL PUNTO DE PARTIDA EN LA PLAZA DE SAN AGUSTIN.

Informe de la OFICINA TECNICA DE LA CORPORACION ADMINISTRATIVA "GRAN VALENCIA".

Examinado con todo detenimiento los documentos que forman el Proyecto Parcial objeto de este informe, consistente en Plano de Alineaciones y Zonificación a escala 1:1000 y Memoria Descriptiva, el Arquitecto que suscribe pasa a informar lo siguiente:

En la Memoria, al referirse al Plano correspondiente al Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, lo denomina - "Plano croquis". Croquis si sinónimo de bosquejo y unicamente se - puede emplear al referise a "estudios de planos" mas o menos detallados pero sin ningún valor definitivo. El plano a que nos referimos es "básico" y forma parte de la misma en la Ley de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, aprobada por el Gobierno de la Nación en 18 de Diciembre de 1946. Si fué la escala 1:4000 a que está redactado, el motivo proque se le denomina croquis, el Arquitecto que suscribe ha de hacer constar que la escala es función del tema a proyectar y teniendo en cuenta que en este caso el tema es el "Plan General de Ordenación Urbana" (completamente necesario e indispensable como básico para todo estudio urbanístico en una ciudad), es precisamente la escala 1:4000 la más apropiada para su redacción.

Por todo lo anteriormente dicho el Arquitecto que suscribe tiene el deber de informar que no es correcto el empleo en este caso de la palabra "croquis".

En el Plan General en el terreno limitado por las calles de Jesús, Pintor Benedito, San Vicente de fuera y Marvá, figuraban cuatro manzanas una de ellas destinada a mercado con sus jardincillos y aparcaderos y un grupo escolar con parque situado en el patio - abierto de la manzana de mayor tamaño. En el Proyecto Parcial esta solución no se ha tomado, dividiendose la manzana en dos con la -- continuación de la calle de Piñol, De los motivos que aduce la Memoria el más conveniente es, que en la actualidad se ha pavimentado la prolongación de la mencionada calle de Piñol y se han construido nuevas fincas últimamente.

Pero en la Memoria se dice que no se debió tener en cuenta al re-

dactar al Plan que existe el Grupo Escolar "Luis Vives" en la calle de Cuenca, así como la existencia de los Mercados de Jerusalen y de Jesús.

El Arquitecto que suscribe tiene el deber de informar, que cuando se redactó el Plan previamente se hizo un estudio detenidísimo y básico de información y en el que existia y al que se daba una -- importancia capital el "Plano de Ensanche" - que se puede ver en - la actualidad en nuestras oficinas - en el que figuran los Grupos Escolares, locales habilitados y número de alumnos. Hay que tener en cuenta que del emplazamiento del Grupo Escolar que figura en el Plan hasta el Grupo Escolar "Luis Vives", hay unos 500 metros y -- por tanto es necesario un Grupo que absorva la población escolar - de todas las zonas vecinas a la calle de San Vicente de fuera, máxime si observamos que existe un local habilitado en malísimas condiciones en la actualidad.

Respecto al Mercado se ha de informar que el de Jerusalen está en plena calle dando aspecto de "zoco" y entorpeciendo la circulación - y por ello es necesario el emplazamiento de un Mercado que la haga - desaparecer.

La manzana limitada por las calles de Buen Orden, Navarro Sanchez, Vera y Alcira, debe tener error en la profundidad edificable.

La Plaza resultante de la unión de Tránsitos, Cuenca y Martinez-Aloy, tiene un tamaño excesivamente monumental creando manzanas muy pequeñas que obligan a una profundidad edificable reducida.

Todo lo anteriormente dicho es cuanto tiene el honor de informar el Arquitecto que suscribe.

Valencia, febrero de 1948.

EL ARQUITECTO JEFE,


LAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU CO
LEYENDA
ESCALA 1:2000
HOJA Nº 6
Vº Bº EL ARQUITECTO MAYOR
LOS ARQUITECTOS JEFES DE URBANISMO

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DE LA SECCIÓN DE ENSANCHE, LIMITADA POR LAS CALLES DE ÁNGEL GUIMERÁ, AVDA. DE PÉREZ GALDOS, PASEO DE LA PECHINA Y CALLE GUILLEM DE CASTRO. HOJA Nº 7

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Fecha redacción: Febrero de 1948.

Fecha aprobación: Marzo de 1950.

Contenido y fuente:
PLANO, 1/2.000 APM, AN-133-02


PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA
HOJA Nº 7
N
O.
E.
S
E.
E.
C.
LEYENDA
ENSANCHES ACTUALES
TRANSICION DE ENSANCHE
IGLESIA
TENENCIA DE ALCALDIA
MATADERO MUNICIPAL
ESCUELA
CONVENTO
MERCADO
JARDINES
ESCALA 1:2000
ALINEACIONES Y ZONIFICACION DE LA SECCION DE ENSANCHE, LIMITADA POR LAS CALLES DE ANGEL GUIMERA, AVDA. DE PEREZ GALDOS, PASEO DE LA PECHINA Y CALLE DE GUILLEM DE CASTRO.
LOS ARQUITECTOS
15 DE MARZO 1950

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DE LA ZONA COMPRENDIDA ENTRE NUEVO ACCESO DEL Cº DE TRÁNSITOS Y ORILLA DEL RÍO, PROLONGACIÓN DE LA GRAN VÍA DE FERNANDO EL CATÓLICO, PROLONGACIÓN DE LA CIRCUNVALACIÓN COMO LÍMITE DE LA ZONA URBANA, POR UNA VÍA PROLONGACIÓN O MEJOR DICHO A EJE CON EL ACTUAL PUENTE DE CAMPANAR. HOJA Nº 8

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Fecha redacción: Octubre de 1951.

Fecha aprobación: ------

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM, AN-148-3**
PLANO (1952), 1/2.000	**APM**
BORRADOR A COLOR	**APM, AN-148-3**

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DE LA ZONA COMPRENDIDA ENTRE NUEVO ACCESO DEL Cº DE TRANSITOS Y ORILLA DEL RIO, PROLONGACION DE LA GRAN VIA DE FERNANDO EL CATOLICO, PROLONGACION DE LA VIA DE CIRCUNVALACION COMO LIMITE DE LA ZONA URBANA, POR UNA VIA PROLONGACIÒN O MEJOR DICHO A EJE CON EL ACTUAL PUENTE DE CAMPANAR.

- - - - - - -

M E M O R I A

Valencia, octubre 1951

- - - - - - - - - - - -

M E M O R I A

Proyecto parcial nº 8.-

Comprende éste proyecto parcial la Zona delimitada por:

Al Sur, Cª de Tránsitos y Orilla del Rio.

Al Este, prolongación de la Gran Via de Fernando el Católico.

Al Norte, prolongación de la via de circunvalación como límite de la Zona urbana.

Al Oeste, por una via prolongación o mejor dicho a eje con el actual puente de Campanar.

Esta Zona tiene forma rectangular y sus lados son:

870 mts., en dirección Norte - Sur y 554 mts., en dirección Este Oeste, lo que nos dá una superficie de 481.980 m2., en número redondos 48 Ha.

La Zona que tratamos de estudiar, queda dividida por una calle en dirección Este - Oeste en dos Subzonas, la del Norte se absorbe el actual poblado de Campanar y la Sur, bastante cuajada de edificaciones de tipo industrial como consecuencia de su proximidad al Matadero General. Esta clasificación se refleja en el trazado de las calles y en la forma de las manzanas y su tamaño.- En la primera se respeta el trazado tortuoso de las calles del Poblado y el tipo de manzana pequeña.- En la segunda las manzanas son mayores y el trazado más geométrico.

Por ello a la Subzona Norte le damos el caracter de Núcleos Periféricos, mientras que a la Sur la destinamos a Ensanches futuro con Tolerancia Industrial.- No obstante en los límites de Zona o sea en los recayentes a las calles principales conservamos la clasificación de Ensanche futuro y en la Avd. prolongación del puente de Campanar dejamos una faja con destino a Ciudad Jardín, como compensación del espacio que el Plan General destinaba a Deportes en Zona francamente Industrial por su proximidad al Matadero y por el hecho real de estar cuajada de industrias; por otra parte tampoco objeto el dejar un espacio verde precisamente al lado del Rio, sin descuidar el espacio para

Campo de Deportes aunque más pequeño que el previsto en el Plan. por entender que solo debe servir para dicho Barrio.

Densidad.-

Calculando un promedio de 500 habitantes por Ha. las 48 Ha. de superficie nos darian una capacidad de 24,000 habitantes, ideal para constituir un barrio completo.

La Iglesia de Campanar existente nos parece suficiente de momento máxime habida cuenta de la gran Zona de Tolerancia Industrial.

Disponemos dos grupos escolares uno en la Sub-Zona Norte y otro en la Sub-Zona Sur, lo suficientemente centrados dentro de los espacios libres disponibles y exprofesamente fuera de las vias de tráfico.

Se dispone además de un pequeño Mercado y de un edificio público como final de perspectiva.

Con todo lo dicho, creemos dar una idea del alcande del estudio realizado, que sometemos a la consideración del Excmo. Ayuntamiento, para que, si así lo estime lo eleve a la Superioridad.

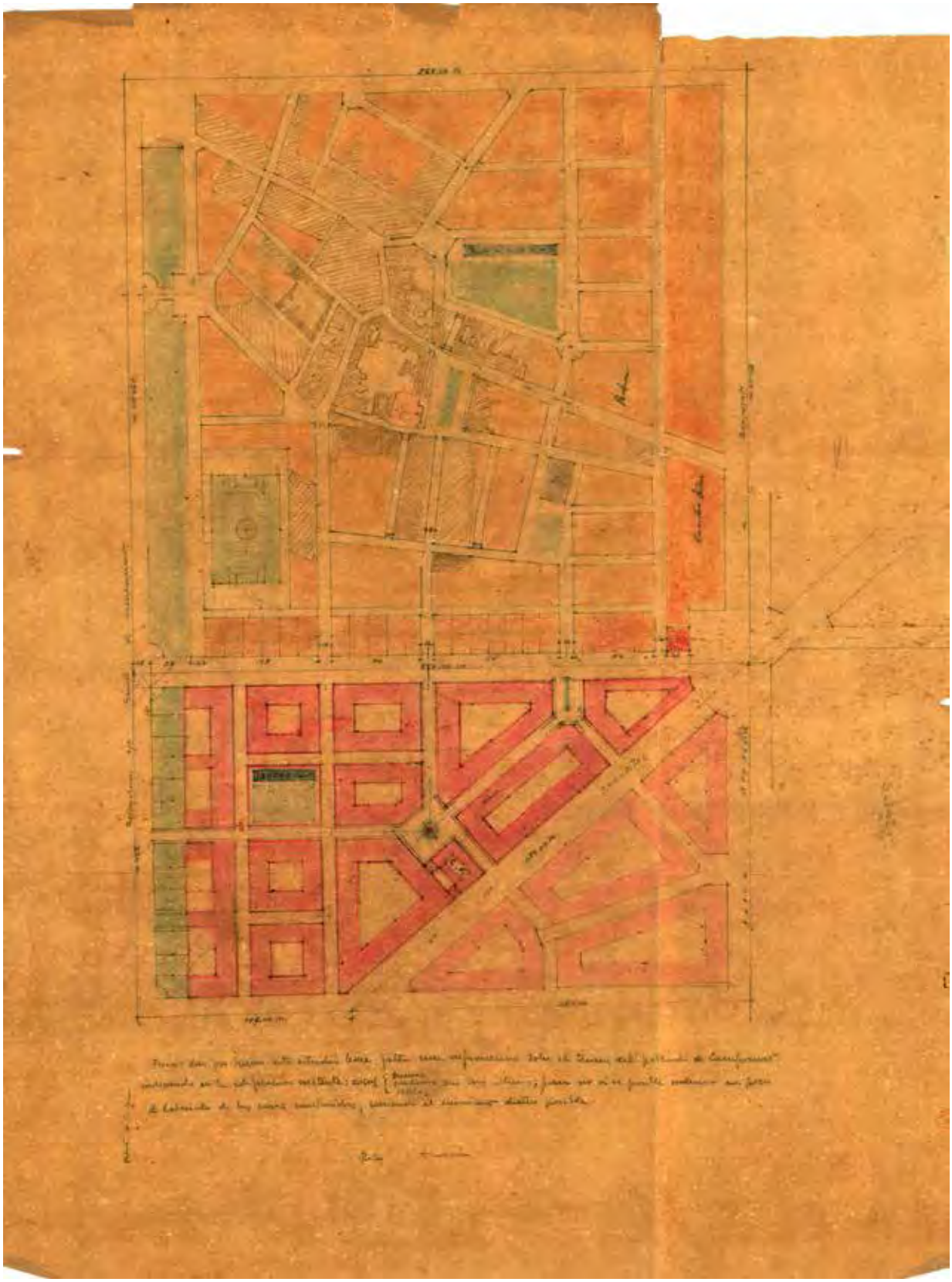
Valencia, octubre de 1951.

Los Arquitectos de la O.T. Municipal de Urbanismo,

VºBº

El Arquitecto Mayor,


PLAN DE ORDENACION DE
VALENCIA Y SU COMARCA
HOJA Nº 8
LEYENDA



BORRADOR A COLOR DEL PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DE LA ZONA AL OESTE DE LA HOJA Nº 8 (zona 8-B)

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Fecha aprobación: Marzo de 1955. (A lápiz y tachada)

Contenido y fuente:
PLANO, 1/2.000 **APM, AN-220-03**


CAMPANAR - 8,B
LEYENDA
RIO TURIA
E/1:2000
9

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE MARGEN IZQUIERDA DEL RÍO TURIA, Cº DE BARCELONA, Cº DE TRÁNSITOS Y NUEVA ENTRADA DE BARCELONA POR LOS VIVEROS, HOJA Nº 10

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitecto: Julio Bellot Senent.

Fecha redacción: Julio de 1952.

Fecha aprobación: Mayo 1956

Contenido y fuente:

MEMORIA	APM, AN-145-01
PLANO, 1/2.000	APM
OTROS PLANOS:	APM, AN-225-01
Modificación de líneas, 1/2000	

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE MARGEN IZQUIERDA DEL RIO TURIA, Cª DE BARCELONA, Cª DE TRANSITOS Y NUEVA ENTRADA DE BARCELONA POR LOS VIVEROS.

(HOJA Nº 10)

- -

MEMORIA DESCRIPTIVA

1ª - OBJETO DE ESTE ESTUDIO.- El Sector que comprende, está realizado en parte como Zona de ensanche y en parte, en periodo de transformación de suburbios a Zona de Ensanche, quedando hacia el Norte del Sector pequeñas Zonas, libres de edificación. Está salpicado de edificaciones con arreglo a las lineas vigentes antes del Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca, antiguas de Ensanche, y de otras más antiguas que, como desarrollo en linea bordeaban las principales calles del Rio, Cª de Barcelona y calle de Sagunto. Quitando de las edificaciones recientísimas, aún las que se ajustan a las lineas de ensanche, no alcanzan, en su mayoria, la altura prevista en aquellos planos. Tambien tienen ubicación en éste Sector numerosos Asilos y Conventos algunos dedicados a la enseñanza y a los que hay que respetar en lo posible por la labor que realizan.

Se trata pues de hacer la Ordenación y la adaptación del Sector a lo previsto en el Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca, ajustándose, en lo posible, a las edificaciones existentes en buen estado de vida y tambien a los antiguos planos de ensanche, ya que ello produce menos problemas de reajuste de solares edificados y de la propiedad privada de los por edificar.

En estas condiciones, el proyecto no puede presentar la brillantez del realizado en terreno virgen, pero si mejorar las condiciones del Sector y de sus conexiones con otros sectores mediantes pequeñas y prudentes modificaciones que introduzcan todo el orden posible. En suma, proyecto de gran realismo en el cual en general queda cortado el paso a concepciones mas modernas de las formas de edificación y limitada la actuación, como se ha dicho, a ordenar lo existente.

2º - DIRETRICES DEL ESTUDIO REALIZADO.-

A) - Tráfico.-

B) - Sociologia.-

C) - Salubridad.-

D) - Belleza.-

Las dos primeras pueden condensarse en la de conveniencia, con lo cual tenemos los tres principios primeros y fundamentales de toda actuación urbanística:

Salubridad, Belleza y Conveniencia.

A) - Tráfico.- El Sector está limitado por las cuatro vias de tráfico mencionadas en el enunciado, correspondientes al esquema general de tráfico de la Ciudad. No hablaremos pues de su importancia pues es de todos conocida y solamente aumenta en amplitud, con el Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca, la nueva entrada de Barcelona por los Viveros, a causa de la nueva función que ha de asumir.

En el interior del Sector y como ejes principales del mismo, tenemos:

Un elemento de gran anchura (80 m.) justificado por la actual Estación de los F.C. eléctricos, que pasan a ser Subterráneo en el Plan de Enlaces Ferroviarios.

La calle de Sagunto, actual eje del barrio, que aún cuando se desvie la entrada de Barcelona, continuará siendo la penetración normal al interior por las puertas y calles de Serrano de los barrios de Torrefiel y Don Bosco y San Miguel de los Reyes y los poblados que se extienden o afluyen a la actual carretera de Barcelona, como Tabernes Blanques, Almácera, Bonrepós y Mirambell y Casas de Barcena.- Aunque hubiera sido deseable ensanchar esta via a 30 m. el hecho de estar prevista y edificada en gran parte con 20 m. produciria transtornos excesivos para la propiedad privada.

La calle de Ruaya elemento transversal de importancia con 30 m. de amplitud y sin ninguna función específica

3)

que respetamos por existir ya edificación, entre ellas los importantes bloques de viviendas protegidas construidos por nuestro Excmo. Ayuntamiento, utilizando ésta amplitud como vía de unión con los Barrios de Tendetes y Campanar que no entran en este estudio; toda vez que un exceso de amplitud cuando no responde a fines exclusivamente circulatorios, siempre es una ventaja para vías arboladas o ajardinadas.

Al objeto de no cortar en seco el Paseo del Valencia al Mar, al llegar a los Viveros; se proyecta una calle parque de 20 mts. de ancho, que los atraviesa, sigue por la "Vuelta del Ruiseñor" y desemboca junto a S. Pio V en la calle de la Trinidad aOrilla del Rio.

El resto de las calles se ajustan en su mayoria a los trazados del antiguo Plano de Ensanche, con muy pequeñas modificaciones.

B) - Sociologia.-

División en barrios.-

Tres subsectores o barrios pueden considerarse claramente definidos en el Sector que nos ocupa.

a) - Izquierda de la Avd. del F.C. Eléctrico, desde calle de Ruaya hasta Rio.

b) - Izquierda de la Avd. del F.C. Eléctrico, desde la calle de Ruaya hasta Tránsitos.

c) - Derecha de la Avd. del F.C. Eléctrico, cuyo eje principal es la calle de Alboraya.

Solamente se asignan Centros de Distrito al primero de estos barrios, que es el más ocupado en la actualidad y el principal de los tres, por si posición y relación con el resto de la Ciudad. Se situa una Tenencia de Alcaldia y un Mercado, de suficiente capacidad para que quedan atendidas los tres barrios, ya que el de la derecha del F.C.Eléctrico o calle de Alboraya, aunque separado por la Avd. del F.C., no es de suficiente volumen para justificar otro Mercado y deberá quedar atendido por el comercio que en él se establezca, además de que la Avd. del F.C. no es realmente, a pesar de su amplitud, de gran tráfico rápido.

4)

Se sitúa un Grupo Escolar en cada uno de los Barrios, contándose además con las Escuelas del Grupo de Viviendas Municipal de la C/.de Alboraya. Estos grupos escolares serían por sí solo insuficientes, pero se ha contado con que la población escolar excedente puede ser absorbida por las Instituciones Religiosas, dedicadas a la enseñanza, existentes en estos barrios.

Cada uno de los tres barrios tiene en la actualidad su Iglesia o Centro Religioso por lo que no se crea ninguno nuevo. Atendiéndose a este aspecto solo puede remodelarse dejándolo en una Plaza, y dejando la fachada como final de perspectiva, la Iglesia de los Padres Carmelitas en la C/. de Alboraya. En cuanto a los otros dos, la Iglesia de Santa Mónica queda situada ya hoy en su Plaza que, aún que al margen de dos fuertes circulaciones, queda suficientemente tranquila para su función. En cambio, la Iglesia de los Salesianos, por estar situada en la calle de Sagunto y con fachada a ella, resulta difícil de situar en las anteriores condiciones y solamente si alguna mejora se puede realizar en este sentido, queda a cargo de la Ordenación que de sus terrenos hagan los Padres Salesianos, dando otras entradas, por la calle secundaria.

Se suponen estos barrios, en lo no referente a Tolerancia Industrial, de edificación con el caracter que ya hoy tiene de media a modesta. Por ello, donde ha sido posible, se han dibujado manzanas pequeñas o bien alargadas que, produciendo mucha fachada y necesitando poca profundidad edificable, para buen aprovechamiento del suelo, dén como resultado la parcela poco profunda que es la más apropiada para éste tipo de edificaciones modestas.

<u>Zonificación</u>.- Todo el Sector, excepto los espacios limitados a jardín o parque y los de usos especial público como Escuelas, Mercados etc., queda zonificado con el caracter de Ensanche Futuros, correspondiéndole Tolerancia Industrial a toda la parte al Norte de la calle de Ruaya y sin Tolerancia Industrial, pues ya tiene el caracter de Zona de Vivienda, toda la parte Sur de dicha calle, excepto las manzanas que lindan con el Cº de Barcelona.

5)

C) - Salubridad.-

Espacios libres.-

En primer lugar, contine-e el Sector los Viveros Municipales y el espacio destinado a su ampliación, amén del destinado a parques de atracciones, que forman parte del sistema de parques del conjunto de la Ciudad. Todo ello limitando con Zona de edificación abierta, por lo que quedará el Sector altamente beneficiado con la proximidad de estos pulmones de la Ciudad, como correctamente se han llamado. Quedan principalmente arboladas y en forma de parque la Avd. del F.C. Eléctrico, con menos intensidad la de Ruaya y simplemente arboladas el resto de calles del Sector desde 16 mts. Por último, aunque de tamaño reducido a causa del estado o desarrollo de la propiedad, ya totalmente formada en éstos barrios, se ubica un pequeño jardín, en cada uno de ellos, que, además de influenciar por su vista y beneficio de la salubridad a toda las calles que a ellos afluyen, sirva de espacio de reposo para los habitantes más necesitados del barrio, como son viejos y niños y por ellos se situan alejados de vias de gran tráfico.

Tipos de edificación y volumen.- Ya se ha dicho que se califica todo el sector como Zona de Ensanche Futuro, por lo cual las alturas de las edificaciones responden a las que marcan las correspondientes Ordenanzas, que son en general algo más bajas que las de Ensanche Actual y tienen el límite, por anchura de la calle en la de 25 mts., con lo cual no quedarán exageradas las alturas a la Avd. del F.C., Río y Tránsitos.

Manzanas.- Se proyectan:

a) - Manzanas cerradas con patio central. Son la inmensa mayoria, por el caracter realista del Plano y caracter de vivienda modesta de que ya se ha hecho mención.

b) - Manzanas abiertas en U, con profundidades edificables capaces para cuatro viviendas por planta por parcela y escalera.-Solamente se emplean en este plano para ubicación de escuelas.
c) - Manzanas semi-abiertas, que se emplean como paso hacia otras formas más avanzadas como la de edificación abierta.

Ya se ha dicho que se procuran en general profundidades edificables pequeñas, dado el caracter de edificación modesta, y además, para aumentar la salubridad, sin que ello sea en grave detrimento del aprovechamiento de las parcelas, se fija la condición de que, cuando la profundidad edificable sea menor de 15 mts., los patios principales deberán ser abiertos al patio central de manzana, con lo que se conseguirá una edificación sin más patios cerrados que los de servicio. En las manzanas en U, así como en la situada en el encuentro de ª de Barcelona y calle de Sagunto, se situan patios indicadores del tipo de edificación, sin que ello quiera decir que las lineas de esos patios sean fijas, siendo el criterio del establecimiento de éste tipo de edificación el que puedan realizarse cuatro viviendas por planta y escalera, quedándo la escalera en los tramos que unen las profundidades de lo edificado a fachada y cuyas condiciones todas, de ésta edificación, están detalladas en la leyenda del plano.

D) - Bellesa.-

Armonia del conjunto.-

La acertada disposición del suelo de las calles con sus calzadas aceras y arbolados; la ordenación de las edificaciones aúnque sean modesta y sencillas, con criterio de la época actual; la disposición adecuada de los Centros de barrio en las que los edificios que los definen presidan las ordenaciones respectivas; los espacios de esparcimientos y recreos y la creación de viviendas sanas y bien soleadas, serán los factores fundamentales de la bellaza de estos barrios. En el encuentro de la calle de

Ruaya y calle de Saburto, se ha previsto, por quedar en emplazamiento muy especial, la posibilidad de una torre, bien sea para edificio municipal o bien permitiendo, al particular que lo solicite, la construcción de edificio de gran altura y señero que ennoblezca la vista de esta calle.

4) - Urbanización.-

En cuanto merezca este plano la aprobación del Excmo. Ayuntamiento, Comisión Ejecutiva y Consejo General del Gran Valencia, con las Bases o criterios que figuran en la presente Memoria se procederá al estudio detallado de perfiles longitudinales y transversales, con los servicios de alcantarillado, abastecimiento de aguas, pavimentado y alumbrado; así como de las expropiaciones y reparcelaciones a que haya lugar en los sectores que el Excmo. Ayuntamiento decida llevar a cabo.

5) - PROCEDIMIENTOS DE EJECUCION.-

Sin prejuzgar el procedimiento por el que pueda llevarse a cabo la Urbanización de este importante sector, indicaremos distintos procedimientos con los inconvenientes y ventajas que, a nuestro juicio, ofrecen:

a) - Iniciativa particular, a base de que los propietarios de las parcelas cedan las partes correspondientes de vías públicas, aplicándoseles las contribuciones por mejora en virtud de los servicios que se instalen.

No puede aconsejarse este procedimiento más que para algunas calles interiores. En grandes zonas el Ayuntamiento tendría necesidad de expropiar las plazas y los espacios destinados a edificios públicos y parques.

Inconvenientes: 1) - Resistencia de los propietarios en los terrenos donde se emplacen edificios públicos y espacios libres, ya que aún cuando se les expropie, se les causa siempre un perjuicio.

II) - Dificultades para una parcelación adecuada.

III) - Carestía de los servicios públicos a instalar de no ordenar la iniciativa privada.

b) - Expropiación total por zonas.-

El Ayuntamiento expropia una zona, abre las calles o instala los Servicios, parcela y subasta los solares resultantes.

Ventajas: Ordena el crecimiento y la edificación.

Impone condiciones de uso y volumen con mayor eficacia, y disminuye el coste de los servicios públicos.

Inconvenientes: Se priva a los propietarios de las parcelas, a conservar parte de las mismas o, cuando menos, en la misma zona, y desembolso excesivo de momento para el Ayuntamiento.

c) - Expropiación teórica con derecho preferente a los propietarios.-

Se constituye una empresa o sociedad por acciones, siempre con la dirección municipal y en la que:

Los propietarios aportan el valor de sus terrenos o solares, y el Ayuntamiento el coste de los gastos de urbanización.

Se reparten luego los solares resultantes proporcionalmente a las aportaciones, de tal modo que la pérdida de terrenos correspondientes a espacios libres y edificios públicos quedan repartidos por igual entre todos los propietarios; y el Ayuntamiento, a cambio de los gastos de urbanización, quede propietario de los solares que proporcionalmente le correspondan, incluyendo entre ellos, los espacios libres, los destinados a edificios públicos y los sobrantes.

Con todo lo dicho, creemos dar una idea clara del alcance del estudio realizado, que sometemos a la consideración del Excmo.Ayuntamiento, para que, si así lo estima, lo eleve a la Superioridad.

Valencia, Julio de 1950.

Los Arquitectos de la O.T. Municipal de Urbanismo,


Turia
Rio Turia
Valencia junio de 1963.-
Escala 1:2000.
EL ARQUITECTO MUNICIPAL DE URBANISMO.-

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE RÍO TURIA, NUEVA ENTRADA DE BARCELONA POR LOS VIVEROS, CAMINO DE TRÁNSITOS Y NUEVA ENTRADA A BARCELONA POR ESTACIÓN DE ARAGÓN, HOJA Nº 11

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Fecha redacción: Noviembre de 1951.

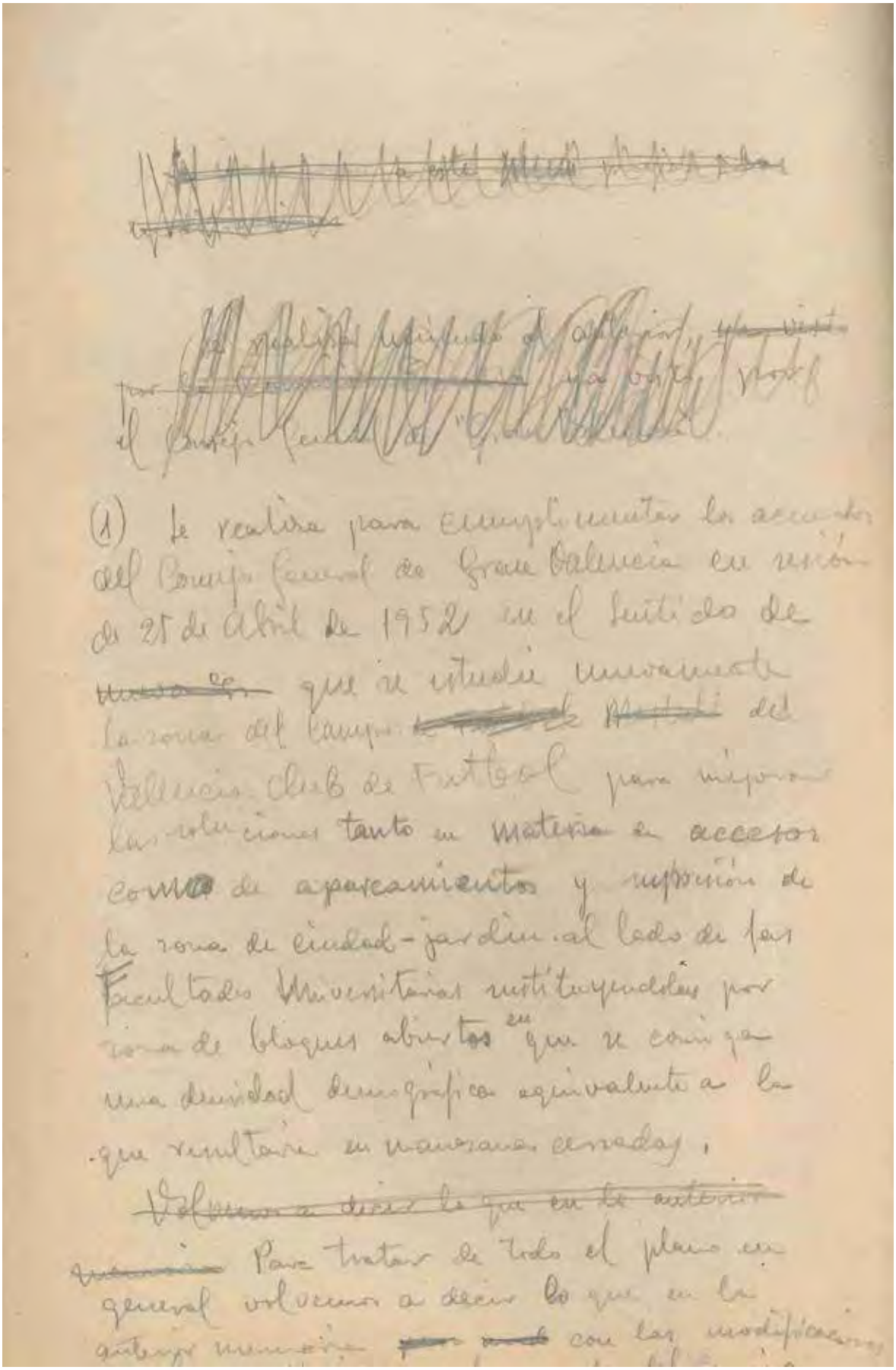
Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM**
PLANO, 1952, 1/2.000	APM
PLANO, 1956, 1/2.000	APM
OTROS PLANOS	
Boceto de Kiosco en el Paseo al Mar. 1956.	APM
Estudio de Kiosco – Bar en el Paseo al Mar. (Camilo Grau Soler). E 1/100. 1956.	APM

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE RIO CURIA, NUEVA ENTRADA DE BARCELONA POR LOS VIVEROS, CAMINO DE TRANSITOS Y NUEVA ENTRADA DE BARCELONA POR ESTACION DE ARAGON.

HOJA Nº 11

MEMORIA DESCRIPTIVA



(1) Se realiza para cumplimentar los acuerdos del Consejo General de Gran Valencia en sesión de 25 de Abril de 1952 en el sentido de ~~[illegible]~~ que se estudie nuevamente la zona del campo ~~[illegible]~~ del Valencia Club de Fútbol para imponer las soluciones tanto en materia de accesos como de aparcamientos y supresión de la zona de ciudad-jardín al lado de las Facultades Universitarias sustituyéndolas por zona de bloques abiertos en que se consigan una densidad demográfica equivalente a la que resultaría en manzanas cerradas.

~~Volvemos a decir lo que en la anterior memoria~~ Para tratar de todo el plano en general volvemos a decir lo que en la anterior memoria ~~[illegible]~~ con las modificaciones

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE RIO TURIA, NUEVA ENTRADA DE BARCELONA POR LOS VIVEROS, CAMINO DE TRANSITO Y NUEVA ENTRADA DE BARCELONA, POR EXPA-CION DE ARAGON.

- - - - - - - - - - -

HOJA Nº 11

MEMORIA DESCRIPTIVA

- - - - - - - - - - - -

1º.- OBJETO DE ESTE ESTUDIO.- (1) El Sector que comprende este plano tiene como característica principal la especialización de sus edificaciones, siendo relativamente poco lo dedicado a edificación de viviendas por particulares. Están en la Zona: Feria Muestrario, Jardín de Monforte, Jardín de Mipalda, Clinica de Ntra. Sra. de la Esperanza, Facultad de Medicina y Hospital Militar, Facultad de Ciencias, Campo de Deportes Universitarios, manzana destinadas a otros edificios universitarios, manzanas destinadas a Residencias de Estudiantes y viviendas de profesores, Fábrica de Tabacos, Campo de Deportes del Valencia C.F., Palacio Municipal, Parques de Bomberos y Cuartel de Policía Armada, Cuarteles de Infantería; Automovilismo e Intendencia del Aire, Colegio de las Esclavas y en proyecto colegio de Escolapios. Algunas manzanas quedan destinadas a casas aisladas con zonificación de Ciudad-Jardín pero con destino definido a clases determinadas de ocupantes; Periodistas, Artes Gráficas, las ya citadas de profesores y [illegible] en [illegible].

Por todo ello se reducirá este estudio, principalmente, a la ordenación de todo lo enumerado, destinando el resto de Zona a zona de edificación abierta, de ciudad-jardín [illegible] y Ensanches futuros.

Por otra parte el elemento principal viario de la Zona, o sea, el Paseo de Valencia al Mar, está ya trazado y urbanizado por lo que constituye una realidad a la que sujetarse y dada su importancia hace innecesario la creación de otros elementos parecidos, [illegible] viarios.

quedan para ser destinados a la edificación particular 2 grupos de manzanas.

A - Las comprendidas entre el Paseo de la Alameda y el de Valencia al Mar con zonificación de Ensanches futuros.

B - Las comprendidas entre la prolongación de Viveros, el Paseo de Valencia al Mar, el eje transversal despues de la Facultad de Medicina y el Cº de Tránsitos con zonificación de ~~Ciudad-Jardín aislada o pareada, y con un aprovechamiento de parcela que no exceda del 25%.~~ Edificación abierta

C - La comprendida entre el transversal anterior, el Cº de Tránsitos, el Nuevo Acceso de Barcelona y el Paseo de Valencia al Mar, con zonificación de Ensanches futuros, pero con dos limitaciones: La de dejar obligatoriamente una zona verde de 6 mts. de anchura en los lindantes en el Paseo de Valencia al Mar y con la Zona de Ciudad-Jardín antes citada; y la de que los espacios libres que obligatoriamente serán ajardinados sean como mínimo del 40% de la superficie de la parcela.

2) - CRITERIOS DEL PROYECTO REALIZADO.- Son: Tráfico, Sociología, Salubridad y Belleza.

Tráfico.- Está rodeado el Sector por cuatro arterias principales pertenecientes al esquema general de tráfico de la Ciudad. Interiormente ninguna vía es de gran tráfico, la Avd. de Valencia al Mar en esta Zona no será, lógicamente, a pesar de su gran anchura, (cien metros) vía de gran tráfico. En consecuencia tiene los jardines centrales y calzadas laterales. En el límite de la Zona, cuando observamos que, como derivación de la nueva entrada de Barcelona hacia el Puerto, puede convertirse en Avd. de tráfico rápido, realizamos el cambio de perfil indicado, de jardín central y calzadas laterales, al perfil, más apto para tráfico rápido, de calzada central, dos jardines laterales y dos auxiliares que ayudan a liberar la central del tráfico lento correspondiente a las edificaciones que bordean el paseo. Se realiza éste paso por medio de una Plaza producido en los

elementos de Jardinería del Paseo. Esta Plaza llevará un elemento central, ya sea un pequeño Jardín o monumento final de perspectiva y a la Plaza afluyen todas las calzadas del Paseo que hemos indicado. Esta Plaza la realizamos todavía en el interior de la Zona y no en el límite o cruce con la nueva entrada de Barcelona, porque dicho cruce debe tener la claridad necesaria a la importancia de las dos vías que cruzan.

Con mayor importancia para tráfico de peatones que de vehículos, se destaca el Norte - Sur como eje propio de la Zona, desde pasarela de la Alameda a Benimaclet, adonde llegará pasando por la Estación de F.F.C.C. Económicos de Benimaclet.

SOCIOLOGIA.- División en Barrios.- De los tres Sectores indicados anteriormente, dos, el B y el C, no pueden ser tomados en consideración, como barrios, el denominado A, está formado por un grupo de manzanas todas comenzadas a construir, al cual se le asigna como centro la Iglesia, ya en proyecto. El situado al Norte de la Facultad de Medicina no puede considerarse como unidad barrio por lo que se le asigna solo un mercado que no hay posibilidad de enclavar en la Zona A.

Dada la gran cantidad de edificios y terrenos con destino fijo, ya nombrados, hemos sido parcos en la reserva de terrenos para edificios públicos de barrio. Además, para los edificios públicos municipales dispone ya el Municipio de edificios y terrenos donde instalarlos.

En la Sub-Zona entre Feria Muestrario y Fábrica de Tabacos no preveemos Escuelas ya que suponemos que los colegios en ellas instalados tendrán las correspondiente, y las municipales, nedesarios para completar, se instalarán en terreno no reservado desde ahora.

Con todo ello mostramos una preocupación de equilibrio en la actuación urbanística, hasta que conocido el sistema o procedimiento de ejecución por el cual se realice la urbanización de cada Sector, pueda éste remodelarse con proyecto de todos los elementos necesarios.

ZONIFICACION.- Todos los edificios de caracter definido que hemos enumerado, tienen ya su zonificación intrínseca que queda definida por el color correspondiente señalado en la leyenda del plano. El rés to ya se ha definido al hablar de las tres Zonas.

Tipo de edificación y volumen.- Se proyectan: Manzanas cerradas que completan las ya iniciadas o se establecen en las Zonas en que ya las hay; y manzanas para casas aisladas en Ciudad-Jardín. Todas las edificaciones correspondientes llevarán la altura que corresponde a su Ordenanza, que en la de Ensanche futuro son alturas, en general, mas bajas que las correspondientes a Ensanche actual.

BELLEZA.-Dos elementos de gran belleza por su tamaño y jardinería cuentan ya para el Sector que estudiamos: Alameda y Avd. de Valencia al Mar. Son los principales y la base de la Belleza de ésta urbanización. Además la acertada disposición del suelo de la calle con sus calzadas, aceras y arbolados, la enorme cantidad de edificios públicos y de caracter general, la edificación de Ciudad-Jardín, la ordenación de las edificaciones particulares, lo muy abierto del barrio aún teniendo manzanas cerradas, serán los factores que contribuyan a la Belleza de éste Sector.

URBANIZACIÓN.- En cuanto merezca éste plano la aprobación del Excmo. Ayuntamiento, Comisión Ejecutiva y Consejo General de «Gran Valencia», con las bases o criterios que figuran en la presente Memoria, se procederá al estudio detallado de perfiles longitudinales y transversales con los servicios de alcantarillado, abastecimiento de aguas, pavimentado, alumbrado, jardinería etc., así como de las expropiaciones y parcelaciones a que haya lugar en las Sub-Zonas que el Excmo. Ayuntamiento decida llevar a cabo.

5º.- Procedimientos de ejecución.- El Paseo de Valencia al Mar está iniciado y definido su procedimiento de ejecución. Todas las Zonas de caracter especial, precitadas, particularmente la universitaria, se realizarán por el procedimiento que corresponda a dicho caracter.

En cuanto a las Zonas restantes destinadas a la edificación por particulares, y, haciendo excepción de los terrenos destinados a Escuelas y a Plaza de Mercado, puede realizarse la urbanización como hasta el momento a base de cesión por los particulares de las correspondientes vías públicas o aplicándose las contribuciones por mejora en virtud de los servicios que se instalen. Cualquier otro sistema de expropiación total por Zonas o cualquier otro no debería aplicarse más que, en todo caso, a la Zona al Norte de Facultad de Medicina que no teniendo casi nada construido, es el único que mantiene las posibilidades en este sentido.

Con todo lo dicho, creemos dar una idea clara del alcance del estudio realizado, que sometemos a la consideración del Excmo. Ayuntamiento, para que, si así lo estima, lo eleve a la Superioridad.

Valencia, noviembre de 1951.

Los arquitectos de la O.T. Municipal de Urbanismo,

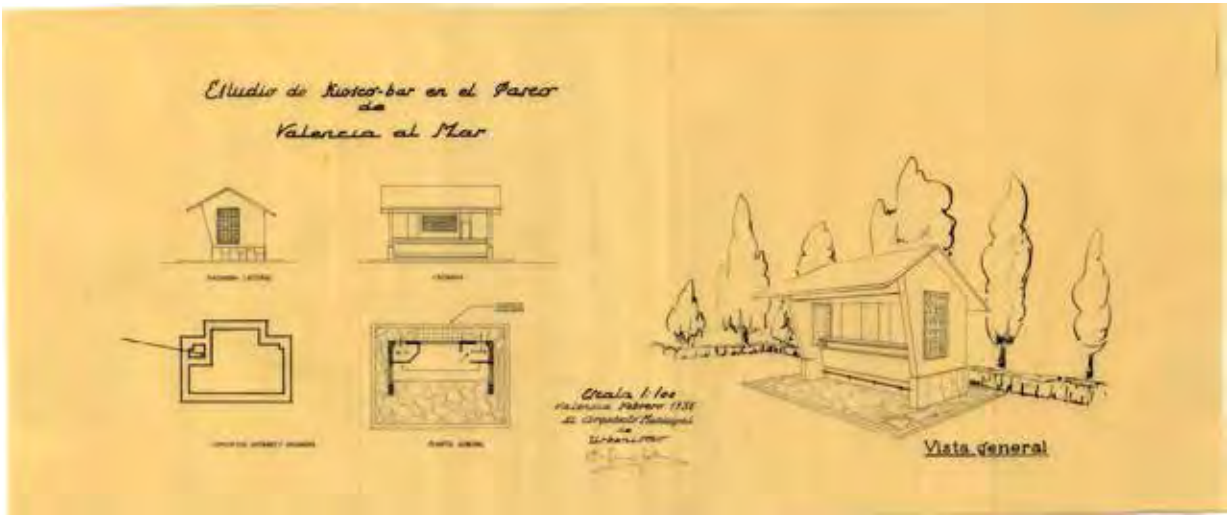
Vº Bº

El Arquitecto Mayor,


PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA
Y SU COMARCA.
Nº 11
LEYENDA


PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA
Y SU COMARCA.
Nº 11
LEYENDA
Zona ensanche futuro
Zona universitaria y escolar
Ciudad-Jardín
Iglesia
Centro sanitario
Edificio Público
Jardín
Ensanche futuro con 40% mínimo de espacios libres
ESCALA 1:2000


Boceto de Kiosco
en el
Paseo de Valencia al Mar


Estudio de Kiosco-bar en el Paseo
de
Valencia al Mar
Escala 1:100
Vista general

MODIFICACIÓN DEL PROYECTO PARCIAL Nº 12-B

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitecto: Camilo Grau Soler.

Fecha redacción: Febrero de 1958.

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM, AN-113-04**
OTROS PLANOS:	
Plano Parcial nº 12-b: Líneas vigentes zona Casas Devís. 1/2000 1961.	**APM, AN-150-01**

PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

Proyecto parcial nº 12-B

- -

M E M O R I A

Linda el Sector objeto de éste estudio por Norte con el ferrocarril de Aragón al Grao hasta su empalme con el de Valencia a Tarragona, como límite de Zona urbanizada; por Este, con el ferrocarril de Valencia a Tarragona, Barrio del Beteró y transversal al Paseo de Valencia al Mar, límite del plano parcial nº 13; por Sur, con el plano parcial nº 12-A, y por Oeste, con el nuevo acceso de Barcelona, coincidente con el límite del plano parcial nº 11.

Esquema viario.- El Eje del Barrio, en el Paseo de Valencia al Mar de 100 metros de anchura que lo cruza de Oeste a Este. En el mismo sentido Oeste-Este, figuran dos vias importantes: la que forma el linde sur de 30 metros de ancho y la situada entre el Paseo de Valencia al Mar y el linde Norte de 60 metros de ancho en el tramo que coincide con los terrenos dedicados a la ubicación de la nueva Feria Muestrario Internacional y del Estadio Municipal.

En sentido Sur-Norte figuran como vias principales:

1.- El nuevo acceso de Barcelona con 52 metros de ancho.

2.- El Cº de Tránsitos en el trozo denominado Avd. del Cardenal Benlloch con 30 metros de ancho.

3.- Una via de 60 metros de amplitud, coincidente con el trazado del plan de enlaces ferroviarios y en cuyo centro se ubica el ferrocarril en zanja o en elevado.

4.- Una via de 50 metros de amplitud, interrumpida en una Plaza para la conservación del jardín de Ayora, y que termina en la entrada principal de la nueva Feria Muestrario.

5.- La que forma el linde Este con 25 metros de amplitud.

Una via diagonal S.O. a N.E. que une el Cº de Tránsitos con el Paseo de Valencia al Mar en el cruce de éste con la via del nuevo ferrocarril.

El esquema descrito es el viario fundamental del Sector constituyendo la estructura urbanística del mismo.

El resto de las calles es motivado, bien por su existencia actual o por motivos de parcelación, pero sin interés viario en el conjunto.

Características del Barrio.- Tipícamente residencial, diferenciándose en él las siguientes zonas:

a) - La comprendida entre el nuevo acceso de Barcelona y la Avd. del Cardenal Benlloch. Esta zona se trata como de edificación abierta en la parte que queda junto al nuevo acceso de Barcelona, el resto como edificación de ensanches futuros con patio de manzana.

b) - La situada entre la Avd. del Cardenal Benlloch y el nuevo trazado del ferrocarril del plan de enlaces ferroviarios, y al Norte del Paseo de Valencia al Mar.- Está formada fundamentalmente por el Barrio Devís, construido en gran parte, y dejándose el resto como ensanches futuros con patio central de manzana.

c) - La situada al Sur del Paseo de Valencia al Mar, hasta el linde con el plano 12-A. Tratado como grandes manzanas de edificación abierta con urbanización moderna en plan de calles en fondos de saco y pasos de peatones al margen de la circulación.

d) - La situada al Norte del Paseo de Valencia al Mar formada por dos zonas: una residencial junto al Paseo, tratada como edificación abierta y otra separada por una via de 60 metros al Norte, de tipo exclusivamente representativo, donde se ubican los ya dichos, Feria Muestrario y Estadio Municipal.

e) - Zona al N.E. en forma de sector circular lindando con el ferrocarril de empalme entre el de Aragón y el del Norte y el Barrio del Beteró. Esta zona por estar situada junto a los poblados Marítimos, se reserva para viviendas de tipo social con edificación a doble crujia.

Coeficientes de edificabilidad.- Como criterio general se fijan los siguientes máximos:

En la zona a) 4 m3., por m2.

En la zona b) 5 m3., por m2.

En la zona c) 3/ m3., por m2.

En la zona d) 3 m3., por m2.

En la zona e) 5 m3., por m2.

Densidades.- Se fijan las siguientes:

En la zona a) 600 habitantes por Ha.

En la zona b) 750 " " "

En la zona c) 525 " " "

En la zona e) 800 " " "

Tanto los coeficientes de edificabilidad como las densidades se establecen superficiando las manzanas y la mitad de las calles circundantes.

Edificios públicos.- Se prevén, 2 Iglesias, 3 locales de espectáculos, 5 Escuelas y un Mercado y una gran Zona comercial.

Procedimiento de ejecución.- La zona a) reservada a la iniciativa particular en cuanto no afecte, naturalmente, a la parte ocupada por los actuales ferrocarriles. Las zonas b), c) y d) quedan incluidas en el llamado polígono del Paseo de Valencia al Mar, salvo una zona al S.O. de 150 x 300 comprendiendo el Barrio de la Amistad y unos bloques en construcción por el Ayuntamiento. La zona e). Será de cargo del Instituto Nacional de la Vivienda a los efectos de la construcción de viviendas de tipo social.

Urbanización.- La distribución de los espacios viarios en calzadas, aceras y zonas ajardinadas se ve claramente en los planos. En el Paseo de Valencia al Mar, establecemos la novedad de que no se cruza por peatones en toda la extensión comprendida entre el actual Cº de Tránsitos y el linde Este, los cuales (peatones) se servirán de pasos subterráneos que se señalan en los planos. Igualmente se establecen pasos subterráneos en la via del ferrocarril y en la Avd. a la Feria Muestrario.

En los barrios comerciales se establece un Paseo enlosado de Oeste a Este, que termina en una Iglesia como fondo de perspectiva.

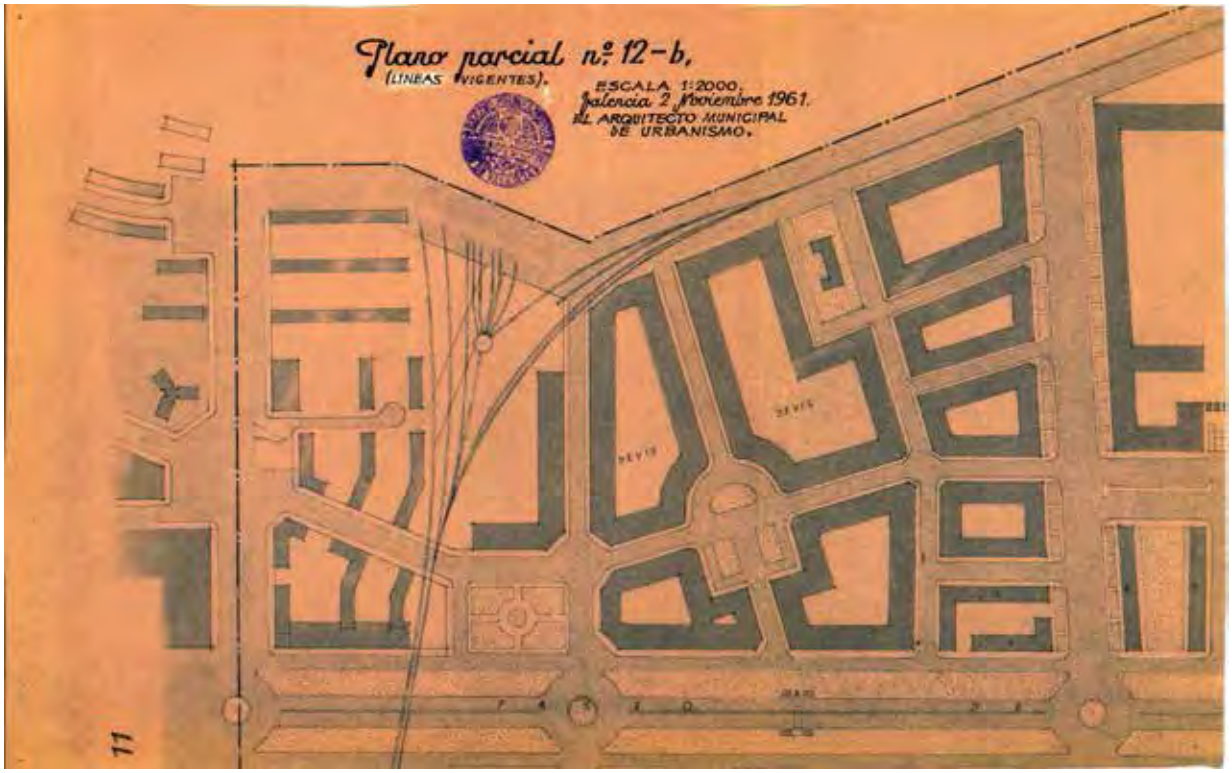
Volumen - En la leyenda que figura en los planos se indican

con toda claridad los distintos tipos de edificación y el número de plantas permitido, así como los espacios destinados a Iglesias, Escuelas, espaqtáculos y comerciales.

Con esta descripción y el plano que se acompaña, damos una idea del concepto que ha presidido la formación del presente proyecto, si bien advertimos que, el trazado del alcantarillado que se acompañará a su debido tiempo, necesitará que de antemano se fije por la Oficina encargada del servicio, el emisario general.

Valencia, 15 febrero de 1958.

El Arquitecto Municipal de Urbanismo,


Plano parcial nº 12-b,
(LINEAS VIGENTES).
ESCALA 1:2000.
Valencia 2 Noviembre 1961.
EL ARQUITECTO MUNICIPAL
DE URBANISMO.
11

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE AVD. DEL PUERTO, PLAYA DE LEVANTE, LINDE CON EL TÉRMINO MUNICIPAL DE VALENCIA CON ALBORAYA, F.C. DE TARRAGONA A VALENCIA. HOJA Nº 13

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitectos: Camilo Grau Soler, Julio Bellot Senent.

Fecha redacción: Noviembre de 1950, y diciembre de 1952.
Fecha aprobación: No aprobado.

Contenido y fuente:

MEMORIA, 1950. (Camilo Grau Soler)	**APM, AN-139-01**
PONENCIA CONCEJALES, 1951	
VOTO PARTICULAR CONCEJAL, 1951	
MEMORIA, 1952. (Julio Bellot Senent)	
ESCRITO DEL ALCALDE, 1953	
CERTIFICADO DEL SECRETARIO MUNICIPAL (Extracto), 1953	
IMPUGNACIÓN (Victor Gozálvez), 1953	
INFORME DE GRAN VALENCIA, 1954	
ESCRITO PRESIDENTE COM. EJECUTIVA GRAN VALENCIA, 1954	
ESCRITO PRESIDENTE COM. EJECUTIVA GRAN VALENCIA, 1955	
PLANO 12C1, 1950. 1/2.000	**APM**
PLANO 12C2, 1950. 1/2.000	
PLANO 13A, 1953. 1/2.000	

2

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE AVd. DEL PUERTO, PLAYA DE LEVANTE, LINDE CON EL TERMINO MUNICIPAL DE VALENCIA CON ALBORAYA, F.C. DE TARRAGONA A VALENCIA.

(HOJA Nº 13)

- -

MEMORIA DESCRIPTIVA

1) - OBJETO DE ESTE ESTUDIO.- El Sector que comprende, está en casi su totalidad edificado, formando los Poblados Marítimos del Grao, Cabañal y Malvarrosa barrios con trazado y vida características y que en otro tiempo formaban poblados de pescadores independientes de la Capital, amén de las actividades propiamente portuarias, que unidas a la de esparcimiento que separan las playas, han de ser los objetivos principales de este estudio.

Tenemos pues en definitiva, actividades portuarias, pesqueras y de recreo, con las industrias derivadas de dichas actividades, que habrá que desarrollar y ordenar para que produzcan el máximo rendimiento con el mínimo esfuerzo.

2) - ESTADO ACTUAL.- Esencialmente toda esta Zona está formada por una cuadrícula de rectangulos alargados, formados por calles principales en sentido Norte, Sur y travesias en sentido Este, Oeste, trazado funcional pues permite que todas las viviendas recayentes a las calles principales gocen de las dos orientaciones Este y Oeste. Podriamos señalar como defecto fundamental la monotonia y falta de diferenciación entre calles principales y secundarias, pues a excepción de las calles conocidas por la de la Reina y La Barraca en sentido longitudinal, las travesias del Gobernador Moreno ("Acequia del Gas") y la de los Angeles, todas las otras calles son grises.

Por otra parte existe una travesia infranqueable entre la calle del Dr. Eluch y la playa formada por los F.C. del Central de Aragón, F.C. eléctrico y F.C. del Puig, cuyo desordenado trazado, agravado por la incrustación entre los mismos

de barrios míseros, hace punto menos que imposible no ya solo la unión de los Poblados con el Mar, sino además la Urbanización y dignificación de nuestras Playas, como pulmón vital de nuestra Ciudad.

3) DIRETRICES DEL ESTUDIO REALIZADO.-

A) Conservación y mejoramiento de los actuales Barrios, diferenciándolos y dotándoles de mejores comunicaciones aunque respetando esencialmente su trazado.

B) Organización adecuada de los tres Ferrocarriles indicados: Central de Aragón, Eléctrico y del Puig, en linea; al objeto de poder establecer sobre los mismos, pasos superiores tanto de vehiculos como de peatones; estableciendo las Estaciones en sitios adecuados.

C) Establecimiento de una via periférica bordeando la Playa, que sirva de límite y defensa a la edificación, permitiéndo la contemplación libre del Mar.

D) Demolición y reconstrucción ordenada de los Barrios incrustados entre los Ferrocarriles y la Playa.

E) Penetración Oeste, Este del Paseo de Valencia al Mar.

F) Zona frente a Balnearios y Restaurantes.

G) Barrios periféricos de la Malvarrosa y del Beteró.

A.- CONSERVACION Y MEJORAMIENTO DE LOS ACTUALES BARRIOS.-

Dejamos de incluir en este capítulo los Barrios de la Malvarrosa y del Beteró, asi como el del Poblado que llamaremos Marítimo "entre Ferrocarriles y Playas" cuyo estudio haremos aparte; y nos ceñiremos al rectangulo formado por las vias de los Ferrocarriles Central de Aragón y Eléctrico por el Norte, por la calle del Dr. Lluch y la fachada del Puerto por Este y Sureste respectivamente, por la Avd. del Puerto al Sur y por el actual F.C. de Tarragona al Oeste; o sea por lo que actualmente son los Barrios del Grao, Cañameler y Cabañal, que los consideramos como "Núcleos Actuales" porque encajan perfectamente dentro del criterio de conservación, Barrios que igualmente quedan definidos por su tres Parroquias:

3) 4

de Santa Maria, del Rosario y de los Angeles.

Vias principales.- En sentido Norte - Sur.- Las actuales calles de la Reina y de la Barraca, esta última uniformándola al ancho de su arranque; la que bordea el F.C. de Tarragona, que al realizarse la reforma ferroviaria se transforma en una via de 40 metros de ancho, y en la parte central del Barrio entre las del Gobernador Moreno y la de los Angeles, aprovechando las manzanas de casas recayentes a la calle de San Pedro con edificaciones a una sola cara, se establece una via parque de 40 metros de anchura y como unión entre la futura Plaza del Mercado y la actual de los Angeles ampliada.- Las otras calles longitudinales sufren solo pequeñas rectificaciones por defectos de las actuales alineaciones, uniformando la calle de Escalante a 14 metros de anchura.

En sentido Este - Oeste, proyectamos la prolongación del Paseo de Colón de 25 metros de ancho, conservamos la del Gobernador Moreno de 22 mts., proyectamos la apertura de la prolongación del Paseo de Valencia al Mar con 40 mts., y conservamos la de los Angeles de 16 mts., vias que unidas a la Avd. del Puerto de 30 mts., completan la red arterial de ésta Zona.

Barrios.- Quedan definidos claramente:

Grao.- Entre Avd. del Puerto y Paseo de Colón, con una superficie aproximada de 14 hectáreas que a 700 habitantes por hectáreas nos dán 9.800 habitantes. Hay que tener en cuenta que ésta Barrio se extiende a la otra parte de la Avd. del Puerto hasta la prolongación de José Antonio, con lo que la capacidad total se duplica.

Cabañal.- Entre Paseo de Colón y futura prolongación del Paseo de Valencia al Mar, con superficie aproximada de 46 hectáreas que a 500 habitantes por hectáreas dán 23,000 habitantes.

4) 5

Cañamelar.- Entre prolongación Paseo de Valencia al Mar y Ferrocarriles Central de Aragón y Eléctrico, con una superficie aproximada de 26 hectáreas que a 500 habitantes dán una capacidad de 18.000.

El Barrio del Grao tiene su Iglesia y su Mercado y aunque a la otra parte de la Avd. del Puerto en la futura Avd. de Tráfico Rápido tiene un grupo escolar, entendemos que en este Barrio hacia falta disponer de un nuevo grupo, que no situamos por carecer de la suficiente información.

El del Cabañal, tiene su Iglesia del Rosario, está en trámite la construcción de un gran Mercado al final de la calle del Gobernador Moreno, pero en cuantos a escuelas, conocemos unicamente las Parroquiales del Rosario y el Colegio de la Pureza, por lo que tal vez conviniese establecer otro Grupo aprovechando el espacio que deja libre el actual Mercado.

El del Cañamelar dispone de la Iglesia de los Angeles y se preveé en el plano dos Grupos Escolares suficientes y un Mercado.

Zonificación.-

De la calle del Dr. Lluch a las de Vicente Brull y S.Pedro a Este y Oeste respectivamente y las de José Aguirre y Ferrocarriles a Sur y Norte, en que los tipos de manzanas son de poco fondo y mucha longitud, aptos fundamentalmente para Viviendas, este será su destino por lo que los clasificamos como Nucleos Actuales Residenciales, la Zona recayente a la Avd. del Puerto y la fachada del mismo como Zona de Ordenanza Especial y el resto a Poniente, hasta el actual F.C. de Tarragona, como Núcleos Actuales con Tolerancia Industrial.

B) ORGANIZACION ADECUADA DE LOS TRES FERROCARRILES: CENTRAL DE ARAGON - ELECTRICO - DEL PUIG.-

De acuerdo con el Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, no habiéndose definido hasta el momento la Co-

misión de Enlaces Ferroviarios sobre la solución satisfactoria del problema en este Sector y a reserva de su mejor estudio por quien competa, proponemos:

1º.- Reunir los tres Ferrocarriles en el Centro de una Gran Avd. de 80 mts., de ancho a partir de la alineación izquierda de la actual calle del Dr. Lluch.

2º.- Establecer tres pasos superiores sobre el mismo en la prolongación de las calles del Gobernador Moreno, Paseo de Valencia al Mar y calle de los Angeles, para lo que pueden disponerse rampas laterales de acceso con espacios ajardinados.

3º.- Dos calzadas laterales separadas por jardineria de las antedichas rampas y cuya misión será la de recoger el tráfico a ambos lados de la rampas y jardín indicados.

4º.- Disposición de las Estaciones del F.C. Central de Aragón, penetración de los Ferrocarriles en el Puerto y Estación de Ferrocarriles Económicos, agrupados y lo más cercanos posibles al Puerto, al objeto de reducir los cruces de circulación a mínimo.

De esta forma el acceso a las Playas sería más claro que con el desierto y barullo que constituye las actuales vias y creemos que en una via de 80 mts., de amplitud puede resolverse el problema dignamente, sin lesionar intereses viales.

C) VIA PERIFERICA BORDEANDO LA PLAYA.-

Aprovechando la actual calle de Eugenia Viñes y de acuerdo con la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia se proyecta una via de 40 mts., de amplitud con calzada central de 15 mts., para doble dirección, calzada lateral y aceras junto a las edificaciones y jardines del lado de la Playa. Este ancho quedará reducido a 21 mts., al atravesar los terrenos de la Junta de Obras del Puerto o sea por donde actualmente es la calle de la Acequia del Rihuet, lo que supone conservar la calzada de 15 mts., y dos aceras de 3 mts.

La idea magnifica de Obras Públicas, la recogemos pues aparte de las ventajas circulatorias, tendrá las no menos importantes de sanear la Playa y permitir la libre contemplación del Mar.

Creemos además que no debia doblarse al llegar a la Papelera del Grao, sino seguir al lado del Mar por el término de Alboraya hasta Sagunto.

D) DEMOLICION Y ORDENACION DE LAS EDIFICACIONES INCRUSTADAS ENTRE LOS FERROCARRILES Y LA PLAYA.-

La anarquia y la miseria reinante en estos apéndices, aconseja pensar seriamente en la Organización de una Barrio digno, eliminado el paso del F.C. Eléctrico.

Dicho Barrio estaria limitado por el Norte a la altura del Sanatorio de la Malvarrosa, por Levante por la via periférica bordeando la Playa, por el Sur por la futura Estación de FF.CC. Económicos y por el Oeste por la Gran Avd. de los FF.CC.

Siguiendo las características de los nuevos Bloques construidos por la Dirección General de Regiones Devastadas y por la Obra Sindical del Hogar, de edificación a doble crujia con patios destinados a jardines de infancia, se proyecta todo el barrio, que puede tener suficiente dignida sin llegar al lujo.

El magnifico Grupo Escolar se aprovecha, quedando reducido a ordenar la parte Norte del Barrio y la fachada recayente a la Via periférica.

Esencialmente queda cortado aproximadamente en su centro por la prolongación del Paseo de Valencia al Mar y enmarcado lateralmente por las prolongaciones de Gobernador Moreno y Los Angeles.- Una calle central en sentido Norte - Sur, sirve para situar al fondo la Iglesia Parroquial con su Plaza y detrás de ella y separada por otra Plaza el Mercado.

En la fachada recayente a la Via Periférica, o sea a la Playa; se señala unos redientes cuya intención es la de acusar en fachada unas terrazas y poder conseguir un ambiente Mediterráneo.

Este Barrio tendrá una superficie aproximada de 20 hectáreas que a 600 habitantes nos dán una capacidad total de 12.000 habitantes.

E) PENETRACION OESTE - ESTE DEL PASEO DE VALENCIA AL MAR.-

Se dispone a base de 40 mts., de ancho distribuidos en la siguiente forma:

2 aceras laterales a 4 m.	= 8 mts.
2 calzadas laterales a 10 m.	= 20 "
Pase central	= 12 "
Total . .	40 "

Sigue una ligera linea quebrada, a los efectos de que las intersesiones con las calles principales sean lo mas normales posibles.

En el fondo de esta Avd., como remate de dicho Paseo y despues de la Via Periférica, se situa un Gran Hotel Balneario con Jardines laterales y en todo el espacio comprendido entre las prolongaciones de Gobernador Moreno y de los Angeles.

F) ZONA FRENTE AL ACTUAL BALNEARIO DE LAS ARENAS Y RESTAURANTES.-

Se dispondrán aparcaderos y jardines, no permitiéndose ninguna edificación de caracter particular al Este de la Via periférica.

G) BARRIO PERIFERICOS EN LA MALVARROSA Y DEL BETERO.-

El caracter de estas Zonas es el de Viviendas modestas, por lo que su zonificación encaja bien en la denominación de "Núcleos Periféricos". Su edificación no obstante deberá ser a doble crujia y patios cuyo lado mínimo sea cuando menos igual a la altura de la edificación, que será como máximo de 3 plantas incluida la baja; pudiéndose permitir la edificación en dichos patios para y exclusivamente para dependencias agricolas o talleres de artesania, pero sin que dichas construcciones excedan a los 6 mts., de altura y bajo ningún concepto se destinen a

Viviendas.

En el Barrio de la Malvarrosa, la Zona entre el F.C. del Puig y la Playa se destinará a Ciudad Jardín por ser su uso actual y porque interesa por recaer a la Vía Periférica.- Dos Zonas verdes, las forman el Internado de la Malvarrosa y el Asilo de San Juan de Dios.- Y como Zona Industrial se respeta la actual Fábrica de Briquetas, si bien estableciendo un paso de separación entre la misma y el actual chalet de D. Victor Cozalvez, al objeto de dar una clara salida al Cº de la Malvarrosa.

Se situa en este Barrio una Iglesia (la que actualmente construye Regiones Desvastadas),unas Escuelas frente a la misma y un Mercado con su Plaza aproximadamente en el Centro del Barrio.

En el Barrio del Beteró se situan tan solo unas Escuelas.

La capacidad de estos Barrios es la siguiente:

Malvarrosa.-	50 Ha. a 300 Habitantes	. . . . . =	15.000 habitantes
Beteró.-	5 Ha. a 300 "	. . . . . =	1.500 "
		Total	16.500 "

CAPACIDAD DEL SECTOR ESTUDIADO.-

Barrios del Grao, Cabanal y Cañamelar . . .	50.800	habitantes
Barrio Marítimo (Playa)	12.000	"
Malvarrosa y Beteró	16.500	"
Total	79.300	"

Las densidades están indicadas al hablar de cada uno de los Barrios y oscilan desde un máximo de 700 hab. por Ha. en el Grao hasta 300 hab. por Ha. en los Núcleos Periféricos de la Malvarrosa y Beteró.

PARCELACION.-

En todos los casos posibles las medianerias serán normales a fachadas y en los Barrios construidos se tolerará un mínimo de 60º con la fachada.

Donde no figura patios centrales, se dejará siempre a cada edificación un patio posterior de 3 mts., de profundidad mínima en toda su longitud al objeto de que puedan mancomunarse con los vecinos.

ESPACIOS LIBRES.-

Aunque este plano carece de verdaderos parques por, la imposibilidad material, no hemos querido aconsejarles su creación por las siguientes razones:

1 - Por respecto al trazado actual.

2 - Porque las grandes Vias nos obligaban a la creación de unos Parques de tipo lineal que son bastantes numerosos y que citaremos:

a) La Via de 40 mts., del actual F.C. de Tarragona.

b) La " de " " de unión de la Plaza del Mercado con la de los Angeles.

c) La Via de 80 mts., de paso de los FF.CE.

d) La Pista marítima de 40 mts.,

e) La Avd. del Puerto de 30 mts.

f) El Paseo de Colón de 25 mts.

g) La del Gobernador Moreno de 22 mts.

h) La prolongación del Paseo de Valencia al Mar de 40 mts.

i) La calle de los Angeles de 16 mts.

Además en el Barrio que llamamos Marítimos, se prevé que la edificación sea obligatoriamente a doble crujia con patios destinados a jardines infantiles y entre los Balnearios y la Via Periférica queda prohibida toda edificación.

Urbanización.-

En cuanto merezca este plano la aprobación del Excmo. Ayuntamiento, Comisión Ejecutiva y Consejo General del Gran Valencia, con las Bases o criterios que figuran en la presente Memoria se procederá al estudio detallado de perfiles longitudinales y transversales, con los servicios de alcantarillado, abastecimiento de aguas, pavimentado y alumbrado; así como de las expropiaciones y reparcelaciones a que haya lugar en los sectores

que el Excmo. Ayuntamiento decida llevar a cabo.

PROCEDIMIENTOS DE EJECUCION.-

Sin prejuzgar el procedimiento por el que pueda llevarse a cabo la Urbanización de este importante sector, indicaremos distintos procedimientos con los inconvenientes y ventajas que, a nuestro juicio, ofrecen:

a) - Iniciativa particular, a base de que los propietarios de las parcelas cedan las partes correspondientes de vias públicas, aplicándoseles las contribuciones por mejora en virtud de los servicios que se instalen.

No puede aconsejarse este procedimiento más que para algunas calles interiores. En grandes Zonas el Ayuntamiento tendria necesidad de expropiar las plazas y los espacios destinados a edificios públicos y parques.

Inconvenientes: I) - Resistendia de los propietarios en los terrenos donde se emplacen edificios públicos y espacios libres, ya que aún cuando se les expropie, se les causa siempre un perjuicio.

II) - Dificultades para una parcelación adecuada.

III) - Carestia de los servicios públicos a instalar de no ordenar la iniciativa privada.

Expropiación total por Zonas.

El Ayuntamiento expropia una Zona, abre las calles o instala los Servicios, parcela y subasta los solares resultantes.

Ventajas.-

Ordena el crecimiento y la edificación.

Impone condiciones de uso y volumen con mayor eficacia, y disminuye el coste de los servicios públicos.

Inconvenientes.-

Se priva a los propietarios de las parcelas, a conservar parte de las mismas o, cuando menos, en la misma Zona, y desembolso excesivo de momento para el Ayuntamiento.

Expropiación teórica con derecho preferente a los propietarios.-

Se constituye una empresa o sociedad por acciones, siempre con la dirección municipal y en la que:

Los propietarios aportan el valor de sus terrenos o solares, y el Ayuntamiento el costo de los gastos de urbanización.

Se reparten luego los solares resultantes proporcionalmente a las aportaciones, de tal modo que la pérdida de terrenos correspondientes a espacios libres y edificios públicos quedan repartidos por igual entre todos los propietarios; y el Ayuntamiento, a cambio de los gastos de urbanización, quede propietario de los solares que proporcionalmente le correspondan, incluyendo entre ellos, los espacios libres, los destinados a edificios públicos y los sobrantes.

Con todo lo dicho, creemos dar una idea clara del alcance del estudio realizado, que sometemos a la consideración del Excmo. Ayuntamiento, para que, asi así lo estima, lo eleve a la Superioridad.

Valencia, noviembre de 1950.

Los Arquitectos de la O.T. Municipal de Urbanismo,

C. [illegible]

EXCMO. SR.

Los Concejales que suscriben, que integran la Ponencia designada para informar acerca de la anchura y dirección que haya de darse a la prolongación del Paseo de Valencia al Mar, han realizado los estudios y visitas necesarios, oído el parecer de los técnicos municipales y visto los planos de alineación confeccionados por la Sección Municipal de Urbanismo; y como resultado de su actuación, emiten por mayoría el siguiente dictamen.

PRIMERO.- Hacen constar que la preocupación de la Ponencia ha tenido por base la necesidad de dotar a Valencia de una playa de baños adecuada a su importancia como tercera capital del Reino, tanto en su aspecto sanitario -que debe tener la primacía- como urbanístico y de adecuado acceso. Por lo tanto, sus conclusiones habrían de ser distintas según se pueda resolver satisfactoria o negativamente el saneamiento de la playa, en el sitio donde termine el proyectado Paseo.

A estos efectos, en la visita que ha efectuado la Ponencia se hizo acompañar de los Arquitectos Municipales Sres. Goerlich y Bellot: ambos han coincidido en estimar susceptible de saneamiento la playa de referencia, mediante las obras que in voce explicaron y que consideraron no difíciles de realizar.

SEGUNDO.- Resuelto ya el primer aspecto del problema planteado, cree la Ponencia que le sigue en orden de importancia el emplazamiento de la playa de baños en que habría de terminar el proyectado Paseo; teniendo en cuenta, para resolverlo, la mayor o menor importancia y mejor o peor resultado de las obras de saneamiento a realizar y la conveniencia de que el trazado del Paseo y aun el emplazamiento mismo de la playa de baños, respete el mayor número po

ble de edificaciones de marcado carácter religioso, sanitario, social, público o industrial.

A estos efectos los técnicos anteriormente mencionados, para facilitar el trabajo de la Ponencia, han proyectado en tres direcciones distintas la prolongación del Paseo a partir de las dos torres grafiadas en los planos. La Ponencia estima que la señalada con el nº uno es la que mejor se adapta a las condiciones expresadas.

TERCERO.- Sigue en orden de importancia el problema del ancho de la prolongación del Paseo. Este tiene, inicial y actualmente hasta las dos torres antes mencionadas, una anchura de 100 metros; la prolongación ha sido proyectada por los técnicos, a base de 40 metros de anchura.

La primera preocupación de la Ponencia en este orden, ha sido la repercusión que en la economía municipal habría de representar uno u otro ancho; ha reclamado de los técnicos referidos un estudio de la cuestión, y ambos, de común acuerdo, lo han llevado a cabo en los términos que expresan las notas adjuntas al presente informe. De ellas se deduce, que las obras con un ancho de 100 metros suponen para el Ayuntamiento un déficit de 247.660 ptas.; y con un ancho de 40 metros, un superavit de 970.860 ptas.

No debe, pues, influir el aspecto económico de la cuestión en la conclusión que se adopte, dada la poca importancia de las cifras en relación con la importancia de la obra.

La Ponencia ha considerado que la ejecución del proyecto, con uno u otro ancho, ha de ser resuelta en vista de otros factores.

Uno de ellos, principalmente, ha de ser el urbanístico. Valencia no tiene hoy un Paseo que realmente responda a las características de una ciudad de primer orden. El mismo Paseo de la Alameda, por su poca extensión, anchura y porque no conduce a sitio alguno determinado, ha sido abandonado; cumple hoy, como único cometido, la instalación de las Ferias.

Si el Paseo proyectado ha de ser, en toda su extensión,

la Valencia futura; si se ha de pensar que debe estar rodeado de edificios que no solo no desmerezcan sino que lleguen a superar los existentes en su iniciación; si sus características han de ser las de un Paseo turístico de primer orden, que ponga en directa comunicación a Valencia con su playa, estima aconsejable la Ponencia su continuación con el ancho actual de 100 metros.

Debe contener pistas o calzadas para automóviles de turismo, para camiones, para trolebuses, para carruajes de tracción animal, para ciclistas, para peatones, todo ello en dos direcciones. Algunas de ellas pueden no tener ahora aplicación práctica; otras serán suceptibles de cambios de aplicación; pero no debemos prescindir de considerar un futuro más o menos próximo, en el que nuestros sucesores piensen, que con un poco más de decisión por nuestra parte, hubiéramos permitido la resolución de problemas que se presenten entonces y que sólo a costa de grandes gastos se podrían despejar. Además, habrían de reservarse espacios para jardines; practicar, en suma, una obra grande con un costo total de 300.000 pesetas.

Estas características parece que requieren un ancho no inferior a los 100 metros.

Estima la Ponencia que, en contra de la solución apuntada, sólo cabe tener en cuenta el mayor o menor perjuicio que a los particulares pueda representar la adopción de uno u otro ancho; en el de 100 metros se expropiarían edificios por valor de 45.920.000 pesetas; en el de 40 metros las expropiaciones de edificios ascienden a un valor de 27.652.000 ptas. En los casos de reforma es sabido que el interés particular cede ante el interés general.

En atención a cuanto queda expuesto, la Ponencia por mayoría acuerda proponer a V. E. que el ancho de la prolongación del Paseo de Valencia al Mar sea de 100 metros, siguiendo, a partir de las Torres grafiadas en el Plano, el trayecto señalado con el nº uno.

Se acompañan, asimismo, unos dibujos formulados por los dos

técnicos municipales, sin que esto signifique aceptación ni repulsa de los mismos.

V. E., como siempre, resolverá.

Valencia, 23 Octubre de 1951.

Vicente Olavarri

VOTO PARTICULAR

El Concejal que suscribe no comparte el criterio que sustenta la Ponencia designada por la Corporación Municipal respecto a mantener para el Paseo de Valencia al Mar en su desembocadura a la playa, el ancho de cien metros que tiene en su iniciación; y al efecto se permite consignar por escrito las consideraciones y fundamentos en que apoya su opinión con el fín de dejar así salvado su respectivo voto particular.

Como antecedentes de la cuestión exponemos que únicamente en Madrid y en Barcelona se encuentra la existencia de vías urbanas de cien metros de anchura, como son la Avenida del Generalísimo y la Diagonal respectivamente.

Respecto a la vía madrileña hemos de hacer presente que se trata en realidad de un eje urbano que sirve de enlace por el interior de la Capital de las Carreteras de Levante y Sur de España con la de Irún y además con la de Cataluña, siendo por tanto su principal finalidad la de encauzar el tráfico nacional a través de la Ciudad. A pesar de ello no se encuentra en dicha vía el ancho constante de cien metros ya que se observan variaciones del mismo bien notables que llegan hasta los setenta metros, las cuales no provocan ni conflictos de tráfico ni contrastes en sus diferentes ambientes no obstante soportar el máximo coeficiente de circulación.

En cuanto a la Vía Diagonal de Barcelona, es bien evidente que recoge las circulaciones de las carreteras del Sur y Madrid con todas sus afluencias y sirve de penetración en la Ciudad y esta función de tráfico la cumple en su aspecto urbano con perfiles y anchuras diferentes y variadas como son las Secciones de la P. de Calvo Sotelo al Paseo de San Juan y desde este último al Parque de la Ciudadela a partir de cuyo punto se muestra bifurcada en varias calles de bien reducida latitud para llegar al pun-

to final constituido por el Puerto de la máxima importancia vital para la ciudad catalana.

Tampoco vemos en esta vía mantenida la anchura constante de los cien metros, estimando que con las pronunciadas oscilaciones que ofrece entre los 60 y los 100 metros se ha conseguido al igual que en Madrid, recoger en ella diferentes ambientes urbanísticos que hacen resaltar el valor y la belleza de tan importante vía circulatoria.

No puede negarse que estas dos grandes vias, únicas en España en atención a su amplitud, tienen precisamente su razón de ser y existir por el tráfico y circulación a que sirven; ya que fuera de ellas y recogiendo otros aspectos urbanísticos, no se encuentra en la Nación más arteria urbana de semejante importancia que la valenciana denominada Paseo de Valencia al Mar.

Proyectada hace bastantes años con una anchura uniforme de cien metros, no cabe duda que lo fué inspirado en el propósito de imponer una comunicación de la Ciudad con los poblados marítimos ante la insuficiencia manifiesta que ofrecía entonces la única vía existente que era la Avenida del Puerto. Hoy que con el nuevo Plan de Ordenación urbana de la Capital queda atendida con holgura dicha comunicación con varias Avenidas sensiblemente paralelas a la derecha e izquierda del referido Camino del Grao, aquella razón única que inspiró el Paseo de Valencia al Mar ha quedado plenamente desvirtuada y debe por consiguiente quedar acoplada la realidad de su existencia a las necesidades que la actualidad pueda imponer.

Esta realidad no puede ser la de recoger tráfico alguno interurbano ya que como sabemos nace junto a las verjas de un jardín y se dirige hacia la playa, quedando emplazada en el extremo Norte de la Ciudad para servir precisamente de límite al futuro ensanche urbano con el fín de que la Ciudad no invada más huerta en dicha dirección.

Además, su misma posición geográfica, transversal a los accesos interurbanos, la priva en absoluto de poder ser destinada a recoger tráfico y circulación en el aspecto que estamos examinando.

Descartada esta necesidad, hemos de buscar otros motivos y otras razones para justificarla.

Razón de orgullo como valencianos podría ser tan solo la de poseer como tercera Capital de España una vía de cien metros como la ofrecen Madrid y Barcelona. Más esta aspiración justa y humana en términos generales, no puede dejarse plasmada en una realidad sin examinar previamente todas las consecuencias que pudiere ocasionar, así como la ponderación mútua de las ventajas e inconvenientes a reportar.

Al efecto, no podemos prescindir del hecho efectivo de que la referida Avenida ya aparece abierta con la anchura proyectada y que no existen dificultades para continuarla en idéntica forma a través de su segunda Sección teniendo en cuenta que se trata de una zona virgen en absoluto donde puede proyectarse, como se ha hecho, un modernísimo barrio residencial a base de edificación con bloques abiertos que, rodeados debidamente de vegetación, permitirá más bien llamarse "Ciudad bosque" en contraste armónico y bello con la zona de extensión donde se aportan elementos de ciudad-jardín y universitaria, campos de deportes, feria muestrario, etc. etc.

La longitud del Paseo queda urbanísticamente proporcionada y resulta admisible en su ejecución por todos conceptos, toda vez que ofrece ventajas y utilidades y en cambio las dificultades son verdaderamente insensibles.

Con estas creaciones de ambientes urbanísticos de la mayor belleza, modernidad y originalidad, solo nos resta examinar si la terminación de este Paseo de Valencia al Mar es conveniente y oportuno llevarlo a cabo con la misma anchura de cien metros atravesando los barrios marítimos para desembocar en la playa.

Son muchísimos los inconvenientes que tal idea presenta y

muchos de ellos de dificil por no asegurar que de imposible solución.

En primer lugar, el mismo trazado de dicho Paseo sobre los,planos ya da idea de la excesiva devastación que llevaría aparejado, por cuanto la expropiación había de alcanzar una faja total de doscientos metros si se tiene en cuenta que además de la calzada de cien metros se necesitan dos zonas laterales de cincuenta para el resurgimiento de las nuevas edificaciones.

Ello implicaría prácticamente deshacer por completo la barriada marítima extendiendo al resto de la misma la parcial devastación que ya sufrió para salvar a España.

El problema no solo económico sino social que esta demolición representaría, estima el que suscribe de dificilísima solución, por cuanto de una parte afecta a un extraordinario número de viviendas de clase modesta que exigiría previamente la construcción de locales para las familias a desalojar, y en segundo lugar no puede olvidarse que se trata de un barrio de carácter popular afectado, además de dichas viviendas, por pequeñas industrias, artesanía, artes de pesca, calafates, etc., que quedaría totalmente desconectado por la irrupción en él de una vía de tan desproporcionada anchura y además desplazado de su proximidad al Puerto, de quien depende sustancialmente y al que debe de enmarcar en forma característica como ocurre en todos los puntos de España y del extranjero.

Los cálculos económicos estudiados al efecto estimo no se ajustan a la realidad por la sencilla razón de que la plus-valía deducida para los solares edificables no ha de poderse obtener en la práctica ante la imposibilidad de admitir gran volumen en las nuevas construcciones para no provocar un violento contraste con la edificación que se respete, que es en general de dos y hasta de tres plantas, y de ello ya tiene el

cia el Ayuntamiento con motivo de la reconstrucción aún no conseguida de las fachadas del Puerto.

Otro de los graves inconvenientes que muestra la solución propuesta es la de los ferrocarriles tanto de vía ancha como estrecha, puesto que si bien el Plan General los presenta mejor ordenados, continuarían cortando la circulación del Paseo de cien metros en forma de normal constituyendo una verdadera barrera que afearía prácticamente su misma grandiosidad.

No sería mejor obstáculo para su realización las desembocaduras actuales de las acequias de riego y de la fábrica de papel, que de ser posible su compaginación y saneamiento, exigirían una agravación en los gastos de ejecución del propio Proyecto.

También aparece inadmisible lógicamente la desaparición a que obligaría dicho Paseo llevado hasta el Mar, del aspecto industrial de la playa por la tradición de los llamados calafates de ribera y de los careneros que habrían de ser necesariamente desplazados y no encontramos lugar apropiado para su nuevo establecimiento.

Y finalmente, estando proyectadas las playas de recreo en la costa Sur de la Ciudad, por su facil y adecuado establecimiento, sería en definitiva extender esta misma clase de playas en la parte Norte del Puerto, obligándose el Municipio a dispersar los medios económicos para tales fines e impidiendo toda otra clase de destino a su bien dilatada ribera marítima.

Por las razones apuntadas que podrían reforzarse con otros argumentos, el que suscribe es de parecer que se mantenga el Paseo de referencia con el ancho inicial de cien metros hasta su proximidad a los poblados marítimos donde debe quedar enmarcado con dos edificios-torres como fín de perspectiva y que se reduzca su latitud a 40 metros al penetrar en dichos poblados como se había proyectado, teniendo en cuenta que con ello no solo quedan satisfechas las necesidades presentes y futuras de la Ciudad, sino que aparecen mejor cumplidas las ideas ur-

banísticas en que se inspira el Plan General de Ordenación urbana de nuestra Ciudad.

Valencia de ~~Noviembre~~ de 1951.

DILIGENCIA:

Por Decreto de la Alcaldía de esta fecha se ha dispuesto se dé cuenta de este expediente al Excmo. Ayuntamiento Pleno

Valencia 12 de Diciembre de 1951

El Jefe de Actas,

Sesión ~~extra~~ordinaria celebrada por el Ayuntamiento Pleno el día 14 de Diciembre de 1951

Dada cuenta del anterior informe emitido por la Ponencia designada por acuerdo de la Comisión Permanente de fecha diecinueve de Septiembre último, así como del voto particular formulado por el Concejal que forma parte de dicha Ponencia, D. Enrique Ravello Montesinos, se acordó que quedara sobre la Mesa.

El Secretario,

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE AVD. DEL PUERTO, CALLE DEL DR. LLUCH, F.C. AL PUERTO Y ECONOMICOS (POR NORTE) Y F.C. DE TARRAGONA A VALENCIA.

- - - - -

HOJA Nº 13-A

MEMORIA DESCRIPTIVA

1) - OBJETO DE ESTE ESTUDIO.- El Sector que comprende, está en casi su totalidad edificado, formando los Poblados Marítimos del Grao y Cabañal, barrio con trazado y vida características y que en otro tiempo formaban poblados de pescadores independientes de la Capital, amén de las actividades propiamente portuarias, que unidas a la de esparcimiento que separan las playas, han de ser los objetivos principales de este estudio.

Tenemos pues en definitiva, actividades portuarias, pesqueras y de recreo, con las industrias derivadas de dichas actividades, que habré que desarrollar y ordenar para que produzaan el máximo rendimiento con el mínimo esfuerzo.

2) - ESTADO ACTUAL.- Esencialmente toda esta Zona está formada por una cuadrícula de rectangulos alargados, formados por calles principales en sentido Norte, Sur y travesias en sentido Este, Oeste, trazado funcional pues permite que todas las viviendas recayentes a las calles principales gocen de las dos orientaciones Este y Oeste, Podriamos señalar como defecto fundamental la monotonia y falta de diferenciación entre calles principales y secundarias, pues a excepción de las calles conocidas por la de la Reina y la Barraca en sentido longitudinal, las travesias del Gobernador Moreno ("Acequia del Gas") y la de los Angeles, todas las otras calles son excesivamente monótonas.

Por otra parte existe una travesia infranqueables entre la calle del Dr. Lluch y la playa formada por los F.C. del Central de Aragón, F.C. eléctrico y F.C. del Puig, cuyo desordenado tra-

zado, agravado por la incrustación entre los mismos de barrios míseros, hace punto menos que imposible no ya solo la unión de los Poblados con el Mar, sino además la urbanización y dignificación de nuestras Playas, como pulmón vital de nuestra Ciudad.

3) DIRETRICES DEL ESTUDIO REALIZADO.-

A) - Conservación y mejoramiento de los actuales barrios, diferenciándolos y dotándolos de mejores comunicaciones aunque respetando esencialmente su trazado.

A.- CONSERVACION Y MEJORAMIENTO DE LOS ACTUALES BARRIOS.-

Comprende lo que actualmente son los Barrios del Grao, Cañamelar y Cabañal, que los consideramos como "Nucleos Actuales" porque encajan perfectamente dentro del criterio de conservación, barrios que igualmente quedan definidos por sus tres Parroquias: de Santa Maria, del Rosario y de los Angeles.

Vias principales.- En sentido Norte - Sur.- Las actuales calles de la Reina y de la Barraca, esta última uniformándola al ancho de su arranque; la que bordea el F.C. de Tarragona, que al realizarse la feforma ferroviaria se transforma en una via de 40 metros de ancha, y en la parte central del Barrio entre las del Gobernador Moreno y la de los Angeles, aprovechando las manzanas de casas recayentes a la calle de San Pedro con edificaciones a una sola cara, se establece una via parque de 40 metros de anchura y como unión entre la futura Plaza del Mercado y la actual de los Angeles ampliada.- Las otras calles longitudinales sufren solo pequeñas rectificaciones por defectos de las actuales alineaciones, uniformando la calle de Escalante a 14 metros de anchura.

En sentido Este - Oeste, proyectamos la prolongación del Paseo de Colón de 25 metros de ancho, conservamos la del Gobernador Moreno de 22 mts.,prpyectamos la apertura de la prolongación del Paseo de Valencia al Mar con 40 mts., y conservamos la de los Angeles de 16 mts., vias que unidas a la Avd. del Puerto de 30 mts., completan la red arterial de ésta Zona.

Barrios.- Quedan definidos claramente:

Grao.- Entre Avd. del Puerto y Paseo de Colón, con una superficie aproximada de 14 hectáreas que a 700 habitantes por hectáreas nos dán 9.800 habitantes. Hay que tener en cuenta que éste Barrio se extiende a la otra parte de la Avd. del Puerto hasta la prolongación de José Antonio, con lo que la capacidad total se duplica.

Cabañal.- Entre Paseo de Colóm y futura prolongación del Paseo de Valencia al Mar, con superficie aproximada de 46 hectáreas que a 500 habitantes por hectáreas dán 23.000 habitantes.

Cañamelar.- Entre prolongación Paseo de Valencia al Mary Ferrocarriles Central de Aragón y Eléctrico, con una superficie aproximada de 36 héctáreas que a 500 habitantes dán una capacidad de 18.000.

El Barrio del Grao tiene su Iglesia y su Mercado y aunque a la otra parte de la Avd. del Puerto en la futura Avd. de Tráfico Rápido tiene un grupo escolar, entendemos que en este Barrio hacia falta disponer de un nuevo grupo, que no situamos por caracer de la suficientemente información.

El del Cabañal, tiene su Iglesia del Rosario, está en trámite la construcción de un gran Mercado al final de la calle del Gobernador Moreno, pero en cuentos a escuelas, conocemos unicamente las Parroquies del Rosario y el Colegio de la Pureza, por lo que tal vez conviniese establecer otro Grupo aprovechando el espacio que deja libre el actual Mercado.

El de Cañamelar dispone de la Iglesia de los Angeles y se prevé en el plano dos Grupos Escolares suficientes y un Mercado.

Zonificación.- De la calle del Dr. Lluch a las de Vicente Brull y S.Pedro a Este y Oeste respectivamente y las de José Aguirre y Ferrocarriles a Sur y Norte, en que los tipos de manzanas son de poco fondo y mucha longitud, aptos fundamentalmente para viviendas, este será su destino por lo que los clasificamos como Núcleos Actuales Residenciales, la Zona recayénée a la Avd. del Puerto y la fachada del mismo como Zòna de Ordenanza Especial y el resto a Pòniente, hasta el actual F.C. de Tarragona, como Núcleos Actuales con Tolerancia Industrial.

B) PENETRACION OESTE - ESTE DEL PASEO DE VALENCIA AL MAR.-

Se dispone a base de 40 mts., de ancho distribuidos en la siguiente forma:

Dos aceras laterales 8 m. . . . . = 16 mts.
Dos calzadas laterales a 10 m. . . = 20 mts.
Separación central. . . . . = 4 mts.
T o tal = 40 mts.

Sigue una ligeras linea quebrada, a los efectos de que las intersecciones con las calles principales sean lo más normales posibles.

CAPACIDAD DEL SECTOR ESTUDIADO.-

Barrios del Grao, Cabañal y Cañamelar. . . . 50.800 habitantes

La densidad que se indica oscila alrededor de 700 habitantes por Ha. como máximo.

PARCELACION.- En todos los casos posibles las medianerias serán normales a fachadas y en los Barrios construidos se tolerará un mínimo de 60º con la fachada.

Donde no figura patios centrales se dejará siempre a cada edificación un patio posterior de 3 mts., de profundidad mínima en toda su longitud al objeto de que puedan mancomunarse con los vecinos.

ESPACIOS LIBRES.-

Aunque este plano carece de verdaderos parques por la imposibilidad material, no hemos querido aconsejarles su creación por las siguientes razones:

1 - Por especto al trazado actual.

2 - Porque las grandes vias nos obligaban a la creación de unos Parques de tipo lineal que son bastantes numerosos y que citaremos:

a) La via de 40 mts., del actual F.C. de Tarragona.

b) La via de 40 mts., de unión de la Plaza del Mercado con la de los Angeles.

c) La Avd. del Puerto de 30 mts.

d) El Paseo de Colón de 25 mts.

e) La del Gobernador Moreno de 22 mts.

f) La prolongación del Paseo de Valencia al Mar de 40 mts.

g) La calle de los Angeles de 15 mts.

Urbanización.-

En cuanto merezca este plano la aprobación del Excmo. Ayuntamiento, Comisión Ejecutiva y Consejo General del Gran Valencia, con las Bases o criterios que figuran en la presente Memoria se procederá al estudio detallado de perfiles longitudinales y transversales, con los servicios de abastecimiento de aguas, pavimentado y alumbrado; así como de las expropiaciones y reparcelaciones a que haya lugar en los sectores que el Excmo. Ayuntamiento decida llevar a cabo.

En cuanto a alcantarillado se está realizando, para ejecutar las obras, el proyecto correspondiente por Regiones Devastadas.

PROCEDIMIENTOS DE EJECUCION.-

Sin prejuzgar el procedimiento por el que pueda llevarse a cabo la urbanización de este importante sector, indicaremos distintos procedimientos con los inconvenientes y ventajas que, a nuestro juicio, se ofrecen:

a) - Iniciativa particular, a base de que los propietarios de las parcelas cedan las partes correspondientes de vias públicas, aplicándoseles las contribuciones por mejora en virtud de los servicios que se instalen.

No puede aconsejarse este procedimiento más que para algunas calles interiores. En grandes Zonas el Ayuntamiento tendria necesidad de expropiar las plazas y los espacios destinados a edificios públicos y parques.

Inconvenientes: I) Resistencia de los propietarios en los terrenos donde se emplacen edificios públicos y espacios libres, ya que aún cuando se las expropie, se les causa siempre un perjuicio.

II) - Dificultades para una parcelación adecuada.

III) - Carestia de los servicios públicos a instalar de no ordenar la inciativa privada.

Expropiación total por Zonas.

El Ayuntamiento expropia una Zona, abre las calles o instala los servicios, parcela y subasta los solares resultantes.

Ventajas.-

Ordena el crecimiento y la edificación.

Impone condiciones de uso y volumen con mayor eficacia, y disminuye el coste de los servicios públicos.

Inconvenientes.-

Se priva a los propietarios de las parcelas, a conservar parte de las mismas, o, cuando menos, en la misma Zona, y desembolso excesivo de momento para el Ayuntamiento.

Expropiación teórica con derecho preferente a los propietarios.-

Se constituye una empresa o sociedad por acciones, siempre con la dirección municipal y en la que:

Los propietarios aportan el valor de sus terrenos o solares, y el Ayuntamiento el coste de los gastos de urbanización.

Se reparten luego los solares resultantes proporcionalmente a las aportaciones, de tal modo que la pérdida de terrenos correspondientes a espacios libres y edificios públicos quedan repartidos por igual entre todos los propietarios; y el Ayuntamiento, a cambio de los gastos de urbanización, queda propietario de los solares que proporcionalmente le correspondan, incluyendo entre ellos, los espacios libres, los destinados a edificios públicos y los sobrantes.

Con todo lo dicho, creemos dar una idea clara del alcance del estudio realizado, que sometemos a la consideración del Excmo. Ayuntamiento, para que, si así lo estime, lo eleve a la Superioridad.

Valencia, diciembre de 1952.

Los Arquitectos de la O.T. Municipal de Urbanismo,

EXCMO. SR.

DON BALTASAR RULL VILLAR, Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Valencia a V. E. con la consideración y el respeto debidos tiene el honor de exponer:

Que en cumplimiento de lo acordado por la Comisión Permanente de este Excmo. Ayuntamiento en sesión celebrada el día 17 de Diciembre del año último, acude a la información pública otorgada por la Comisión Ejecutiva de la Corporación Administrativa "GRAN VALENCIA" con referencia al proyecto de ordenación urbana número 13 A, para solicitar en nombre del Ayuntamiento que preside que el ancho del Paseo de Valencia al Mar en su tramo final sea de cien metros en vez de los cuarenta que se proyectan, por los fundamentos que la Corporación Municipal tuvo en cuenta al aprobar en sesión plenaria de 28 de Diciembre de 1951 el informe de la Ponencia al efecto designada que se inserta en la certificación que a este escrito se acompaña.

Resumiendo los motivos que en aquel informe se consignan y recogiendo el sentir del Excmo. Ayuntamiento, somete sintéticamente a V. E. las siguientes consideraciones.

1ª.- El Paseo de Valencia al Mar fué proyectado desde un principio, como su nombre indica, como Paseo en toda su extensión, con la prestancia y el decoro que a Valencia conviene, que uniera los Jardines del Real con la Playa y del cual pudiera la Ciudad enorgullecerse ante propios y extraños. Nunca pensó en construir una vía de comunicación

que desvirtuaría los fines del proyecto. La parte ya realizada demuestra el acierto con que procedieron los iniciadores de la construcción.

2ª.- Dada esta finalidad del Paseo, es lógico que teniendo su iniciación en unos jardines, concluya en paraje que no desmerezca en grandiosidad. El Paseo debe conservar su rango en toda su extensión, y no se conseguiría esto si, al final del mismo, se tropezara con una barriada de casas más que modestas, pobres en apariencia y realidad. Como tal Paseo debe desembocar en la playa, y estar rodeado de edificios en consonancia con la importancia del proyecto. Que esto no es de imposible realización, lo demuestra la parte ya ejecutada.

3ª.- Convertir el último tramo del Paseo, precisamente el que por su proximidad al mar puede alcanzar mayor belleza, en una calle más o menos ancha, con miras a una vía de comunicación en la que nadie ha pensado, es desvirtuar el proyecto.

4ª.- La playa puede y debe ser saneada y urbanizada. Precisamente la existencia en ella de esas pequeñas industrias y los abusos que en verano se realizan, vienen a empeorar más sus condiciones higiénicas. Si ante un estado de cosas que se estima perjudicial, no se ofrece otra solución que la de su continuidad, rechazando a priori cuanto pudiera traer como consecuencia una mejora, habrá que convenir en que poco podrá adelantarse en la urbanización de la Ciudad.

5ª.- Son respetables las clases modestas; tenemos obligación de mejorar sus condiciones de vida. Esto no se consigue dejándolas abandonadas en sus pobres viviendas no construídas con arreglo a las modernas orientaciones; sino construyendo otras que, dotadas de las condiciones de higiene y comodidad adecuadas, contribuyan

a hacerles más grata la estancia en el hogar familiar. No puede, por lo tanto, fundamentarse la menor anchura que ahora se proyecta, en la existencia de las actuales moradas.

6ª.- Las notas acompañadas al informe de la Ponencia, formadas por los Arquitectos Municipales, que se insertan en la certificación, demuestran que el costo del Paseo, con la anchura de cien metros, no llega a 300.000 pesetas. Tampoco supone para la Corporación Municipal ningún gran beneficio, construírlo con un ancho de cuarenta metros, ya que no llegaría a obtener 1.000.000 de pesetas.

7ª.- Debe tenerse en cuenta, que la terminación del Paseo no es inmediata. Para entonces se habrán construído con exceso las viviendas necesarias para las familias que resultaren expropiadas.

8ª.- Es aspiración del Ayuntamiento que nunca pueda imputarse a los Organismos en cuyas manos pone el Estado la mejora de la Ciudad, un empequeñecimiento de proyectos anteriores, que no producen perjuicio ni ocasionan gasto apreciable y que pueden acrecentar el prestigio urbanístico de Valencia, como lo demuestra en este caso, la parte ejecutada.

En su virtud, acompañando a la presente la certificación ya mencionada, que contiene el informe de la Ponencia, las notas de los técnicos municipales y el acuerdo del Ayuntamiento Pleno que aprobó el informe aquel; y otra del acuerdo de la Comisión Municipal Permanente, en cumplimiento del cual se acude a esta información,

SUPLICA A V. E. se sirva dar cuenta del presente escrito a la Corporación de su digna Presidencia, para que ésta, modifican-

do el proyecto aprobado por la Comisión Ejecutiva, acuerde que el ancho del Paseo de Valencia al Mar sea de cien metros hasta su terminación según lo acordado por este Ayuntamiento en sesión de 28 de Diciembre de 1951.

Dios guarde a V. E. muchos años.
Valencia, 9 de Enero de 1953.

EXCMO. SR. PRESIDENTE DE LA CORPORACION ADMINISTRATIVA GRAN VALENCIA.

DON LUIS LARREA PEÑALVA, ABOGADO DEL ILUSTRE COLEGIO DE ESTA CIUDAD DE VALENCIA, JEFE SUPERIOR DE ADMINISTRACION CIVIL Y SECRETARIO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LA MISMA,

C E R T I F I C O : Que en la Secretaria de mi cargo y Sección de Urbanismo, radica el expediente relativo al Plano de Alineaciones y Zonificacion del Sector comprendido por la Avenida del Doncel Luis Felipe Garcia Sanchiz, fachada del Puerto, Playa de Levante, limite del término municipal con Alboraya y ferrocarril de Valencia a Tarragona (Hoja numero 13), en el que aparecen los particulares que se copian a continuación: ————————

INFORME.- "Excmo. Sr.= Los Concejales que suscriben, que integran la Ponencia designada para informar acerca de la anchura y dirección que haya de darse a la prolongación del Paseo de Valencia al Mar, han realizado los estudios y visitas necesarios, oido el parecer de los técnicos municipales y visto los planos de alineación confeccionados por la Sección municipal de Urbanismo; y como resultado de su actuación, emiten por mayoria el siguiente dictamen.= PRIMERO.- Hacen constar que la preocupacion de la Ponencia ha tenido por base la necesidad de dotar a Valencia de una playa de baños adecuada a su importancia como tercera capital del Reino, tanto en su aspecto sanitario - que debe tener la primacía - como urbanistico y de adecuado acceso. Por lo tanto, sus conclusiones habrian de ser distintas segun se pueda resolver satisfactoria o negativamente el saneamiento de la playa, en el sitio donde termina el proyectado Paseo.= A estos efectos, en la visita que ha efectuado la Ponencia se hizo acompañar de los Arquitectos municipales Sres. Goerlich y Bellot: ambos han

coincidido en estimar susceptible de saneamiento la playa de referencia, mediante las obras que in voce explicaron y que consideraron no dificiles de realizar.= SEGUNDO.- Resuelto ya el primer aspecto del problema planteado, cree la Ponencia que le sigue en orden de importancia el emplazamiento de la playa de baños en que habria de terminar el proyectado Paseo; teniendo en cuenta,para resolverlo, la mayor o menor importancia y mejor o peor resultado de las obras de saneamiento a realizar y la conveniencia de que el trazado del Paseo y aun el emplazamiento mismo de la playa de baños, respete el mayor número posible de edificaciones de marcado caracter religioso,sanitario,social,publico o industrial.= A estos efectos los técnicos anteriormente mencionados,para facilitar el trabajo de la Ponencia, han proyectado en tres direcciones distintas la prolongación del Paseo a partir de las dos torres grafiadas en los planos. La Ponencia estima que la señalada con el numero uno es la que mejor se adapta a las condiciones expresadas.= TERCERO.- Sigue en orden de importancia el problema del ancho de la prolongación del Paseo. Este tiene, inicial y actualmente hasta las dos torres antes mencionadas, una anchura de 100 metros; la prolongacion ha sido proyectada por los técnicos, a base de 40 metros de anchura.= La primera preocupación de la Ponencia en este orden, ha sido la repercusión que en la economia municipal habria de representar uno u otro ancho; ha reclamado de los técnicos referidos un estudio de la cuestión, y ambos,de comun acuerdo, lo han llevado a cabo en los términos que expresan las notas adjuntas al presente informe. De ellas se deduce,que las obras con un ancho de 100 metros suponen para el Ayuntamiento

un déficit de 247.560 ptas.; y con un ancho de 40 metros, un superavit de 970.860 ptas..= no debe pues, influir el aspecto economico de la cuestión en la conclusión que se adopte, dada la poca importancia de las cifras en relación con la importancia de la obra.= La Ponencia ha considerado que la ejecución del proyecto, con uno u otro ancho, ha de ser resuelta en vista de otros factores.= Uno de ellos, principalmente, ha de ser el urbanistico. Valencia no tiene hoy un Paseo que realmente responda a las caracteristicas de una Ciudad de primer orden. El mismo Paseo de la Alameda, por su poca extensión, anchura y porque no conduce a sitio alguno determinado, ha sido abandonado; cumple hoy, como único cometido, la instalación de las Ferias.= Si el Paseo proyectado ha de ser, en toda su extensión, acorde con las necesidades no de la Valencia actual sino de la Valencia futura; si se ha de pensar que debe estar rodeado de edificios que no solo no desmerezcan sino que lleguen a superar los existentes en su iniciación; si sus caracteristicas han de ser las de un Paseo turistico de primer orden, que ponga en directa comunicación a Valencia con su playa, estima aconsejable la Ponencia su continuación con el ancho actual de 100 metros.= Debe contener pistas o calzadas para automoviles de turismo, para camiones, para trolebuses, para carruajes de tracción animal, para ciclistas, para peatones, todo ello en dos direcciones. Algunas de ellas pueden no tener ahora aplicación práctica; otras serán susceptibles de cambios de aplicación; pero no debemos prescindir de considerar un futuro más o menos próximo, en el que nuestros sucesores piensen, que con un poco más de decisión por nuestra parte, hubieramos permitido la resolución de problemas que se presenten entonces y que solo a costa de grandes gastos se podrían despejar. Además, habrian de reservarse espacios para jardines; practicar, en suma, una obra grande con un costo total de 300.000 pesetas.= Estas caracteristicas parece que requieren un ancho no inferior a los 100 metros.= Estima la Ponencia que, en contra de

la solución apuntada, solo cabe tener en cuenta el mayor o menor perjuicio que a los particulares pueda representar la adopción de uno u otro ancho; en el de 100 metros se expropiarían edificios por valor de 45.920.000 pesetas; en el de 40 metros las expropiaciones de edificios ascienden a un valor de —— 27.652.000 ptas.. En los casos de reforma es sabido que el interés particular cede ante el interés general.= En atención a cuanto queda expuesto, la Ponencia por mayoria acuerda proponer a V.E. que el ancho de la prolongación del Paseo de Valencia al Mar sea de 100 metros, siguiendo, a partir de las Torres grafiadas en el Plano, el trayecto señalado con el numero uno.= Se acompañan, asimismo, unos dibujos formulados por los dos técnicos municipales, sin que esto signifique aceptación ni repulsa de los mismos.= V.E. como siempre, resolverá.= Valencia, 23 Octubre de 1951.= Eugenio Nata.= C.Solis.= Victorio Sanchis.= Antonio Blanch.= Rubricados". ——————————

ACUERDO DEL EXCMO.AYUNTAMIENTO PLENO.= Sesión ordinaria celebrada por el Ayuntamiento Pleno el dia 28 de diciembre de 1951.= Dada cuenta de este expediente y despues de modificar el Concejal Don Enrique Ravello su voto particular en el sentido de que el ancho del Paseo de Valencia al Mar al penetrar en los Poblados Maritimos sea de cincuenta metros en lugar de los cuarenta metros que en el mismo proponia, se sometió el asunto a deliberación, acordándose por mayoria aprobar el informe emitido por la Ponencia designada por acuerdo de la Comision Municipal Permanente de diecinueve de septiembre ultimo, y como resultado de todo ello, se acordó aprobar el Plano parcial de alineaciones propuesto por la Comisión de Urbanismo con la modificación al mismo a que se contrae el informe de la Ponencia que ha sido aprobado, consistente en que el ancho de la fase final del Paseo de Valencia al Mar, que es de cien metros, y con la dirección número uno, que en dicho in-

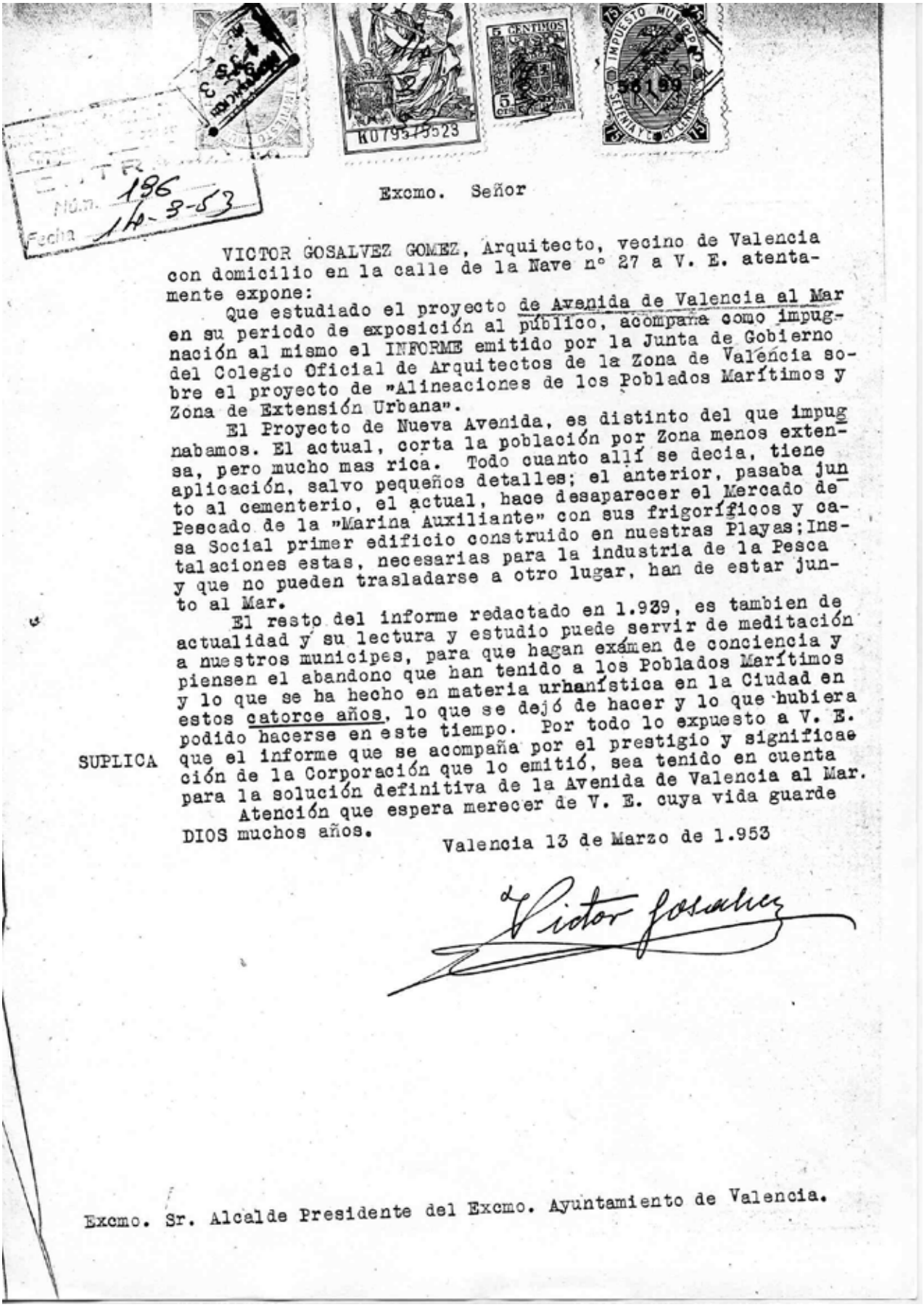
forma se propone.= El Secretario.= Luis Lurrea.=

Rubricado. -

Así resulta del expediente original a que me remito. Y para que conste y obre sus efectos en la Corporación administrativa "GRAN VALENCIA", libro la presente visada por el señor Alcalde, que firmo en Valencia a nueve de enero de mil novecientos cincuenta y tres. - - - - - - - - - - - - - - - -

Vº Bº

EL ALCALDE,



Excmo. Señor

VICTOR GOSALVEZ GOMEZ, Arquitecto, vecino de Valencia con domicilio en la calle de la Nave nº 27 a V. E. atentamente expone:

Que estudiado el proyecto de Avenida de Valencia al Mar en su periodo de exposición al público, acompaña como impugnación al mismo el INFORME emitido por la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de la Zona de Valencia sobre el proyecto de "Alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana".

El Proyecto de Nueva Avenida, es distinto del que impugnabamos. El actual, corta la población por Zona menos extensa, pero mucho mas rica. Todo cuanto allí se decia, tiene aplicación, salvo pequeños detalles; el anterior, pasaba junto al cementerio, el actual, hace desaparecer el Mercado de Pescado de la "Marina Auxiliante" con sus frigoríficos y casa Social primer edificio construido en nuestras Playas; Instalaciones estas, necesarias para la industria de la Pesca y que no pueden trasladarse a otro lugar, han de estar junto al Mar.

El resto del informe redactado en 1.939, es tambien de actualidad y su lectura y estudio puede servir de meditación a nuestros municipes, para que hagan exámen de conciencia y piensen el abandono que han tenido a los Poblados Marítimos y lo que se ha hecho en materia urbanística en la Ciudad en estos catorce años, lo que se dejó de hacer y lo que hubiera podido hacerse en este tiempo. Por todo lo expuesto a V. E.

SUPLICA que el informe que se acompaña por el prestigio y significación de la Corporación que lo emitió, sea tenido en cuenta para la solución definitiva de la Avenida de Valencia al Mar.

Atención que espera merecer de V. E. cuya vida guarde DIOS muchos años.

Valencia 13 de Marzo de 1.953

Víctor Gosalvez

Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Valencia.

CORPORACIÓN ADMVA. GRAN VALENCIA
COMISIÓN EJECUTIVA

SECCIÓN .....

N.º .....

Excmo.Sr:

D.Víctor Romaní Chiner y 1.245 firmantes de su instancia,reclaman contra la anchura de 100 metros en su tramo final del Paseo de Valencia al Mar,por considerarlo improcedente,además de razonar su reclamación debidamente.

El Arquitecto que suscribe,tiene el honor de informar favorablemente la reclamación que nos ocupa.

Dios guarde a V.E.muchos años

Valencia 23 de Abril de 1953

EL ARQUITECTO JEFE,

K079643814

ENTRADA
Núm. 1295
Fecha 14-2-53

ECMO. SR.

Los que suscriben, vecinos todos del Cabañal, a V.E. atentamente y con el debido respeto EXPONEN:

Que enterados del derecho que las leyes les conceden para poder recurrir contra el acuerdo adoptado por la Comisión Ejecutiva "Gran Valencia", en sesión de cinco de Febrero pasado, respecto a la anchura de la calzada en su tramo final y paso por el Cabañal, de la avenida de Valencia al Mar, lo hacen en los siguientes términos:

Consideramos improcedente el ancho que a la Avenida de Valencia al Mar se le quiere dar a su paso por el Cabañal, ya que el daño que ello ocasionaría, sería tan difícil de reparar, como fácil sería el que reduciéndola a cuarenta metros, pudiera pasar por una de sus calles mas anchas, sin que apenas tuviera que derribarse edificio alguno.

Valencia no es una Ciudad tan sobrada de recursos que pueda permitirse lujos tan caros como el de esta Avenida gigante.

Si hoy las viviendas escasean, trazando con ese ancho, se exacerbará, más todavía, el problema y donde hoy se agrupan dos familias, dentro de unos años se hacinarán tres o más:

Las ciudades no crecen destruyendo y volviendo a construir. Crecen naturalmente y no se las puede forzar.- El ritmo y la dirección lo marcan ellas mismas. Y no puede hacerse otra cosa que seguir sus pasos y crear las vías de comunicación necesarias.

La población del Cabañal, es innegable, crece incesantemente hacia el Norte. Las grandes industrias que allí se están estableciendo (Papelera Española, S.A.; Fábrica de yute; etc.), atraen núcleos de población que si no se establecen más rápidamente en las proximidades donde prestan sus servicios, debido es a la carencia de vivienda o habitación. Y si no se construye más rápidamente en esa zona, es precisamente porque las vías de comunicación se reducen a un mal llamado Camino de la Malvarrosa, —ya que de camino tiene muy poco— , el cual está intransitable, tant

en verano como en invierno, sin que exista medio de loco-
moción alguno. Prueba lo que decimos, el hecho de que el -
propio Ayuntamiento tiene proyectada y ha iniciado ya, la -
construcción de un grupo de doscientas ochenta viviendas,
en el mismo Camino de la Malvarrosa, y la Papelera Españo-
la, ha sacado a pública subasta recientemente, la construc-
ción de un grupo de setenta viviendas con destino a sus pro-
ductores.

En este escrito, no solo queremos recurrir contra el
acuerdo de los cien metros de calzada. No. Queremos elevar,
a más de ello, nuestra mas formal protesta, por lo que en -
conciencia consideramos no es justo: el trazado de la repe-
tida Avenida, sea de cien metros, lo sea de cuarenta o de -
los que sea.

Una ligera desviación hacia el Norte, permitiría, que
cumpliendose los fines que con su construcción se persiguen,
se lesionasen muchísimos menos intereses, y se siguiese la -
tendencia natural de la población, como apuntábamos antes,
de crecer en esa misma dirección.

Si el proyecto se aprueba y queda tal como hoy lo te-
nemos expuesto en la Sección de Urbanismo de nuestro Ayunta-
miento, el daño sería inmenso:

La mayoría de las casas del Cabañal, están ocupadas -
por sus propietarios, gente modesta que a fuerza de sacrifi-
cios y privaciones, ahorrando siempre, han logrado ver el -
sueño de vivir en casa propia, —mejor o peor—, pero propia-
convertido en realidad.

Un pueblo, marinero en su casi totalidad, se va a ver
desplazado si el proyecto se aprueba. Y un pueblo, no lo el-
videmos, no se improvisa: se crea a fuerza de años o es un -
postizo, un añadido sin color ni expresión propia.

Se imagina alguien que se precie de conocer el Cabañal,
a sus vecinos encuadrados en una de nuestras modernas colme-
nas?. ¿Concibe que de una jubilación de cigarrera y cuatro pe-
ces arrancados al mar a fuerza de paciencia y penosos traba-
jos, se puedan pagar doscientas pesetas, que viene pagandose
como mínimo en los bloques que hoy se construyen, por quién hoy
apenas puede pagar cuarenta o cincuenta pesetas?. ¿Tan sobra-
dos andamos de viviendas que podamos desprendernos de tres o
cuatro mil , sin perder la serenidad?. Pero, si desde el 39 -
hasta el día de la fecha, en más de doce años, no ha conseguido
el Ayuntamiento facilitar viviendas a dos docenas de fami-
lias que en la calle de Chapa del Grao están ocupando fincas
[illegible] tiempo costará el facilitar las tres

No ofrece ninguna duda, que dentro de cien o doscientos años, la Avenida, con su cansado caminar de tortuga jubilada, estará todavía, poniendo los cimientos de los primeros edificios delante de lo que hoy es todavía, la Estación del Cabañal, pero, ¿y entretanto?. ¿Quién será propietario en esta tierra de incertidumbre?. ¿Que valor tendrán los inmuebles?. ¿A cuanto quedará reducido el capital de un propietario que hoy asciende a medio millón de pesetas, pongamos por caso?. ¿Habrá alguien que compre

Y todo esto repercutirá en grado tan notable sobre la producción, el productor, el empresario, el propietario etc. etc., que lentamente minará la salud de estos Poblados y terminará con ellos. Porque, ni habrá quien construya, ni quién un simple remiendo haga: ¿Para qué?.

Es condenar a la muerte a toda una ciudad, cuando sin se quiere, se puede evitar. Si no hubiera solución alguna aparte de la que en el plano 13A figura, bien. Pero habiéndola, no comprendemos porque no se ha de llevar a la práctica, alguna de las que se pueden realizar, sin que por ello tenga que destruirse una Ciudad.

Soluciones:

A).- Desviando la Avenida, desde donde actualmente se encuentra, o mejor, desde el grupo de edificaciones Devis, hasta el mar, en línea recta que pase por enfrente o espaldas del Sanatorio de San Juan de Dios.

B).- Desviando la Avenida, en el punto en que, según la parcelación ya hecha, se cruza la misma con una calle ancha que naciendo en la Avenida del Puerto conduce a lo que en su día ha de ser la Feria de Muestras, en cuyo cruce, como alguien nos ha apuntado, —la idea no es nuestra—, podría hacerse una gran plaza, que sería, como la antesala de la Gran Feria de Muestras, y desde donde suavemente, la Avenida, se deslizaría hasta el mar pasando por frente o espaldas de Sanatorio de San Juan de Dios.

No somos técnicos, ni se necesita serlo, para darse cuenta, de que soluciones las hay, tan buenas como la expuesta en la Sección de Urbanismo y con menos perjuicio para los intereses valencianos.

En virtud de lo expuesto,

S U P L I C A M O S a V.E. que, teneindo por presentado este escrito y por interpuesto en tiempo y forma el recurso, se sirva tenernos por comparecidos a los efectos oportunos, señalando como domicilio para cuantas notificaciones se

en el Cabañal, calle de Escalante, número 192.

Valencia a diez de Marzo, de mil novecientos cincuenta y tres.

Víctor Romani Chiner

J. M. Balbastre

Relación de vecinos que se consideran afectados por el proyecto parcial de ordenación Urbana nº 13 A, correspondiente a la calle de San Pedro. Los cuales firman el presente pliego en señal de respetuosa protesta por el referido proyecto.-

nº

3 A. Garcia.

Vte. Grau

2 A. Camara

Felipe Bau

4 Matilde Pitar

5 V. Bravo

6 Vicente Alonso

7 Josefa Cardona

8 Jose Puig

11 Amparo Alabau

13 Luis Sellés

10 Rio Tetor

Rosario Perez

Vicente Bau

15 María Sanjuan

Vicente Marques

12 Francisco Eliso

17 Jaime Cerrada

J. Domingo

E. Sanjuan

Rafael Sanjuan

29 Pallás

19 Fº Montoro

Ignacio Pau

16 Bernardo Martín

23 Vicente Cabanes

Vicente Gonzalez

Pascual Gonzales

25 Jaime Cubes

24 Angel Jimeno

28 Carmen Rodes

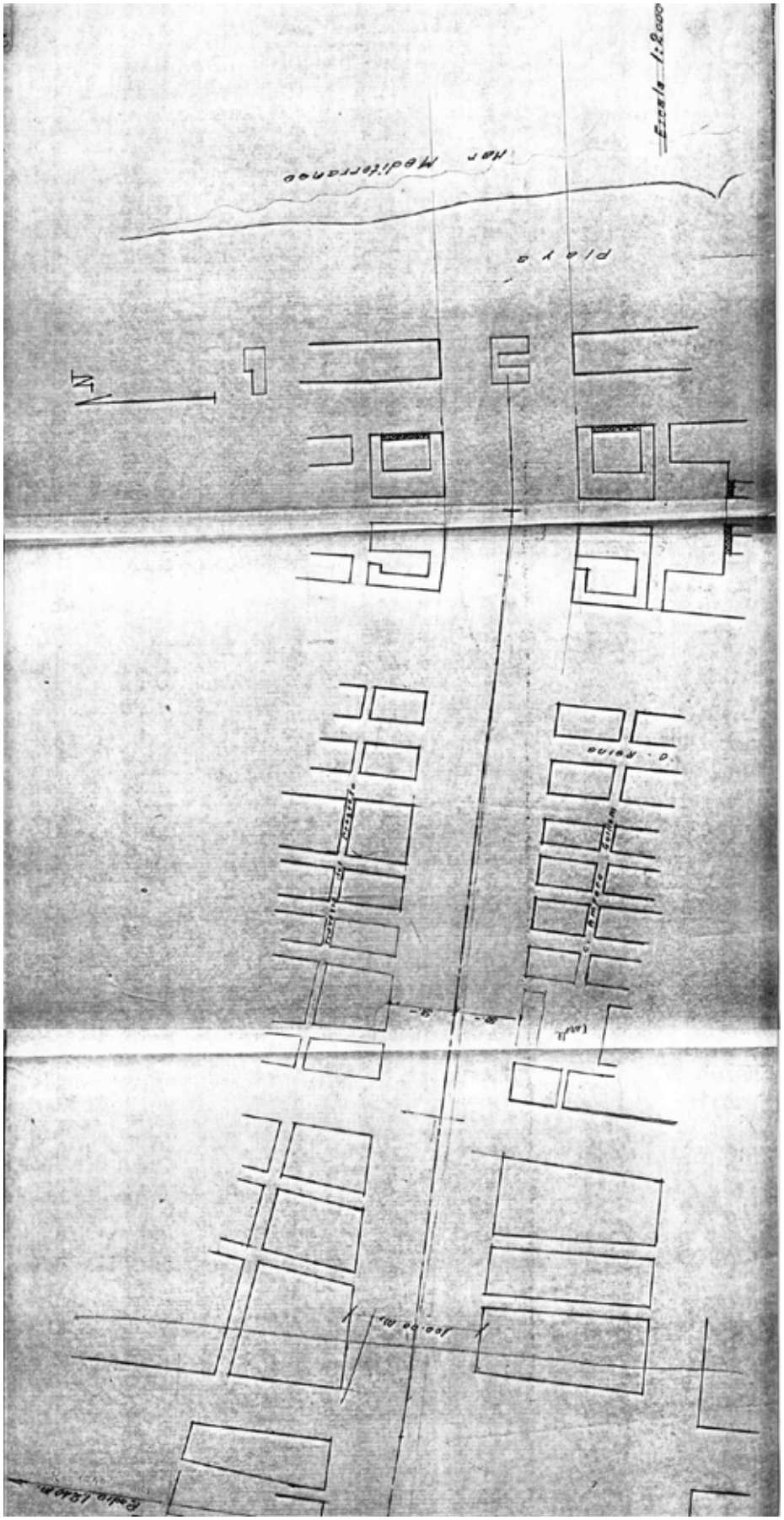
Ernesto

Antonio Jimeno

Manuel Jimeno

30 Esteban Roma

31 Lorenzo Eloisa


Escala 1:2000
Mar Mediterraneo
Playa
N
Calle Isla
Jose de Ma.
Calle Isla

SITUACION ACTUAL DE LA TRAMITACION DEL PLANO PARCIAL
NUMERO 13 - A.

Comprende el Sector del Paseo de Valencia al Mar en la parte que atraviesa los poblados marítimos.

Este Plano, fué estudiado en la Comisión Ejecutiva de la Corporación Administrativa "Gran Valencia" y remitido a este Excmo. Ayuntamiento en 28 de Abril de 1953 para que se estudiaran todas las reclamaciones presentadas sobre las alineaciones contenidas en el mismo, luego de su exposición al público.

Por el Excmo. Sr. Alcalde de Valencia y Presidente de la expresada Comisión Ejecutiva se efectuó una reunión con el Jefe de la Oficina Técnica de Gran Valencia y el Sr. Monasterio, para que se hiciera un estudio de las soluciones que cabrían, de acuerdo con las sugerencias hechas por una comisión de vecinos de aquellos poblados, presidida por el Sr. Cura Párroco de la Iglesia de Ntra. Sra. del Rosario, a la que asistió el Sr. Monasterio.

Se ha pedido en diferentes ocasiones al Arquitecto de Gran Valencia D. Mauro Lloó, dicho estudio, y últimamente se ha vuelto a reclamar, comunicando de aquella Oficina Técnica que no se ha terminado dicho estudio.

Valencia 15 de Enero de 1954.

Excmo. Señor:

En 28 de diciembre de 1951 acordó V.E. aprobar el Plano parcial de alineaciones correspondiente al Sector comprendido por la Avenida del Doncel Luis Felipe Garcia Sanchiz, fachada del Puerto, Playa de Levante, limite del término municipal de Alboraya y ferrocarril de Valencia a Tarragona, y en él se proyectó con un ancho de cien metros el Paseo de Valencia al Mar, atravesando el poblado del Cabañal y desembocando junto a la Lonja de pescado de la Marina Auxiliante.

Remitido a la Corporación administrativa "Gran Valencia" y desglosadas las alineaciones en dos planos,,se acordó por la misma que la anchura del referido Paseo en su tramo final quedase de cuarenta metros,de acuerdo con el Plan General de Ordenación urbana de Valencia y su Comarca, y sometido en tales términos a información pública, se acordó por la Corporación municipal acudir a la misma impugnando la reducción de anchura del referido Paseo y para mantener la de cien metros que tenia propuesta.

Aceptada esta reclamación del Excmo. Ayuntamiento por la Comisión Ejecutiva del "Gran Valencia", fueron sometidas de nuevo las lineas a la reglamentaria información pública, y durante el correspondiente periodo de exposición aparecen formuladas las siguientes reclamaciones:

Primera.- Del Ilmo. Señor Delegado provincial de Trabajo como Presidente nato de la Junta de Gobierno de la Caja provincial de Previsión de los Trabajadores portuarios, en la que alega que con la nueva anchura del Paseo de Valencia al Mar quedan profundamente afectados los terrenos que dicha Junta tiene adquiridos entre las calles de Juan Bta. Brau, Vicente San Vicente, Travesia de Pescadores y via férrea del Puig, con destino a vi-

viendas de trabajadores portuarios, y cuya adquisición fué efectuada en virtud de una certificación del Ayuntamiento expedida en 7 abril 1951, por la que se fijaban alineaciones bien diferentes.

Segunda.- De don Vicente Soler (Toneleria), Viuda de Gaspar Gomez (Fabrica de aguardientes) y varios industriales más, impugnando el paso por el Cabañal del Paseo de Valencia al Mar, porque haría desaparecer totalmente el referido poblado, y proponiendo que sea desviado más hacia el Norte, o sea por frente al Asilo de San Juan de Dios.

Tercera.- De don Victor Gosalvez Gómez, acompañando para la impugnación, una copia del informe emitido por la Junta de Gobierno del Colegio oficial de Arquitectos de la Zona de Valencia, en el que se considera irrealizable el Paseo de Valencia al Mar, por los inconvenientes que ofrecen las barreras que presentan las actuales vías férreas y estaciones, y porque,aun suponiendo suprimidos estos obstáculos, nos encontrariamos al Norte y a corta distancia de dicho Paseo, con otra Avenida más ancha, como sería la formada por el conjunto del Central de Aragón y el ferrocarril electrico al Grao, que es por donde podría llevarse el Paseo sin producir graves daños, ya que rodearía el poblado del Cabañal sin seccionarlo, saliendo a la playa en punto próximo al proyectado Paseo, o tambien cabría la desviación desde la Plaza de distribución hacia el Machistre o Vera, para dar una digna salida a la Ciudad en dirección Norte mediante su enlace con el Camino de costa que debe unir nuestro Puerto con el de Sagunto.

Cuarta.- De Don Victor Romani Chiner y 1.245 firmantes de su instancia, por la que se oponen a que el Paseo de Valencia al Mar atraviese el Cabañal, porque sería tanto como desplazar el actual vecindario eminentemente marinero, con el consiguiente problema que ello llevaria implicito, y debe de tenerse en cuenta que un pueblo no se improvisa, sino que se crea a fuerza de años y tradición; y por ello proponen como

soluciones: o bien desviar el Paseo desde el grupo de edificios de "Devis" en linea recta hacia las proximidades del Sanatorio de San Juan de Dios, o bien comenzar la desviación desde la Plaza que ha de servir de antesala a la nueva Gran Feria de Muestras, para terminar en el mar en el mismo punto anteriormente señalado.

Quinta.- De Don José Pascual Chiner, don Emilio Dominguez Guimerá y 1.218 firmantes más, en la que manifiestan que el trazado del Paseo de Valencia al Mar no debe atravesar el poblado del Cabañal, porque sería tanto como hacer desaparecer el mismo a golpes de cartabón y tiralineas, y además condenar a sus moradores a la mayor miseria, toda vez que el mantenimiento de las lineas desvalorizaría la actual propiedad inmueble por quedar ésta excluida del tráfico mercantil; y tambien terminan proponiendo que se desvie el Paseo hacia el Sanatario de san Juan de Dios.

Sexta.- De doña Carmen Torrens Pérez, por la que se limita a impugnar el destino de "zona verde" que se da a una parcela que posee al final de la calle de Esteban Ballester, pues estima que resulta innecesario este espacio libre, dada su proximidad al Paseo de Valencia al Mar, y le irrogaría perjuicios al quedar el terreno desvalorizado, así como impediría que se destinase a la edificación para viviendas de las que tan necesitada se encuentra nuestra Ciudad.

Y séptima.- De don Enrique Climent Lattur, en nombre de los talleres "La Maquinista Valenciana", quien tambien impugna el Paseo de Valencia al Mar por que sus alineaciones afectan a la casi totalidad de los terrenos sitos en la calle Manuela Estelles del Cabañal, donde se hallan instalados los respectivos talleres, que son de reciente construcción y por tanto con los modernos adelantes técnicos, los cuales quedarían desvalorizados y su desaparición afectaría a más de 150 trabajadores; y por ello tambien sugiere la conveniencia de que se desplace el Paseo por la parte Norte del poblado, donde serían minimos los quebrantos a causar..

Las relacionadas reclamaciones han sido remitidas a este Municipio por la Corporación administrativa "Gran Valencia", para que sobre las mismas informe el Excmo. Ayuntamiento de nuestra Ciudad ; y han estado sobre la mesa de esta Comisión en espera de que por la Oficina Técnica de aquella Corporación administrativa se redactase un estudio que recogiese las distintas sugerencias planteadas con motivo del trazado del mencionado Paseo de Valencia al Mar, y que le fué encargado por la Alcaldía para facilitar la resolución de tan complejo problema.

Pero como a pesar del tiempo transcurrido no se ha recibido el estudio de referencia, esta Comisión en sesión del día de la fecha ha acordado elevar las reclamaciones de referencia a conocimiento e informe de V.E. con el fin de que las alineaciones correspondientes puedan continuar su trámite, de conformidad con lo que tiene interesado la Corporación Administrativa "Gran Valencia".

V.E. por consiguiente acordará lo que estime más acertado.

Valencia 2 de marzo de 1954.

EL PRESIDENTE,

DILIGENCIA:

Por Decreto de la Alcaldía de esta fecha se ha dispuesto se dé cuenta de este expediente a la Comisión Municipal Permanente.

Valencia 5 de Marzo de 1954

El Jefe de Actas,

A LA COMISION MUNICIPAL PERMANENTE

Nuevamente examinadas las presentes diligencias, y vista la plasmación del estudio gráfico de alineaciones redactada por el Facultativo Director del mismo, de la Oficina Tecnica Municipal de Urbanismo, a quien se dió traslado en virtud de dictamen de esta misma Comisión de fecha 5 de octubre último, y resultando que el plano parcial hoja numero 13, sector A y B, fué sometido a la oportuna información pública, en la que entre otros reclamantes, se mostró parte la Excma. Corporación Municipal, sustentando el criterio de que el Paseo llamado de Valencia al Mar y eje principal de dicho Plano, en su último tramo, continuación de los contenidos en el plano parcial hoja 12 B, tuviese en todo su recorrido un ancho de cien metros hasta su desembocadura frente al Mar, disintiendo del ancho de cuarenta metros propuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, asi como que entre las numerosas reclamaciones aludidas figuraban las de importantes Entidades y particulares afectados por el paso de la precitada arteria urbana a traves de los Poblados Maritimos, que fueron trasladadas por la Corporación Administrativa Gran Valencia a este Municipio y correspondiente Comisión para su ulterior estudio y resolución, esta Comisión, estimando que tal vez fuera compatible en lineas generales el desarrollo del Plan, con la modificación de su último tramo en la forma contenida en el plano superponible que se acompaña con el correspondiente original, en Sesión del dia de la fecha acordó proponer a V.E.:

1º.- Que se reduzca a cuarenta metros el ancho del Paseo de Valencia al Mar, a partir de su proximidad a los Poblados Mari-

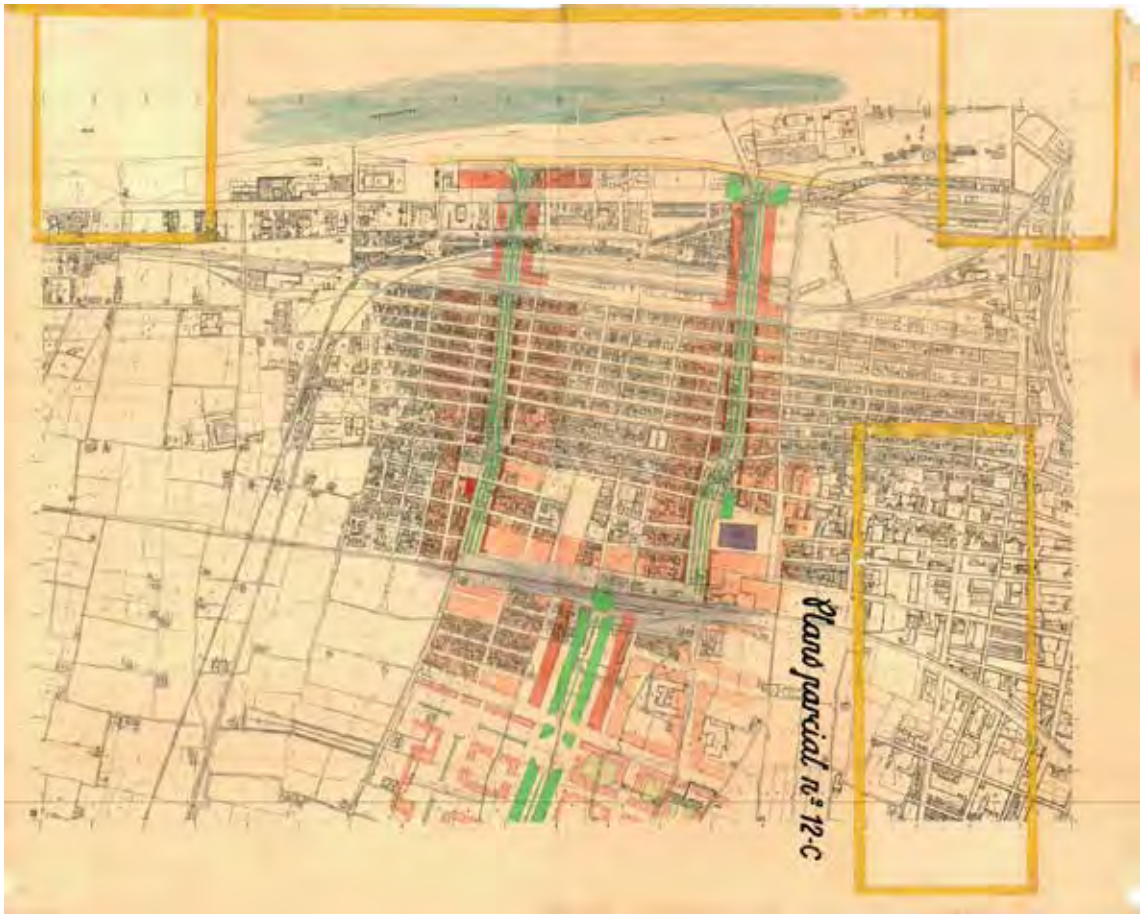
timos y Plaza de distribución de otros accesos, en donde deba quedar enmarcado con dos edificios-torre como fin de perspectiva, puesto que satisfaciendo las necesidades presentes y futuras de vialidad, no se desvirtua la idea general que orienta la ordenación urbana de nuestra Ciudad. Y cuya via de cuarenta metros, a su vez, que llegue hasta la calle de Marti Grajales y San Pedro, suprimiendo las manzanas entre las mismas, formando una via con los mismos cuarenta metros de anchura y perpendicular a la anterior; y en los extremos de la misma, o sea en los coincidentes con la Avenida del Mar y calle del Pintor Ferrandis, respectivamente, que se formen dos calles de treinta metros de ancho cada una, que desemboquen paralelamente en la Playa, frente al Mar, por estimar que asimismo se reurbaniza con ello el centro cívico fundamental de los Poblados Maritimos, haciendo compatibles las mayores ventajas urbanas con el menor daño a los núcleos constructivos actuales e intereses radicantes en dicha zona, que resultarán afectados en la forma contenida en el Plano.

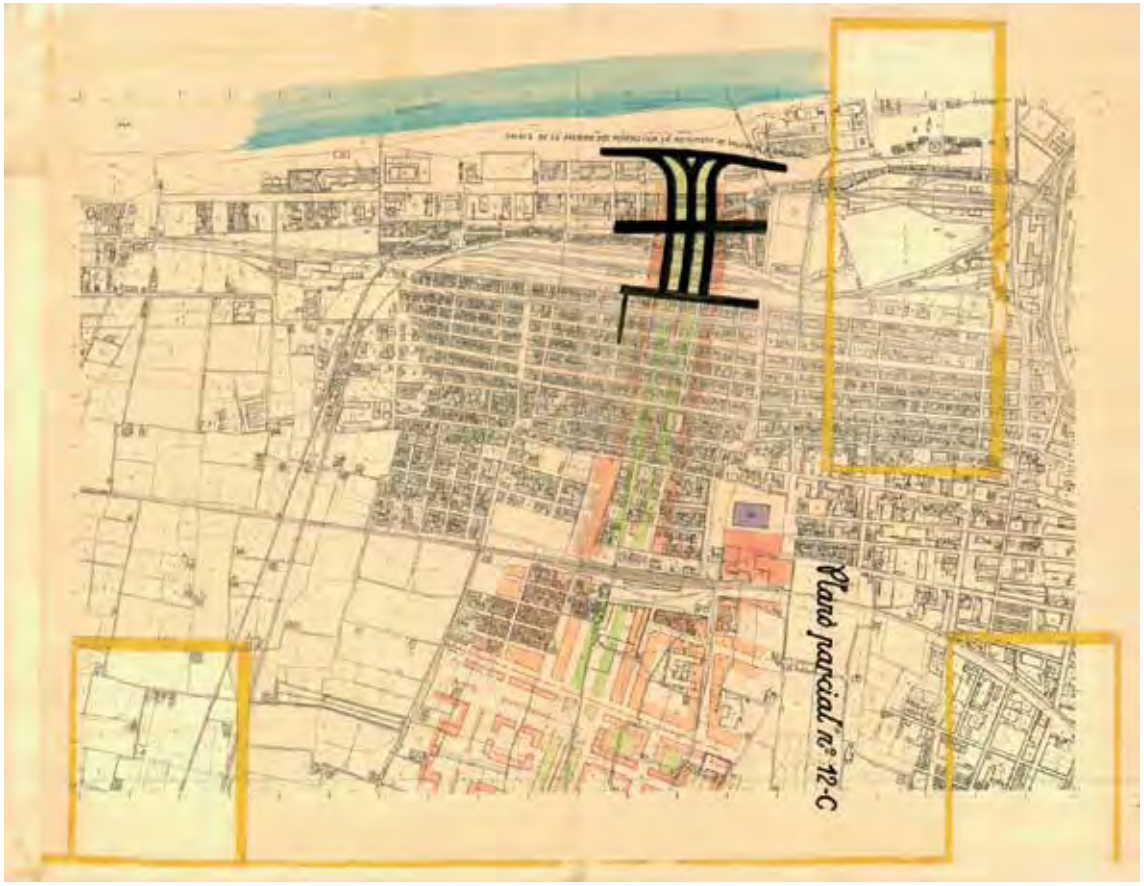
2º.- Que para su estudio y resolución conjunta, se fusionen en el presente Plano, los antiguos 12 B. y 13 A. y B., para permitir una más completa visión de la interferencia de sus respectivas vias y núcleos urbanos, asi como una mejor comprensión de sus respectivos problemas.

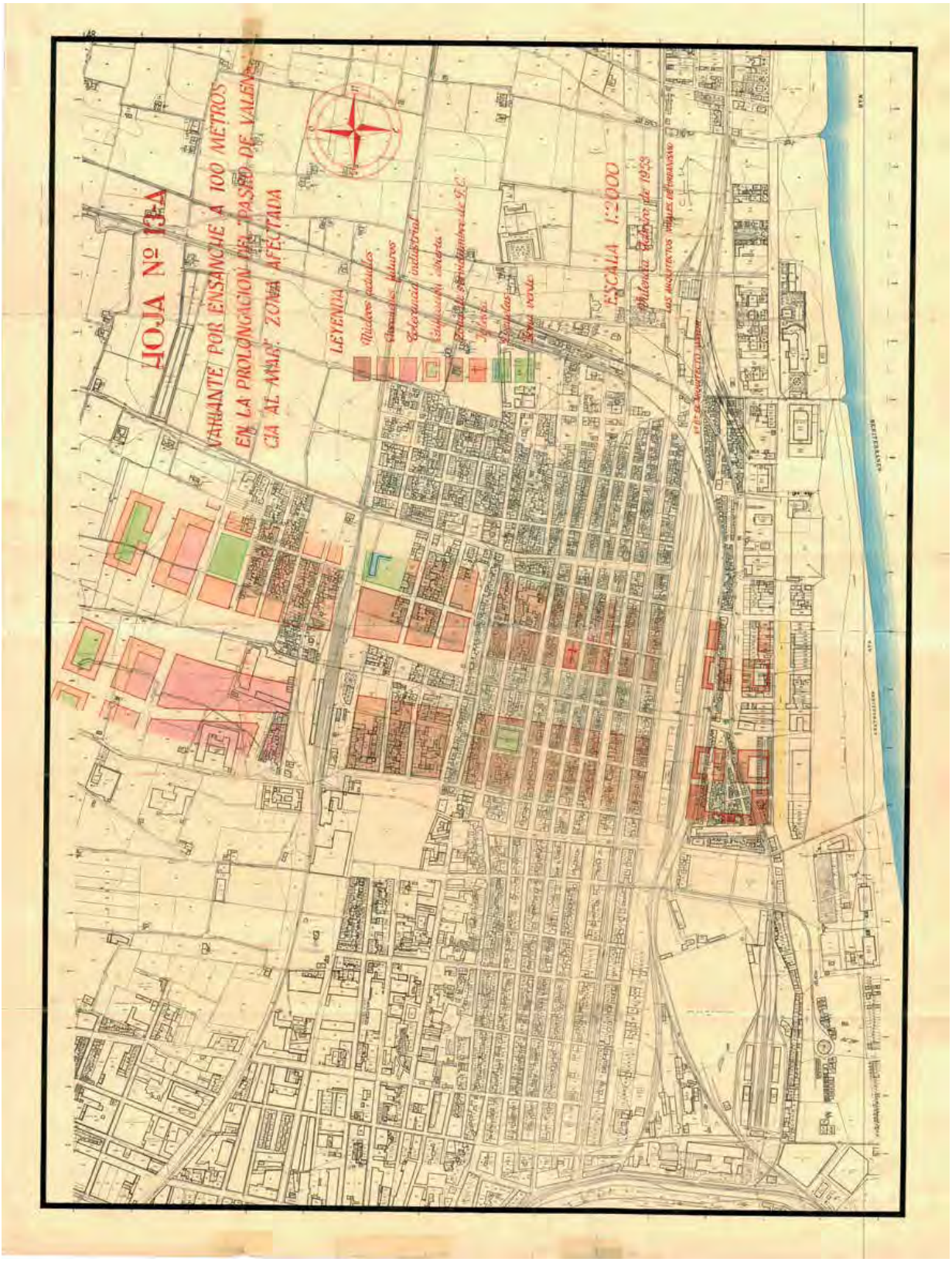
V. E. no obstante, acordará lo que estime más acertado.

Valencia 17 de mayo de 1955

El Presidente,


Plano parcial nº 12-C


Plano parcial nº 12-C


HOJA Nº 13-A
VARIANTE POR ENSANCHE A 100 METROS
EN LA PROLONGACIÓN DEL PASEO DE VALEN-
CIA AL MAR. ZONA AFECTADA
LEYENDA
Edificios actuales
Edificios futuros
Edificación industrial
Edificación abierta
Zona de servidumbre de F.E.
Iglesia
Escuelas
Zona verde
ESCALA 1:2000
Plano de Proyecto, Enero de 1953
Los asteriscos indican edificios referenciados
Calle de Ausias March
Calle Sagunto

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE AVENIDA DEL DONCEL LUIS FELIPE GARCÍA SANCHIZ, PUERTO, PROLONGACIÓN DE JOSÉ ANTONIO Y PROLONGACIÓN ALAMEDA. HOJA Nº 14

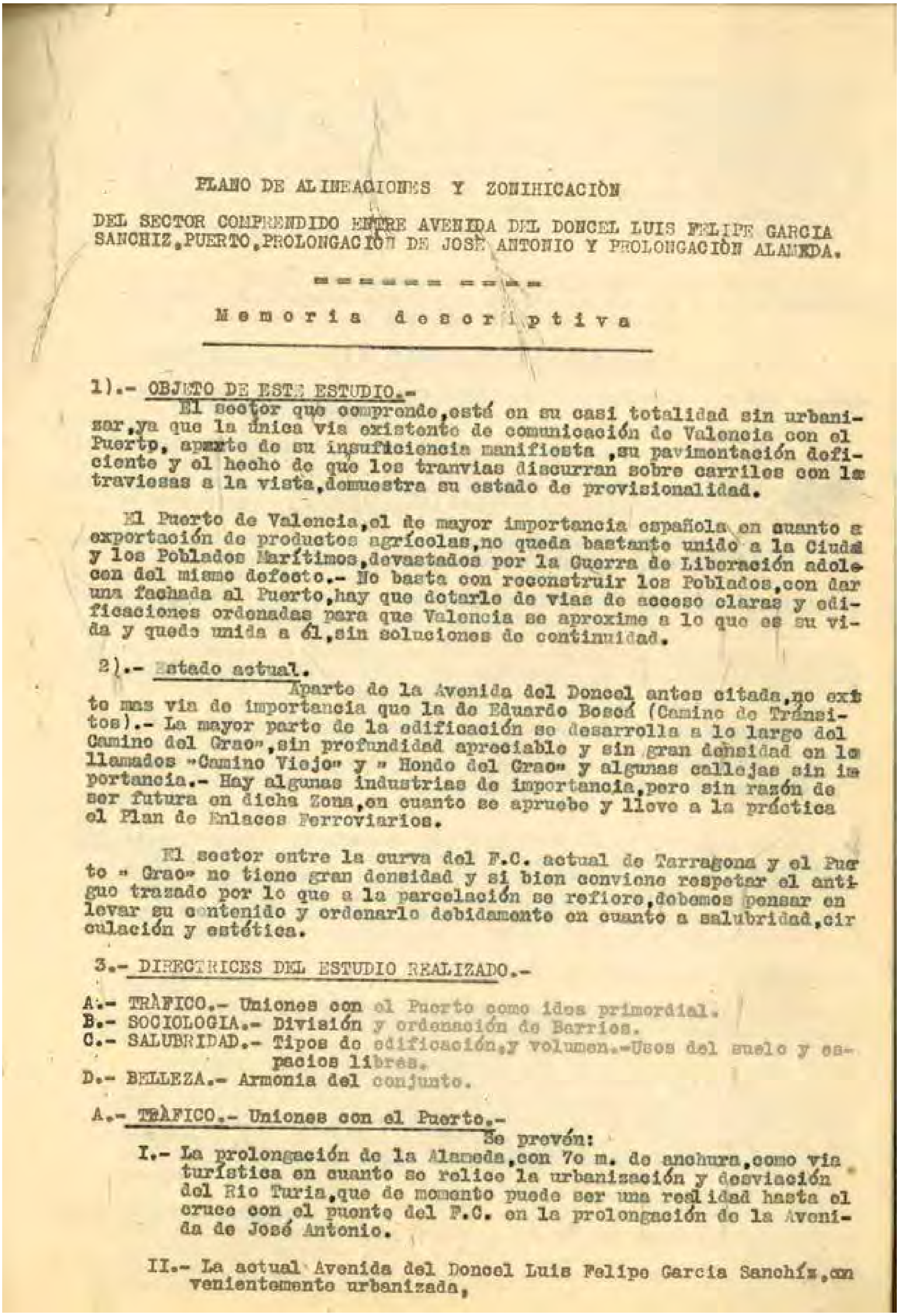
Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitectos: Julio Bellot Senent, Camilo Grau Soler.

Fecha redacción: Enero de 1950.

Fecha aprobación: Mayo de 1954.

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM, AN-139-02**
REVISIÓN MEMORIA (Julio de 1952)	**APM, AN-139-02**
PLANO DE ZONIFICACIÓN SIN CAJETÍN NI FECHA	**APM**



PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIHICACIÒN

DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE AVENIDA DEL DONCEL LUIS FELIPE GARCIA SANCHIZ, PUERTO, PROLONGACIÒN DE JOSÉ ANTONIO Y PROLONGACIÒN ALAMEDA.

Memoria descriptiva

1).- OBJETO DE ESTE ESTUDIO.-

El sector que comprende, está en su casi totalidad sin urbanisar, ya que la única via existente de comunicación de Valencia con el Puerto, aparte de su insuficiencia manifiesta , su pavimentación deficiente y el hecho de que los tranvias discurran sobre carriles con la traviesas a la vista, demuestra su estado de provisionalidad.

El Puerto de Valencia, el de mayor importancia española en cuanto a exportación de productos agrícolas, no queda bastante unido a la Ciuda y los Poblados Marítimos, devastados por la Guerra de Liberación adolecen del mismo defecto.- No basta con reconstruir los Poblados, con dar una fachada al Puerto, hay que dotarle de vias de acceso claras y edificaciones ordenadas para que Valencia se aproxime a lo que es su vida y quede unida a él, sin soluciones de continuidad.

2).- Estado actual.

Aparte de la Avenida del Doncel antes citada, no existe mas via de importancia que la de Eduardo Boscá (Camino de Tránsitos).- La mayor parte de la edificación se desarrolla a lo largo del Camino del Grao», sin profundidad apreciable y sin gran densidad en los llamados «Camino Viejo» y « Hondo del Grao» y algunas callejas sin importancia.- Hay algunas industrias de importancia, pero sin razón de ser futura en dicha Zona, en cuanto se apruebe y lleve a la práctica el Plan de Enlaces Ferroviarios.

El sector entre la curva del F.C. actual de Tarragona y el Puerto « Grao» no tiene gran densidad y si bien conviene respetar el antiguo trazado por lo que a la parcelación se refiere, debemos pensar en levar su contenido y ordenarlo debidamente en cuanto a salubridad, circulación y estética.

3.- DIRECTRICES DEL ESTUDIO REALIZADO.-

A.- TRÀFICO.- Uniones con el Puerto como idea primordial.
B.- SOCIOLOGIA.- División y ordenación de Barrios.
C.- SALUBRIDAD.- Tipos de edificación, y volumen.-Usos del suelo y espacios libres.
D.- BELLEZA.- Armonia del conjunto.

A.- TRÀFICO.- Uniones con el Puerto.-

Se prevén:

I.- La prolongación de la Alameda, con 70 m. de anchura, como via turística en cuanto se relice la urbanización y desviación del Rio Turia, que de momento puede ser una realidad hasta el cruce con el puente del F.C. en la prolongación de la Avenida de José Antonio.

II.- La actual Avenida del Doncel Luis Felipe Garcia Sanchíz, convenientemente urbanizada,

- 2 -

III.- La que partiendo de la intersección de la prolongación de la Alameda con el Camino de Tránsitos, discurrirá sensiblemente paralela a la anterior, convergiendo al aproximarse al Puerto, la que se prevé de un ancho igual a la anterior, a la que descongestionará notablemente, por el hecho de estar ya abierto a la circulacion el Puente del Angel Custodio que acometo precisamente en el nudo antes citado.- Esta Avenida a la que se le viene llamando con el nombre de "Tráfico Rapido, puede ser una pronta realidad, por el hecho de que ya la Sección de Caminos del Excmo. Ayuntamiento tiene ya hecho el estudio de apertura de la misma.

IV.- Una futura Via de 5o m. de anchura, prolongación de la Avenida de José Antonio, cuyo estudio se limita de momento a fijar su alineación izquierda a 25 m. del eje del actual Ferrocarril.

B) .- SOCIOLOGIA .- Division y ordenacion de barrios.-

La zona objeto de este estudio queda sencionada por las siguientes vias transversales:

a).- Avenida de Eduardo Boscá (Cámino de Tránsitos)

b).- Via del Futuro F.C. en zanja, Solución 1ª de la Comisión de Enlaces Ferroviarios.- Tiene 1o m. de zanja y 25 m. de calle a cada lado.

c).- Una transversal de 3o m. de ancho, normalmente al Cº del Grao, que seguirá luego como Via representativa al futuro Estadio.

d).- La diagonal de 4o m. de ancho, cuyo trazado se superpone en parte a la curva del actual F.C. de Tarragona.

e).- La que bordea el Puerto, actualmente de 2o m., con una ampliación de 25 metros, o sea 45 m. entre las edificaciones con fachada al Puerto y la verja de cierre del mismo.

La 2ª transversal nombrada (futuro F.C.) y la 4ª o Diagonal (sobre curva actual F.C.), no s dividen el sec or estudiado en 3 Zonas o Barrios, cuyas características definimos y dif renciamos a continuacion.- Para mayor claridad de exposición las numeramos como Zonas 1ª 2ª y 3ª.

ZONA 1ª.- Comprende el espacio delimitado por Avenida Doncel en una longitud de 882 m.; Avenida del futro F.C. en zanja, en una longitud de 58o m.; prolongación de Jose Antonio, en 354 m. y prolongación Alameda en 832m.; con una superficie aproximada de 37 Hectáreas.- A esta Zona le fijamos una densidad máxima de 5oo habitantes por Ha. y que supone por consiguiente un núcleo de población de 185oo habitantes.

A esta Zona o Barrio, atendiendo a un programa minimo, le asignamos:

Un Centro Parroquial con su Iglesia, un Mercado y un edificio público, que puede ser Tenencia de Alcaldia, Casa de Socorro, ú otro destino que la necesidades del Barrio aconsejen.-

Con respecto a Escuelas debemos ser exigentes,-Dividimos la Zona en 3 sub-zonas, con una Escuela en cada una de ellas, al objeto de que los niños no tengan que atravesar ninguna Avenida de importancia.- Considerando que el Censo Escolar es el 15% de la población, tendremos: 15% de 18.5oo = 2775 alumnos, que a razón de 5o por clase resultan aproximadamente 55 clases, pudiendo distribuirse en 2 grupos de 14 y uno de 28.

ZONA 2ª.- Limitada por:

Avenida Doncel entre F.C. futuro y actual	en linea de	1178	metros.
Diagonal F.C. actual.	"	576	"
Prolongación José Antonio	"	857	"
Avenida futuro F.C.	"	58o	"

La superficie aproximada de la Zona es de 54 Hectáreas y admitida una densidad menor que la del barrio anterior a causa del gran Parque, que fijamos en 4oo habitantes por Ha., dará una población de 21.6oo habitantes.

Se prevén igualmente que para el Barrio anterior los mismos edificios de carácter religioso y público y asimismo se divide en tres sub-barrios para emplazamiento de las correspondientes Escuelas por las mismas razones citadas anteriormente.

ZONA 3ª.- Limitada por:

Avenida Doncel entre F.c. actual y Puerto, en linea de	492	metros.
Fachada al Puerto "	2o4	"
Prolongación de José Antonio en linea de	1o18	"
Diagonal F.C. actual "	576	"

Tiene la zona una superficie aproximada de 28 Hectáreas, y dada su proximidad al Puerto y su mayor compacidad, puede estimarse su densidad en 6oo habitantes por Ha., lo que dará una población de 16.8oo habitantes.

Las necesidades, aunque son aproximadamente iguales a las de los otros Barios, quedan obligadamente cubiertas aunque con menos amplitud con los edificios existentes: Iglesia de Santa María del Grao, Mercado actual del Grao y Escuelas construidas por Regiones Devastadas.

C.- SALUBRIDAD.- Tipos de edificación y volumen.-Usos del suelo y espacios libres.-

Al dividir el sector estudiado en 3 Zonas, quedan estas definidas y diferenciadas como sigue:

Zona 1ª.- Ensanches futuros residenciales.-

Al tener un arranque de máxima dignidad, por la Plaza que formará la desembocadura del Puente de Aragón, con la Alameda, el futuro acceso de Barcelona, la Avenida del Doncel y prolongación de la Alameda; esta llamada a ser una Zona de gran categoria. Por otra parte, el nuevo puente del Angel Custodio, el arranque de la Avenida de Tráfico rápido, dotan a toda esta Zona de una comunicación clara y fácil tanto con el Puerto como con el actual Ensanche, lo que creemos acentuará lo dicho sobre su porvenir.- El límite de la Zona lo produce claramente la situación del nuevo F.C. en zanja, que constituirá una barrera de separación con los otros Barrios, no en cuanto a conexión con ellos de tipo circulatorio, sino en cuanto a carácter y uso se refiere.

El destino de esta Zona sera pues fundamentalmente residencial, permitiéndose comercios y almacenes propios de estas Zonas, en las plantas bajas de las edificaciones o en los patios de manzana, no permitiéndose talleres mecánicos ni industrias de las clasificadas como incomodas, insalubres o peligrosas.

Los Garages podrán establecerse en patios de manzana, con las garantias de aislamiento acústico y contra incendios.- Igualmente en las mismas condiciones podrán autorizarse la Salas de espectáculos, requiriéndose siempre a estos efectos una consulta previa.

Tipos de manzanas.-

Existen 3 Tipos de manzanas:

a) Manzanas cerradas con patio central
b) Manzanas abiertas o en U con profundidades edificables capaces para 4 viviendas por planta y escalera.
c) Bloques lineales con edificación y aprovechamiento igual al anterior, pero que tienen ademas la misión fundamental de aislar el barrio de las Avenidas de tráfico.

Las dos manzanas, que actualmente son Ciudad-Jardin, pueden transformarse en su dia en bloques lineales.

Volumen de las edificaciones.- Planteamos el siguiente concepto

Las alturas de las edificaciones,deben relacionarse fundamentalmente,con el ancho normal de calle del Barrio.-Las Grandes Avenidas,no deben en ningun modo exagerar el aumento de altura en relación con las del resto del Barrio por las siguiente razones:

a) Porque no solo se hacen anchas para responder a necesidades circulatorias,sino además para que en ellas penetre mas el Sol, y
b) Porque el exagerar su altura,representa tanto como condenar el Barrio, que queda como dentro de una Barrera,con la consiguiente privación de unidad del Barrio.

En nombre de ello establecemos un tope máximo de 7 plantas para las Grandes Avenidas; 6 plantas para tipo general del Barrio y 5 plantas para calles cuya amplitud no llegue a los 16 metros.

ZONA 2ª.- Ensanches futuros con tolerancia industrial.

La situación intermedia de este Barrio,su proximidad a la gran zona industrial,hace prever esta Zona,como de vivienda fundamentalmente obrera,que no puede dejar de tolerar industria en determinadas condiciones,ni puede albergar industria propiamente dicha, por la necesidad de cuidar las edificaciones (en su aspecto) recayentes a las grandes Vias.

Por lo que se refiere a usos industriales,se permitirán en condiciones análogas a las de la Zona anterior las que recaigan debajo de las viviendas.- En los patios interiores de manzana y en especial en las abiertas se podrán permitir las industrias propias de estas Zonas,siempre que se tomen las debidas precauciones de aislamiento y seguridad,no tolerándose bajo ningún concepto las insalubres,ni peligrosas.- No desconocemos la existencia de industrias de importancia en esta Zona,~~pero~~ entre las que citaremos por via de ejemplo la del Gas-Lebón y las Herrerias Torras,pero creemos inadecuado para el futuro la permanencia de estas industrias pues constituyen un dique para la expansión de Valencia hacia su Puerto y por ello parcelamos sin tenerlas en cuenta , y como quiera que las Vias fundamentales no las atraviesan,la transformación será facultativa y sin violencia.

En esta Zona 2ª,salvo el respeto parcial de gran parte de las edificaciones,la Urbanización del Barrio,casi virgen,se lleva con criterio mas moderno: en efecto hasta donde se puede se va a la manzana abierta en U a Levante o a bloques lineales con objeto de :

1º.- De conseguir que las grandes vias queden interrumpidas las menos veces posibles por acometidas de calles,
2º.-Conseguir con profundidades edificables grandes,parcelas para 4 viviendas por planta y escalera,indicadas para la vivienda obrera.
3º.- Conseguir buen asoleamiento y la apertura del patio de manzana,aunque en él haya industria.-que no quedan encajonadas en un patio interior de manzana, amén de que los espacios abiertos a la vista son enormemente mayores que en las calles que limitan manzanas cerradas, y
4º que no hay inconveniente en llegar a las máximas alturas permitidas de 7 plantas,sea cualquiera el acho de las calles,ya que a los efectos de soleamiento el ancho real es mucho mayor que el de las grandes Avenidas,por quedar aumentado en la profundidad de dicho patio.

ZONA 3ª.- Núcleos actuales.-

Su carácter será residencial,con la tolerancia propia de su proximidad al Puerto.-

Entre la Diagonal y el Puerto,entramos de lleno en el Poblado Marítimo del Grao, y si bien deben cuidarse la Fachada del Puerto, con ordenación especial, y los accesos fundamentales, no cabe duda que no se pueden variar la mayor parte de las calles existentes,con sus pequeñas manzanas y estrechas calles,algunas de solo 6 metros de anchura.-

Por ello seguiremos en cuanto a volumen el criterio establecido para las otras Zonas en lo que afecta a las grandes Vias,que son prolongación de aquellas,estableciendo un nuevo módulo para las calles menores de 12 metros.

Parcelación.-

En todos los casos las medianerias serán normales a las lineas de fachada y los patios interiores se amoldarán a lo previsto en las Ordenanzas que se redacten a tal fin.

En las manzanas cuya profundidad edificable sea menor de 15 m. , los patios principales interiores ,deben ser abiertos al interior de manzana.

En los bloques lineales y en las manzanas en U.,con profundidades edificables para 4 viviendas por planta y escalera,la parcelación debe ser previa,al objeto de que no se pierda el concepto de los grandes patios interiores que se esbozan en el Plano.

En las manzanas de los nucleos en que no figuran patios centrales,se dejará siempre a cada edificación un patio posterior de 3 m. de profundidad mínma en toda su longitu al objeto de que puedan mancomunarse con los vecinos.

Espacios libres.- Dentro de cada Zona,se dejan patios de manzana abiertos destinados a jardín o recintos arbolados,para juego de niños y reposo de mayores.- En la Zona 2ª se prevé un espacioso Parque,junto a la prolongación de la Avenida de Jose Antonio.-

En las Plazas y calles que no sean de tráfico,y para la situación del arbolado,se dejará el mayor espacio posible de lo que los modernos urbanistas llamamos "tierra viva",es decir, que aunque no la tenga pueda sostener una planta,en contraposición a la llamada tierra muerta cubierta de asfalto u otros pavimentos que se reducira-n al mínimo necesario.

D.- BELLEZA.- Armonia del conjunto.

La acertada disposición del suelo de las calles, con sus calzadas, aceras y zonas verdes; la ordenación de las edificaciones, aunque sean modestas y sencillas, con criterio de la época actual; la disposición adecuada de los centros de barrio en las que los edificios que los definen presidan las ordenaciones respectivas; los espacios de esparcimiento y recreo y la creación de viviendas sanas y bien soleadas, serán los factores fundamentales de la belleza de estos barrios.

4.-) URBANIZACION.-

En cuanto merezca este plano la aprobación del Excelentísimo Ayuntamiento, Comisión Ejecutiva y Consejo General del Gran Valencia, con las Bases o criterios que figuran en la presente Memoria o aquellos que se se procederá al estudio detallado de perfiles longitudinales y transversales, con los servicios de alcantarillado, abastecimiento de aguas, pavimentado y alumbrado; así como de las expropiaciones y reparcelaciones a que haya lugar en los sectores que el Excmo. Ayuntamiento decida llevar a cabo.

5.-) PROCEDIMIENTOS DE EJECUCION.-

Sin prejuzgar el procedimiento por el que pueda llevarse a cabo la Urbanización de este importante sector, indicaremos distintos procedimientos con los inconvenientes y ventajas que,a nuestro juicio, ofrecen:

a) Iniciativa particular, a base de que los propietarios de las parcelas cedan las partes correspondientes de vías públicas, aplicándoseles las contribuciones por mejora en virtud de los servicios que se instalen.

No puede aconsejarse este procedimiento más que para algunas calles interiores. En grandes zonas el Ayuntamiento tendría necesidad de expropiar las plazas y los espacios destinados a edificios públicos y parques.

Inconvenientes: 1) Resistencia de los propietarios en los terrenos donde se emplacen edificios públicos y espacios libres, ya que aun cuando se les expropie, se les causa siempre un perjuicio.

II) Dificultades para una parcelación adecuada.

III) Carestía de los servicios públicos a instalar de no ordenar la iniciativa privada.

b) Expropiación total por zonas.- El Ayuntamiento expropia una zona, abre las calles o instala los servicios, parcela y subasta los solares resultantes.

Ventajas: Ordena el crecimiento y la edificación.
Impone condiciones de uso y volumen con mayor eficacia, y disminuye el coste de los servicios públicos.

Inconvenientes: Se priva a los propietarios de las parcelas a conservar parte de las mismas o,cuando menos, en la misma zona, y desembolso excesivo de momento para el Ayuntamiento.

c) Expropiación teórica con derecho preferente a los propietarios.- Se constituye una empresa o sociedad por acciones, siempre con la dirección municipal y en la que:

Los propietarios aportan el valor de sus terrenos o solares, y el Ayuntamiento el coste de los gastos de urbanización.

Se reparten luego los solares resultantes proporcionalmente a las aportaciones, de tal modo que la pérdida de terrenos correspondientes a espacios libres y edificios públicos queden repartidos por igual entre todos los propietarios y el Ayuntamiento, a cambio de los gastos de urbanización, quede propietario de los solares que proporcionalmente le correspondan, incluyendo entre ellos, los espacios libres, los destinados a edificios públicos y los sobrantes.

- - - - - - - - -

Con todo lo dicho, creemos dar una idea clara del alcance del estudio realizado, que sometemos a la consideración del Excmo. Ayuntamiento, para que, si así lo estima, lo eleve a la Superioridad.

Valencia, Enero de 1950

Los Arquitectos de la O.T. Municipal de Urbanismo,

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN Nº 14

- -

Comprende la Zona limitada por la Avd. del Puerto, prolongación de la Alameda, prolongación de la Avd. de José Antonio y fachada al puerto.

Se redacta este proyecto como modificación del ya presentado a la aprobación de la Comisión Ejecutiva del "Gran Valencia" y en virtud del acuerdo de la misma de fecha 28 febrero del corriente año como consecuencia de las reclamaciones presentadas, y que literalmente dice así:

"Se adoptó el acuerdo de someter el proyecto referido a una revisión total, dando a la Zona objeto del mismo el caracter y la ordenación de Zona Industrial, con un margen de Tolerancia para que puedan emplazarse en ellas Viviendas para obreros".

Se ha procedido a señalar en los planos originales el estado real de las edificaciones existentes, al objeto de llegar al máximo respeto posible de las mismas y en especial de las Industrias enclavadas en la Zona.

Se observa que en el triangulo definido por: Avd. del Puerto, Cº de Tránsitos y prolongación de la Alameda, si bien existen Industrias, ya de muy antiguo ha figurado en los planos del Excmo. Ayuntamiento como Zona de Ensanche, por lo que se cree conveniente darle a esa Zona el caracter de Ensanches Futuros con Tolerancia Industrial.

En la Zona comprendida entre el Cº de Tránsitos y el nuevo paso del F.C. en zanja según la solución de enlace ferroviarios, se le dá el caracter de Zona Industrial, desglosándose de la misma una Zona en la que se están construyendo Viviendas Bonificables y un trozo existente destinado a Ciudad-Jardín.

El Sector entre el paso del F.C. citado y la Avenida diagonal, lo dividimos en dos partes por la Avenida de tráfico rápido zonificando la parte entre esta Avd. y la del Puerto como Zo-

na Industrial y reservando la comprendida entre esta y la futura prolongación de José Antonio para Zona de Viviendas de renta reducida que son las más apropiadas para los obreros y que al estar en el Núcleo Central de la Zona Industrial que comprende éste plano y la existente al otro lado del F.C. actual, queda perfectamente situada, toda vez que en dicha Zona no existe Industria alguna.

El Sector comprendido entre la diagonal y el Puerto lo dividimos en tres partes: La comprendida entre la Avd. de tráfico rápido y la prolongación de José Antonio como Zona Industrial, salvo la manzana recayente al Puerto.- La comprendida entre la Avd. de Tráfico rápido y la del Puerto como Zona de Tolerancia Industrial, más bien podriamos decir de almacenamientos, compatibles con la vivienda que realmente existe.- Las dos manzanas recayentes al Puerto serán de Ordenanza especial.

A pesar de la clasificación señalada, estimamos que en la parte recayente a la Avd. del Puerto, si se tiene la pretensión de que sea una vía urbana y no un "camino", se tendria que reservar una faja de dos crujías como mínimo para viviendas y con la altura que requiere la misma, sin perjuicio de que las plantas bajas sean Industriales, naturalmente compatibles con la vivienda.

Como se vé con el criterio adoptado hemos respetado unicamente las vías que estimamos fundamental, ciñéndonos en el resto al máximo respeto de lo existente, tanto en lo que atañe a Industrias como a Viviendas.

Al respetar el Cº Viejo del Grao en su trazado actual, en el Sector comprendido entre el paso del F.C. y la Avd. al futuro Estadio Municipal, la Zona de edificación es tan sumamente mezquino, que hemos estimado conveniente reservarla para aparcamientos, por lo que si se acuerda las edificaciones enclavadas en esa pequeña Zona serian a extinguir.

EDIFICIOS PUBLICOS.-

Al destinarse la Zona en su inmensa mayoria a Industria, no se fijan más edificios públicos que:

En el barrio de viviendas de renta reducida; Iglesia, Un Gru-

po Escolar, Un parvulario y un Mercado.- El edificio que se señala con rojo un poco retranqueado de la alineación de la prolongación de la Alameda, debe reservarse para edificio público, sin fijar concretamente si será para Tenencia de Alcaldía y Casa de Socorro, muy conveniente en una Zona Industrial, o para el destino que en su día se crea más oportuno.

La Zona entre la diagonal y el Puerto, aprovechamos el Grupo Escolar existente, reservándole el resto de la manzana para una futura ampliación, no creyendo necesario dotarle de Iglesia por su proximidad a Santa María del Grao.

Con lo dicho y el plano que se aporta como superponible del antiguo a los efectos de ver con claridad la reforma hechas con el criterio de ajustarse lo más posible a las edificaciones actuales y a su zonificación, creemos explicado el presente proyecto.

Valencia, 28 julio de 1952.

Los Arquitectos Municipales de Urbanismo,

Vº Bº

El Arquitecto Mayor,

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DE LA SECCIÓN DEL PUERTO, COMPRENDIDA ENTRE LAS CALLES DE JOSÉ AGUIRRE, CONDE PESTAGUA AL PUERTO, ZONA PORTUARIA HASTA ASTILLEROS, CALLE DE EJERCITO ESPAÑOL, Cº DE NAZARET, CONTINUACIÓN DE LA CALLE TONELEROS, HASTA EL CRUCE FERROCARRIL DEL GRAO, CALLE DE CANALEJAS EN SU PROLONGACIÓN AL CRUCE DEL Cº DEL GRAO (AVD. DEL DONCEL LUIS FELIPE GARCÍA SÁNCHIZ), CON EL FERROCARRIL DE TARRAGONA. HOJA Nº 19

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Fecha redacción: Enero de 1948.

Contenido y fuente:
MEMORIA **APM, AN-103-02**

PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

= = = = = =

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DE LA SECCION DEL PUERTO, COMPRENDIDA ENTRE LAS CALLES DE JOSE AGUIRRE, CONDE PESTAGUA AL PUERTO, ZONA PORTUARIA HASTA ASTILLEROS, CALLE DE EJERCITO ESPAÑOL, Cº DE NAZARET, CONTINUACION DE LA CALLE TONELEROS, HASTA EL CRUCE FERROCARRIL DEL GRAO, CALLE DE CANALEJAS EN SU PROLONGACION AL CRUCE Cº DEL GRAO (AVD DEL DONDEL LUIS FELIPE GARCIA SANCHIS) CON EL FERROCARRIL DE TARRAGONA.

= = = = =

== M E M O R I A ==

El estudio de esta zona comprende las hojas del plano del Instituto Geográfico nums. 64-I y 64-II, afectando fundamentalmente al Barrio del Grao y a la Zona Portuaria.

Linda esta Zona por Norte con las calles de José Aguirre y Conde de Pestagua; por Levante con el Puerto; por Sur con el Cº de Nazaret y por Oeste con la calle del Rio el ferrocarril del Puerto el Cº Hondo del Grao, la calle de Canalejas, la desviación del ferrocarril de Tarragona y la Avd. del Puerto. En general se ha seguido el criterio del Plan en cuanto afecta al poblado y con algunas variaciones en la Zona de Industria Pesada. Se conserva el criterio de zonificación.

Las variaciones con respecto al Plan y que trataremos de justificar son las siguientes:

1) La calle de Toneleros y Virgen del Puig que en el Plan están solo de 14 m. con una línea de ferrocarril adaptada a la solución - segunda de enlace ferroviarios, la ensanchamos a 25 m. por creerla insuficiente para dicho objeto, toda vez que se prolonga dicha calle atravesando las industrias Azamón, el ferrocarril del Puerto y si - guiente sensiblemente una línea recta atravesando el Rio Turia (que se supone desviado) hasta encontrarnos con el Cº de Nazaret.

2) En la Avd. del Puerto y entre las calles de Abastos y de Palau, se situa en el Plan una manzana como jardin, seguramente por - un error, ya que dicha manzana está totalmente edificada por la Compañia Teléfonica el Cine Benlliure y otras construcciones. Como la puerta principal de la Iglesia de Nuestra Señora del Grao, sirvamos una pequeña plazoleta entre la fachada que corresponde a dicha puerta la calle del Trabuquet, la del Canonigo Calvo, y la Avd. del Puerto, por ser de un criterio mas a tono con la realidad.

to, y con anterioridad al Plan se estudió con todo detalle la ordenación de dicha Zona que, reflejamos fielmente en el Plano que adjuntamos. Desde la nueva verja del Puerto se convino con la Jefatura de Obras del Puerto en que ella expropiaria una zona de 20 m. quedando el resto hasta la línea de fachada a cargo del Ayuntamiento y con una Zona de 25 m. de anchura de promedio para jardines y calzadas de servicio. En el Plan por faltas de datos concretos aparece adelantada dicha linea, creyendo desde luego mucho mejor la solución del concurso, porque prevé mayores posibilidades para el futuro. Las variaciones de detalle son consecuencia de dichas líneas

4) La calle de Juan Bta.Llovera, que en el Plan forma un recodo con la Plaza del Angel, la prolongamos hasta su intersección con la calle de J.J.Sister que la ampliamos de 8 m. que tiene en el - Plan a 16 m.

5) La calle de Bello la prolongamos hasta la Avd. del Puerto, porque es una realidad pues ya está abierta.

6) La calle de Mendez Nuñez la interrumpimos en su intercesión con la calle de Bello, ampliandola de 10 m. a 16 m. La razón de no prolongarla, es la de imitar una manza triangular de ridiculas dimensiones, creando un nudo de muy dificil solución en la Plaza del Mercado Viejo.

7) La calle del Padre Porta se interrumpe en su intersección - como la de Juan Verdeguer, cuyo ensanchamiento justificaremos luego; ya que enfrentando con la misma y entre las calles del Rio y - de Bello hay un grupo escolar recientemente construido, por la Dirección General de Regiones Devastadas, grupo escolar que proponemos sea ampliado en toda la extensión de la manzana hasta la prolongación de la Avd. de Jose Antonio.

8) La calle de Juan Verdeguer la ampliamos a 25 m. en lugar de 14 que figuran en el Plan, La razón de este ensanchamiento es la - urgente necesidad de descongestionar la Avd. del Puerto, ya que aún cuando en el Plan se prevé como la via importante de acceso al - Puerto la prolongación de la Avd. de José Antonio, esto está aún mu lejos de la realidad por la cuestión ferroviaria, y en cambio esta [illegible] puede ser de inmediata realización. A la salida del

- 3 -

Puerto a través del paso porticado se disminuye dicho ancho a 20 m. con solo suprimir los estacionamientos de vehiculos en dicho tramo.

9) Con el fín de solucionar el cruce de las calles de Juan - Verdeguer, Liñan, J.J.Sister y acceso porticado, se crea una Pla. en ñugar de una manzana de forma trapezoidal que figura en el - Plan. Esta Plaza, aunque de menores dimensiones existe en la realidad bajo el nombre de Pl. del Mercado Viejo y su ampliación y regularización no es ningún obstaculo por no haber en pie ninguna edificación como consecuencia de la de la estación en dicha zona, o como consecuencia de los bombardeos de Nuestra Gloriosa Guerra de Liberación.

10) Al Sur y a la Avd. de José Antonio y entre ésta la calle del Ejercito Español el Cº de Nazaret y la calle del Rio, el Plan es muy poco expresivo, se limita a dejar tres bloques en la Zona - portuaria y todo lo demás una manzana inmensa con vías de ferrocarril en la prolongación de Toneleros y en la calle del Ejercito - Español con unos lazos de adometida de estas vías al Puerto. Esta Zona aunque es sumamente delicada en la actualidad el hacer planes sobre la misma por la existencia de la estacion del ferrocarril de Grao, del cauce actual del Rio Turia y de la estación de Nazaret, hemos creido no obstante que se debe pensar en su ordenación líneas generales aplazada al día que se desplace el ferrocarril. Consecuentemente con los tres bloque de fachada al Puerto creamos dos calles de 25 m. de anchura que juntamente con la del Ejercito Español constituirán tres accesor más, consiguiendo de esta manera una ordenacion radial con respeto al Puerto máximo exponente de la riqueza de nuestra Ciudad. De las manzanas resultantes. hay una pintadas de verde, que no queremos indicar futuros parques, sino - tan solo el evitar la edificación por la circunstancia de que prácticamente están sobre el cauce actual del rio Turia. La manzana - pintada en morado es mayor que la que ocupa en la actualidad los ferrocarriles del Grao y de Nazarte, unificándolos.

11) En la Zona situada al Este de la calle del Ejercito Espa-

zación de las cuatro manzanas propiedad de la Junta de Obras del Puerto en el antiguo Barrio de Cabanyal, y al Este del Puente de los Astilleros señalamos como Zona industrial por los Astilleros.

Señalamos en al Plan la actual verja de cierre del Puerto y los jardines que bordean los bloques sujetos a ordenanza especial.

Adjuntamos perfil transversal de la calle de Juan Verdeguer y detalle de la Pl. del Mercado Viejo. No adjuntamos detalles de la fachada del Puerto por estar aprobado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno de esta Ciudad con proyecto completo y detalles incluso a escala natural.

Acompañamos tambien Sección transversal de la calle de Toneleros ampliada, así como los perfiles transversales de las calles tipos

No adjuntamos perfiles logitudinales porque la rasante serán las mismas que las de las calles actuales.

Con lo dicho creen los Arquitectos que suscribe haber explicado suficientemente los Planos que presentan a la aprobación de la Superioridad.

Valencia, Febrero de 1.948

Los Arquitectos Municipales

HOJA Nº 22 – BENIMACLET (LINDA POR EL N. CON LA HUERTA, POR EL E. CON EL NUEVO ACCESO DE BARCELONA Y EL PLANO PARCIAL Nº 12-B, POR S.O. CON EL Cº DE TRÁNSITOS Y LOS PLANES PARCIALES NºS 10 Y 11 Y POR O. CON EL PLANO Nº 23)

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitectos: Camilo Grau Soler, Julio Bellot Senent. Vº Bº Javier Goerlich.

Fecha redacción: Febrero de 1954.

Contenido y fuente:

PLANO DE UNA ALEGACIÓN PARTICULAR, CON TREBOL, EN NUEVO ACCESO DE BARCELONA CON C/ V. ZARAGOZÁ, 1954	**APM, AN-213-04**
MEMORIA	**APM, AN-213-04**


Plano de situacion
ESCALA 1/2,000
ZONIFICACION
Ciudad Jardin
Ensanche Futuro
Jardin y Arbolado
Nuevo acceso a Barcelona
Lineas y Zonificacion que se desea.

PLANO DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

HOJA Nº 22 - BENIMACLET

La Zona objeto del presente estudio, linda por N. con la huerta, por el E. con el nuevo acceso de Barcelona y el plano parcial nº 12-B, por S.O. con el Cº de Tránsitos y los planos parciales nºs 10 y 11 y por O. con el plano nº 23.

Queda delimitada claramente el plano por E. y S.O. por dos vias principales de tráfico; una actual (Cº de Tránsitos)y otra futura (nuevo acceso de Barcelona) el linde O. sin solución de continuidad con el llamado "Barrio de Torrefiel", correspondiente al plano parcial nº 23 y el linde N. por una ronda futura lindante con la huerta o sea con terrenos dedicados permanentemente al cultivo.

El polígono delimitado, queda atravesado de O. a E., como eje transversal del plano proyectado por el F.C. eléctrico de Valencia al Grao, cuya Estación de Benimaclet queda sensiblemente en el centro de la misma, dándole a ésta via una amplitud de 30,00 mts., no solo por su situación y destino, sino tambien para conseguir la posibilidad de calles laterales a lo largo del F.C. que absorvan el tráfico de las Zonas por él separadas.

Como eje N.S. tenemos el Cº Nuevo de Alboraya, cuyo ancho de 20,00 mts., es muy dificil de ampliar, por la edificación existente, aún cuando se prevé en el mismo para atravesar el F.C. un paso superior de 6 mts., de anchura y 100,00 mts., de longitud a cada lado del cruce del F.C.- Tambien en sentido N.S. y a 130,00 mts., sensiblemente del nuevo acceso de Barcelona, se prevé otra via de 20 mts., de ancho si bien en las dos manzanas lindantes con la via del F.C. éste ancho se aumenta a 30 mts., con el fín de establecer claramente otro paso superior.

Las vias citadas nos definen lo que podriamos llamar el sistema arterial del polígono estudiado, pero al propio tiempo nos delimitan claramente el criterio -á- adoptar para cada Zona.

En relación con el Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, se siguen las lineas generales, con pequeñas variacio-

nes, que entendemos mejoran el concepto general y el detalle del mismo, y vamos a tratar someramente de las más importantes:

El eje E.O., por donde pasa el F.C. eléctrico de Valencia al Grao, no se le concede ninguna importancia en el Plan, probablemente pensando en la desviación del citado F.C., por lo que le dá unencho sensiblemente de 14 mts.; En el desarrollo del presente proyecto parcial le damos 30 mts., por entender: Que el F.C. es y será un hecho real por mucho tiempo y hay que contar por consiguiente en vias laterales al mismo que recogen las circulaciones de las Zonas colindantes, y porque aún en el dia que el F.C. desapareciera dicha via seria muy util como eje E.O. del Poblado.

Entre el nuevo Cº de Alboraya y la prolongación ideal de la calle de Alboraya al O. de la primera, existe una via intermedia como continuación de la del General Elio, que la divide en dos Zonas, una destinada a Ciudad-Jardín y otra a Parque público que estimamos totalmente inadecuada por su forma y por su situación relativa junto o mejor dicho cruzadas por una via de tráfico. Hemos conservado el Cº Nuevo de Alboraya, no respetando los otros fundamentalmente por las edificaciones existentes y por no tener sentido un nuevo acceso de Barcelona por la prolongación de la calle del General Elio, cuando tenemos previsto un nuevo acceso de mucha más importancia. En cambio en el triangulo delimitado por la Avd. del F.C. Cº de Tránsitos y Cº Nuevo de Alboraya, lo conservamos como Zona verde.

En el Plan y en la parte lindante con el nuevo acceso de Barcelona, o sea el que iria a parar al Puente de Aragón; se plantea una zona verde lindante con el mismo, que respetamos entre la Avd. del F.C. y la huerta, y hacia el O. una pequeña Ciudad-Jardín con un Campo de Deportes en el centro, Ciudad-Jardín que estimamos mezquina y que la ampliamos hasta despues de atravesada la Plaza de la Estación, por la sencilla razón de que las dos manzanas que dán a la referida Plaza en su parte N. son ya de Ciu-

dad-Jardín.

En la Zona del Núcleo del antiguo Poblado de Benimaclet, se respeta el trazado existente, como así lo hacia esencialmente el Plan.

En cambio en la Zona S. del F.C. entre Este y el Cº de Tránsitos se ha tratado dentro del respeto a la edificación existente en su parte O., de calles tortuosas, cortar en su parte E. por un trazado más ordenado, con un eje con dos finales de perspectivas para Centros Cívico y Religioso respectivamente; trazado un poco obligado por la existencia de un Cuartel de la Guardia Civil junto al Cº de Tránsitos y que se grafia en el plano, buscándole otro edificio sensiblemente simétrico al mismo con respecto al eje citado con destino a Mercado, que por su situación centrada puede servir al Núcleo moderno que se proyecta y al poblado propiamente dicho.

Hechas las observaciones que antecede en relación con el Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, vamos a proceder a describir la división en Zonas teniendo en cuenta el caracter y destino actual de las mismas y su delimitación por las vias principales de tráfico.

Zonificación.- Establecemos las siguientes Zonas:

Zona de Tolerancia Industrial entre el linde con el plano nº 23 que tiene el mismo caracter y el Cº Nuevo de Alboraya.

Zona de Núcleos Periféricos, a la situada entre el Cº Nuevo de Alboraya y la calle N.S. que limita el actual Poblado de Benimaclet.

Zona de Ciudad-Jardín, entre la dicha calle N.S. y el Parque lindante con el nuevo acceso de Barcelona.

Estas tres Zonas quedan situadas al N. del F.C. eléctrico de Valencia al Grao.

Zona de Ensanches Futuros.- A la lindante por N. con el F.C. eléctrico por O. con el Cº Nuevo de Alboraya por S.O. con el Cº de Tránsitos y por E. con el nuevo acceso de Barcelona.

Edificios y servicios públicos.- El Poblado de Benimaclet dentro de su Núcleo y en la Plaza tiene ya su Iglesia, por lo que

solo hemos previsto otra en el Centro religioso del nuevo barrio como final de perspectiva del eje del mismo.

En el otro final de perspectiva se plantea otro edificio público que puede servir para Tenencia de Alcaldía y otros usos públicos como Casa de Socorro, etc., completando el Centro Cívico por un lado por el Cuartel existente y por el otro con un gran Mercado que puede servir para toda la barriada.

Escuelas.- Se prevé la situación de dos Grupos Escolares: Uno de 16 clases entre el Poblado actual y la Ciudad-Jardín, con capacidad por consiguiente para 800 alumnos, y
Otro de 12 clases en el Barrio de Ensanches Futuros con capacidad para 600 alumnos.

Espacios verdes.- Uno de 5.600 mts., cuadrados en el triangulo F.C. - Cª de Tránsitos - Cª Alboraya.- Otro de 55.000 m2., al lado del nuevo acceso de Barcelona.- Un espacio para Campo de Deportes de 24.000 m2.- Dos Plazas en los Centros Cívico y Religiosos del bario nuevo y otra Plaza y un pequeño espacio verde en el Núcleo de Benimaclet.- Dos Plazas más en la Zona de Tolerancia Industrial.

Ordenanzas.- Serán las correspondientes a cada una de las Zonas descritas.

Valencia, 2 de febrero de 1954.

Los Arquitectos Municipales de Urbanismo,

Vª Bª

El Arquitecto Mayor,

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE CAMINO DE TRÁNSITOS A SAN MIGUEL DE LOS REYES Y ZONA DE HUERTA Y DESDE CALLE NÚMERO SEIS A CALLE NÚMERO CUARENTA Y SIETE. HOJA Nº 23

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitectos: Camilo Grau Soler, Julio Bellot Senent. Vº Bº Javier Goerlich.

Fecha redacción: Febrero de 1953.

Fecha aprobación: ---------

Contenido y fuente: **APM, AN-213-04**
MEMORIA
PLANO

PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE CAMINO DE TRANSITOS A SAN MIGUEL DE LOS REYES Y ZONA DE HUERTA Y DESDE CALLE DE NUMERO SEIS A CALLE NUMERO CUARENTA Y SIETE.

- - - - - - - - - -

HOJA Nº 23

MEMORIA DESCRIPTIVA

- - - - - - - - - -

1º.- OBJETO DE ESTE ESTUDIO.- Este Sector comprende la actual entrada desde Barcelona, Barrio de Torrefiel, Barrio de Don Bosco y otras zonas libres de edificación. El desdoblamiento de dicha carretera, organización de dicho barrios y la creación de otros nuevos, de edificación abierta e industriales, constituye este estudio, Además hay el paso de las vias del F.C. via estrecha, proyectadas en la solución ferroviaria.

2º.- DIRETRICES DEL ESTUDIO REALIZADO.- Son: Tráfico, Sociología, Salubridad y belleza.

TRAFICO.- En cuanto a ferrocarriles, continua por este Sector la salida hacia la huerta de las vias proyectadas para sustituir a las actuales, que pasan en forma poco conveniente entre las edificaciones de Valencia. Las nuevas, al salir de estación bajo nivel atraviesan, en ésta forma, la parte edificada, para salir luego a nivel en plena huerta. De este modo, todas las calles y sobre todo el Cº de Tránsitos y la entrada de Barcelona, que aunque será sustituida por otras seguirá siendo la entrada natural desde Tabernes y otros poblados, quedan libres de pasos a nivel con F.C.

Respecto a calles y caminos contiene el Sector, como principales, el Camino de Tránsitos, la carretera de Barcelona y la de Moncada y se ha procurado que algunas de las calles constituyen rondas menores, sin solución de continuidad, que unan, para tráfico menor y de peatones, todo estos barrios periféricos, pero no hemos creido necesario, ni conveniente introducir

elementos interiores de importancia, a costa de la edificación, dado el caracter de estos barrios y lo avanzado de edificación de algunos.

En resumen que el barrio contiene solamente rondas y radiales de salida sin ningún nudo importante, o clave.

SOCIOLOGIA.- Barrios y Zonificación.- Con relación al Plan General de Valencia y su Comarca se han realizado algunas modificaciones, en cuanto a zonificación se refiere, motivadas por las razones que se expresan. En primer lugar se ha procurado la mayor cantidad posible de edificación abierta, destinando a ello los barrios extremos, más libres de edificación, y como tránsito desde el campo a la Ciudad. Se han completado los barrios residenciales existentes y en la zona del Camino de Tránsitos parece muy indicado, el establecimiento de Zona Tolerancia Industrial con pequeñas zonas industriales limitado con la huerta.

Los barrios destinados a habitación, ya iniciados son: el Barrio conmumente llamado Torrefiel con caracter de Núcleos Periféricos, ya muy edificado, con edificación económica, muy regular, tomando en general profundidad de edificación pequeña; el barrio de Don Bosco y la construcción lineal a lo largo de la carretera de Barcelona. Por la mayor importancia actual se situan en el primero la Iglesia y Mercado además de las correspondientes escuelas y en el segundo, solamente escuelas, existiando de momento, como centro religioso, la capilla del Colegio de Maria Auxiliadora.

Los dos barrios que se crean de edificación abierta, tienen como característica principal la sencillez de su construcción, habiéndose tenido muy presente dar, en general, pequeña separación entre bloques para que no puedan construirse más que de cuatro plantas, que suponemos los más adecuados para éste tipo de edificación a dos crujias, con lo que no tendrán necesidad de ascensor que seria antieconómico para dos viviendas, por planta, probablemente pequeñas. La forma curva de las calles del barrio de edificación abierta más hacia Levante responde a la

adaptación a la curva que llevará el F.C. de via estrecha.

La situación de las Escuelas del barrio de Torrefiel, distinta de la del Plan, se debe a sugerencia de la Comisión de Fomento según el expediente que tiene en curso el Excmo. Ayuntamiento para creación de un grupo escolar en la Zona.

No se ha querido recargar la Zona con más edificios públicos que los proyectos en el Plan de Ordenación ya que no tendrian inmediata realización.

En resumen, los tipos de edificación para vivienda son: el de Núcleos Periféricos del barrio de Torrefiel y el de edificación abierta. Este último de gran salubridad, belleza y conveniencia en su construcción. Se afirma esta conveniencia por ser muy importante, dado el curso ascendente del coste de la construcción y, consecuentemente, la tendencia a la vivienda reducida, el que la forma de edificación se preste, como la presente, a estos tipos de vivienda pequeña.

SALUBRIDAD.- Como queda iniciado en párrafos anteriores los barrios de edificación abierta, proyectados en zonas libres, representarian, con relación a las formas de edificación ya tradicionales de manzanas cerradas, un gran avance, a pesar de establecer distancias pequeñas entre los bloques. En ellos, se construirán viviendas sin ningún patio interior así como no los habrá de manzana, ni industrias en estos patios de manzana, ni tantos y tantos focos insalubres como aquel tipo de edificación de manzana cerrada encierra. Todos estos patios y espacios interiores quedarán sustituidos, al estar al exterior, por espacios libres.

Respecto a densidades, solamente haremos notar, ya que ya fueron estudiadas en el Plan de Ordenación, que la de los barrios de edificación abierta , introducidas en este estudio, es superior a la de Núcleos Periféricos, pudiendo llegar a la de 600 habitantes por Ha. en este tipo, lo cual queda muy com-

pensado por las otras condiciones expuestas de no existir patios cerrados. Es justamente lo que debemos desear en Valencia, donde el terreno de huerta, de gran rendimiento, hace que los solares sean más caro que en otras poblaciones, alta densidad unida a gran salubridad.

BELLEZA.- Por tratarse de zona extrema, en gran parte edificada, y modesta, no se han introducido elementos de gran magnitud y empaque, pero no dejarán de tener belleza los barrios de edificación abierta donde la vista de todo aquel que circule por ellos, podrá extenderse en varias direcciones, limitada solamente por edificios sueltos y arbolado. Su aspecto, desde algunos puntos de vista, ha de ser el de un gran parque en el que hay bloques aislados, muy superior al de la calle corriente, encerrada en sus dos alineaciones laterales. Con éste criterio se ha establecido la edificación de un lado de la nueva entrada de Barcelona, transversalmente a ella. Con lo que además de su amplitud alcanzará un mejor aspecto.

4º.- URBANIZACION.- En cuanto merezca éste plano la aprobación del Excmo. Ayuntamiento, Comisión Ejecutiva y Consejo General de "Gran Valencia", con las bases y criterios que figuran en la presente Memoria, se procederá al estudio detallado de perfiles longitudinales y transversales, abastecimiento de aguas, pavimentado, alumbrado, jardineria etc;

Respecto al servicio de alcantarillado el punto más próximo es la calle de Sagunto, pero que constituye un ramal de gran capacidad y poca profundidad, por lo que no puede ser utilizado como colector de todo o parte del Sector que estudiamos. Por otra parte, como quiera que está en estudio un plan general del alcantarillado en Valencia, tendria que ajustarse a él el estudio del alcantarillado de este Sector.

5º.- Procedimiento de ejecución.- En toda la Zona, dado su caracter, se ha previsto la posible ejecución por particulares, pudiendo ser la intervención municipal como hasta el momento

la apertura y urbanización de calles a base de la cesión de los terrenos de vias públicas o correspondiente aplicación de mejoras, extendiendo tambien éstas a los servicios que se instalen, Solamente los centros cívicos, Mercado, Escuelas necesitarán la intervención municipal para la expropiación de los terrenos necesarios, así como creemos que las zonas de edificación abierta son particularmente aptas y convenientes para edificación de viviendas de las que construye el Municipio.

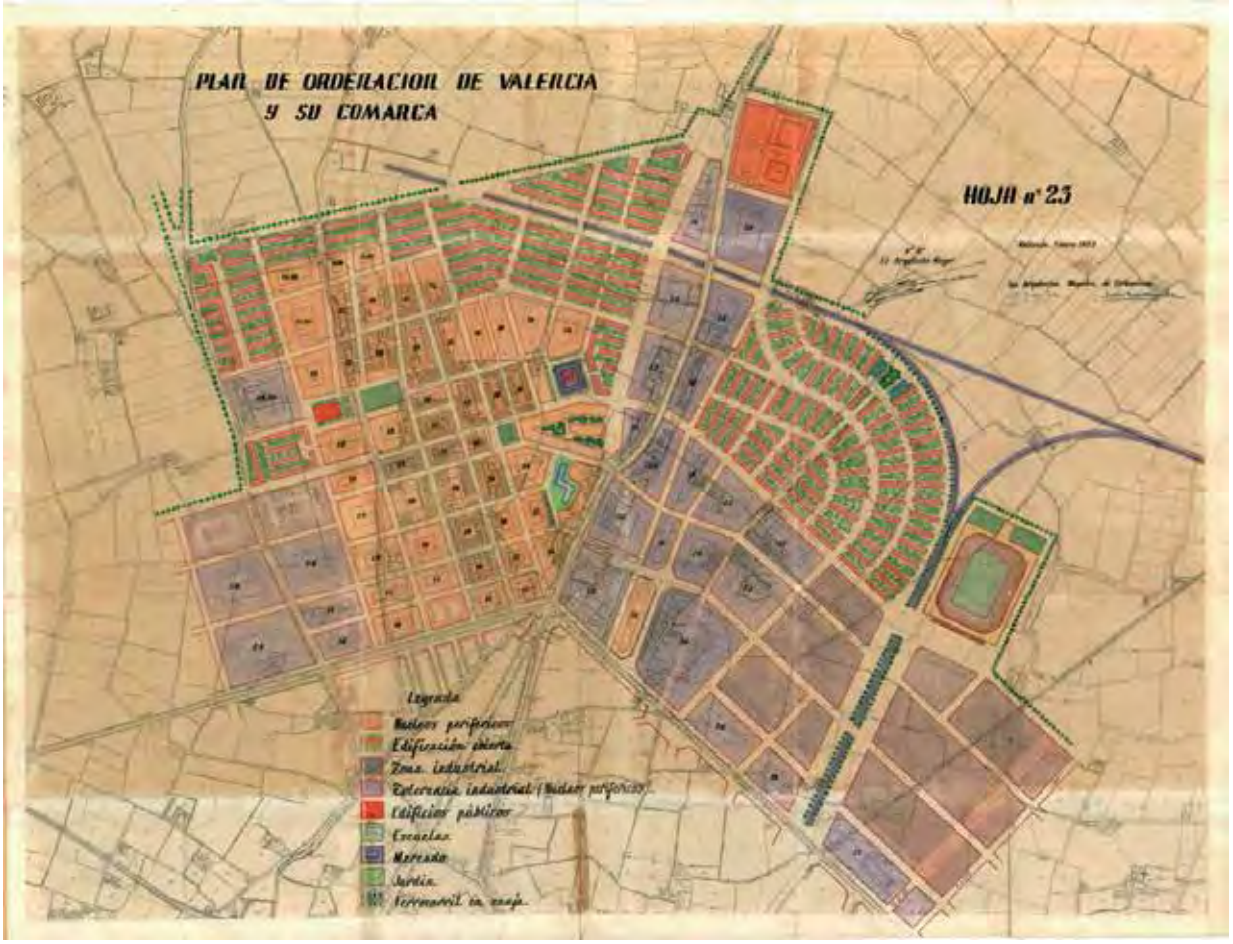
Con lo dicho, creemos dar una idea clara del alcande del estudio realizado, que sometemos a la consideración del Excmo. Ayuntamiento para que si así lo estima, lo eleve a la Superioridad.

Valencia, 5 de febrero de 1953.

Los Arquitectos de la O.T. Municipal de Urbanismo,

Vº Bº

El Arquitecto Mayor,


PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA
Y SU COMARCA
HOJA nº 23
Leyenda
Edificación abierta
Zona industrial
Edificios públicos
Escuelas
Mercado
Jardín

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DE LA ZONA DE EXTENSIÓN DE BENICALAP, LIMITADA POR LAS CALLES DE TRÁNSITOS NORTE, PROLONGACIÓN DEL MISMO, AVENIDA NUEVO ACCESO A BURJASOT Y LÍMITE DE LA ZONA AFECTADA POR LA EDIFICACIÓN. HOJA Nº 24

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitectos: Javier Goerlich Lleó, Camilo Grau Soler.

Fecha redacción: Febrero de 1948.

Fecha aprobación: ---------

Contenido y fuente:
MEMORIA **APM, AN-126-02**

PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

PROYECTO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION DE LA ZONA DE EXTENSION DE BENICALAP, LIMITADA POR LAS CALLES Cª TRANSITOS, NORTE PROLONGACION DEL MISMO, AVENIDA NUEVO ACCESO A BURJASOT Y LIMITE DE LA ZONA AFECTADA POR LA EDIFICACION.

= = = M E M O R I A = = =

Por Ley de 18 de Diciembre de 1.946, se autorizó al Gobierno de la Nación, para publicar la Ley de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, con sujeción a las bases que en la misma se detallan. Con arreglo a la base 6ª de la citada Ley, corresponde a los Ayuntamientos interesados, la formación de los proyectos parciales para el desarrollo del Plan, y la ejecución de los mismos.

Por Orden de la Alcaldía Presidencia y en su cumplimiento, por la Oficina Técnica de la Comisión Municipal de Urbanismo de este Excmo. Ayuntamiento, se ha formulado el proyecto parcial de alineaciones y zonificación, de la Zona de Extensión de Benicalap, limitada por las calles Cª Transitos, Norte prolongación del mismo, Avenida Nuevo Acceso a Burjasot y límite de la zona afectada por la edificación.

En la zona de extensión interesada por el plano de alineaciones que motiva este estudio, existen en la actualidad dos poblados importantes, el de Benicalap y el de Beniferri y diferentes núcleos de población, que han tenido forzosamente que respetarse en todo aquello compatible con los intereses de presente y futuro de nuestra Ciudad; Asimismo, ha sido necesário tener en cuenta la existencia de Carreteras como las de Burjasot y Paterna actuales, y líneas de ferrocarriles eléctricos económicos, que aunque por el tiempo deban ser sustituidos por otras nuevas e importantes artérias, es muy lejano el día en que esto pueda producirse y causaría graves trastornos a la economia particular y municipal el olvidar su existencia de momento, privando del cauce necesário a su subsistencia, mientras se alcanzaban las aspiraciones lógicas del futuro.

modificar, no esencialmente, alguna línea de el Plan de Ordenación de la Ciudad, reflejado en el croquis a escala 4.000, donde no figuraban la mayor parte de los elementos existentes a que hacemos referencia.

En el resto de la Zona, y aun en los puntos reseñados, se han seguido las orientaciones señaladas en el plano a escala 1:4000, respetando integramente el trazado de todas las arterias de circulación y de las orientaciones de destino, zonificación etc.

ORDENANZAS DE EDIFICACION Y ORDENANZAS ESPECIALES.

No se acompaña, por estimar deben ser formuladas por la oficina Técnica de la Comisión Ejecutiva del "Gran Valencia", con arreglo á las Bases generales aprobadas con la Ley de Bases en 18 de Diciembre de 1.945.

ORDEN DEL DESARROLLO DEL PROYECTO Y SU DIVISION EN ETAPAS.

Tratándose de un proyecto parcial, de alineaciones y zonificación, su desarrollo en general, queda supeditado a la iniciativa de los particulares, ya que hasta el momento actual, no ha interesado a la Corporacion Municipal elevar a proyecto de urbanizacion parcial o de reforma el plan de alineaciones que nos interesa.

MEDIOS ECONOMICOS PARA SU DESARROLLO

Como simple proyecto de línea no se utilizaran de momento otros medios economicos que los del presupuesto ordinario, tanto de Policia Urbana como de las zonas de Ensanche en su respectiva demarcacion interesada.

Al objeto de completar el concepto y alcance del proyecto de alineaciones y zonificacion que nos ocupa, se acompaña al Plano General, los planos de los perfiles transversales tipo de las calles mas importantes del mismo:

Nuevo Acceso de Burjasot

Nuevo Camino de Ronda o de Tránsitos.

Centro Civico de Benicalap

Con lo expuesto creen los Tecnicos que suscriben haber aportado al proyecto que nos ocupa, cuantos elementos de juicio pue-

- 3 -

dan ser necesários para facilitar su comprensión y alcance y ve-
recer en su caso la aprobación del mismo.

Valencia, Marzo de 1.948

Los Arquitectos Municipales.

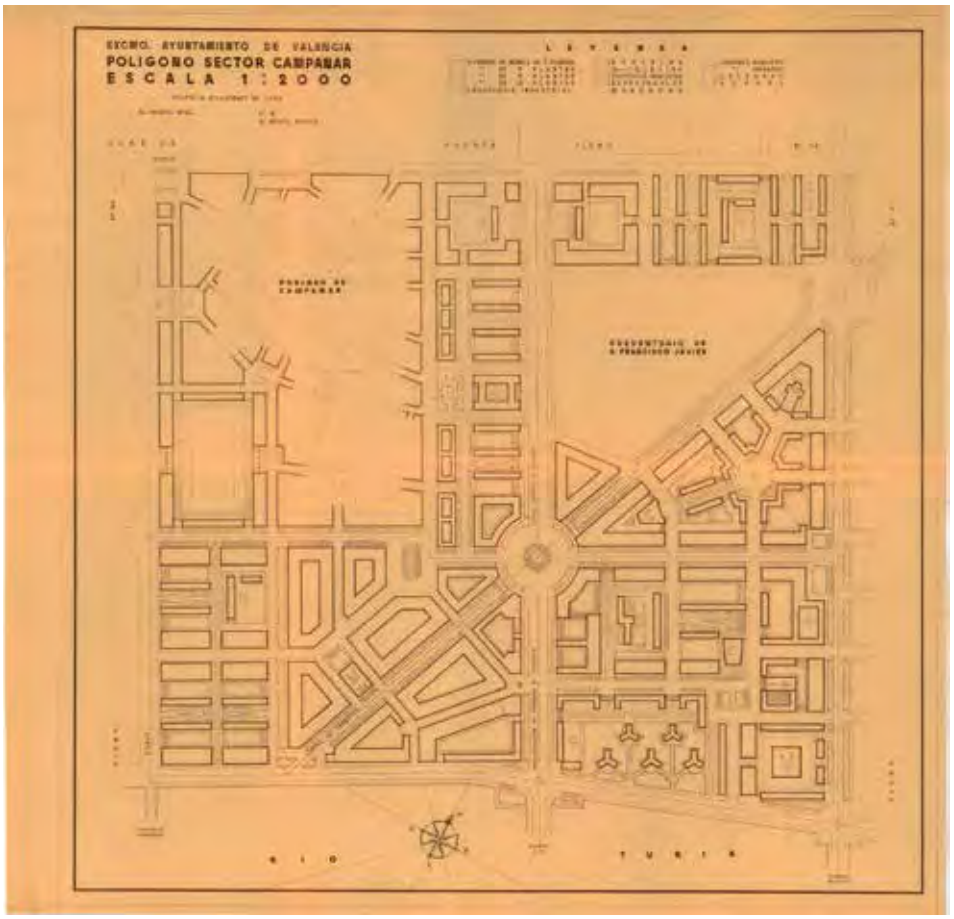
PROYECTO DE EJECUCIÓN DEL POLÍGONO DEL SECTOR DE CAMPANAR CON DESTINO A LA FORMACIÓN DE SOLARES PARA EMPLAZAMIENTO DE VIVIENDAS DE RENTA LIMITADA

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitectos: Javier Goerlich, Camilo Grau, José Pedrós

Fecha redacción: 1955

Contenido y fuente: APM, AN-220
PLANOS
POLÍGONO DEL SECTOR DE CAMPANAR. E 1/2000.
POLÍGONO DEL SECTOR DE CAMPANAR [...]. E 1/2000.
POLÍGONO DEL SECTOR CAMPANAR. E 1/2000.


Escala 1:2000


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
POLIGONO SECTOR CAMPANAR
ESCALA 1:2000


Polígono Sector Campanar
Para la realización del Plan de Ordenación de Valencia - Capital.
Zona de reserva para viviendas de renta limitada
ESC/ 1:2000

PROYECTO DE EJECUCIÓN DEL POLÍGONO DEL SECTOR DE PASEO DE VALENCIA AL MAR CON DESTINO A LA FORMACIÓN DE SOLARES PARA EMPLAZAMIENTO DE VIVIENDAS DE RENTA LIMITADA

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

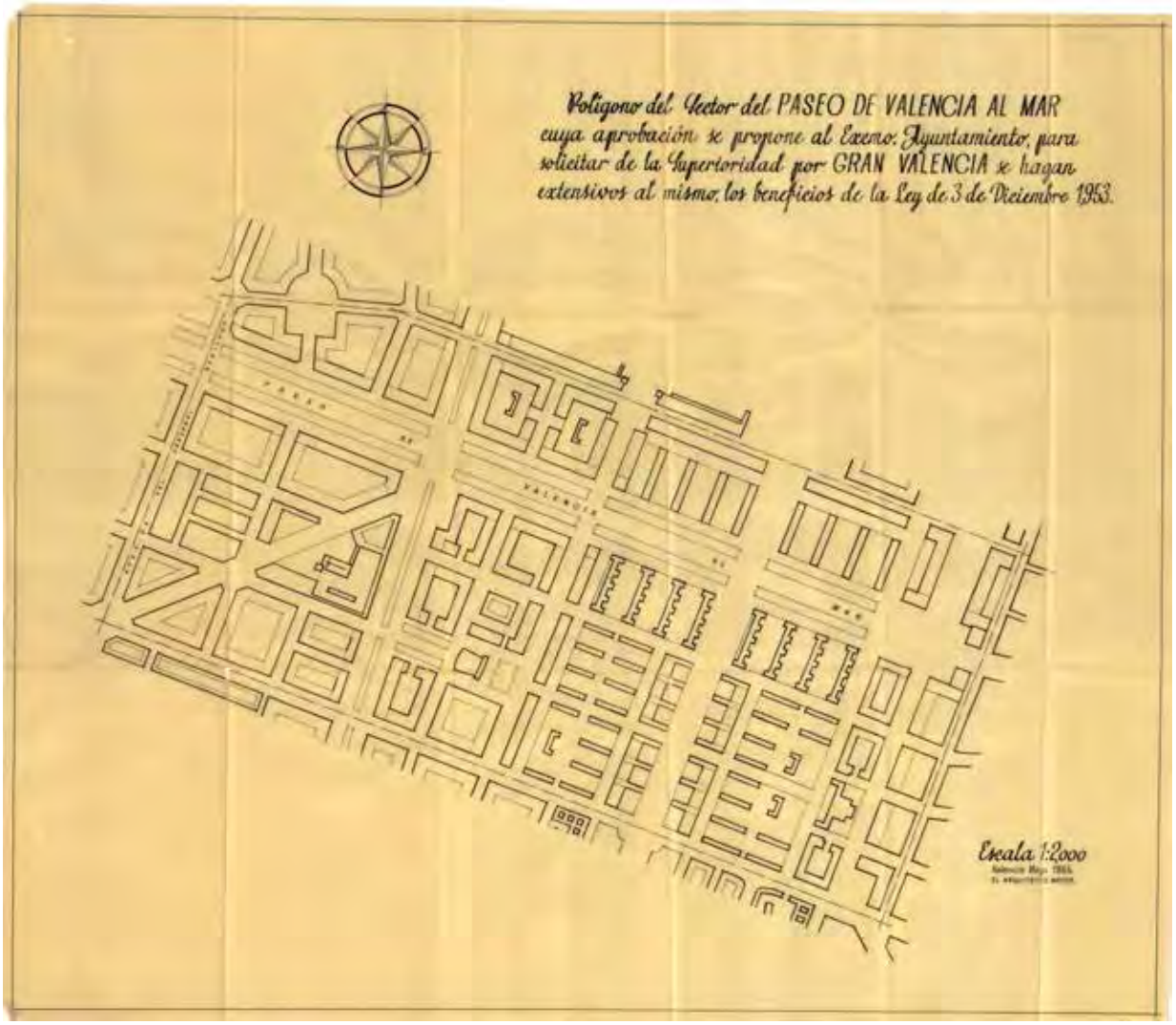
Arquitecto: Javier Goerlich.

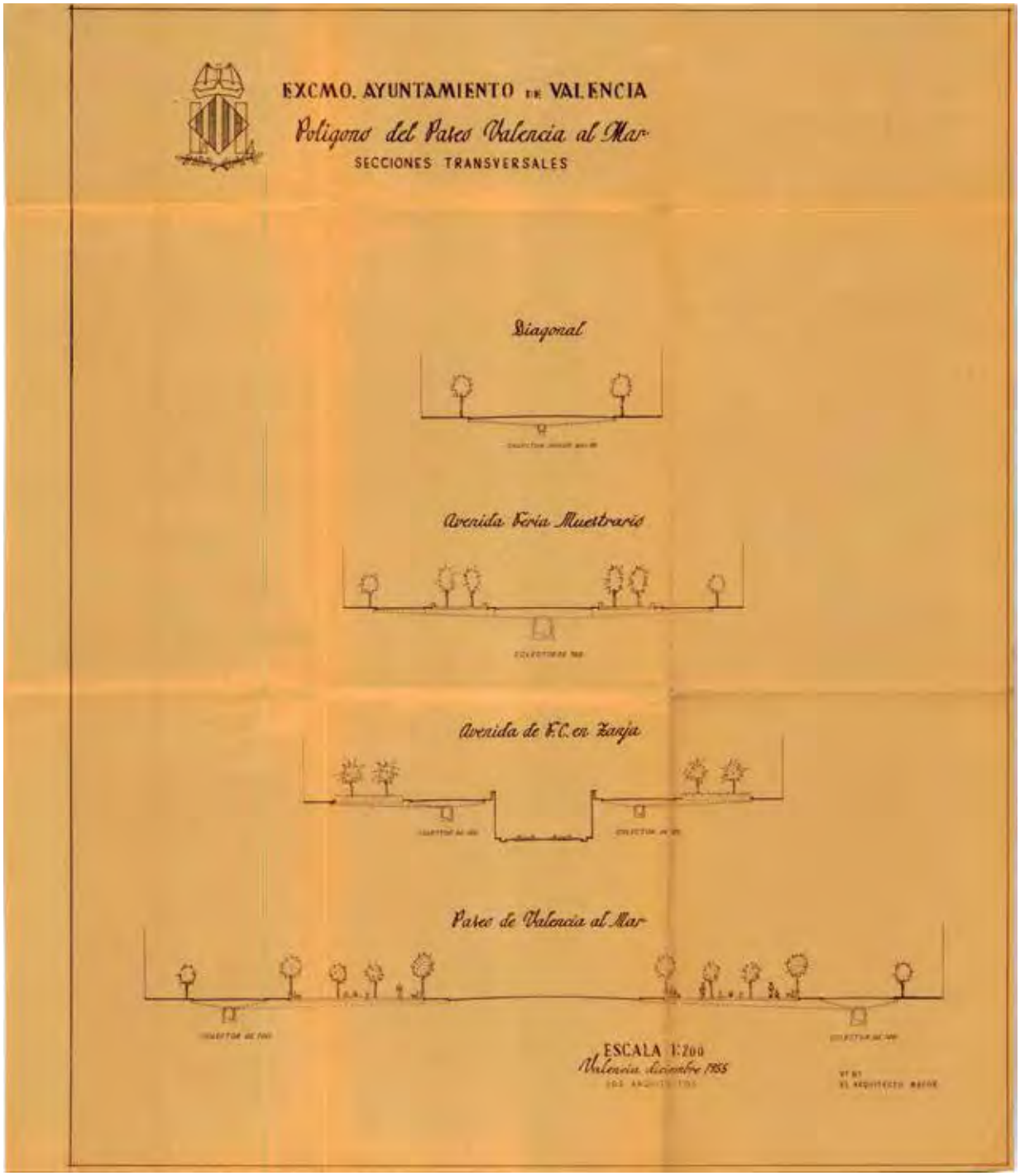
Fecha redacción: 1955

Contenido y fuente: APM

CALCO DELA PLANTA GENERAL, E 1/2000

SECCIONES TRANSVERSALES, E 1/200


Polígono del Sector del PASEO DE VALENCIA AL MAR
cuya aprobación se propone al Excmo. Ayuntamiento, para
solicitar de la Superioridad por GRAN VALENCIA se hagan
extensivos al mismo, los beneficios de la Ley de 3 de Diciembre 1953.
Escala 1:2000


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
Polígono del Paseo Valencia al Mar
SECCIONES TRANSVERSALES
Diagonal
Avenida Feria Muestrario
Avenida de F.C. en Zanja
Paseo de Valencia al Mar
ESCALA 1:200
Valencia diciembre 1955

PROYECTO DE EJECUCIÓN DEL POLÍGONO DEL SECTOR DE LA AVENIDA DE CASTILLA CON DESTINO A LA FORMACIÓN DE SOLARES PARA EMPLAZAMIENTO DE VIVIENDAS DE RENTA LIMITADA.

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Arquitectos: Camilo Grau, Javier Goerlich.

Fecha redacción: 1955 -6

Contenido y fuente: APM, AN-231-1

POLÍGONO SECTOR AVENIDA DE CASTILLA. (GOERLICH), 1955 E 1/2000.

POLÍGONO SECTOR AVENIDA DE CASTILLA. (GRAU, GOERLICH), 1955 E 1/2000.

LÍNEAS VIGENTES DEL SECTOR. E 1/2000, 1956. (APM, AN-103-2)

PLANO DE URBANIZACIÓN. E 1/200, 1955.

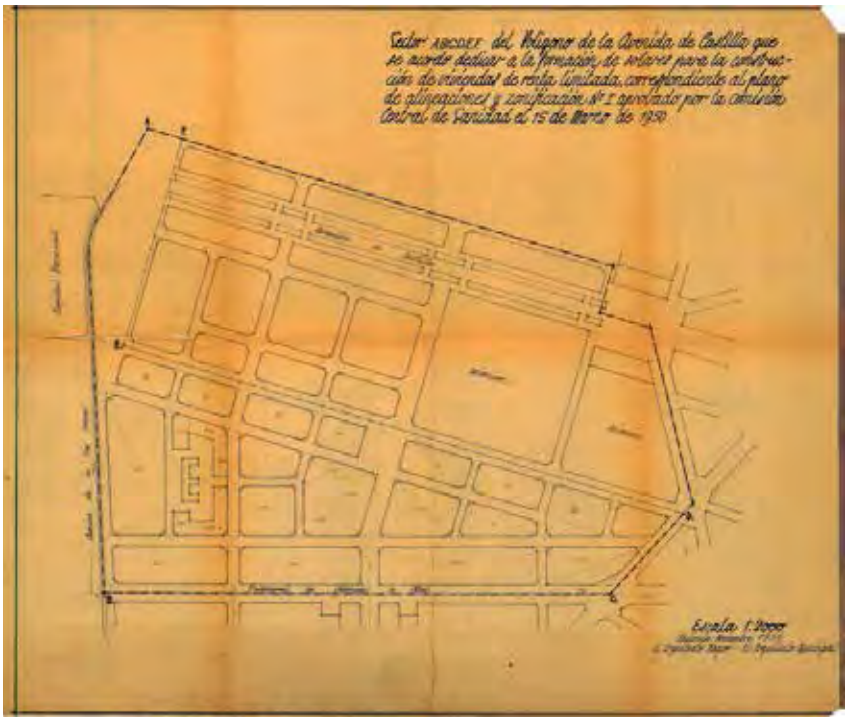
SECTOR A ,B, C, D, E, F. E 1/2000, 1956. (APM, AN-120-4)

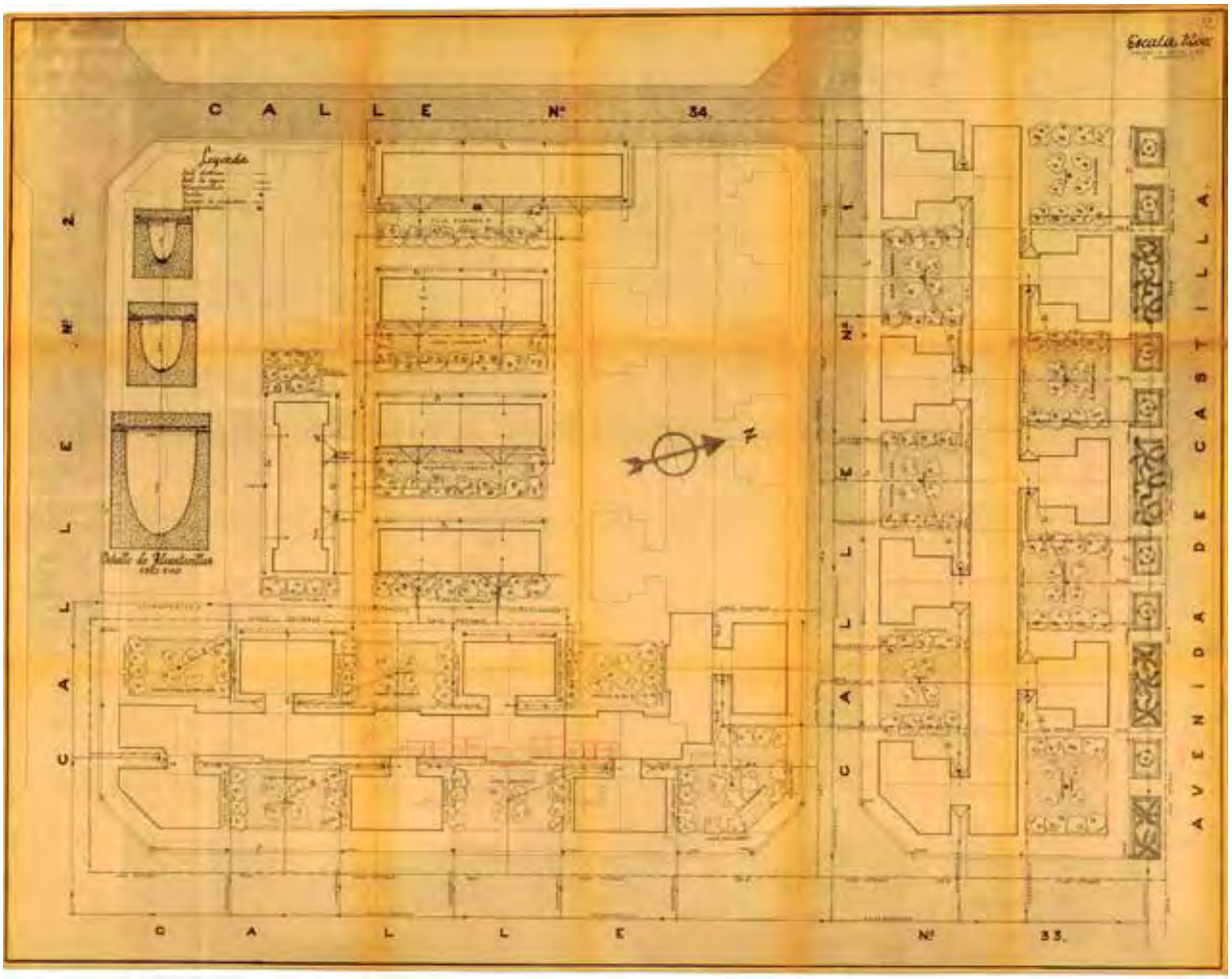
PLANTA DE LA AVENIDA DE CASTILLA. E 1/2000, 1956.

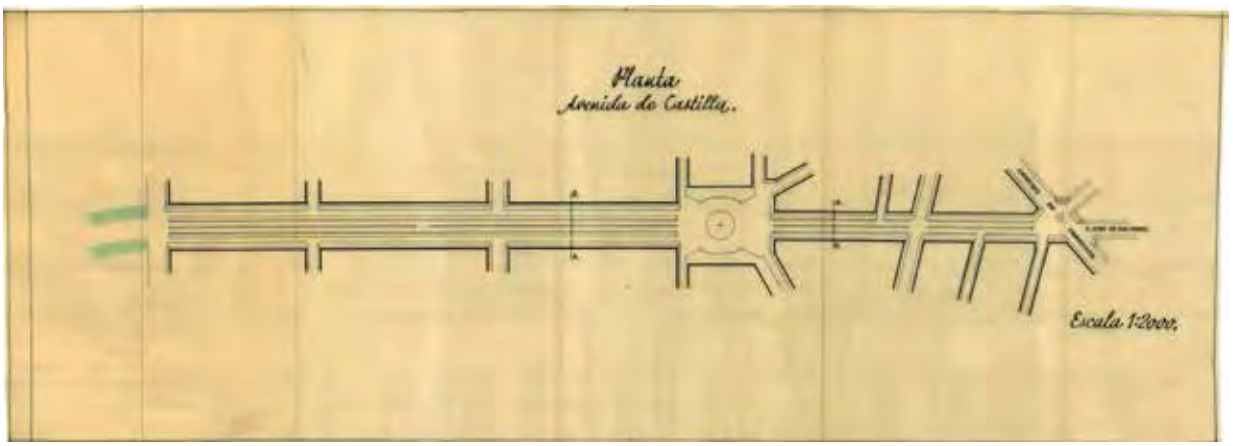

Polígono del Sector de la AVENIDA DE CASTILLA cuya aprobación se propone al Excmo Ayuntamiento para solicitar de la Superioridad por GRAN VALENCIA se hagan extensivos al mismo los beneficios de la Ley de 3 de Diciembre de 1953
Escala 1/2000


POLIGONO SECTOR AVENIDA DE CASTILLA
ESCALA 1:2000
N.
LEYENDA
Ensanche Futuro
Zona de reserva para la construcción de viviendas de renta limitada.
Ordenanza Especial.
Iglesia.
Mercado.
Escuela.
Jardín
AVENIDA
DE
CASTILLA
AVIACION
AVIACION
Valencia Noviembre 1955
LOS ARQUITECTOS


Líneas vigentes del Sector de la AVDA. DE CASTILLA,
destinado a la urbanización y formación de solares.
E
Escala 1:2000
VALENCIA MAYO 1956
EL ARQUITECTO MPAL. DE URBANISMO,


Escala 1:2000


CALLE Nº 34.
CALLE Nº 2
CALLE Nº 1
AVENIDA DE CASTILLA
CALLE Nº 33.

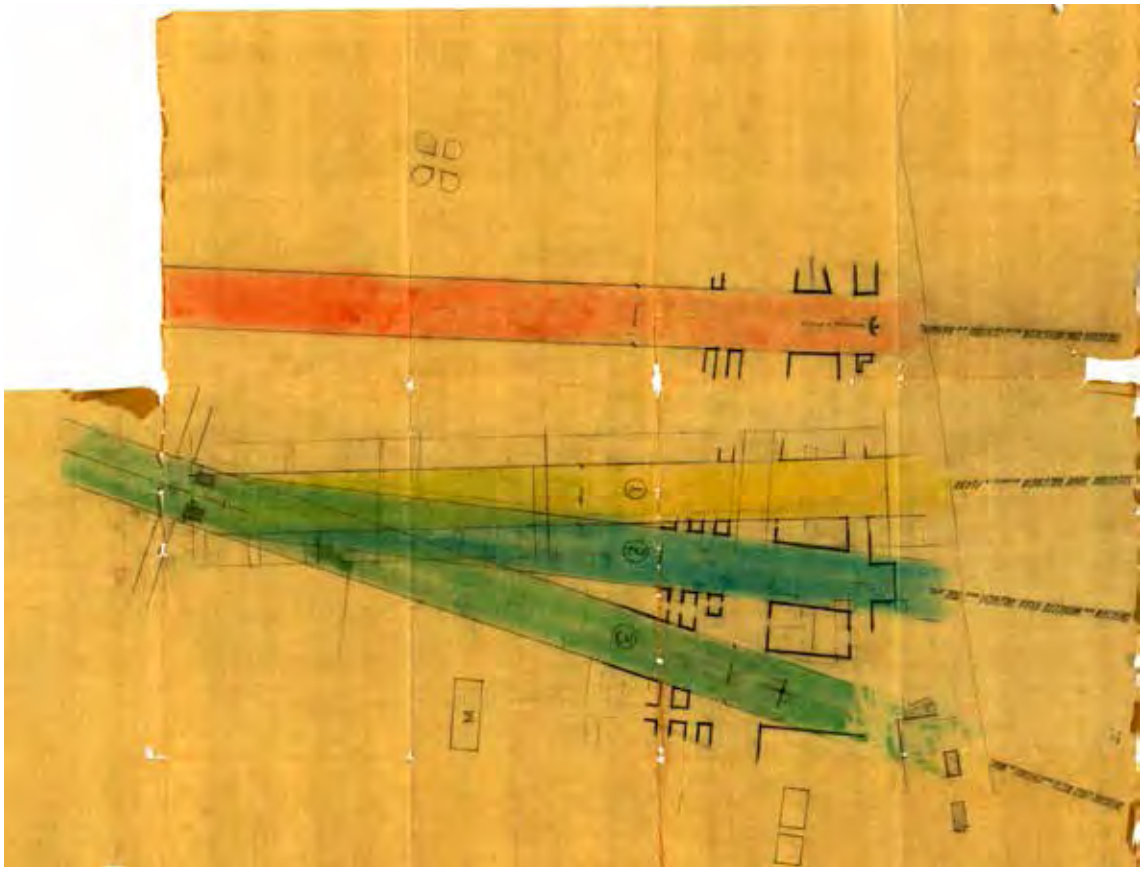

Planta
Avenida de Castilla.
Escala 1:2000.

CROQUIS DE ALTERNATIVAS A LA PROLONGACIÓN DEL PASEO AL MAR

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Fecha redacción: 1943 c.a.,1952 c.a.

Contenido y fuente: **APM, AN 139-1**
GIRO AL NORTE EN PLAÇA XÚQUER (1943 c.a.)
CUATRO ALTERNATIVAS DE TRAZADO, (1952 c.a.)
REDUCCIÓN DE SECCIÓN Y CONEXIÓN AL NORTE DE EL CABANYAL (1952 c.a.)



PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PLAZA DE SAN AGUSTÍN

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Arquitectos: Camilo Grau Soler

Fecha redacción: 1947 a 1956

Contenido y fuente: **APM AN-107-4**

MEMORIA Y PRESUPUESTO
ESTUDIO DE CRUCE VIARIO CON APARCAMIENTO CENTRAL, 1947.

PLANO DE URBANIZACIÓN (A), E 1/500. 1952.

PLANO DE URBANIZACIÓN (B), E 1/500. 1952

ORNAMENTACIÓN ACERA, E 1/50 1956.

DETALLES DE FAROLAS, E 1/25. 1956

PROYECTO DE ORDENACION DE TRAFICO DE LA PLAZA DE SAN AGUSTIN

MEMORIA DESCRIPTIVA

Y

P R E S U P U E S T O

Valencia, 5 - 8 - 1953

PROYECTO DE ORDENACION DE TRAFICO DE LA PLAZA

DE SAN AGUSTIN

MEMORIA DESCRIPTIVA

Estado actual.-

El actual nudo de comunicación de las calles de Guillem de Castro con San Vicente (de fuera), agravado por la afluencia de las calles de San Agustín, Avd. del Oeste, San Vicente y Cobertizo de San Pablo, está totalmente desordenada, en su doble aspecto circulación de vehículos y peatones y de ordenación de las masas edificadas o por edificar.

La Iglesia de San Agustín como edificio más importante del conjunto en su aspecto Histórico-Artístico máxime despues de su restauración a su estilo gótico primitivo, hace pensar que el criterio de Ordenación debe tender a exaltar el referido edificio como punto principal de composición.

Por otra parte la alineación señalada con lines de puntos para la manzana comprendida entre Guillem de Castro y Cobertizo de San Pablo, es fatal para una buena Ordenación del Tráfico y de la Plaza, por lo que proponemos una ligera rectificación sin invadir la prolongación de la Avd. del Oeste.

Reformas que se propone.-

1) - Corrección del trazado de vías desde el cruce de Guillem de Castro con la calle de Gracia, hasta el empalme con la calle de Játiva, conservando su paralelismo a los paramentos en las dos calles y haciendo la inflexión en la Plaza propiamente dicha, con lo que se consigue una buena Ordenación de aceras y calzadas.

2) - Creación de dos isletas verdes circulares: Una en el cruce de Guillem de Castro - Játiva, con San Vicente (de fuera), y otra en el cruce de San Agustín, Avd. del Oeste, San Vicente y Cobertizo de San Pablo, con el fín de independizar los dos nudos de circulación. Formando eje con dichas isletas se hace otra en la Zona intermedia de forma trapecial y cuyo objeto primordial es el del encauzamiento del tráfico.

Una tercera isleta muy pequeña para farola o señal luminosa cuyo único objeto es la de ordenar el tráfico desde Játiva a San Vicente (de fuera), con el consiguiente aparcamiento o espera de vehículos mientras funcionen la circulación en el sentido Játiva - Guillem de Castro y viceversa.

3) Supresión de la linea de tranvías de salida de Játiva a San Vicente (de fuera) que produciría encuentros normales y por consiguiente puntos de conflictos, para hacerla seguir por Guillem de Castro y desviarla por la Plaza que se crea en el cruce de las calles de Cuenca y Angel Guimerá.

4) - Construcción de nuevas aceras en su totalidad a base de bordillos de piedra arenisca y baldosas en diagonal de cemento ranulado enmarcadas por otras normales a los bordillos en distinto tono.

Se hace una excepción del atrio o acera muy ancha delante de San Agustín, la que se propone pavimentar con una mayor dignidad, según se indica en el avance de Presupuesto.

Jardinería y arbolado.-

La de las isletas a base de setos y césped para no privar la visualidad de la calzada.

En las aceras se construirán alcorques para arbolado de hoja caduca y de mediano porte.- Estos alcorques irán encintando con bordillos de piedra arenisca al nivel del pavimento de las aceras e irán unidos entre sí por canales, al objeto de que el agua de lluvia que caiga en las aceras, vayan necesariamente a los alcorques en vez de ir a la calzada (como ocurre con los actuales).

Pasos de peatones.-

Van señalados en los planos y se construirán con adoquines de tipo distinto o color que el resto.

Tambien con tipo distinto de adoquín se marcarán flechas sobre el pavimento indicando las circulaciones.

Se prevé una partida para desmonte de farolas postes de tranvías y servicios públicos y otra para instalación de los nuevos.

Postes y farolas.-

2 farolas monumentales con cuatro brazos se situarán en los Centros respectivos de las isletas circulares, una de ellas que servirá al propio tiempo de poste de amarre de la red de cables.

Otras 15 farolas de tipo pequeño se distribuyen en las aceras y en la periferia de la Plaza.

Con lo dicho y a la vista del plano que se acompaña, creemos dar una idea clara del alcance de la mejora que se proyecta.

El coste de la obra según presupuesto que se acompaña, es de UN MILLON CUATROCIENTAS MIL PESETAS. (1.400.000,00) . Unidos los porcentajes de contrata y honorarios técnicos, alcanzan la cantidad de DOS MILLONES CIENTO VEINTICINCO MIL CUATROCIENTAS OCHENTA PTAS., (2,125.480,00).

Valencia, 5 de agosto de 1953.
Por la Oficina Técnica de Urbanismo,
El Arquitecto Jefe,

C. Fran Pol

Vº Bº

El Arquitecto Mayor,

PROYECTO DE ORDENACION DE TRAFICO DE LA

PLAZA DE SAN AGUSTIN

P r e s u p u e s t o

Capitulo I.- Arranques y demoliciones.-

1) - 5.582 m2. de arranque de adoquinado o asfalto con base de hormigón de 0,20 mts. a 25,55 = 142.620,10 ptas.

2) - 2.660 m2. de demolición total de aceras con base de hormigón de 0,10 mts., incluidos bordillos a 14,20 = 37.772,00 "

3) - 700 ml. de levantamiento de railes de tranvias a 20,00 pts. 20,00 = 14.000,00 "

4) - Tanto alzado por desmonte de farolas, postes de tranvias, arranque de arbolado, bocas de riegos, imbornales y servicios públicos que no coincidan con los del proyecto reformados. 5.700,00 "

TOTAL ARRANQUES Y DEMOLICIONES . . . . . 200.092,10 "

Capitulo II.- Nuevas Construcciones.-

5) - 5.582 m2. de pavimento de clasdas a base de adoquín, de pórfido de 12 a 15 cms. de tizón, sobre base de hormigón de 200 kgs. de cemento y 0,20 mts. de espesor a 129,00 = 720.078,00 ptas.

6) - 550 ml. de bordillo de piedra arenisca de 0,20 x 0,30 mts., con ángulo a bisel y contrabordillo o rígola de 0,20 x 0,15 sobre base de hormigón de 200 kgs. y 0,20 mts., de espesor. 70,00 = 38.500,00 "

7) - 2.186 m2. de aceras debase de pastillas a cemento renurado, colocadas en diagonal, con encintados del mismo material en distinto tono, paralelos y normales a los bordillos, sobre base de hormigón de 200 Kgs. de cemento y 0,15 mts. de espesor, con juntas de dilatación cada 60 m2.como máximo rellenas de asfalto fundido a 75,00 = 163,950,00 "

8) - 338 m2. de acera a base de recuadros de piedra de rodeno y fondos de canto rodado con motivos en negro sobre fondo blanco y sobre hormigón de las mismas características que el anterior, en atrio Iglesia a 140,00 = 47.320,00 "

9) - 450 ml. de nuevo railes de tranvia colocados a 110,00 = 49,500,00 "

Suma anterior:		1.019.348,00
10) - 794 m2. de pasos de peatones con adoquin de distinto tono al general (diferencia de precio)	70,00	54.200,00
11) - Tanto alzado por nuevas bocas de riego, imbornales y servicios públicos		5.200,00
TOTAL NUEVAS CONSTRUCCIONES . . .		1,078.848,00

Capitulo III.- Alumbrado y jardineria.-

12) - 2 U. de faroles con cuatro brazos y cuatro faroles con cristal opal, incluida instalación a	10.000 =	20.000,00
13) - 15 U. de faroles de tipo pequeño en las aceras con cristal opal e instalación a 2	2.500 =	37.500,00
14) - 460 m2. de macizos de jardineria a	40	18.400,00
15) - 200 m2. de seto en entrevias a	30	6.00,00
16) - 70 U. de arbolado de mediano porte a	40	2.800,00
17) - 72 alcorques	200	14.400,00
TOTAL ALUMBRADO Y JARDINERIA. . .		99.180,00

R E S U M E N

CAPITULO I.- Arranques y demoliciones . . .	200,092,10 ptas.
CAPITULO II- Nuevas Construcciones	1,078,848,00 "
CAPITULO III-Alumbrado y Jardineria . . .	99,180,00 "
S u m a . . .	1,278.120.10 "
Imprevistos	21.879,90 "
TOTAL PRESUPUESTO DE EJECUCION MATERIAL .	1,400.000,00 "

15% Contrata	210.000
Honorarios Arquitecto	
Proyecto 0,50 de 1,40% sobre 1.400,00	9.800
Dirección id anterior	9.800
Honorarios Aparejador	
60% sobre 9.800	5.880
	2.125.480

IMPORTA EL PRESUPUESTO DE CONTRATA LA CANTIDAD DE DOS MILLONES CIENTO VEINTICINCO MIL CUATROCIENTAS OCHENTA PTAS.

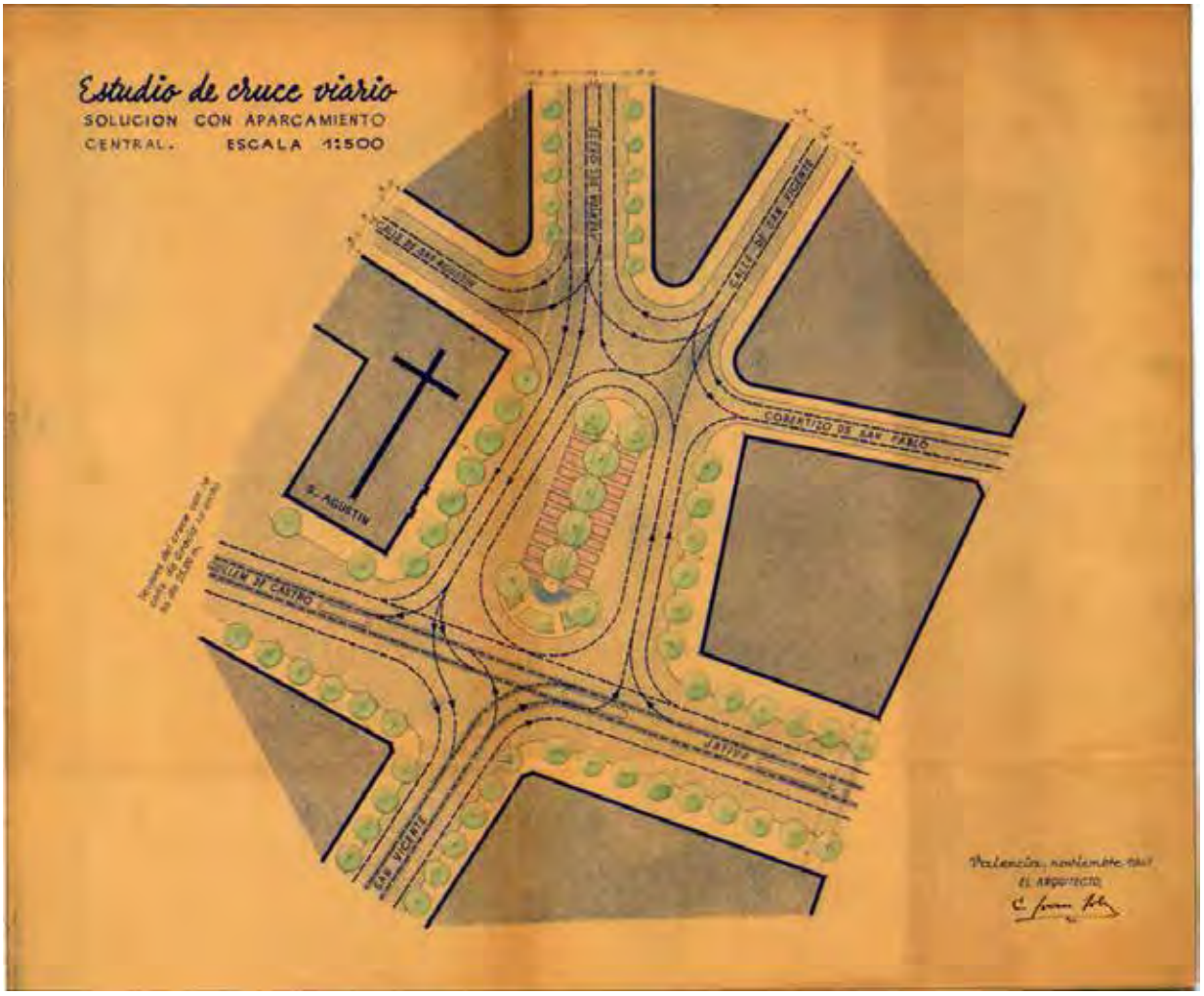
Valencia, 5 de agosto de 1953.

Por la Oficina Técnica de Urbanismo,

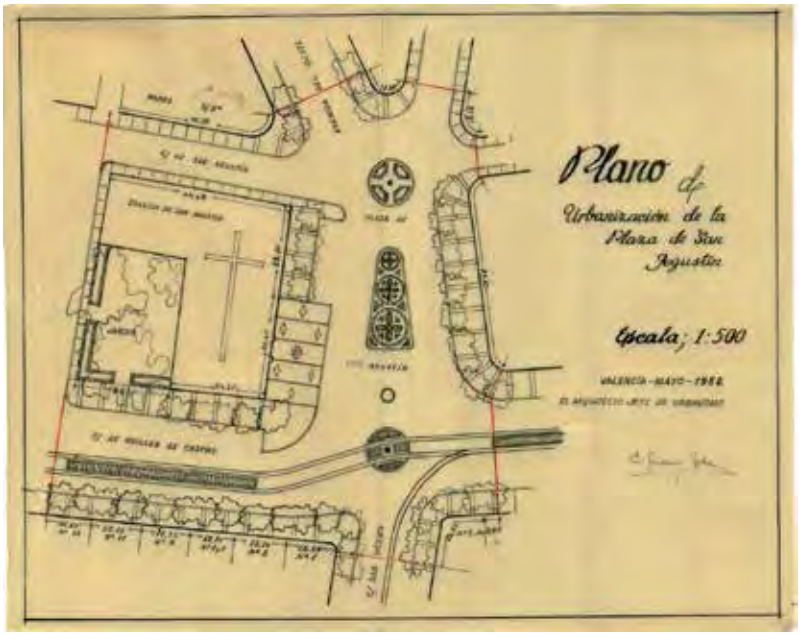
El Arquitecto Jefe,

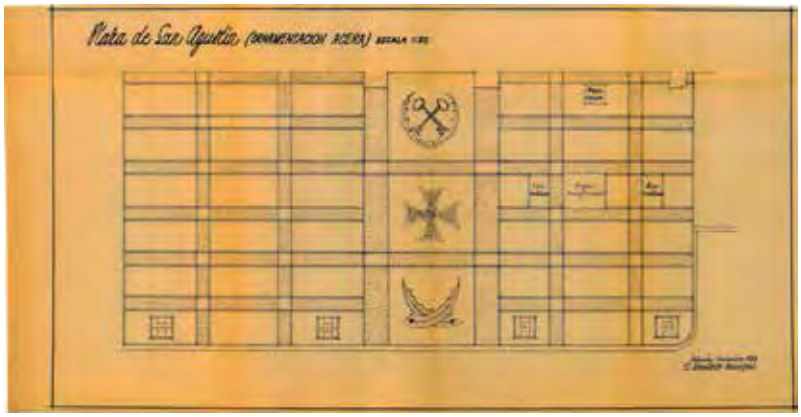
Vº Bº

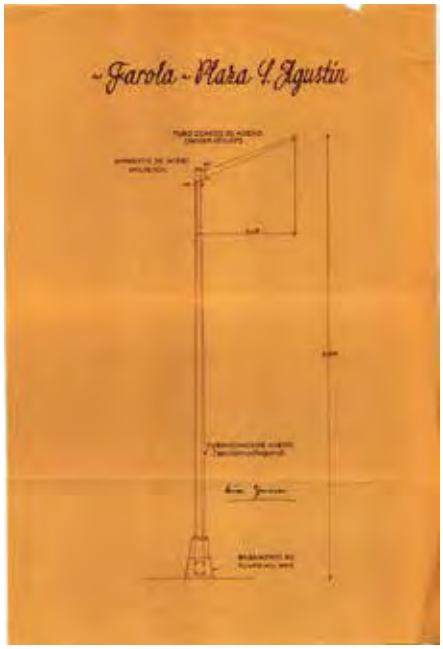
El Arquitecto Mayor,


Estudio de cruce viario
SOLUCION CON APARCAMIENTO CENTRAL. ESCALA 1:500
CALLE DE SAN AGUSTIN
CALLE DE SAN VICENTE
CEMENTERIO DE SAN PABLO
S. AGUSTIN
JATIVA
SAN VICENTE
Valencia, noviembre 1947
EL ARQUITECTO


Urbanización de la Plaza de San Agustin
Estado actual.


Plano de
Urbanización de la
Plaza de San
Agustín
Escala; 1:500


Plaza de San Agustín


Farola - Plaza S. Agustín


Urbanización Plaza de San Agustín
DETALLE DE FAROLA

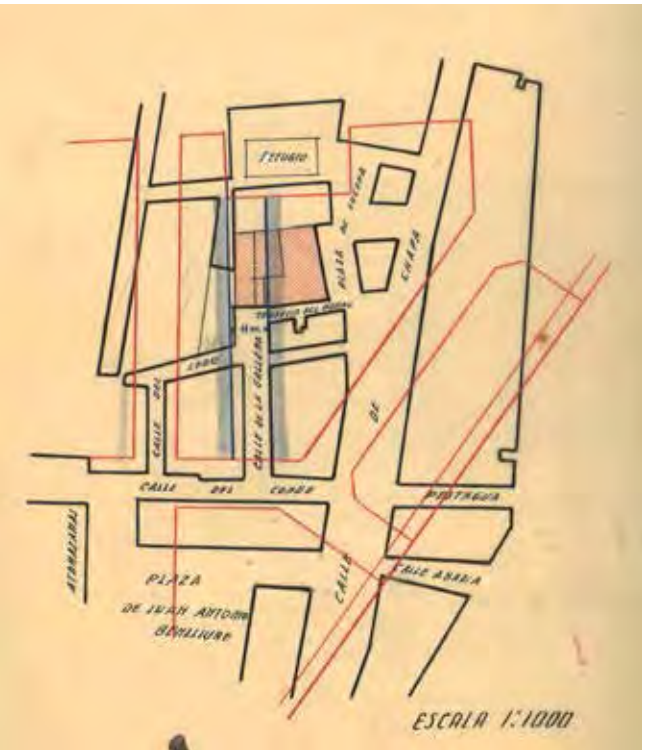
BULEVAR DE FACHADA AL PUERTO

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

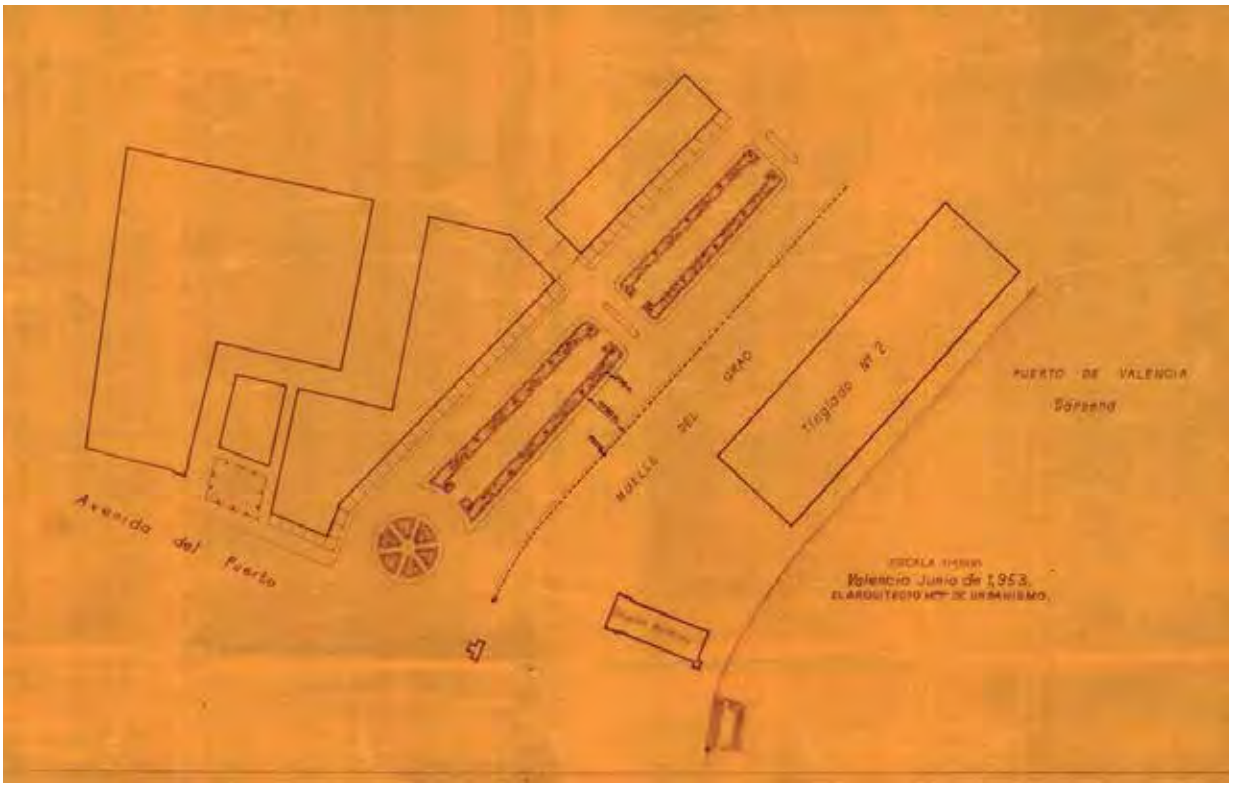
Arquitectos: Javier Goerlich

Fecha redacción: 1948 a1953

Contenido y fuente: **APM AN-139-2**
ALINEACIONES EXISTENTES Y FUTURAS, E 1/1.000
PLANTA PARCIAL DEL BULEVAR, E 1/1000
FACHADA PRINCIPAL, E 1/200
FACHADA PRINCIPAL, E 1/200. ARQS. PONS, PASTOR, GRAU
PLANTA DEL BULEVAR, E 1/200


Refugio
PLAZA DE INDIA
CALLE
CALLE DE LA CRUZ
CALLE DEL CONDE
PORTAGUA
CALLE ARABA
PLAZA
DE JUAN ANTONIO BENIFURE
ESCALA 1:1000


Refugio
Plaza de Lucena
Chopo
Calle del Conde
Calle de Portagua
Calle Alcalá
Plaza de Juan Antonio Benifure
Escala 1:1000
El Arquitecto Mayor


Avenida del Puerto
MUELLE DEL GRAO
Tinglado Nº 2
PUERTO DE VALENCIA
Sorpresa
Valencia Junio de 1,953.


ESC. 1/200
LOS ARQUITECTOS
JOSE A. PONZ
JOSE A. PASTOR
CAMILO ORAU

PROYECTO DE NUEVO PERFIL PARA EL CAMINO DE TRÁNSITOS

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Arquitectos: Camilo Grau Soler

Fecha redacción: 1949

Contenido y fuente: **APM**

MEMORIA
PLANO E 1/100.

NUEVO PERFIL DEL CAMINO DE TRANSITOS

MEMORIA

Antecedentes.- Al abrirse el Cº de Tránsitos de la Ciudad, se hizo tan solo en una faja central de 10 mts., al objeto exclusivo de atender a la circulación rodada y colocando unas planchas metálicas para los carros evitando con ello el desgaste del pavimento. Dichas planchas colocadas a una distancia aproximada de 4'50 mts., hace imposible el cruzamiento en la Zona central de dos vehiculos, de la naturaleza y dimensiones de los actuales.

Al crecer la Ciudad y edificarse en el referido Cº de Tránsitos con un ancho total de 30 mts., quedan unas fajas laterales de 10 mts., a cada lado del mismo sin urbanizar. La urbanización de estas Zonas laterales llevan aneja la creación de un nuevo perfil que deje atendidas todas las necesidades que la circulación y el tráfico impone en la actualidad y en el porvenir; por lo que la Comisión de Urbanismo haciendose cargo del problema y de la necesidad de darle una solución para el futuro, acuerda en Sesión del 29 de marzo del corriente año y por iniciativa de su Presidente, que por la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo se formule un proyecto de perfil, en el que se resuelva las necesidades apuntadas de la mejor manera posible.

Descripción del proyecto.- Según se aprecia en el perfil y planta que se acompaña, elaancho total de 30 mts., se distribuye de la siguiente forma:

Aceras de 4 mts., al lado de las edificaciones, ancho que se estima suficiente habida cuenta de que el tráfico de vehiculos es muy superior al de peatones en éste camino.

Espacios enarenados de 2,50 mts., con alcorques para arbolado junto a la calzada, quedando el espacio libre para circulación de ciclistas o jinetes.

Calzada de 17 mts., distribuida en la siguiente forma:

Dos espacios extremos, para estacionamiento de vehiculos con un ancho de 3,20 mts., dimensión suficiente por tratarse de vehiculos para-

dos que siempre quedarán pegados a la Zona antes citada.

Dos Zonas de 1,44 mts., limitadas por planchas metálicas para la circulación de carros y -.

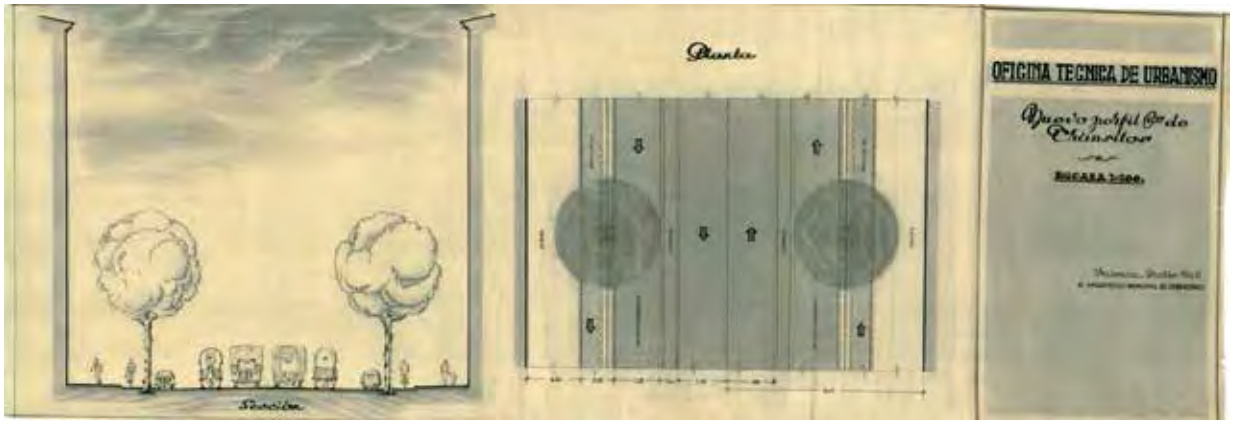
Una calzada central de 7,72 mts., que permite el cruzamiento de vehiculos con la suficiente holgura.- Suponiendo vehiculos de 3 mts., de anchura, ancho superior al de los camiones de mayor tonelaje y un espacio entre ellos de 0,50 mts., quedarian todavia 1,22 mts., o sea 61 cmts., a cada lados de las planchas, lo que impide tropiesen los vehiculos centrales con los carros por muy cargados que estos vayan.

Las características técnicas de los distintos firmes y pavimentos se darian al redactarse los proyectos de ejecución por la Sección de Caminos, de ser aprobado el perfil que se propone y que se somete a la aprobación de la Superioridad.

Valencia, cuatro de abril de mil novecientos cuarenta y nueve.

El Arquitecto Municipal de Urbanismo,

C. Sanz Vila


Planta
OFICINA TECNICA DE URBANISMO

ESTUDIO DEL NUDO DE CIRCULACIÓN DE LAS GRANDES VÍAS DE RAMÓN Y CAJAL, Y DE FERNANDO EL CATÓLICO CON LA CALLE DE SAN VICENTE, Y ADYACENTES.

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

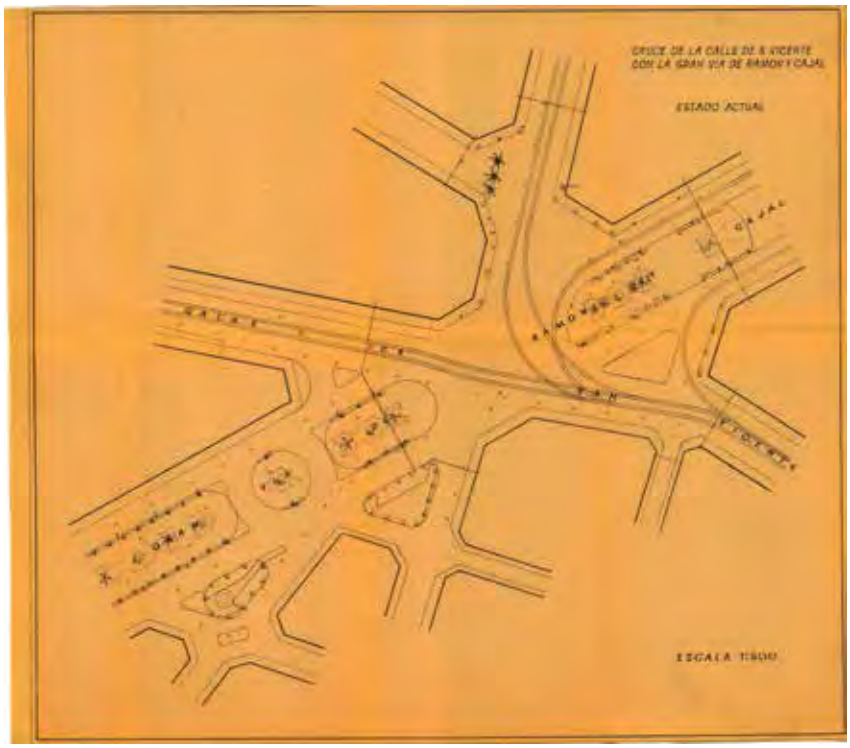
Arquitectos: Camilo Grau Soler

Fecha redacción: 1949

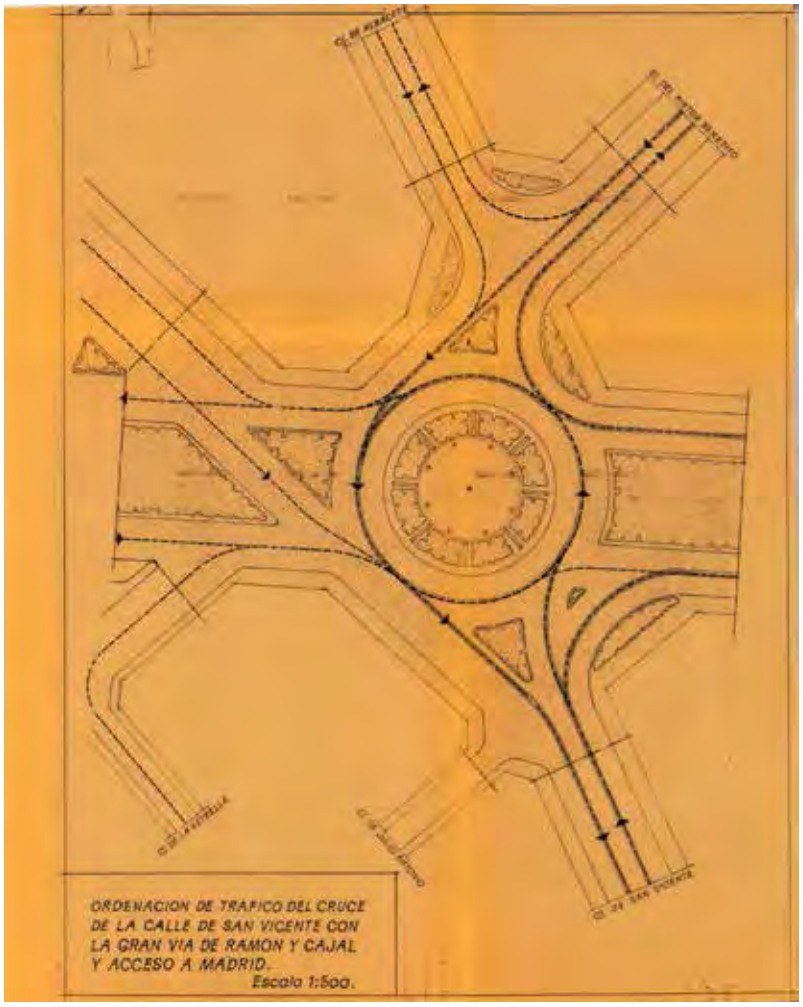
Contenido y fuente: **APM**

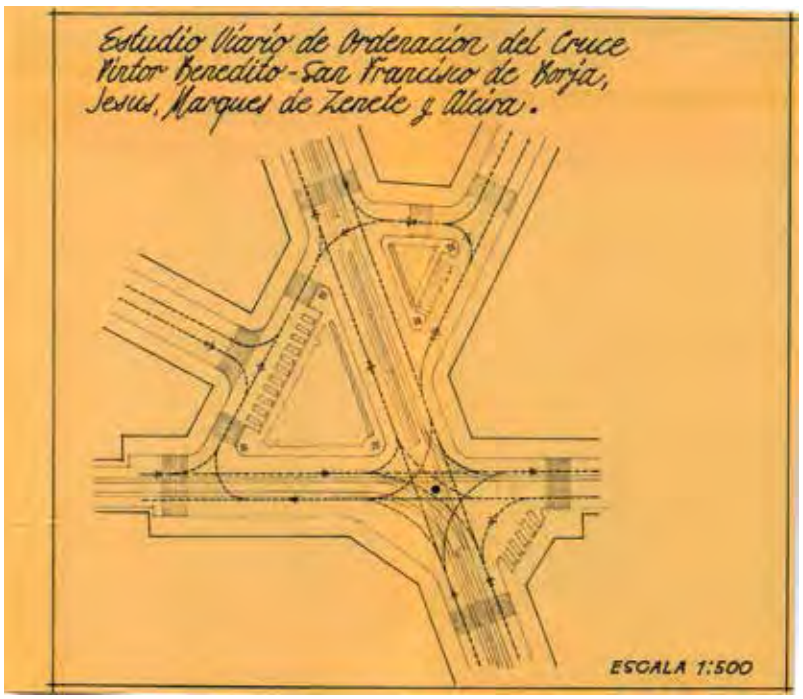
ESTADO ACTUAL
CRUCE CALLE SAN VICENTE - GRAN VÍA RAMÓN Y CAJAL, E 1/500
ORDENACIÓN DE TRÁFICO EN EL SAN VICENTE CON RAMÓN Y CAJAL, E 1/500
ORDENACIÓN DE TRÁFICO DEL CRUCE S. VTE - R. Y CAJAL- ACCESO MADRID, E 1/500
ESTUDIO VIARIO CRUCE P. BENEDITO- S.F. BORJA-JESÚS- M. ZENETE-ALCIRA, E 1/500


Cruce calle San Vicente - Gran Vía Ramón y Cajal.
CALLE DE SAN VICENTE
CALLE DEL PASTOR BONIFACIO
GRAN VIA DE RAMON Y CAJAL
CALLE DE LA ERMITA
CALLE DE SAN VICENTE
ESCALA 1:500
Valeriano Nieto Roig
El Arquitecto Municipal, de Madrid.


CRUCE DE LA CALLE DE S. VICENTE
CON LA GRAN VIA DE RAMON Y CAJAL
ESTADO ACTUAL
CAJAL
ESCALA 1:500


Ordenación de tráfico en el
cruce San Vicente con Ramón y Cajal
CAJAL
RAMON
CALLE
GRAN
ESCALA 1:500


ORDENACION DE TRAFICO DEL CRUCE
DE LA CALLE DE SAN VICENTE CON
LA GRAN VIA DE RAMON Y CAJAL
Y ACCESO A MADRID.
Escala 1:500.


Estudio Viario de Ordenación del Cruce
Víctor Benedito - San Francisco de Borja,
Jesus, Marques de Zenete y Alcira.
ESCALA 1:500

ESTUDIOS DEL CRUCE DE LA PROLONGACIÓN DE LA GRAN VIA DE FERNANDO EL CATÓLICO CON EL CAMINO DE TRÁNSITOS. Y CON EL NUEVO CAMINO DE TRÁNSITOS

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

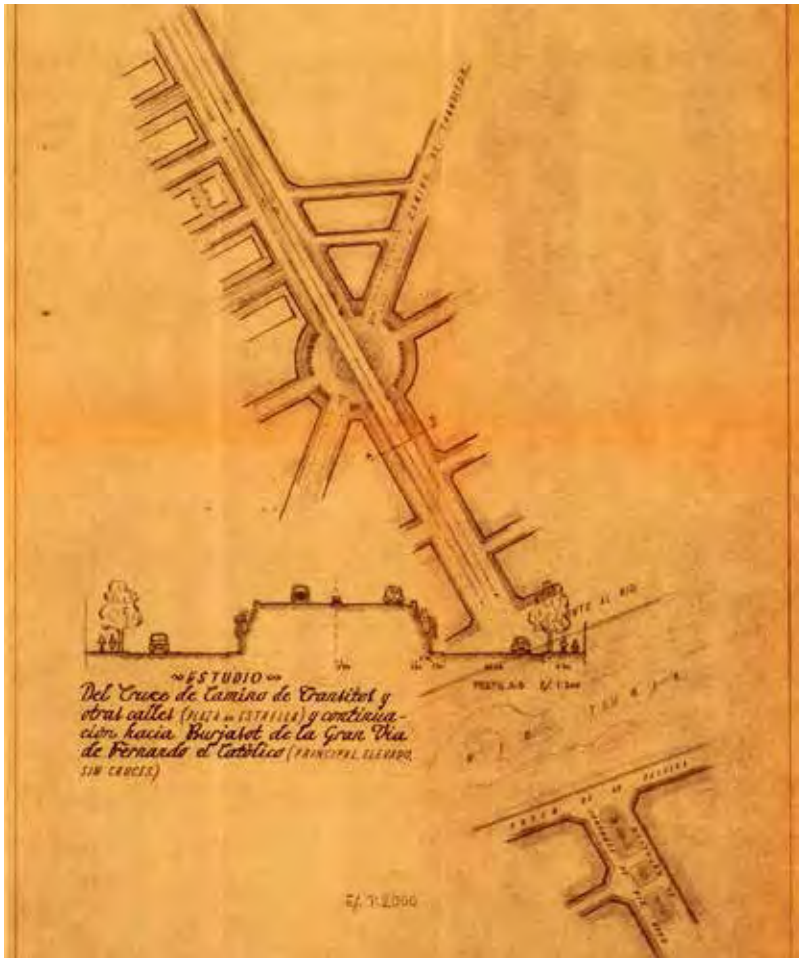
Fecha redacción: 1951

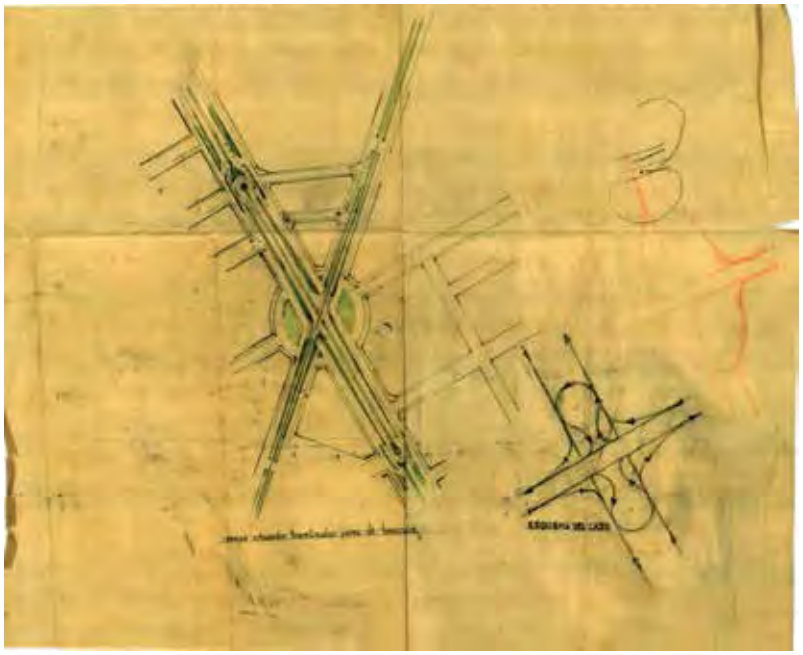
Contenido y fuente: **APM, AN-148-3**

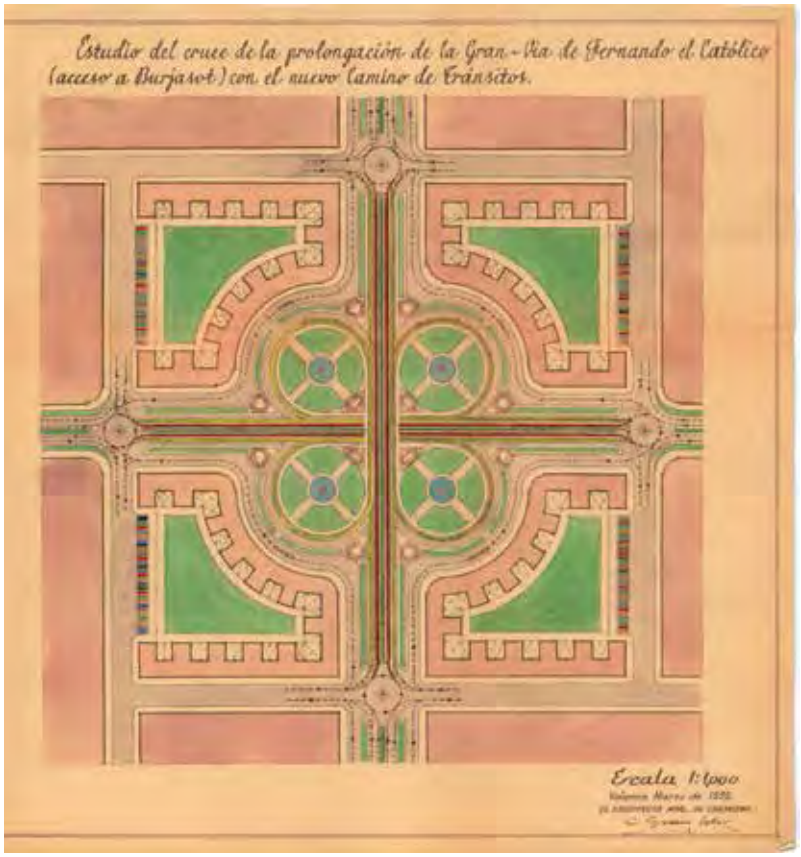
ESTUDIO DEL CRUCE DE Cº DE TRÁNSITOS (PLAZA EN ESTRELLA) Y CONTINUACIÓN DE LA GRAN VÍA DE FERNANDO EL CATÓLICO (PRINCIPAL ELEVADO SIN CRUCES). E 1/2.000 – 1/200. 1951 c.a.

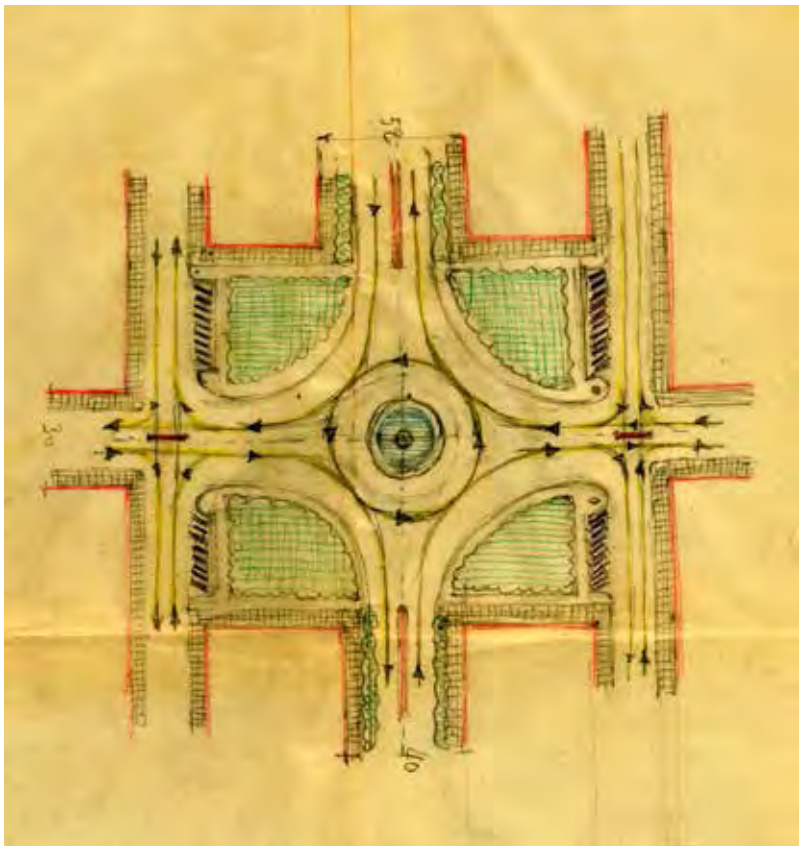
ESTUDIO DEL CRUCE DE LA PROLONGACIÓN DE LA GRAN-VÍA DE FDO. EL CATÓLICO CON EL NUEVO Cº DE TRÁNSITOS. CAMILO GRAU SOLER. E/ 1.000.

VARIOS CROQUIS


ESTUDIO
Del Cruce de Camino de Cornellet y otra calle (PLAZA DE ESTRELLA) y continuación hacia Barjalet de la Gran Vía de Fernando el Católico (PRINCIPAL LLEVADO SIN CRUCES)
Ej. 1:2000




Estudio del cruce de la prolongación de la Gran-Via de Fernando el Católico
(acceso a Burjasot) con el nuevo Camino de Tránsitos.
Escala 1:1000



PROYECTO DE PASO EN LA GRAN VÍA BAJO LA ESTACIÓN

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

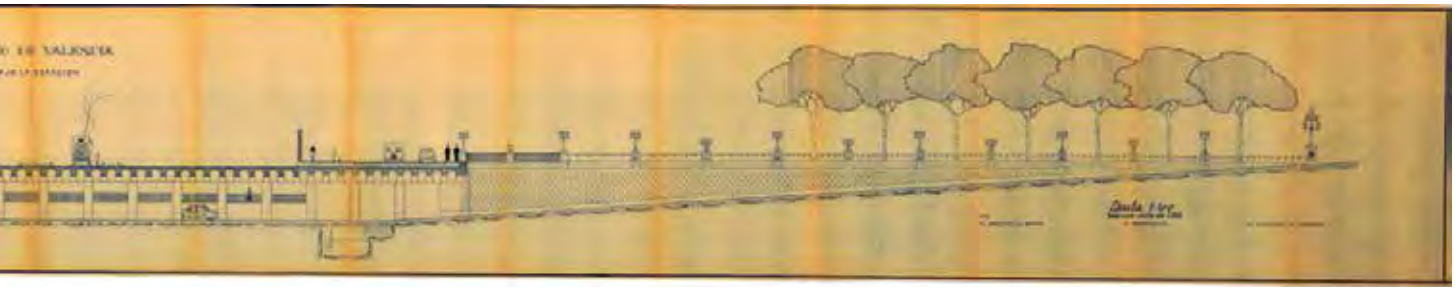
Arquitectos: Julio Bellot, Camilo Grau, Vº Bº Javier Goerlich.

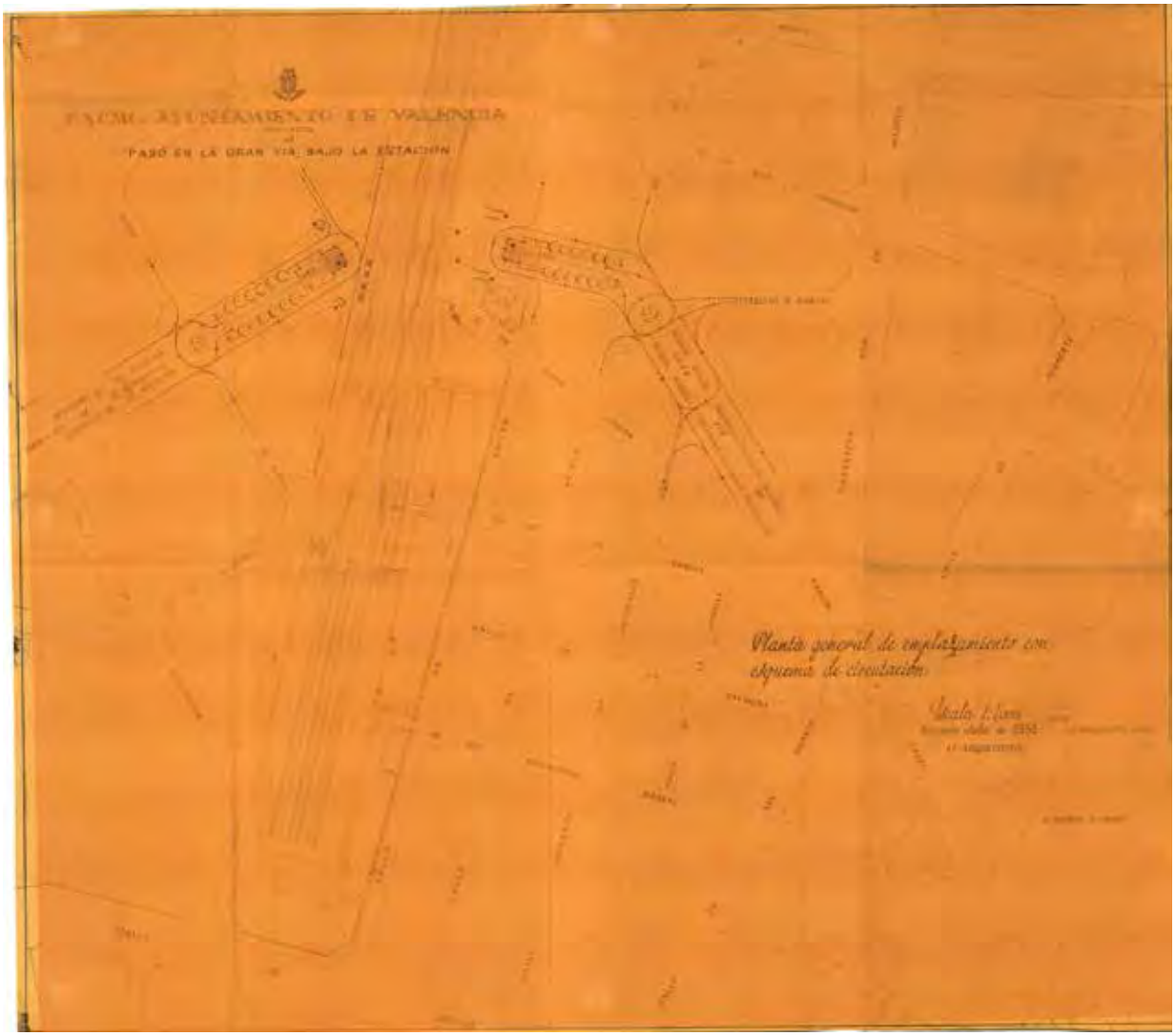
Fecha redacción: 1952

Contenido y fuente: **APM, AN-255-1**

PASO EN LA GRAN VÍA BAJO LA ESTACIÓN. SECCIÓN LONGITUDINAL, 1952 E 1/100.
PASO EN LA GRAN VÍA BAJO LA ESTACIÓN. SECCIÓN LONGITUDINAL, 1955 E 1/100.
PLANTA GENERAL CON ESQUEMA CIRCULATORIO, 1952 E 1/1.000.
PLANTA GENERAL CON ESQUEMA CIRCULATORIO, 1955 E 1/1.000.


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA




PASO EN LA GRAN VIA BAJO LA ESTACION
Planta general de emplazamiento con esquema de circulación

ESTUDIO DEL NUDO DE CIRCULACIÓN DE GRAN VÍA DEL MARQUÉS EL TURIA, AVENIDA JOSÉ ANTONIO, CALLE DE RUZAFA Y CALLE DEL GENERAL SANMARTÍN.

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Arquitectos: ----------

Fecha redacción: 1953

Contenido y fuente: **APM AN-13-31**
MEMORIA
VARIOS CROQUIS

ESTUDIO DEL NUDO DE CIRCULACION DE GRAN VIA DEL MARQUES DEL TURIA, AVENIDA DE JOSE ANTONIO, CALLE DE RUZAFA Y GENERAL SAN -- MARTIN.

=========

M E M O R I A

En la actualidad tiene este nudo, como defecto principal, el estar encauzado y definido el tráfico de vehículos y peatones, quedando grandes espacios de interferencia de unos con otros y teniendo mal definidas las diversas direccion, con lo que se crea un confusionismo que es causa de peligro y , paradógicamente, apesar del gran espacio destinado a circulación de vehículos, de retraso, al menos para los conductores que pretenden respetar la vida de los demás y son - cuidadosas en la conducción.

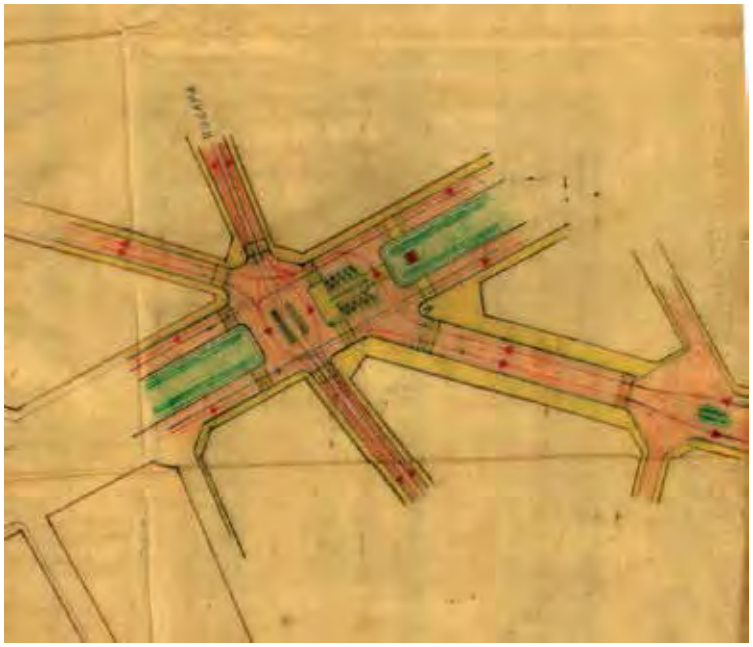
La solución que se presenta, tiene como base la circulación en turbina en el cruce de Ruzafa y Gran Vía, con un gran islote central de buen radio, para el giro de todos los vehículos; a esta circulación se incorpora, por medio de una calzada diagonal, la de prolongación de la Avenida de José Antonio. Las calzadas se han reducido a lo estrictamente necesario, con lo cual han venido agrandados - los islotes de Gran Vía y José Antonio. Entre ellos se establecen fáciles y claros pasos de peatones que no tendrían que atravesar grandes espacios de calzada. Todo ello produce una claridad y facilidad de circulación que creemos que soluciona el nudo en estudio.

Se ha dibujado para el futuro una sola línea de tranvías en calle de Ruzafa, que estimamos se hará necesario desechar el actual - sistema de ida y vuelta de tranvías por calles de insuficiente anchura que quedarían muy desahogadas a base de dos circulaciones de automóviles y una de tranvías. Esto conducirá, naturalmente, a formar circuitos cerrados con las líneas de tranvías y no líneas paralelas de ida y vuelta.

Con lo dicho creemos dar idea suficientemente clara del estudio realizado y solución que se propone.

Valencia, JULIO 1953.

EL ARQUITECTO MUNICIPAL,



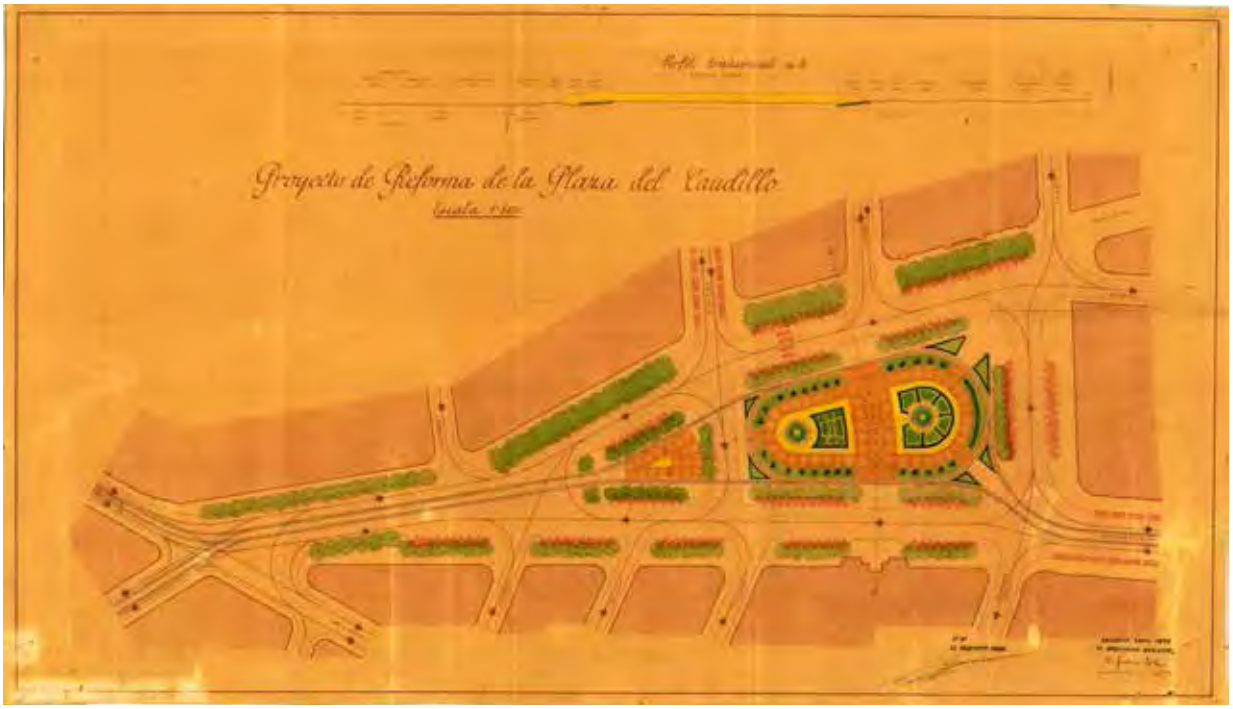
PROYECTO DE REFORMA DE LA PLAZA DEL CAUDILLO

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Arquitectos: Camilo Grau, Javier Goerlich

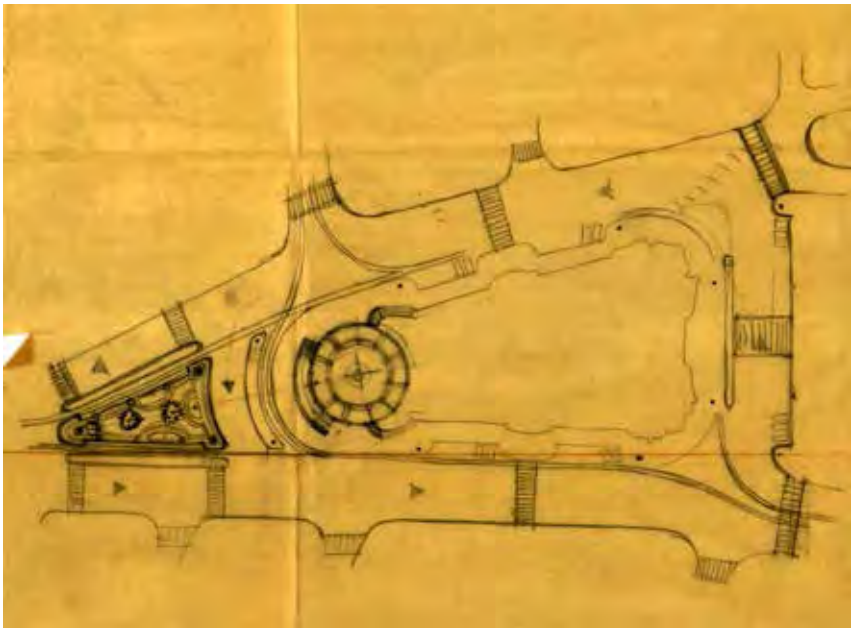
Fecha redacción: 1953

Contenido y fuente: **APM AN-105**
PLANTA GENERAL
SECCIÓN LONGITUDINAL
SECCIÓN TRANSVERSAL
SECCIÓN LONGITUDINAL COLOREADA
SECCIÓN TRANSVERSAL COLOREADA
CROQUIS DE PLANTA


Proyecto de Reforma de la Plaza del Caudillo


Proyecto de Reforma de la Plaza del Caudillo


Proyecto de Reforma de la Plaza del Caudillo.
SECCION TRANSVERSAL



PROYECTO DE ORDENACIÓN DE TRÁFICO EN EL CRUCE DE LA AVD. MARQUÉS DE SOTELO, CON LA CALLE JATIVA

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Arquitectos: Camilo Grau Soler.

Fecha redacción: 1953

Contenido y fuente:

MEMORIA Y PRESUPUESTO	
PLANTA DE ESTADO ACTUAL Y PROYECTO	**APM**
VARIOS CROQUIS DEL CRUCE	**APM**
CROQUIS HASTA LAS PLAZAS DE SAN AGUSTÍN Y DEL CAUDILLO	**APM**

PROYECTO DE ORDENACION DE TRAFICO EN EL CRUCE DE LA AVD. MARQUES DE SOTELO, CON LA CALLE DE JATIVA.

MEMORIA DESCRIPTIVA

Valencia, 5 - 8 - 1953

PROYECTO DE ORDENACION DE TRAFICO EN EL CRUCE DE LA AVD. MARQUES DE SOTELO CON LA CALLE DE JATIVA

MEMORIA DESCRIPTIVA

Estado actual.-

Los defectos fundamentales que se acusan son:

1) - Circulación de tranvias sobrecargada por la doble dirección de la Avd. del Marques de Sotelo a la calle de Játiva en sus dos direcciones.

2) - Doble circulación de tranvias y vehiculos por la calle de Alicante, que solo tiene 12 m. de ancho total, insuficiente a todas luces.

3) - Falta de encauzamiento de las circulaciones de vehiculos, por exceso de espacios libres, irregularidad de los mismos.

El 1º de losdefectos apuntados es de dificil solución en el ámbito del cruce, ya que la dirección de tranvias de Avd. Marques de Sotelo hacia Ruzafa, así como la que viviendo de Guillem de Castro entra en Marques de Sotelo, por ser direcciones encontradas con las de vehiculos a via libre, siempre provocarán conflictos de tráfico, de no desviar por ejemplo: la que viene de Ruzafa por la calle de Ruzafa, para su incorporación a la Plaza del Caudillo, y la que viene de Guillem de Castro por la calle de San Vicente.

Los otros dos defectos y el mejoramiento del anterior, creemos que se resuelven con la solución que proponemos.

Reforma que se propone.-

1) - Creación de dos isletas verdes, que serán unicamente atravesadas por los tranvias, que al tener necesidad de un gran radio de curvatura (25 m. como mínimo), no se les puede obligar a la solución de carrousel que se fija para los vehiculos a via libre.

La isleta elíptica ordenará el tráfico por la calle de Játiva, con una ligera inflexión, y la triangular, lo ordenará en su paso a la del Marques de Sotelo, sin que existan dudas en los vehiculos sobre la dirección a seguir en cada caso.

2) - Dirección única de tranvias y vehiculos por la calle de Alicante.- Al establecer dirección única de salida en esta calle se evita uno de los mayores taponamientos actuales, agravado por el tráfico de la Estación del F.C. y de la Plaza de Toros contiguas a la misma.

Al tener la calle de Bailen, dirección única de entrada, los vehiculos de la misma, se incorporarán al carrousel de la Plaza o cruce, de donde desviarán a Ruzafa o a Alicante, o doblarán para Marques de Sotelo o para seguir por Guillem de Castro. La entrada a la Estación se hará por la puerta de la calle de Alicante y la salida será por la de Bailén, incorporándose siempre en circuito cerrado a la general.

Aceras.-

Se disponen paralelas á las isletas, al objeto de conseguir la mayor uniformidad posible en los espacios circulatorios, consiguiendo al propio tiempo un mejor efecto estético.

De no poderse conseguir de la R.E.N.F.E. la desviación en curva de la verja de la Estación, la parte de la isleta paralela a la misma se haria recta.

Los pasos de peatones se disponen: uno a la entrada del cruce por Marques de Sotelo y otros dos: uno a la izquierda de la calle de Bailen y otro a la derecha de la calle de Alicante, pues de ese modo no cruzan la zona de circulación intensa.

Las paradas de tranvias se disponen igualmente fuera de la zona circulatoria y junto a los pasos de peatones citados.

Descripción de la obra.-

Se procederá primero a la desviación de las lineas de tranvias y construcción de las isletas, con el consiguiente levantamiento del pavimento actual en la zona triangular afectada.

Las isletas tanto en su perímetro, como en las divisorias que produzcan el paso de las vias, irán enmarcadas con bordillos de piedra caliza, adoquinandose los espacios entre vias.- Los restantes espacios irán enmarcados por estos vivos con fondo de cesped para no privar la visualidad.

Replanteadas las aceras y reparadas las zonas de calzada consiguientes, así como los imbornales y rígolas, se procederá al picado total de las actuales, para construirlas de nuevo a base de un buen firme de hormigón de 200 Kgs., de cemento portland y 15 cms., de espesor, dejando juntas de dilatación cada 60 m/2 como máximo que se rellenarán de asfalto, a los efectos de evitar la dilatación de la masa de hormigón y su consiguiente empuje, que hace inclinar los bordillos como ocurre en la actualidad.- Sobre esta masa de hormigón se procederá al pavimentado de las mismas a base de pastillas de cemento ranurado a 2 tonos y formando encintados, al objeto de conseguir una mayor belleza que las actuales grises de asfalto y "picadas de viruela".- Los bordillos de las aceras serán de piedra artificial que al no ser susceptibles de pulimento con el paso evitarán los resbalones.

En las partes de calzada que no se toquen se procurará conservar el pavimento actual de adoquines, y la que se corrige, se hará con adoquines del mismo tipo.

Los pasos de peatones se pavimentarán con adoquines de distinta tonalidad.

Seria tambien conveniente, marcar flechas, con adoquines de distinto tono indicando las direcciones del tráfico.

Jardineria y arbolado.-

Ya hemos descrito la de las isletas a base de setos y cesped:

En las aceras se construirán alcorques para arbolado de hoja caduca y de mediano porte.- Estos alcorques irán encintados con bordillos de piedra arenisca al nivel del pavimento de las aceras, e irán unidos entre sí por canales, al objeto de que el agua de lluvia que caiga en las aceras, vaya necesariamente a los alcorque en vez de ir a la calzada.

Postes y farolas.-

Se prevé una farola monumental en el centro de la isleta elíptica y otras 2 algo más pequeñas en el triángulo que sujeta la red de cables de los tranvias.- El tipo de farola-poste se estudiará de común acuerdo entre la de los tranvias.- El tipo de farola-poste se estudiará de común acuerdo entre la de los tranvias.- El tipo de farola-poste se estudiará de común acuerdo entre la Sección de Ingenieria y la de Arquitectura, a los efectos mecánicos y estéticos.

Se prevén 11 farolas más en las aceras, de menos porte, aunque del mismo concepto decorativo.

Con lo dicho creemos dar una idea clara del alcance de la mejora que se propone.

El coste de la obra, según presupuesto que se acompaña es de 925.000

que unido a los porcentajes de contrata y honorarios técnicos alcanza la cantidad de UN MILLON OCHENTA Y UNA MIL OCHOCIENTAS DOCE PESETAS CON CINCUENTA CENTIMOS.

Valencia, 8 de agosto de 1953.
Por la Oficina Técnica de Urbanismo,
El Arquitecto Jefe,

Vº Bº
El Arquitecto Mayor,

PROYECTO DE ORDENACION DE TRAFICO EN EL CRUCE DE LA AVD. MARQUES DE SOTELO, CON LA CALLE DE JATIVA.

P R E S U P U E S T O

Capitulo I.- Arranques y demoliciones.-

1) - 4.900 m/2 de arranque de adoquinado con base de hormigón de 0,20 m. y 200 Kgs. de cemento en calzadas a	25,55 = 125,195 ptas.		
Deducción del 30% aprovechable.		37,558 "	
Diferencia			87.637,00 pts
2) - 1.700 m/2 de demolición de aceras con base de hormigón de 0,10 m. de espesor, incluyendo bordillos a	14,20		24.140,00 "
3) - 600 m/l de levantamiento de railes de tranvías a	20,00		12.000,00 "
4) - Tanto alzado por desmonte de farolas, postes de tranvías y accesorios.			4.000,00 "
5) - Tanto alzado por arranque de arbolado			500,00 "
6) - Tanto alzado por arranque de bocas de riego, imbornales y servicios públicos			1.200,00 "
TOTAL ARRANQUES Y DEMOLICIONES			129.477,00 "

Capitulo II.- Nuevas construcciones.-

7) - 4.000 m/2 de pavimento en calzadas a base de adoquín igual al existente, sobre base de hormigón de 200 Kgs. de cemento y 0,20 m. de espesor a		
1.200 m/2 equivalente al 30% aprovechable		
2.800 m/2 de idénticas características a 129,--		361,200,00 "
8) - 540 m/l de bordillo de piedra areniscas de 0,20 x 0,30 ángulo a bisel y contrabordillo o rígola de 0,25 x 0,15 sobre base de hormigón de 200 Kgs. y 0,20 m. de espesor a	70,--	37.800,00 "
Suma y sigue:		399,000,00 "

	Suma anterior:		399,000 ptas.
9) - 2.270 m/2 de aceras á base de pastillas de cemento ranurado, colocadas en diagonal, con encintados del mismo material en distinto tono, paralelos y normales a los bordillos, sobre base de hormigón de 200 Kgs. de cemento y 0,05 de espesor, con juntas de dilatación cada 60 m/2 como máximo rellenas de asfalto fundido a	75,--	170,250	"
10) - 540 m/1 de nuevos railes de tranvia colocados a	110,--	59,400	"
11) - 520 m/2 de pasos de peatones con adoquín de distinto tono al general (diferencia de precio) a	70,--	36.400	"
12) - Tanto alzado por nuevas bocas de riego, imbornales y servicios públicos		5.200	"
TOTAL NUEVAS CONSTRUCCIONES		670,250	"

Capitulo III.- Alumbrado y jardineria.-

13) - Unidad de farola céntro isleta, con cuatro brazos y sendos faroles con cristal opal, incluida instalación y atirantamiento red de tranvias, a	10.000 pt.	10.000	"
14) - 3 farolas - postes en triángulo-red, incluida instalación y suspensión red de tranvias a	5.000 "	15.000	"
15) - 11 faroles de tipo pequeño en las aceras con faroles de cristal, opal, instaladas	2.500 "	27.500	"
16) - 733 m/2 de macizos de jardineria a	40 "	29.320	"
17) - 50 m/2 de seto en entre-vias a	30 "	1.500	"
18) - 66 unidades de arboles de mediano porte a	40 "	2.640	"
19) - 66 alcorques a	200 "	13.200	"
TOTAL ALUMBRADO Y JARDINERIA		99,160	"

R E S U M E N

Capitulo I.- Arranques y demoliciones	129.477	ptas.
Capitulo II- Nuevas Construcciones	670.250	"
Capitulo III-Alumbrado y Jardineria	99.160	"
S u m a	898.887	"
I m p r e v i s t o s . . .	26.113	"
TOTAL PRESUPUESTO DE EJECUCION MATERIAL	925.000	"

Presupuesto ejecución material.-

De las obras . . . . . 925.000 ptas.

15% de contrata . . . . . 138,750 "

Honorarios Arquitecto.-

Proyecto 0,50 de 1,50% sobre 925.000 . . . . . 6,937,50 ptas.

Dirección 0,50 de 1,50% . . . . . 6.937,50 "

Honorarios Aparejador.-

60% sobre 6.937,50 . . . . . 4.162,50 "

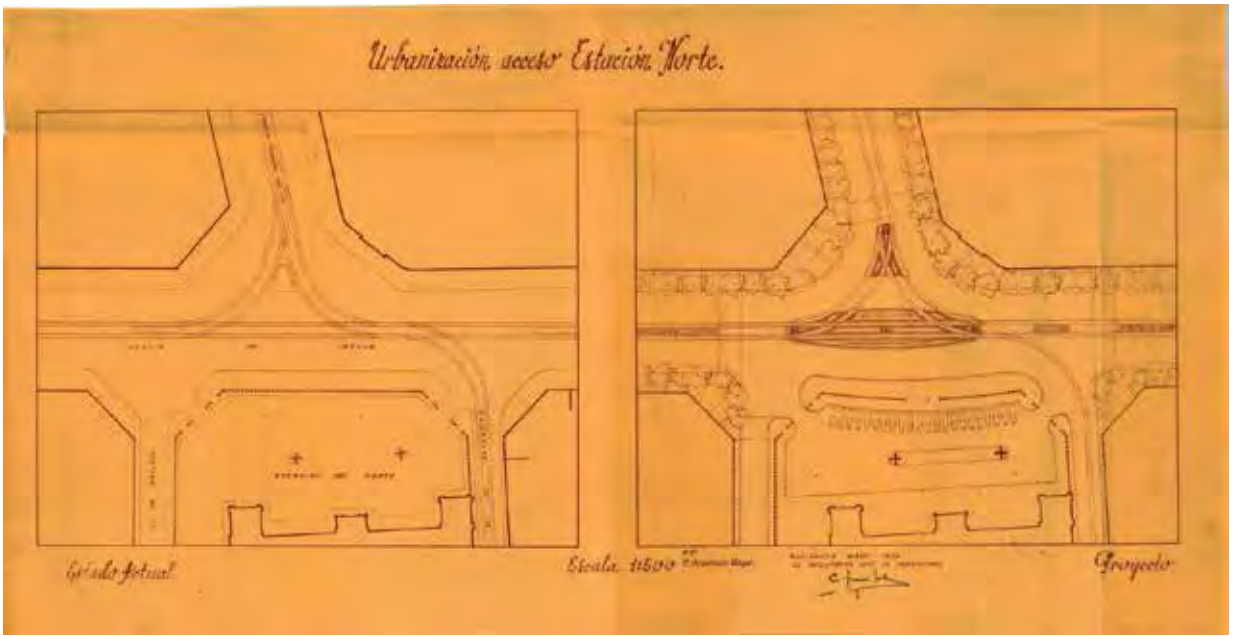
TOTAL GENERAL . . .1.081,812,50 "

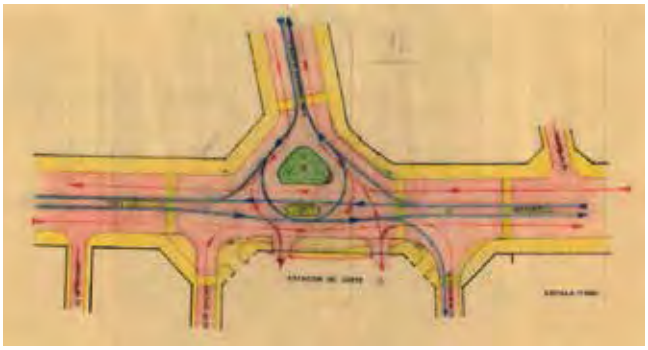
IMPORTA ESTE PRESUPUESTO POR CONTRATA LA CANTIDAD DE UN MILLON OCHENTA Y UNA MIL OCHOCIENTAS DOCE PTAS., CON CINCUENTA CENTIMOS.

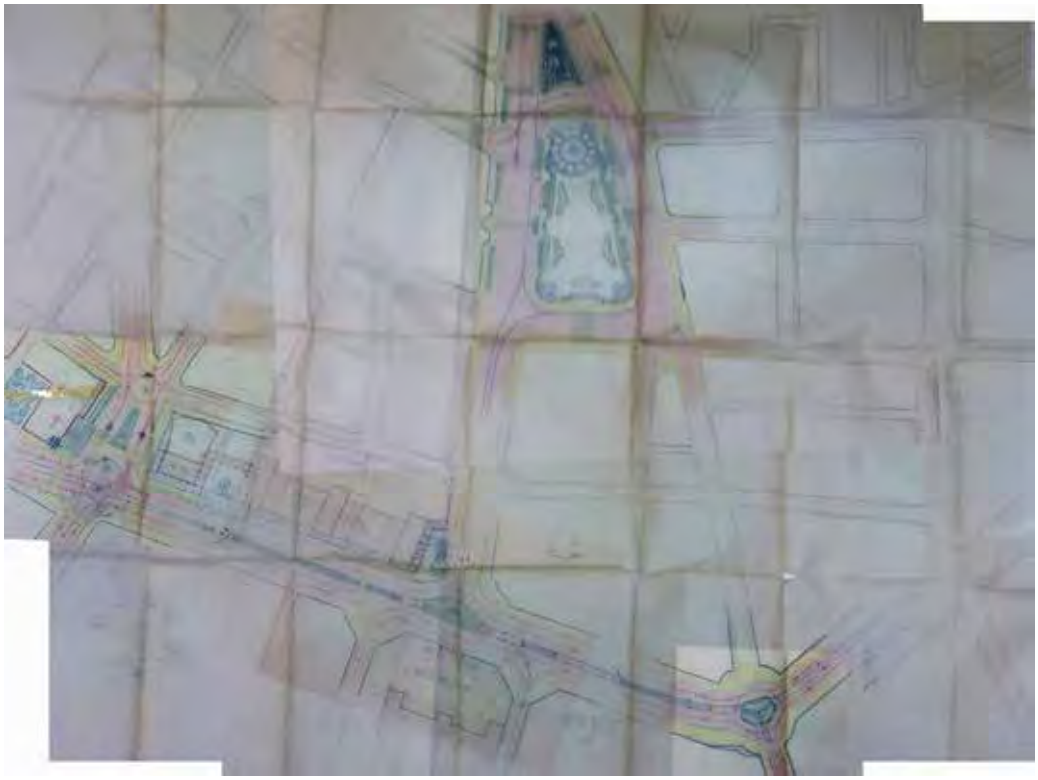
Valencia,
Por la Oficina Técnica de Urbanismo,
El Arquitecto Jefe,

Vº Bº

El Arquitecto Mayor,


Urbanización sector Estación Norte.
Estado Actual
Escala 1:500
Proyecto





ORDENANZA ESPECIAL DE LA PLAZA DE LA REINA

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Arquitectos: Camilo Grau, Julio Bellot, Javier Goerlich.

Fecha redacción: 1953 a 1964

Contenido y fuente:

BASES DE ORDENANZAS, 1954	**APM, AN 9-3**
ORDENANZA, 1954	**APM, AN 9-3**
ORDENANZA, 1964	**APM, AN 9-3**
PLANO DE URBANIZACIÓN PARCIAL, E 1/300, 1953	**APM, AN 9-6**
PLANTA GENERAL, E 1/200, 1954	APM, AN 9-2
FACHADAS ESTE, E 1/200, 1954	APM, AN 9-3
FACHADAS OESTE, E 1/200, 1954	APM, AN 9-2
DETALLE GENERAL DE FACHADA, E 1/50, 1954	APM, AN 9-2
SECCIÓN, E 1/50, 1954	APM, AN 9-2
DETALLES, E 1/10, 1/5, 1/1, 1954	APM, AN 9-3
PERSPECTIVA	**APM, AN 9-6**
CROQUIS FUENTE ORNAMENTAL	**APM, AN 9-5**

BASES PARA LA REDACCION DE LA ORDENANZA ESPECIAL PARA LA EDIFICACION A LA PLAZA DE LA REINA.

Resuelto y aprobado el estudio de lineas de la Plaza de la Reina y de acuerdo con el Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, que en sus bases de ordenanzas indica la Plaza de la Reina como una de las zonas en que ha de regir Ordenanza Especial, debe redactarse la correspondiente para llegar a conseguir los fines que en dichas bases y en las memorias de los proyectos relativos a esta Plaza se proponen, y quedan logrados cuando al construir los nuevos edificios resulte terminado este elemento, tan importante de la Ciudad.

Estos fines son: obtener un conjunto armónico, sin estridencias que acompañe y realce edificios tan representativos como son la Catedral y la iglesia de Santa Catalina. Por esto creemos fundamental no pedir una arquitectura de gran brillantez en cada edificio por separado, de no separar en Plaza aparte la Catedral y no acusar a la Plaza la Iglesia de Santa Catalina. Quedando, como queda incorporados estos edificios a la Plaza, se debe tender a que el gran motor del embellecimiento de los edificios: el deseo de cada propietario de que su edificio sea el mas bello entre los que le circundan, pierda en este caso el caracter individualista y se dirija a lograr que el conjunto sea de gran belleza. Es esta la única forma de conseguir ese armonía y reposo, características fundamentales de la gran arquitectura de conjuntos, que pueda hacer de la futura Plaza de la Reina un ejemplo de conjunto moderno traducción de tantos como la historia de la arquitectura nos ha legado. Naturalmente no puede esperarse, en la actualidad, producir una joya arquitectónica como esas plazas mayores que no podemos dejar de tener presentes siempre que pensamos en como debe de ser la Plaza de la Reina. Las circunstancias económicas actuales no permiten llegar a esas riquezas de materiales y ornamentales.

Lo que sí podemos hacer es lograr una unidad que realce las proporciones y se consiga un conjunto grandioso sin recurrir a edifi-

cios de gran tamaño que achicarían los de la Catedral e Iglesia precitadas.

Por todo ello creemos que la ordenanza debe redactarse con sujeción a las siguientes bases.

1ª.- Volumen. En la parte aporticada se construirán planta baja y cinco pisos. La planta baja podrá ser dividida por naya que retirará por lo menos tres metros desde el paramento exterior de entrada a la planta baja. La planta baja tendrá la altura que resulte tomando la de seis metros en el ángulo derecho, mirando a la fachada, de la Catedral y trasladando esta cota a todos los edificios de la Plaza.

Los pisos tendrán la altura fija de tres veinte metros comprendido el espesor del entramado. Todos los entramados serán pues a la misma altura y los balcones serán corridos sin solución de continuidad, en la tercera planta.

En la parte no aporticada, la naya se podrá continuarse hasta la fachada y sacar huecos a ella, resultando por lo tanto un entresuelo

El último piso será con logia en primera crugía. Con un retranqueo de 3'50 m. desde la fachada al fondo de la logia.

Sobre el último piso solamente se podrá construir la caja de escalera y la portería, retirándolas a tercera crujía.

2ª.- Módulo horizontal.- Cada casa deberá comprender por lo menos tres pórticos por lo que los solares deberán tener, en fachada, aparte lo prescrito en Ordenanzas Generales sobre su regularidad, la dimensión fija múltiple de la del pórtico, que es aproximadamente tres metros cuarenta centímetros y exactamente lo que resulte de dividir la zona de pórticos por el número de ellos.

3ª.- Detalles.- Toda la fachada deberá ajustarse al proyecto de fachada que se adjunta a las ordenanzas, en cuanto a dibujo y calidad de los materiales que en el mismo se determinan.

La linea de porticos quedará libre en toda su longitud realizándose las medianeras a partir de la fachada maciza de la planta baja.

Valencia, mayo de 1954.

ORDENANZA ESPECIAL PARA LAS INVESTIGACIONES SUBAXIENTES

A LA PLAZA DE LA ONEMA

ORDENANZA ESPECIAL PARA LAS EDIFICACIONES RECAYENTES A LA PLAZA DE LA REINA

Artº 1º.- Se regulan por esta Ordenanza las edificaciones recayentes a Plaza de la Reina, y se redacta en cumplimiento del Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, aprobado por Ley de 18 de Diciembre de 1946, que, en su Proyecto de Bases Generales para Ordenanzas Reguladoras de la Edificación, CAPITULO X, Artº 1º, señala la Plaza de la Reina como Zona de Ordenanza Especial y con sujeción a las bases aprobadas por el Excmo. Ayuntamiento Pleno de 12 de mayo de 1954.

Artº 2º.- DELIMITACION.- Quedan sujetos a esta Ordenanza todos los edificios recayentes a la Plaza, terminándose dichos edificios, al penetrar en las calles que afluyen a la misma, en la forma que indican las Ordenanzas Generales para la solución de paso de calles de categoría superior a otras de categoría inferior (Artº 23 de Ordenanzas Generales). Al penetrar en dichas calles no será obligatorio dejar pórticos y logias, de los cuales no se edificará más que los marcados en los planos. Por último el paramento de la calle del Miguelete, recayente a la Plaza, no estará sujeto a esta Ordenanza y el paramento izquierdo de la Plaza mirando hacia la Catedral continuará a su altura al doblar en el chaflán frente al Miguelete y realizará el cambio de altura al penetrar en la continuación de dicha calle del Miguelete.

Artº 3º.- FACHADAS.- Se sujetarán al proyecto de fachadas anejo a las presentes ordenanzas realizando dichas fachadas exactamente iguales a lo que expresan los dibujos tanto en albañilería como en cantería, hierros y carpintería.

Artº 4º.- La planta baja, que comprende desde el suelo hasta el cielo raso del pórtico, quedando el intradós del dintel del pórtico solamente 5 cm., más bajo que el nivel del cielo raso del pórtico, podrá ser dividida por naya. Esta naya comenzará como máximo a tres metros del paramento de fondo del pórtico y podrá extenderse a todo el resto del edificio. En la parte no aporticada la naya podrá con-

tinuarse hasta la fachada y hacer huecos a ella, resultando, por lo tanto, un entresuelo. El último piso será con logia en primera crujía con una profundidad de tres metros cincuenta centímetros. Sobre el último piso solamente se podrá construir la caja de escalera y la portería retirándolas a tercera crujía.

Artº 5º.- PARCELACION.- Cada casa deberá comprender, en fachada, por lo menos tres pórticos y cumplir el resto de condiciones que las Ordenanzas señalan en cuanto a solar edificable y regularidad de las medianerías. Estas deberán ser perpendiculares a la fachada en la Zona de porticos y seguir en linea recta, por lo menos 6 metros más, que forme con la fachada ángulo igual o mayor de 60º. En las zonas sin porticos seguirán solamente esta condición de ángulo igual o mayor de 60º.

Cuando estas condiciones no se cumplan y los propietarios colindantes no lleguen a acuerdo que logre el cumplimiento de las mismas, en el plazo que se fija, por el Excmo. Ayuntamiento, se procederá a la aplicación del artº 13 de las Ordenanzas, sobre Parcelación obligatoria.

Artº 6º.- MATERIALES.- Los postes de pórticos, moldura que los corona y el intradós, en toda la profundidad del poste, serán de piedra caliza natural; el cielo raso del pórtico así como el fondo, excepto zócalo de 60 cm. de piedra caliza, serán estucados en el mismo color de esta piedra caliza; las fachadas, hasta el balcón corrido serán de piedra artificial en color conocido como color piedra de Novelda; todo el cuerpo de edificio desde el balcón corrido hasta la moldura bajo las logias será de estucado en color terracota y por último, todas las molduras, pilastras de la logia y elementos de la misma serán de la piedra artificial antedicha.

El interior de la logia estará tratada igual que el interior del pórtico.

Los balcones serán de los tradicionalmente valencianos con correas de hierro plano o téa e intrados de azulejo con sujección al dibujo adjunto a estas ordenanzas; las barandas de hierro forjado.

En los proyectos que se presenten constarán dibujos de todos los elementos, como separaciones de balcones y entre logias de diversas casas o viviendas, que puedan alterar la unidad del conjunto para ser sometidos al Excmo. Ayuntamiento para su aprobación o disconformidad.

Valencia, octubre de 1954.

Los Arquitectos Municipales de Urbanismo,

Vº Bº

Urbanización Plaza de la Reina

D I L I G E N C I A.- CERTIFICO: Que el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 5 de agosto pasado, acordó que por los técnicos municipales se formulen, entre otros, proyecto de urbanización de la plaza de la Reina.-

Valencia, 10 de Octubre de 1953.

El Jefe del Negociado, Firmado

Valencia, 10 de Octubre de 1953.-

Informe el Sr. Arquitecto Mayor.-

El Alcalde, Firmado

La urbanización de la Plaza de la Reina interesa dos aspectos: El de ordenación general, que supone la aprobación de una ordenanza especial acompañándo un proyecto de trazado y composición en alzado, de los edificios que se construyan con fachada recayente a la misma; y el de ordenación de tráfico y distribución del suelo y subsuelo que ha de formar su urbanización propiamente dicha:

El primer aspecto de ordenación general, quedará atendido con la aprobación de la Ordenanza especial que se adjunta y planos que a la misma se acompañan, en los que en planta y alzados se grafíos cuanto interesa a su aplicación.

En cuanto al segundo aspecto, se adjunta asimismo el proyecto de urbanización parcial de la zona de tráfico rodado, que el estado de las expropiaciones permite ejecuatr en la actualidad con caracter definitivo, hasta que andando el tiempo se abra la calle prolongación de Serranos a traves de Juristas, Correjeria, Tapineria y adyacentes, de acuerdo con las alineaciones y zonificación del plano 1 - 3 - 4 y que supone la previa desaparición de los tranvias entre dicha plaza de la Reina y las Torres de Serranos.

V.E. no obstante resolverá.

Valencia, 25 de octubre de 1954.

El Arquitecto Mayor - Firmado.

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
VALENCIA

ORDENANZA ESPECIAL PARA LA CONSTRUCCION DE EDIFICIOS RECAYENTES A LA PLAZA DE LA REINA.

ANTECEDENTES.-

En fecha 18 de diciembre de 1.963, se acordó por Gran Valencia, la devolución del expediente de Alineaciones de la Plaza de la Reina al Ayuntamiento, previo el informe favorable del mismo para una nueva consideración y al mismo tiempo que se redacte una Ordenanza Especial para regular la edificación.

Esta Ordenanza especial había sido redactada estableciendo un tipo de fachada con pórticos y logias y balcones, sin miradores. El Excmo. Ayuntamiento aprobó el volumen pero con supresión de póticos y dejando libertad en la ejecución de detalles y elementos decorativos, encargando a la Comisión de Urbanismo que la dejase redactada. La transcribimos a continuación: "Excmo. Sr.- Por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión de 22 de junio del pasado año 1.965, se adoptó el acuerdo de modificar la "ORDENANZA ESPECIAL para los edificios recayentes a la Plaza de la Reina, en el sentido de que conservando cuanto se relaciona con volúmenes y alturas de plantas y pisos, así como composición general, se deje sin efecto la composición en pórticos y el detalle que para cada clase de fachadas se indicaba en la precitada Ordenanza.- Esta Comisión, a la que en dicho acuerdo se faculta para redactar el oportuno articulado de la nueva Ordenanza tomando como base las directrices expresadas, en sesión de esta fecha y recogiendo al efecto los estudios previstos presentados por el Sr. Delegado de Edificaciones Particulares, D. José Sancho-Tello Báguena, tiene el honor de elevar a la superior aprobación de V.E. el proyecto de Ordenanza Especial, que acontinuación se expresa y deja contenido en los artículos siguientes:- DELIMITACION.- PRIMERO.- Todos los edificios que se construyan en la Plaza de la Reina y los de las esqui-

Posteriormente se ha redactado el proyecto de alineaciones modificando las de la plaza y calle del Miguelete y en su memoria, en cuya redacción intervino el que suscribe no se olvida el carácter que debe tomar la Plaza expresándolo en los párrafos que se transcriben a continuación: "CARACTER DE LA PLAZA.- La nueva utilización del suelo, al suprimir el espacio tranquilo sin tránsito dedicado a la Catedral y sus actos religiosos, imprime a la Plaza el carácter de Plaza de tráfico y le quita en gran parte el carácter de Plaza Monumental y de acompañamiento que quería dárselo.- Consideraciones de órden práctico y económico y estético aconsejan que las edificaciones puedan ser construidas por particulares, con ayuda del Ayuntamiento para regularizar solares, pero sin excesivas reglamentaciones modulares en cuanto a la composición de fachadas, dejando solamente las obligaciones que marcan las Ordenanzas estableciendo altura uniforme sin áticos acusados o fachada.- Las ordenaciones uniformes resulta muy pobres cuando han de ser utilizadas por personas o entidades distintas. Resultan arquitectura muerta.- En cuanto a los pórticos aunque hay ejemplos modernos, estéticamente acertados, estimamos que el pórtico moderno que protege la lluvia y del sol, sin estorbar el tránsito ni convertir en cuevas los comercios, es el voladizo. En todo caso podría reglamentarse un voladizo continuo de 2 m. de saliente pero creemos que en este caso no debe irse a ello para dejar mayor libertad en la composición de los frentes de los edificios.- En cuanto al carácter de los edificios estimamos que o la Comisión Histórico Artística, con el poder de informar en la zona correspondiente que las Ordenanzas le dá, debiera apuntar mas a desechar los proyectos de mal gusto que los que acusen modernidad. No creemos que el acompañamiento de un edificios antiguo sea necesariamente otro de aspecto antiguo. Esto se requerirá solamente para lograr o conservar carácter en su conjunto.- La Catedral, cuya visión lejana es reputada como inconveniente por resultar disminuidas sus dimensiones dado el tamaño de la Plaza, puede ser ocultada parcialmente por un fondo de árboles de buen porte al fondo de los actuales jardines.- Detrás quedará una plaza pequeña para la Catedral.- La Iglesia de Santa Catalina ha sido muy bien restaurada antes

respectivos.- Las logias tendrán su columnata, entablamento y machones de barandilla, de piedra caliza.- La fachada retranqueada de las logias y la del sobreático tendrán la misma composición que la de las plantas tercera a sexta inclusive.- QUINTO.- Todos los huecos de la fachada e intercolumnas de la logia, tendrán las dimensiones siguientes:

Situación	Anchos
En planta baja	2'- mts.
Huecos en entresuelo	1'30 x 1'50 mts.
" " balcón	1'20 x 2'50 "
" " intercolumnas	2'20 x 2'80 "

SEXTO.- Los balcones tendrán el saliente que fija la Ordenanza de Zona interior; la repisa estará formada según el estilo valenciano con revestimiento inferior de azulejos; y las barandillas de balcones, logia y terrazas, serán de hierro forjado a base de balaustres lisos.- Se prohiben salientes en el entresuelo y toda clase de miradores.- SEPTIMO.- Los proyectos presentarán fachadas a escala 1:50, y en los mismos planos se detallarán a escala 1:20 todos los elementos decorativos de las mismas, ta es como veladizos, recercado de puertas, ventanas y balcones, columnata de la logia y cornisas; en cuyo detalle, además de las dimensiones, se indicará el sistema constructive y calidad de los materiales a emplear.- Tambien se presentará una perspectiva de la fachada en color.- OCTAVO.- La composición general de la fachada, quedará a libertad del proyectista, dentro de un estilo sin recargar, y se someterá el proyecto a la Comisión Histótico-Artistica y de Ornato que indicará las modificaciones que a su juicio deban introducirse en el mismo. En cuyos términos se deja contenida la ordenación normativa especial para los edificios recayentes a la Plaza de la Reina, que esta Comisión tiene el honor de elevar a V.E. para su aprobación y posterior tramitación hasta que obtenga la definitiva sanción de la Superioridad.- V.E. no obstante, con su superor criterio resolverá.- Valencia, 11 de enero de 1.956.- EL PRESIDENTE".-

Esta Ordenanza especial fué aprobada por el Pleno Municipal de 19 de enero de 1.956.

Posteriormente se ha redactado el proyecto de alineaciones modificando las de la plaza y calle del Miguelete y en su memoria, en cuya redacción intervino el que suscribe no se olvida el carácter que debe tomar la Plaza expresándolo en los párrafos que se transcriben a continuación: "CARACTER DE LA PLAZA.- La nueva utilización del suelo, al suprimir el espacio tranquilo sin tránsito dedicado a la Catedral y sus actos religiosos, imprime a la Plaza el carácter de Plaza de tráfico y le quita en gran parte el carácter de Plaza Monumental y de acompañamiento que quería dárselo.- Consideraciones de órden práctico y económico y estético aconsejan que las edificaciones puedan ser construidas por particulares, con ayuda del Ayuntamiento para regularizar solares, pero sin excesivas reglamentaciones modulares en cuanto a la composición de fachadas, dejando solamente las obligaciones que marcan las Ordenanzas estableciendo altura uniforme sin áticos acusados o fachada.- Las ordenaciones uniformes resulta muy pobres cuando han de ser utilizadas por personas o entidades distintas. Resultan arquitectura muerta.- En cuanto a los pórticos aunque hay ejemplos modernos, estéticamente acertados, estimamos que el pórtico moderno que protege la lluvia y del sol, sin estorbar el tránsito ni convertir en cuevas los comercios, es el voladizo. En todo caso podría reglamentarse un voladizo continuo de 2 m. de saliente pero creemos que en este caso no debe irse a ello para dejar mayor libertad en la composición de los frentes de los edificios.- En cuanto al carácter de los edificios estimamos que e la Comisión Histórico Artística, con el poder de informar en la zona correspondiente que las Ordenanzas le dá, debiera apuntar mas a desechar los proyectos de mal gusto que los que acusen modernidad. No creemos que el acompañamiento de un edificios antiguo sea necesariamente otro de aspecto antiguo. Este se requerirá solamente para lograr o conservar carácter en su conjunto.- La Catedral, cuya visión lejana es reputada como inconveniente por resultar disminuidas sus dimensiones dado el tamaño de la Plaza, puede ser ocultada parcialmente por un fondo de árboles de buen porte al fondo de los actuales jardines.- Detrás quedará una plaza pequeña para la Catedral.- La Iglesia de Santa Catalina ha sido muy bien restaurada antes

riormente. Para que quede a la vista tiene que construirse toda la fachada que dará a la Plaza de la Reina. Señalamos solamente las líneas a que pueden llegar las edificaciones de la Iglesia, sin prejuzgar la forma de éstas".

En el mismo proyecto consta la ordenanza, muy breve, ya que estimamos que, salvo procurar una línea horizontal de remate para obtener un aspecto ordenado, no debe limitarse la iniciativa del que construya. Dice así: "Excmo. Ayuntamiento de Valencia.- Proyecto de Alineaciones de la plaza de la Reina y calles del Miguelete.- Ordenandenanzas reguladoras de la edificación.- Artículo único.- Regirán para la edificación y usos de todos los elementos de la Plaza de la Reina y calles adyacentes las prescripciones de las Ordenanzas Reguladoras de la edificación del Excmo. Ayuntamiento de Valencia, con la sola excepción de la altura a cornisa, de los edificios recayentes a la Plaza de la Reina, que será fija de 22'- m. midiendo esta altura como se indica en dichas Ordenanzas y tomando como base la rasante del edificio Catedral en su esquina a calle de la Barchilla. Sobre esta altura solamente se podrá construir la caja de escalera de 3'50 m. de altura y a 3'50 m. por lo menos de la fachada quedando toda otra edificación de portería, o porches por lo menos a 7,00'- m. de las líneas de fachada.- Valencia, diciembre de 1.981.- El Arquitecto Municipal".

Estimamos que con el cambio de alineación de la continuación de calle del Mar debe añadirse a esta Ordenanza un artículo que puede decir:

<u>Artículo 2º.-</u> Todos los espacios que rodean a la Iglesia de Santa Catalina dentro de su manzana serán destinados a jardines o dependencias de la Iglesia.

Mi opinión es que esta Ordenanza es la que debe aprobarse ya que si se vela en parte la vista de la Catedral con los jardines actuales y árboles al fondo de ellos, la Plaza de la Reina y sus alrededores no tiene ni debe tener carácter Histórico-Artístico y la parte sin este carácter es mucho más voluminosa que la parte que podría tenerlo y todo intento en un sentido será probablemente desacertado, y, como ya se ha dicho, de arquitectura muerta.

Por todo ello, estimo que en definitiva la ordenan a especial debe quedar redactada como sigue:

ARTICULO PRIMERO: Regirán para la edificación y usos de todos los elementos de la Plaza de la Reina y calles adyacentes las prescripciones de las Ordenanzas Reguladoras de la edificación del Excmo. Ayuntamiento de Valencia, con la sola excepción de la altura a cornisa, de los edificacios recayentes a la Plaza de la Reina, que será fija de 22,00 m. midiendo esta altura como se indica en dichas Ordenanzas y tomando como base la rasante del edificio Catedral en su esquina a calle de la Barchilla. Sobre esta altura solamente se podrá construir la caja de escalera de 3,50 m. de altura y a 3,50 m. por lo menos de la fachada, quedando toda otra edificación de portería o porches por lo menos a 7,00 m. de las líneas de fachada.

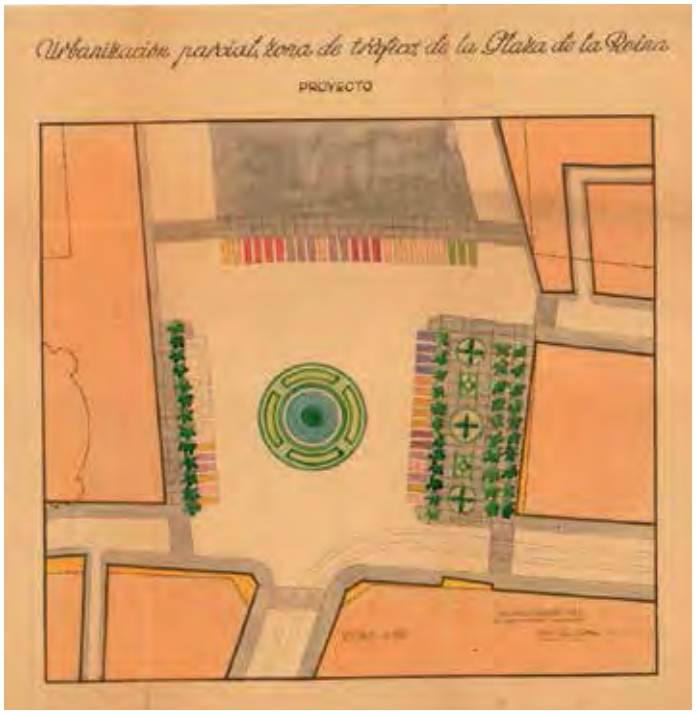
ARTICULO SEGUNDO.- Todos espacios que rodean a la Iglesia de Santa Catalina dentro de su manzana serán destinados a jardines o dependencias de la Iglesia.

ARTICULO TERCERO.- Los propietarios detallarán los materiales que serán de gran calidad, y se someterán a informe de la Comisión Histórico-Artística que indicará las modificaciones que a su juicio deban introducirse, atendiendo mas al concepto de buena arquitectura, digna de la plaza, que al criterio de recrear arquitectura histórico-artística.

ARTICULO CUARTO.- En el uso del suelo, el proyecto de terminación de los iniciados jardines, deberá ostentar como fondo de ellos, mirando a la Catedral, un grupo de arbolado de gran parte que forma plaza pequeña entre él y la fachada de la Catedral.

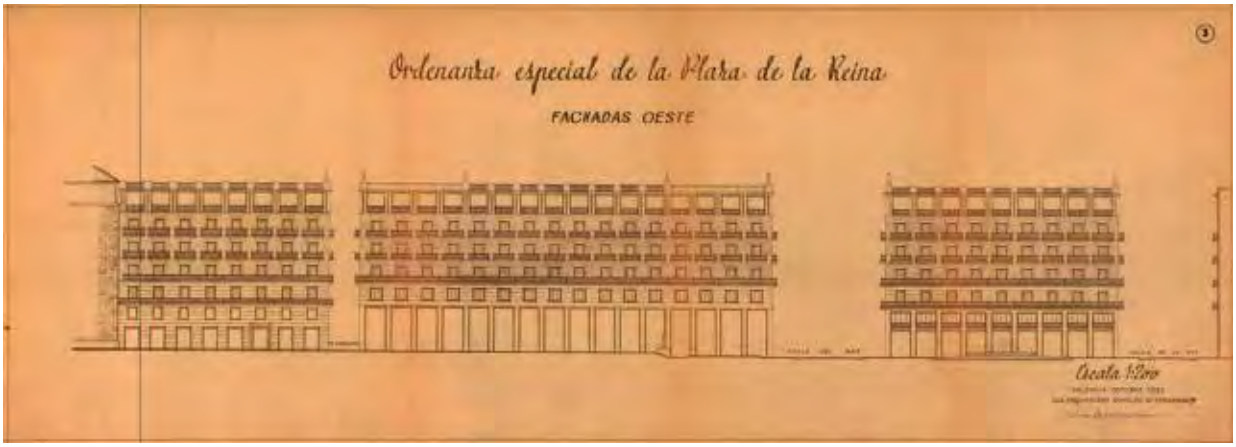
Valencia, 20 de agosto de 1.964

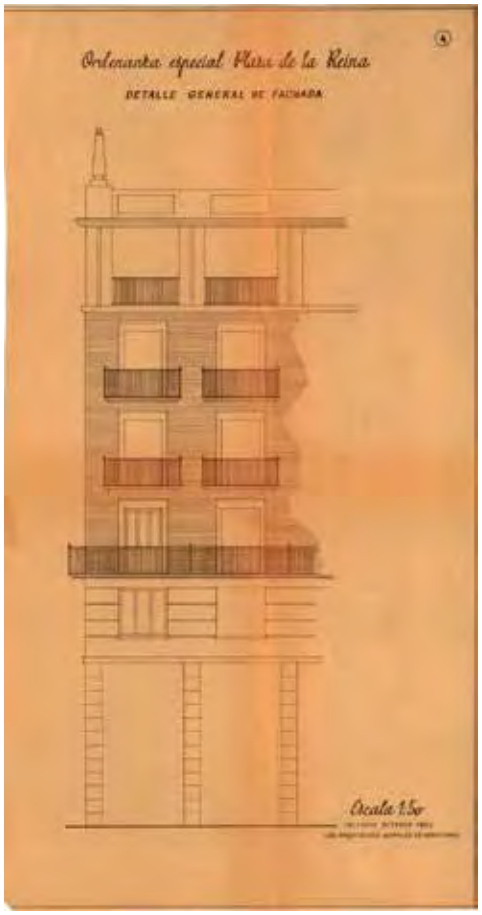
EL ARQUITECTO MPAL. DE URBANISMO,

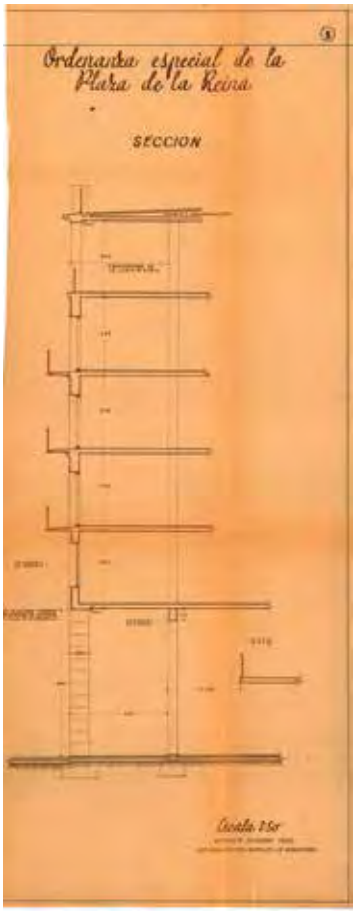

Urbanización parcial, zona de tráfico de la Plaza de la Reina
PROYECTO

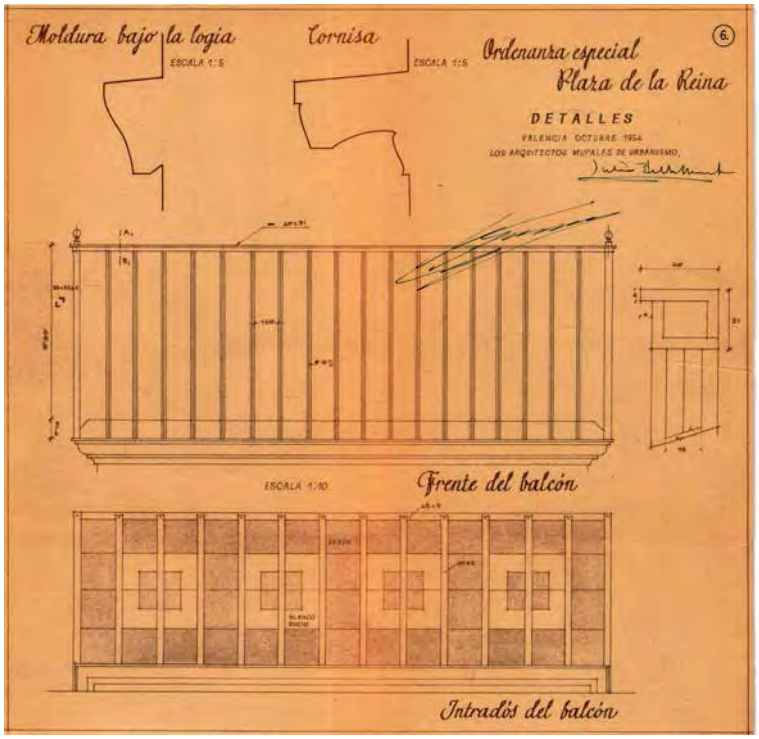

1
Ordenanza especial de la Plaza de la Reina
PLANTA GENERAL
Escala 1:200

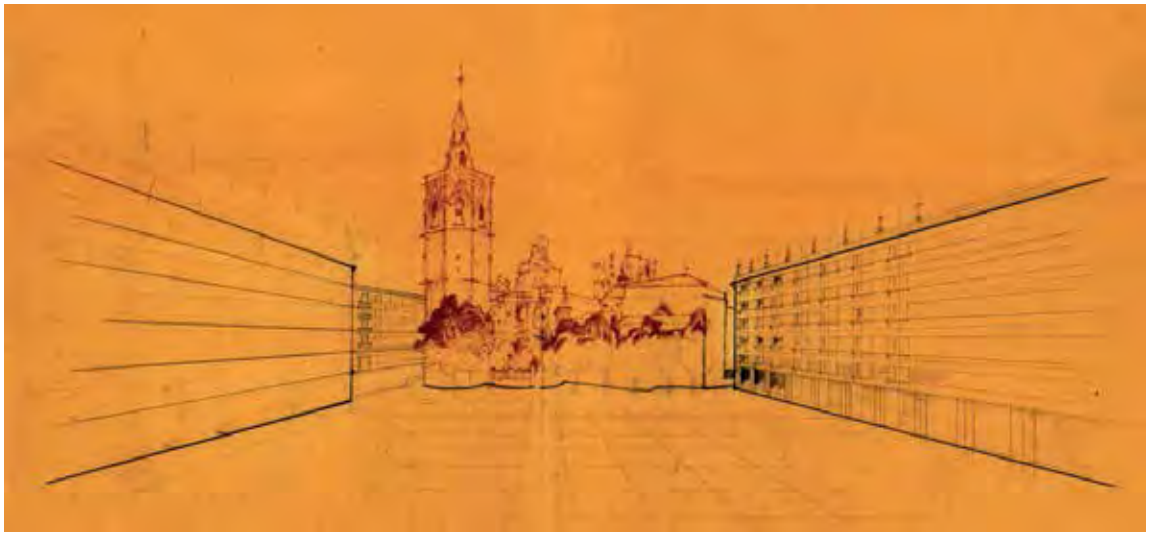

Ordenanza especial de la Plaza de la Reina
FACHADAS ESTE

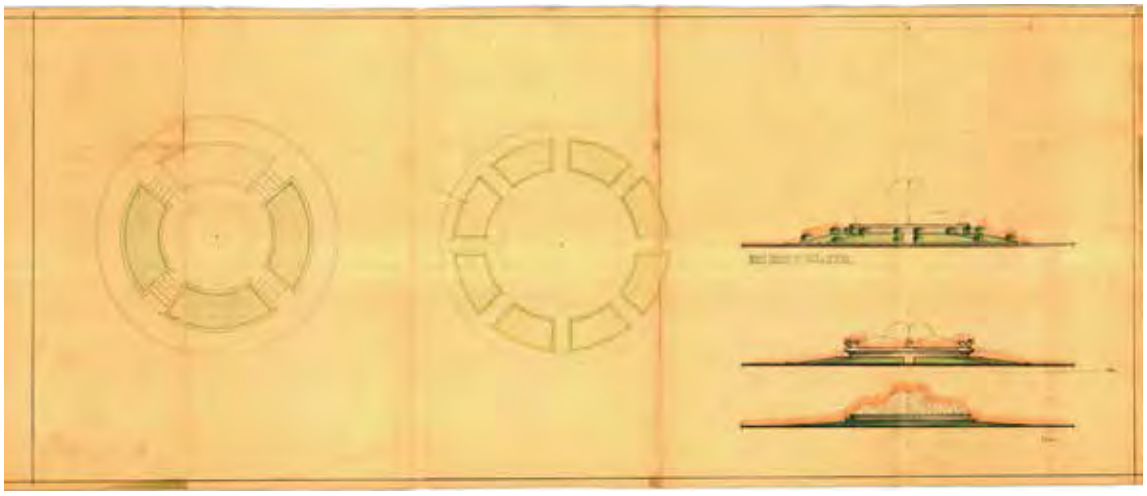

Ordenanza especial de la Plaza de la Reina
FACHADAS OESTE


Ordenanza especial Plaza de la Reina
DETALLE GENERAL DE FACHADA


Ordenanza especial de la Plaza de la Reina
SECCION


Moldura bajo la logia
ESCALA 1:5
Cornisa
ESCALA 1:5
Ordenanza especial
Plaza de la Reina
6.
DETALLES
VALENCIA OCTUBRE 1954
LOS ARQUITECTOS MUPALES DE URBANISMO,
ESCALA 1:10
Frente del balcón
Intradós del balcón





MOCIÓN RELATIVA A LA ORDENANZA ESPECIAL DE ACCESOS A LA CIUDAD

Redactor: Concejal Delegado de Edificaciones Particulares

Fecha redacción: 1956

Contenido y fuente:
EXPEDIENTE DE LA MOCIÓN **APM**

134-01

Excmo. Ayuntamiento de Valencia

1161

Año 1956

Sección URBANISMO

996

Negociado

Moción del Sr. Delegado de Edificaciones Particulares, proponiendo que con caracter urgente se efectue el estudio y redacción, que permita poner en vigor, reglamentariamente, la Ordenanza Especial de Accesos de nuestra Ciudad.---

Núm. _____ del Registro General.

Núm. _____ del Historial.

A LA COMISION DE URBANISMO

Con motivo del examen de los expedientes de obras particulares que viene realizando habitualmente el Concejal que suscribe, antes de ser sometidos a dictamen de la Comisión de Urbanismo, se ha podido observar que son ya varios los casos en que se han solicitado licencias para construir edificios de nueva planta sobre solares que tienen fachadas recayentes a las nuevas vias de acceso por carretera (que son principalmente cuatro: nuevo acceso de Madrid-Avenida de Castilla; de Barcelona, de Alicante y de Ademuz.)

Tratandose de vias llamadas a tener una gran importancia urbana y estando por otra parte en la actualidad casi totalmente desprovistas de edificios recayentes a ellas, es indudablemente de gran interés, al par que plenamente viable, la reglamentación de las construcciones que tengan fachada a dichas vias. Asi lo entendió sin duda la Corporación "Gran Valencia" al aprobar en una de sus últimas reuniones celebradas por su Consejo General, una Ordenanza especial para los edificios recayentes a las vias de referencia; pero es de advertir que dicha ordenanza se refiere solamente a los tramos situados fuera de la zona urbana y no reglamenta las construcciones emplazadas en esta zona, creyendo recordar el que suscribe que en la mencionada reunión se acordó que por el Ayuntamiento de Valencia se redactase la ordenanza especial correspondiente.

En resumen: si se quiere cuidar debidamente el ornato y aspecto de estas futuras avenidas, no debe demorarse por mas tiempo la redacción de la adecuada ordenanza especial, que reglamente no solo la altura de los edificios, sino tambien la decoración de fachadas y materiales a emplear en la misma, aunque ésto segundo huyendo de normas excesivamente rígidas que puedan coartar la libertad de proyectis-

tas y constructores. Por ello el que suscribe tiene el honor de proponer a la Comisión de Urbanismo, se den las órdenes oportunas para que en el plazo mas breve posible se redacte y somete a la tramitación reglamentaria la referida ordenanza especial, a la que deberán acompañar planos comprensivos de la zona de aplicación y gráficos de las alturas permitidas en cada sector.

Valencia 30 de julio de 1956

El Delegado de Edificaciones Particulares,

José Sancho-Tello

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
COMISION DE URBANISMO

Sesión del día 30 de Agosto de 1956.

Dada cuenta de la moción que antecede del Sr.Delegado de Edificaciones Particulares,don José Sancho-Tello Báguena,proponiendo se acelere la tramitación reglamentaria que permita poner en vigor la correspondiente Ordenanza Especial de accesos de nuestra Ciudad, y estimando de acuerdo con sus términos,que es oportuno y sumamente conveniente el cuidado de las edificaciones recayentes a las vías por las que se accede a esta urbe,para lograr la mayor dignidad constructiva en el aspecto de las respectivas edificaciones,esta Comisión en sesión del día de la fecha,acordó tomar en consideración la referida propuesta y al efecto que se ordene a la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo,se proceda a redactar a la mayor brevedad la correspondiente ORDENANZA ESPECIAL DE ACCESOS DE NUESTRA CIUDAD,para poderle imprimir,previa aprobación por esta propia Comisión,la oportuna tramitación reglamentaria. EL PRESIDENTE,

MOCIÓN RELATIVA A LAS AVENIDAS DE ACCESO A LA CIUDAD

Redactor: Concejal Delegado de Vías y Obras

Arquitecto: Javier Goerlich Lleó

Fecha redacción: 1956

Contenido y fuente: **APM**
EXPEDIENTE DE LA MOCIÓN
SECCIONES TRANSVERSALES DE LA AVENIDA DE CASTILLA
SECCIÓN TRANSVERSAL DEL NUEVO ACCESO DE BARCELONA (50 m)
SECCIÓN TRANSVERSAL DEL NUEVO ACCESO DE BARCELONA (52 m)
SECCIÓN TRANSVERSAL DE LOS NUEVOS ACCESOS DE ALICANTE Y ADEMUZ

Excmo. Ayuntamiento de Valencia

1365 DS

Año 1.956.

46

17

Sección URBANISMO (en Comisión Informativa)

(Negociado DEL de Vías y Obras.)

Moción que presenta el Excmo Ayuntamiento Pleno, el Concejal Delegado de VÍAS y OBRAS, respecto a las Avenidas de ACCESO A LA CIUDAD.

Núm. _____ del Registro General.

Núm. _____ del Historial.

Moción que presenta el Excmo. Ayuntamiento Pleno, el Concejal Delegado de Vías y Obras que suscribe, respecto a las avenidas de acceso a la ciudad.

- -

Con motivo de haberse subastado recientemente por el Ministerio de Obras Públicas, gran parte de los nuevos accesos a Valencia por carretera (concretamente la terminación del de Alicante, la casi totalidad del de Adsubs y el trazo inicial del de Barcelona) ha surgido de modo imperativo la conveniencia de establecer una sección transversal-tipo para la anchura total de las avenidas que han de completar estos accesos con el fin de que puedan coordinarse debidamente las obras estatales y municipales.

Para ello, los técnicos municipales, después de previas conversaciones y contactos con el que suscribe y con el personal facultativo de la Jefatura de Obras Públicas, han representado las secciones transversales que se acompañan y que se someten a la aprobación del Excmo. Ayuntamiento Pleno.

Las cuatro principales vías de acceso, son la de Madrid (Avenida de Castilla), Alicante, Barcelona y Adsubs. Respecto a estos tres últimos accesos, actualmente en construcción, la Corporación "Gran Valencia" acordó que su anchura total fuera de cincuenta y dos metros, mientras que en los planos municipales no existe unidad de criterio como puede verse por los siguientes datos:

Anchura del nuevo acceso de Barcelona: 50 metros, según el plano parcial correspondiente.

Anchura del nuevo acceso de Alicante: 40 metros según el plano parcial, y 52 metros según el plano del polígono de Campanar para viviendas de renta limitada.

Anchura del nuevo acceso de Alicante: 40 metros según el plano parcial y según el del Sector o Polígono de Montolivete.

Es evidente, que la anchura de 40 metros resulta escasa, por lo que deben rectificarse los planos en que figuran los accesos con esta anchura; también es indudable la conveniencia de unificar las respectivas anchuras y fijarla en 52 metros para los tres accesos de referencia. Ello tiene sin embargo una principal dificultad por lo que respecta al acceso de Barcelona, ya que con fachada a él se está ultimando la construcción del Colegio de los PP. Marianistas que queda a 25 metros del eje; por ello se propondrá en las conclusiones finales que la anchura de este acceso se fije definitivamente en 50 metros en vez de los 52 que se proponen para los dos restantes.

Otra cuestión de indudable interés es la posible construcción de un seto central separador de tráfico que no se ha previsto en los proyectos que sirven de base a la ejecución de las obras, pero que podría interesarse del Ministerio de Obras Públicas si la Corporación municipal lo estima conveniente; si bien en tal caso debería imprimirse a la petición la máxima celeridad por haberse iniciado ya la construcción de las obras.

Así pues, en los planos que se acompañan se representa la sección transversal-tipo de las avenidas de acceso fijando su anchura total en 52 metros para los de Alicante y Aóeuas y en 50 metros para el de Barcelona y constando de aceras, calzadas laterales de servicio, pistas para bicicletas, jardines y calzada central con dos direcciones de siete metros de anchura, separadas por seto de 1'50 metros. En el caso de que no se llevase a cabo la construcción de éste, servirían igualmente las secciones representadas con solo tener en cuenta la observación que se indica en los mismos planos.

En cuanto a la Avenida de Castilla, hace algún tiempo que se fijó su anchura en 40 metros para el tramo comprendido entre el Camino de Frasitos y el paso a nivel y en 65 metros para el resto, habiéndose construído ya diversas edificaciones ajustadas a dichas anchuras; y por otra parte también se ha construído ya el

tipo definitivo de la calzada central, lo cual aconseja desechar de momento el posible muro separador de los dos sentidos de circulación, se han estudiado por ello, dos secciones transversales distintas para los tramos de 40 y 65 metros de ancho, con calzada central de 14 metros sin muro divisor; la sección de 40 metros, tiene dos calzadas laterales de siete metros, separadas de la central de setos de dos metros; y la de 65 metros una distribución parecida a los restantes accesos, si bien su mayor anchura permite ampliar las pistas de bicicletas y los jardines laterales, así como disponer junto a las aceras unas zonas ajardinadas para delimitar los aparcamientos de vehículos en batería en la forma indicada en el correspondiente plano.

Como resumen de lo expuesto y con el fin de fijar definitivamente el criterio que debe regir en lo sucesivo, en evitación de posibles hechos consumados que podrían imposibilitar la realización total de estas avenidas, el Concejal Delegado de Vías y Obras que suscribe, tiene el honor de proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno lo siguiente:

" 1º.- Que se fije definitivamente en 52 metros la anchura total de las avenidas de los nuevos accesos por carretera desde Alicante y Ademuz y en 50 metros la del de Barcelona, solicitando de la Corporación "Gran Valencia", si así se estima necesario, la rectificación de su anterior acuerdo por lo que respecta a este último.

2º.- Que se aprueben las secciones transversales-tipo de los referidos accesos y de los dos tramos del de Madrid o Avenida de Castilla, representadas en los planos que se acompañan; y que se remita una copia de los mismos a la Jefatura de Obras Públicas de Valencia con el fin de que exista la coordinación adecuada entre los planes estatales y municipales.

3º.- Que se solicite del Ministerio de Obras públicas el que los nuevos accesos de Barcelona, Alicante y Ademuz queden dotados de muro divisor de los dos sentidos de circulación siempre que sea posible...

Valencia 5 de octubre de 1956

EL CONCEJAL-DELEGADO DE VIAS Y OBRAS,

Excmo. Ayunto. de Valencia
COMISIÓN DE URBANISMO

Excelentísimo Sr.:

Estudiada la moción que antecede del Sr. Concejal-Delegado de Vías y Obras y encontrando plenamente acertado el criterio técnico en la misma expuesto, que además se ajusta a las directrices de la superioridad en materia de vías de acceso, esta Comisión en sesión del día de la fecha, acordó elevar a la superior aprobación de V.E. dicha moción en sus propios términos, a los efectos que en la misma se determinan y para lograr la adecuada armonía entre los planes estatales y municipales, relativos a este asunto.

V.E. no obstante, acordará lo que mejor estime.

Valencia 10 de octubre de 1956.

El Presidente,

DILIGENCIA:

Por Decreto de la Alcaldía de esta fecha se ha dispuesto se dé cuenta de este expediente al Excmo. Ayuntamiento Pleno

Valencia 10 de Octubre de 1956

El Jefe de Actas,

Sesión ordinaria celebrada por el Ayuntamiento Pleno el día 10 de Octubre de 1956

Dada cuenta del anterior dictámen de la Comisión de Urbanismo y de la Moción del Sr. Concejal Delegado de Vías y Obras, a que el mismo se refiere, previa la oportuna deliberación y declaración de urgencia, se acordó aprobarlos, salvando su voto el Sr. Concejal D. Luis Merelo Más, que opina deben de suprimirse los bordillos y la circulación de bicicletas por el centro.

El Secretario accital.

OBRAS PÚBLICAS

CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES y PUERTOS

PROVINCIA DE VALENCIA

NEGOCIADO

Plan de Modernización de Carreteras.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA — Registro general de entrada — 29 MAY. 1957 — Nº 20989

EXCMO. SR.

El Director Facultativo del Plan de Modernización de Carrteras, con fecha 10 del mes en curso, dice a esta Jefatura, lo que sigue:

""Con esta fecha el Ilmo. Sr. Director General de Carreteras me dice lo que sigue:

"ILMO. SR.- El Ayuntamiento de Valencia solicita que se amplie la anchura proyectada para el "Nuevo acceso a Valencia de la carretera Comarcal 234 de Valencia a Ademuz(14,50)" en la forma siguiente: dos calzadas de 7 mts. separadas por murete central de 1,50 mts. y dos paseos laterales de 0,75 mts. cada uno o sea un total de 17 mts. y así como el aligeramiento de los muros de rampas de acceso al paso superior al ferrocarril de Valencia a Liria.

STRESE A URBANISMO
El Secretario,

El Artículo 3º de la Ley de 7 de Octubre de 1.952 sobre ordenación de las edificaciones contiguas a las carreteras dispone que en las poblaciones de las poblaciones en los nuevos accesos, la sección transversal completa y mínima será de 29,50 mts. en las carreteras Comerciales, comprendiendo una calzada central de 9 mts. (para tres circulaciones de 3 mts.); calzadas laterales de 6 mts. y andenes de separación entre ésta y la carretera de 2,75 mts. (para un posible ensanchamiento de ésta y aceras de 1,50 mts. junto a las edificaciones).

Por lo tanto partiendo de las circulaciones de 3 mts., la calzada central podrá aumentarse en una mas y, por lo tanto, podrá tener 12 mts., con andenes de separación de 1,25 mts.

Asimismo, en el artículo 11 de la misma Ley se dispone que es de la incumbencia del Estado, la ejecución de las obras correspondientes a la carretera y de los andenes de separación y del Ayuntamiento ó Organismo competente, la de las calzadas laterales y aceras y los accesos a la carretera. La adquisición de los terrenos necesarios para dichas obras corresponderá a cada uno de ellos en la parte concerniente a su obra respectiva.

Esta Dirección General, ha resuelto que como lo solicitado por el Ayuntamiento de Valencia se debe a planes municipales que no son de incumbencia del Estado, no es posible acceder a sus peticiones a no ser que las mejoras interesadas se efectuen a su costa, así como el pago del terreno necesario para el establecimiento central, previo depósito de su importe en la Jefatura de Obras Públicas con arreglo al presupuesto adicional que resultase al formular el reformado consiguiente."

Lo que traslado a V. E., para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. E., muchos años.
Valencia, 28 de Mayo de 1.957.
EL INGENIERO JEFE.

OBRAS PÚBLICAS — ENTRADA — 28 MAY. 1957 — SALIDA Nº 2365

Sr. ALCALDE-PRESIDENTE DEL ILMO. AYUNTAMIENTO DE ESTA C i u d a d.

N.º 914

Unir nueve

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
Registro general de ENTRADA
0990

OBRAS PÚBLICAS

CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES y PUERTOS

PROVINCIA DE VALENCIA

NEGOCIADO

Plan de Modernización de Carreteras.

EXCMO. SR.

El Director Facultativo del Plan de Modernización de Carreteras, con fecha 10 del mes en curso, dice a esta Jefatura, lo que sigue:

"" Con esta fecha el Ilmo. Sr. Director General de Carreteras y Caminos Vecinales me dice lo que sigue:

" ILMO. SR.- El Ayuntamiento de Valencia solicita que se modifique la sección transversal de los accesos a la Ciudad en el sentido de dotarlos de seto central divisorio de los dos de circulación; en los correspondientes a las carreteras Periferica Ps.8ª Murcia-Alicante-Valencia; Ps.9ª Valencia-Castellón-Tarragona-Valencia y Valencia-Ademuz.

El Articulo 3º de la Ley de 7 de Octubre de 1952, sobre ordenación de las edificaciones contiguas a las carreteras dispone que en las proximidades de las poblaciones en los nuevos accesos, la sección transversal completa y minima será de 31 mts. en las carreteras del Plan y en las Nacionales, comprendiendo una calzada central de 10,50 mts. para tres circulaciones de 3,50 mts. calzadas laterales de 6 mts. andenes de separación entre estas y la carretera de 2,75 mts. para un posible ensanchamiento de ésta y aceras de 1,50 mts. junto a las edificaciones.

Por lo tanto, partiendo de las circulaciones de 3,50 mts. la calzada central podrá aumentarse en una mas y por lo tanto podrá tener 14 mts. con andenes de separación de 1 m. En el caso de Carreteras Comarcales, la calzada central será de 12 metros.

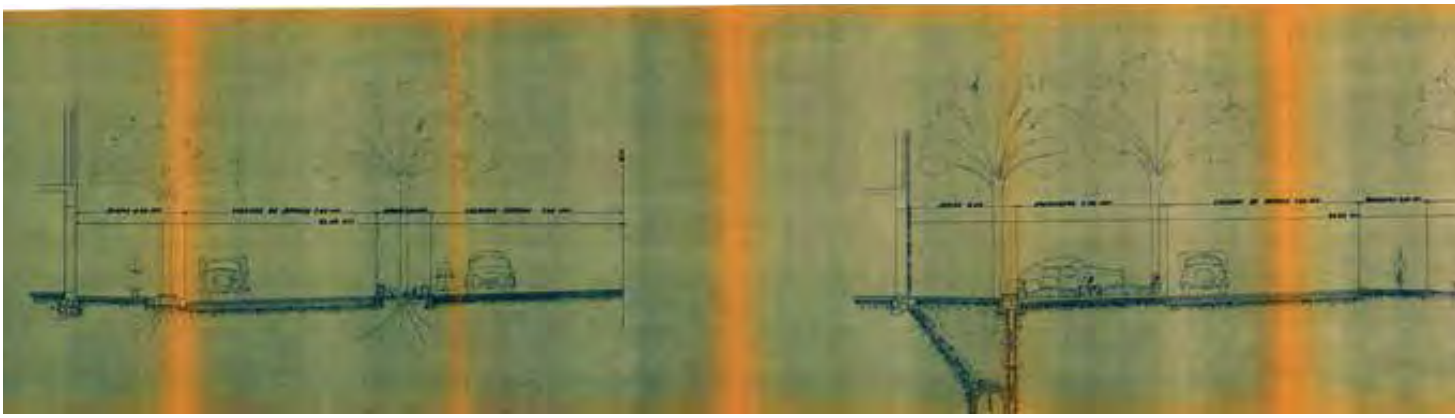
Asimismo, en el articulo 11 de la misma Ley se dispone que es de la incumbencia del Estado, la ejecución de las obras correspondientes a la carretera y de los andenes de separación, y del Ayuntamiento u Organismo competente, la de las calzadas laterales y aceras y los accesos a la carretera. La adquisición de los terrenos necesarios para dichas obras corresponderá a cada uno de ellos en la parte concerniente a su obra respectiva.

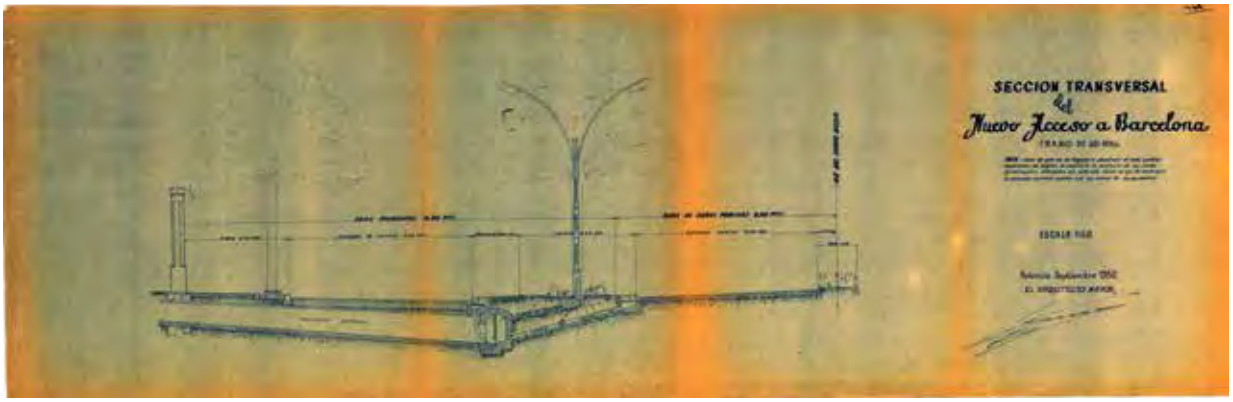
Esta Dirección General, ha resuelto que no es posible acceder a lo solicitado por el Ayuntamiento de Valencia, en el sentido de dotar de seto central divisorio de las dos circulaciones, en las obras de accesos a la Ciudad que se están ejecutando en las Carreteras periféricas Ps.8; Ps.9 y Valencia por Ademuz por cuenta del Estado, a no ser que las mejoras interesadas se efectuen a costa del Ayuntamiento, así como el pago del terreno necesario para su establecimiento y conservación del seto, previo depósito de su importe en la Jefatura de Obras Públicas con arreglo al presupuesto adicional que resultase al formular el reformado consiguiente.""

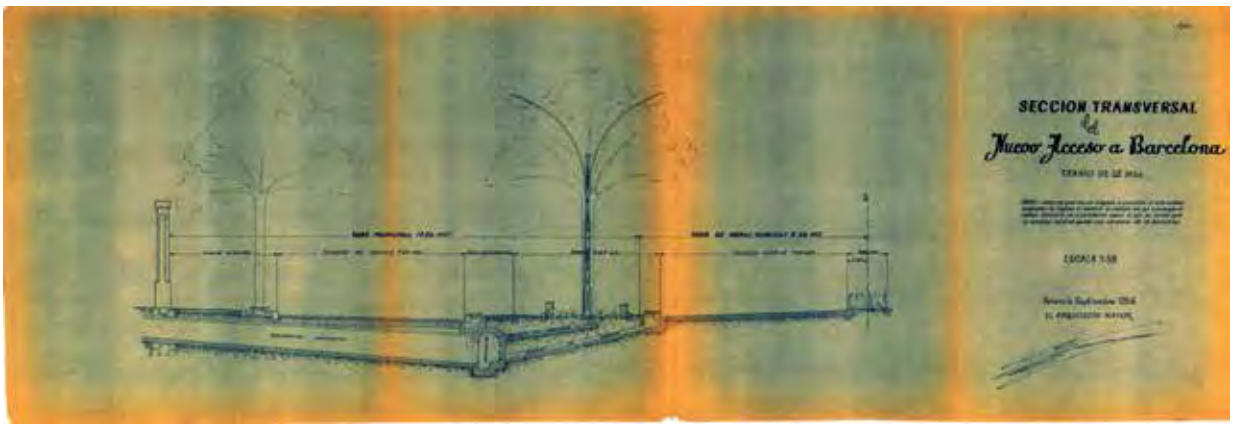
Lo que traslado a V. ., para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. ., muchos años.
Valencia, 28 de Mayo de 1.957.
EL INGENIERO JEFE.

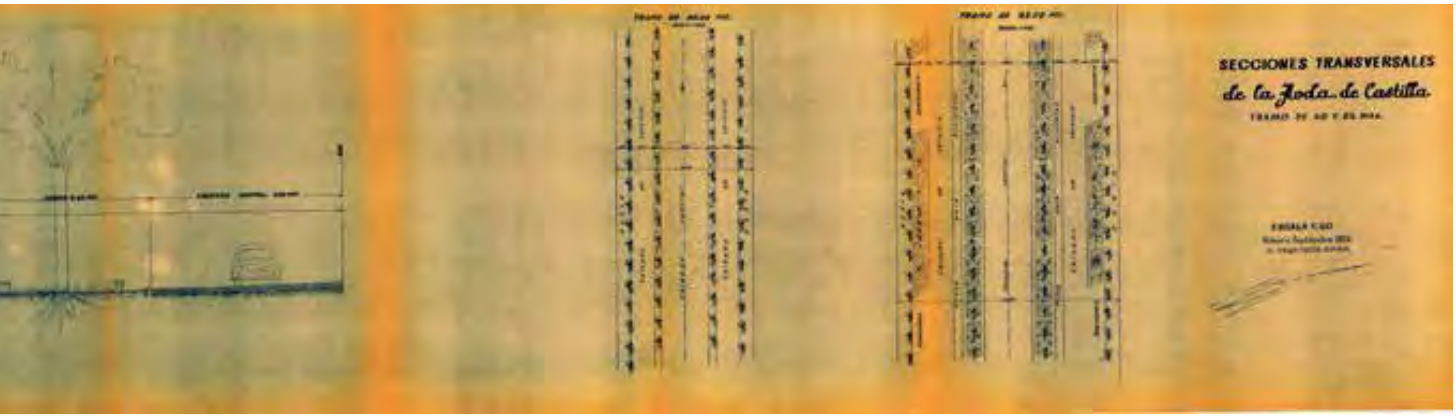
JEFATURA de OBRAS PUBLICAS
VALENCIA
28 MAY. 1957
SALIDA nº 2367

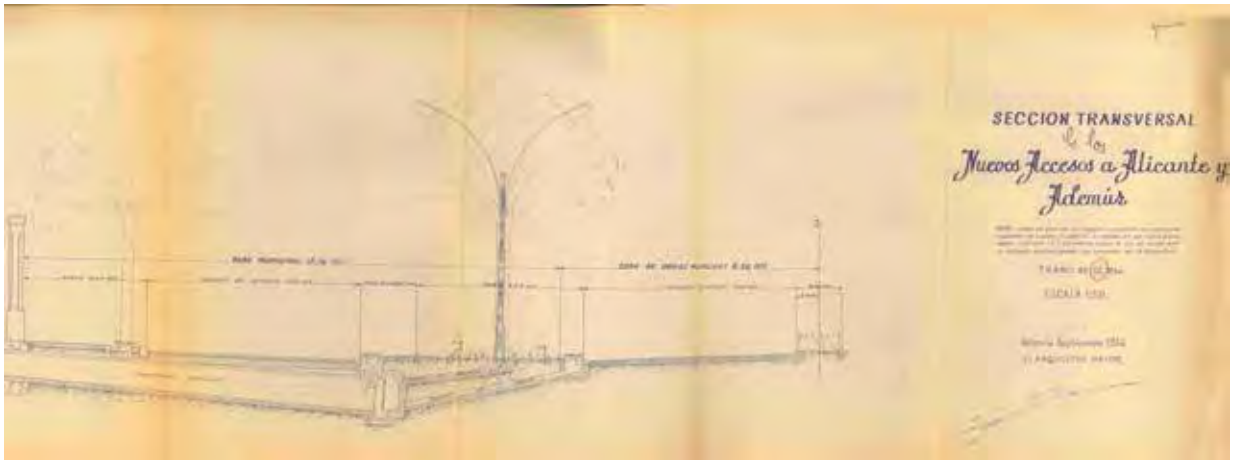
Sr. ALCALDE-PRESIDENTE DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ESTA C i u d a d.




SECCION TRANSVERSAL
del
Nuevo Acceso a Barcelona


SECCION TRANSVERSAL
del
Nuevo Acceso a Barcelona


SECCIONES TRANSVERSALES
de la Zona de Castilla


SECCION TRANSVERSAL
de los
Nuevos Accesos a Alicante y
Jalemús

4. PLAN DE ORDENACIÓN DE VALENCIA, 1959

ORDENACIÓN DE VALENCIA. PLAN DE ADAPTACIÓN URBANA A LA SOLUCIÓN SUR DE DESVÍO DEL TURIA, 1959

Redactores: Oficina Técnica de la Corporación Administrativa Gran Valencia.
Arquitecto: Fernando Martínez García-Ordoñez

Fecha redacción: Marzo de 1959.
Fecha aprobación: Diciembre de 1960 (Sólo por el Pleno Municipal).

Contenido y fuente:

MEMORIA	APM
PLANO Nº V. ACCESOS Y CIRCULACIONES PRINCIPALES	AHM
HOJA ORIGINAL SOBRE CATASTRAL DE 1929-44	APM

ORDENACIÓN DE VALENCIA

PLAN DE ADAPTACIÓN URBANA A LA SOLUCIÓN SUR DE DESVIO DEL RIO TURIA

ORDENACION DE VALENCIA.= PLAN DE ADAPTACION URBANA A LA SOLUCION S U R DE DESVIO DEL RIO TURIA. = =

El programa para la readaptación de todos los proyectos parciales urbanisticos aprobados con anterioridad o en via de estudio, se basa en gran parte en su encaje con los trazos definitivos de los proyectos hidraulico y ferroviario.

El programa de carreteras,por responder a exigencias técnicas menos rígidas, apenas ofrece dificultades. E incluso ha sufrido muy pocas modificaciones con relación al trazado existente anteriormente.

En lo que respecta a las trazas ferroviaria e hidráulica, ha presidido la intencion de que ambas se constituyeran en lindes naturales de la futura urbe. A falta de otros accidentes naturales en la plana de esta Ciudad, se pretende conformar su perfil futuro en el estado de máxima expansión,con la ayuda de tales elementos barrera,situados precisamente en la linde SUR y SUROESTE; areas mas atractivas para la expansión,si bien no las mas aconsejables. Al Norte y Noroeste, la ciudad, libre de trabas, podrá extenderese con mayor libertad hasta ciertos límites prefijados.

Aunque en la presente etapa no se ha previsto ningun estudio detallado sobre el área comarcal, se ha tenido en cuenta ésta tanto en lo que respecta al sistema de carreteras como en la distribución demográfica e industrial. Basándonos en las ideas preestablecidas por la Oficina Técnica Especial planificadora del proyecto base, se ha considerado la ciudad y su área de influencia comarcal, como un todo estructural con unidad de funciones.

Por figurar en el informe urbanistico recogido por el folleto que en su dia editó la mencionada Oficina Técnica especial, muchos aspectos descriptivos que justifican las ideas base entonces sentadas y ahora desarrolladas, no se mencionan aquí.

Solo se describirán aquellos que en el actual desarrollo a mayor escala han sufrido ciertas modalidades p decisiones. No obstante, debe entenderse que el programa desarrollado en los planos que se acompañan, no puede tener sentido de detalle. Su interés se deriva de un enfoque conjunto de la ciudad. En él se podrá encontrar el espíritu general que debe presidir el desarrollo de cada plano parcial. Son estos los que definirán las excepciones cuando las haya y aquellos aspectos típicos de cada área.

EL NUEVO DISPOSITIVO FERROVIARIO DESDE EL PUNTO DE VISTA URBANISTICO.=

Las líneas de Utiél y Alicante,con trazado paralelo al nuevo cauce, pretenden crear una insalvable barrera hacia el Sur, contra posibles expansiones urbanas descontroladas. Por motivos de vialidad ferroviaria, se han trazado curvas de quinientos metros de radio que obligan a llevar las lineas ferreas algo separadas de la zona hidráulica.

La faja de terreno comprendida entre ambas zonas deberá permanecer destinada a un uso estrictamente rurál.Cualquier otro precisara servidumbres de paso demasiado caras y engorrosas.Solo estos usos podrian ser fáciles en terrenos marginales a las carreteras de acceso urbano. De todas formas,transigir aquí supondría crear comprometedores precedentes en las zonas colindantes.

Dentro de esta faja existen terrenos que con anterioridad al presente plan estaban destinados a la vivienda estricta o bien a esta con tolerancia industrial.

El problema planteado en este caso debiera dilucidarse mediante una compensación que cubriera el sobreprecio que por edificación tenian los terrenos que habrán de ser rurales en adelante.

Este mismo criterio debiera seguirse siempre que por razones poderosas sea preciso cambiar la zonificación. Por reciprocidad deberian gravarse aquellos terrenos que en el Plan General, anterior a la nueva recordenación habian sido decretados como rurales o zonas verdes de uso agrícola y que ahora sean introducido en la bolsa de solares.

Para el establecimiento del complejo ferroviario de la futura Estación Central, habrá de procederse a la expropiación de algunos terrenos complementarios a los recuperados en el cauce del rio. Siguiendo el mismo criterio de compensación podrian reducirse los costos de dichas expropiaciones mediante impuestos por mejora en el polígono emplazado en la cabeza de estación. Dada la importancia futura de esta zona se ha estimado conveniente crear aquí un polígono de edificación impuesta que permita vindicar su gran porvenir comercial.

Puesto que el nuevo Plan de Valencia no podrá realizarse con rapidez y necesariamente deberá ser acometido por etapas, parece oportuno establecer un régimen de compensaciones locales que contribuyan a hacerlos mas financiables. El sistema resulta especialmente aplicable a las obras ferroviarias. Por esto estimamos conveniente, como en el caso anterior se puso de manifiesto, que cualquier obra ferroviaria emprendida, se estudie un programa económico de actuación en las areas urbanas afectadas. De otra forma, nunca se podria alcanzar ningún tipo de control sobre la iniciativa privada a la par que esta se lucraria desproporcionadamente en unos casos, mientras habria en otros una lesión incompensable.

ACCESOS POR CARRETERA Y CIRCUNVALACIONES

El plan de carreteras aprobado con anterioridad, si bien sufre algunas variaciones, estas no modifican su primera intención.

Se introducen dos nuevos ramales: el acceso de Torrente desde el nudo situado en el último Tránsitos, se bifurca en dos direcciones. La primera se vierte en la Plaza de Castilla. Anteriormente lo hacia unos doscientos metros mas allá. Parecia mas lógico el encuentro con la Avenida de Castilla en dicha Plaza y no en la angostura de un cruce sin posibilidades de protección. El segundo ramal, apoyándose en el ferrocarril de Villanueva de Castellón, se orienta hacia el centro urbano, situado en los terrenos de la actual Estación del Norte. Tiene esto dos objetos: En primer término, hace mas corto y menos interferido las circulaciones que se dirigen al interior de la ciudad y la segunda, porque conecta a este con el polígono industrial del Suroeste.

El acceso de Alicante tiene otra bifurcación en su encuentro con el último Tránsitos que ya aparecia en el anteproyecto de la Oficina Técnica Especial. El nuevo ramal fué motivado por la necesidad de apartar del centro urbano las circulaciones de tránsito Barcelona-Alicante.

Para los dos accesos proyectados para la carretera de Barcelona uno de ellos, el que entra por el puente de Aragón, hubo de ser desviado de su trazado primero por tres razones: a) Existen multiples construcciones de nueva planta en el eje previsto. b) Los terrenos para esta variante, menos costosos, eran además, en su mayoría , cedidos gratuitamente por los Ayuntamientos de paso. c) Las autoridades locales eran partidarias de que la carretera discurriese próxima a la costa. Estas razones aconsejaron, de acuerdo con la Oficina Provincial de Obras Públicas, conec-

tar el tramo ya ejecutado en la desembocadura del Carraixech con una línea próxima a la costa.

Los demás accesos no sufren modificaciones.
Se completan dos nuevas circunvalaciones por fuera del último Camino de Tránsitos.

NUEVOS POLIGONOS DE EDIFICACION

Los accesos y las circunvalaciones constituirán, en la periferia de la ciudad, una malla triangulada que ha de ser rellena por polígos de nuevo proyecto.
En el programa que esta memoria describe, se han fijado unas cuantas determinaciones en dichos nuevos proyectos parciales.

1.-Para la protección de accesos y nudos fundamentales, se establecen zonas verdes de uso agrícola o parques públicos a lo largo de alguna de sus bandas. Se recomienda respetar estas zonas, aunque a veces, en una primera mirada de los planos parezcan inoportunas.

Ha sido empeño, llevar los accesos, no interferidos, lo mas adentro posible.

2.- Las triangulaciones señaladas por la malla fundamental de accesos y circunvalaciones, constituyen verdaderas unidades vecinales. Interesa que se las organice lo mas introvertidamente posible en beneficio de las circulaciones generales. Es decir, que debiera procurarse que la trama vial de dichos barrios afluya, en contados lugares, a las circulaciones perimetrales pertenecientes a la malla fundamental. En lo posible las calles del barrio deben canalizar todas sus necesidadades, y solo accederan a las circulaciones perimetrales para conectarse con otros barrios.

Esta disposición favorece al propio barrio ya que elimina circulaciones de paso ajenas al mismo y permite establecer en el centro del mismo, sin derroche de espacios libres, ramansos para el reposo, la educación y el comercio.

Tambien sería conveniente que en la estructuración de la unidad vecinal asi delimitada, se procurase establecer una estratificación de sus servicios comunales. Las zonas de reposo, enseñanza, Iglesias, podrian ocupar el corazón del mismo. El comercio, los mercados y talleres, se ordenarian perimetralmente. El comercio especialmente, al emplazarse en la proximidad de los nudos de la malla fundamental, sería mas rentable, ya que podria participar de la clientela de los barrios próximos.

Siempre que fuese posible interesaría envolver exteriormente los barrios con cinturas verdes que, a la vez que los protejen de las circulaciones rápidas marginales, marcarian claramente su sentido de unidad vecinal, borrando de la ciudad esa tendencia a convertirse en una mancha indefinida de construcciones.

Por ser excesivamente onerosa la adquisición y conservación de dichas zonas verdes y parques, convendria transformarlas en areas mas rentables. Un parque puede servir de base para establecer en él tiendas, cines, mercados e incluso algun tipo de talleres, asentados en edificaciones muy sueltas y de poco volumen. A tales establecimientos suele convenir el uso de terrenos libres marginales.

3.- Se ha procurado categorizar los accesos y algunas áreas fundamentales mediante los denominados "polígonos de edificación compuesta", entendiendo por tales ,terrenos expropiados yn proyectados con unidad de conjunto. Contendrá edificación de máxima categoría y casi siempre pueden servir de base para zonas comerciales.

Estos polígonos se encuentran en: Plaza de Castilla, terrenos de la Estación del Norte, terrenos de la Estación de Aragón, frente a la futura Estación Central, terrenos en el acceso de Ademúz y edificaciones en el camoe abandonado.

USOS ESPECIALES

Existen en la ciudad, dispersos por sus barrios extremos, unos cuantos establecimientos benéficos y sanitarios que conservan en su derredor espacios libres. Se ha pensado conservar dichos espacios siempre que fuese posible, para usos semejantes, puesto que tales usos exigen condiciones especiales en su vecindad, se entiende que tendrán mucha aceptación.

Son tres las zonas así señaladas:

a).- En el Sur, camino del Cementerio, las instalaciones del Seguro de Enfermedad.

b).- Al Oeste, junto a la Avenida de Castilla, el Hospital Provincial y la Casa de la Misericordia.

c).- Al Noroeste, en el acceso de Ademúz, el Preventorio de San Francisco Javier.

d).- En el Paseo de Valencia al Mar, en dos bandas de cien metros laterales, ya existía anteriormente la previsión de ubicar establecimientos universitarios.

e).- En la prolongación de este Paseo tambien había prevista una amplia área para Feria de Muestras.

NUCLEOS PERIFERICOS

Con este nombre se denominan en en Plan General anteriormente vigente, aquellos poblados del espacio exterior urbano, (fuera de los caminos de Tránsitos), que durante la expansión de la ciudad, fueron alcanzados o embebidos por el nuevo perímetro de esta.

Estos poblados son: Mislata, Benicalap, Torrefiel, Benimaclet y barrios urbanos situados en la carretera de Albacete.

En la Ordenanza especial número 10 del Plan General anterior, se había previsto autorizar edificación abierta a doble crujía para manzanas superiores a 1.000 metros cuadrados, junto con manzanas cerradas.

En el presente Plan subsisten estas normas, aunque se aconseja que solo se emplee manzanas cerradas en el espacio inetrior de los poblados y en contornos para la Ordenación y remate del casco antiguo.

Para el área de expansión de cada uno de estos poblados, como se indica en el Plano de ordenanzas de edificación, se aconseja la edificación abierta.

Todos los poblados incluidos en la denominación "Núcleos periféricos" por encontrarse fuera de la última circunvalación, que se adopta como cintura urbana, fueron sometidos a una congelación del crecimiento bastante rigurosa por las siguientes razones:

a).- Estos poblados se desarrollan invariablemente a lo largo de caminos y carreteras comarcales, entorpeciéndo su función.

b).- Por razón de su crecimiento lineal y estar incluidos en el perfil exterior urbano, producen a la ciudad un crecimiento tentacular, enlazandóla sin solución de continuidad con los poblados comarcales.

CENTROS COMERCIALES

En la futura estructura urbana convendrá descentralizar la función

comercial en la medida posible, teniendo en cuenta el especial caracter que esta tiene en la ciudad:

Es propio de Valencia asumir dentro de su comarca de influencia un importante papel comercial. Las gentes de pueblos y villas bastantes distantes, van a las tiendas y almacenes de la ciudad como si se tratase de sus comercios locales. Por esta razón el volúmen comercial es muy superior al de las exigencias estrictamente urbanas.

En la ciudad existe una área central con caracter mas señaladamente mercantil; por el resto de la misma esta función se encuentra dispersa y con escasa categoría.

En el nuevo plan se prevee lo siguiente:

a).- Area comarcal: Desarrollar pequeños centros comerciales en los principales núcleos satélites con objeto de hacerlos autónomos en las primeras necesidades.

b).- Area urbana: Planear cinco nuevas zonas comerciales cuya puesta en marcha puede realizarse por etapas, con arreglo al desarrollo de las obras hidraulicas, ferroviarias y de carreteras.

1ª.- Centro comercial de la Avenida de Castilla. Este centro puede tener vida propia desde el primer momento. Se encuentra al borde del acceso de Madrid y con su puesta en marcha se podrá elevar la categoría de esta zona que a causa de una falta de control, se ha desprestigiado bastante. Con la puesta a punto del llamado Polígono de Castilla, se evidenciará aún mas su necesidad.

2ª.- Centro comercial frente a la futura Estación Central, en la prolongación de Jacinto Benavente.

Puesto que se van a acometer inmediatamente las obras ferroviarias que habrán de eliminar la salida por el Sureste del ferrocarril de Barcelona, esta parte de la ciudad, quizás la de mas pujanza, cobrará nuevo vigor, hoy contenido por la citada vía férrea. La importancia estratégica de esta zona desde el punto de vista comercial, se evidenciará cuando se construya el nuevo ramal del acceso de Alicante, fundamental para la ciudad y que no podrá hacerse esperar.

Estos terrenos hoy se encuentran libres y por tanto seria ocasión de actuar sobre ellos con rápidéz ya que su urbanización y puesta en mercado por la iniciativa municipal o estatal, permitiria obtener pingües ingresos con que financiar el ramal de salida hacia las playas del Saler. Altamente necesario para la ciudad y para la mayor vitalización de esta zona. Con la construcción de la Estación Central en el cauce del rio, cobrará plena significación el uso de la zona.

Este Polígono de "Edificación impuesta", podrá contener un cierto volúmen comercial, recreativo, hotelero y residencias de categoría.

3ª.- Centro comercial sobre los terrenos de la actual Estación del Norte.

Este centro queda dentro del gran Polígono residencial que comprende todos los terrenos recuperados y aún otros próximos que se deben expropiar para la perfecta conformación del mismo.

Está muy relacionado con el comercio del centro urbano, al cual quedará unido por una Avenida axial asentada sobre el eje de la actual dispositivo ferroviario.

Esta zona comercial por estar conectada con los accesos de Torrente y Alicante y con el ferrocarril eléctrico de Villanueva de Castellón, podrá acoger y absorber una gran mayoría de compradores procedentes de los populosos núcleos urbanos del Sur y Sureste, descongestionando así área central.

4º.- Centro comercial del acceso de Ademíz.
Desempeñará un cometido análogo respecto a todos los poblados del Noroeste y Oeste y a la vez podrá atrae la demanda comercial de parte de la población urbana situada en la margén izquierda del río. Por no ser esta numerosa todavía, parece que este centro será el mas diferido.
Para hacer posible todo este programa a largo o medio plazo, convendrá que el Municipio congele las licencias en todos los terrenos comprometidos por el plan comercial, que como ya se dijo se asientasiempre sobre "polígonos de edificación impuesta".

MALLA FUNDAMENTAL DE CIRCULACIONES URBANAS EN LA NUEVA AREA DE CRECIMIENTO

Al describir los polígonos de nuevo proyecto se hizo mención del sentido que conviene dar a la estructura de calles urbanas.

Se pueden establecer tres categorias de calles:

a).- Vías de acceso radial. Constituyenéstas las prolongaciones dentro del espacio urbano de las pistas de acceso. Se han protegido mediante zonas verdes marginales.

b).- Circulaciones urbanas. Comprenden las denominadas localmente calles de tránsitos.

c).- Calles internas de unidad vecinal.

El conjunto de estas vías determina una triangulación fundamental que define las grandes unidades vecinales de nuevo proyecto. Cuando estos polígonos se planifiquen convendrá tener muy en cuenta el sentido de estas vías marginales. Nunca debe trazarse ninguna vía interna con sentido de prolongación de aquellas, por que a la par que destruyen la unidad del barrio, enturbian la claridad de las circulaciones principales.

Como se indicó en la descripción de estas unidades vecinales, habrá de procurarse que el número de calles internas que viertan a las calles perimetrales, sea el menor posible.

HUERTA Y ZONAS VERDES PUBLICAS

Los terrenos de huerta que permanecen en el uso rural, entre el perfil urbano futuro y el cauce desviado por el Sur y la carretera de circunvalación por el Norte, deben ser especialmente controlados, tanto en sus cultivos como en su edificación. Dicha huerta cultivada con esmero y saneada de construcciones, especialmente en la proximidad de los accesos, podrá servir de amable encuadre para una ciudad que como esta es capital de una poderosa área agrícola.

En consecuencia de este propósito se tendrán en cuenta varios aspectos:

a).- Uso agrícola. Puesto que no se trata de grandes extensiones de huerta, se puede controlar sin lesión de intereses el tipo de cultivo, especialmente en los terrenos colindantes con los accesos. Los campos de flores, el naranjo, limonero, cañaverales etc. son otros tantos motivos de ornamentación a tener en cuenta.

b).- En el capítulo destinado a ordenanzas, se especifica el grado de utilización para vivienda que se debe permitir. Interesa solo que dichos terrenos de huerta próximos a la ciudad sean residenciados por sus colonos o braceros y en modo alguno por otro tipo de población. Con este fín deberán limitarse las licencias de construcción en torno a los actuales caseríos, al cupo estricto necesario para cubrir el incremento demográfico o la renovación de viejas viviendas.

c).- Siguiendo las normas en vigor de tiempo atrás, debe continuarse la campaña para el adecentamiento externo de las casas de labor, especialmente las mas próximas a los accesos. A este fín incluso podría encontrarse algún tipo de estímulo que acelerase este proceso en beneficio del paisaje. En la capiña colindante con la ciudad, se echa de menos el grupo arbolado (palmerales) que rompa con la monotonía de su enorme plano.

[illegible] de edificación abierta solo se autorizará el uso industrial [illegible] en edificios adecuados.

d).- Por exigencias de las obras hidráulicas, carreteras o ferroviarias, habrán de expropiarse buen número de casas de labor. En muchas ocasiones por aniquilarse totalmente los terrenos base de una economía domestica, habrán de buscarse nuevas formas de vida para dichas familias. En otras solo será precisa la remoción de viviendas. Con este motivo convendría replantear el tipo mas conveniente de ubicación; ya como pequeña agrupación de viviendas con una dotación de servicios concentrada, y por tanto mas económica, o bien como unidad laboral familiar aislada. Esta última modalidad es sin duda mas conveniente al sistema de cultivos intensivos en pequeñas parcelas, propio de la comarca. Sin embargo es mucho mas costoso en su dotación de servicios. Por todo lo cual, solo parece apropiada para quienes explotan directamente sus fincas.

TOLERANCIA INDUSTRIAL

El planteamiento de zonas para usos industriales, es en Valencia de suma urgencia. Especialmente en lo que concierne a la pequeña industria. Esta proliféra por toda la ciudad, sin criterio alguno. Por otra parte, tampoco existen terrenos preparados para establecimientos fabriles compatibles con las áreas residenciales. De aquí que la iniciativa privada acuciada por esta necesidad, termina estableciéndose en los lugares mas inoportunos, tales como accesos o áreas de categoría residencial o comercial. Caso de que no se adopten medidas de urgencia en el trámite de las zonas previstas para industria o tolerancia industrial, se dará al traste con el presente plano urbano. Y ello porque a las construcciones clandestinas de uso industrial que actualmente se levantan, en justicia, no se les debería perseguir, ya que es imputable a negligencia municipal la ausencia de terrenos apropiados. De rechazo contribuye a que las gentes pasen con indiferencia sobre las normas urbanísticas o en todo caso las consideren como trámite de poca monta, susceptible de adaptación a las imposiciones particulares.

Para la delimitación de las áreas de mayor tolerancia industrial, se han tenido en cuenta los siguientes aspectos :

1.-Ubicación conveniente en la estructura urbana: En la periferia, sobre una circunvalación externa, con eje radial de penetración urbana.

2.-Compatibilidad con la categoría de la vivienda circundante.

3.-A veces la zona de tolerancia viene impuesta por la presencia de ciertos núcleos industriales enquistados en áreas de viviendas. Su emplazamiento no es oportuno, pero es un hecho consumado. Tal ocurre en las zonas de tolerancia situadas al borde del Camino del Grao y en el acceso actual de Albacete y Alicante.

GRADOS DE TOLERANCIA

Para el establecimiento de normas sobre tolerancia industrial se han fijado unos cuantos elementos de juicio, que no definen ni determinan problemas concretos; mas bien se limitan a informar al técnico que haya de juzgarlos de un criterio amplio.

La manipulación, transformación industrial y almacenaje, plantean muy diversos problemas al tratar de hacerlos compatibles con el uso residencial. Por otra parte existen muchos de aquellos usos que precisan un gran contacto con la población residencial. Por todo lo cual se desprende la necesidad de establecer grados de compatibilidad entre la residencia y el trabajo.

A este propósito se establecen dos grados fundamentales:

Grado A.- Baja tolerancia. Se prevee el aprovechamiento industrial de bajos y sótanos de pisos de vivienda; se admiten en estas zonas naves industriales con las condiciones y limitaciones que se especifican. En este grado se da cabida a pequeños talleres de uso muy urbano.

Es un hecho que zonas de expansión actual o futura tienen sus bajos o partes de manzana dedicados a la pequeña industria. Tal precedente parece aconsejar la autorización definitiva para tales usos, debidamente controlados e informados por las oficinas técnicas correspondientes, en las zonas de expansión actual y futura que correspondan a edificación sin patio de manzana.

En las zonas de edificación abierta solo se autorizará el uso industrial cuando las instalaciones puedan ser ubicadas en edificios adecuados de sus respectivos centros comunales.

Grado B.- Supone una mayor tolerancia industrial y se autoriza en zonas actualmente dedicadas ya a estos usos. No obstante, algunos de estos aún cuando contienen buen porcentaje industrial, se procurará su congelación. Puede esperarse que las mismas instalaciones actuales, por propia conveniencia se retiren con el tiempo.

En las zonas de tolerancia B. se permitirán instalaciones industriales de mayor porte, con las condiciones especificadas en la ordenanza correspondiente.

INDUSTRIAS UBICADAS FUERA DE LAS ZONAS DE TOLERANCIA

Existe un gran número de instalaciones industriales mal ubicadas y que en la nueva ordenación han quedado fuera de las zonas de tolerancia.

Dichas instalaciones, siempre que no ofrezcan serios obstáculos a la vida residencial colindante, se podrán tolerar e incluso a veces no habrá inconveniente de que se les autorice cierta ampliación razonable. Pero en modo alguno su presencia en la zona puede servir de precedente para la autorización de nuevas industrias.

USO INDUSTRIAL

El gran valor económico de la huerta colindante con la ciudad y sus posibilidades estéticas y sanitarias, como envoltura verde urbana, han aconsejado la conveniencia de extremar su protección y conservación.

Por otra parte la ciudad, por condición natural, es un centro de producción industrial.

Ante la necesidad de hacer compatibles ambas circunstancias, se ha dividido el uso industrial propiamente dicho, en dos grados:

Grado A.- En este grado se reunen todas aquellas instalaciones de gran porte, incompatibles con la vida residencial y que sin embargo deben estar muy intimamente relacionadas con la ciudad: Mataderos, almacenes de abastecimiento, frigoríficos, estaciones de transformación eléctrica etc. Este grupo deberá emplazarse cerca de la ciudad y bien comunicado con ella

Grado B.- Comprende todas las grandes instalaciones industriales ajenas a la vida urbana. Solo precisan de la ciudad mano de obra. Este grupo se aleja de la ciudad y se pretende utilizarlo como estímulo para el desarrollo de poblados periféricos. Se pueden establecer en terrenos de secano.

ELECCION DE EMPLAZAMIENTO PARA AMBOS GRADOS INDUSTRIALES

Para la ubicación de las zonas de grado A, se ha tenido en cuenta:

1º.- Proximidad de la ciudad y fácil conexión con la misma mediante vía radial o circunvalatoria.

2º.- Emplazamiento al Oeste, con objeto de evitar que los vientos dominantes, de procedencia marítima, empujen los gases y humos sobre zonas urbanas.

3º.- Fácil aislamiento de la ciudad.

4º.- Emplazamiento próximo al casco urbano, pero seguro de que nunca podrá ser rebasado y envuelto por el crecimiento de esto.

Puesto que la ciudad está totalmente envuelta por un área de huerta se comprende que resulta imposible ubicar las zonas industriales de grado A. en otro tipo de terrenos.

La imperiosa necesidad de evitar que las zonas industriales puedan ser envueltas por la ciudad,aconseja emplazarlas junto a los valladares naturales mas fuertes que existan.

Nunca se deben ubicar estas zonas hacia el Norte,ya que este espacio exterior mediará entre la ciudad futura y los grandes núcleos residenciales perimetrales.

Cuanto queda dicho justifica la existencia de tres zonas industriales:

1.-Poligino industrial situado entre el Camino del Grao y las instalaciones ferroviarias de la Estación Central. (Grado A.)

En esta zona existe actualmente un fuerte complejo industrial que se puede incrementar con instalaciones que no arrojen humos ni gases nocivos,ya que se encuentra al Este del núcleo urbano.Se aconseja por estas razones el almacenaje y manipulaciones de productos muy vinculados al uso portuario.

Esta zona,pese a sus deficientes condiciones,parece estar justificad por la necesidad de organizar el uso industrial cerca del puerto.

2.-Polígono industrial del S.O. (Grado A.)

Se encientra perfectamente relacionado con la ciudad respaldado por el curso desviado. Por ubicarse sobre terrenos de huerta, solo se extenderá a unas cuarenta hectáreas.

3.-Polígono industrial del N.O. (Grado A.)

Aunque al Este de la Ciudad, se encuentra bastante al Norte de la misma, por lo que prácticamente no afectará a la salubridad urbana

Los poblados al Oeste de dichom poligono, se encuentran muy alejados y por tanto tampoco se veran afectados.
Dicho polígono se basa en un fuerte núcleo fabril existente.

4.-Poligono industrial del Oeste (Grado B.)

Estev poligono no se ha ubicado exactamente en el presente plano.
Solo se estima que debe encontrase al Oeste por fomentar el desarrollo de los poblados perimetrales de esta zona de secano.Deberá ser objeto de fijación cuando se estudie el área comarcal. Dec todas formas se estima tambien que la industria pesada afectada por el emplazamiento debiera estar en facil contacto con el próximo centro siderurgico de Sagunto.

En el Plan general de carreteras se ha fijado a este propósito un ramal que une la circunvalación alta de poblados con Sagunto.

La ciudad de Sagunto deberá ser tenida en cuenta en el plan industrial de Valencia.

Valencia, marzo de 1959.

EL ARQUITECTO,


ORDENACION DE VALENCIA
ACCESOS Y CIRCULACIONES PRINCIPALES
ESCALA 1:10000
V

PLANO PARCIAL DE LA ZONA COMPRENDIDA ENTRE CAMINO DE TRES CRUCES, F.C. A UTIEL, TÉRMINO DE CHIRIVELLA Y AVENIDA DE CASTILLA. PLANO PARCIAL Nº I-B.

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitecto: Julio Bellot Senent.

Fecha redacción: Octubre de 1962.

Fecha aprobación: ----------

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM, AN-221-2**
PLANO DE ESTADO ACTUAL Y ALINEACIONES, 1/1.000	**APM, AN 224-2**
OTROS: Se incluye el plano homónimo del PP I-C	**APM, AN 248-1**

EXCMO. AYUNTAMIENTO

DE

V A L E N C I A

PLANO PARCIAL DE LA ZONA COMPRENDIDA ENTRE CAMINO DE TRES CRUCES, F.C. A UTIEL, TERMINO DE CHIRIVELLA Y AVENIDA DE CASTILLA.

PLANO PARCIAL I-B

M E M O R I A

Valencia, octubre de 1.962

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

PLANO PARCIAL DE LA ZONA COMPRENDIDA ENTRE EL CAMINO DE TRES CRUCES, F.C. A UTIEL, TERMINO DE CHIRIVELLA Y AVENIDA DE CASTILLA.

PLANO PARCIAL I-B

M E M O R I A

OBJETO DE ESTE ESTUDIO.- Peticiones de licencia para establecer instituciones Benéfico-Sanitarias y otras, la magnífica situación de la zona y el hecho de ser zona edificable, según el proyecto de SOLUCION SUR, movieron a la Comisión de Urbanismo de éste Excmo. Ayuntamiento, a ordenar la redacción de este plano parcial.

Con este plano se une lo construido por el Ministerio de la Vivienda en el Barrio Virgen de la Fuensanta, con otro realizado, por la iniciativa particular que edificó el llamado Barrio de la Luz, que ahora queda absorbido formando con ambos un núcleo suficientemente grande para tener vida propia.

CARACTER DE LA ZONA.- En la zona se emplaza el nuevo Hospital Provincial, la Casa de Nuestra Señora de la Misericordia y algunos establecimientos religiosos Benéfico-Sanitarios. El resto de la zona es de carácter puramente residencial. La situación del Hospital y Misericordia, es ya antigua con respecto a este plano y los centro religiosos Benefico-Sanitarios, están ubicados en la situación en que pidieran emplazarse, por ser propietarias las comunidades de las terre

nos.

La casi totalidad de la zona se ha tratado como edificación abierta con una plaza en el centro dando preponderacia de altura a los edificios recayentes a la Avenida.

La superficie total de la zona, descontando al Hospital Provincial y desde eje de la Avenida hasta Barrio de la Fuensanta es de 18'25 Ha. y las superficies a construir son las siguientes:

Destinado a	religioso-sanitario	12.976'- m/2
"	" edificación en una planta	14.220'- m/2
"	" Barrio de la Luz	3.032'- m/2
"	" bloques	53.068'- m/2

Resulta un total de 8'33 Ha. Es decir, que los espacios abiertos son muy superiores al 10% de la superficie total.

La superficie destinada a escuelas -4.500 m/2-, es menor que la necesaria para la zona, que sería de - 6.500 m/2, dada una población de 9.125 habitantes, y suponiendo el 15% de población escolar y 6 m/2 por niño.

Se hace éto porque los dos grupos proyectados podrían atender las necesidades en el comienzo de la realización y estimo que por la forma de lo proyectado cualquiem bloque o grupo de dos con su jardin pueden convertirse en grupo escolar. Es decir, que no habrá verdadera dificultad en el futuro para el establecimiento de un - tercer grupo escolar.

La densidad prevista es de 400 habitantes Ha.

SERVICIOS PUBLICOS.- Figuran en el proyecto-esquema de alcantarillado, agua y luz. Todos ellos fáci-

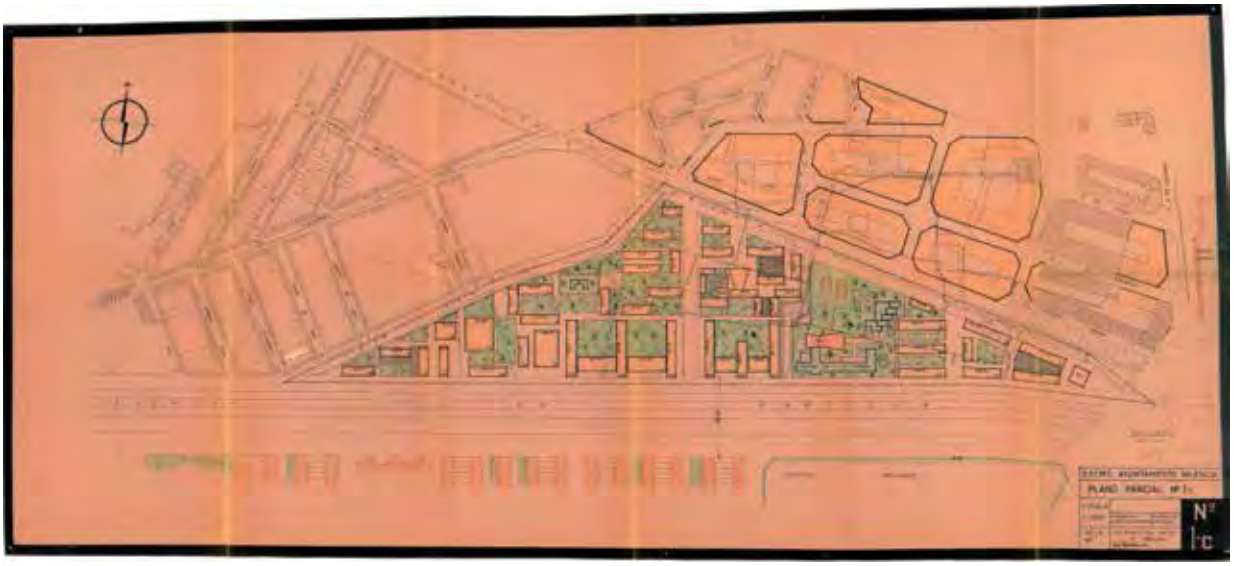
les de establecer por existir posibilidades de conexión.

ETAPAS.- No pueden establecerse en un plano de alineaciones que trata de encauzar la iniciativa particular. El futuro puede hacer interesante establecerlas para ultimar lo que se haya ido realizando. El Excmo. Ayuntamiento atenderá a la urbanización en las zonas de porvenir inmediato.

MEDIOS ECONOMICO-FINANCIEROS.- Son los ordinarios del presupuesto de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Valencia.

Valencia, octubre de 1.962

LOS ARQUITECTOS MUNICIPALES DE URBANISMO,


PLANO PARCIAL Nº 1
Nº
I·C


LEYENDA
EXCMO. AYUNTAMIENTO VALENCIA
ESTADO ACTUAL Y ALINEACIONES
Nº
I·B

MODIFICACIÓN DEL PLANO CON MOTIVO DEL ENSANCHE DE 50 A 80 M. DEL ACCESO DE BARCELONA. PLANO PARCIAL Nº 11.

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitecto: Julio Bellot Senent y otro.

Fecha redacción: Agosto de 1962.

Fecha aprobación: O.M. 23-07-63

Contenido y fuente:

MEMORIA	**APM**
PLANO 1/2.000	APM
PLANO DE ABASTECIMIENTO ACOTADO 1/2.000	APM

MEMORIA

EXCMO AYUNTAMIENTO VALENCIA

PLANO PARCIAL, MODIFICACION CON MOTIVO DE ENSANCHE DE 50 a 80 m. DEL ACCESO A BARCELONA.

	MEMORIA	NUMERO 11
	APROBACION EXCMO. AYUNTAMIENTO / APROBACION COMISION C.S.	
Nº 5	LOS ARQUITECTOS MUNICIPALES DE URBANISMO.	

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE

VALENCIA

PLANO PARCIAL Nº 11

MODIFICACION DEL PLANO CON MOTIVO DEL ENSANCHE DE 50 a 80 M. DEL ACCESO DE BARCELONA

MEMORIA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

PLANO PARCIAL Nº 11

MODIFICACION DEL PLANO CON MOTIVO DEL ENSANCHE DE 50 A 80 M. DEL ACCESO DE BARCELONA

M E M O R I A

JUSTIFICACION DE LA ORDENACION.- Es objeto de este estudio la modificación del plano parcial nº 11 de desarrollo del Plan General de Valencia y su comarca - por causa del acuerdo del Excmo. Ayuntamiento de ensanchar el acceso de Barcelona de 50 a 80 m. con motivo de nuevo estudio por O.P. de los accesos.

Este plano parcial fue aprobado por el Ministerio de la Vivienda en 29 de Diciembre de 1.960 por lo - que el actual estudio sólo tiende a la aprobación de la modificación precitada.

Se introduce también la modificación de convertir en edificable parte de los aparcamientos del Campo de Futbol de Mestalla, siguiendo la parte baja con su - mismo destino de aparcamiento y las plantas altas con - destino a edificio ministerial.

Al realizar el ensanche del acceso a costa solamente de los solares del lado de este plano, ya que - la alineación de la derecha, saliendo de Valencia, que-

ha en la misma situación que tenía, hemos procurado compensar el retiro con un aumento de altura según se especifica en el plano.

Se han introducido también en el plano las pequeñas modificaciones necesarias para acoplar el plano a realidades del mismo.

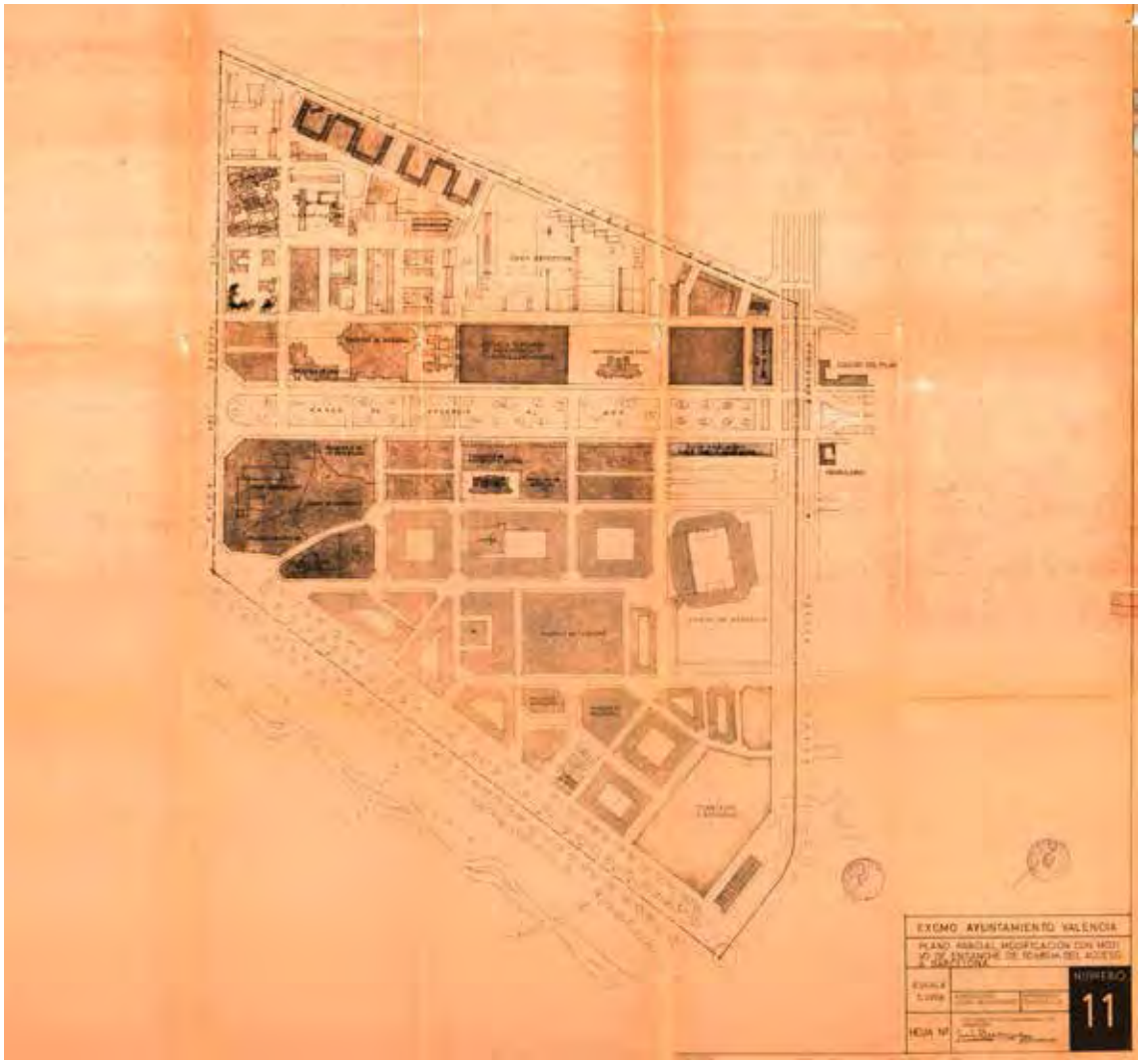
ETAPAS.- La calzada principal del nuevo acceso de Barcelona es a realizar por el Ministerio de Obras Públicas y la suponemos de realización inmediata en una primera etapa, podiamos decir. El resto del acceso o sea las calzadas laterales y aceras serán realizadas a continuación por el Excmo. Ayuntamiento, por el mismo procedimiento que el resto de la urbanización del sector, dando preferencia a estas obras por tratarse de un elemento importante.

MEDIOS ECONOMICO FINANCIEROS.- Son los del presupuesto ordinario de urbanismo y de los extraordinarios que se establezcan en los que se incluirán las obras proyectadas.

Con lo expuesto y dada la sencillez del problema, no obstante su gran magnitud, creemos suficientemente expresado el alcance del estudio realizado para que si lo estima el Excmo. Ayuntamiento se eleve a la Superioridad para su aprobación.

Valencia 23 de Agosto de 1.962

LOS ARQUITECTOS MUNICIPALES DE URBANISMO,


EXCMO. AYUNTAMIENTO VALENCIA
NUMERO
11


PLANO PARCIAL Nº11

PLANO PARCIAL DE BENIMACLET. PLANO PARCIAL Nº 22.

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitecto: Julio Bellot Senent y otro.

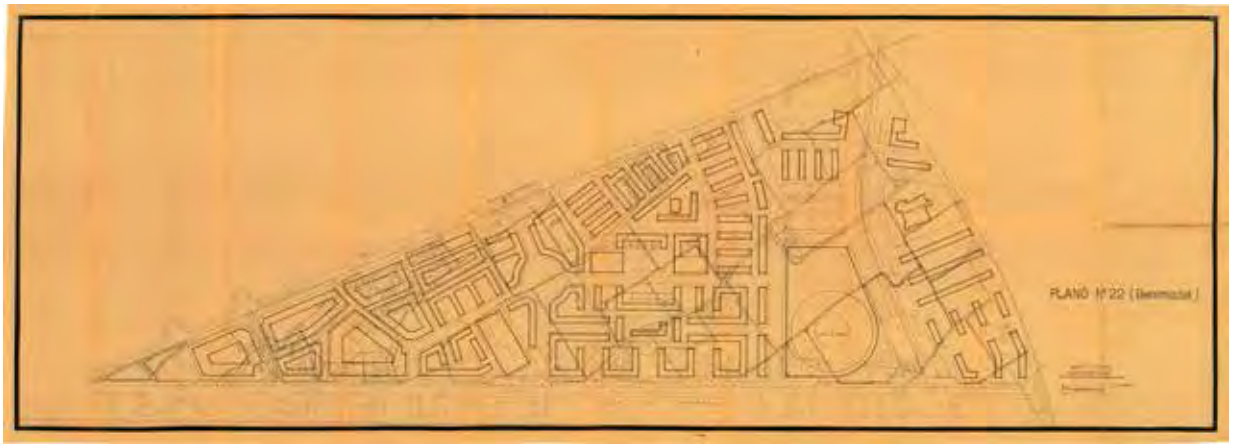
Fecha redacción: 1961 c.a.

Fecha aprobación: --------

Contenido y fuente:

PLANO 1/2.000	**APM, AN 173-1**
PLANO ZONA SUR 1/1.000	**APM, AN 248-1**


ZONIFICACION NUCLEOS ACTUALES
PLANO PARCIAL - BENIMACLET
ALINEACIONES
22
A y B


PLANO Nº 22 (Benimaclet)

PLANO PARCIAL DE FUENTE DE SAN LUIS. PLANO PARCIAL Nº 17

PLANO PARCIAL DE MONTEOLIVETE, POLÍGONO DE MONTEOLIVETE,
PLANO PARCIAL Nº IV - RESTO,

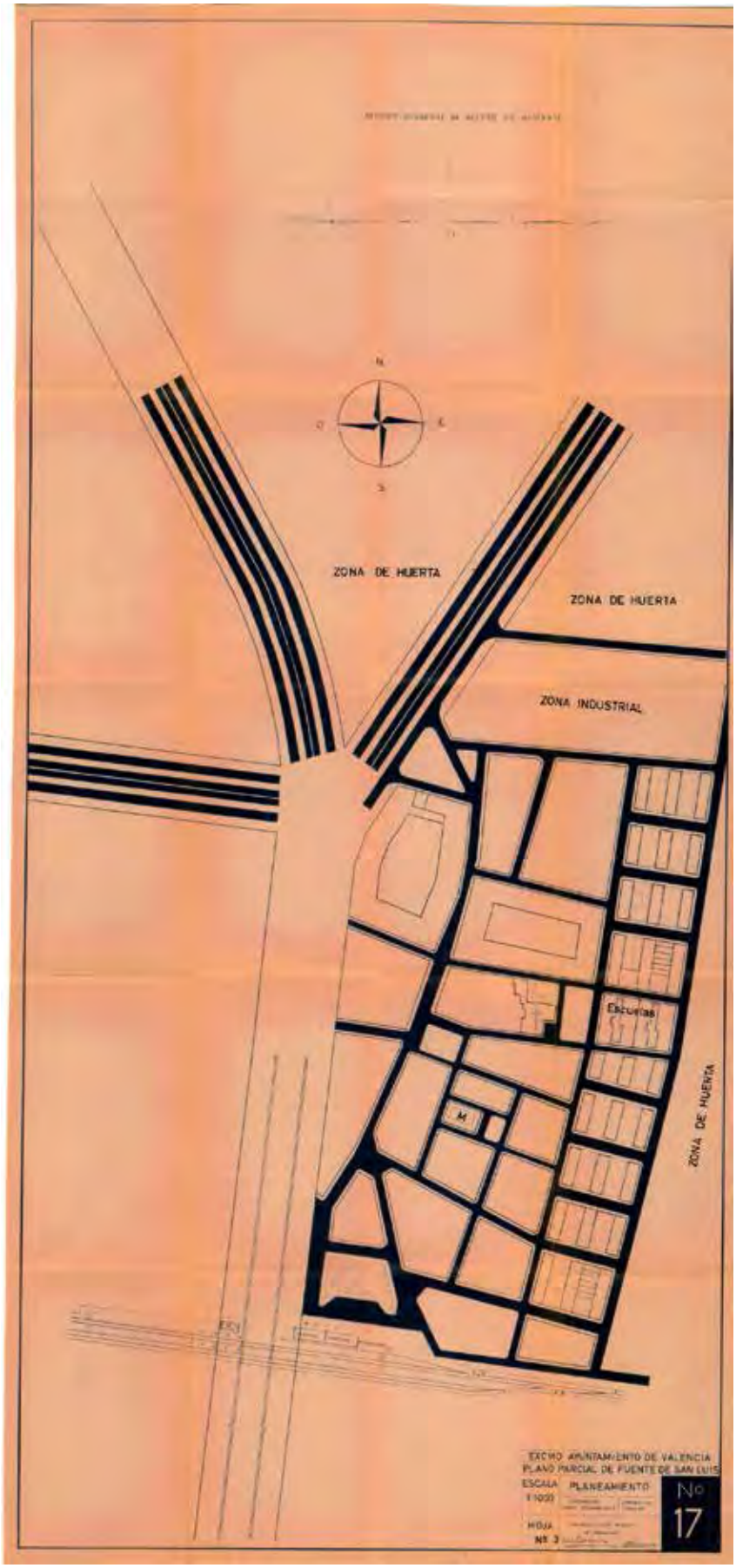
Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitecto: Julio Bellot Senent y otro.

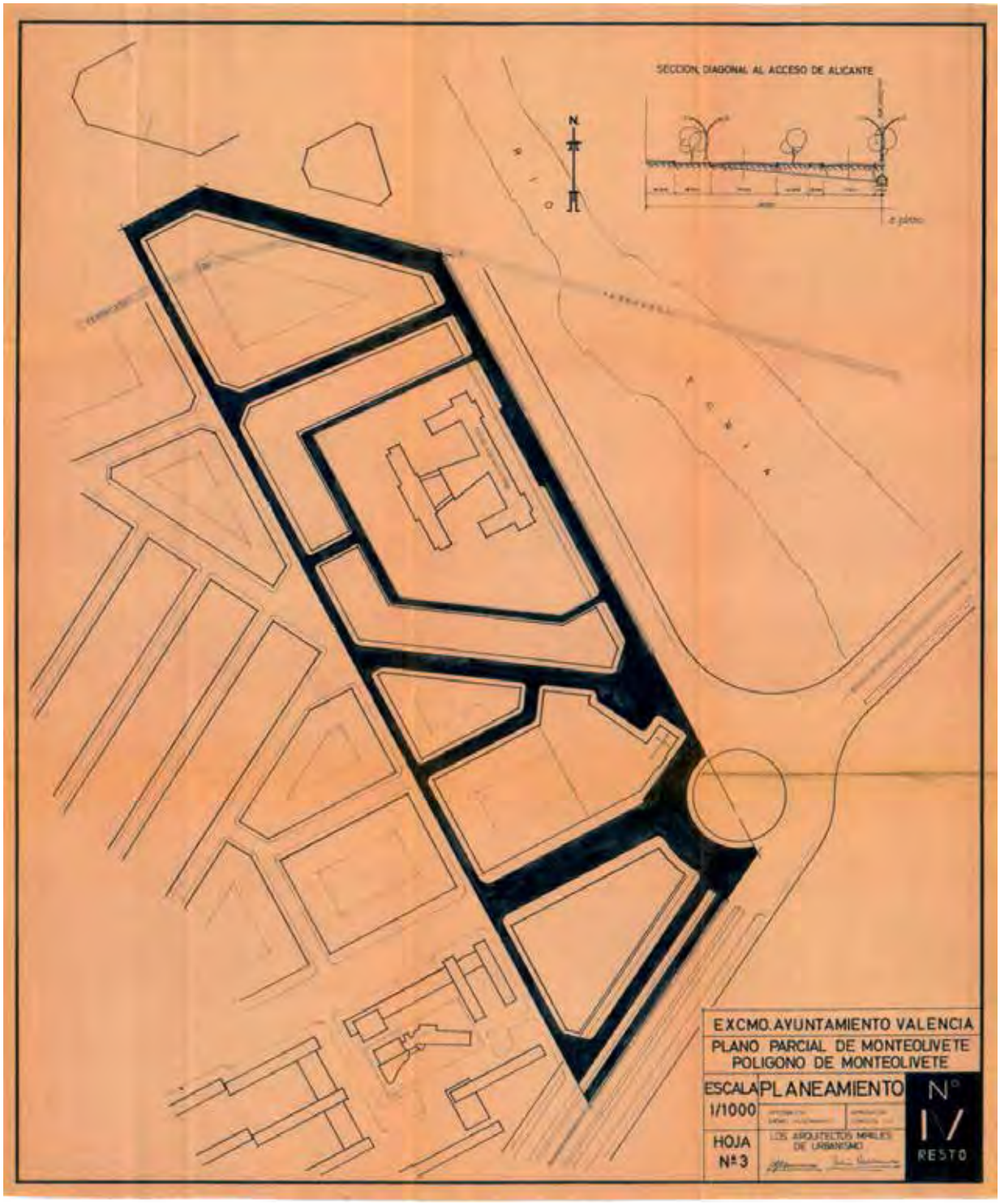
Fecha redacción: 1960 c.a.

Fecha aprobación: ----------

Contenido y fuente:

PLANO DE PLANEAMIENTO E 1/1.000	**APM, AN 238-3**
PLANO DE PLANEAMIENTO E 1/1.000	**APM, AN 250-3**


ZONA DE HUERTA
ZONA DE HUERTA
ZONA INDUSTRIAL
Escuelas
M
ZONA DE HUERTA
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
PLANO PARCIAL DE FUENTE DE SAN LUIS
ESCALA
PLANEAMIENTO
HOJA
Nº 3
Nº
17


SECCION DIAGONAL AL ACCESO DE ALICANTE
N
EXCMO. AYUNTAMIENTO VALENCIA
PLANO PARCIAL DE MONTEOLIVETE
POLIGONO DE MONTEOLIVETE
ESCALA 1/1000
PLANEAMIENTO
Nº IV RESTO
HOJA Nº 3
LOS ARQUITECTOS MAYORES DE URBANISMO

PLANO PARCIAL DE BENICALAP Y BENIFERRI. PLANO PARCIAL Nº 24

Redactor: Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.
Arquitecto: Julio Bellot Senent.

Fecha redacción: 1963.

Fecha aprobación: No aprobado

Contenido y fuente:
PLANO 1/2.000 **APM**


N
PLANO PARCIAL Nº 23
PLANO PARCIAL Nº 8
PLANO PARCIAL Nº 9
PLANO PARCIAL DE
24

PROYECTO DE EJECUCIÓN DEL POLÍGONO DE CAMPANAR

Redactor: Arquitectos Joaquín García Sanz, Vicente Valls Abad, Manuel Blanc Díaz y Camilo Grau García.

Fecha redacción: 1960

Fecha aprobación: 1962

Contenido y fuente:

MEMORIA	APM, AN-235-2
PLANO DE ORDENACIÓN GENERAL, E 1/1000	APM, AN-215-2
PLANO DE PERFILES DE CALLES, E 1/100	APM, AN-220-2

Memoria Descriptiva

1.- ANTECEDENTES

Los Arquitectos que suscriben, encargados por el Excmo. Ayuntamiento de Valencia, para el estudio del planeamiento general del Polígono de Campanar, como resultado del concurso convocado al efecto por la Corporación Municipal, presentó a la misma durante el mes de marzo del corriente año, toda la documentación relativa a la fase de información del citado polígono, acompañando al propio tiempo un avance de planeamiento para que pudieran emitir su informe la Corporación Municipal y la Dirección General de Urbanismo, dando base con ello al estudio del proyecto definitivo del planeamiento general, lo cual constituye el objeto del presente trabajo.

Los informes antes citados son los siguientes:

a) Informe del Excmo. Ayuntamiento:

"Esta Comisión ha procedido a examinar detenidamente el planeamiento parcial del Polígono de Campanar, que según el oportuno acuerdo han desarrollado los equipos de arquitectos encabezados por D. Vicente Valls Abad y D. Camilo Grau García, encontrándolo acertado en líneas generales, y estimando que en la segunda fase de su estudio deben ser tenidas en cuenta las siguientes observaciones:

1ª - Restablecer la vía orientada de NO a SE. que figura en el Plan General, entre la Prolongación de la Gran Vía de Fernando el Católico y del Padre Ferris y que no descompone la ordenación propuesta; teniendo además la ventaja de que bajo ella puede situarse el adecuado desagüe para el Barranco de Paterna, que debe ser tenido en cuenta en el planeamiento definitivo, en evitación de posibles inundaciones del sector.

2ª - Aconsejar la supresión de uno de los dos centros comerciales secundarios que se sitúan en el sector E. del Polígono.

3ª - Situar en el Subpolígono D., una vía transversal secundaria, que delimite el Gran Centro Comercial y separe este de la zona de viviendas, facilitando al mismo tiempo el acceso a unas y otras.

4ª - Afinar el estudio de colocación de los bloques situados en el antedicho subpolígono D., que resulta quizás demasiado monótono; así como los que delimitan el actual po-

blado de Campanar, que deben disponerse de modo que este quede delimitado con toda claridad; y

5º - Por lo que respecta a la anchura del nuevo acceso de Ademuz, se sugirió por el Sr. Pascual la conveniencia de ampliarlo hasta sesenta y cinco metros; manifestando el Sr. Sancho Tello haber cambiado impresiones sobre este extremo con el Ingeniero de la Jefatura de Obras Públicas, Sr. Oñate y haber estado de acuerdo en que no es aconsejable esta ampliación por responder el ancho de cincuenta y dos metros previsto en el planeamiento, a precedentes, acuerdos firmes adoptados por el Ayuntamiento, Corporación Gran Valencia y Jefatura de Obras Públicas y Comisión Técnica Especial que realiza el estudio del nuevo plan de ordenación, adaptado a la Solución S., de desviación del Río; porque la disposición de los bloques perpendiculares al eje del acceso permite disponer los apercamientos fuera del ancho total previsto cuando así sea necesario; porque caso de haber licencias concedidas, se habrán ajustado a dicha anchura en cumplimiento de los acuerdos firmes adoptados; y porque en definitiva dicha anchura se considera más que suficiente, según lo demuestran las secciones transversales oportunamente estudiadas, no siendo aconsejable ampliarlas, por implicar un importante aumento de coste de la urbanización de las calzadas laterales, así como disminución del aprovechamiento del terreno y coeficiente de edificabilidad.

Esta Comsión acordó igualmente expresar su satisfacción por el meritorio trabajo desarrollado y que se notifique con urgencia a los autores del estudio, las observaciones anteriormente expuestas, con el fin de que puedan proceder cuanto antes a desarrollar la fase final del trabajo, que permita realizar la información pública del planeamiento a la brevedad posible."

b) Informe de la Dirección General de Urbanismo:

"POLIGONO DE CAMPANAR.- Arquitectos Sres. García Sanz, Valls Abad, Blanc Díaz y Grau García.- En este Polígono se presenta un estudio completo y detallado. Se suprime el último tramo del Camino de Tránsitos, previsto en el Plan General, y efectua la ordenación en grandes supermanzanas con un conjunto de indudable mérito.- Habido cuenta de la reforma que supone la supresión del Camino de Tránsitos, sería aconsejable verificar una nueva propuesta a base de conservar su trazado, planteando el Centro Comercial al otro lado de la prolongación de Fernando el Católico, en contacto con la zona verde prevista.- Es aconsejable reducir el número de calles en fondo de saco y revisar la afección de varios edificios ya existentes, así como aumentar las zonas de industria en las proximidades del poblado de Campanar. Debe garantizarse el desagüe del barranco de Paterna, aprovechando la zona contigua a una vía de peatones ya prevista.

CONCLUSION.- En conjunto, del examen de los Avances de Planeamiento se desprende que el enfoque técnico de los problemas urbanísticos está bien planteado y supone una base suficiente para el desarrollo total de los mismos.- El criterio seguido es unánime, en cuanto a los conceptos se refiere, tratando de conseguir barrios urbanizados en construcción abierta. Sin embargo es preciso pensar que este Camino es revolucionario en Valencia y provoca un excesivo contraste con las costumbres locales, derivadas en parte de la gran carestía del suelo.- Por este motivo creemos aconsejable sin perder el concepto actual introducir en lugares justificados algunas manzanas más densas, con bloques de seis crujías que puedan organizarse con patios interiores cubiertos, pues de esta forma podría aumentarse la cubicación en m³ por m² y mantener densidad inferior en el resto del polígono.- No debe olvidarse tampoco la monotonía que puede derivarse de prodigar y repetir los bloques lineales, aunque lleven diferentes alturas, por lo que es importante establecer ambientes y provocar contrastes para acentuar la variedad en conjunto y detalle. El establecimiento previo de porcentajes de vivienda de lujo, media y modesta sería conveniente en cada polígono.- Es preciso señalar con carácter fundamental la importancia que debe tener el planteamiento económico financiero que garantice la posibilidad de su ejecución. A estos efectos se estima que es preciso una orientación clara por parte del Ayuntamiento de Valencia, sobre el sistema de ejecución que va a aplicarse en cada uno de los polígonos.- Ello ha de influir en la estimación de los medios económico-financieros disponibles y que deben quedar afectos a la ejecución de los Planes, pues estos medios dependen de la forma de ejecutar las urbanizaciones.- En principio, y salvo que el Ayuntamiento tenga capacidad suficiente para aplicar con carácter general el sistema de expropiación, parece conveniente que en buena parte de los polígonos se vaya a los sitemas de cooperación, compensación o cesión de viales. Ello obliga a plantear con carácter inmediato y previo la declaración del sistema aplicable a los proyectos de repercelación, al objeto de coordinar eficientemente la iniciativa privada.- Se estima por tanto que es urgente la determinación del sistema de actuación conveniente para cada polígono, al objeto de que se tenga en cuenta en la determinación de los estudios de planeamiento y en la estimación de los medios económico-financieros disponibles.- Debe señalarse asimismo que en el desarrollo definitivo de los planes parciales deberá tenerse en cuenta lo prescrito en el Artículo 10 de la vigente Ley de 12 de Mayo de 1956, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana."

II.- PROGRAMA DE NECESIDADES

a) DESCRIPCION GENERAL

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia adaptado a la Solución Sur, preveía como situación forzada la de un Gran Centro Comercial, denominado de Valencia-Norte, frente al rio y al Oeste del acceso Valencia-Ademuz, como elemento necesario para la descongestión de la zona comercial del centro de Valencia, que al propio tiempo diera adecuado servicio al gran contingente de habitantes de los pueblos del cinturón Norte-Oeste de Valencia, cuya entrada a la capital debe verificarse por el nuevo acceso de Valencia a Ademuz, vía de tráfico rápido que divide el polígono en sentido N-S

Asimismo, además del sistema general de viales, establecido en el Plan, fijaba que debían respetarse el Preventorio de San Francisco Javier y el actual poblado de Campanar. El resto quedaba a resolver con absoluta libertad por parte de los técnicos encargados del planeamiento del polígono.

Sentada esta premisa, se estimo que el polígono a estudiar debe preveer el siguiente programas

1º. Zonas residenciales

Formadas por viviendas, como elemento fundamental de composición y volumen, divididas en diversas categorias: buena, media y modesta, las cuales forman por agrupación los barrios o unidades vecinales, que dotados de una serie de servicios complementarios, deben funcionar con absoluta autonomía dentro de su área.

Estos servicios complementarios son de dos tipos: la unidad escuela Centro Parroquial por una parte y los pequeños centros cívicos secundarios en los que se agrupan los servicios siguientes:

a) Edificios para oficinas privadas, instalaciones bancarias, etc.
b) Centros secundarios de cultura, encaminados al desarrollo de estas actividades, tales como centros de formación de juventud y salas de reunión para conferencias, exposiciones, etc.
c) Edificios administrativos que alberguen las tenencias de alcaldía, comisaría de policía y servicios judiciales, estafetas de correos, teléfonos y telégrafos.
d) Centros comerciales secundarios, con tiendas, supermercados de abastecimiento, bares y restaurantes.
e) Edificios de diversión, tales como salas de espectaculos.
f) Pequeños centros sanitarios para casos de socorro y ambulatorios.

Las escuelas deben fijarse en número suficiente para la población escolar, previéndose la educación de ambos sexos, maternales y guarderías infantiles. Generalmente van ubicadas junto a los Centros Parroquiales, en los cuales además del templo propiamente dicho, deben preveerse locales anejos para oficinas

parroquiales, viviendas de párroco, centros de formación, Cáritas y sala de actos.

Finalmente debe completarse el programa de las unidades vecinales con edificaciones de una sola planta, destinadas a garages y talleres artesanos y de reparación de vehículos.

2º Espacios libres

Deben estudiarse amplios espacios verdes y parques, que permitan el paso de peatones sin interferencias con vías de tráfico rodado y sirvan al propio tiempo de zona de esparcimiento de las distintas unidades vecinales. Es interesante el logro de soluciones que permitan establecer una clara comunicación de estas zonas entre los distintos barrios y supermanzanas.

3º Aparcamientos y accesos secundarios

Es fundamental el que se estudien accesos para las distintas agrupaciones de viviendas y talleres, generalmente en fondo de saco. permitiendo al propio tiempo el aparcamiento de vehículos, sin interferir los espacios libres.

Los aparcamientos deben preverse en número suficiente al número de vehículos, estudiandose a lo largo de las vías principales y colocando tambien zonas de mayor importancia junto a los centros cívicos de las unidades vecinales.

4º Zona deportiva

Estará formada por un gran campo de fútbol, apto para la práctica de otros deportes, como elemento fundamental. Tambien deben establecerse pistas de tenis, baloncesto y balonmano, hockey y piscina, con unos edificios destinados a vestuarios, completando el programa amplios aparcamientos de vehículos para los grandes actos deportivos.

5º Enseñanza Media

Un centro de Enseñanza Media para 1.400 alumnos, completado con un centro de menor importancia, dedicado a la formación profesional. Deberán preverse además campos de deportes anejos.

6º.- Zona sanitaria

La magnitud del polígono requiere una zona destinada a albergar con amplitud los servicios sanitarios, tales como policlínico, maternidad, hospitalización, centro de reconocimiento sistemático y sanatorio quirúrgico y psiquiátrico.

Debe procurarse su emplazamiento en zonas tranquilas y rodeadas de espacios libres.

7º.-Zona Industrial

Es indudable que en un gran conjunto urbanístico como el que nos ocupa, debe preverse el establecimiento de una zona destinada a industrias ligeras, que permitan absorver un gran contingente de mano de obra del polígono, sin que los obreros tengan que desplazarse a otros núcleos de población, agravando con ello el problema de transportes y pérdida de tiempo consiguiente.

Es interesante su ubicación en zonas separadas de las zonas residenciales por espacios verdes y muy en contacto con el extrarradio de la Ciudad.

A continuación incluimos un estudio numérico y en el cuadro justificado el programa de necesidades expuesto

b) ESTUDIO NUMERICO

1) Equipo Escolar

Para el estudio de las escuelas necesarias, se parte de la base de considerar que la población escolar entre 3 y 10 años es el 15% de los habitantes.

Nº total habitantes polígono 48.685

Población escolar polígono 15% s/48.685 = 7.303 niños, que a razón de 40 niños por grado, arrojan un total de 182 grados.

La superficie por grado la fijamos en 60 m², a los cuales hay que añadir la superficie ocupada por pasos, servicios, salón de actos, biblioteca, oficinas, etc., que ascenderá a un mínimo de 70 m² por grado, con lo cual la superficie total por grado es de 130 m².

La superficie total necesaria para escuelas será:

182 grados x 130 m² = 23.660 m², cifra ligeramente superior a los 23.445 m² previstos en el proyecto; desglosando esta superficie en 10 grupos escolares a razón de 700 niños de media en cada uno de ellos.

Las normas francesas estiman que para un gran conjunto de 10.000 viviendas, debe preverse un Instituto de Enseñanza Media para 1.400 alumnos. La superficie de esta edificación a razón de 3,20 m² por alumno, ascenderá a 4.480 m². En el proyecto se prevee un centro de 2ª Enseñanza con superficie de 6.558 m², pensando en completar el programa con un centro de formación profesional anejo al Instituto.

2) Centros Parroquiales

La parroquia media estimamos debe oscilar entre los 6.000 y 10.000 feligreses, en función de la superficie asignada a cada uno de ellos, que varía en cada caso. El término medio adoptado es el de 8.000 feligreses por parroquia, que en número de 6, previstas en el proyecto cubren las necesidades de los 48.685 habitantes del polígono.

La superficie prevista en el proyecto es de 14.747 m², contando no sólo con el templo, sino con los servicios completos que deben reunir todo centro parroquial. Ello da una media de 2.500 m² de superficie para cada parroquia.

3) Centros comerciales secundarios

Las normas francesas aconsejan que la superficie de los centros comerciales secundarios debe ser de 2 m² por vivienda. En virtud de ello, la superficie necesaria en el polígono sería:

9737 viviendas x 2 m² = 19.474 m²

La superficie prevista en este plan y ocupada por los 3 centros comerciales de barrio y pequeñas tiendas dispersas asciende a 14.860 m².

Habida cuenta de la proximidad de algunas zonas al gran centro comercial de Valencia-Norte, que se incluye en el presente polígono, consideramos que la diferencia resultante de superficies puede ser absorbida en el mismo. Tambien hemos de considerar que en la edificación existe y que se conserva, las plantas bajas están destinadas a estos fines.

4) Centros culturales y de diversión, secundarios

Quedan comprendidos en este apartado los servicios siguientes: centros de acción social, hogares para jóvenes, pequeñas bibliotecas y salas de espectaculos; todos ellos situados en los centros civicos de cada uno de los barrios.

La media de las normas generales para un gran conjunto de 10.000 viviendas, aconseja la superficie de 0,8 m² por vivienda, que en este caso da la superficie siguientes

9737 viviendas x 0,8 m² = 7.789 m²

Se han previsto 5.822 m², considerando que la diferencia de superficies debe quedar absorbida en el centro cultural del gran centro comercial de Valencia-Norte.

5) Administración y oficinas

Tienen este caracter las tenencias de alcaldia de cada barrio, comisarios de policia, teléfono, telégrafos y estafetas de correos. Además se preveen algunos edificios para alojar oficinas de caracter privado, situando todos los servicios reseñados en los centros civicos de barrio.

La superficie ideal que figura en las normas generales para un gran conjunto de 10.000 viviendas, es la de 8.000 m². En nuestro caso la superficie fijada es de 7.480 m².

6) Talleres y garages

Los estudios hechos para Valencia capital, con previsión para un futuro próximo, ascienden a 1 coche para cada 3 viviendas.

En nuestro caso el número de coches seria:

$$\frac{9737 \text{ viviendas}}{3} = 3.245 \text{ coches}$$

Consideramos que se albergan en garages los 2/3 de la totalidad, lo cual nos da una cifra de 2.163 coches. El número de motocicletas, lo fijamos en un 50%, que en este caso sera de 1.081.-

La superficie necesaria de garages, tomando las normas alemanas es la siguiente:

2.163 coches x 10 m² = 21.630 m²
1.081 motos x 2 m² = 2.163 m²

Superficie total garages ...= 23.793 m²

La superficie prevista para estos servicios en el poligono es de 33,150 m². La diferencia de 9,357 m², se destina a talleres en sus modalidades: pequeñas industrias artesanas y reparación de vehiculos.

7) Zona deportiva

LAS normas francesas aconsejan que para un gran conjunto de 10.000 viviendas, la superficie ocupada por el equipo deportivo debe ser de 6,5 Ha., incluyendo, aparcamientos, edificaciónes y campos de juego.

En el presente estudio se prevee una superficie de 2,25 Ha. lo cual resulta a todas luces insuficiente. No obstante, el valor del suelo y la necesidad de lograr un máximo aprovechamiento para la edificación, obliga a reducir considerablemente la cifra fijada como superficie ideal.

8) Equipo sanitario

Para un gran conjunto de 10.000 viviendas,son aconsejables una serie de edificios sanitarios, cuya superficie según las antedichas normas francesas asciende a 9.400 m²

Se prevee en el estudio que nos ocupa una superficie construida de 8.715 m², repartidos entre un gran centro sanitario de 7.387 m² y otros secundarios de barriada, de mucha menor importancia, cuya superficie asciende a 1.328 m².

9) Equilibrio empleo población

La población activa, como resumen de estadisticas consultadas, se cifra en el 40% de la población total.

Población activa = 40% s/ 48.685 hab. = 19.474 hab.

De ellos, una parte quedará absorbida por los empleos residenciales (servicios del poligono) y el resto se absorberá en la zona industrial y Gran Centro Comercial de Valencia-Norte, considerados como extraresidenciales en este caso.

1º. Empleos residenciales

Equipo escolar	500
Equipo parroquial	90
Servicios comerciales	750
Centros culturales y diversión	200
Administración y oficinas	700
Talleres y garages	300
Equipo sanitario	200
Transportes	800

TOTAL ..... 3.540 empleados

Queden para los empleos extraresidenciales:
19.474 - 3.540 = 15.934 habitantes

2º. Zona industrial

En industrias ligeras, se cifra la mano de obra necesaria a razón de 500 obreros Ha. En esta caso serias

8,64 Ha. zona industrial x 500 hab. = 4.320 obreros

3º. Centro comercial. Valencia-Norte

Comercios	2.000
Espectaculos y diversión	250
Locales culturales	300
Oficinas públicas y privadas	3.360
Hotel y apartamentos	300
Administración, telefonos, correos,etc	600
TOTAL	6.810

El total de empleados en el presente plan, asciende a 14.670. Existe pues una diferencia entre la población activa calculada y el número de empleados previstos que es de 5.204 cantidad que puede ser absorbida por la proximidad del centro de la población. La población activa absorbida en el poligono repr3senta el 75,3 %.

10. Aparcamientos

Para su cálculo hemos partido de la misma base que nos ha servido para el calculo de garages, es decir, 3 coches por vivienda. Al excluir en el presente apartado, el aparcamiento del Gran Centro Comercial de Valencia-Norte, es evidente que en los subpoligonos del proyecto, el volumen predominante es el de las viviendas, respecto del resto de edificios que componen los centros civicos, parroquiales y escolares de las distintas unidades de manzana, y por tanto, despues de unos estudios realizados, el número de coches para estos ultimos es insignificante comparados con el que corresponde a las viviendas.

Consideramos como horas punta, las horas del mediodia, que coinciden con la comida, cifrando el número de coches a aparcar en el 80 % del número total de los mismos. Como se puede comprobar en el cuadro que a continuación se expone, el número de aparcamientos previsto es mayor, considerando que logicamente deben aparcarse motos y que en el futuro debe aumentar el número de vehiculos.

Subpoligono	Nº de viviendas	Nº coches	Aparcamiento 80 % coches	Aparcamiento prev.y coche
A	3.868	1.289	1.031	1.300
B	3.319	1.106	886	1.050
C	1.386	462	369	500
D	1.004	334	267	320

Como dato complementario, en el subpoligono C, se preveen para la sona deportiva dos aparcamientos, capaces para un total de 500 coches, considerando que el aforo del campo de deportes es de 10.000 espectadores y que existe un coche por cada 20 de ellos.

11) Espacios libres

Están formados en este caso por los pasos de peatones y zonas de esparcimiento de los distintos subpolígonos, además del parque situado en el subpolígono A y excluyendo la zona deportiva.

La superficie ocupada por los mismos es la siguiente:

Subpolígono	Superficie Ha.
A	5,84
B	3,40
C	2,67
D	2,95
Suma	14,86 Ha.,

lo cual representa respecto de la superficie total del polígono el 14,60 %, cifra bastante superior al mínimo del 10 % que fija la Ley del Suelo.

12) Espacios viales

Se tienen en cuenta para su determinación, las calzadas, aparcamientos y aceras

Red viaria fundamental	21,98 Ha.	- 21,70 %
Fondos de saco y aparcamientos.	7,20 Ha.	
TOTAL ...	29,18 Ha.	

Esta cifra representa el 28,50 % de la superficie total del polígono, pero contando sólo con la red viaria fundamental que es la única que debe de presupuestarse en la urbanización, ~~y~~ representa tán sólo el 21,7 % de la superficie del polígono.

SOLUCION PROYECTADA

A) ESTRUCTURACION URBANISTICA

1) Red viaria.- Siguiendo el trazado de la red viaria prevista en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, acoplado a la Solución Sur, hemos dividido el polígono en una serie de supermanzanas, limitadas por la red viaria fundamental, lo cual queda reflejado en el esquema que acompaña a la presente memoria.

De N. a S. y paralelamente al rio Turia, la red viaria es la siguiente: nuevo camino de Tránsitos, prolongación de la calle de Joaquin Ballester(como via de comunicación transversal rápida entre los distintos polígonos) y una nueva avenida junto al rio Turia como elemento limite del polígono.

D e E. a O. se respeta la Avenida de Burjasot y se prolonga la actual calle del Padre Ferris, quedando despues el nuevo acceso de Valencia a Ademuz como via principal de tráfico muy rápido y una via limite del polígono en su lado O.

Por último el Camino de Tránsitos atraviesa diagonalmente el polígono en dirección N-E, S-O.

Estas vias son todas ellas de tráfico rápido y han sufrido en el presente estudio las modificaciones que a continuación se expresan:

Queda relegada a via de segundo orden la actual Avenida de Burjasot, pasando a ser via de primer orden la actual calle del Padre Ferris, que a través de un nuevo puente sobre el rio unirá el polígono en su parte Este con la desembocadura de la Avenida del Oeste y Guillén de Castro. Su ancho pasa a ser de 25 m.

Se interrumpe el actual Camino de Trásitos en el tramo comprendido desde su confluencia con el acceso de Valencia a Ademuz hasta la orilla del Rio Turia, en atención a dos razones fundamentales: 1º) al aparecer el nuevo acceso de Valencia a Ademuz todo el trásito queda incorporado a esta nueva via, que a su vez permite su comunicación con el resto de las calles transversales del polígono, perdiendo por tanto su razón de ser como tal via principal de circulación.

2º) Su conservación partiria en dos triangulos el espacio destinado a Centro Comercial, con el consiguiente trastorno para lograr una buena estructuración y aprovechamiento del terreno en esta zona de ordenación especial, que por su caracter específico necesita buenos accesos, pero ninguna penetración viaria de trásito rodado.

En los planos adjuntos, se acompañan unos esquemas con las secciones estudiadas para el sitema viario del polígono.

2) Supermanzanas y unidades vecinales

Con esta red viaria se forman grandes supermanzanas y otras de dimensiones inferiores, situadas en el lado E. del Poligono, que por sus caracteristicas peculiares constituyen un elemento de transición entre la zona edificada con caracter masivo y la zona de nueva ordenación en edificación abierta que se proyecta en el resto del poligono.

Dentro de cada una de estas supermanzanas, se crean las unidades vecinales (dos por cada supermanzana, por regla general) cuyas viviendas se agrupan alrededor de los pequeños centros comerciales y del Centro cultural y religioso integrado por la escuela y parroquia respectivamente.

Hemos procurado que la circulación de peatones y la comunicación entre los centros de unidades vecinales, se realize a través de amplios espacios verdes, que, dispuestos en sentido perpendicular, atraviesan las supermanzanas creando espacios de expansión sin más interferencias que los cruces del sistema principal de viales a que antes aludimos, proyectandose subterraneos los que atraviesa el nuevo acceso de Ademuz que por su naturaleza requiere esta solución.

a) Zona residencial

Podremos definir 3 modalidades diferentes:

1) Edificación masiva.-

Responde a la conveniencia de conservar una serie de edificios construidos recientemente, que por su volumen, estado de conservación y en atención a la función social que cumplen, merecen especial cuidado, aún cuando descomponen la ordenación general del poligono, cuyo caracter es totalmente abierto. El resto de edificaciones existentes por la anrquia de su ordenación, mala conservación y aspecto, estimamos deben quedar fuera de la ordenación estudiada en el presente proyecto.

La zona a conservar forma dos núcleos fundamentales: uno situado en la parte N.E. del polígono y otro, en la parte S.E, coincidiendo con el comienzo de la Av. de Burjasot hasta la prolongación de la calle Joaquin Ballester.

El criterio seguido en la composición dee estos núcleos, es el de completar los edificios ya construidos, cerrando las manzanas iniciadas con edificios de gran profundidad edificable (alrededor de 6 crujias), con objeto de evitar las vistas de medianerias y patios de manzana de los ya construido.

2) Poblado de Campanar.-

Por su especial configuración y extensión superficial queda respetado en su casi totalidad, estudiando el complemento de las manzanas ya edificadas y sin terminar, para regularizar su perimetro y colocando a su alrededor una via de tráfico que permita el fácil acceso a sus calles in-

teriores desde las vias principales del poligono. Este aislamiento vial se completa con el establecimiento de una zona verde perimetral que, a las vez que sirva de zona de esparcimiento, aisle el aspecto poco afortunado que, en general, ofrecen las fachadas de los edificios del poblado.

3) Edificación abierta.-

La ordenación de las supermanzanas y unidades vecinales en general es bastante rigida, como consecuencia de la fijación de unos módulos, los cuales sirven de base a la ordenación general de volumenes de la zona residencial. En particular desaparecen estos módulos en algunas zonas en atención a las siguientes razones:

a) Imposibilidad de repetirlas motivadas por la forma irregular de algunas zonas (Avda. de Campanar y pequeñas manzanas junto a la Avenida de Burjasot) y

b) Conveniencia de destacar puntos singulares y evitar la monotonia de la composición general, buscando el cambio de ambientes, especialmente en las calles de largo recorrido. Ello se produce fundamentalmente en los edificios recayentes al primer ~~término~~ tramo del acceso de Ademuz y en los alrededores del parque, dando frente al rio y en todo su perimetro.

Los módulos antes citados, ocupan una superficie que oscila entre 0,5 y 1 Ha., siendo su número de habitantes de 500 a 900. En ellos la orientación dominante de los bloques es la S.E., colocando los de mayor altura en la zona N. para evitar la falta de soleamiento de los bloques de menor altura, situados al S. de los mismos.

Se completa el programa de los módulos con edificaciones de 1 planta destinados a garages, talleres y pequeños industrias artesanas. El acceso a estas unidades se verifica por medio de calles en fondo de saco, que cumpla la doble función de entrada a los bloques de viviendas y la de aparcamiento de vehiculos.

b) Centros civicos, parroquiales y escolares

Las unidades vecinales constan, además de la zona residencial propiamente dicha, de los centros civicos secundarios, los cuales al igual que las escuelas y Centros Parroquiales, permiten la autonomia en la vida de estas unidades, tal y como ya describimos en el apartado "Programa de necesidades".

8) Otros elementos

a) Parque.- En la supermanzana señalada en los planos con la letra A, existe una depresión del terreno de 4 Ha. de superficie y unos 5 m. de profundidad, lo cual no permite la edificación, por ser imposible la evacuación de residuos, al estar la rasante a cota inferior a la prevista para el gran colector que discurre paralelamente al rio y cuya construcción ya

se inició. Por ello proponemos la colocación de un parque que sirva de esparcimiento y espacio libre para este polígono y especialmente para la superficie en que está enclavado.

b) Zona deportiva.- Instituto - Sanitario

El Excmo. Ayuntamiento es propietario de unos terrenos situados en el subpolígono C, junto al poblado de Camponar, los cuales deben destinarse a campo de deportes. Basándonos en ello hemos proyectado una zona deportiva, cuyo elemento fundamental sea el campo de deportes antedicho, el cual queda rodeado de una serie de instalaciones deportivas complementarias que corresponden a las ya enunciadas en el programa de necesidades.

Por otra parte estas instalaciones quedan situadas junto al nuevo Instituto de Enseñanza Media, con el fin de que puedan ser utilizadas tambien por los alumnos de este Centro docente.

Este Insitute responde al programa del Ministerio de Educación Nacional para crear nuevos Centros de Enseñanza Media, para lo cual hemos reservado unos terrenos de superficie aproximada a 1 Ha. y cuya programa ya quedó descrito con anterioridad.

Queda por último el centro sanitario, cuya necesidad es evidente para el gran conjunto urbanistico que se proyecta y que situado en una zona tranquila, rodeada de espacios libres, alberga en su interior los servicios indicados en el programa de necesidades.

c) Zona Industrial

Para preveer la absorción de la mano de obra y el traslado de industrias actualmente existentes en el polígono con caracter ligero, se crea en la parte N. de los subpolígonos B y C una zona reservada para industria ligera, separada de las zonas residenciales por un espacio libre, y circundada por vias de tráfico rodado de ancho capaz para dos circulaciones de camiones.

4) Gran Centro Comercial de Valencia-Norte

1) Programa de necesidades

a) Descripción general.-

Obedece a una ordenanza especial como necesidad de crear un Centro Comercial en la zona N.O. de la ciudad. Está organizado a base de 4 núcleos fundamentales: zona administrativa, zona comercial de tiendas, zona de esparcimiento y espectaculos y núcleo cultural.

b) Estudio númerico del programa

El área de influencia para el gran centro comercial, de Valencia-Norte, se ha previsto en la "Solución Sur", que sea toda la zona comercal de los poblados de secano situados al norte de Valencia. Se preveen que para un futuro próximo el

número de habitantes de todos estos poblados ascenderá a 600.000, y si contamos además la influencia urbana, actual y futura, de la ciudad que se puede cifrar en 200.000 habitantes, obtendremos la influencia total

Influencia comercal	.....	600.000 habitantes
" urbana	.....	200.000 "
" total	.....	800.000 habitantes

estas cifras reducidas a viviendas nos dan:

Influencia comercal	.....	120.000 viviendas
" urbana	.....	40.000 "
" total	.....	160.000 viviendas

Esta influencia podemos suponer que en las viviendas comerciales se reduce a un día por cada dos semanas, y consideremos que en las viviendas situadas en la ciudad sea la de una día semanalmente, y pensando en una distribución uniforme, deduciremos el número de viviendas que afluyen diariamente al centro comercial de Valencia-Norte.

Influencia diaria.-

comercal $\frac{120.000 \text{ viv.}}{12 \text{ días}}$ = 10.000 viviendas

urbana $\frac{40.000 \text{ viv.}}{6 \text{ días}}$ = 6.660 viviendas

total ..... 16.660 viviendas

Con esta cifra hipotética pero hallada razonablemente basaremos el estudio numérico del programa.

1º Centro Comercial.-

Las normas aconsejan para tanteo de la superficie de los comercios, el preveer 2 m² por vivienda, en nuestro caso será:

16.660 viviendas x 2 m² = 33.320 m² de superficie

La superficie con destino a comercios y tiendas prevista en el proyecto del centro comercial de Valencia-Norte es de 32.718 m².

2º Centro cultural.-

En este centro se incluye una gran sala para museo, salas secundarias de exposiciones, biblioteca y oficinas generales, así como un auditorium de musica.

Aplicando las normas generales que, para un conjunto de viviendas señala la superficie de 0,8 m² por vivienda, obtenemos que

16.660 viviendas x 0,8 m² = 13.328 m²

La superficie para estas instalaciones, se ha previsto en nuestro proyecto en 15.280 m², ligeramente superior a la

calculada.

3º Espectaculos y locales diversión .-

En este apartado quedan incluidos: cines, teatros, salas de baile, restaurantes, etc..

En nuestro proyecto se ha previsto una gran sala para distintos espectaculos, 2 cines y anejos, con una superficie total construida de 11.460 m².

Según las normas la capacidad media solo para locales de espectaculos estará fijada por el 10 % del nº de habitantes y con 1 m² por espectador. En nuestro caso esto supondria la cifra de 9.000 m² de superficie edificada.

4º Administración, telefonos, correos, etc. -

Se situan en este ~~presupuesto~~ apartado, larepresentación municipal de la ciudad, comisarias de policia, centrales telefónica, telegráfica y de correos, oficinas de turismo, etc. Para estas instalaciones se destinan 10.120 m² de superficie edificada.

5º Oficinas estatales, públicas y privadas.-

Quedan enclavadas en este apartado, todas las representaciones ministeriales, así como las representaciones de entidades bancarias, públicas y privadas. La superficie destinada para estos servicios asciende a 33,600 m².

6º Hotel, apartamentos y anexos.-

Se han previsto 33.800 m² de superficie para la instalación de un hotel de viajeros de 300 habitaciones y la posible instalación de unos apartamentos, que podrian convertirse en viviendas.

7º Aparcamientos .-

Para su estudio partimos de las siguientes cifras:

a) Viviendas	-----	1 coche cada 3 viviendas
b) Hotel	-----	Para las primeras 20 habitaciones 1 coche cada 2 habitaciones; para las 40 siguientes 1 coche cada 8 y para el resto 1 coche cada 12.
c) comercios	-----	1 coche cada 80 m²
d) teatros	-----	1 coche cada 10 espectadores
e) Oficinas privadas		1 coche cada 24 m² de oficina
f) Oficinas públicas		1 coche cada 30 funcionarios

Estas cifras base, aplicadas al programa del Centro Comercial, nos dan el número total de coches a aparcar, el cual es el siguiente:

Viviendas	----------	53 coches
Hotel	----------	35 "

Comercios	----------	400 coches
Teatros	----------	600 "
Oficinas privadas	--------	300 "
" públicas	--------	356 "
Total	----	1.744 coches

Consideramos ahora las posibilidades de aparcamiento durante la mañana, noche y horas punta, en función de las actividades que se desarrollan en el centro comercial

Mañana.-

Comercio 60 %	------	240 coches
Oficinas públicas	------	356 "
" privadas	------	300 "
Hotel	------	35 "
Viviendas 60 %	------	31 "
Suma		962 coches

Noche

Teatros	------	600 coches
Hotel	------	35 "
Viviendas 20 %	------	10 "
Suma		645 coches

Horas punta. (7 tarde)

Teatros	------	600 coches
Comercio	------	400 "
Viviendas 20 %	------	10 "
Hotel 20 %	------	7 "
Oficinas privadas 90 %		150 "
Suma		1.167 coches

La más desfavorable es la hora punta, con 1.167 coches, habiéndose previsto en el proyecto dos grandes aparcamientos y otros perimetrales cuya capacidad es de 1.150 coches.

2) Solución Proyectada.-

Dando frente al rio y en sentido perpendicular al mismo se colocan 4 edificios de 20 plantas, cuyo destino previsto es el siguiente: hotel, aparcamientos, oficinas particulares y oficinas de caracter administrativo y oficial con dependencias anejas de 1 o 2 plantas y un amplio aparcamiento capaz para para unos 500 vehiculos.

En la zona primera de espectaculos, se situa alrededor de una plaza, un edificio administrativo (tenencia de alcaldia) telegrafos, correos, telefonos, etc,) y dos salas de espectaculos con sus servicios comunes.

A continuación siguen dos calles de comercios a ambos

lados, edificados a 2 alturas, con una zona posterior más amplia con posibilidad de instalar grandes almacenes y supermercados, a cuyas espaldas se sitúa otro gran aparcamiento capaz para 500 vehículos.

Como elemento final se forma otra plaza más tranquila en la que se prevee la construcción de edificios de caracter cultural, tales como auditorium, museos, bibliotecas, conferencias, etc.

B ZONIFICACION

Aparece claramente en el esquema que se adjunta a escala 1:2000. Se distinguen en el las siguientes zonas:

a) Zona de ensanches actuales en edificación masiva que se conserva, completandose algunos puntos con edificios de características similares a las ya existentes.

b) Resto de viviendas en edificación abierta, característica dominante en todo el polígono, acusando el esquema la categoría de las viviendas. Esta, como ya se hace constar en las Ordenanzas de uso y volumen, no dependerá solamente de la superficie de las mismas, sino de la categoría del acabado de la construcción e instalaciones y del módulo de superficie útil por habitante. En general, estimamos que dada la categoría del polígono, el reparto ideal de categorías debe ser la siguiente:

vivienda buena	-------	20 %
" media	-------	45 %
" modesta	-------	35 %

c) Poblado de Campanar, cuyo trazado se respeta y se delimita, debe considerarse como núcleo actual, en el que los complementos de manzanas a construir deben tener dos plantas como máximo por las razones siguientes:

1º) No descomponer el volumen actual del poblado

2º) Dejar posibilidades de una remodelación, si las circunstancias así lo aconsejasen, lo cual sería únicamente posible, delimitando a rajatabla su altura dentro del núcleo, sea cual fuese el ancho de la calle.

d) Gran Centro Comercial de Valencia-Norte

e) Centros cívicos, escolares y parroquiales de las distintas unidades vecinales unidas por zonas verdes para paso exclusivo de peatones.

f) Zona deportiva. Instituto Enseñanza Media y Sanitaria

g) Zona industrial con caracter ligero, al N. del polígono, con exclusión de industrias pesadas e insalubres, en la que convenientemente modulada, tengan cabida las industrias del polígono llamadas a desaparecer y aquellas otras de nueva creación que absorban la población activa del polígono.

C) ESQUEMAS DE SERVICIOS

Estos esquemas comprenden:

1º- Red general de saneamiento
2º- Red general de agua potable
3º- Red general de energia eléctrica

Se acompañan planos de los esquemas antes citados.

1º -Para el estudio del esquema de saneamiento nos hemos servido de los colectores (actualmente en construcción) de la Avenida de Burjasot y Colector Norte de la orilla del rio Turia, y a ellos hacemos acometer todos los ramales interiores del polígono.

2º- Analogamente, en el estudio del esquema de la instalación de agua potable, nos hemos servido de la red actualmente existente y de la prevista por la Sociedad de Aguas Potables, ampliandola y modificandola ligeramente en aquellas zonas donde la edificación proyectada lo necesite.

3º- Para la red de energia electrica, presentamos un esquema pensando que dicha instalación debe de realizarse subterraneamente, ya que la instalación aérea estropea mucho la vistosidad de la edificación abierta, teniendo en cuenta además que a ~~la~~ largo plazo la instalación subterránea resulta más económica por los pocos gastos de entretenimiento y por la mayor duración de sus instalaciones.

D) INFORMES OFICIALES DEL ANTEPROYECTO

Justificación de las soluciones adoptadas en relación con los informes oficiales.

a) Informe del Excmo. Ayuntamiento

La Corporación Municipal, estimando meritorio en general el anteproyecto presentado en el mes de marzo del corriente año, deja traslucir en su informe la preocupación que supone el establecimiento de grandes supermanzanas en que se divide el poligono, pensando sin duda en el caracter revolucionario que esta ordenación sin precedentes hasta la fecha tendrá en Valencia; y por ello en algunos de sus puntos del informe sugiere ideas referentes a la conveniencia de proyectar calles que subdividan en sentido perpendicular al rio, algunos de los subpoligonos.

Realmente esta ordenación, aceptada actualmente en el extranjero y en otras ciudades españolas, está de acuerdo con las tendencias del urbanismo moderno, pero es revolucionaria en Valencia, lo cual, a nuestro juicio no supone un motivo de peso suficiente como para hacer cambiar una ordenación. Estimamos que estas soluciones a desarrollar a largo plazo, deben acometerse con caracter revolucionario, si se quiere lograr una serie de conjuntos urbanisticos, que

dentro de muy pocos años no resulten ya anticuados.

Por otra parte el esquema de viales proyectado es sumamente claro y queda complementado con el sistema secundario de accesos en fondo de saco, que garantizan el servicio de todas las zonas residenciales y centros secunderios de las unidades vecinales, sin necesidad de establecer nuevos vias de tráfico rodado que interfieran con frecuencia las vias principales, todas ellas de tráfico rapido.

Pero nosotros tiene gran importancia el sistema octogonal proyectado de pasos de peatones y espacios verdes, el cual garantiza la comunicación entre los centros secunderios de las unidades vecinales, sin interferencias repetidas hasta la exageración con las vias de tráfico rodado. Se trata aquí de crear ambientes libres y ajardinados que permitan el esparcimiento y desenvolvimiento autónomo de estas unidades vecinales y este, a nuestro juicio, producirá consecuencias sumamente agradables para los habitantes de las mismas, siendo realmente el punto revolucionario del sistema de comunicaciones.

En resumen: Si el sistema de viales es claro, el tráfico se desarrolla con rapidez y sin interferencias, el acceso a las viviendas y centros secunderios queda resuelto y se proyectan espacios libres que aseguren el paso de peatones y el esparcimiento de los habitantes sin preocupaciones de tráfico, parece aconsejable, al aceptar una solución, que si bien es revolucionaria en Valencia, tiende a mejorar sensiblemente la manera de vivir y de funcionar en un gran conjunto urbanistico

Sentada esta premisa que sometemos no obstante al criterio de la Superioridad, pasamos a justificar la solución proyectada, comentando los distintos puntos del informe de la Corporación Municipal:

1º) Por las razones antedichas creemos que tiene fundamento suficiente la supresión de la via que figura en el Plan General, entre la Prolongación de la Gran via de Fernando el Católico y del Padre Ferris, la cual en el proyecto queda sustituida por un amplio paso de peatones y espacios libres, lo que supone además una considerable economia al ahorrar la pavimentación de una nueva calle..

En cuanto a la ventaja de que pueda situarse bajo ella el adecuado desagüe para el Barranco de Paterna, creemos que este puede verificarse igualmente bajo el paso de peatones y espacios libres que figuran en el proyecto.

2º) En el estudio numérico que figura en el programa de necesidades, se aprecia claramente que la superficie necesaria para centros comerciales anda escasa y que la diferencia debe considerarse absorbida por el Gran Centro Comercial de Valencia Norte. Por ello seguimos conservando el centro comercial secundario que figuraba en el anteproyecto.

3º) Con el espacio libre y paso de peatones que separa el Gran Centro Comercial, queda asegurada la independencia debida

entre este y la zona residencial al O. del mismo. El acceso a las viviendas queda resuelto con los fondos de saco y el del Centro Comercial con los aparcamientos al N.E. y S.O. del mismo, todo lo cual funciona con absoluta independencia. En realidad, ellos es consecuencia de las consideraciones generales expuestas con anterioridad.

4º) En la solución estudiada, se ha cambiado la colocación de los bloques al O, del Centro Comercial, evitando así la monotonia que ofrecian en el anteproyecto presentado.

Ha quedado afinada la colocación de los bloques en el perimetro del poblado de Campanar, regularizando al propio tiempo la via que circunda al mismo y destinando las irregularidades resultantes a espacios libres.

5º) En realidad parece deucirse del informe del Excmo. Ayuntamiento, que este se muestra de acuerdo en respetar el ancho de 52 m. para el acceso de Ademuz, en virtud de las razones expuestas en su informe, criterio que compartimos plenamente por estimar que no debe aumentarse el coste urbanización, siendo así que de acuerdo con las distintas variantes que estudiamos de la sección del acceso, el número de vehiculos que por el puede circular, así como los aparcamientos previstos, son sumamente holgados, no ya para la actualidad, sino pensando en un futuro a muy largo plazo.

En una de dichas soluciones se suprimen los espacios laterales para circulación de bicicletas, puesto que estimamos que estos vehiculos deben circular por las calzadas laterales dentro del casco de la población y tener su zona correspondiente al salir fuera del mismo, una vez cruzado el nuevo Camino de Trásitos, que limita al N. del poligono, a partir del cual se debe prever tambien el trásito de carros, medio de locomoción y transporte llamado a desaparecer en el futuro.

b) <u>Informe de la Dirección General de Urbanismo</u>

1º) El punto fundamental, de este informe, es a nuestro juicio la situación del Gran Centro Comercial Valencia-Norte y la conveniencia de conservar o no el tramo de la Avenida de Campanar en la zona comprendida entre la orilla del Rio y el cruce con el acceso de Ademuz

Realmente nuestra opinión a este respecto es que, en lineas generales el actual trazado de la Avenida de Campanar en toda su longitud, descompone totalmente el sistema de viales del poligono, ya que esta Avenida, trazada como elemento limite de circunvalación de la Ciudad, ha quedado rebasada, pasando a ser una calle más de la misma, especialmente en esta zona en que ya se preveen un nuevo Camino de Tránsitos en la parte Norte del poligono. Por ello, llevando a ultranza el sitema de viales proyectado, deberia suprimirse en su totalidad. Si no lo hacemos en su primer tramo desde la Av. de Burjasot hasta el cruce con el acceso de Ademuz, es porque existe un pie forzado del Preventorio de San Francisco Javier y porque en la zona próxima a la Avenida de Burjasot existe un núcleo de edificaciones bastante importante, que por su número, reciente

construcción y finalidad social que cumplen, aconsejan su conservación.

Sin embargo estas razones de indudable peso ya no existen en el segundo tramo de la Avenida de Campanar, y por ello estimamos debe suprimirse, ya que su conservación descompone de manera alarmante la zona interesada por esa vía en el polígono, produciendo dos zonas triangulares de aprovechamiento complicado y de solución estética poco acertada en la ordenación de volumenes (sumamente clara en la mayoría de las supermanzanas del polígono) y creando por otra parte una vía de tráfico que pierde totalmente su razón de ser al existir ya el acceso de Ademuz, que debe absorver el mayor contingente de tráfico desde Valencia a los pueblos del Norte de la Ciudad.

Por otra parte, al situar el Gran Centro Comercial de Valencia-Norte en esta zona, tal y como figura en el Plan General, las interferencias de tráfico serían tales que el tránsito de peatones (fundamental en este caso) sufriría una serie de impactos que inutilizarían el sistema de pasos de peatones del polígono y el recorrido a través del Centro Comercial.

En resumen proponemos como solución más acertada la colocación del Centro Comercial en el emplazamiento previsto en el Plan General, suprimiendo el tramo final de la Avenida de Campanar.

No obstante y ateniendonos a los deseos de la Dirección General presentamos dos variantes, estudiadas como anteproyecto, para que puedan ser consideradas por el citado Organismo:

En la primera, que figura en los planos con el nº 2, desplazamos el Gran Centro Comercial a la supermanzana A, pero seguimos suprimiendo el tramo último de la Avenida de Campanar, organizando una nueva ~~Avenida~~ unidad vecinal en la supermanzana D, que sustituye al espacio ocupado por el Centro Comercial en la solución incluida en el proyecto con el nº 1.

Esta solución hace más viable la expropiación de terrenos que debe realizar el Ayuntamiento para la construcción del Centro Comercial, por cuanto se ahorraría el coste de expropiación de tres edificios (algúno de los cuales está en construcción) y que,, considerados como fuera de ordenación, cabría conservarlos en la actualidad hasta su extinción, substituyéndolos en la nueva reparcelación por bloques nuevos cuyo volumen sería el mismo que el de las edificaciones actuales. Por otra parte la supresión del último tramo de la Avenida de Campanar supondría una ayuda económica a la expropiación de los terrenos para el Centro Comercial, puesto que dicha vía es propiedad del Excmo. Ayuntamiento.

En la segunda variante, que figura con el nº 3 en los planos, se conserva el tramo de la Avenida de Campanar, organizándose entonces las temidas manzanas triangulares, en las que se situan dos pequeñas unidades vecinales. En ellas se sigue un criterio parecido en cuanto a la conservación de los tres edificios citados anteriormente y su solución posterior.

Aparte de las razones expuestas con caracter general, esta conservación del tramo de la Av. de Camapanar, motiva un

encarecimiento en la expropiación de terrenos para el Centro Comercial y considerando su deficiente resultado de ordenación desde todos los puntos de vista, hacemos constar que esta no nos satisface en absoluto y que si se estudia es por el deseo antes expuesto de satisfacer una justa aspiración de la Dirección General mostrada en el Informe que comentamos.

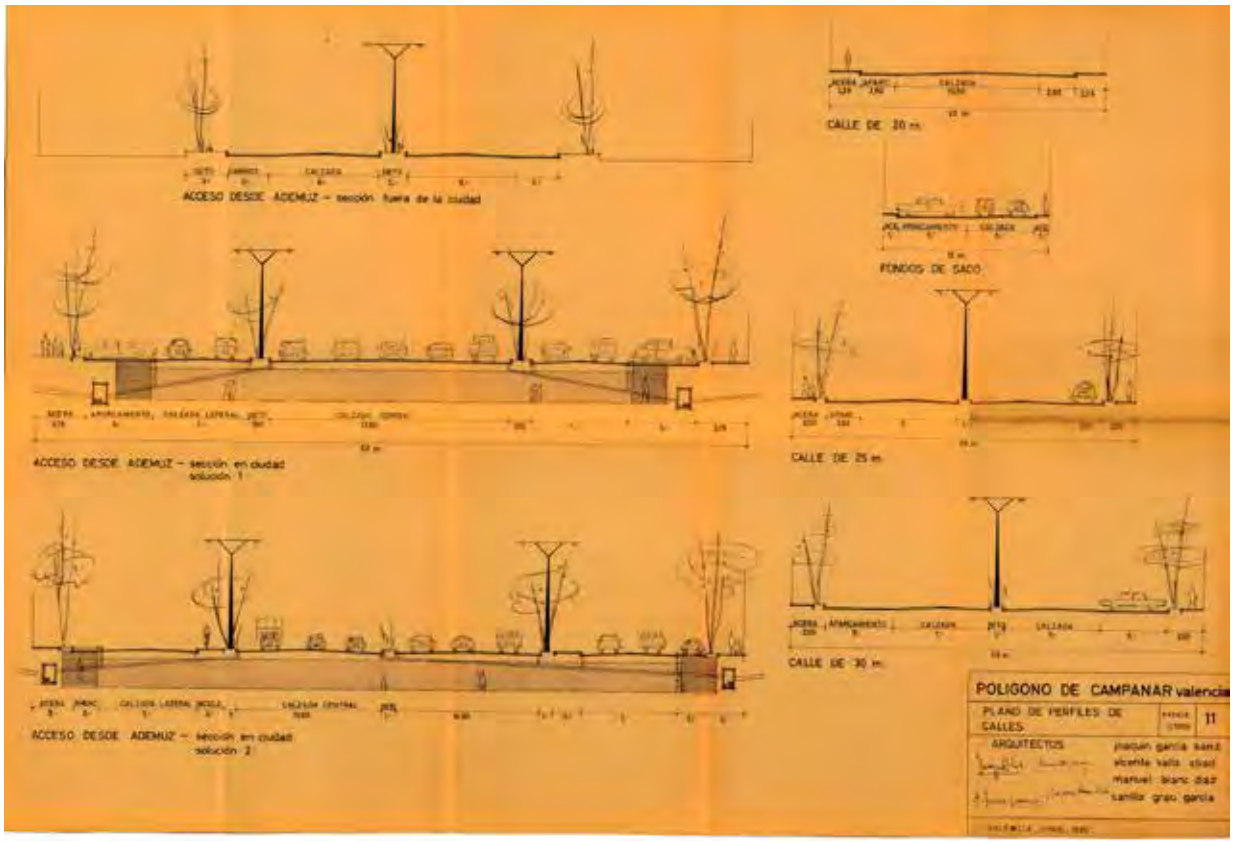
2º) En el presente estudio hemos aumentado ligeramente el coeficiente de edificabilidad hasta 4 m^2/m^2.

3º) En cuanto a la monotonía en la repetición de bloques lineales estimamos que, puesto que el establecimiento de módulos da bastante rigidez a la ordenación, está debe ser alterada en una serie de puntos singulares, lo cual ya ha sido tenido en cuenta en el presente estudio definitivo, provocando ambientes y contrastes.

4º) Aún cuando el Ayuntamiento no se ha definido claramente respecto de los sistemas de ejecución, acompañamos en el presente estudio un ejemplo de reparcelación de una unidad vecinal, (que completado con el apartado referente a sistemas de ejecución y plan de etapas, permitirá sin duda, fijar un criterio a seguir en la realización del polígono

Valencia Junio 1960

los arquitectos


ACCESO DESDE ADEMUZ – sección fuera de la ciudad
CALLE DE 20 m.
FONDOS DE SACO
ACCESO DESDE ADEMUZ – sección en ciudad solución 1
CALLE DE 25 m.
CALLE DE 30 m.
ACCESO DESDE ADEMUZ – sección en ciudad solución 2
POLIGONO DE CAMPANAR valencia
PLANO DE PERFILES DE CALLES
11
ARQUITECTOS
joaquin garcia sanz
vicente valls ribal
manuel blanc diaz
santiago grau garcia

PROYECTO DE EJECUCIÓN DEL POLÍGONO DE MONTEOLIVETE

Redactor: Gerencia de Urbanización del Ministerio de Vivienda.

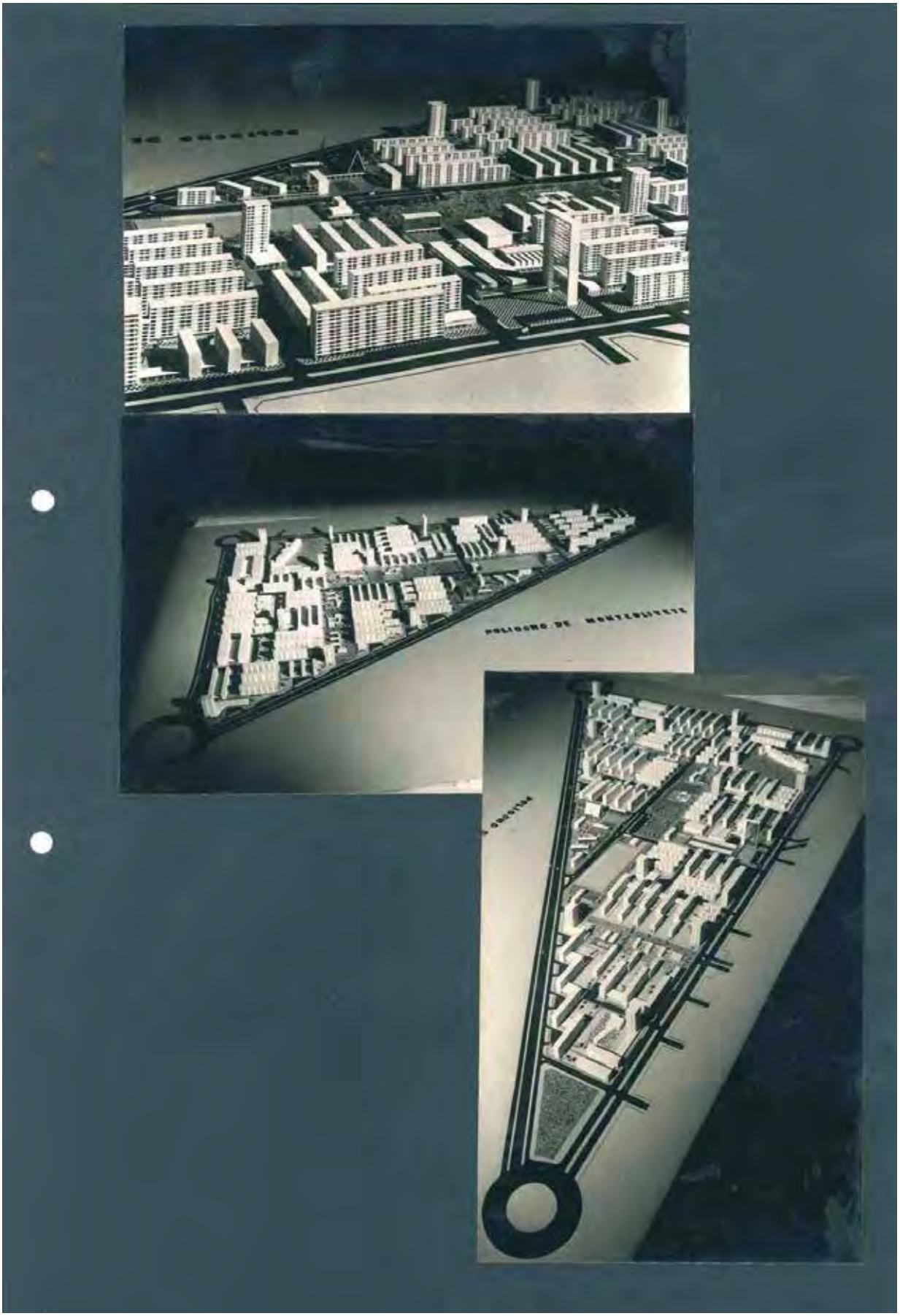
Arquitectos Luis García Camarero, Luis Martínez Lebrato y José María Pagola de la Puente

Fecha redacción: 1960

Fecha aprobación: 1962

Contenido y fuente:

PLANO DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA, E 1/1000	APM, AN 227-2 bis
PLANO DE ESQUEMA DE SERVICIOS, SANEAMIENTO Y VIALES, E 1/1000	**APM**
FOTOGRAFÍAS DE LA MAQUETA	APM, AN 216-3


POLIGONO DE MONTEQUINTIN


POLIGONO DE MONTEOLIVETE VALENCIA

MOCIÓN RELATIVA A LA ANCHURA DE LOS NUEVOS ACCESOS POR CARRETERA EN SUS TRAMOS URBANOS

Redactor: Teniente de Alcalde. Presidente de la Comisión de Urbanismo.

Fecha redacción: Diciembre de 1960

Contenido y fuente: **APM**
EXPEDIENTE DE LA MOCIÓN
SECCIÓN TRANSVERSAL DEL NUEVO ACCESO DE ALICANTE **APM**

Excmo. Ayuntamiento de Valencia

Año 1981

~~536~~

51.

Núm. ____ del Registro General.
1 ____ del Historial.

Zona ____

Sección
URBANISMO

Negociado
SUELO Y ORD. URBANA

Interesado: Moción de D. José Sancho-Tello Baguena.

Emplazamiento: Accesos por carretera

Asunto: Rectificación ancho nuevos accesos.

MOCION RELATIVA A LA ANCHURA DE LOS NUEVOS ACCESOS POR CARRETERA EN SUS TRAMOS URBANOS.-

Con motivo de la aprobación de los planeamientos parciales de diversos polígonos redactados por facultativos particulares en cumplimiento del acuerdo plenario de 30 de Octubre de 1.959, el Excmo. Ayuntamiento Pleno acordó que en la parte en contacto con los referidos polígonos los accesos tuvieran una anchura de 65 metros.

Los accesos principales son cuatro. El de Madrid ó Avenida de Castilla ya tiene actualmente la antedicha anchura; el de Ademuz no tiene problemas ya que el polígono de Campanar (en el cual se ha introducido la oportuna rectificación) comprende la totalidad de su tramo urbano; y el de Barcelona debe quedar necesariamente con la anchura de 50 metros porque las construcciones existentes -algunas muy recientes é importantes- impiden su ampliación.

En cuanto al acceso de Alicante, el ramal diagonal que afluye a la Plaza de Monteolivete tampoco tiene problema por quedar en su totalidad incluído en el polígono del mismo nombre. Pero el otro ramal sólo queda incluído en el mismo desde la bifurcación hasta la avenida de la Plata estando el resto fuera del polígono é incluído en el plano parcial nº IV ya aprobado, habiéndose concedido incluso alguna licencia anterior al acuerdo como por ejemplo la de los Sres. Martínez Medina según la línea que responde a la anchura de 52 metros fijada anteriormente.

El Teniente de Alcalde que suscribe considera que los accesos deben tener anchura uniforme en todo su tramo urbu-

no, por lo que acordada la de 65 metros en los tramos incluídos en los polígonos últimamente aprobados debe extenderse esta al tramo del acceso de Alicante que queda fuera de los mismos, o sea el comprendido entre las avenidas de la Plata y de Feria y Valero. En consecuencia tiene el honor de proponer a la Comisión de Urbanismo:

1º.- Que se fije en 65 metros la anchura de dicho acceso desde la avenida de Feria y Valero hacia el exterior.

2º.- Que se comunique dicho acuerdo a la Jefatura de Obras Públicas y Corporación administrativa Gran Valencia a los efectos oportunos.

3º.- Que por la Oficina Técnica de Urbanismo se efectúen las oportunas rectificaciones en el plano parcial nº IV.

4º.- Que las construcciones para las que se concedan licencias se sitúen a 32'50 metros del eje.

5º.- Que se faculte al que suscribe para resolver los problemas derivados de licencias anteriores, y en particular la de los Sres. Martínez Medina, dando cuenta de lo actuado a la Comisión de Urbanismo.

Valencia, 22 de Diciembre de 1.960.

El Teniente de Alcalde, Presidente de la Comisión de Urbanismo,

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

COMISION DE URBANISMO

Sres.:
Sancho-Tello
Pascual
Cerveró
Machancoses

AL EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO

Dada cuenta de la precedente Moción, examinadas detenidamente las cuestiones que se plantean en la misma y considerando acertadas las soluciones que se contienen en dicha Moción, la Comisión estima debe proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte acuerdo en los términos indicados en los extremos 1º al 5º de la Moción de referencia.

V.E., no obstante, acordará lo que mejor estime.

Valencia, 23 de Diciembre de 1.960.

EL PRESIDENTE,

José Sancho-Tello

DILIGENCIA:

Por Decreto de la Alcaldía de esta fecha se ha dispuesto se dé cuenta de este expediente al Excmo. Ayuntamiento Pleno

Valencia 10 de Enero de 1961,

El Jefe de Actas,

Sesión — ordinaria celebrada por el Ayuntamiento Pleno el día 13 de Enero de 1961,

Dada cuenta del anterior dictamen de la Comisión de Urbanismo, se acordó aprobar la Moción a que el mismo se refiere, con la modificación de que el extremo quinto de la misma, quede redactado en la forma siguiente: "5º.- Que se faculte al Presidente de la Comisión de Urbanismo para proponer la resolución de los problemas derivados de licencias anteriores, y en particular la de los Sres. Martínez Medina".

El Secretario,

Valencia, 13 de Febrero de 1.961.

Cúmplase el anterior acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno y remítase a la Oficina Técnica de Urbanismo este expediente a fin de que efectuen las modificaciones propuestas en el Plano Parcial nº IV.

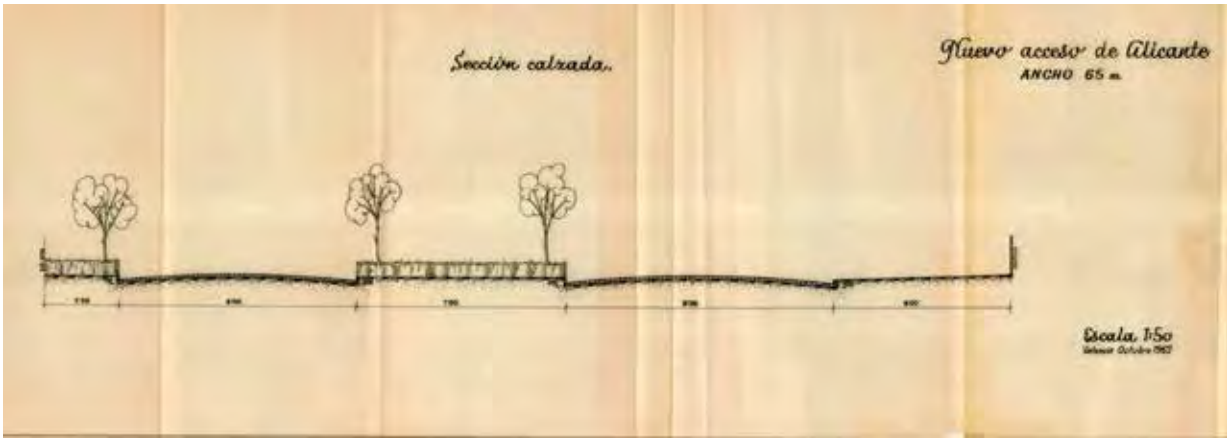
EL ALCALDE,

El Arquitecto Municipal de Urbanismo que suscribe, tiene el honor de informar:

En cumplimiento del anterior decreto, se han grafiado en el Plano Parcial nº IV, el eje del nuevo acceso de Alicante desde la Avenida de Peris y Valero hacia el exterior y el ancho de 65 m.

Valencia, 15 Abril de 1961

El Arquitecto Mpal. de Urbanismo


Sección calzada.
Nuevo acceso de Alicante
ANCHO 65 m.
Escala 1:50

MOCIÓN RELATIVA AL ESTUDIO DE LOS APARCAMIENTOS EN LA CIUDAD

Redactor: Alcalde

Fecha redacción: Diciembre de 1963

Contenido y fuente:
EXPEDIENTE DE LA MOCIÓN **APM**

Excmo. Ayuntamiento de Valencia

Año 1984

Núm. 6 del Registro General. del Historial.

Zona

Sección
URBANISMO

Negociado
SUELO Y ORD. URBANA

Interesado: Mocio de Alcaldia

Emplazamiento: Ciudad

Asunto: Estudio de aparcamientos

6

42

43

A LA COMISION MUNICIPAL PERMANETE

El problema de los aparcamiento ofrece una doble faceta; por una parte, no existe sitio suficiente para aparcar todos los vehículos que lo desean y por otra, los que lo han conseguido dificultan con su permanencia y maniobras la libre circulación de los restantes.

Hasta hace unos años, las propias calles eran suficientes para atender a las necesidades de aparcamiento y circulación, pero hoy día casi no bastan para permitir ésta última.

El Plan de Desarrollo, cuya eficacia está fuera de toda cuestión, duplicaría para 1967 el número de vehículos existentes en Valencia.

Consiguientemente, es imperativo deber de los Ayuntamientos proporcionar lugares donde pueda aparcarse cómoda y seguramente sin entorpecer la circulación general. Tal cosa solo se logra mediante un sistema de aparcamientos fuera de la calzada y es éste tan importante que grandes ciudades, como Chicago, disponen de un departamento independiente del de Tráfico destinado exclusivamente a resolver los problemas de estacionamiento.

Concretando la cuestión a nuestra ciudad, es indispensable crear en los alrededores de la Plaza del Caudillo y a una distancia no mayor de trescientos o cuatrocientos metros, aparcamientos con capacidades superiores a los doscientos turismos y el consiguiente número de motocicle-

La búsqueda de lugares para establecerlos es dificultosa y se requiere por otra parte, la colaboración de particulares.

En el centro de la ciudad podría resolverse con los siguientes emplazamientos:

a) centro de la Plaza del Caudillo

b) sótamos del Mercado Central

c) solares del Convento de Dominicas

d) patio de la estación recayente a la calle de Bailén -varias plantas-

e) parte de los solares resultantes -- del antiguo Hospital Provincial.

f) eventualmente, la Plaza de Toros.

El sistema se complementaría con aparcamientos en calzada de duración inferior a una hora en aquellas calles donde fuere posible.

Con todo, esta labor en el casco urbano quedaría inacabada cin la creación de nuevas plantas a-- provechando manzanas viejas y pequeñas dentro del mismo tales como: la que cierra la Plaza del Pilar por - la parte de la calle de Maldonado, la comprendida entre las calles del Emperador y Doctor Romagosa (frente a niños S. Vicente) y otros por el estilo.

Es evidente que la supresión de la circula-- ción de tranvías permitiría el aparcamiento en muchos lugares donde ahora resulta imposible. Ello debiera -- completarse con la reducción de la anchura de las aceras en determinados lugares.

Tambien los hoteles vendrían obligados a disponer en su propio edificio los de nueva construcción y en las cercanías, los ya construidos, de garages -- propios.

Por lo que respecta a la zona de ensanche, sería interesante redactar las Ordenanzas de Construcción de -- forma que toda finca nueva tuviera prevista en su patio-manzana aparcamientos para tantos vehículos como viviendas.

A las ya construidas podría otorgárseles un - plazo más o menos amplio para llevar a cabo esta adaptación.

Otro problema de mayor envergadura es el aparcamiento de los numerosos camiones que en espera de carga se instalan en diversos lugares de la ciudad constituyendo las llamadas "barreras" la situación actual es precaria e incómoda incluso para los mismos propietarios y conductores de los camiones; lo ideal, sería disponer de una zona suficientemente grande donde todos ellos pudieren estar concentrados y dotarla de los servicios necesarios para que la contratación pudiera celebrarse comodamente. Por desdicha, este lugar no existe y sólo cabría de momento, situarlos en el cauce del rio haciendo para ello las obras necesarias en forma de rampas, nivelación de terreno, etc. Se trata de una solución provisional -- que podría complementarse con una gran estación de mercancías y lonja de contratación de camiones.

Menor problema ofrecen los autobuses de viajeros en viajes discrecionales, puesto que pueden ser obligados a aparcar en cualquiera de las estaciones de autobuses o provisionalmente incluso en la propia Alameda.

Por todo ello, esta Alcaldía tiene el honor de proponer a la Comisión Municipal Permanente:

I.- Encargar a la Comisión de Urbanismo estudie:

a) la creación de nuevas plazas en el casco - antiguo de la ciudad, destinadas al aparcamiento de ~--

b) la correspondiente modificación de -- las Ordenanzas por la que los hoteles de nueva construcción vengan obligados a disponer de suficiente - aparcamiento para sus vehículos dentro del mismo edificio.

c) igualmente establecer que las nuevas construcciones de viviendas tengan previsto en su patio-manzana, alojamientos para tantos vehículos como - viviendas existan en ellas.

II.- Igualmente, encargar a la Comisión de Transportes el estudio y desarrollo de las restantes ideas contenidas en la presente moción.

III.- Encargar conjuntamente a las Comisiones de Urbanismo y Transportes la redacción de un plan para - convertir la mayor cantidad posibles de los patios-manzanas ya construidos en zonas de aparcamiento durante el día y garajes durante la noche. Para ello estudiarán y propondrán las medidas conducentes a fomentar -- tal cambio mediante la concesión de ventajas económicas a los propietarios que la realicen.

La Comisión Municipal Permanente, no obstante, resolverá.

Valencia, 20 de diciembre de 1963

EL ALCALDE,

DILIGENCIA:

Por Decreto de la A[illegible] de esta fecha se ha dispuesto se dé cuenta de este expediente a la Comisión Municipal Permanente.

Valencia 21 de Diciembre de 1963.

El Jefe de Actas,

[illegible] — ordinaria celebrada por la Comisión Permanente del Ayuntamiento el día 24 de Diciembre de 1963.

Dada cuenta de la anterior Moción de la Alcaldía se acordó aprobarla.

El Secretario acctal.

Valencia, 22 de Abril de 1.964.-

Cúmplase el precedente acuerdo de la Comisión Municipal Permanente y al efecto pase este expediente a la Oficina Técnica de Urbanismo para que emita informe sobre las cuestiones técnicas que son de la competencia de dicho Oficina y se plantean en la precedente Moción de la Alcaldía.-

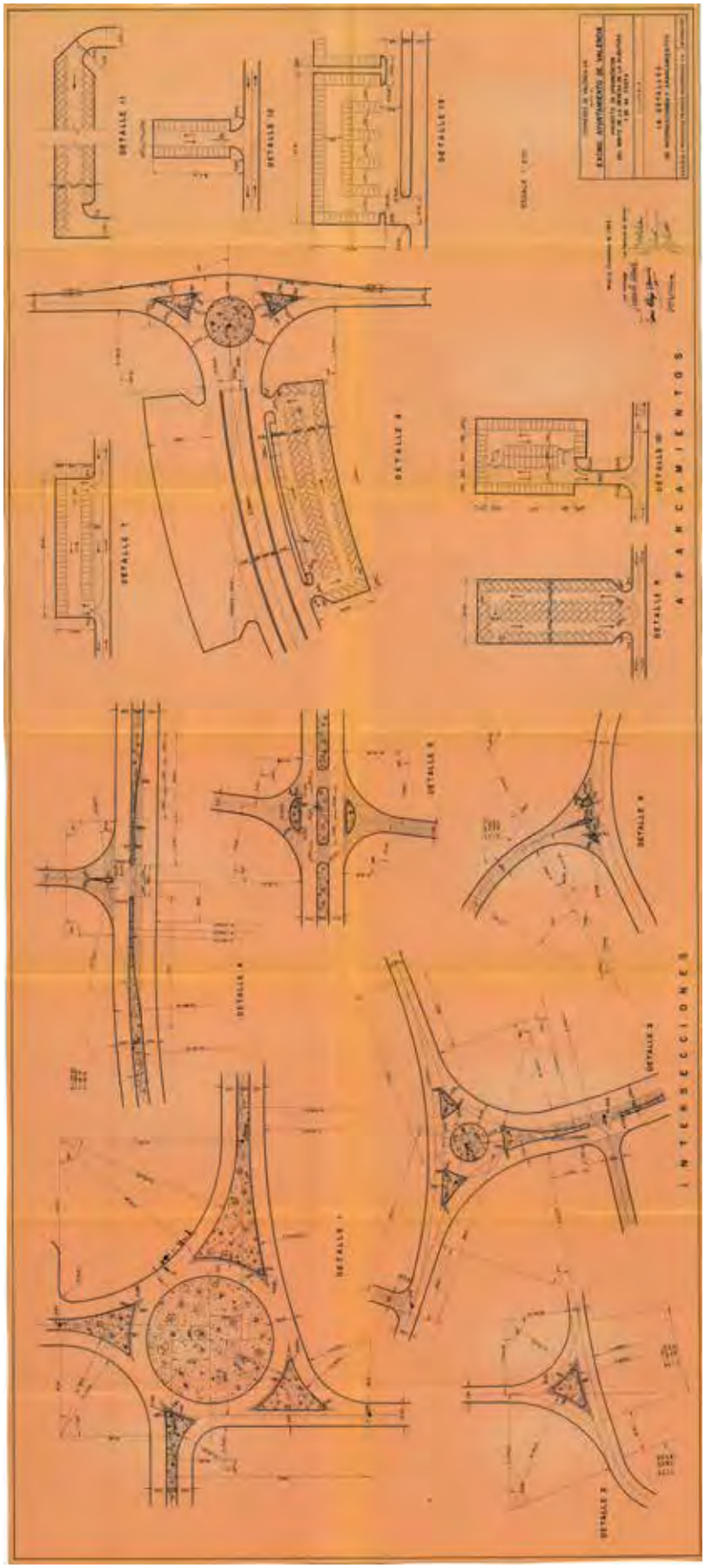
EL ALCALDE,

PROYECTO DE URBANIZACIÓN DEL MONTE DE LA DEHESA DE LA ALBUFERA Y DE SU COSTA

Redactor: Estudios y proyectos técnicoa industriales, S.A.

Fecha redacción: 1963

Contenido y fuente:
PLANO DE DETALLES DE INTERSECCIONES Y APARCAMIENTOS, E 1/500 **APM, AN-145-1**


DETALLE 1
DETALLE 2
DETALLE 3
DETALLE 4
DETALLE 5
DETALLE 6
DETALLE 7
DETALLE 8
DETALLE 9
DETALLE 10
A P A R C A M I E N T O S
DETALLE 1
DETALLE 2
DETALLE 3
DETALLE 4
DETALLE 5
DETALLE 6
DETALLE 7
DETALLE 8
I N T E R S E C C I O N E S

5. RED ARTERIAL DE VALENCIA. MOP, 1966

RED ARTERIAL DE VALENCIA. 1966

Redactores: Ministerio de Obras Públicas. Oficina Regional de Proyectos.

Fecha redacción: Febrero de 1966.

Fecha aprobación: Decreto 1988/1966, 30-6-66 (BOE 27.7.66).

Contenido y fuente: **APM ***

SERIE DIVULGATIVA COMPLETA:

PLANO ÍNDICE

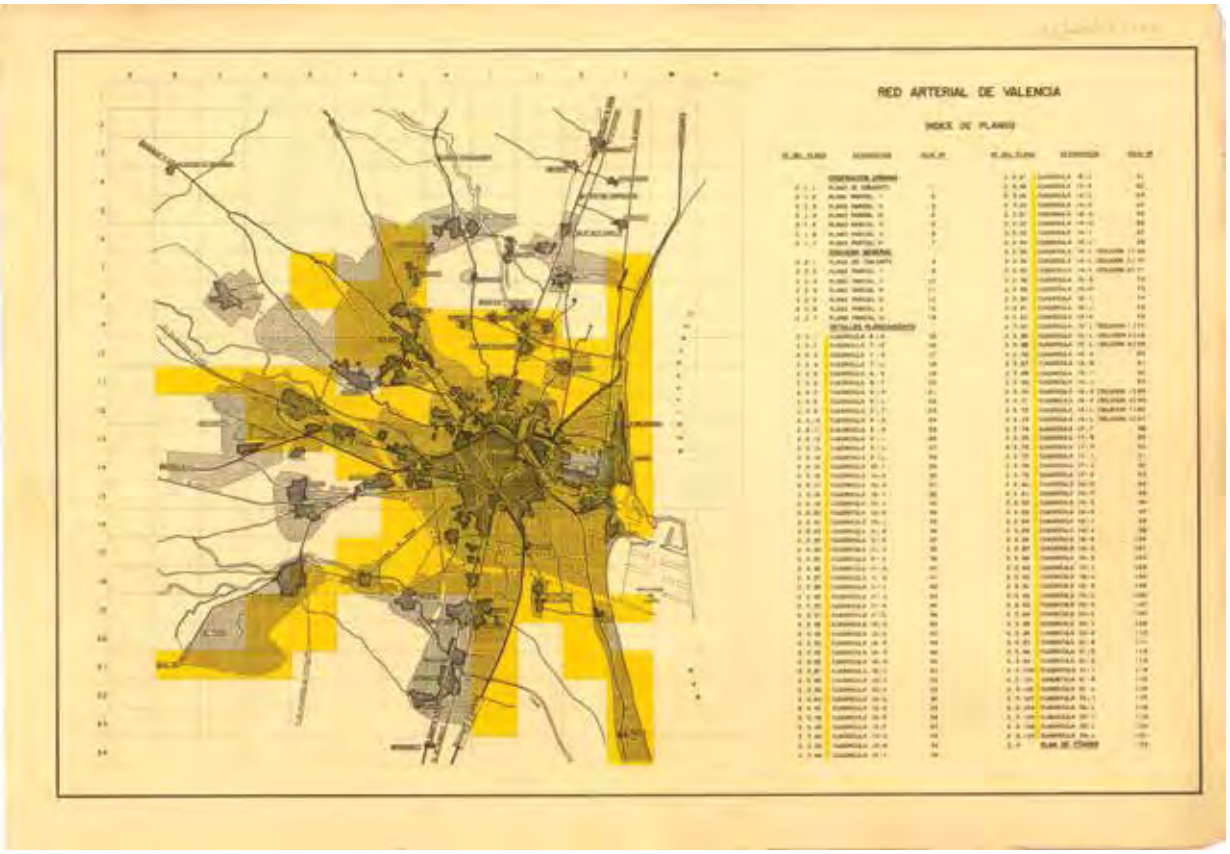
PLANO DE PLAN DE ETAPAS, 1/50.000

PLANOS DE ORDENACIÓN URBANA, 1/50.000, 1/20.000

PLANOS DE ESQUEMA GENERAL, 1/50.000, 1/20.000

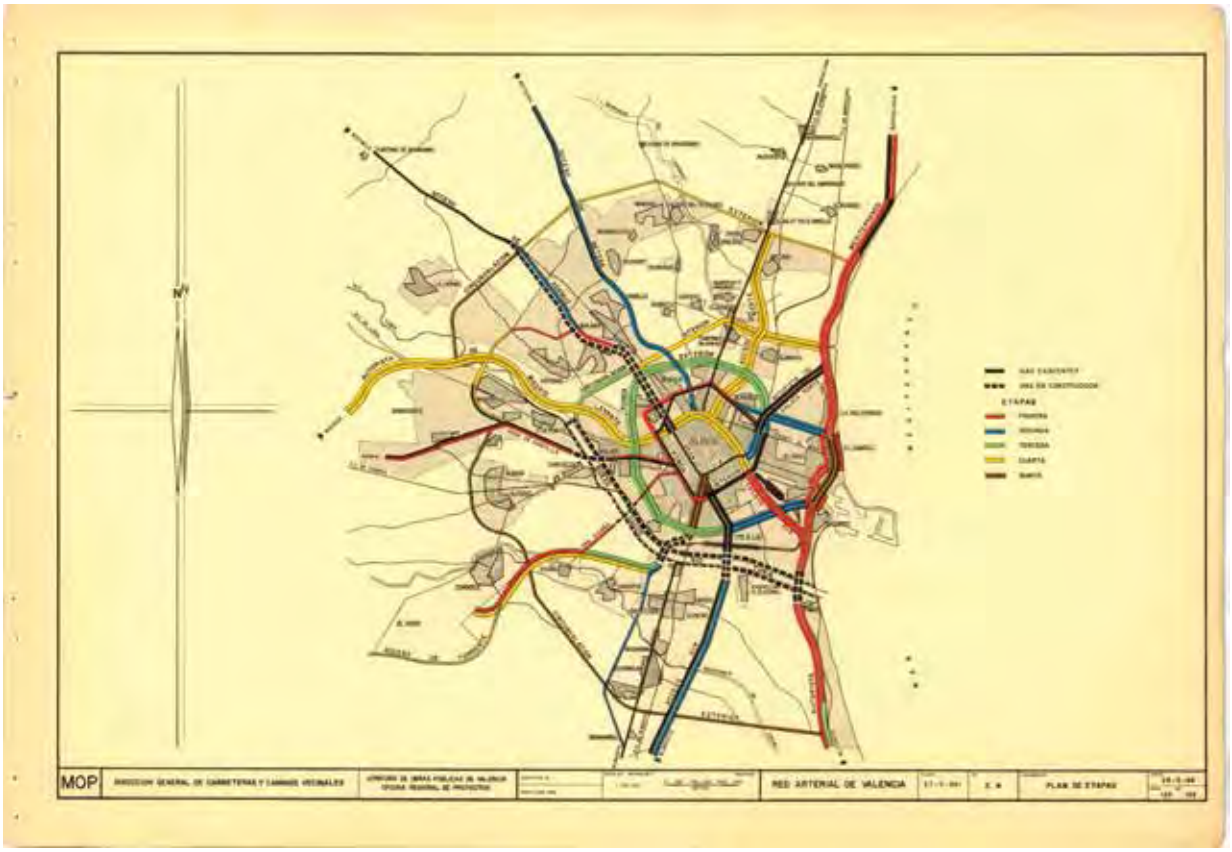
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO, 1/.2.000

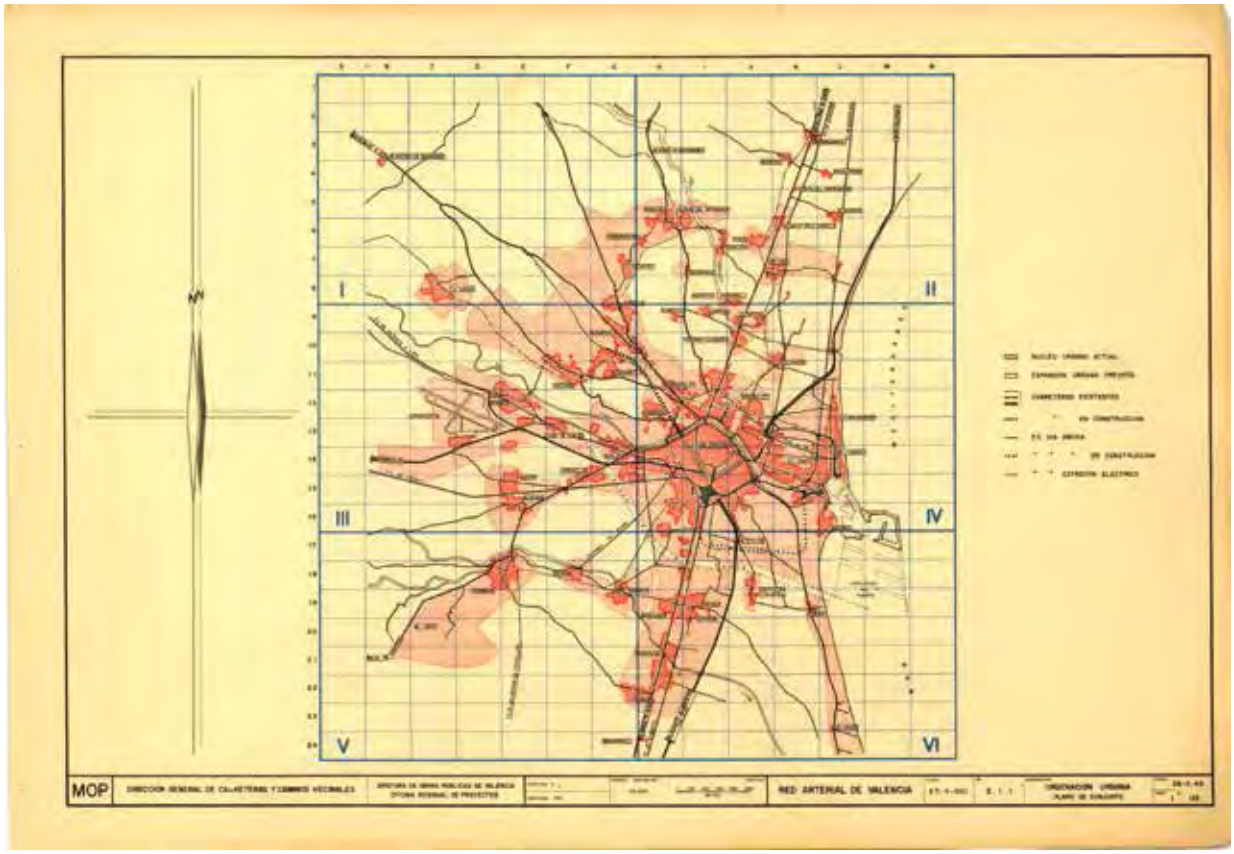
Notas: No ha sido posible localizar memoria escrita alguna.
* Casi integramente inédita excepto varios en: Selva, 2014..



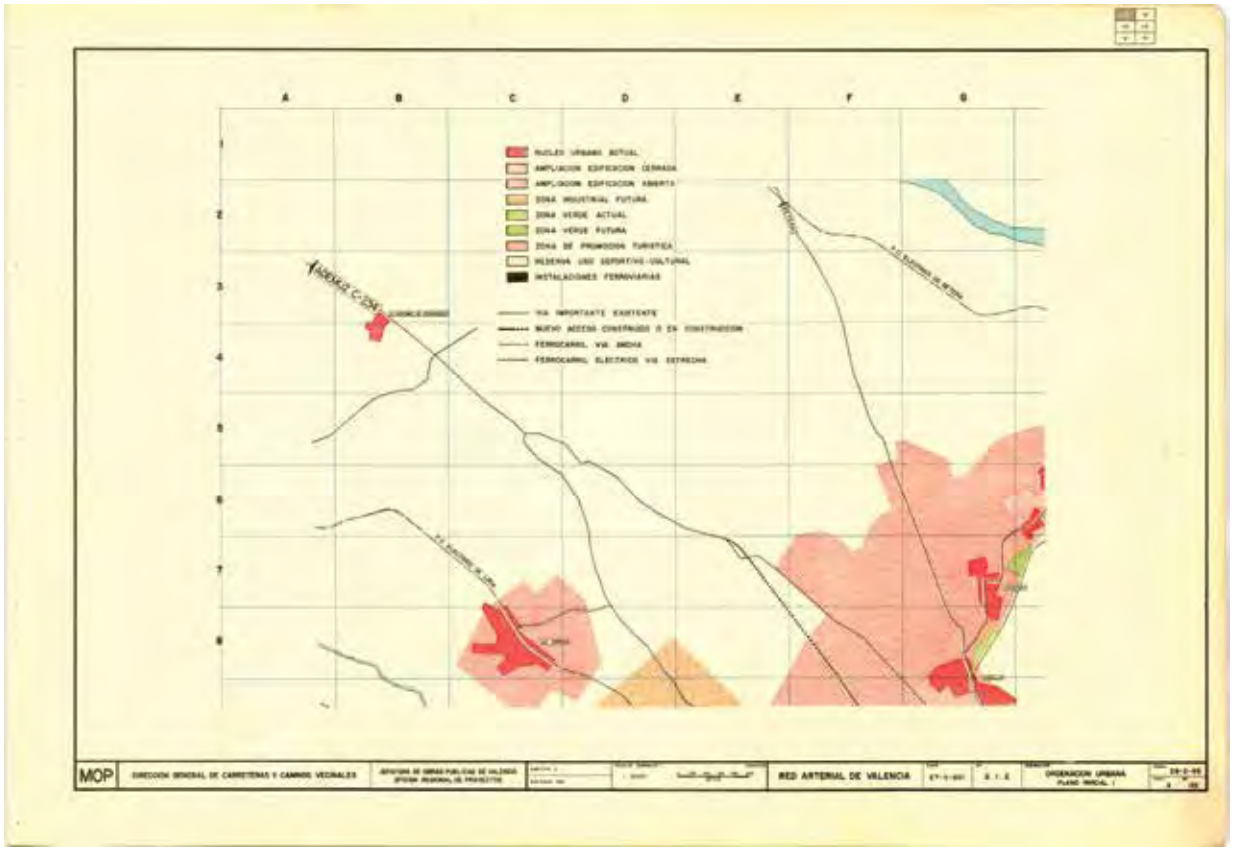
PLANO ÍNDICE

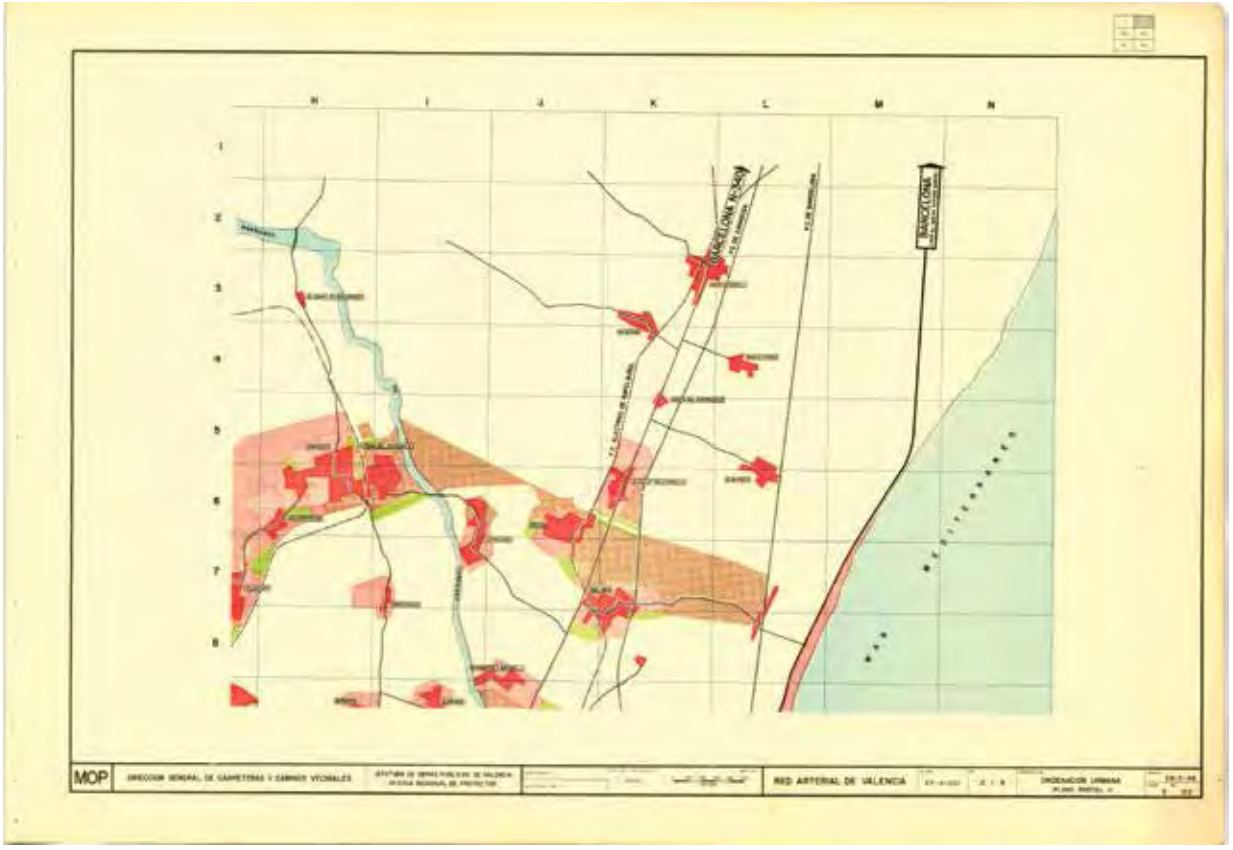
PLANO DE PLAN DE ETAPAS

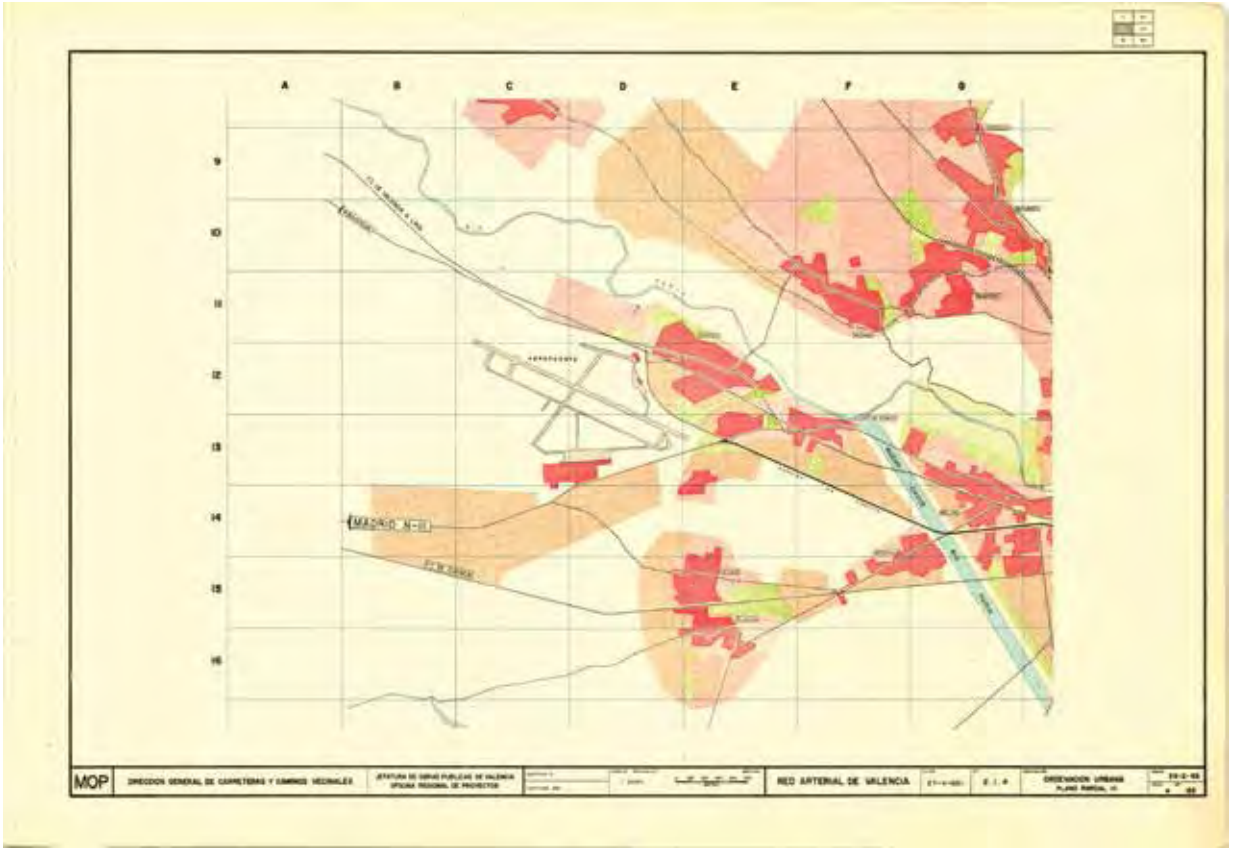


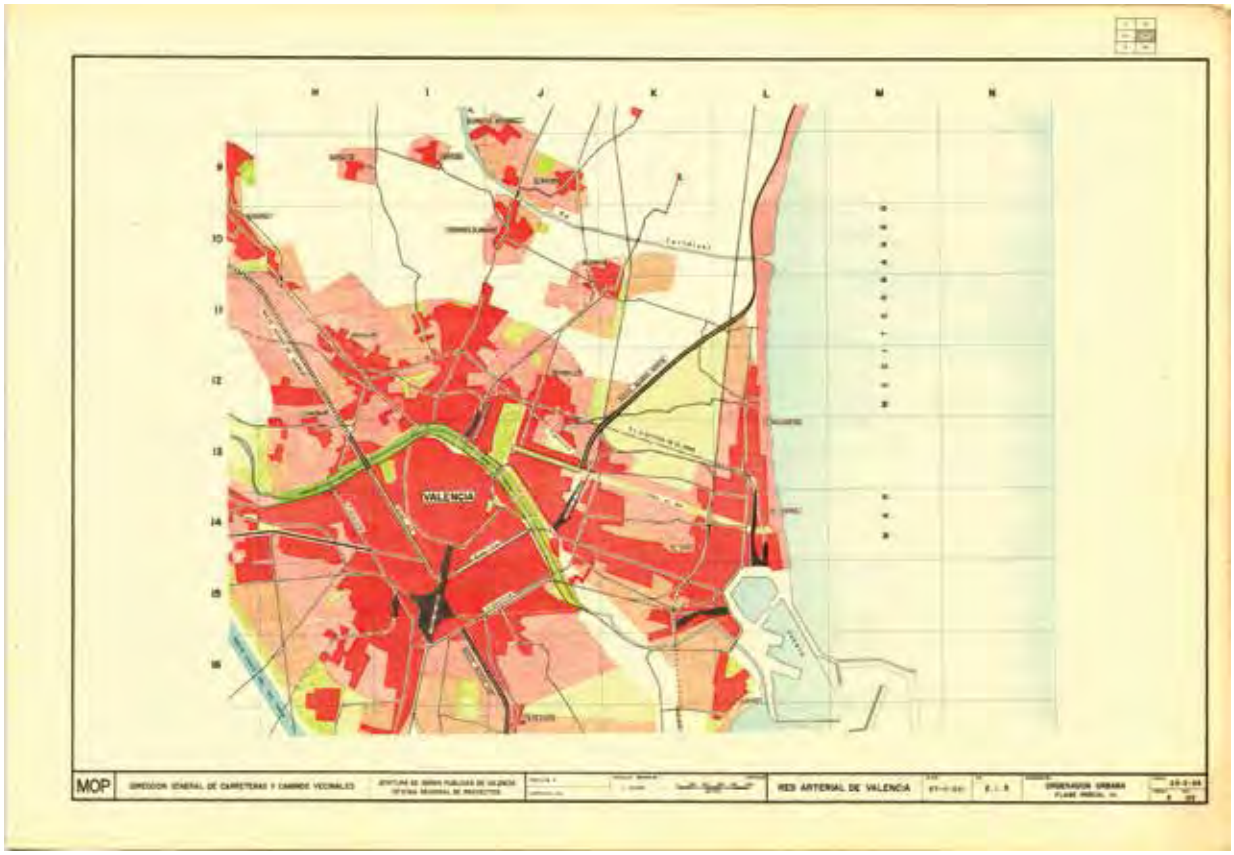


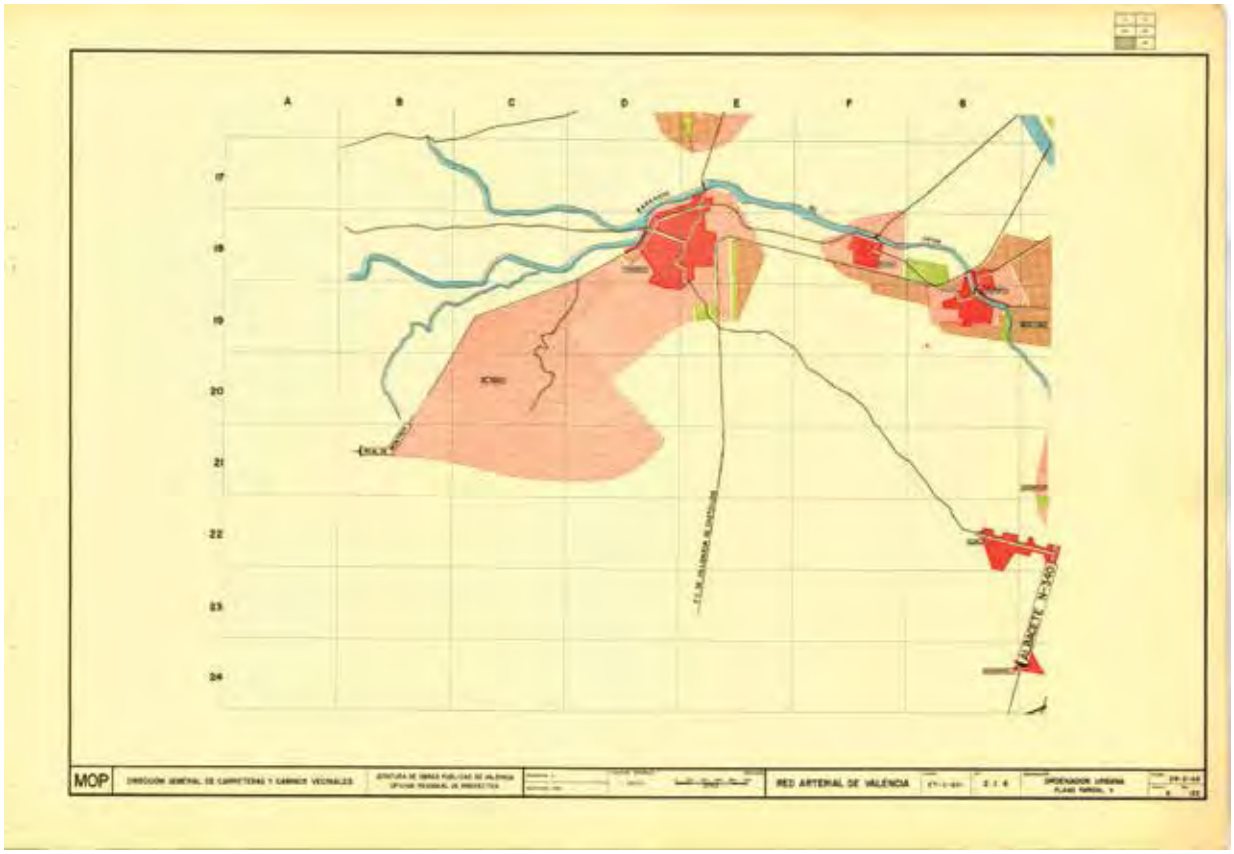
PLANOS DE ORDENACIÓN URBANA.



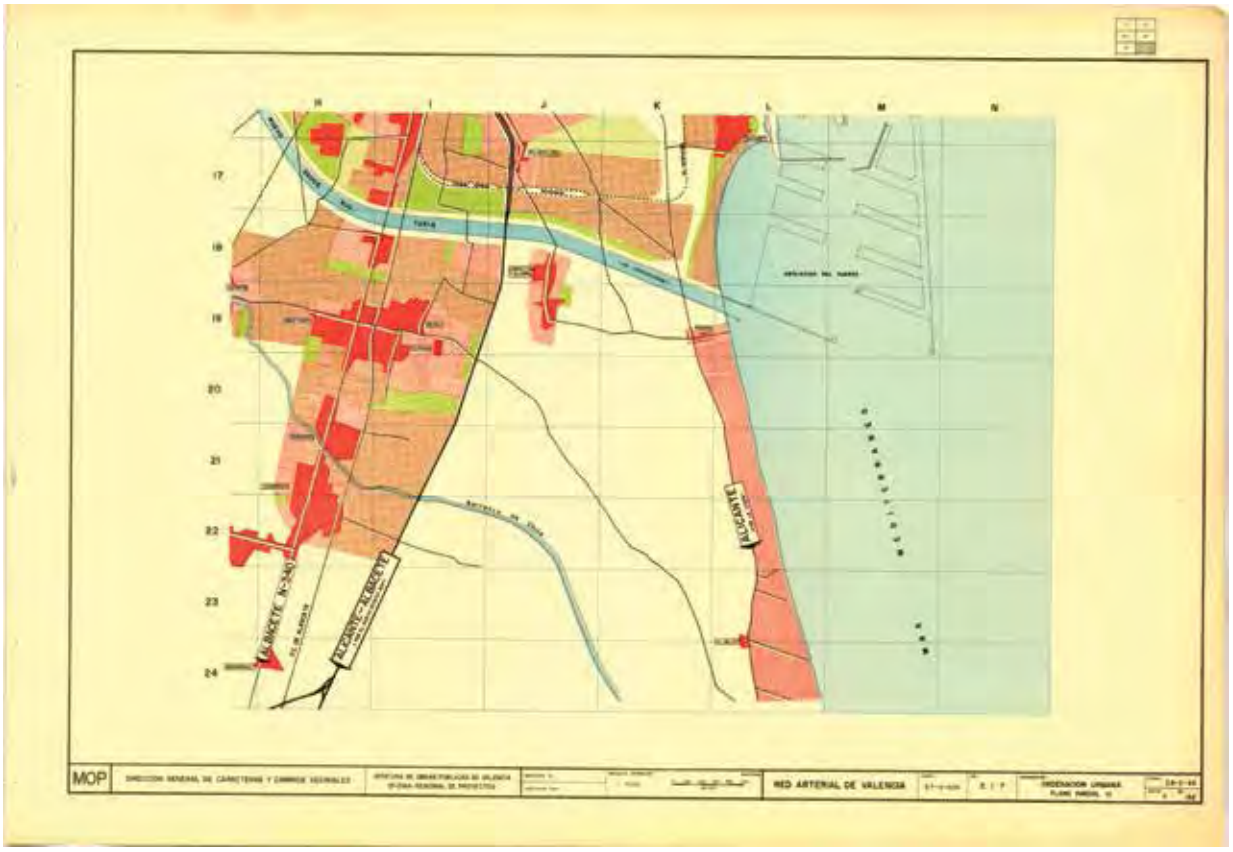

MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA


MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA

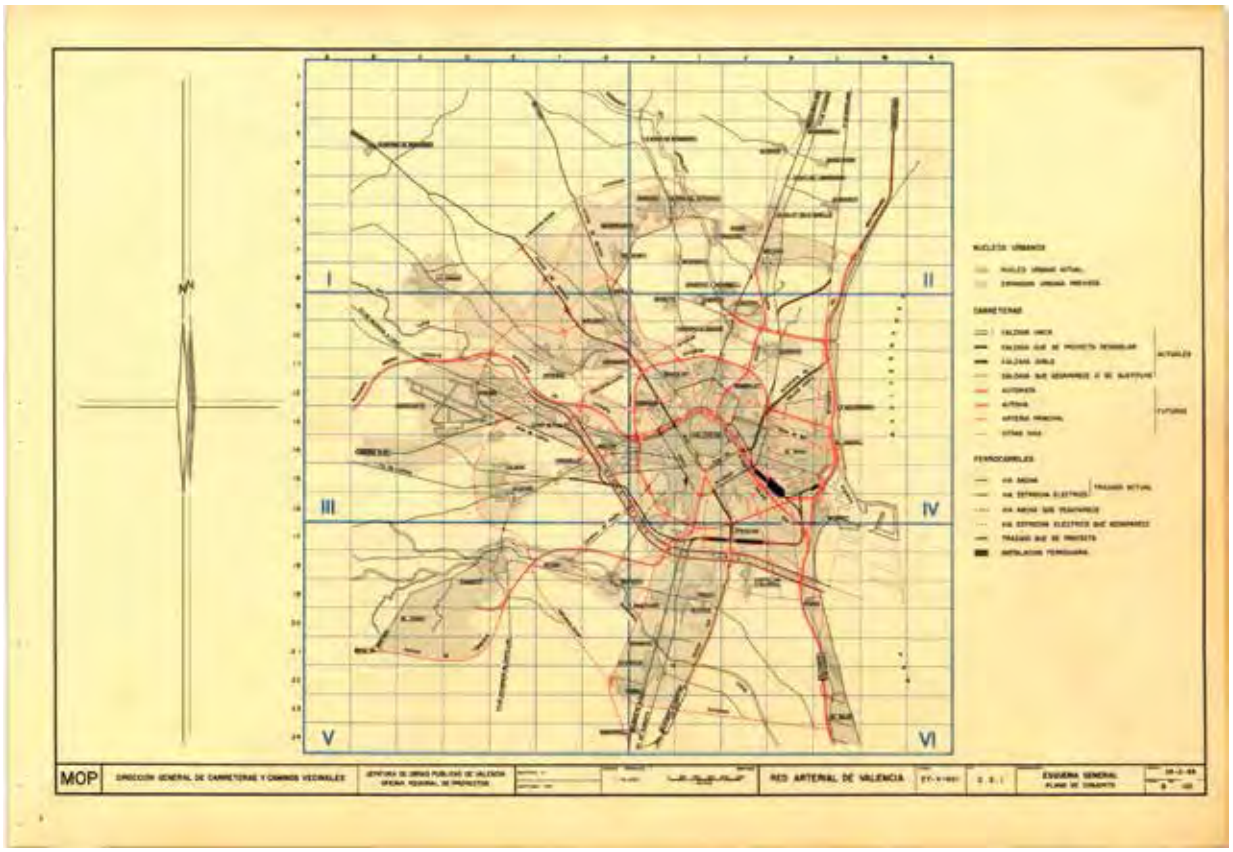

VALENCIA
MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA

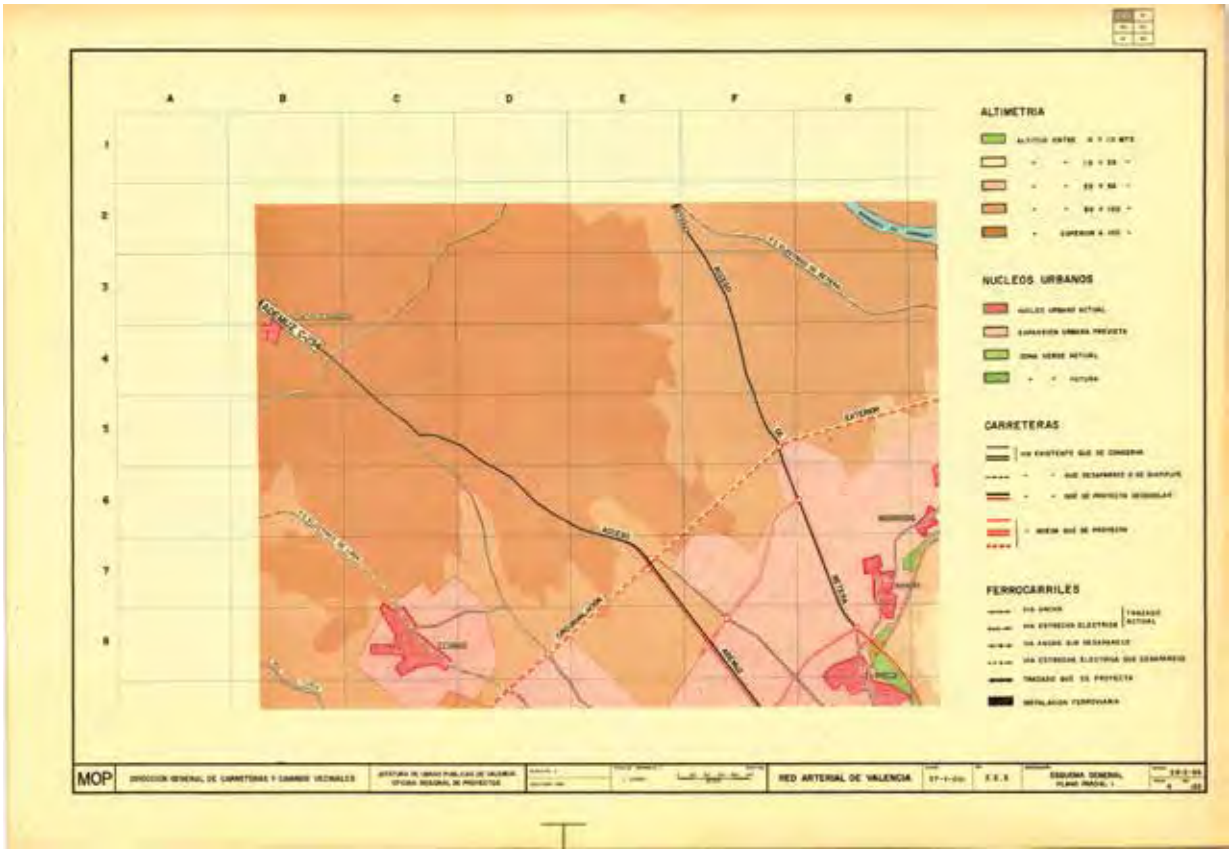

MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA

DE LA AUTOPISTA AL BULEVAR

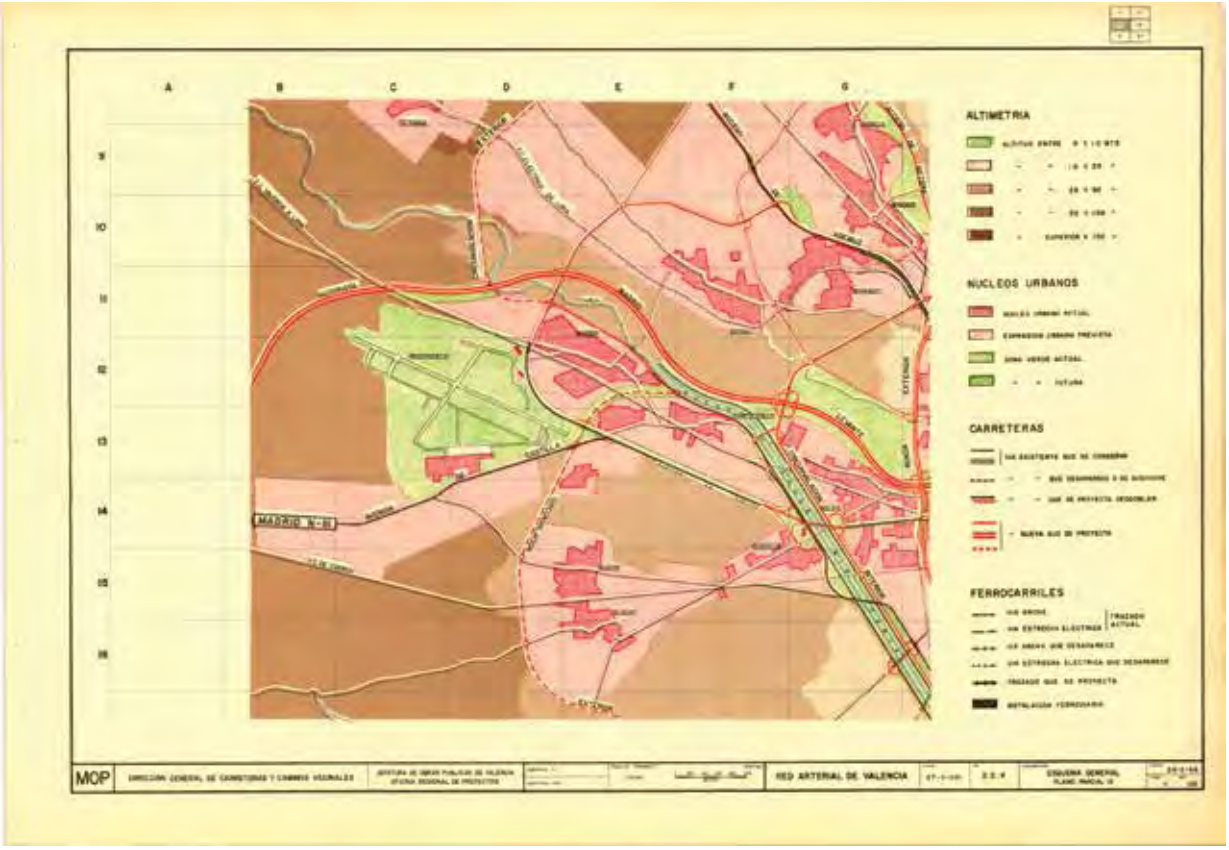


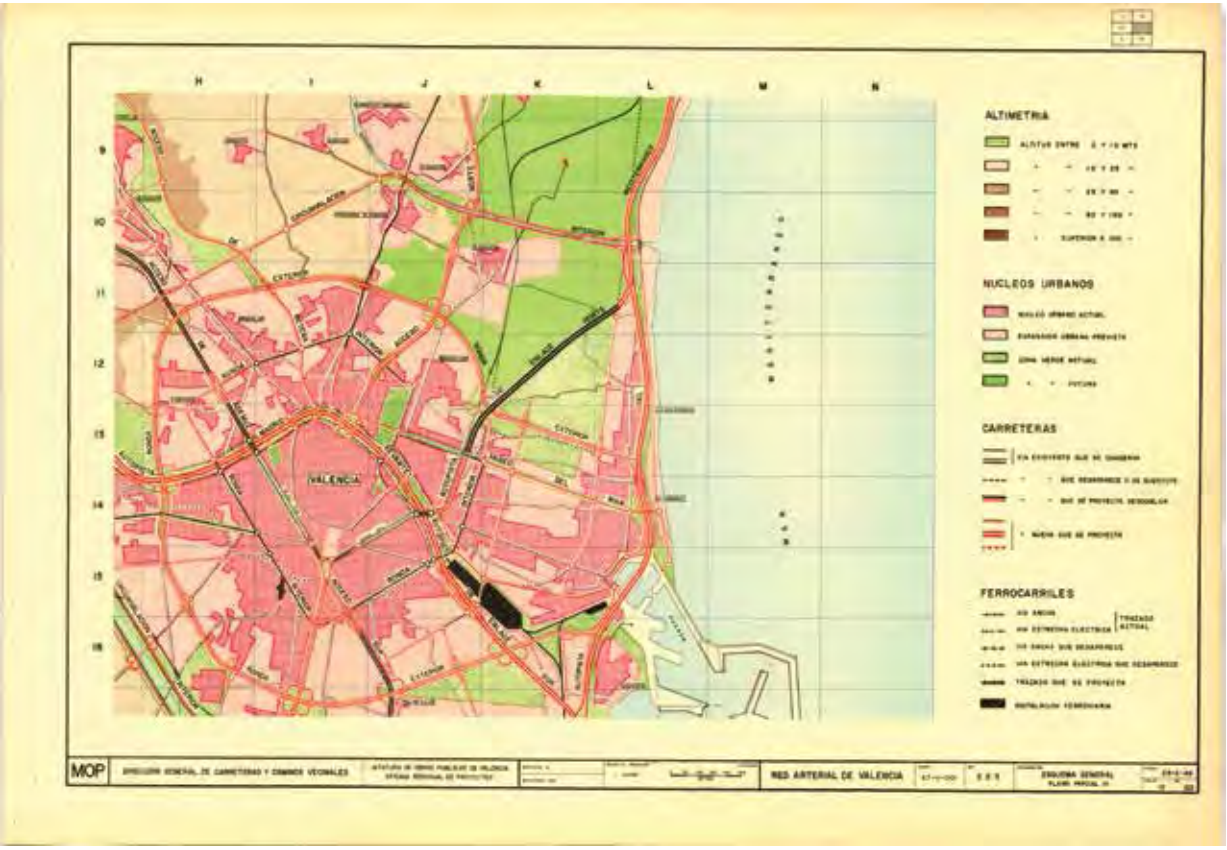
PLANOS DE ESQUEMA GENERAL

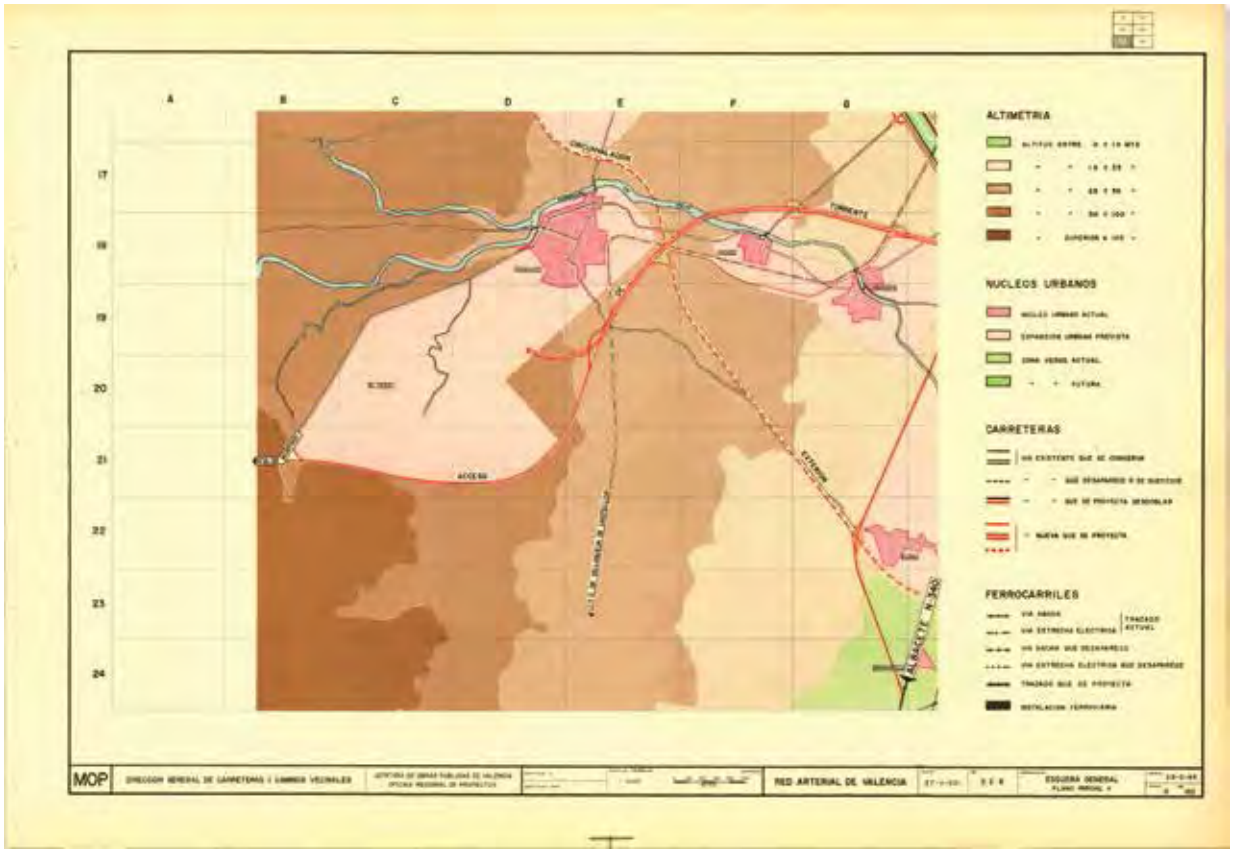



ALTIMETRIA
NUCLEOS URBANOS
CARRETERAS
FERROCARRILES
MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA


ALTIMETRIA
NUCLEOS URBANOS
CARRETERAS
FERROCARRILES
BARCELONA
MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA

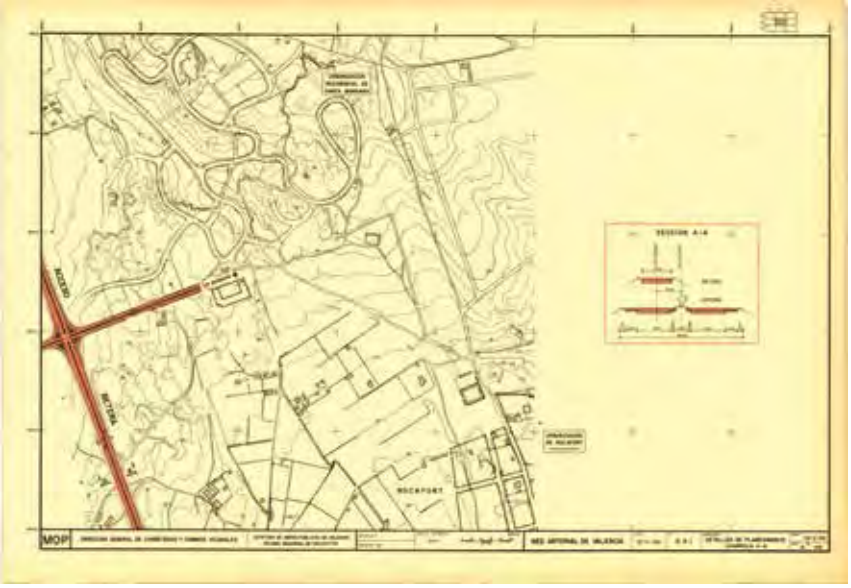

ALTIMETRIA
NUCLEOS URBANOS
CARRETERAS
FERROCARRILES
MADRID N-III
MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA


ALTIMETRIA
NUCLEOS URBANOS
CARRETERAS
FERROCARRILES
VALENCIA
MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA

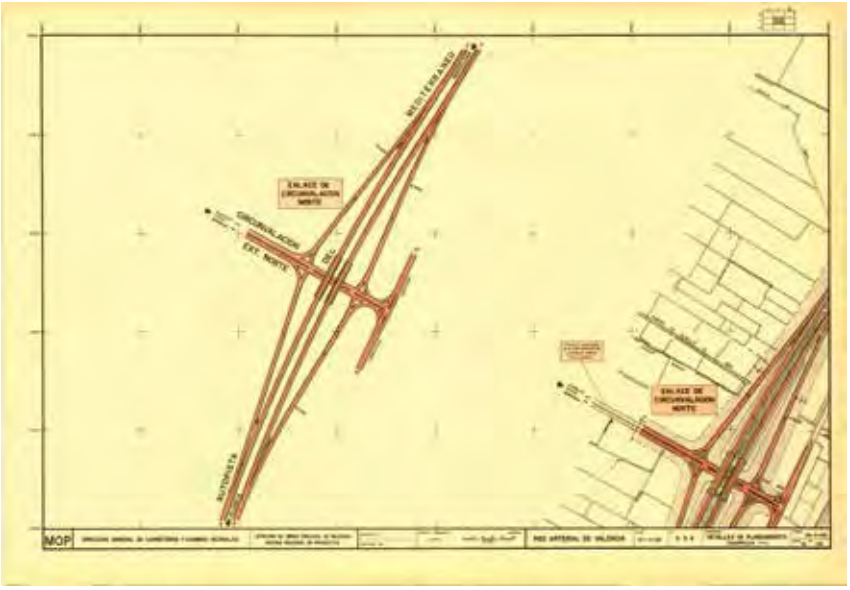

ALTIMETRIA
NUCLEOS URBANOS
CARRETERAS
FERROCARRILES
MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA

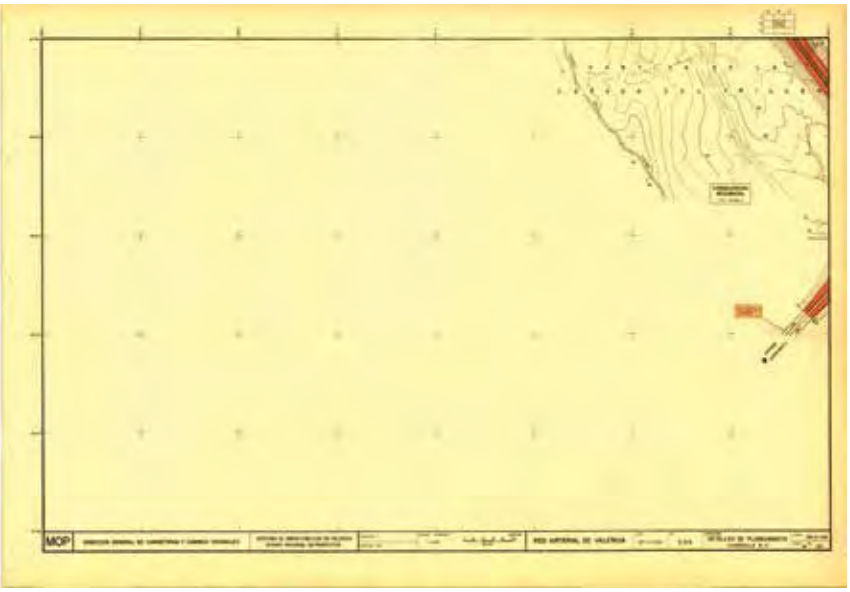

ALTIMETRIA
NUCLEOS URBANOS
CARRETERAS
FERROCARRILES
ALICANTE
ALICANTE-ALBACETE
MOP
RED ARTERIAL DE VALENCIA

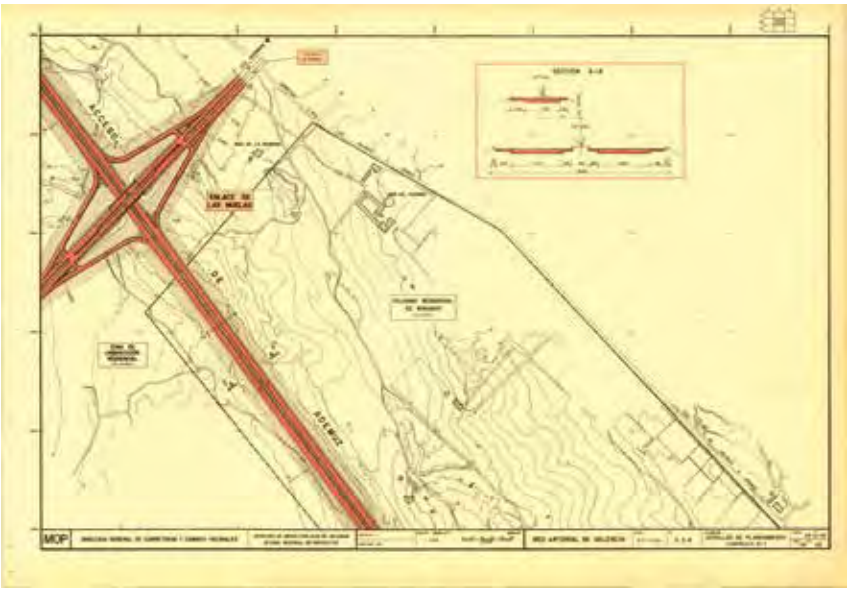
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



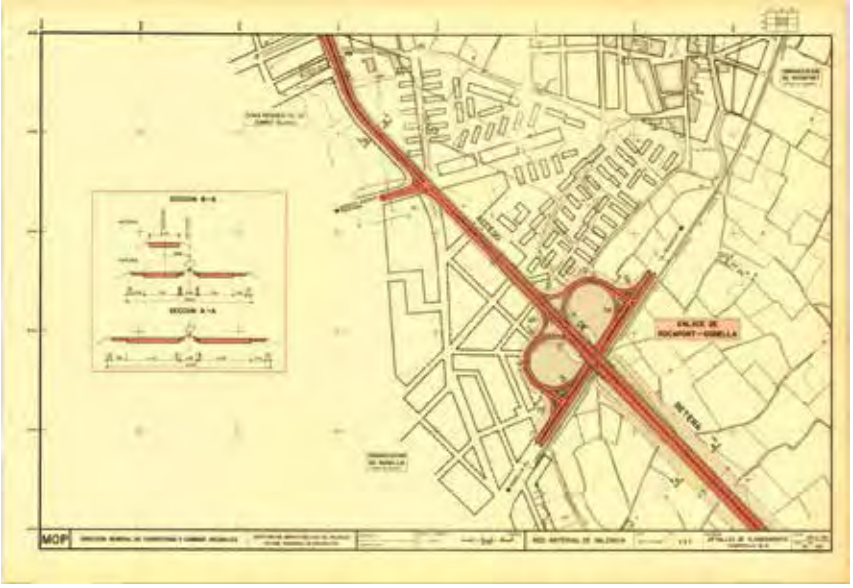
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

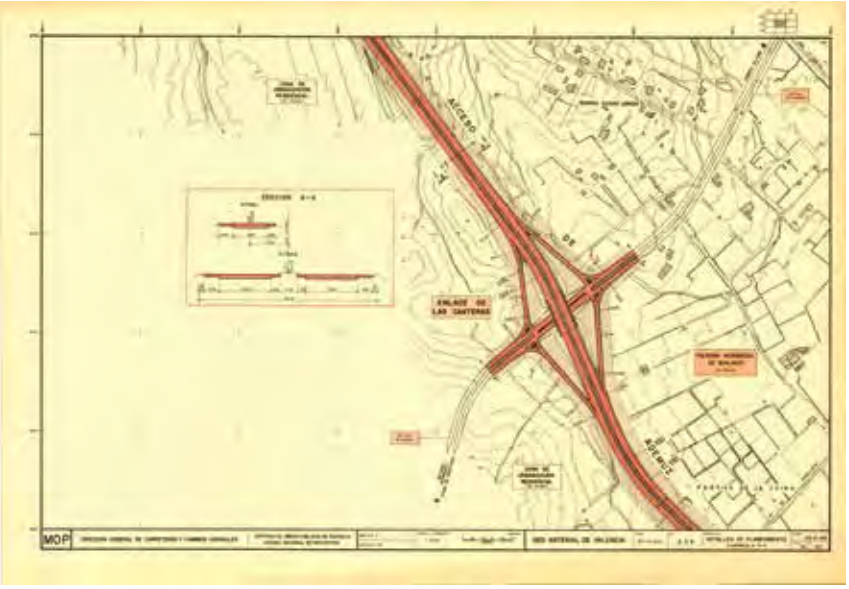




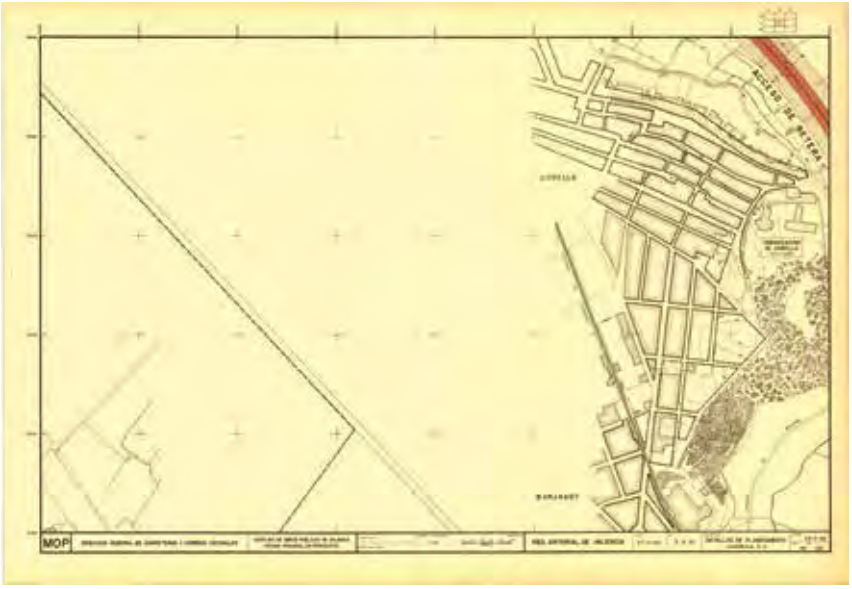


PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

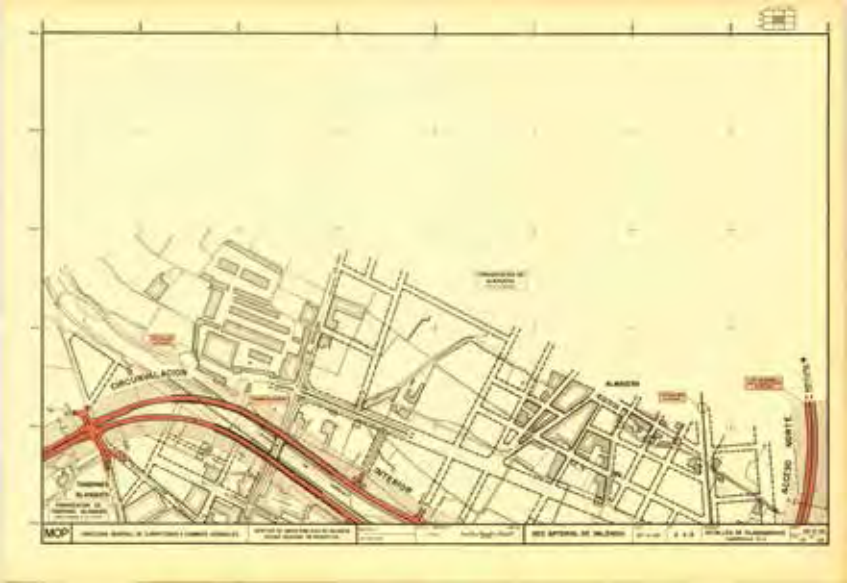


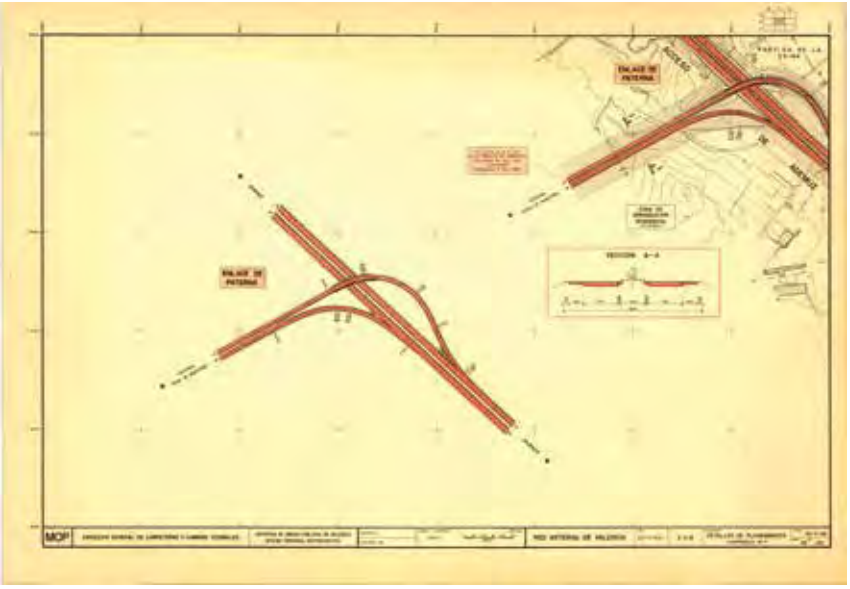


PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

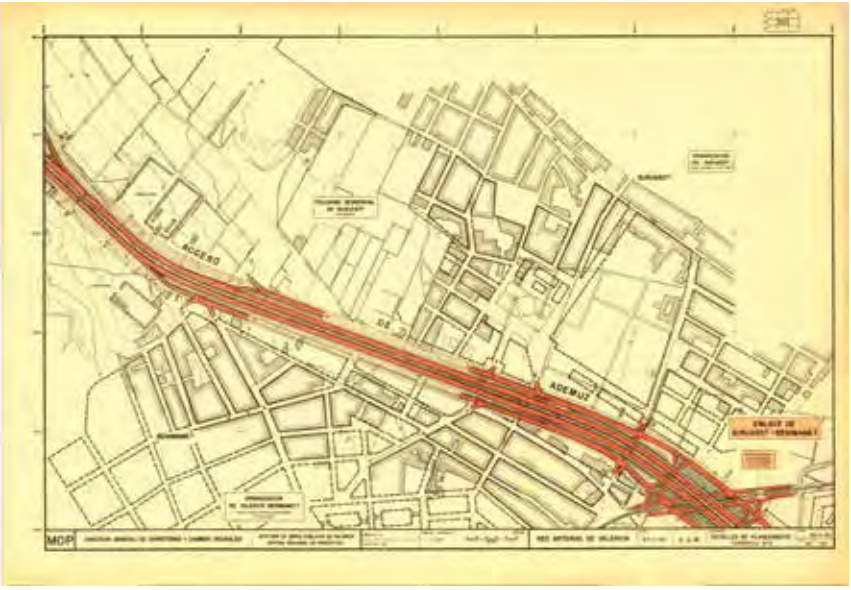


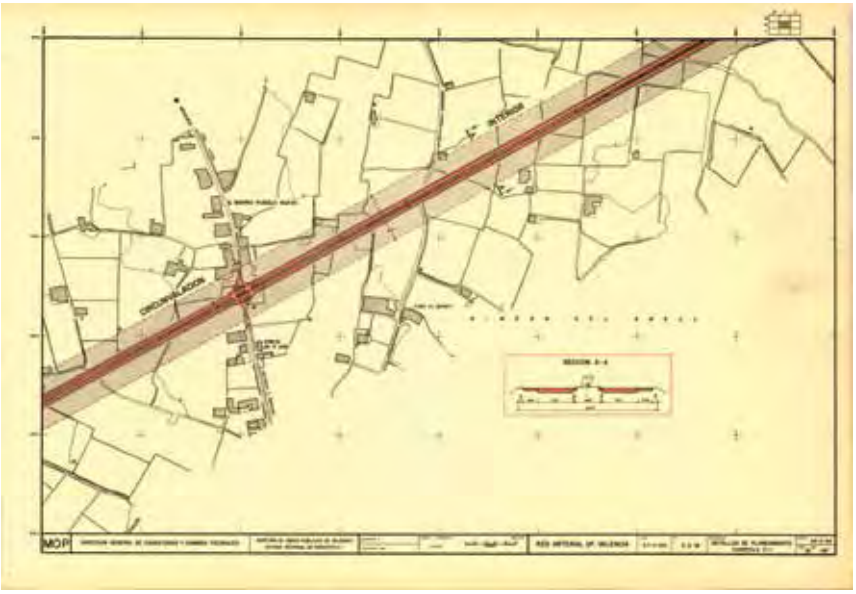
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



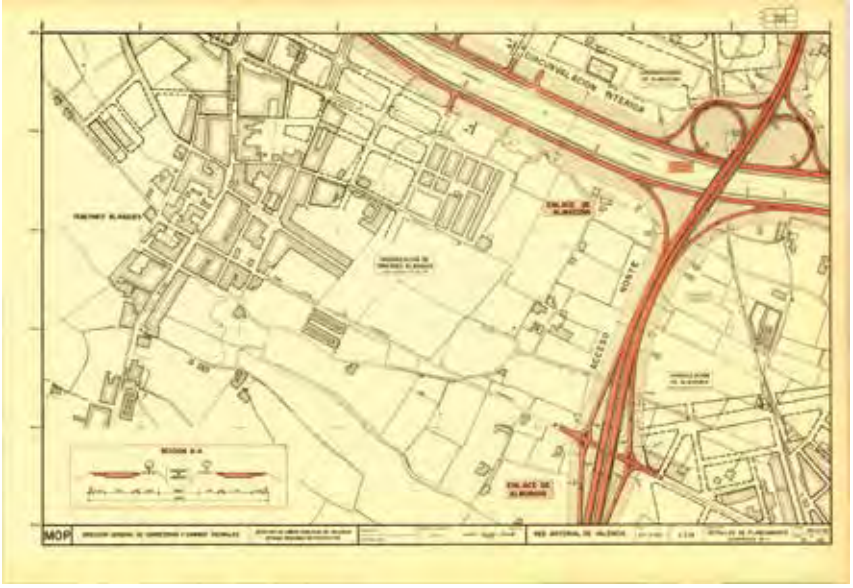


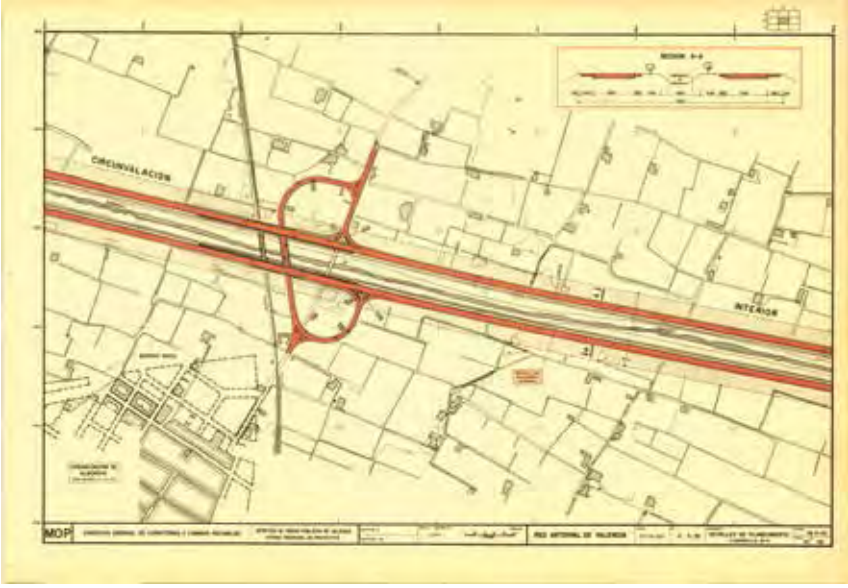
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



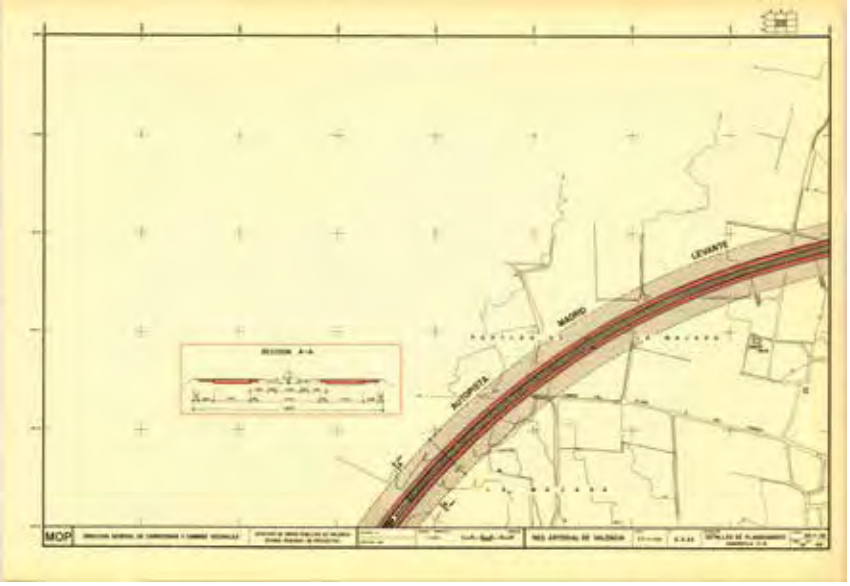


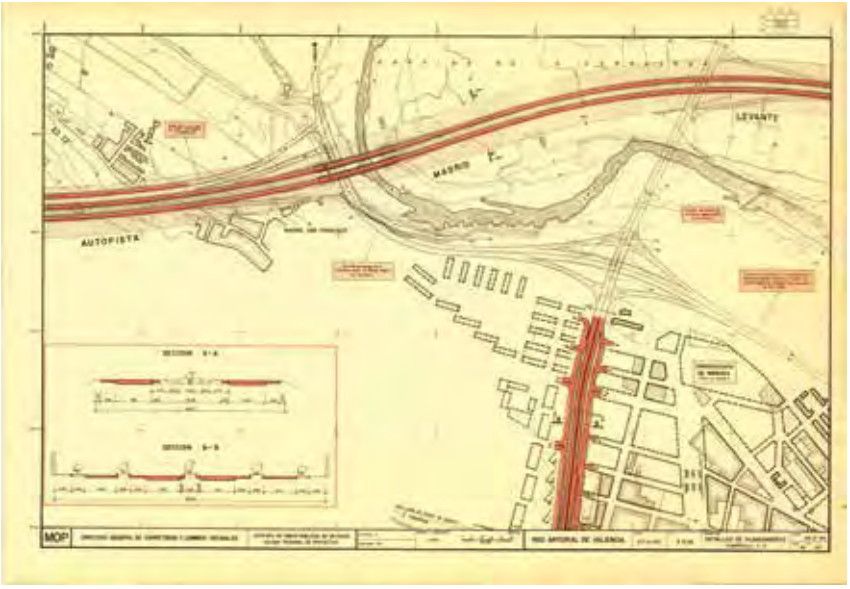
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



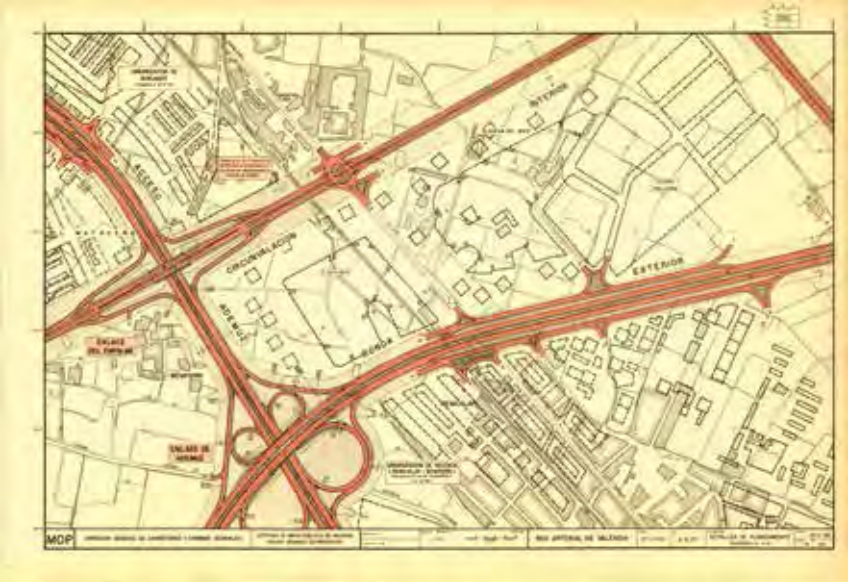


PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

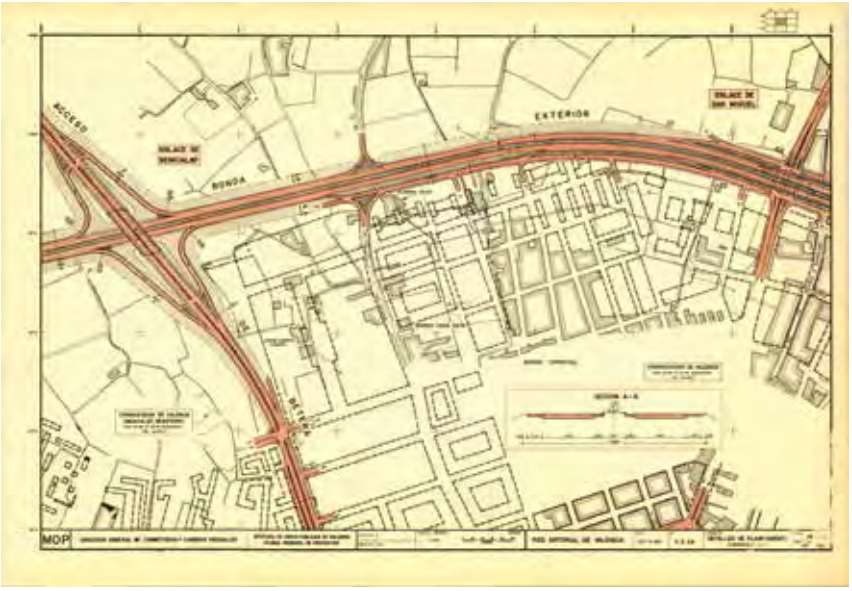


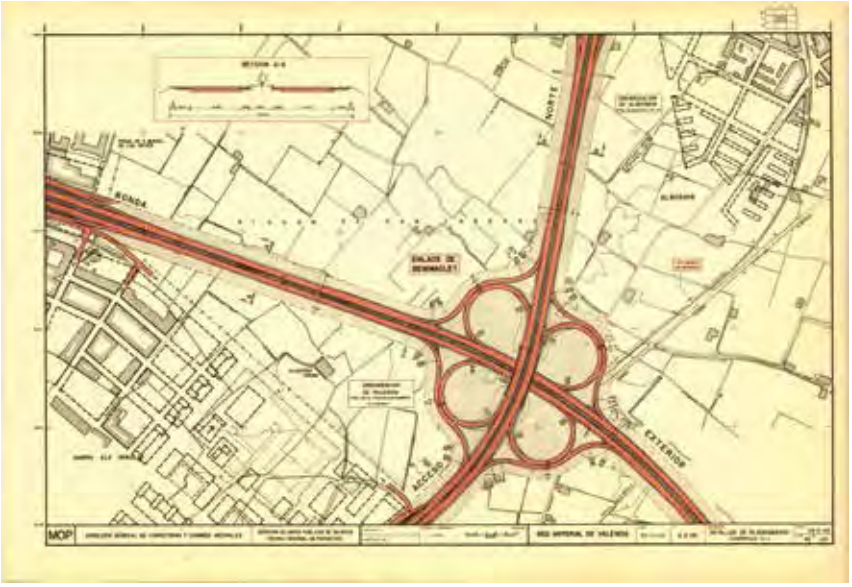


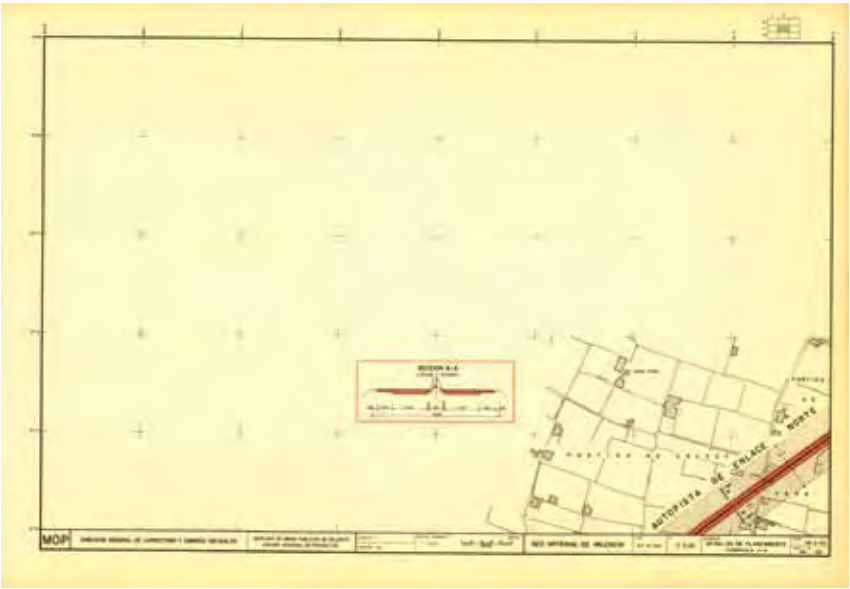
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



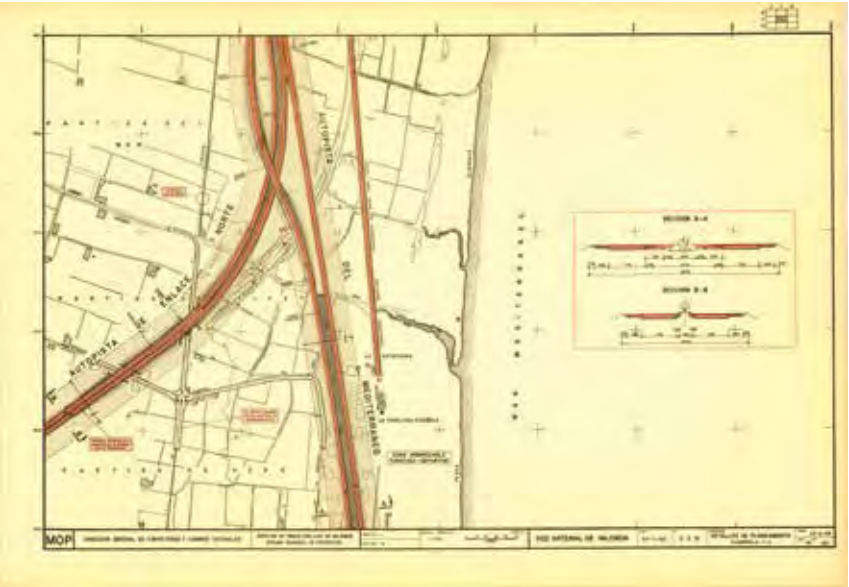
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

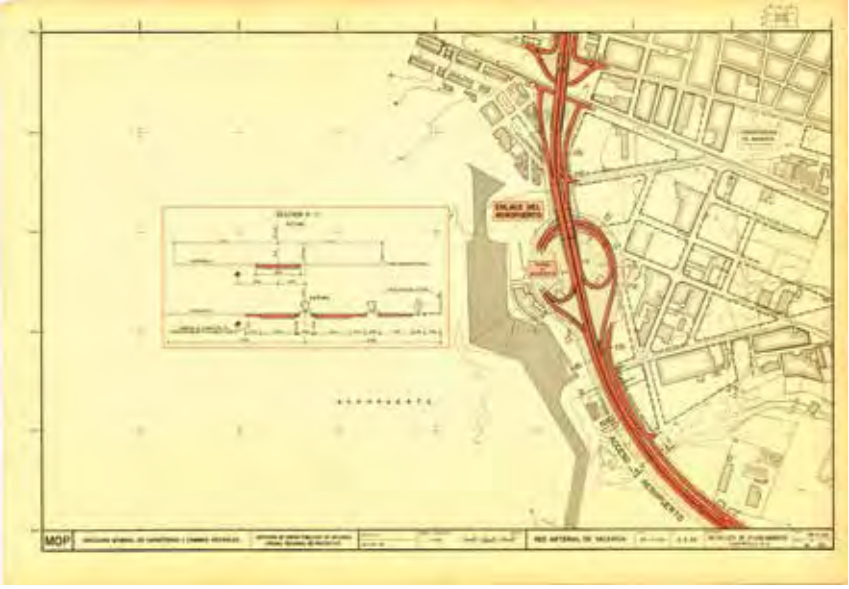


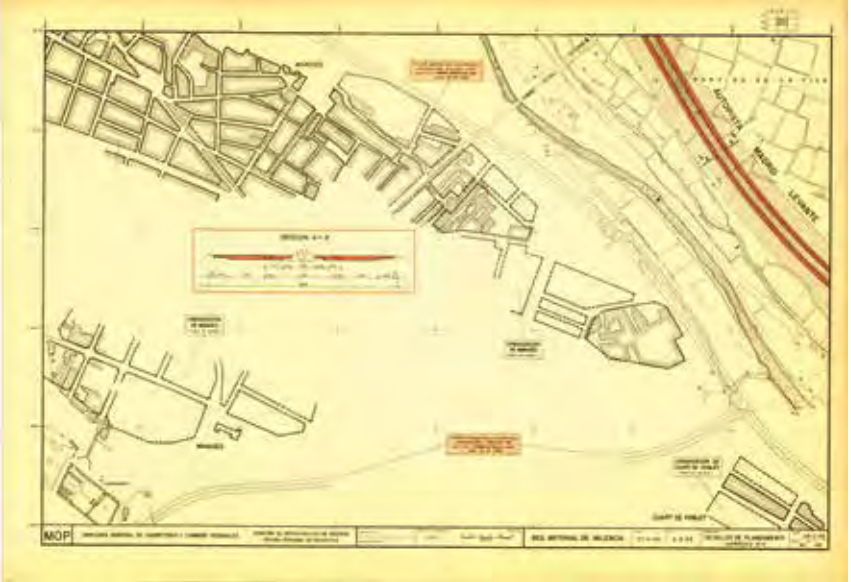




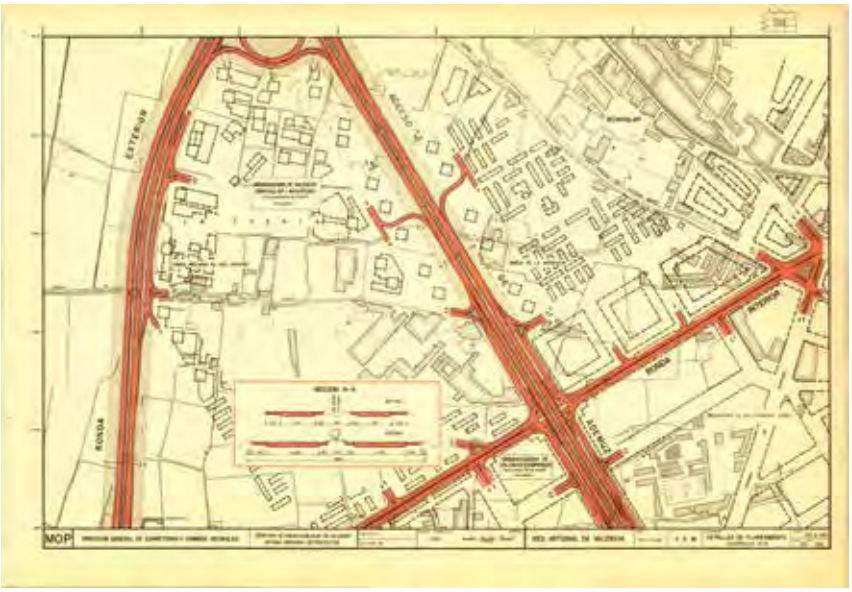
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



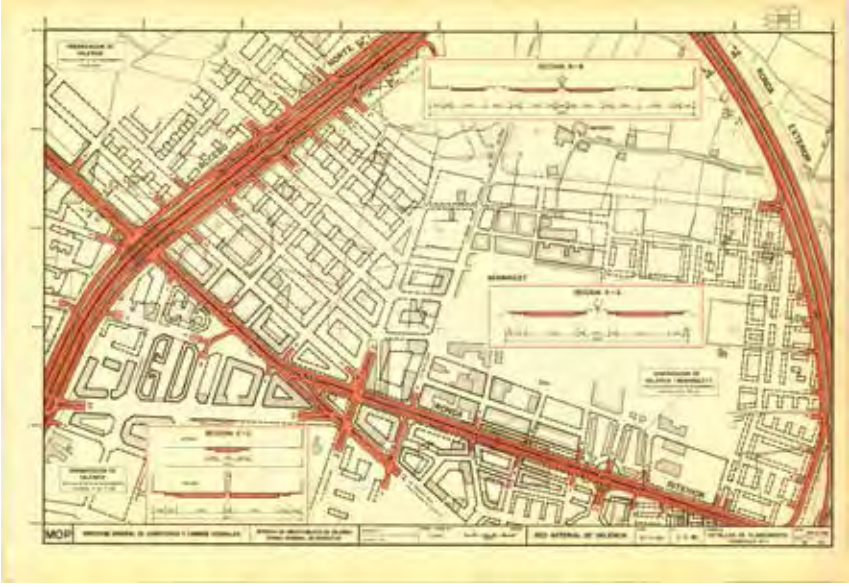


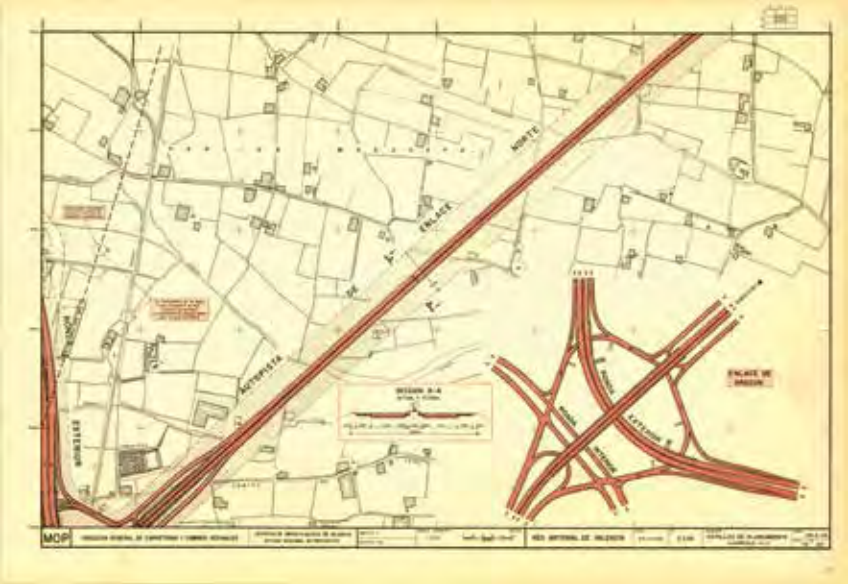


PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

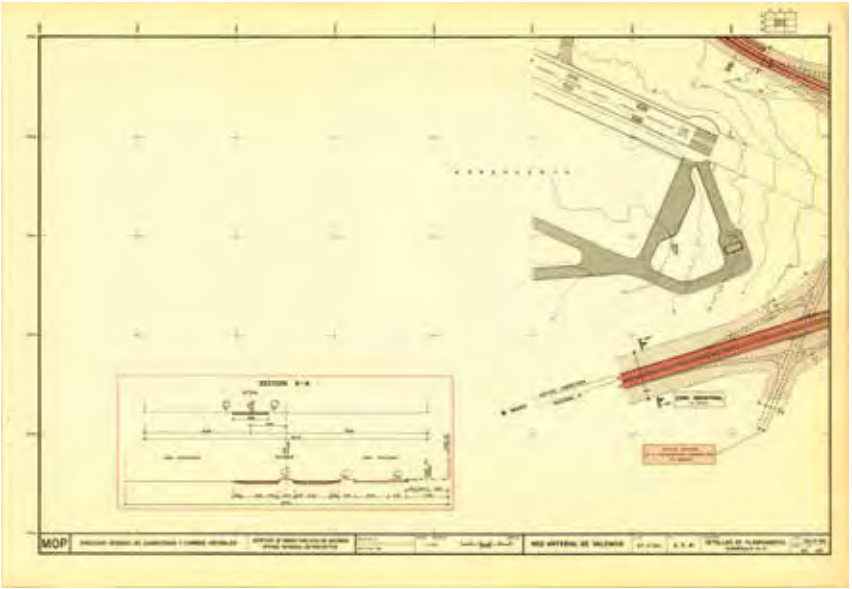


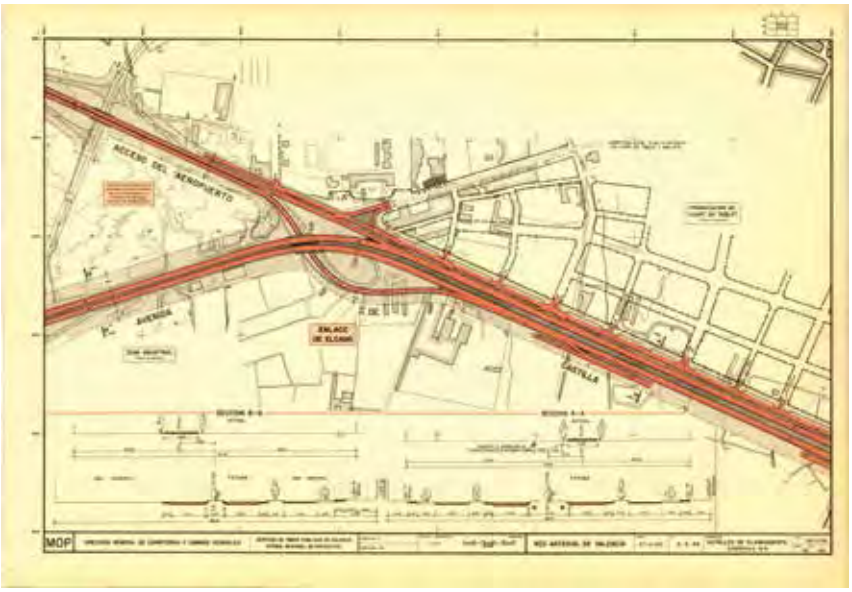
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



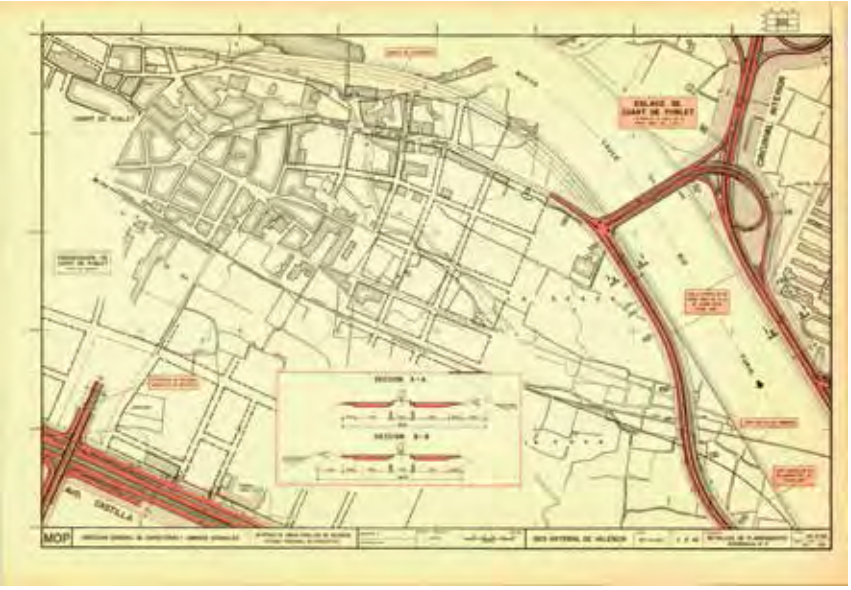


PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

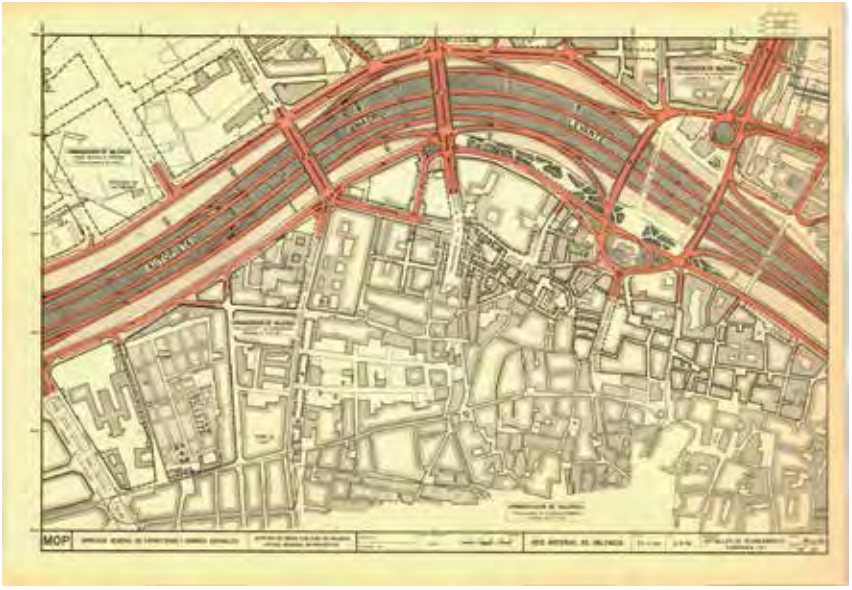


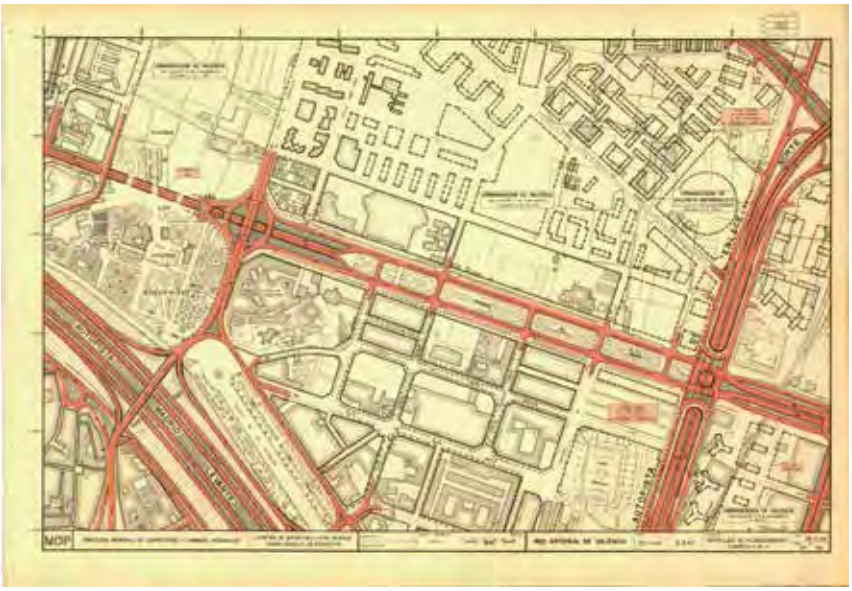


PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

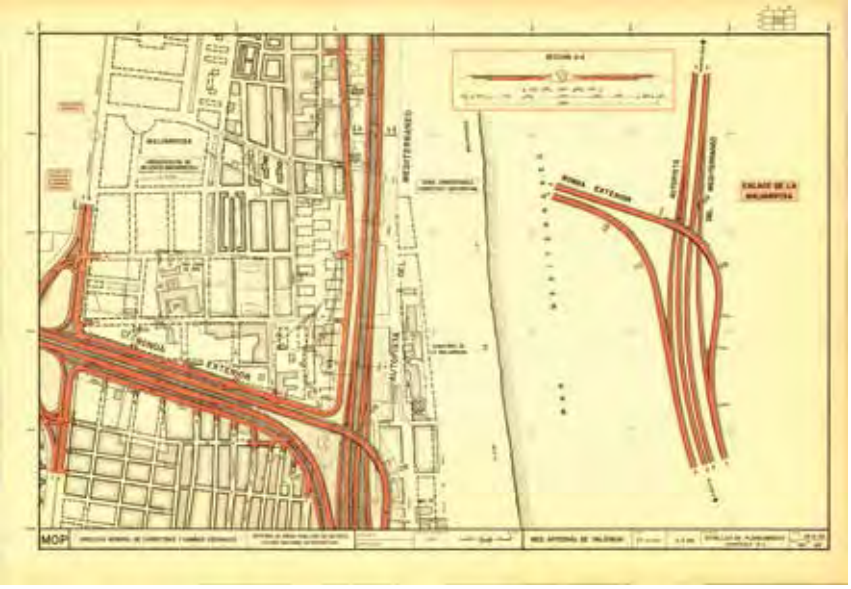


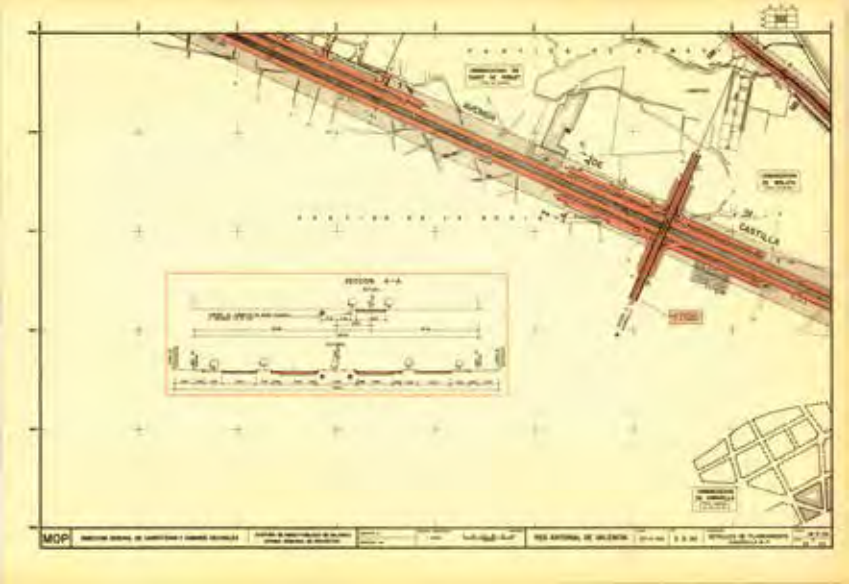
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

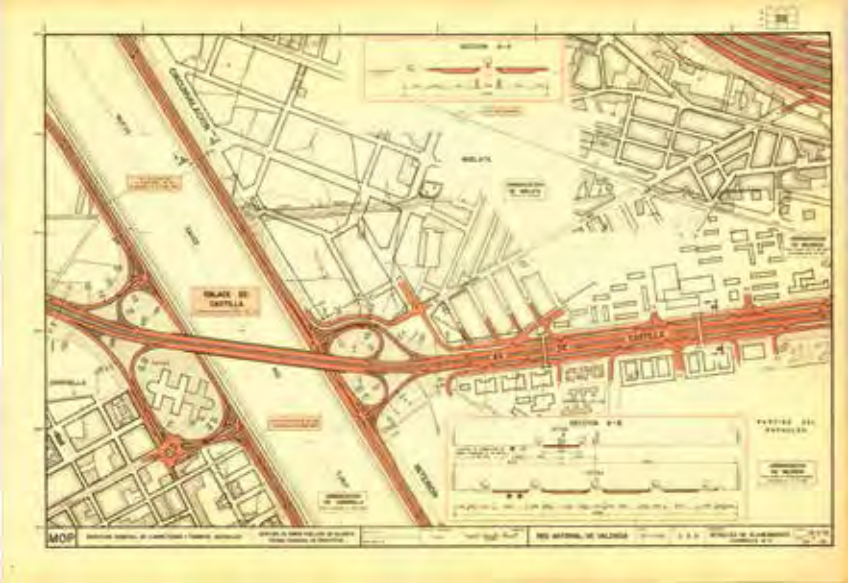




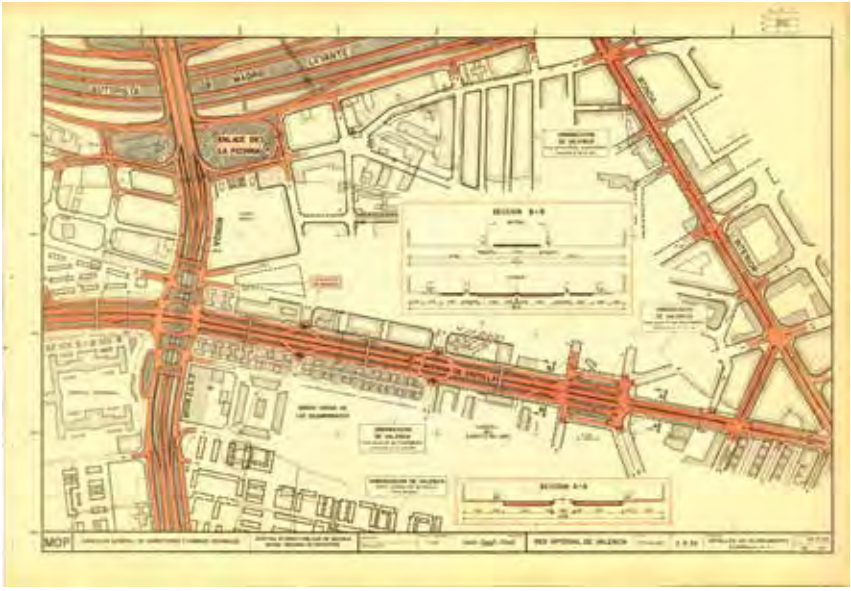
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

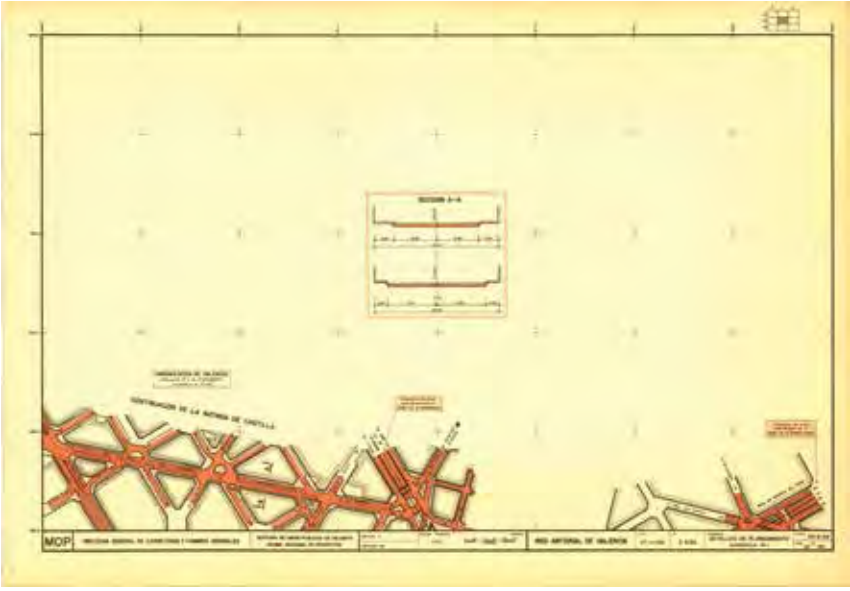


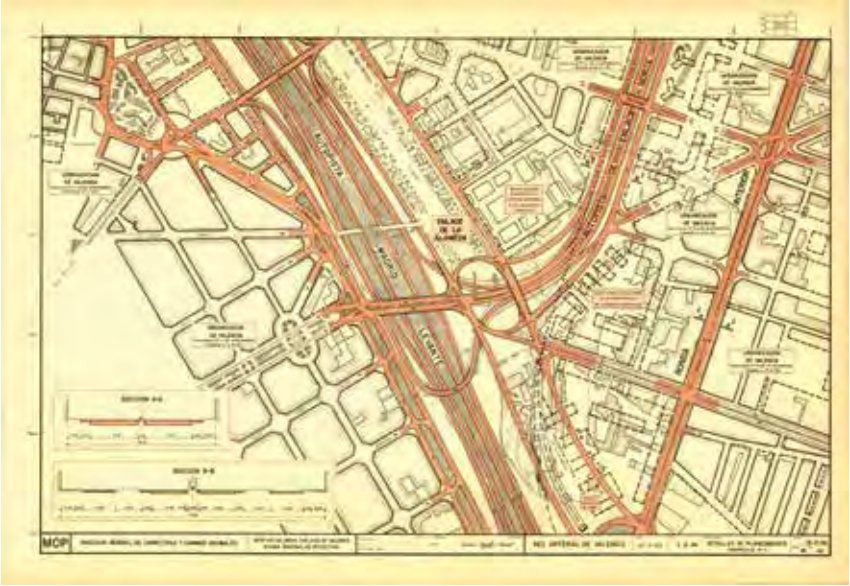




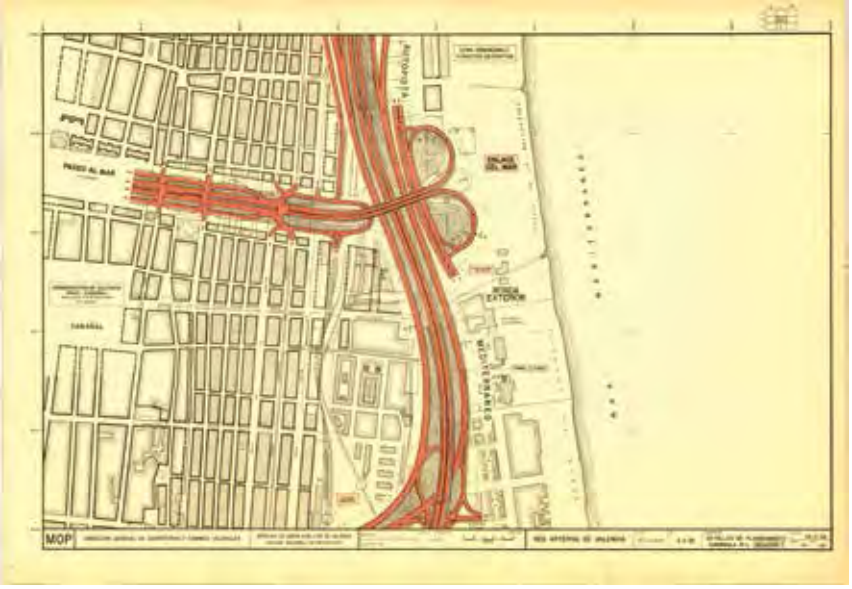
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

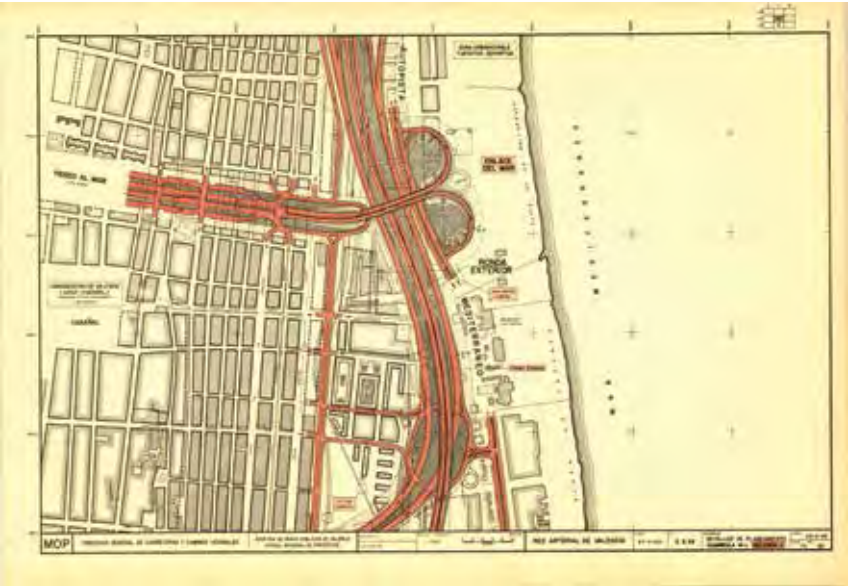


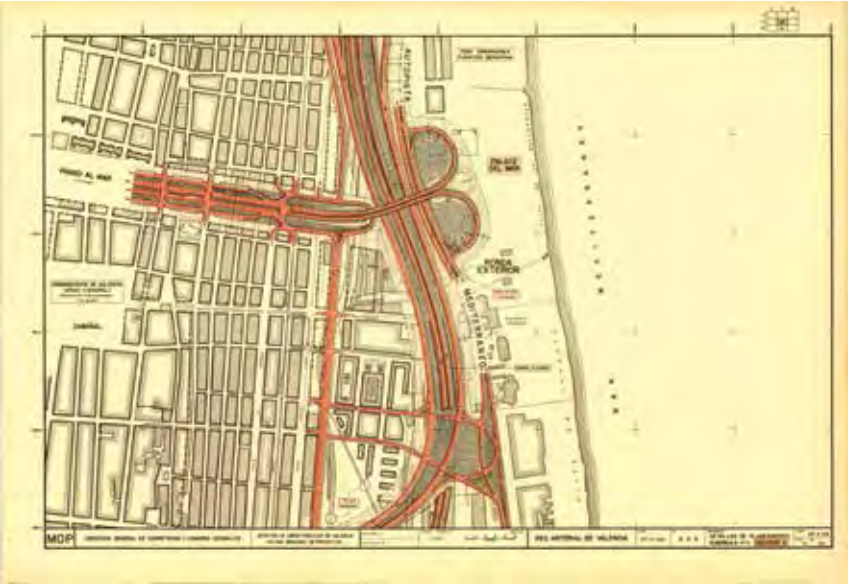




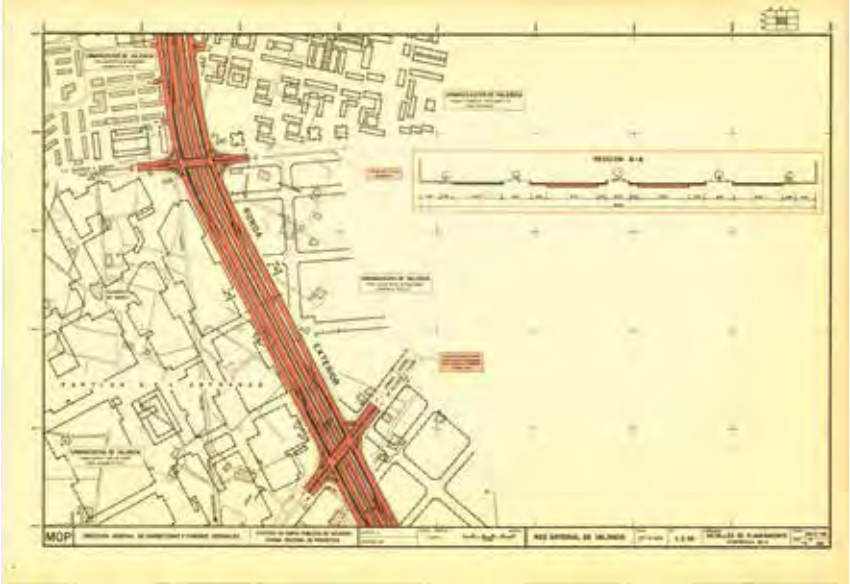
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

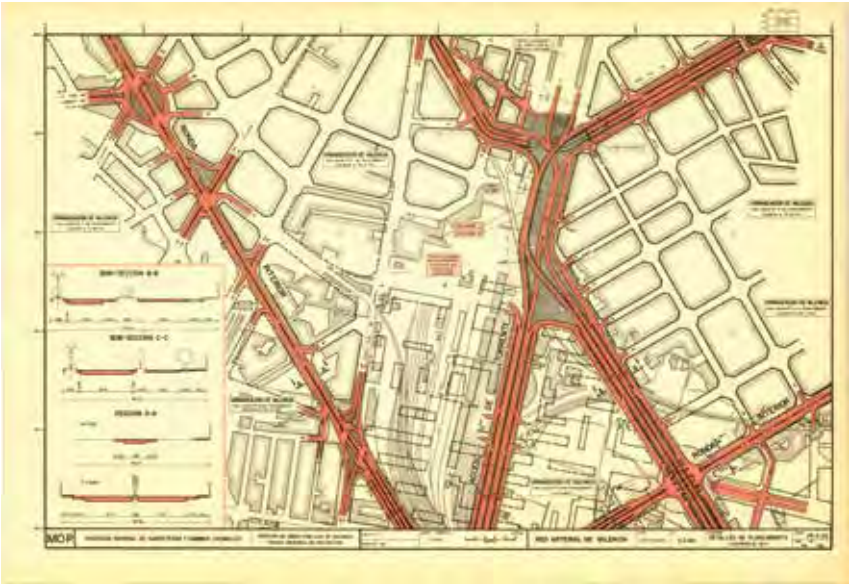




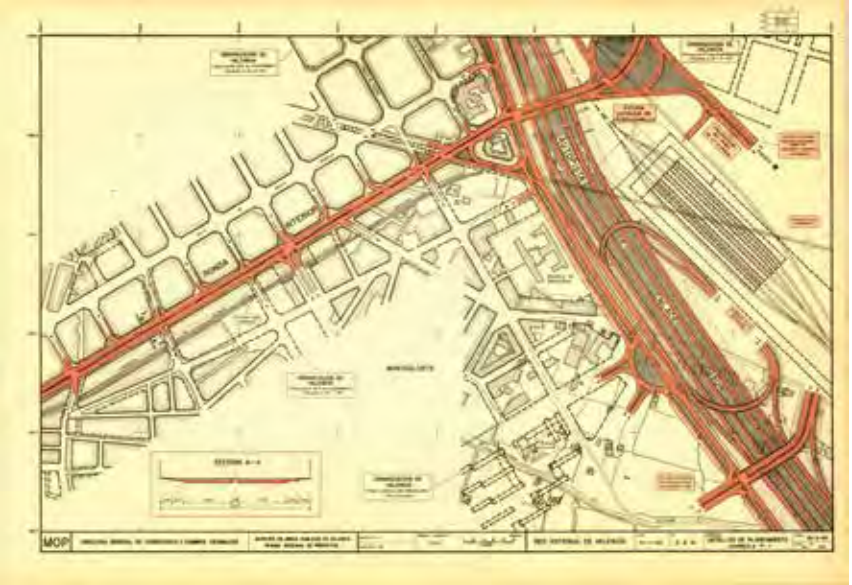


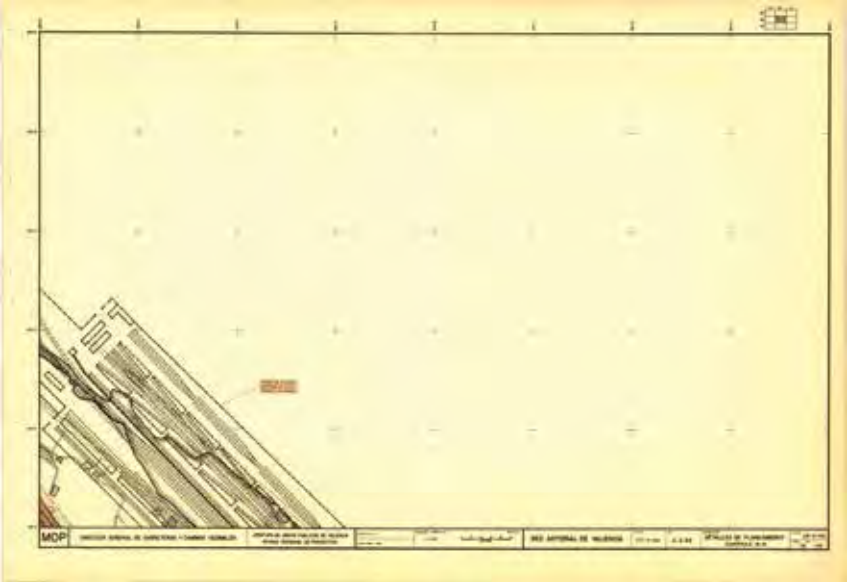
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

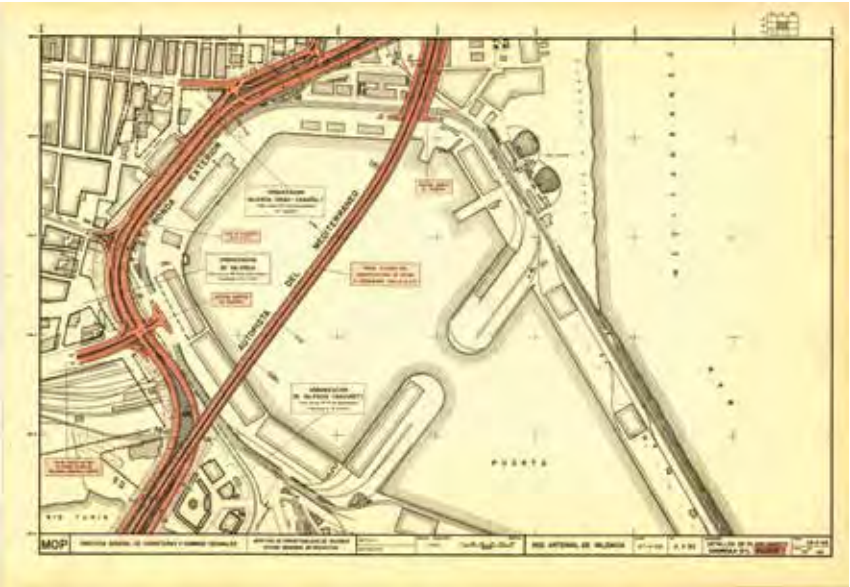




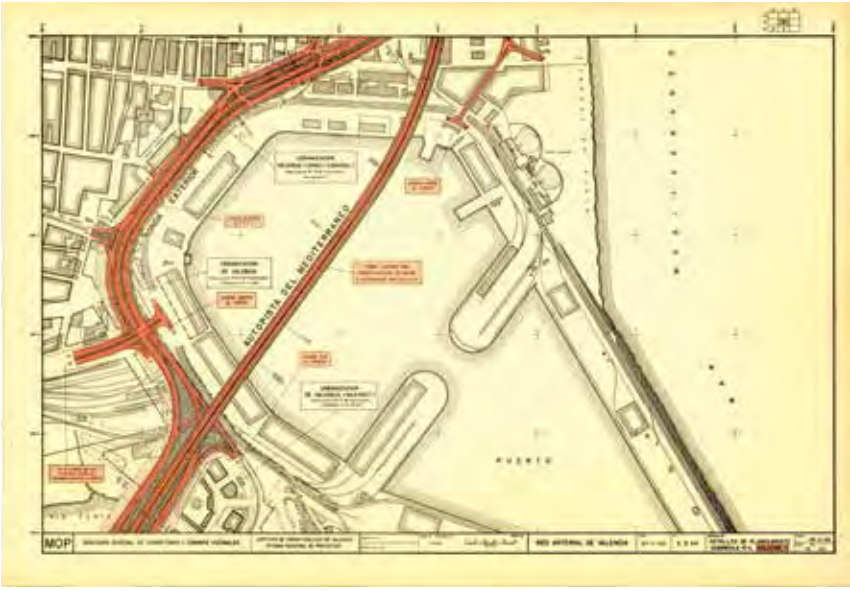
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

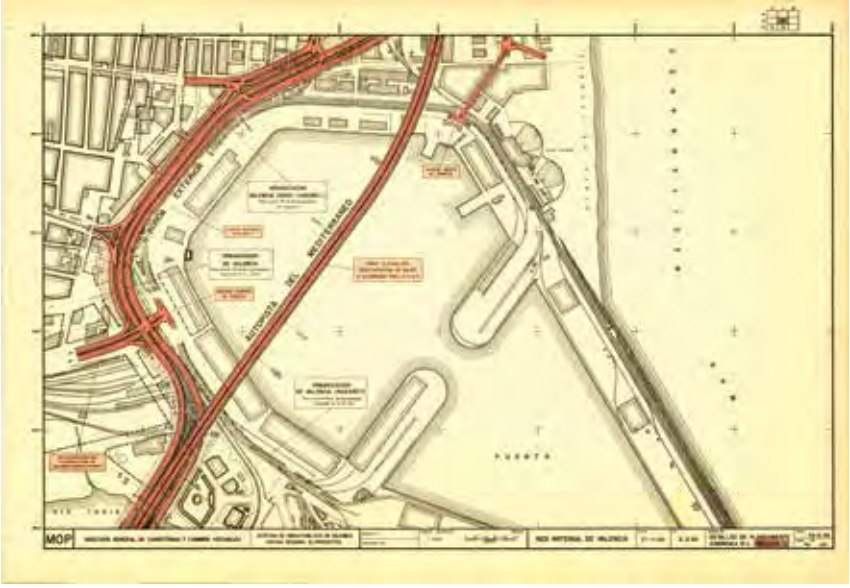


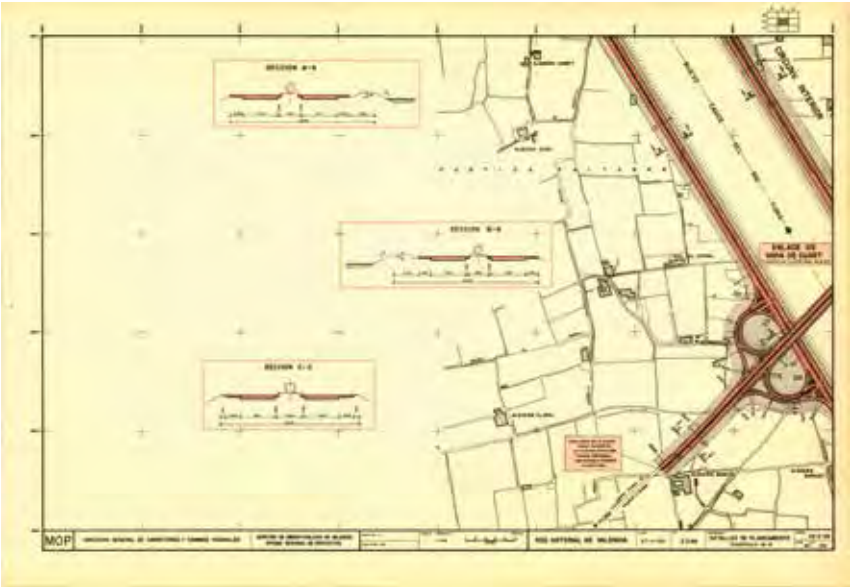




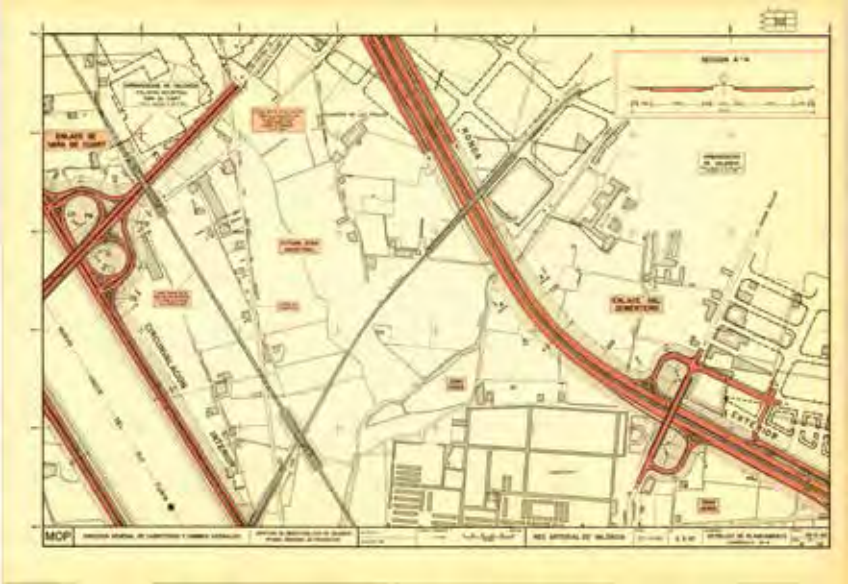
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

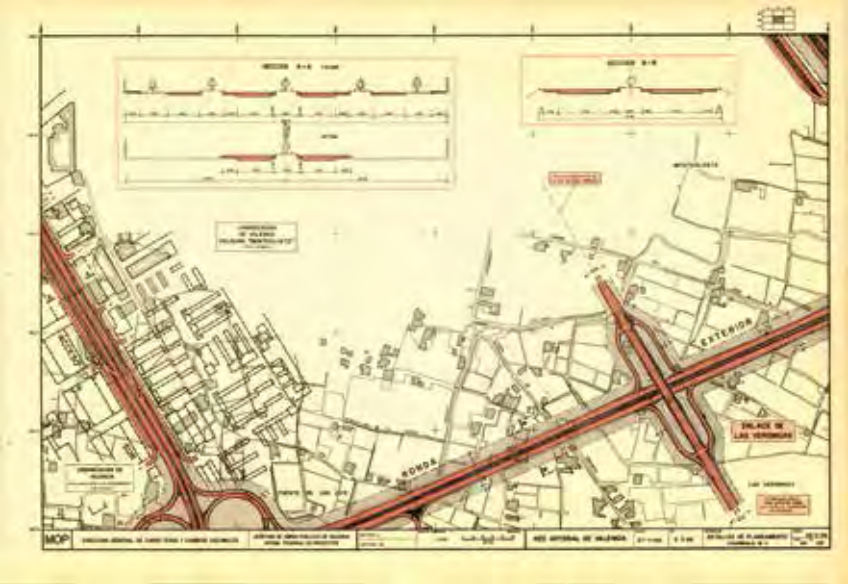




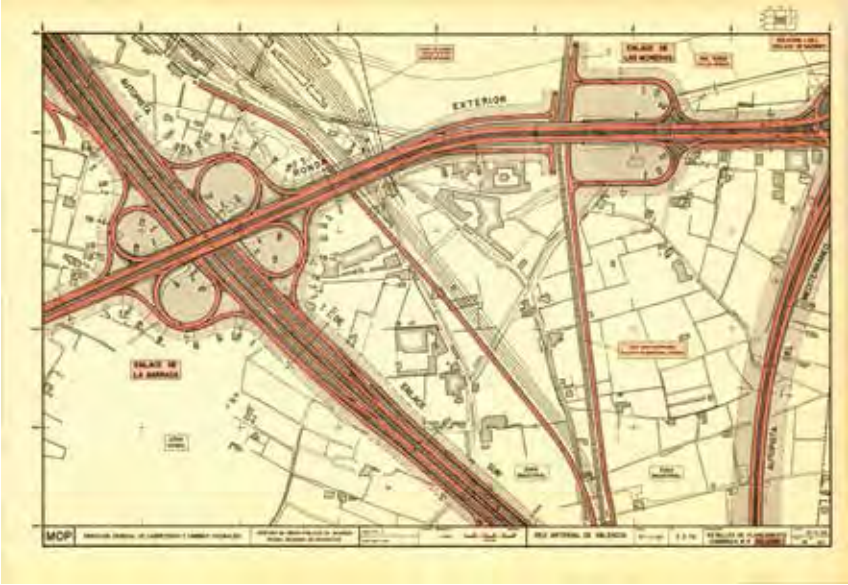


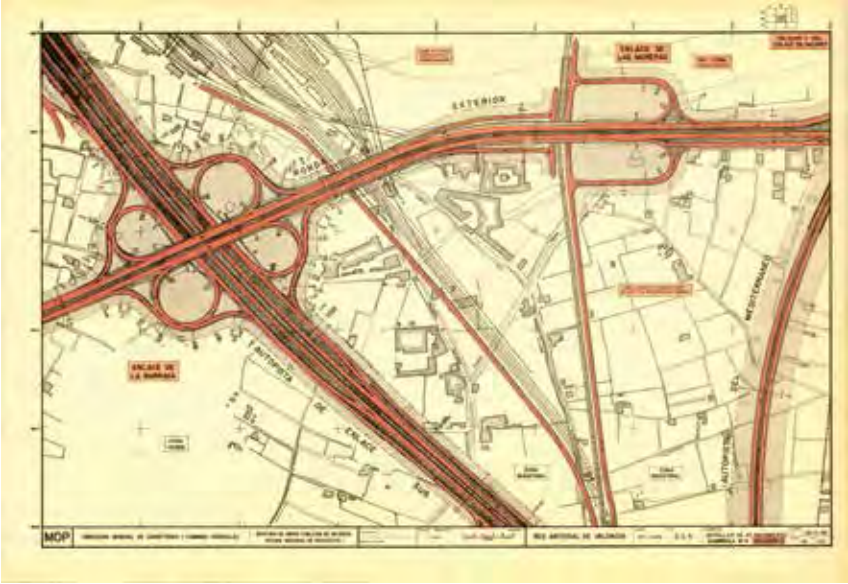
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

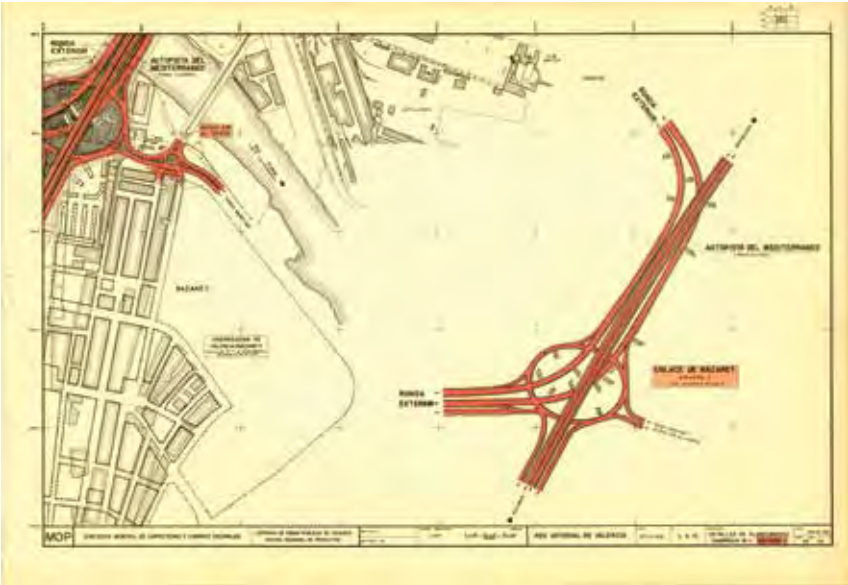




PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

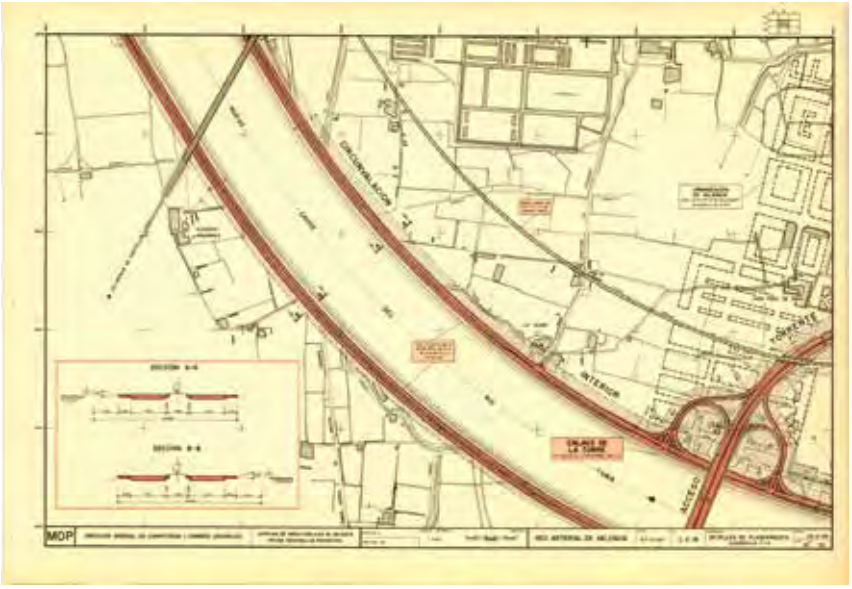


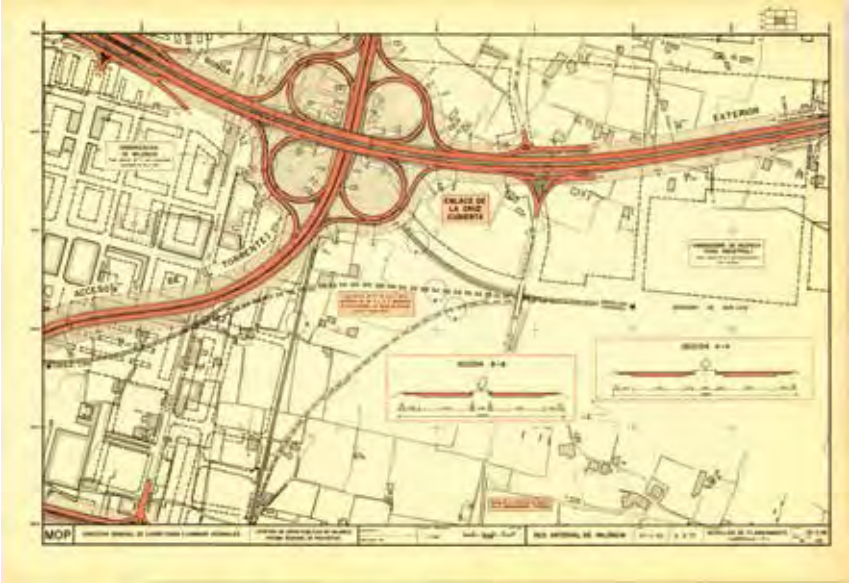


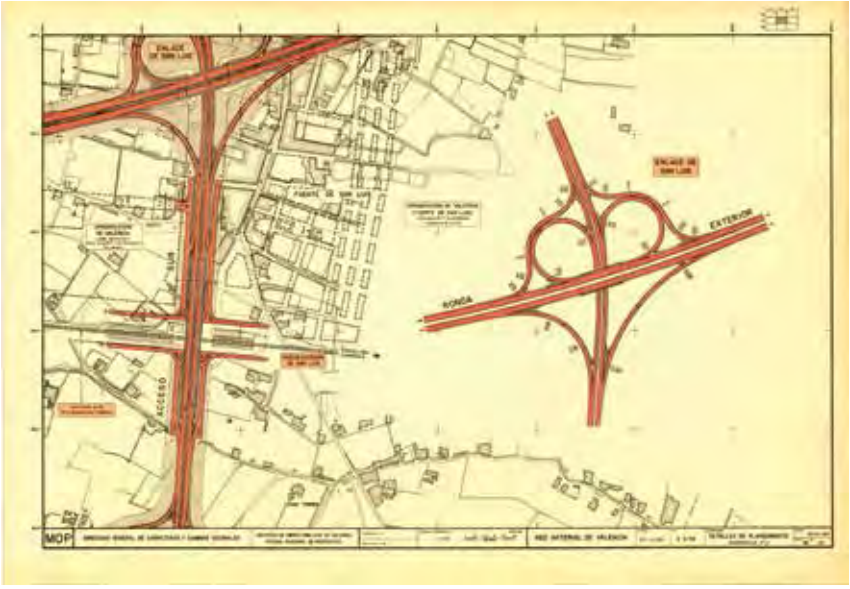


PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

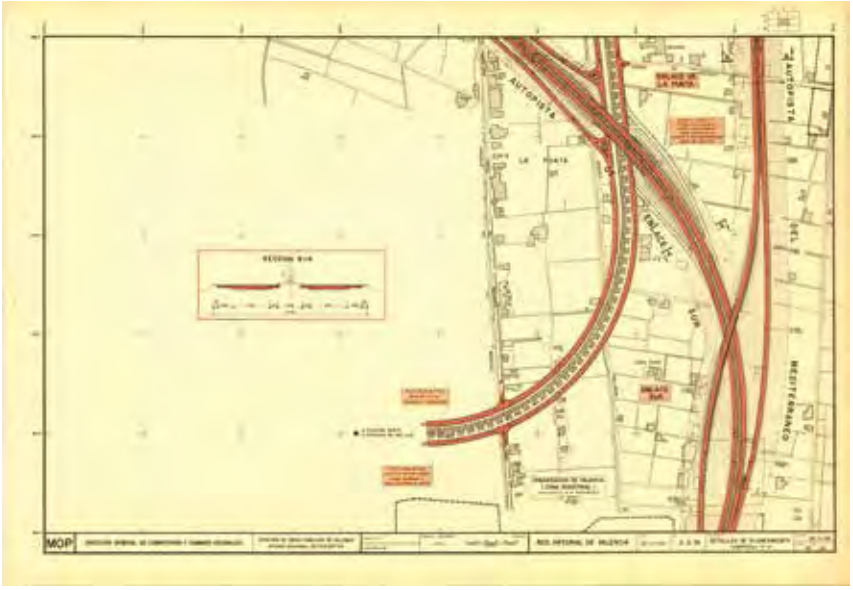
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



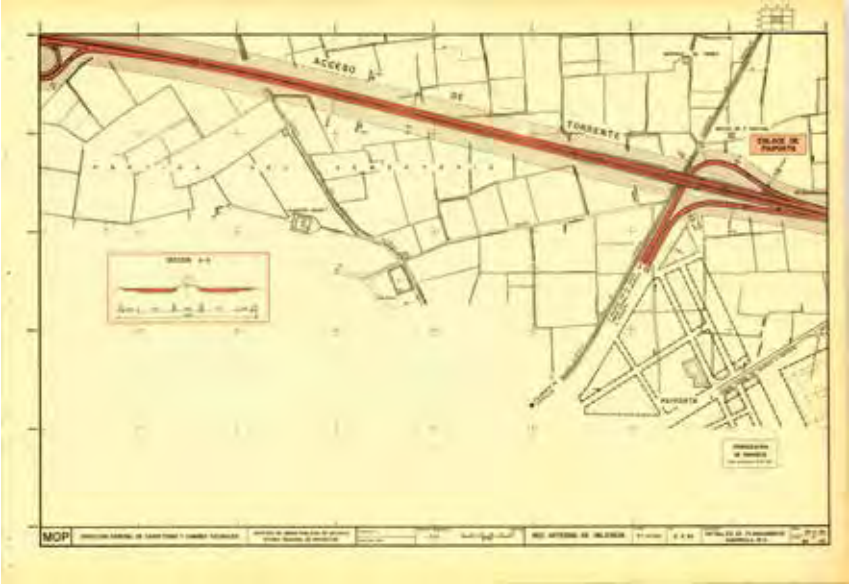


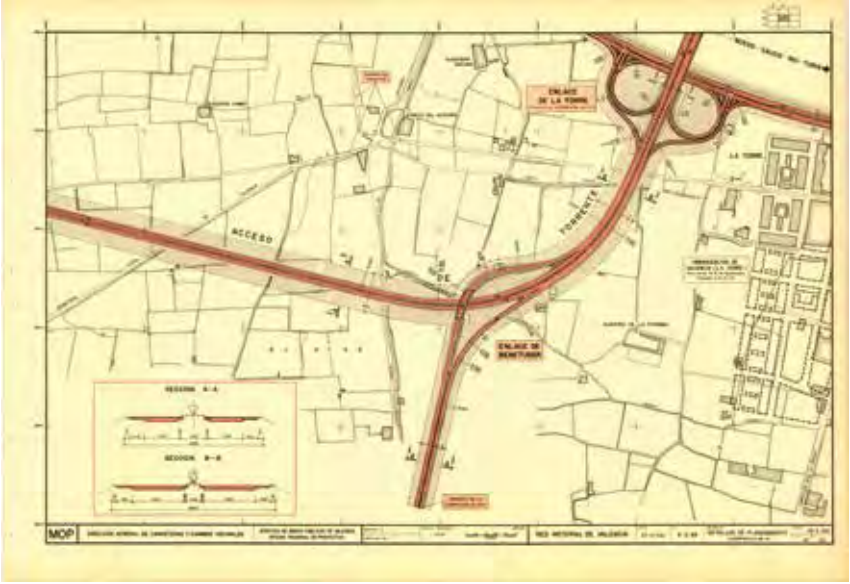


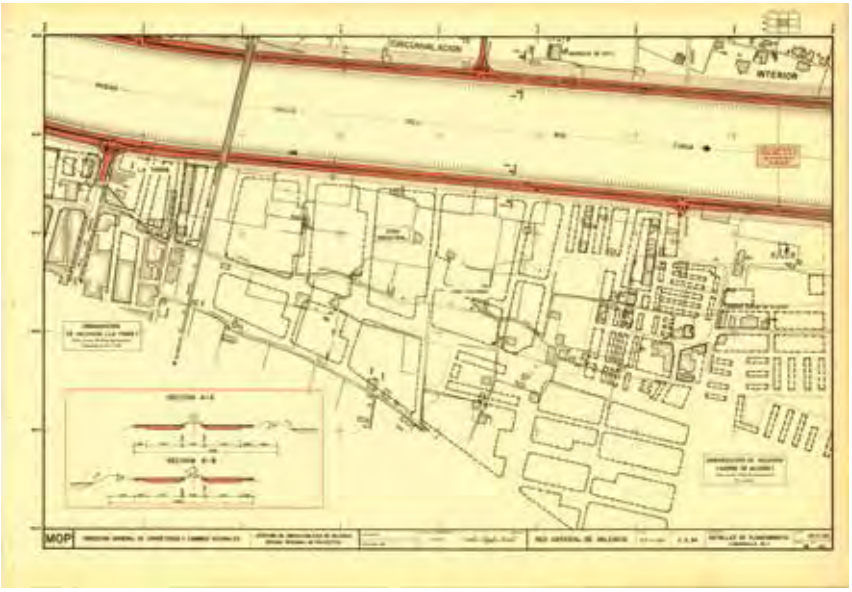
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



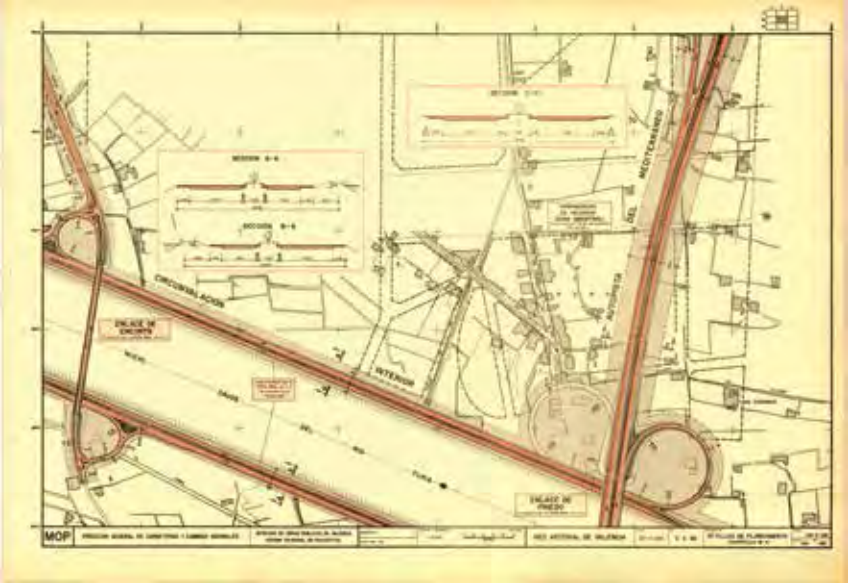
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

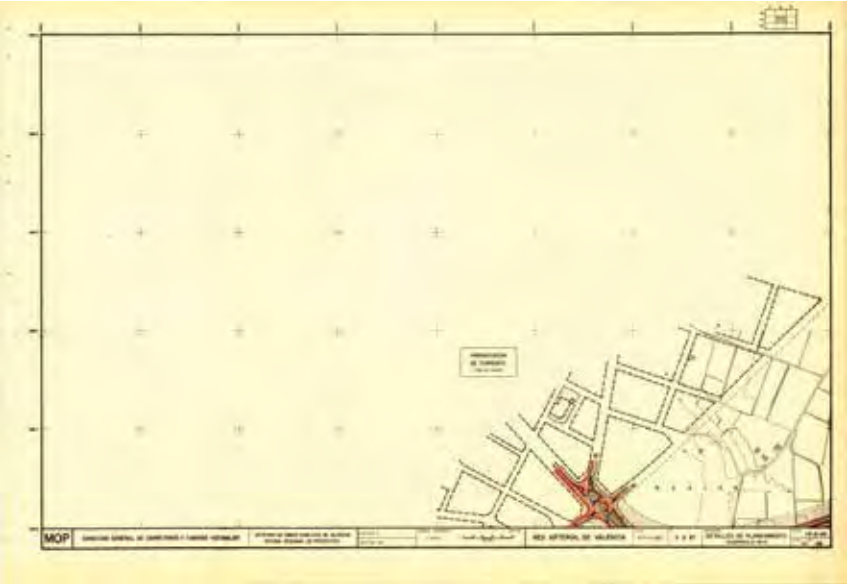




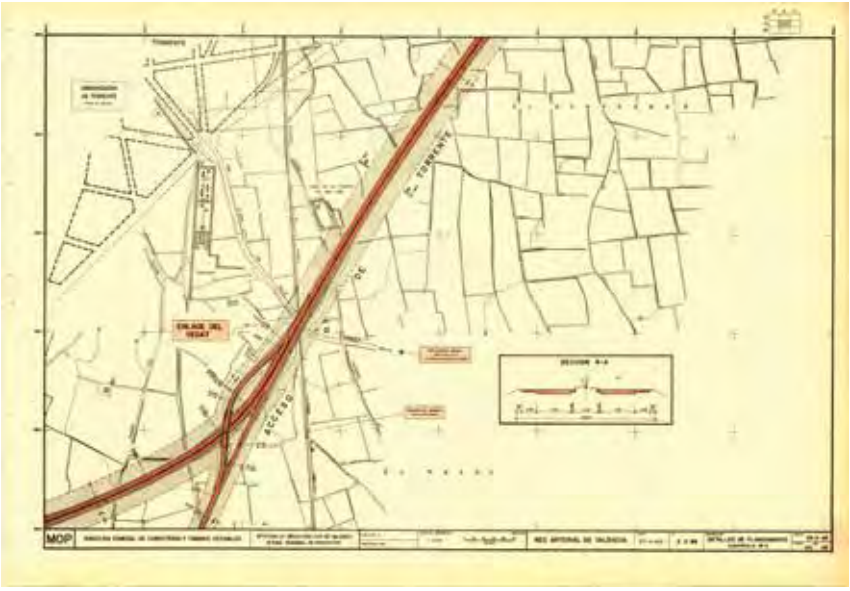


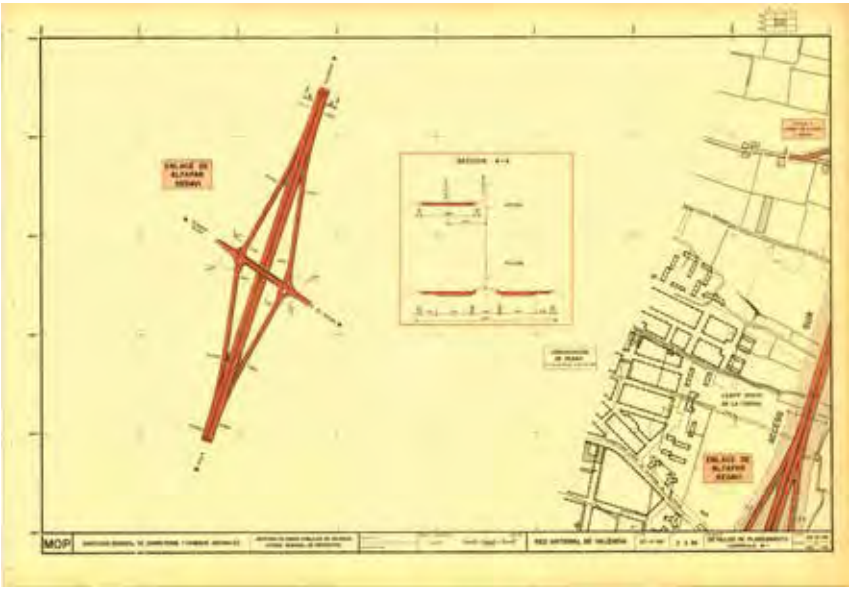
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

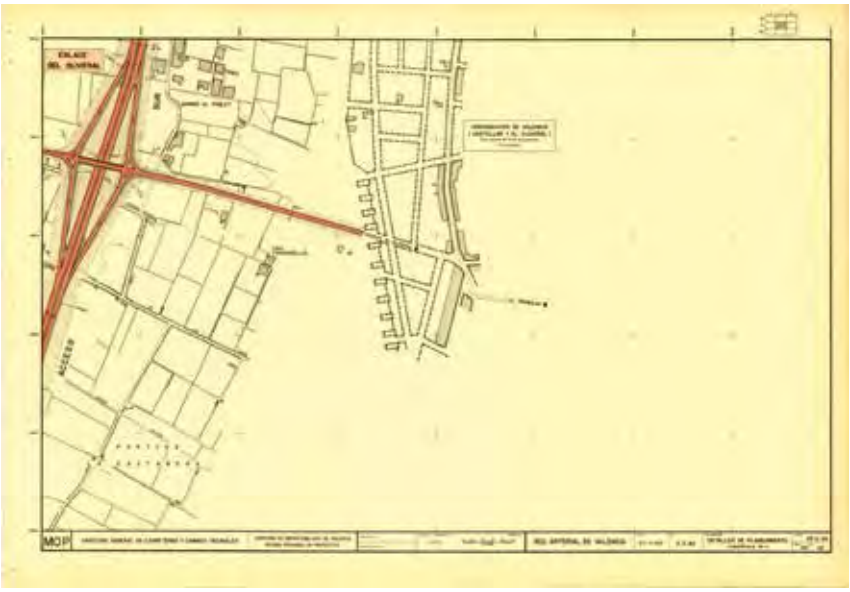




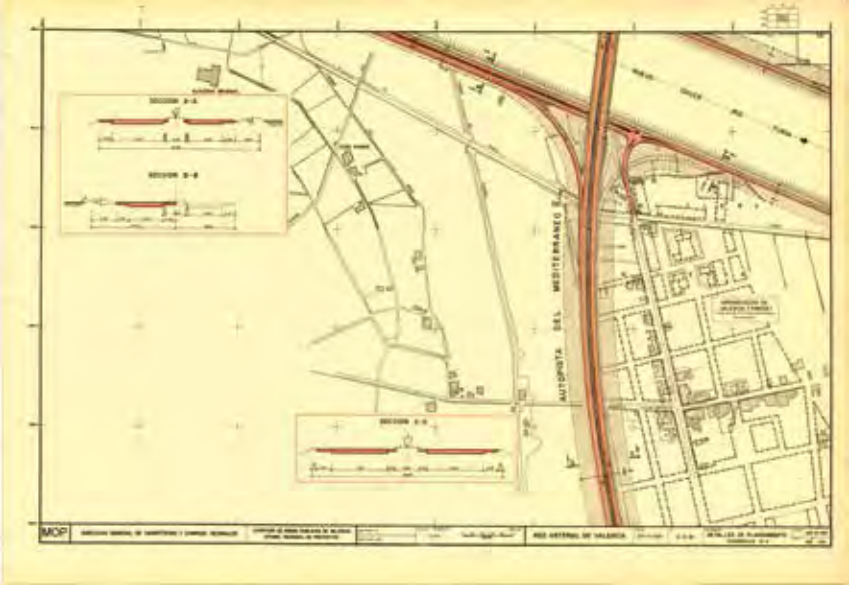
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

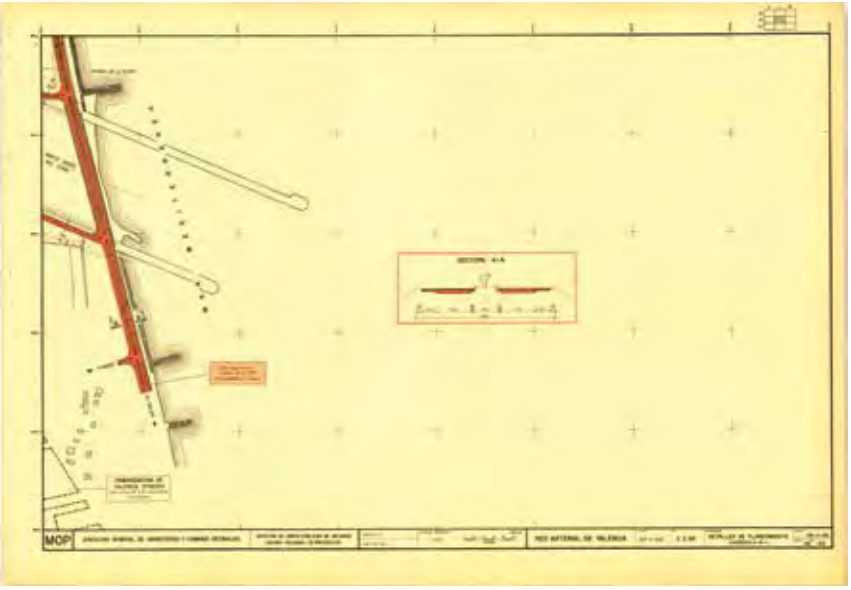




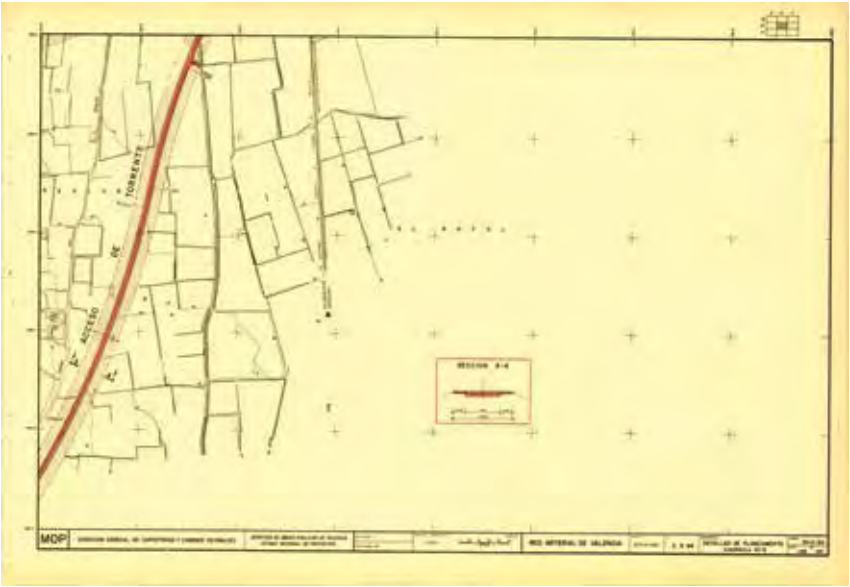


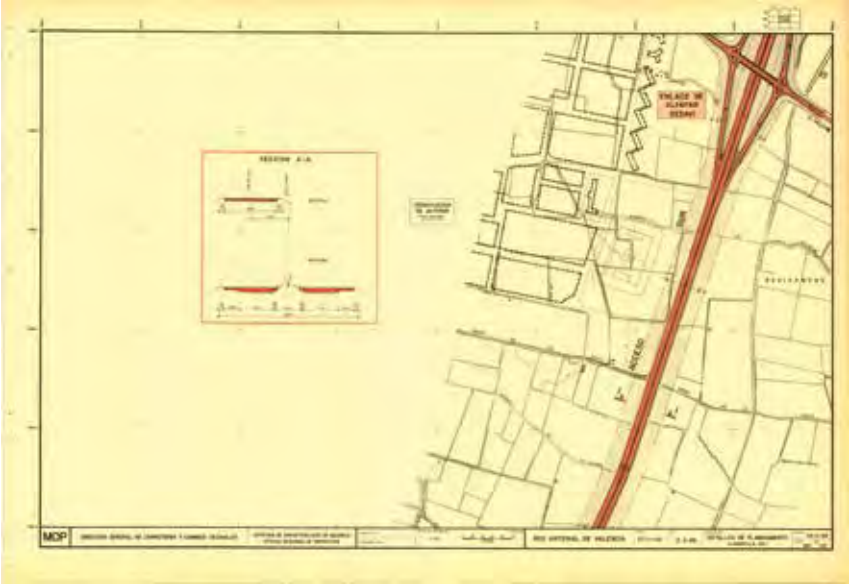
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



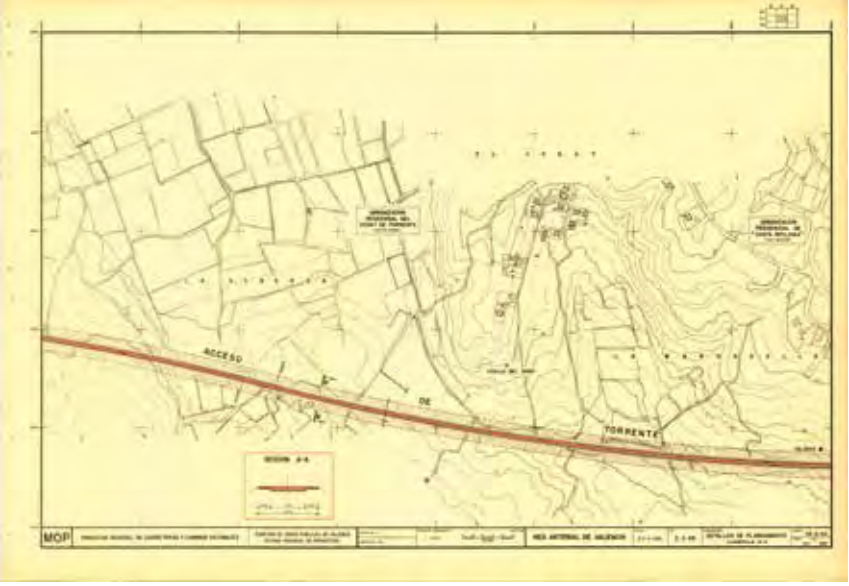


PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO

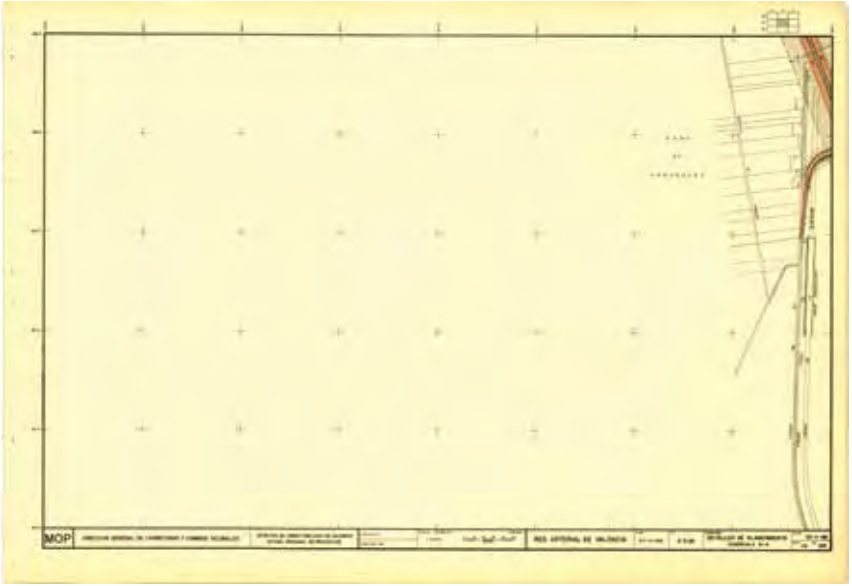




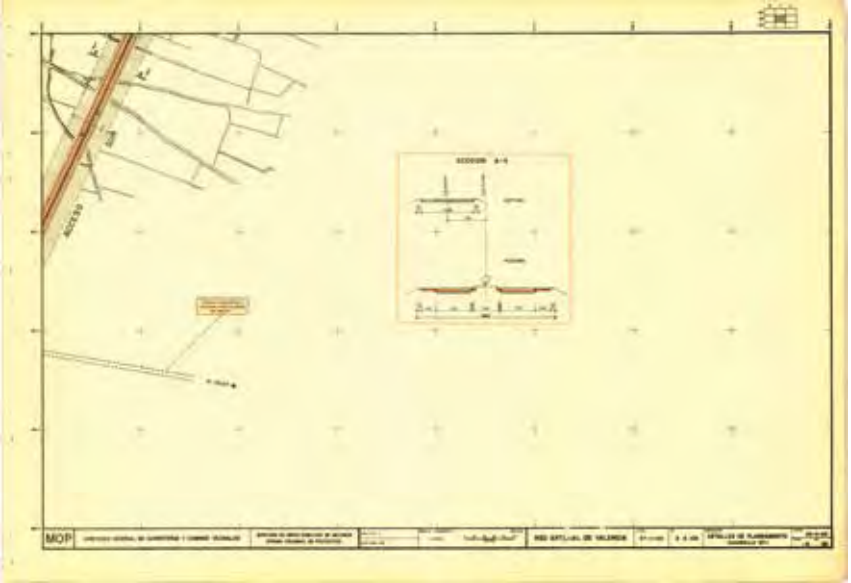
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



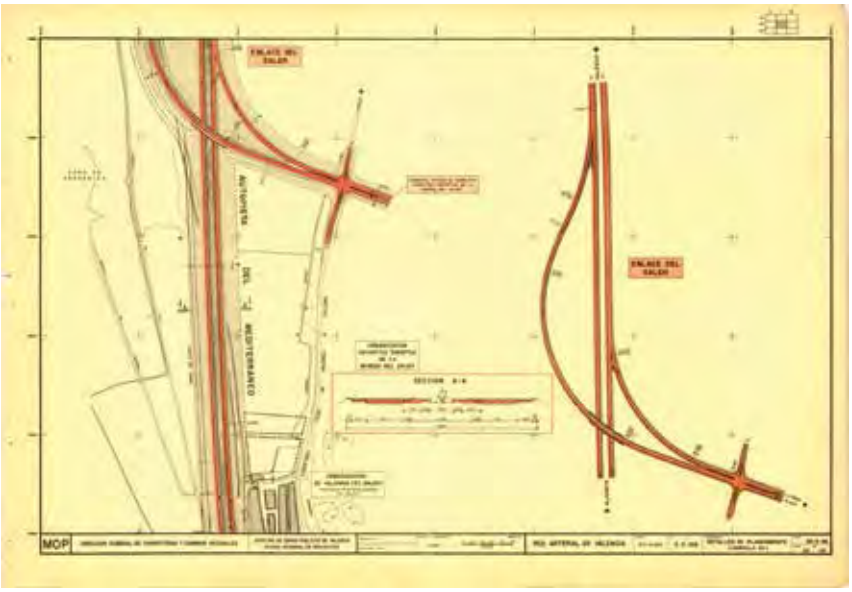
PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



PLANOS DE DETALLE DE PLANEAMIENTO



6. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE VALENCIA Y SU COMARCA, 1966

ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA Y SU COMARCA A LA “SOLUCIÓN SUR”. 1966

Redactores: Corporación Administrativa Gran Valencia.
Arquitectos: Mauro Lleó, Víctor Bueso y Antonio Gómez.

Fecha redacción: Noviembre de 1964.
Fecha aprobación: 30 de junio de 1966.

Contenido y fuente:

MEMORIA	COACV
NORMAS URBANÍSTICAS	COACV
PLANO DE VIARIO 1:10.000 (1963). (ESQUEMA DE VÍAS EXISTENTES Y FUTURAS). (Montaje de las 3 hojas del ejemplar en papel del APM).	**APM**

ADAPTACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE VALENCIA Y SU COMARCA

A LA "SOLUCION SUR" DEL DESVIO DEL RIO TURIA

M E M O R I A

ANTECEDENTES.

Por acuerdo del Consejo de Ministros del 22 de julio de 1.958, para resolver los problemas planteados por las inundaciones del rio Turia en Valencia y su Comarca, se estipula que:

a) "Se invita a las Direcciones Generales de los Ministerios de Obras Públicas, Agricultura y Vivienda, a que procedan a la formación de los Planes necesarios para adaptar sus actividades a las Bases conjuntas establecidas por el Plan aprobado" (Solución Sur").

b) "Invitar a la Dirección General de Urbanismo para que revise el Plan de Ordenación urbana de Valencia y su Comarca, adaptándolo a la solución aprobada con el auxilio de los Servicios de la Corporación Administrativa Gran Valencia y los técnicos de los diferentes Departamentos que han intervenido en el estudio del Plan conjunto".

CRITERIOS SEGUIDOS EN EL PLAN

Nos encontramos con un Plan General relativamente reciente, ya que fué aprobado en el año 1.946, y que establecía una organización basada en una Red viaria, en una zonificación y en unas Ordenanzas. Y como organismo administrativo, que lo desarrolla al mismo tiempo que coordina en materia urbanística la labor de los Municipios de toda la Comarca, la Corporación Gran Valencia.

Muchos Proyectos Parciales, tanto de la ciudad como de los pueblos, y que desarrollan el Plan están aprobados. Por otro lado, el desvio del rio Turia lleva consigo una modificación muy importante en la estructuración de la ciudad. Debemos, pues, conjugar todo lo aprovechable del Plan vigente hasta la fecha y que no se oponga a la "Solución Sur" con todas las posibilidades que ofrece el desvio del rio.

La solución hidráulica aprobada permite la creación de una vía semiblemente Tejo - Cauce que atraviesa la ciudad y que por sus características podrá ser de tráfico rápido. Esto es fundamental en este Plan de adaptación; es una posibilidad magnífica y que no estaba resuelta debidamente con anterioridad. El antiguo cauce, desde Cuart de Poblet hasta las proximidades de los Poblados Marítimos, se transformará en la vía mencionada, que por estar a cota inferior de las que la cruzan, permitirá una fluidez de tráfico sin puntos de conflicto.

Por otro lado, la coordinación con la Oficina Regional de Proyectos de Carreteras, que ha estudiado el Plan de accesos y red viaria de carreteras y con los Ingenieros que han estudiado la red ferroviaria, ha dado el fruto de las soluciones propuestas en este Plan de Adaptación.

Los criterios seguidos en el Plan son los siguientes:

1º.- Partir de un planteamiento general.
2º.- Favorecer el desarrollo de núcleos urbanos en zona de secano.
3º.- Previción de las areas urbanas para una población de 2.500.000 habitantes.
4º.- Limitación de la ciudad.
5º.- Organización de áreas industriales en el grado preciso y conveniente en relación con las previsiones de un futuro de cuarenta años.
6º.- Destacar como vias importantes las situadas sobre el actual cauce, la circunvalación exterior y la marítima o de la costa.
7º.- Establecimiento de una red viaria con una clara diferenciación en sus diversas importancias.
8º.- Reducción de las zonas a establecer en relación con la simplificación de las Bases de Ordenanzas.
9º.- Sistemas de espacios libres y parques públicos que permitan lo previsto en la Ley del Suelo.
10º.- Establecimiento de un criterio unificador en los Poblados.
11º.- Localización de centros representativos y comerciales para lograr el adecuado funcionamiento de la ciudad.
12º.- Respetar en todo lo posible los Proyectos Parciales vigentes y Polígonos de ejecución.

Iremos explicando por orden cada uno de estos puntos.

PLANTEAMIENTO COMARCAL.- Es lógico que así sea, ya que el Plan es comarcal; pero la Comarca que circunda a la ciudad tiene unas características muy peculiares y es de gran importancia. Son treinta los Municipios que integran la Comarca y que están muy próximos a la ciudad.

Estando situados la mayoría en la huerta, casi todos tienen un origen agrícola, pero con el tiempo, y motivado por su proximidad a la ciudad, han evolucionado muchos de ellos, siendo en la actualidad eminentemente industriales.

-2-

[illegible] Mislata, Burjasot, Godella, Rocafort y Manises, se han transformado en residenciales de gentes que trabajan en la Ciudad. La importancia de estos pueblos representa doscientos veinte mil habitantes; la riqueza de la huerta y la realidad de la unidad que representa la comarca impone este planteamiento.

[illegible] CRITERIO: Este criterio es aceptable por varios motivos: primero, porque son los mejor comunicados por medio de los ferrocarriles eléctricos suburbanos; segundo, por ser los de suelo más económico; tercero, por ser los más sanos; y cuarto, por ser un medio de defensa de la huerta que abastece y hace necesario disponer de una extensión en hectáreas de 7600 que son las conseguidas en este estudio.

PREVISION DE LAS ZONAS URBANAS PARA UNA POBLACION [illegible] HABITANTES: Se han hecho estudios para averiguar la densidad de población de Valencia y su Comarca; como datos fundamentales se han tomado los del año 1959:

Valencia:

Extensión.....1.319 Ha.
Población 1959=559.000 Hab.
Poblac. relat.....426 Hab/Ha.

Alcudia:

Extensión.....49'5 Ha.
Población.....6.011'- Hab.
Población relat.....122— Hab/ Ha.

Catarroja:

Extensión.....55'9 Ha.
Población.....12.552— Hab.
Población relat.....225— Hab/Ha

Alboraya:

Extensión.....16'5 Ha.
Población.....7.419— Hab.
Población relat.....450 Hab/ Ha.

Siguiendo el mismo criterio de crecimiento que se tuvo en el plan anterior, consideramos que la población, en el plazo de cuarenta años, ascenderá a un millón novecientos mil habitantes.

Hemos supuesto una densidad de doscientos cincuenta habitantes por hectárea, como promedio de todas las zonas residenciales de Valencia y su Comarca.

LIMITACION DE LA CIUDAD: Tiene la ventaja de posibilitar su organización y plan de etapas.

El casco se limita por el N. y por el N.O. por la circunvalación interior, por el S. y S.O. por el futuro cauce, y por el E. por la carretera de la Costa.

La Comarca quedará limitada por la futura carretera que, partiendo por el S. entre Silla y

-1-

[illegible] Alcudia, dejando al [illegible] Burjasot, Godella, Rocafort y Manises, la zona [illegible] Burjasot. Fuera de este límite, solamente quedarán tres núcleos: Carcaixent, la zona industrial del O. y la Cañada.

[illegible] ZONAS INDUSTRIALES EN EL GRADO INFERIOR Y NO VIGENTES EN RELACION CON EL FUTURO DE CUARENTA AÑOS: La industrialización de la comarca de Valencia es un hecho [illegible] en los últimos años se ha caracterizado por su rápido crecimiento. La demanda de suelo apto para el montaje de estas industrias crea un problema que es preciso resolver cuanto antes.

Los estudios realizados sobre estas necesidades de zonas industriales y el interés de sus emplazamientos, nos han llevado a la conclusión de que se deben disponer de 2.100 hectáreas destinadas a este fin.

Partiendo de estos cálculos, se han creado cinco grandes zonas industriales. La primera, situada al N., entre Moliana y el actual ferrocarril de Tarragona, con una extensión de 174 hectáreas. La segunda prevista, limitada al N. por la vía que pasará por las proximidades de la Pueblo de San Luis, al E. por la carretera de la Costa, al S. por el futuro cauce en las proximidades de su desembocadura, y por el O. quedará limitada por el poblado de la Fuente de San Luis y el nuevo acceso de Alicante por Silla. Esta zona tendrá gran importancia por su proximidad al Puerto y será aumentada por la también grafiada en los planos y ubicada en los terrenos ganados al mar con las obras de ampliación del Puerto.

La anterior zona tendrá una extensión de 130 hectáreas.

La tercera, está situada al S., entre los pueblos de Masanasa y Catarroja, y el nuevo acceso de Alicante por Silla, ya en funcionamiento. Esta zona industrial tiene la gran ventaja de que puede ejecutarse en plazo inmediato, pues sus accesos son una realidad, y tiene la posibilidad de la futura carretera que comunicará con la de la Costa, facilitando extraordinariamente el acceso al Puerto. La extensión prevista es de 250 hectáreas.

La cuarta, se proyecta a caballo del actual acceso de Madrid y queda, como antes indicábamos, fuera de la circunvalación exterior. Es una realidad en los actuales momentos, pues son muchas las importantes industrias ubicadas en esta zona. El futuro acceso de Madrid, por el S. de la Cañada, y que entre Manises y Paterna accederá a la vía de tráfico situada sobre el antiguo cauce, hace totalmente previsible la creación de esta cuarta zona industrial. La extensión será de 450 hectáreas.

La quinta zona industrial está prevista entre Paterna y La Cañada, [illegible] las ventajas de su acceso actual resuelto, aunque pobremente, y unos futuros magníficos: suelo económico, por ser totalmente seco, y facilidades de desagüe. En la actualidad, está en [illegible] por la Gerencia de Urbanismo.

La extensión será de 130 hectáreas.

Además de estas cinco importantes zonas industriales, que podrán [illegible] clase de industrias pesadas, excepto las nocivas y peligrosas, se han previsto otras de menor importancia, algunas de ellas con la característica de "especiales", por estar situadas próximas a accesos importantes y que hay que cuidar en su arquitectura y en su urbanización.

La extensión de todas estas zonas no incluidas en las cinco primeras, es de 966 hectáreas.

-2-

DESTACAR COMO VIAS [illegible]: LAS SIGUIENTES: [illegible] DIFERENCIACION EN SUS
[illegible] MARINA O DE LA COSTA; ESTABLECIMIENTO DE UNA RED VIARIA [illegible]
[illegible] CIAS: Unimos los puntos 6º y 7º en esta exposición, por considerarlos totalmente
[illegible]

El establecimiento de una red viaria es fundamental en todo planeamiento urbano, y que ésta
esté diferenciada con relación a su importancia, es elemental.

Entre esta red viaria tenemos que destacar los accesos, que con la importantes carreteras que
se transforman en vías urbanas de penetración. En este punto, la colaboración de la Oficina Regio-
nal de Proyectos de Carreteras ha sido de gran eficacia.

La vía que discurrirá por el antiguo cauce tendrá una importancia decisiva, permite una estru-
turación que anteriormente consideramos imposible. Esta vía servirá de acceso de Madrid por el
N.O. y de Alicante por el S.E. Su cota inferior permitirá una solución fácil de los cruces.

La de la Costa y la Circunvalación Interior las consideramos fundamentales; una rápida ojeada
a los planos de conjunto hace ver su gran importancia.

El acceso de Barcelona, que, partiendo de la carretera de la Costa, en el Barranco del Carrel
entra en diagonal a buscar la vía sobre el antiguo cauce y la Gran Vía del Marqués del Turia, es t
bión otra vía de penetración urbana de grandísima importancia, que destacamos. Esta vía será un ej
N.E.-S.O. al aprovechar las grandes vías de Marques del Turia y Germanías, y la futura penetración
por el Sur, que pasará por el O. de Catarroja, Massanasa y Benetúser, y, después de cruzar el futur
cauce en diagonal, se unirá a la penetración por la actual zona ferroviaria hasta el futuro centro
situado entre las dos uniones de los Tránsitos actuales y grandes vías de Fernando el Católico y
Germanías.

Otro acceso y eje importante será la continuación de Fernando el Católico (nuevo acceso de Al-
muz), que unirá con el nuevo acceso de Alicante por Orilla. La Avenida del Cid, actual acceso de Ma-
drid, es otra de las importantes vías de penetración N.-O. que accederá hasta el futuro centro cívi-
co y comercial.

REDUCCION DE LAS ZONAS A ESTABLECER EN RELACION CON LA REVISION DE LAS BASES DE ORDENANZAS:

Se establecen las siguientes zonas:

Zona interior.
" histórico-artística.
" comercial intensiva en el interior.
" de extensión.
" de edificación abierta.
" de núcleos periféricos.
" de tolerancia industrial.
" industrial.
" industrial comercial.
" ciudad jardín.
" deportivo-cultural.
" de huerta.

Han quedado suprimidas las zonas de ensanche, de transición de [illegible], de [illegible] futura

-3-

[illegible]

[illegible] están unificado en las zonas de extensión. Con ello, conseguimos una m
ratificación [illegible] y en su aplicación.

[illegible] y [illegible] constituirán en la periferia de la ciudad una malla triang
[illegible] por nuevos proyectos parciales de desarrollo.

En el pregón [illegible] esta memoria describe se han ligado [illegible] intervenciones en dicho
nuevos proyectos parciales.

1.- Para la protección de accesos y nudos fundamentales se establecerá zonas verdes de uso pú
cola o parques públicos a lo largo de alguna de sus bandas. Se recomienda proyectar estas zonas qu
que a veces en una ligera mirada de los planos parezcan importunas.

Ha sido empeño llevar los accesos no interferidos lo más adentro posible.

2.- Las triangulaciones señaladas por la malla fundamental de accesos y circunvalaciones, co
tuyen verdaderas unidades vecinales. Interesa que se las organice lo más introvertidamente posible
en beneficio de las circulaciones generales. Es decir, que debiera procurarse que la trama vial d
chos barrios afluya en contados lugares a las circulaciones periferiales, pertenecientes a la malla
fundamental. En lo posible las calles del barrio deben canalizar todas sus necesidades y solo acer
rán a las circulaciones periferiales para conectarse con otros barrios.

Esta disposición favorece al propio barrio, ya que elimina circulaciones de paso ajenas al mi
y permite establecer en su interior, sin derroche de espacios libres, remansos para el reposo, la
cación y el comercio.

Tambien sería conveniente que en la estructuración de la unidad vecinal así delimitada, se pr
rase establecer una estratificación de sus servicios comunales. Las zonas de reposo, enseñanza e
sias, podrían ocupar el corazón del mismo. El comercio, los mercados y talleres se ordenarían per
tralmente. El Comercio especialmente el emplazarse en la proximidad de los nudos de la malla fund
tal, serían más rentables ya que podrían participar de la clientela de los próximos barrios.

Siempre que fuese posible interesaría envolver exteriormente los barrios con cinturas verdes
a la par que les protege de las circulaciones rápidas marginales, marcaríamo claramente su sentid
unidad vecinal, borrando de la ciudad esa tendencia a convertirse en una mancha indefinida de con
trucciones.

Por ser excesivamente onerosa la adquisición y conservación de dichas zonas verdes y parques,
vendría transformarlos en áreas más rentables. Un parque puede servir de base para establecer en
tiendas, cines, mercados o incluso algún tipo de talleres, asentados en edificaciones muy sueltas
de poco volumen. A todos establecimientos suele convenir el uso de terrenos libres marginales.

3.- Se ha procurado categorizar los accesos y algunas áreas fundamentales mediante los denom
dos "polígonos de edificación impuesta", entendiendo por tales, terrenos expropiados y proyectados
unidad de conjunto. Contendrán edificación de máxima categoría y casi siempre pueden servir de ba
para zonas comerciales.

Estos polígonos se encuentran: Terrenos de la Estación del Norte, terrenos de la Estación de A
gón, frente a la futura Estación Central, terrenos en el acceso de Ademuz y edificaciones en el m
abandonado.

- 7 -

SIN [illegible] ESPACIOS LIBRES Y PARQUES PUBLICOS, QUE PERMITAN LO PREVISTO EN LA LEY DEL SUELO.

Se han mantenido los espacios verdes que figuran en el Plan anterior y se proponen con esto [illegible] que aislan las zonas industriales de las residenciales.

[illegible] planes de zonificación, las zonas no afectadas por ninguna trama, son las destinadas a uso agrícola.

Los terrenos de huerta que permanecen en el uso rural, entre el perfil urbano futuro y el cauce desviado por el Sur y la carretera de circunvalación por el Norte, deben ser especialmente controlados, tanto en sus cultivos como en su edificación. Dicha huerta cultivada con esmero y sanea- [illegible] construcciones, especialmente en la proximidad de los accesos, podrá servir de [illegible] una ciudad que como esta, es capital de una poderosa área agrícola.

[illegible] consecuencia de este propósito se tendrán en cuenta varios aspectos:

[illegible] agrícola. Puesto que no se trata de grandes extensiones de huerta, se puede controlar [illegible] intereses el tipo de cultivo, especialmente en los terrenos colindantes con los acce- [illegible] de flores, los naranjos, el limonero, etc. son otros tantos motivos de [illegible] tener en cuenta.

[illegible] En las bases de Ordenanzas se especifica el grado de utilización para vivienda que se de- [illegible] Interesa solo que dichos terrenos de huerta próximos a la ciudad sean [illegible] por sus colonos o braceros y en modo alguno por otro tipo de población. Con este fin deberán limi- [illegible] las licencias de construcción en torno a los actuales caseríos, al cupo estricto necesario para cubrir el incremento demográfico o la renovación de viejas viviendas.

c).- Siguiendo las normas en vigor de tiempo atrás, debe continuarse la campaña para el adecentamiento externo de las casas de labor, especialmente las más próximas a los accesos. A este fín incluso podría encontrarse algún tipo de estímulo que acelerase este proceso en beneficio del paisaje. En la campiña colindante con la ciudad, se echa de menos el grupo arbolado (palmerales) que rompa con la monotonía de su enorme plana.

d).- Por exigencias de las obras hidráulicas, carreteras o ferroviarias, habrán de expropiarse buen número de casas de labor. En muchas ocasiones por aniquilarse totalmente los terrenos base de una economía doméstica, habrán de buscarse nuevas formas de vida para dichas familias. En otras, solo será precisa la reacción de viviendas. Con este motivo, convendría replantear el tipo más conveniente de ubicación; ya como pequeña agrupación de viviendas con una dotación de servicios concentrada, y por tanto más económica, o bien como unidad laboral familiar aislada. Esta última modalidad es sin duda más conveniente al sistema de cultivos intensivos en pequeñas parcelas, propio de la Comarca. Sin embargo, es mucho más costoso en su dotación de servicios. Por todo lo cual, solo parece apropiada para quienes explotan directamente sus fincas.

ESTABLECIMIENTO DE UN CRITERIO UNIFICADOR EN LOS POBLADOS.- Son muchos los pueblos que, teniendo Municipio propio, están unidos entre sí y urbanísticamente no se les puede considerar independientes. Tales como Benetúser, Alfafar y Sedaví. Otro ejemplo es Burjasot, Godella y Beniparrell (este último es municipio de Valencia), Rocafort y Macarrochos.

En los proyectos parciales, deberán estudiarse estos núcleos en conjunto, con un criterio de unidad urbana.

- 8 -

[illegible] Y DE [illegible] PARA [illegible] CENTRO CIVICO.- Valencia es una ciudad eminentemente "centrípeta"; la Plaza del Caudillo es el centro de esta atracción, los grandes comercios están en esta zona o en sus proximidades, los Bancos, el Ayuntamiento, el edificio de Correos y Telégrafos, la Telefónica, los bares más importantes, y, por último, los más importantes salas de espectáculos también están en esta zona. La red viaria que enlaza a la misma es insuficiente y con todo ello la congestión en el actual centro de la ciudad es tan grande como intolerable.

Es propio de Valencia asumir dentro de su comarca de influencia un importante papel comercial. Las gentes de pueblos bastante distantes van a las tiendas y almacenes de la ciudad, como si se tratase de sus comercios locales. Por esta razón, el volúmen comercial es muy superior al de las exigencias estrictamente urbanas. En la Ciudad existe -como antes hemos dicho- un área central con carácter más señaladamente comercial; pero en el resto de la misma, esta función se encuentra dispersa y con escasa categoría.

En el plan de adaptación se prevén tres tipos de centros comerciales distribuidos de la siguiente forma: un centro comercial que se sitúa en el gran centro cívico situado entre las uniones de las dos Grandes Vías y los Tránsitos. Por este centro, el paso del acceso Sur será subterráneo, y todos los aparcamientos y garajes de almacenamiento serán asimismo subterráneos. La unión de los dos Tránsitos será elevada; este paso elevado será una de las primeras obras a ejecutar, pues resolverá de una manera eficiente el tráfico actual y el futuro desarrollo del centro cívico. Este complejo comercial se extenderá por los terrenos de la actual Estación Marítima [illegible] la calle de Játiva.

El segundo tipo de centro comercial será el de distrito y se han previsto siete. Uno, situado frente a la futura Estación. Estos terrenos hoy se encuentran libres y por tanto sería conveniente de actuar sobre ellos con rapidez ya que su urbanización y puesta en mercado por la iniciativa municipal o estatal permitiría obtener jugosos ingresos con que financiar el ramal de colinda hacia las playas del Saler, altamente necesario para la Ciudad y para la mayor vitalización de esta zona. Con la construcción de la Estación Central en el cauce del río, cobrará plena significación el uso de la zona. Este polígono de "edificación impuesta" podrá contener un cierto volumen comercial, recreativo, hotelero y residencias de categoría.

El segundo, situado en el acceso de Aldaraz, desempeñará un cometido análogo respecto a todos del Noroeste y Oeste, y a la vez podrá atraer la demanda comercial de parte de la población urbana situada en la margen izquierda del río. Para hacer posible todo este programa a largo o medio plazo, convendrá que el Municipio congele las licencias en todos los terrenos comprometidos por el plan comercial, que, como ya se dijo, se asiente siempre sobre polígonos de edificación impuesta".

El tercero se sitúa en el Polígono de la Gerencia "Avenida de Castilla".

El cuarto, en el Distrito Marítimo, en la unión del Paseo de Valencia al Mar con la carretera de la Costa.

Los tres últimos centros de distrito se sitúan en los núcleos de poblados más importantes, tales como Burjassot, Benimamet, Godella y Rocafort, por un lado; Torrente, Alaquás y Aldaya, por otro; y por último, los situados al Sur, con Catarroja, Massanasa y Alfafar.

Por [illegible] centros de Barrio, que serán dieciseis, situados en los lugares más convenientes.

Además de los centros comerciales, existen seis centros representativos que hay que destacar, tales como el histórico-artístico, la Ciudad Universitaria, la Feria Muestrario, el Puerto, el Aeropuerto y, por último, el centro turístico de la Albufera.

Los planos que forman parte del presente Plan de Adaptación son los siguientes:

- Nº 1 . . . . . PLANO TOPOGRAFICO.
- Nº 2 . . . . . RED VIARIA.
- Nº 3 . . . . . RED VIARIA ACTUAL Y FUTURA.
- Nº 4 . . . . . ZONIFICACION.
- Nº 5 . . . . . ZONAS VERDES.
- Nº 6 . . . . . PLAN DE ETAPAS.
- Nº 7 . . . . . SERVICIOS URBANOS.
- Nº 8 . . . . . RELACION CON LA COMARCA.
- Nº 9 . . . . . SERVICIOS URBANOS "ELECTRICIDAD".
- Nº 10 . . . . . SERVICIOS URBANOS "AGUAS POTABLES".

Plano topográfico: Nos hemos basado en el Plano topográfico a escala 1:10.000, levantado por los Servicios Cartográficos del Ejército. Hemos elegido este plano topográfico por ser de levantamiento reciente y por la escala, muy adecuada para este planeamiento [illegible].

Red viaria: Se ha estudiado asimismo a escala 1:10.000. El estudio se ha hecho con una visión no solo de la Comarca, sino teniendo muy en cuenta la relación de esta con la [illegible] respecta a tráfico con toda la región y, en definitiva, con todos los accesos. Los criterios seguidos se han expresado con detalle en párrafos anteriores.

El único Plano que no es de la escala ya mencionada es el número 8 de relación con la Comarca, que por la extensión que abarca se ha reducido a 1:25.000.

Los documentos que forman este Plan de Adaptación son los siguientes: I, Memoria; II, Bases de Ordenanzas; III, Estudios económicos; IV, Planos.

Valencia, noviembre de 1.964.

LOS ARQUITECTOS.

CORPORACION ADMINISTRATIVA DE VALENCIA

ZONAS	Ancho de calle m.	Altura m.	Núm. plantas.	Patios interiores	Voladizos Balcón m.	Voladizos Marquesín m.	Coeficientes edificabilidad m³/m² máximo	Viviendas.	E. Públ.	Comercio	Artesanía	Garaje.	Taller.	Industria	Espectáculos.	Oficinas y Despachos.	Aparcamientos.	Observaciones
INTENSIVA A. Histórico-Artístico	< 6	10'-	III		0'50	NO		SI	NO	SI P. bª	SI P. bª	SI	NO	NO	NO	NO	Los datos de esta columna son aplicables a todas las zonificaciones.	
	≥ 6	12'50	IV		0'50	NO		SI	NO	SI P. bª	SI P. bª	SI	NO	NO	NO	SI		
	≥ 9	15'50	V		0'60	0'60		SI	SI	SI P. bª	SI P. bª	SI	NO	NO	NO	SI		
	≥ 12	18'-	VI		0'60	0'60		SI	SI	SI P. bª	SI P. bª	SI	NO	NO	NO	SI		
B. Interior - hasta primera zona.	< 6	10'-	III		0'40	NO		SI	NO	SI P. bª	SI P. bª	SI	NO	NO	NO	NO		
	≥ 6	12'50	IV		0'50	NO		SI	NO	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	NO	SI		
	≥ 9	15'50	V		0'70	0'70		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	SI	SI		
	≥ 12	18'-	VI		0'70	0'70		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	SI	SI		
	≥ 16	21'-	VII		1'-	1'-		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	SI	SI		
C. Ensanche hasta Tránsitos	< 6	10'-	III	Se podrá inscribir un círculo de diámetro de 1/6 de la altura del patio y superior a 2 igual a su altura en ml. El diámetro mínimo será de 3 m.	0'40	NO		SI	NO	SI P. bª	SI P. bª	SI	NO	NO	NO	NO	5% de superficie habitable para vivienda de uso. Cada vivienda dispondrá de otros usos, despacho, hotelas y espectáculos	
	≥ 6	12'50	IV		0'50	0'50		SI	NO	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	NO	SI		
	≥ 9	15'50	V		0'70	0'70		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	SI	SI		
	≥ 12	18'-	VI		0'70	0'70		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	SI R.b	NO	SI	SI		
	≥ 16	21'-	VII		1'-	1'-		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	SI " "	NO	SI	SI		
	≥ 20	23'50	VIII		1'-	1'-		SI	SI	SI " "	SI " "		SI " "	NO	SI	SI		
	≥ 25	27'-	IX		1'25	1'25		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	SI " "	NO	SI	SI		
D. Extensión - exterior a Tránsitos.	< 6	10'-	III		0'40	NO		SI	NO	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	NO	NO	Espectáculos. Cada 50 espectadores un aparcamiento.	
	≥ 6	12'50	IV		0'50	0'50		SI	NO	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	NO	SI		
	≥ 9	15'50	V		0'70	0'70		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	SI	SI		
	≥ 12	18'-	VI		0'70	0'70		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	SI R.b	NO	SI	SI		
	≥ 16	21'-	VII		1'-	1'-		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	SI R.b	NO	SI	SI		
	≥ 20	23'50	VIII		1'-	1'-		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	SI " "	NO	SI	SI		
E. Núcleos periféricos.	< 6	6'-	II		0'40	NO		SI	NO	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	NO	NO	Hotelas: Cada 4 habitaciones un aparcamiento.	Los voladizos podrán llegar hasta el suelo en las zonas ajardinadas y con un desarrollo del 50%. Podrán construirse aislados, pareados o alineados.
	≥ 6	9'-	III		0'40	NO		SI	NO	SI " "	SI " "	SI	NO	NO	NO	SI		
	≥ 8	12'-	IV		0'70	0'70		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	SI R.b	NO	SI	SI		
	≥ 10	15'-	V		0'70	0'70		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	SI " "	NO	SI	SI		
	≥ 15	18'-	VI		0'80	0'80		SI	SI	SI " "	SI " "	SI	SI " "	NO	SI	SI		
F. EDIFICACION ABIERTA A1	(I)				1'50	1'50	3'5 sin contar edificios públicos.	SI	SI	Compatible	SI	SI	Se indicará en cada caso.	NO	SI	SI	No obstante lo establecido anteriormente los Ayuntamientos mediante el régimen de carta económica o procedimiento legal adecuado, crearán un arbitrio compensatorio que afectará a los inmuebles que no destinen total o parcialmente la superficie establecida para aparcamientos públicos. Los ingresos que se obtengan con este arbitrio se destinarán al exclusivo fin de atender la construcción y establecimiento de aparcamientos generales. En todos los proyectos parciales se fijará, en función del aprovechamiento del suelo y densidad de la población, la superficie mínima total para aparcamientos, gradificados en respectiva situación y capacidad mínima de estacionamiento.	
B1					1'50	1'50	5'- sin contar edificios publicos	SI	SI	Compatible				NO	SI	SI		
G. CIUDAD JARDIN A1		7'-	II		Libre composición.		1'20 por parcela.	SI	SI	Compatible	SI	SI	NO	NO	SI	SI		B. Arquitectura cuidada materiales de calidad y edificios rodeados de jardín.
B1		7'-	II		Libre composición.		0'60 por parcela.	SI	SI	Compatible	SI	SI	NO	NO	SI	SI		
H. INDUSTRIAL (II) A1 Normal							8'- por parcela.	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO	SI		
B1 Especial							6'- por parcela.	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO	SI		
C1 Depósito							3'- por parcela.	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI	NO	SI		
I. TOLERANCIA INDUSTRIAL.	9	15'50	V					SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI		
	12	18'-	VI					SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI		
	16	21'-	VII					SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI		
	20	23'50	VIII					SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI		
J. ZONAS RESERVA A1 Comercial		Según proyecto especial.						SI	SI	SI	SI	SI	NO	NO	SI	SI		
B1 Industrial-militares								Las precisas para los empleados.	SI	NO	NO	Para servicio de vehículos ligeros.						
C1 Turística.																		
D. Deportivo - Culturales							0'50	NO	SI	NO	NO	SI	NO	NO	SI	NO		Se permitirán exclusivamente edificios culturales y deportivos.
K. ZONAS VERDES.																		Solo se permitirá la construcción de kioscos, bibliotecas y estaciones de servicio.
L. ZONA DE HUELGA.							0'20	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO		Se permitirá únicamente la construcción de edificios de uso agrícola y [illegible] especiales que por sus características no puedan ir ubicados en otras zonas.

NOTAS: (I)- La separación de los bloques paralelos entre sí, será igual o mayor que la altura de los mismos.

(II)- Podrán instalarse toda clase de industrias, excepto las que tengan que estar aisladas según el Reglamento vigente.

PLAN DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

ADAPTADO A LA "SOLUCION SUR"

NORMAS URBANISTICAS

NORMAS URBANISTICAS

I.- ZONIFICACION

El Plan General de Valencia y su Comarca, que ahora se adapta a la Solución Sur, contaba, entre los elementos que lo integran, con las Bases de Ordenanzas para regulación de la edificación, necesarias para que el desarrollo del mismo condujera a los fines que el Plan proponía.

Se pasaba en aquel momento de su redacción, en virtud de dicho Plan, de una edificación anárquica en cuanto a zonificación se refiere, a una edificación zonificada con establecimiento, principalmente, de zonas industriales y distintos tipos de residenciales.

Aquellas Bases de Ordenanzas fueron desarrolladas por los Ayuntamientos que integran la Comarca y por la Corporación Administrativa Gran Valencia, de tal manera que hoy nos encontramos con prescripciones pensadas para regular y armonizar la edificación en Valencia y su Comarca y con una experiencia de aplicación.

El Plan General establece la diferenciación adecuada en zonas, para alcanzar los fines siguientes:

1º.- Conseguir una ciudad ordenada en su conjunto y en sus detalles que funcione organicamente.

2º.- Lograr la densidad de población adecuada al caracter de los diferentes barrios.

3º.- Defender el caracter del sector urbano histórico artístico.

4º.- Regular debidamente los usos y régimen del suelo.

5º.- Lograr una organización adecuada en Distritos y Barrios, señalando en cada uno el caracter

de la edificación predominante y fijando el emplazamiento adecuado para los edificios públicos.

A estos efectos se establecen en Valencia las siguientes zonas:

ZONA DE EDIFICACION INTENSIVA.- Comprende las zonas en las que se sigue un criterio tradicional de edificación, en las que los diferentes edificios tienen medianeras comunes, están unidos formando manzanas cerradas, con o sin patio de manzana. Esta zona se dividirá en los diferentes sectores que a continuación se detalla:

A).- Histórico Artístico.

B).- Interior hasta la primera Ronda.

C).- Ensanche hasta Tránsitos.

D).- Extensión exterior a Tránsitos.

E).- Núcleos periféricos.

ZONA DE EDIFICACION ABIERTA.- Son aquellas zonas en que se prodiga la edificación en disposición de bloques aislados de doble, triple o de cinco crujías (en este caso se establecen patios interiores) dando lugar a espacios abiertos o ajardinados, a comercios u otros usos complementarios.

Se establecen dos grados:

A).- Coeficiente de edificabilidad = 3'5 m3/m2.

B).- Coeficiente de edificabilidad = 5 m3/m2.

ZONA DE CIUDAD JARDIN.- Destinadas a viviendas unifamiliares, generalmente rodeadas de jardín. Tambien se establecen dos grados:

A).- Coeficiente de edificabilidad = 1'50 m3/m2.

B).- Coeficiente de edificabilidad = 1'00 m3/m2.

ZONAS INDUSTRIALES.- En las que se permiten el establecimiento de industrias, quedando excluidas

las viviendas.

Se establecen tres grados:

A).- Normal.- Coeficiente de edificabilidad = 2 m3/m2.

B).- Especial.- Coeficiente de edificabilidad = 6 m3/m2.

C).- Dispersa.- Coeficiente de edificabilidad = 1 m3/m2.

ZONA DE TOLERANCIA INDUSTRIAL.- En las que cabe la compatibilidad de ciertas industrias y viviendas, según se determine en los Planes Parciales.

ZONAS ESPECIALES.- Son aquellas que deban reunir condiciones especiales en cuanto a su edificación, en uso y volúmen y que deben ser reguladas previo Proyectos singulares, como por ejemplo: Comerciales, Sanitarias, Militares, Turísticas y Deportivo culturales.

ZONAS VERDES.- Comprende los parques públicos y privados.

ZONAS DE HUERTA.- Son aquellas que su uso será exclusivamente agrícola, que por dominar en la comarca la huerta, se denominarán por tradición como huerta aunque estarán incluidas en esta zona los secanos.

ZONA DE RESERVA.- Son aquellas zonas que por sus condiciones actuales no se considera conveniente zonificar, pero susceptibles de transformar en zona urbana aprovechable.

II .- USO Y APROVECHAMIENTO DEL SUELO.

NORMA 1ª.- La altura de los edificios, los patios, tanto interiores como de manzana y los voladizos son los factores que proporcionan el volumen. Las limitaciones quedarán reguladas por el cuadro que forma parte de estas normas.

En las zonas de edificación intensiva y en las de tolerancia industrial quedan reguladas la altura, los patios y los voladizos, en relación con el ancho de la calle y se establece como diferencia para los distintos sectores, la altura máxima o techo.

Los núcleos periféricos tendrán normas diferentes.

Sobre la altura permitida solo podrá construirse la caja de la escalera, cuarto de máquinas de los aparatos elevadores, cuarto de contadores, depósito de agua y vivienda del portero con un máximo de sesenta metros cuadrados.

NORMA 2ª.- En los patios interiores, se seguirá el criterio de que en los mismos se pueda inscribir un círculo que tenga como mínimo un diámetro de un sexto de la altura del patio y la superficie del patio expresada en metros cuadrados será igual o mayor a la altura del mismo expresada en metros lineales.

Se permitirá la construcción de patios mancomunados, previo acuerdo entre propietarios colindantes, cumpliendo las dimensiones señaladas en el párrafo anterior.

Los patios de manzana deberán quedar grafiados y acotados en los Proyectos Parciales.

NORMA 3ª.- En los voladizos en fachadas, se distingue el voladizo en disposición de balcón o terraza y el cerrado en disposición de mirador.

A efectos de regulación de salientes máximos se estará a lo dispuesto en el cuadro.

En el caso de voladizos tratados en forma cerrada se permitirá una ocupación máxima del cincuenta por cien de la superficie del voladizo, pudiendo desarrollarse este voladizo en toda la longitud de fachada.

Los voladizos en patio de manzana se tratarán en forma de galerías abiertas y su vuelo máximo permitido será función del diámetro del círculo inscribible en el patio de manzana con arreglo a la siguiente escala:

Diámetro del círculo.

Igual o mayor de 50 metros	.....	2'00 metros.
" " " " 40 "	.....	1'60 "
" " " " 30 "	.....	1'20 "
" " " " 20 "	.....	1'00 "
" " " " 12 "	.....	0'80 "
Menos de 12 "	.....	0'60 "

NORMA 4ª.- Los garages y talleres serán regulados como consecuencia de su situación, bien bajo edificación, en patio de manzana o autónomos, estableciéndose como consecuencia la superficie a autorizar y potencia en máquinas.

Las condiciones serán más rígidas para la zona interior y edificación abierta, y más tolerante en zonas de ensanche y extensión.

NORMA 5ª.- En las calles que son límite de zona deben tener las mismas alturas ambos paramentos, aunque correspondan a distintas zonas, aplicándose la que determine mayores alturas.

SECTOR HISTORICO ARTISTICO.- Comprende la zona señalada en los planos.

NORMA 6ª.- Las edificaciones tendrán un caracter exclusivamente residencial y exenta totalmente de industrias y talleres, permitiéndose unicamente actividades artesanas.

NORMA 7ª.- Las condiciones de composición de fachada a que puede obligarse en las construcciones, son las siguientes:

A).- Establecer voladizos unicamente a base de balcones o rejas, continuando la tradición de los tipos más característicos.

B).- Tratamiento tradicional de todos los elementos decorativos (molduración, cerrajería, carpintería, rebocos).

G).- Se atenderán las disposiciones de la Dirección General de Bellas Artes.

NORMA 8ª.- Toda solicitud de licencia de obra, bien sea de nueva planta, reforma o ampliación, se obliga previamente a una consulta a efectos de que por el Excmo. Ayuntamiento se determinen las condiciones de uso, volúmen y características de composición, ya que deberán sujetarse a la preocupación fundamental de lograr la armonía con los edificios existentes y servir de marco a los que tengan carácter histórico o monumental.

La contestación que reciba el solicitante será puramente informativa, no crea derechos que vulnere estas normas, ni supone concesión de licencia.

SECTOR INTERIOR HASTA PRIMERA RONDA.- Es el delimitado por las calles de Colón, Játiva, Guillen de Castro, orilla derecha del rio, Plaza de Tetuan, General Palanca y Plaza del Marqués de Estella, a excepción del sector histórico artístico.

NORMA 9ª.- A los efectos de volúmen, el máximo de altura será de veintiun metros.

NORMA 10ª.- En los casos en que se considere oportuno, previo estudio especial, se obligará a mantener o crear patio común mancomunado, a efectos de lograr unas mejores condiciones sanitarias. Serán incluidos en el Plan Parcial correspondiente.

Cuando el destino de las plantas sea exclusivamente comercial, se permitirá cubrir los patios a la altura de las referidas plantas, siempre que se aseguren las condiciones de iluminación y ventilación directa de todos los locales.

NORMA 11ª.- Se permitirá a propuesta de particulares, calles con este caracter y con un ancho mínimo de ocho metros si se trata de vías descubiertas y de cuatro metros cuando se trate de pasajes cubiertos comerciales.

SECTOR ENSANCHE HASTA TRANSITOS.- Es el sector delimitado por la primera Ronda y los Caminos de Transitos actuales.

NORMA 12ª.- A los efectos de volúmen, el máximo de altura será de veintisiete metros.

NORMA 13ª.- Las alineaciones de patios de manzana quedarán grafiadas en los Planes Parciales, pudiendo ser utilizados estos, hasta una altura de ocho metros, para edificaciones con usos compatibles con el caracter residencial de la zona y asegurando en todo momento las condiciones exigibles de iluminación y ventilación de todos los locales.

SECTOR EXTERIOR A TRANSITOS.-

NORMA 14ª.- Este sector obedecerá a las mismas características del anterior, con la única diferencia de que el techo máximo no rebase los 23'50 metros.

SECTOR NUCLEOS PERIFERICOS.- Son estos los grafiados en los planos de esta adaptación a la Solución Sur, y que corresponden en su mayoría a los actuales Poblados de la Comarca.

NORMA 15ª.- La regulación del volúmen, se rige por una escala de alturas más restrictivas y el techo será de dieciocho metros. Solo se permitirán alturas mayores de dieciocho metros en aquellos sectores que formando unidades completas, se traten aplicando los conceptos de la edificación abierta, y limitando los metros cúbicos por metro cuadrado y regulando las separaciones entre bloques bajo las normas correspondientes, que en todo caso serán previamente aprobadas.

ZONA DE EDIFICACION ABIERTA.

NORMA 16ª.- Comprenden aquellas zonas de caracter totalmente residencial y que por ser aptas para este tipo de edificación, se han grafiado en los planos. Se distinguen dos grados, A y B, según el coeficiente de edificabilidad sea de 3'50 m3/m2 ó 5m3/m2 respectivamente.

Los espacios envolventes serán ajardinados, salvo en los casos en que se permita la unión de dos o más bloques por construcciones de una planta, con el fín de ubicar talleres de artesanía, aparcamientos cubiertos o garages, comercios u otros usos permitidos. Todos estos casos deberán quedar grafiados en los Proyectos Parciales.

NORMA 17ª.- La altura de la edificación será función del espacio entre bloques paralelos, siendo la altura máxima igual a la separación. Sobre la altura permitida solo se consentirá la caja de escalera, ascensores, cuadro de contadores y vivienda del portero, siempre que puedan retranquearse tres metros como mínimo de los paramentos de la fachada.

Se podrán establecer voladizos, con saliente máximo de 1'30 metros, pudiendo partir desde el propio suelo las fachadas que recaigan a jardín privado.

NORMA 18ª.- En los casos de bloques de cinco crujías, los patios interiores deberán permitir la inscripción de un círculo de diámetro mínimo del cuarto de la altura del mencionado patio.

ZONA DE CIUDAD JARDIN.

NORMA 19ª.- Son las zonas señaladas en el plano como tales, destinadas a viviendas unifamiliares y rodeadas, en todo o en parte, del jardín situado entre los lindes de la parcela. Su caracter es exclusivamente residencial, no permitiéndose más usos que el dicho y actividades artesanas.

La característica general es la separación del edificio de la línea de fachada por una distancia mínima de cuatro metros. Las edificaciones pueden ser en fila, pareadas o aisladas, pero coincidiendo las medianeras por acuerdo entre propietarios para no quedar al descubierto.

NORMA 20ª.- Se establecerán dos grados: El primero con un aprovechamiento de 1'50 m3/m2 y el segundo con 1 m3/m2.

En las zonas de Ciudad Jardín de grado segundo solo se podrán construir viviendas aisladas. En

ZONA INDUSTRIAL.

NORMA 21ª.- Son las marcadas en los planos y se distinguen tres grados:

A).- Normal.

B).- Especial.

C).- Dispersa.

NORMA 22ª.- En las zonas de Industria Normal, podrá instalarse toda clase de industrias, excepto aquellas que por su calificación deban de estar aisladas. Se autoriza un aprovechamiento máximo de los terrenos del setenta por ciento y un volúmen máximo de ocho metros cúbicos por metro cuadrado de la superficie de la parcela. Se asegurarán la ventilación e iluminación de todos los locales.

NORMA 23ª.- Son zonas de Industria Especial las que se crean junto a accesos importantes, situación por la que algunas industrias sienten atracción por las facilidades de comunicación y a efectos de propaganda. La característica principal ha de ser la dignidad y excelencia de sus jardines y edificios. El coeficiente de edificabilidad será de 6 m3/m2 de la superficie de la parcela. No podrán instalarse industrias peligrosas, nocivas ni insalubres.

NORMA 24ª.- Son zonas de Industria Dispersa aquellas en las que autorizándose la instalación de industria no se considera conveniente que el índice de edificabilidad sea elevado. En estos casos cada fábrica o factoría se resolverá su acceso y urbanización, no haciéndose preciso una alineación determinada. El índice será de 3 m3/m2 de parcela.

NORMA 25ª.- En las zona de Tolerancia Industrial se permitirá la industria en las plantas bajas, pudiendo edificarse viviendas en los pisos del edificio a fachada. La industria que se permita deberá tener características que la hagan compatible con las viviendas. Se tendrá en cuenta el Reglamento vigente sobre clasificación de industrias. La parte de edificación para viviendas se hará

con las condiciones necesarias para zona de Extensión o Periférica, según esté enclavado en un conjunto u otro.

ZONAS ESPECIALES.

NORMA 26ª.- Se entiende por tales todas aquellas que en la Ciudad o en la Comarca, deban obedecer a criterios especiales de orden estético o funcional. Son estas: La Ciudad Universitaria, las márgenes actuales del rio Turia a su paso por la ciudad, Centros comerciales, tanto sea el Comarcal, de Distrito o de Barrio, todas las Plazas que estarán o serán presididas por edificios públicos de caracter religioso, administrativo o cultural.

Todas estas zonas deberán ser objeto de Planes especiales, disponiendo los volumenes y regulando los usos y la composición, de acuerdo con las tendencias actuales, salvo en las Plazas del sector Histórico Artístico, donde se establecerán normas tradicionales.

NORMA 27ª.- Los sectores Turísticos afectan principalmente a las costas, y requerirán Proyectos especiales que los regulen en los volumenes, usos y composición, estableciendo principalmente vías de acceso, áreas de aparcamiento, zonas deportivas, edificios singulares, conservación de arbolado y criterio para nuevo arbolado y jardinería.

NORMA 28ª.- Las zonas Deportivo-Culturales son las destinadas a conseguir espacios de muy pequeña densidad de edificación, ajardinadas, y en donde unicamente puedan establecerse construcciones con fines culturales o de enseñanza, e instalaciones deportivas. El aprovechamiento o índice de edificabilidad de estas zonas no sobrepasará la mitad.

ZONA DE HUERTA.

NORMA 29ª.- La Huerta de Valencia, en general, requiere una protección paisajística, que debe reflejarse en el volúmen máximo permisible y en el referido volúmen, que obedezca a unas caracte-

- .. -

para zonas rústicas, o sea, un aprovechamiento de un metro cúbico por cada cinco metros cuadrados. Con este volúmen podrá edificarse con un máximo de dos plantas, con destino a vivienda, almacén o uso complementario, al servicio exclusivo de la explotación agrícola. Dicha edificación será aislada, con separación mínima de diez metros de los límites de la parcela, sin dar lugar a medianerías, y siguiendo el modelo de las construcciones tradicionales. Sería muy aconsejable volver a desarrollar tipo de construcción barraca, aunque fuera con materiales incombustibles.

Las zonas de Huerta influidas por accesos principales y secundarios de acuerdo con el Plan establecido por Obras Públicas, cumplirán las siguientes normas:

a).- El aprovechamiento de terreno no será superior a un metro cúbico por cada cinco metros cuadrados, dentro de cada parcela, en forma aislada y con separaciones mínimas de los linderos de diez metros.

b).- Su uso será exclusivamente agrícola, para vivienda al servicio de la explotación agrícola u otros usos que requiera la referida explotación.

c).- Las edificaciones serán hasta de dos plantas, con una altura máxima de ocho metros, con ambiente tradicional en su arquitectura, prodigándose los tonos blancos, y los tejados cuando los haya de teja curva o siguiendo la tradición de la antigua barraca valenciana.

No se admite ninguna edificación en las zonas de influencia de las vías principales o secundarias, a contar desde el eje de las mismas, a distancias menores de cincuenta metros.

Las industrias que por sus características no puedan ubicarse en otras zonas, podrán hacerlo en la zona agrícola, pero con distancia mínima de cualquier edificación al límite de la parcela de quince metros, y cumpliendo todo lo dispuesto en las disposiciones vigentes.

NORMA 30ª.- En las Plazas, como norma general, la altura de la edificación será la que corresponde a la calle de mayor ancho que en ella desemboque, salvo en aquellas plazas que por estar enclavadas en sector Histórico Artístico o ser presididas por un edificio público de caracter religioso, adminis-

trative o cultural, se acuerde una norma de ocupación inferior. En las Plazas que con el caracter de centro comercial o cívico deberán desarrollarse en los futuros Proyectos Parciales, se estudiará una disposición de volumenes y alineación en plantas que traducidas en maquetas serán preceptivas.

ZONAS VERDES.

NORMA 31.- Los Parques y Zonas Verdes pueden tener caracter público o privado.

En las de caracter público aparte de fijar el criterio conveniente para la jardinería y paseos públicos, se podrá interpolar edificaciones con destino a restaurantes, bares y teatros al aire libre, zonas deportivas y en general construcciones de tipo recreativo, compatibles con el destino de uso público del Parque. El volúmen máximo de las edificaciones a desarrollar no sobrepasará un metro cúbico por cada cinco metros cuadrados.

III.- PLANES PARCIALES.

NORMA 32.- En la redacción de Proyectos Parciales se atendrá a las siguientes normas:

a).- Un Plan Parcial comprenderá, siempre que sea posible, una extensión superior a cincuenta hectáreas y deberá quedar claramente delimitado por vías principales previstas en el Plan General.

b).- Será preciso, previamente a la redacción del mismo, determinar las necesidades de servicios sociales, principalmente religiosos y culturales, de acuerdo con las directrices establecidas por el Arzobispado y por el Ministerio de Educación Nacional.

c).- Además de las referidas necesidades es obligada la reserva dentro del mismo, de un diez por ciento de la superficie total para espacios públicos destinados a Parques o deportes.

d).- Se preveerá igualmente las necesidades comerciales, que normalmente deberán concentrarse en puntos determinados para crear centros comerciales.

Previsto el anterior programa se procederá al desarrollo viario, siguiendo las directrices del

Plan General en cuanto a vías principales y secundarias.

Las vías principales se clasificarán en tres categorías:

a).- Tráfico rapidísimo.

b).- Tráfico rápido.

c).- Tráfico normal.

En las primeras, que normalmente dispondrán de calzadas laterales complementarias de la principal, no se podrán establecer calles secundarias en relación con ella a distancias menores de 300 metros.

En las segundas esta separación podrá reducirse a 200 metros y en las terceras a 100 metros.

Dentro del Polígono se establecerá claramente una red viaria al servicio del mismo, que diferencie las calles principales de las secundarias, considerando estas últimas con la única finalidad de acceder a las edificaciones previstas, pudiendo ser en algunos casos en fondo de saco.

Como complemento de la red viaria de tráfico rodado será conveniente establecer, cuando las circunstancias lo permitan, una red peatonal que permita el fácil acceso a las zonas escolares, centro comercial, e igualmente desarrollar vías comerciales sin circulación rodada mas que en caso de emergencia.

NORMA 33ª.- Será obligatorio el prever áreas de aparcamiento de vehículos, con arreglo a las siguientes normas:

Cuando se trate de barriadas de mayor categoría, considerar la existencia de un vehículo por cada tres familias, y en las barriadas modestas un vehículo por cada cinco familias. Cada vehículo obligará a una reserva de un área de aparcamiento de veinte metros cuadrados.

Se deberá reservar el quince por ciento de la superficie construida en edificios destinados a uso público, excepto los aparcamientos previstos para salas de espectáculos que deberá tener la capacidad de un vehículo por cada cincuenta espectadores.

NORMA 34ª.- Cuando se trate de Planes Parciales dentro del concepto de edificaciones abiertas, se procurará lograr agrupaciones de bloques con caracter abierto o semiabierto, dentro de la máxima variedad, para evitar la monotonía que implica la repetición de tipos normalizados en disposición paralela, de forma que el recorrido a través de las calles provoque composiciones agradables y se evite en lo posible la visibilidad desde las mismas de las fachadas secundarias donde establecen los servicios de las viviendas.

Se determinará en forma clara los espacios libres entre bloques que forzosamente deben ser ajardinados.

NORMA 35ª.- Los Centros comerciales a establecer en los Planes Parciales serán de dos categorías.

La primera corresponde a aquellos señalados en el Plan General que constituyen unidades al servicio del concepto Distrito (más de cien mil habitantes). Estos Centros comerciales deberán ser objeto de un Plan estudiado con todo detalle, diferenciando dentro de él las áreas para tráfico, aparcamiento, de las peatonales, que deberán tener gran desarrollo. Se permitirán en ellos usos comerciales de todo orden, edificios de espectáculos, hoteles, oficinas, apartamentos y viviendas, pero como mínimo el uso comercial representará el treinta por ciento del volúmen previsto.

En las áreas de aparcamiento al servicio de estos centros será obligatorio justificar previo estudio, el número de vehículos que pueden [illegible] consecuencia de los usos que en él se establezcan.

El área mínima que deberá reservarse para estos Centros comerciales será de seis hectáreas.

Los Centros comerciales de segunda, en cuanto a usos, podrán desarrollar los mismos referidos para los de primera, debiendo tenerse en cuenta los mismos aspectos en cuanto a aparcamientos y áreas peatonales se refiere, pero en proporciones más reducidas. La superficie de estos Centros será por lo menos de dos hectáreas.

Los volumenes en aprovechamiento serán de cinco y seis metros cúbicos por metro cuadrado respectivamente. Siendo obligatorio desarrollar los volumenes sin alteración tal como se prevea en el Proyecto de Detalle.

4.- EDIFICIOS SINGULARES.

NORMA 36ª.- Se califican edificios singulares los que por aprovechamiento del suelo o subsuelo, volumen, edificación y uso a que se destinen constituyen una excepción de las normas establecidas en el Plan General de Ordenación y en las Ordenanzas aplicables.

Podrán construirse edificios singulares en los casos siguientes:

1º.- Si están concretamente establecidos y grafiados con expresión de su respectivo emplazamiento, volúmen y uso, en un Plan Parcial aprobado.

2º.- Si no están previstos en el Plan Parcial, podrán autorizarse con caracter excepcional y restrictivo, en los casos siguientes:

a).- Los edificios que se construyan sobre la superficie de una manzana completa perteneciente al mismo propietario o comunidad de propietarios y se ordenen en forma libre, pero sin superar en su conjunto, el volúmen edificable total que en la manzana se autorice por la Ordenanza vigente en la zona o sector de que se trate.

b).- Los edificios que formando chaflán o esquina a dos calles de más de quince metros de anchura, constituyan un final o término de perspectiva de excepcional y muy calificada importancia que mejore el conjunto urbano, Cuando el edificio singular recaiga a una plaza podrá autorizarse su construcción si constituye una importante y muy calificada mejora del conjunto armónico de la plaza y sector correspondiente.

NORMA 37ª.- El expediente sobre autorización de edificios singulares no previstos en los Planes

Parciales, se tramitará en la forma siguiente:

a).- Petición del interesado describiendo el emplazamiento y demás características del solar, volúmen de la construcción que proyecta y usos, con obligación de establecer aparcamiento propio, acompañando dos maquetas de la futura edificación más los documentos que estime conveniente.

b).- Información pública durante un mes de la petición de edificación singular.

c).- Informe del Ayuntamiento respectivo y de la Oficina Técnica de Gran Valencia.

d).- Vista del expediente al solicitante interesado durante diez días para que pueda formular alegaciones.

e).- Acuerdo del Consejo General de la Corporación Administrativa Gran Valencia, que concederá o denegará discrecionalmente la calificación de edificio singular, sin que pueda vincular precedente alguno.

f).- Si el acuerdo del Consejo General fuera favorable, se someterá a la aprobación definitiva de la Comisión Central de Urbanismo.

g).- Obtenida la autorización definitiva para construir el edificio singular, el Ayuntamiento respectivo expedirá la correspondiente licencia de obra nueva, pudiendo exigir el arbitrio sobre aumento de volúmen de edificación que establece el artículo 187 de la Ley del Suelo.

Si con infracción de estas normas se realizasen obras de edificación, serán demolidas a costa del propietario.

DISPOSICION FINAL.

Las presentes normas urbanísticas entrarán en vigor en el momento de su aprobación, en todos los Municipios que forman parte de la Corporación Administrativa Gran Valencia.

Aquellos casos que no se hallen previstos en las anteriores normas se regirán en primer lugar por las Ordenanzas definitivamente aprobadas para los respectivos Municipios y como supletorio de estas Ordenanzas las Bases que forman parte del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca aprobado por Ley de dieciocho de diciembre de mil novecientos cuarenta y seis.

Valencia, Julio de 1.965.

LOS ARQUITECTOS


ADAPTACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE VALENCIA Y SU COMARCA A LA SOLUCION SUR

PLAN PARCIAL Nº 3 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1967

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Mauro Lleó, Vº Bº Julio Bellot.

Fecha redacción: Febrero de 1967.

Fecha aprobación: O.M. 22-10-69 (BOE 15-11-69).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ZONIFICACIÓN 1:2000. (Actualización de enero de 1.982)

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

ADAPTACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE VALENCIA
Y SU COMARCA A LA SOLUCION SUR

PLAN PARCIAL Nº 3 (ANTIGUO III)

M E M O R I A

En el desarrollo del Plan Parcial de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca adaptado a la Solución Sur, observamos que existen planes Parciales, que prácticamente se mantienen igual en cuanto a zonificación y alineaciones, por no ser afectados por el Plan de Adaptación, en cambio otros son seriamente afectados y tienen que ser objeto de un estudio detenido de adaptación y remodelación; este es el caso concreto del Plan Parcial nº 3, (antiguo III).

Este Plan queda afectado por el nuevo cauce del río, por el nuevo trazado del ferrocarril, por el nuevo trazado de la Ronda y por el desdoblamiento del acceso Sur.

Hemos tratado de ser realistas y conservadores en las zonas en donde la promoción de construcciones estaba iniciada, tratando en lo posible, de incluir las normas del Plan General de Adaptación en cuanto a aparcamientos, zonas de uso público y emplazamiento de edificios escolares.

Es fundamental en este Plan Parcial el viario obligado por el Plan General, en cuanto a su trazado se ha mantenido una coordinación con la Oficina Regional de Carreteras para la situación exacta de los accesos.

En la estructura mantenemos, en todo lo posible, la existente en el plan antiguo con un criterio realista, conveniente para no dañar las parcelaciones que se pudieran haber ejecutado basadas en aquel.

Las manzanas previstas antiguamente, se mantienen idénticas en las zonas en que se ha iniciado la construcción. En las aún libres de construcciones pero rodeadas de zonas ya construidas se han tratado de mejorar, abriendo en parte las manzanas, de tal forma que se consigue mayor aireación e insolación y posibilidad de viviendas recayentes a estos patios abiertos.

La profundidad de 22 mts. en los bloques permite un sistema muy util de 4 viviendas por escalera y con muy buenas condiciones de insolación y ventilación.

En las grandes zonas, hoy dedicadas a huerta o en manos de una sola propiedad se proponen supermanzanas con aparcamientos, servicios y pocas vías pavimentadas.

Los aparcamientos se han estudiado, siguiendo el criterio de un vehiculo por cada 5 familias. Esto se ha podido conseguir con cierta holgura en las zonas remodeladas y con mayor dificultad en las yá construidas.

La superficie total que abarca este Plan Parcial es de 3.218.843 m2. Ahora bien en el mismo está ubicado el Cementerio General de Valencia que abarca 181.596'- m2. y una zona verde que lo circunda de 498.039'- m2. que a efectos de las superficies de zonas de uso público deben descontarse en su mayor parte, por estar al servicio de toda la Ciudad.

A continuación se expresa un resumen de superficies:

Superficie edificable con promedio de 5 alturas.....	776.819'-m2
" " " " " 9 "	15.264'-"
" " en edificación abierta	9.794'-"
" " para 1 altura	158.434'-"
" " en Zona Industrial.....	80.926'-"
Aparcamiento	101.100'-"
Iglesias	5.732'-"
Zonas escolares	56.636'-"
Suma y sigue.	1.204.705'-m2

Suma anterior	1.204.705'-m2.
Zona cultural deportiva	192.220'- m2.
Superficie edificable en "Ciudad del Aprendiz" ...	10.260'- "
" libre " " " " ...	26.620'- "
Centros Comerciales (edificable)	11.702'- "
Superficie edificable en Residencia Sanitaria	11.794'- "
" libre ajardinada en idem.	71.618'- "
Zona verde en viales de uso público	130.134'- "
" " de uso público	181.367'- "
Parque alrededor Cementerio	498.039'- "
Superficie Cementerio general	181.596'- "
Superficie en viales	698.788'- "
Total	3.218.843'- m2.

Una vez descontado de la superficie total las de Cementerio e influencia nos resta una superficie para el polígono de 2.539208'-m2. El 10 % de zonas verdes queda sobradamente rebasado entre las propiamente de uso público y las verdes en viales sin tener en cuenta, las que quedarán en la Cultural deportiva. El parque alrededor del Cementerio, podría contarse que una cuarta parte será de uso para la zona que abarca este Plan.

El centro comercial que figura en el Plan General en el vértice de unión de la diagonal E - O, sobre el actual ferrocarril de Villanueva de Castellón y la calle prolongación de Cuenca, figura en el Plan Parcial nº 26 (antiguo I), y en las proximidades del Plan que nos ocupa, por ello solo figuran en este dos centros comerciales de verdadera importancia.

A la zona que atraviesa la Ronda, se trata de darle cierta categoría, y al tener una anchura superior a los cien mts. es el único emplazamiento lógico para edificios singulares de altura.

Los planos que se adjuntan son los relacionados a continuación:

Plano nº 1.- Relación con la Comarca.

" nº 2.- Situación en el Plan General.

" nº 3.- Delimitación y estado actual.

" nº 4.- Estructura urbanística.

" nº 5.- Zonificación.

" nº 6.- Red viaria.

" nº 7a- Esquema Red de Alcantarillado.

" nº 7b- Esquema Red de Agua Potable.

" nº 7c- Esquema Red de Energía Eléctrica.

El sistema de ejecución, mientras el Excmo. Ayuntamiento no decida otro más adecuado, será el tradicional de servidumbre de alineaciones con cesión de viales.

Será posible y se propugna como más justo y regularmente más eficaz el de reparcelación.

Valencia, Febrero de 1.967

EL ARQUITECTO JEFE DE LA OFICINA TECNICA DE LA CORPORACION GRAN VALENCIA

CORPORACION ADMINISTRATIVA GRAN VALENCIA

Vº. Bº.

El Arquitecto Mayor,

PLAN PARCIAL Nº 4 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1973

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: José María Peris Soriano.

Fecha redacción: Noviembre de 1973.

Fecha aprobación: O.M. 21-1-76 (BOE 9.2.76).

Contenido:
MEMORIA
ANEJO A LA MEMORIA
PLANO DE ESTRUCTURA URBANÍSTICA 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

PROYECTO DE PLAN PARCIAL Nº 4.

1.- MEMORIA.

1.1.- Este Proyecto de Plan Parcial desarrolla parte del ámbito del antiguo Plan Parcial signatura IV. De acuerdo con la Adaptación del Plan General de Valencia y su Comarca a la Solución Sur, las zonas urbanas que se delimitan en el mismo son dos, claramente diferenciadas:

a).- Zona de Edificación Intensiva:
EXTENSION INTERIOR A TRANSITOS.

b).- Zona de Edificación Abierta alta
(densidad edificable: 5 m3/m2.)

Se hace notar que la mayor parte de la superficie de terreno de esta segunda Zona corresponde a los límites del denominado Polígono de la Fuente de San Luis, promovido por la Gerencia de Urbanización, Organismo autónomo del Ministerio de la Vivienda, aprobado por una O.M. de fecha 25 de julio de 1967. Es por ello que el ámbito efectivo del presente Plan Parcial signatura 4, queda reducido al sector que a continuación se delimita.

1.1.2.- LOS LIMITES DEL PLAN son: por el suroeste el denominado Acceso Sur a Valencia, actual avenida de Aurelio March; por el noroeste la denominada Ronda Interior -antiguo Camino de Tránsitos-, actual avenida de Peris y Valero; por el noreste la prolongación de la denominada Autopista al Saler, actual calle del Alcalde Reig, que es la margen derecha del antiguo cauce del río Turia; y por último, por el sureste con la avenida de la Plata. El polígono así comprendido sería un rectángulo, pero al mismo hay que añadir como apéndice la porción de terreno que, situado al otro lado de la avenida de la Plata y junto a la avenida de Aurelio March, es parte segregada del debido natural del Polígono de la Puente de San Luis, si bien no se tuvo en cuenta en su redacción.

1.2.- ESTADO ACTUAL.- El proyecto que se redacta adaptado a las directrices del Plan General -Solución Sur-, sobre la estructura urbanística del antiguo Plan Parcial IV, que era un complejo de varias zonas urbanísticas: unas, según directrices de edificación intensiva, tipo básico la manzana cerrada como eran las denominadas Núcleos Actuales, Ensanche Futuro, Tolerancia Industrial, y otras, según las formas de edificación abierta, tipo básico el bloque longitudinal de poca profundidad en planta. Dicho Plan se había redactado para incorporar al Ensanche tradicional de la ciudad, que con el núcleo en la plaza del Caudillo se ha ido formando como una especie de corona circular, y que por el sur posee como anillos sucesivos la calle de Colón, la Gran Vía Marqués del Turia y la avenida de Peris y Valero, a los barrios que llamaremos núcleos básicos y que por lo tanto son de una cierta antigüedad en las edificaciones y que son:

a)- Edificios de carácter industrial, generalmente nave de una planta con cubrición de cuchillos con doble vertiente, desarrollados a lo largo de la Avenida de Paris y Valero.

b)- Barrio de Montolivete. Alrededor de la antigua Cárcel.

c)- Barrio desarrollado a lo largo de la Carretera de Encarte. Alrededor del Cuartel de Ingenieros.

d)- Barrio crecido a lo largo de la Carretera de la Puente de San Luis.

Sobre esta estructura básica se ha producido recientemente un potente desarrollo edificatorio, el cual no ha cesado sino que, por el contrario, se ha acelerado desde la aprobación del Plan General -Solución Sur-. Prácticamente las áreas no edificadas son escasas en el total del polígono. Los nuevos solares surgen del derribo de las edificaciones antiguas de planta baja con corral y piso, y se convierten en edificios de planta baja y cinco pisos como promedio.

1.3.- RED VIARIA. La Red Arterial de Valencia y su Comarca afecta al presente Proyecto en los siguientes extremos:

1.3.1.- Acceso Sur: Es uno de los límites del Plan, como se ha indicado; sobre él deberá mantenerse un riguroso control de accesos regulado por los servicios de la Dirección General de Carreteras. Para uso de la zona lindante se establecen las oportunas vías de servicio, paralelas al acceso principal y guarnecidas de aparcamientos en toda su longitud.

1.3.2.- Ronda Interior: Es el antiguo Camino de Tránsitos

y limita el área del Plan; exige unas condiciones precisas en cuanto a cruces de calles y embocaduras de las mismas, determinadas en el Proyecto de Acondicionamiento de dicha arteria. Esta Banda facilita el acceso directo a la propiedad y posibilita el estacionamiento marginal de vehículos.

1.3.3.- Acceso de la autopista del Saler: es la calle Alcalde Reig, que discurre junto al margen del antiguo cauce del río Turia. Según el Plan General dicho cauce estará ocupado por la autopista Ronda-Sur de enlace del Puerto y la Autopista Madrid - Valencia.

1.3.4.- Vía de Relación entre barrios: es la Avenida de la Plata y unirá el acceso de la Autopista del Saler y el acceso Sur.

1.4.- VIARIO INTERNO.- El esquema de viario interno ha sido concebido para la totalidad de este Plan y de su futura expansión, área objeto del Plan Parcial nº 4 bis, con objeto de asegurar la continuidad lógica de sus vías principales. Con este criterio han sido establecidas las redes azul y verde.

1.4.1.- La Red Amarilla: de carácter eminentemente local y circunscrita a unidades residenciales reducidas, no tiene ni debe tener repercusión al exterior, limitándose a su función inmediata.

1.4.2.- La Red Azul la componen las vías de relación

entre barrios: son ellas la Avenida de la Plata, que es el límite separador entre el ámbito de este Plan y el Polígono de la Fuente de San Luis, se prevé su prolongación y necesariamente por un paso a distinto nivel, por la calle de Olivá al otro lado del Acceso Sur; otra vía es la calle General Urrutia, perpendicular a la anterior, se apoya en la Ronda Interior y cumple la función de penetración fundamental al conjunto de barrios comunales hasta la Ronda Exterior, cuyo trazado no pertenece a este Plan, como se dijo. Une los barrios de Montolivete y Encarte con los del Polígono de la Gerencia y es un colector de tráfico de los mismos, el cual vierte sobre la arteria principal del camino de Tránsitos.

1.4.3.- La Red Vecinal la componen los colectores de barrios ordena el tráfico fundamental dentro de los propios barrios y guarnece las arterias principales de uso restringido con aquellos servicios que a ellas convienen. Son ellas las Carreteras de Encarte y de la Fuente de San Luis, la Avenida Wakeman, las calles Escultor Capuz y Luis Olleg y la calle Rubén Vela, paralela al acceso Sur. Con ellas se pretende crear unos anillos contínuos de circulación.

1.5.- ALINEACIONES: tienen por objeto fijar gráficamente la calificación de los terrenos según su uso, esencialmente los que son edificables. En la zona de Edificación Intensiva, los polígonos elementales se resuelven según las formas clásicas de manzana cerrada o manzana abierta. En ambos casos se fija numérica y gráficamente la profundidad edificable. En la manzana cerrada dicha línea limita la zona edificable en alturas y la zona del patio central; esta línea no debe sobrepasarse, si bien no es obligatoria de alcanzar por

las edificaciones, que pueden quedar retirados, con lo que pueden ampliarse las dimensiones del patio. En la manzana abierta, dicha línea es obligatoria y las construcciones deben ajustarse a ella y tratar dicho paramento como fachada principal. En la zona de Edificación Abierta las alineaciones grafiadas son también obligatorias.

En los planos correspondientes la escala gráfica adoptada es la 1:2000.

1.5.1.- EDIFICACION EN VARIAS PLANTAS: la zona comprendida entre la línea que señala la alineación de la calle y la alineación del patio de manzana podrá edificarse con el número de alturas permitidas por las Ordenanzas de este Plan Parcial (es decir, por el Cuadro Anejo de las Normas Urbanísticas del Plan General), las cuales las limitan en función de la categoría de las calles en cada caso (la categoría de una calle en consecuencia de su anchura) supuesto que la zona es de Extensión Exterior a Tranvías. En la zona de Edificación Abierta las alturas están acotadas con números romanos en los planos, y se han fijado con arreglo a las medidas de las separaciones de los distintos bloques entre sí.

1.5.2.- EDIFICACION EN PATIO DE MANZANA: los patios centrales podrán construirse sobre rasante en aquellas manzanas en que expresamente se señalan en los planos, y se determina generalmente con un número romano el número de plantas. Los usos autorizados para esas construcciones, de los que se excluye el destinado para viviendas, son aquellos que sean compatibles con la zona eminentemente residencial.

1.5.3.- OTROS USOS EN EL PATIO DE MANZANA: pueden ser el destinarlos a zonas de aparcamiento, a jardines, e incluso a ambas a la vez resuelto en este caso con la propuesta de disponer el jardín a nivel de rasante del suelo, y el aparcamiento en el subsuelo con tantas plantas como se determine en la ejecución. En todas las manzanas en cuyo patio central se prevea un jardín se ha procurado abrir uno o dos lados de la zona edificable para facilitar la airaación, el acceso desde las vías públicas, y la ambientación, entre las condiciones que a ello contribuirán se establece la premisa estética el tratamiento noble de las fachadas recayentes al jardín. Existen actualmente muchas manzanas cuya edificación está iniciada y cuyas fachadas a los patios no son de ninguna belleza; para estos casos se establecerá la obligación de ennoblecerlas convenientemente.

1.5.4.- En las manzanas en que se estime necesario se reserva la disposición de unos pasajes en planta baja para el acceso de peatones y vehículos al interior de los patios centrales en los que se ubican aparcamientos.

1.6.- INFRAESTRUCTURA URBANISTICA: El plano correspondiente es suficientemente expresivo de las posibilidades muy limitadas que en este sentido presenta este Proyecto Parcial, las cuales han sido explotadas al máximo partiendo de un minucioso examen.

1.7.- ZONAS RURALES: Deben distinguirse las que se ubican sobre terrenos no urbanizados o destinados a explotación agrícola, de

las que precisan la desaparición previa de edificaciones actuales, disconformes con el planeamiento. En algunas unidades coinciden ambos supuestos. Ha debido tenerse en cuenta en todo caso la realidad actual de la zona, señalada en el punto 1.2. El criterio adoptado ha sido el de repartir de una manera proporcionada por toda el área del Plan su ubicación, con ello se compaginan las superficies pequeñas y más fáciles de una pronta realidad, con el más equitativo beneficio de todos los habitantes del Polígono.

1.7.1.- Los dos módulos de zonas verdes adoptados varían desde la pequeña plaza aislada por vías de tránsito o edificaciones, formando unidades intercaladas en el retículado de calles, hasta las fajas verdes que enlazan los barrios a lo largo de los paseos. Una disposición singular es la prevista para algunas manzanas abiertas y consiste en que, a nivel del suelo se proyecta un parque de vegetación baja y en cuyo subsuelo se dispone la ubicación de superficies para aparcamiento de vehículos.

Valencia, Noviembre de 1.973

LOS ARQUITECTOS,

DATOS ESTADISTICOS.

2.1.- La superficie total del área urbana y zona verde que comprende este Plan se distribuye así:

A) Zona de Extensión Exterior a Tránsitos ... 793.041 m2.

B) Zona de Edificación Abierta ..... 61.800 m2.

SUPERFICIE TOTAL ..... 854.841 m2.

2.2.- La superficie edificable, tanto en manzanas cerradas o abiertas, como en bloques lineales de varias plantas, es de:

SUPERFICIE EDIFICABLE ... 331.762 m2.

2.2.1.- La superficie destinada a usos comerciales en los patios de manzana, es de:

SUPERFICIE EDIFICABLE

EN 1 PLANTA ..... 28.862 m2.

2.2.2.- La superficie destinada a edificios públicos, es de:

SUPERFICIE

SERVICIOS PUBLICOS ..... 26.584 m2.

2.3.- La superficie prevista para parques y jardines es de:

SUPERFICIE

ZONAS VERDES ..... 102.870 m2.

2.4.- La superficie de aparcamientos públicos, tanto en sótano como en interiores de manzanas, sin contar los estacionamientos a lo largo de las calles, es de:

SUPERFICIE

APARCAMIENTOS ..... 51.269 m2.

2.5.- La superficie de terrenos destinados a viales y plazas para el tránsito de peatones y vehículos, es de:

SUPERFICIE DE

VIALES ..... 323.494 m2.

2.6.- El volumen edificable para viviendas, es de:

VOLUMEN EDIFICABLE

VIVIENDAS ..... 5.474.040 m2.

2.6.1.- El volumen edificable para comerciales en plantas bajas, es de:

VOLUMEN EDIFICABLE

EN BAJOS ..... 1.392.929 m2.

2.6.2.- El volumen edificable para comerciales en el interior de los patios de manzana representa un total de:

VOLUMEN EDIFICABLE EN

PATIO DE MANZANA ..... 173.172 m3.

2.7.- El coeficiente edificable del Polígono, es de:

COEFICIENTE EDIFICABLE

PLAN PARCIAL ..... 8'15 m3/m2.

2.7.1.- El coeficiente edificable en la Zona de Edificación Abierta, es de:

COEFICIENTE EDIFICABLE

EDIFICACION ABIERTA ..... 3'06 m3/m2.

2.8.- El número de habitantes previsto para el Polígono es de:

Superficie total destinada a viviendas:
1.990.572 m2.

Superficie vivienda unifamiliar tipo:	120	m2.
Número total viviendas	16.588	unidades
Número habitantes por vivienda	4.	
Número total de habitantes	66.352.	

DENSIDAD TOTAL

DEL PLAN PARCIAL ..... 767 hab./Ha.

Valencia, Noviembre de 1.973

LOS ARQUITECTOS,

14 ENE. 1976

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

PLAN PARCIAL DE ORDENACION URBANA Nº 4

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Aprobado
de fecha 21 MAYO 1976
DIRECCION GRAL. DE URBANISMO

I.- MEMORIA, DOCUMENTO ANEJO COMPLEMENTARIO.

Preámbulo.

En virtud de la Resolución del Excmo. Sr. Ministro de la Vivienda del día 16 de julio de 1974, referente al Plan Parcial de Ordenación Urbana nº 4, publicada en el B.O. del Estado de fecha 29 de agosto del mismo año, por la cual se aprobaba el mismo con la determinación de que a efectos de previsión de aparcamientos se fijara como mínimo una plaza por vivienda; la cual se indicaba se estableciera en el Plan Parcial de la forma que estimara más oportuna el Ayuntamiento de Valencia, debiendo recojerse la documentación correspondiente y remitirse por triplicado ejemplar para la debida constancia en el Departamento ministerial. Al mismo tiempo se excluía la ordenación de las dos manzanas, limitadas por la avenida del Doctor Waksman, las calles Planas, Zapadores y prolongación de Molina Palau, cuyo nuevo estudio debería tramitarse con sujeción a lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley del Suelo.

Redactados, tanto el estudio sobre previsión de aparcamientos, como la Nueva Ordenación del sector antes señalado por la Oficina Técnica Municipal de Planeamiento, se elevaron con la tramitación correspondiente para la resolución Definitiva.

En relación con la documentación referida a la previsión de aparcamientos el Excmo. Sr. Ministro de la Vivienda resolvió con

fecha de 17 de julio de 1975 que "no se estimaba conveniente que una gran parte de los aparcamientos se prevean en el subsuelo de las "zonas verdes", por lo que procedía un nuevo estudio de este elemento.

En consecuencia, se ha procedido a modificar y adaptar los párrafos de la Memoria del presente Plan Parcial a su acomodación al Nuevo estudio sobre previsión de reserva para aparcamientos de vehículos, así como para incorporar a ella la Nueva Ordenación del Sector mencionado en párrafos precedentes.

En el nuevo estudio de los aparcamientos se ha prescindido de la propuesta de que bajo las zonas de parques y jardines, de uso público, se reservaran sótanos para aparcamientos de uso público. Por ello, se ha eliminado del Plan dichas reservas ubicadas generalmente en los patios centrales de manzanas ajardinados bajo cuyo suelo no se podrá construir ni pública ni privadamente para ningún uso. No obstante lo antedicho, en dos manzanas concretamente: la comprendida entre la Avenida Doctor Waksman y las calles Fuente la Higuera, Padre Vicent y Carrera de la Fuente de San Luis, y la comprendida entre la Avenida de la Plata y las calles Zapadores, Molina y Obispo Jaime Pérez, se respeta esa propuesta que, sin desvirtuar el uso público del suelo, es decir, espacios libres, se utilice el subsuelo por la propiedad privada a los fines de disponer una planta de sótano al exclusivo uso de aparcamientos. Esta decisión se basa esencialmente en que en la primera manzana señalada, en el patio de manzana denominado Plaza de Andújar, está totalmente urbanizada y el sótano construido y destinado a aparcamientos; y en la otra, está parcialmente construido el sótano para aparcamientos. Parece, pues, lógico adoptar una decisión en el sentido de no dejar fuera de ordenación unas construcciones que favorecen la reserva de aparcamientos que se pretende. El porcentaje mínimo de reserva de zonas verdes, aún pres-

14 ENE. 1970

cindiendo de éstas, lo cual no se hace, no resultaría afectado como puede comprobarse en la Relación Estadística que se aporta como Capítulo II de esta Memoria. Es fundamental en esta ordenación el que el disfrute de tales espacios libres sea prerrogativa de toda la comunidad y a que el derecho de propiedad se ejercerá dentro de los límites que se establecen en este Plan en virtud de la Ley del Suelo. Dado que el tipo de jardinería en estas manzanas ha de ser baja, se propone el destino para parque infantil de estas zonas.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Aprobad
de fecha 2 1 MAYO 1970
DIRECCION GRAL. DE URBANISMO

a).- Párrafos que se modifican.

1.5.3.- OTROS USOS EN LOS PATIOS DE MANZANA: pueden proyectarse edificios destinados exclusivamente a aparcamiento de vehículos, si bien se señalan en el plano de Estructura urbanística determinadas manzanas en las que obligatoriamente la construcción en el patio central poseerá esta condición de uso, sus características se determinan por las Ordenanzas. En otros casos deberán destinarse a jardines de uso público, según concreta determinada del plano mencionado; en las manzanas en cuyo patio central se prevea una zona verde se ha procurado abrir uno o dos paramentos en la profundidad edificable para facilitar la aireación, el acceso desde las vías perimetrales y la ambientación estética por cuanto entre las condiciones que a ello contribuirán se establece la obligación de que las fachadas de los edificios recayentes a dichos patios deberán poseer un tratamiento en cuanto a composición y calidad de materiales equivalente al exigido para las fachadas principales. Existen en la actualidad muchas manzanas en las que las edificaciones están realizadas y cuyas fachadas a los patios no son de ninguna belleza; para estos casos se establece la ordenanza para su ennoblecimiento conveniente.

1.5.4.- ACCESOS A LOS APARCAMIENTOS: En las manzanas en que se considera necesario, se han dispuesto unos pasajes en planta baja de una anchura libre de ocho metros, para el acceso de peatones y vehículos al interior de los patios centrales en los que se construi-

rán edificios para aparcamientos o se disponen a cielo abierto dichas reservas. Esta servidumbre deberá inscribirse en el Registro de la propiedad a favor del predio que posea la condición de destinarse a un fin comunitario, cual es el de reservar espacios para el aparcamiento de vehículos.

1.7.- ZONAS VERDES: deben distinguirse aquellos espacios que se ubican en terrenos no urbanizados en el momento de la aprobación del Plan, destinados todavía a explotación agrícola, de los que para destinarse a jardines, según demanda el Plan, es precisa la desaparición previa de edificaciones existentes, como cobertizos, naves, alquerías, disconformes con la división en zonas del territorio prevista por el Plan Comarcal vigente. En algunas unidades coinciden ambos supuestos. Ha debido tenerse en cuenta en todo caso para su determinación la realidad del sector ya mencionada en el párrafo 1.2 de la presente Memoria y el que el anterior Plan de Ordenación, signatura IV, no poseía previsiones al respecto y lo que es más evidente, no existe ningún jardín realizado. Por todo lo expuesto, el criterio adoptado ha sido el procurar repartir de forma proporcionada por toda la superficie del Plan su ubicación, con ello se compaginan las superficies pequeñas, siempre teóricamente de más fácil realización, con el más equitativo beneficio de todos los habitantes del polígono.

1.7.1.- CARACTERISTICAS DE LAS ZONAS VERDES: de la simple contemplación de los planos gráficos se advierten las características previstas para los distintos espacios, las cuales los distinguen entre sí y permite su enumeración: van desde el tipo de pequeña plaza aislada rodeada por calles y por edificios -como son los jardines que se

han dispuesto en las denominadas plazas [illegible]lozi y Doctor Torréns; el dispuesto en terrenos del actual Cuartel de Ingenieros; el que se dispone en cumplimiento de lo exigido por el Plan General de Valencia y su Comarca en los terrenos ocupados por el edificio de la Escuela de Magisterio; así como el que se proyecta entre las calles Fuente la Higuera y Rubén Vela y el sito frente a la Escuela de Salesianos, pasando por los espacios previstos en el interior de los patios de las manzanas de edificación intensiva, y los propuestos entre los bloques de edificación abierta, hasta el tipo puramente ornamental que se utiliza como protección del tráfico como son las fajas verdes formadas por setos, que enlazan entre sí los barrios colindantes al ubicarse por todo lo largo de las grandes avenidas.

Como se indica en el preámbulo de esta Memoria, determinados espacios libres señalados en los planos gráficos correspondientes, poseen como característica que les singulariza, el que su uso sea público pero destinado a parque de recreo infantil, con un tipo de jardinería bajo, y se autoriza a la construcción en el sobsuelo por iniciativa privada, de una planta de sótano con exclusivo uso de aparcamiento. La limitación de la propiedad se establece por la calificación urbanística de los predios: jardines y áreas para esparcimiento de las personas. en especial para juegos de los niños, y se condiciona a que el suelo sea de dominio público con la tolerancia del aprovechamiento señalado. Se le exije a dicha propiedad la obligación de sufragar los gastos de la construcción y urbanización de los espacios libres, a la dotación permanente de alumbrado, a no establecer muros bajos o cercas divisorias entre las distintas propiedades colindantes en el caso de la subdivisión de propiedad, a que se redacte el proyecto de urbanización del jardín, y el mismo responda al concepto del espacio unitario.

b).- Párrafos que se añaden.

1.8.- DOTACION ESCOLAR.- Como se hace advertencia en los párrafos 1.2 y 1.6 de la Memoria, las posibilidades de dotar al barrio de los servicios complementarios para las viviendas son mínimos, dado el exclusivo uso residencial de las zonificaciones según el Plan General, ante la realidad de una edificación masiva construida en función de los Planes anteriormente vigentes, dotados apenas de previsiones al respecto y no ejecutados, que repercute desfavorablemente en este Plan. Se ha previsto la disposición de una importante superficie para dotación de reserva de escuelas. El área de dicha parcela es de 15.744 m2. y está ubicada en los terrenos ocupados actualmente por las instalaciones del Cuartel de Ingenieros. Se podrán instalar.

PARCELA Nº 1	Centro	Unidades	Alumnos	Superficie en m2.	
Superficie:				Mínima	Máxima
15.744 m2.	1 Preescolar	8	320	3.000	4.000
	1 E.G.B.	16	640	8.000	10.000
	1 B.U.P.	6	240	4.000	5.000

1.9.- DETERMINACION SOBRE PREVISION DE APARCAMIENTO: A efectos de previsión de aparcamiento de vehículos, se fija como mínimo la relación de que cada vivienda precisa una plaza. En las áreas reservadas bajo techado se necesitan, por cada vehículo, 20 m2.; en las que se disponen en las calles, para los que no se precisa computar los accesos, se disponen por cada vehículo, 12'50 m2. Con dicho criterio de base se mejoran indudablemente las condiciones que sobre el tema se disponían

14 ENE. 1976

en las Normas Urbanísticas del Plan General de Valencia y su Comarca, adaptado a la Solución Sur, concretamente la número 33 decía que en las "barriadas de mayor categoría" (sic) se consideraba la necesidad de prever un vehículo por cada tres familias.

Para el cálculo de esta previsión se ha tenido en cuenta la Nueva Ordenación del Sector limitado por la Avenida del Doctor Waksman y las calles Planas, Zapadores y prolongación de Molina Palau, - aprobada provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno en sesión del día 4 de abril de 1975.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Aprobado según ... de fecha 21 MAYO 1976
COMISION GRAL. DE ...

1.9.1.- JUSTIFICACION DE LA RESERVA DE APARCAMIENTOS: teniendo en cuenta que las citadas Normas Urbanísticas, en su Cuadro anexo, indican que se deberán reservar locales en cada edificación - que se construya con una área equivalente a la suma del 15 % de la superficie construída destinada a usos distintos a viviendas, y el 5 % de la superficie construída destinada a viviendas, estos espacios se computan en primer lugar.

En el interior del patio de algunas manzanas se dispone la obligación de que las construcciones que en ellos se eleven se destinen exclusivamente para aparcamiento. Dichos edificios poseerán una altura sobre rasante de 8 metros, que es la misma permitida para las construcciones en el patio de manzana destinadas a cualquier uso autorizable, si bien se permite la subdivisión del espacio en tres plantas, lo cual es una tolerancia importante en relación a los otros casos en los que se permite un altillo que ocupe en planta sólo el 25 %. Se exige al propio tiempo el que se construyan bajo rasante tantos sótanos como las condiciones del subsuelo permitan; pero pese a ello con un mínimo de dos plantas.

También se tienen en cuenta las superficies que se obtienen junto a los bordillos de las aceras en las calles cuyo ancho las

permiten, tanto en cordón como en batería.

El número de viviendas previstas en todo el ámbito del Plan Parcial es de 13.605.

a) La reserva de aparcamientos computada por aplicación del porcentaje de 15 % de los locales sitos en las plantas bajas de las fincas elevadas en la zona de profundidad edificable de las manzanas o bloques cuya superficie total es de 326.522 m2., es de - 48.978 m2.

b) La reserva de aparcamiento deducida por aplicación del porcentaje del 5 % sobre la superficie construida para viviendas, cuyo total es de 1.632.610 m2., es de 81.630 m2.

c) La reserva de aparcamientos que se obtiene por aplicación del porcentaje del 15 % sobre las superficies construidas en los patios de manzana, destinadas generalmente a comerciales, cuyo total es de 29.997 m2., es de 4.499 m2.

d) La reserva de aparcamientos conseguida por la suma de las superficies construidas en las edificaciones que en los patios de manzana tienen la obligación de destinarse para aparcamientos, cuyo total es de 65.561 m2., es equivalente a esa cifra.

e) La reserva de aparcamientos conseguida por la suma de las superficies construidas en los sótanos, a disponer en los patios de las manzanas ajardinados, es de 2.972 m2., por lo que se obtiene esa cifra.

f) Por último, teniendo en cuenta que el cómputo de las superficies que para aparcamiento de vehículos se disponen junto a los bordillos de las aceras en las calles cuyo ancho lo permitan, tanto en cordón como en batería, es de 67.775 m2., se obtiene esa cifra.

La suma de las cinco primeras reservas proporciona la superficie cubierta, que es 203.640 m2. Dada la unidad de 20 m2. por plaza, se obtiene el acomodo de 10.182 vehículos.

14 ENE. 1976

- 9 -

La última reserva, a disponer en law calles, supuesto un módulo de 12,50 m2. por plaza, proporciona sitio para un total de vehículos de 5.422.-

El total de plazas es, pues, superior a las viviendas programadas.

Valencia, enero de 1.976

EL ARQUITECTO MUNICIPAL,

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Aprobado s
de fecha 21 MAYO 1976
DIRECCION GRAL

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

PLAN PARCIAL DE ORDENACION URBANA Nº4

I.- MEMORIA.DATOS ESTADISTICOS.DOCUMENTO ANEJO COMPLEMENTARIO

a).- Párrafos que se modifican.

2.1.- NO SE MODIFICA.

2.2.- La superficie edificable privadamente medida en planta, tanto en edificación intensiva como en edificación abierta, de varias plantas, es de:

SUPERFICIE EDIFICABLE EN
VARIAS PLANTAS ..... 326.522 m2.

2.2.1.- La superficie edificable privadamente, medida en planta, en aquellas manzanas que poseen patio central destinado a usos comerciales, es de

SUPERFICIE EDIFICABLE EN
UNA PLANTA ..... 29.997 m2.

2.2.2.- La superficie edificable privadamente, medida en planta, en aquellas manzanas que poseen patio central destinado a aparcamientos, es de:

SUPERFICIE EDIFICABLE
APARCAMIENTOS ..... 13.855 m2.

2.2.3.- La superficie edificable privadamente en sótano, medida en planta, en aquellas manzanas que poseen patio central destinado a jardín con dicha tolerancia, es de

SUPERFICIE EDIFICABLE
APARCAMIENTO EN SOTANO ..... 2.972 m2.

2.2.4.- La superficie edificable [illegible] en aquellos edificios e instalaciones de interés público, es de:

SUPERFICIE EDIFICABLE

USO PUBLICO ..... 3.618 m2.

2.3.- La superficie prevista para parques y jardines es de:

SUPERFICIE PARA

ZONAS VERDES ..... 103.772 m2.

2.4.- La superficie prevista para la dotación escolar, es:

SUPERFICIE PARA

ESCUELAS ..... 38.710 m2.

2.5.- La superficie de los terrenos destinados a viales, calles y plazas para el tránsito de peatones y vehículos, es de:

SUPERFICIE VIALES ..... 348.367 m2.

2.6.- El volumen edificable destinado a viviendas es de:

VOLUMEN EDIFICABLE VIVIENDAS ..... 4.489.650 m3.

2.6.1.- El volumen edificable destinado a comerciales en las plantas bajas de los edificios a disponer en varias plantas, es de:

VOLUMEN EDIFICABLE COMERCIOS ..... 1.387.718 m3.

2.6.2.- El volumen edificable destinado a comerciales en

14 ENE. 1976

- 8 -

las naves a disponer en los patios centrales de las manzanas, es de:

VOLUMEN EDIFICABLE COMERCIOS..... 179.982 m3.

2.7.- El coeficiente de edificación del polígono es de:

DENSIDAD EDIFICABLE ..... 7,00 m3/m2.

2.7.1.- NO SE MODIFICA.

2.8.- El número de viviendas y de habitantes, es de:

Superficie total edificable destinada a viviendas...	1.632.610 m2.
Superficie construida vivienda tipo	120 m2.
Número total viviendas programadas	13.605 viviendas
Número de componentes de una familia	4 habitantes
Número total habitantes, previsto	52.260 habitantes

DENSIDAD DEMOGRAFICA ..... 604 habt/Ha.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Aprobado según Orden
de fecha 21 MAYO 1976
DIRECCION GRAL. DE URBANISMO

Valencia, Enero de 1976.

EL ARQUITECTO MUNICIPAL,


N
plan parcial nº2
plan parcial nº5
plan parcial nº5-b
plan parcial nº5-c
cauce río Turia
POLIGONO DE LA FUENTE DE SAN LUIS
excmo ayuntamiento de valencia
5 plano de estructura urbanística
plan parcial
4

PLAN PARCIAL Nº 4 BIS - 16 I (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1973

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: José Vicente Ripoll.

Fecha redacción: Agosto de 1973.

Fecha aprobación: O.M. 24-09-75 (BOE 01-11-75).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
V A L E N C I A

OFICINA TECNICA DE URBANISMO

PLAN PARCIAL Nº 4-bis - 16-I -ADAPTADO A LA SOLUCION SUR

M E M O R I A

1.1 La redacción del presente Plan Parcial -fusión del 4-bis y de la zona deportivo-cultural del 16-I- tiene su origen en la adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca a la Solución Sur.

A la zona deportivo-cultural del Plan Parcial 16-I le falta la aprobación por la Superioridad, por lo que dada su colindancia con el 4-bis y sus implicaciones urbanísticas, se ha desarrollado conjuntamente con él, con la designación de Plan Parcial 4-bis - 16-I, teniendo en cuenta que las dotaciones de zonas verdes de este Plan, se contabilizan también para el resto del Plan 16-I aprobado, y que tiene en su totalidad la calificación de zona industrial.

Los límites del Plan Parcial 4-bis - 16-I son los definidos por un tramo de la Autopista de enlace Sur por el NE., Planes Parciales 16-I y 17 por el S., y el Polígono de "la Fuente de S. Luis" del Plan Parcial 4 por el NO.

1.2. ZONIFICACION.

El Plan General determina las siguientes zonificaciones:

Edificación Abierta Alta

Deportivo-Cultural.

1.2.1. Edificación Abierta Alta.

Esta zonificación viene delimitada por el Plan Parcial 4 la futura Autopista de enlace, y la futura Ronda Exterior proyectada en el estudio de la Red Arterial.

El volumen para esta zona según el Plan General es de 5 m3./m2.. Según el Plan Parcial se ha ocupado una superficie de 739.187 m2., con un volumen total de 3.494.706 m3. lo que nos da

el siguiente coeficiente de edificabilidad:

$$\text{coeficiente de edificabilidad} = \frac{3.494.706 \text{ m3.}}{739.187 \text{ m2.}} = 4{,}727 \text{ m3./m2.}$$

1.2.2. Deportivo-Cultural.

Esta delimitada por la futura Ronda Exterior, los Planes 16-I y 17, y la futura Autopista de enlace. Tiene una superficie de 578.518 m2.. El volumen según el Plan General es de 0,5 m3./m2.

En el Plan Parcial se han distinguido tres zonas:

Una verde de protección de la zona industrial del Plan 16-I, con una superficie de 139.770 m2.; otra compuesta por dos parcelas con destino a escuelas de 31.800 m2. de superficie total, con un coeficiente de edificabilidad de 1,7 m3./m2. y una altura máxima de 15,50 m.; y una deportivo-cultural de 293.342 m2. con un coeficiente de edificabilidad de 0,8 m3./m2. y una altura máxima de 23,50 m., donde podrán establecerse todo tipo de construcciones con fines culturales o de enseñanza, instalaciones deportivas, parques públicos y zonas verdes, previos proyectos singulares a tenor de lo dispuesto en las Normas Urbanisticas del Plan General.

El resto de superficie hasta los 578.518 m2. esta ocupada por viales y zonas de influencia.

El coeficiente de edificabilidad de esta zona según el Plan Parcial es el siguiente:

escuelas	= 31.800 m2. x 1,7 m3./m2.	=	54.060 m3.
deportivo-cultural	= 293.342 m2. x 0,8 m3./m2.	=	234.673 m3.
	Total		288.733 m3.

$$\text{coeficiente de edificabilidad} = \frac{288.733 \text{ m3.}}{578.518 \text{ m2.}} = 0{,}499 \text{ m3./m2.}$$

1.3. RED VIARIA.

La Red Arterial de Valencia ~~afecta a este~~ Plan Parcial en los siguientes trazados:

a) Autopista de enlace Sur, constituye el límite NE.

b) Ronda Exterior, su trazado separa la edificación abierta de la zona deportivo-cultural.

También, de acuerdo con las necesidades viarias del Plan y su correcta conexión con los adyacentes, se han estudiado y pro-

yectado una red de vias, compuesta por la Carrera de Encorts en su nuevo trazado con paso superior sobre la Ronda Exterior, y unas calles colectoras que conectan aquella con la futura Autopista de enlace y con el Polígono de "la Fuente de S. Luis" del Plan Parcial 4.

1.4. DENSIDAD DE POBLACION

Se ha realizado este estudio con arreglo a los siguientes datos:

Superficie ocupada por la edificación abierta..... 73,91 Ha.
Volumen ocupado por la edificación abierta..... 3.494.706 m3.
Porcentaje ocupado por las viviendas (70%)..... 2.446.294 m3.
Porcentaje ocupado por otros usos (30%)..... 1.048.412 m3.
Volumen medio por vivienda (120 m2. x 3 m.)..... 360 m2.
Número de viviendas = 2.446.706: 360 =..... 6.795
Número medio de personas por vivienda..... 4
Número total de habitantes = 6.795 x 4 =..... 27.180

La densidad referida a la zona ocupada por la edificación abierta es:

$$\text{Densidad} = \frac{27.180 \text{ hab.}}{73,91 \text{ Ha.}} = 367 \text{ hab./Ha.}$$

1.5. SERVICIOS URBANOS.

1.5.1. Zonas verdes.

La superficie de zonas verdes en el área de la edificación abierta es de 140.206 m2., que con los 139.770 m2. de la zona deportivo-cultural suma 279.976 m2.

La superficie del Plan Parcial 16-I aprobado es 1.319.135 m2. y la del 4-bis - 16-I 1.317.705. El total será 2.636.840 m2.

El porcentaje de zonas verdes es:

$$\text{Zonas verdes} = \frac{279.976 \text{ m2. x } 100}{2.636.840} = 10,617\ \%$$

1.5.2. Centros parroquiales.

No se ha señalado ninguno en el Plan, dada la tendencia a ubicarse estos centros en las plantas bajas, de las cuales existen proyectadas de amplias dimensiones.

1.5.3. Grupos escolares.

Se ubican cinco centros, cuatro de 10.000 m2. y uno de 21.800 m2.

1.5.4. Centros comerciales.

Solo se establece la existencia de un centro comercial con un volumen de 50.880 m3. y una altura máxima de VIII plantas.

Los comercios de uso diario y para servicio de las unidades vecinales se podrán ubicar libremente en las plantas bajas previstas en ellas.

1.5.5. Aparcamientos.

Las superficies exigidas para aparcamientos en el interior de los edificios según las Normas del Plan General son:

5% de superficie destinada a vivienda:

$$(0{,}05 \times \frac{2.446.294 \text{ m3.}}{3 \text{ m.}}) = 0{,}05 \times 815.431 = 40.771 \text{ m2.}$$

15% de superficie destinada a otros usos:

$$(0{,}15 \times \frac{1.048.412 \text{ m3.}}{3 \text{ m.}}) = 0{,}15 \times 349.470 = \underline{52.420 \text{ m2.}}$$

Total 93.191 m2.

que a una media de 20 m2. por plaza de aparcamiento, representan 4.660 plazas.

Los aparcamientos que existen proyectados en superficie en el Plan dan cabida a 4.125 plazas, que junto con las anteriores ascienden a 8.784.

Se prevee ademas, que en las zonas grafiadas en los planos como aparcamientos en superficie o zonas verdes, pueden construirse aparcamientos subterraneos.

1.6. MEDIOS ECONOMICO-FINANCIEROS.

Constituyen estos medios el presupuesto ordinario de urbanismo del Excmo. Ayuntamiento, más los presupuestos extraordinarios que sean establecidos para promover y fomentar el desarrollo de la zona.

Con todo lo descrito creemos haber expresado suficientemente el alcance de este estudio que proponemos al Excmo. Ayun

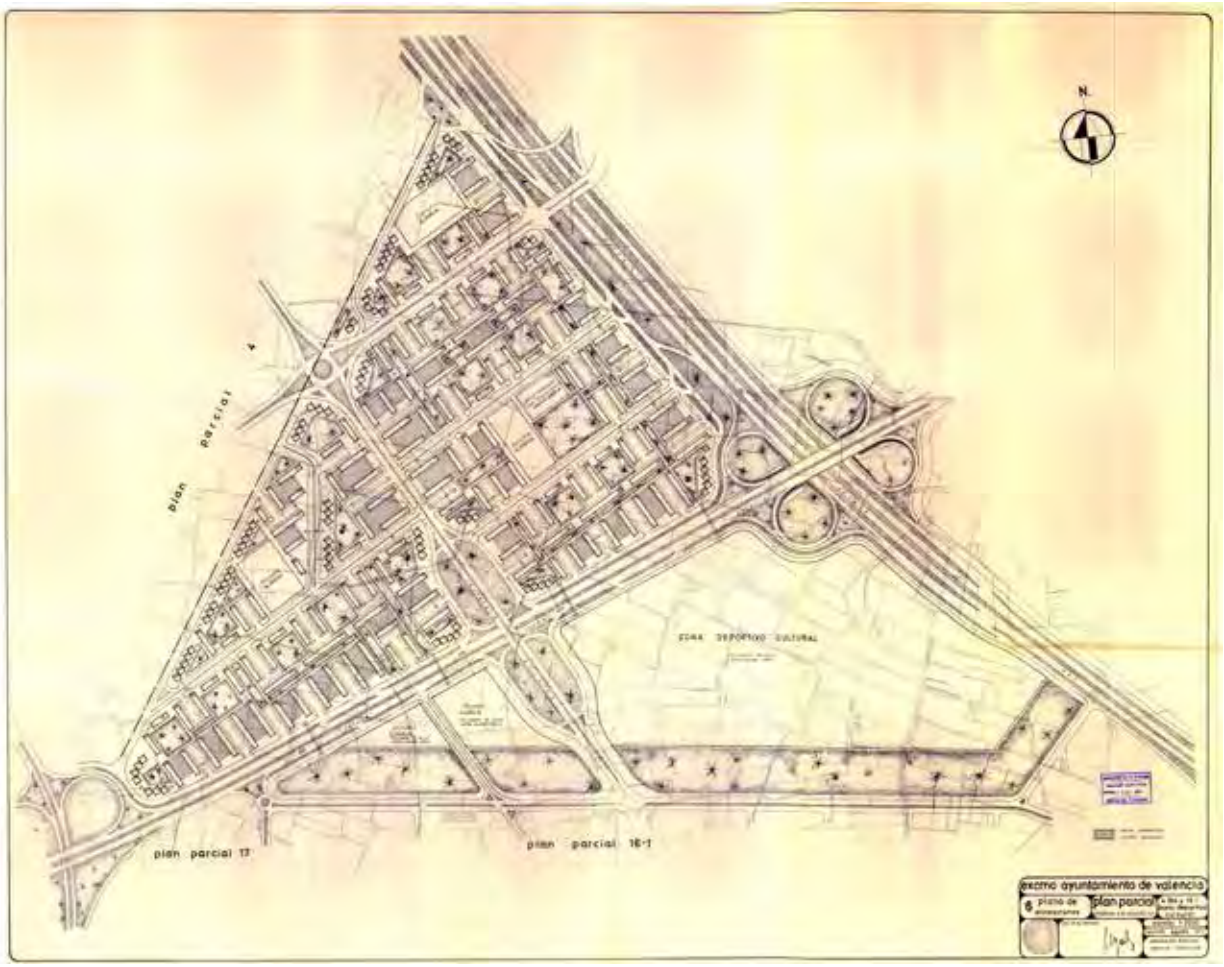
tamiento para que si lo estima conveniente, lo eleve a la aprobación por la Superioridad.

Valencia, Agosto de 1.973

LOS ARQUITECTOS

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
OFICINA TECNICA DE ESTADISTICA

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Aprobado según Orden
de fecha 24 SET. 1975
DIRECCION GRAL. DE URBANISMO


N.
plan parcial 4
ZONA DEPORTIVO CULTURAL
plan parcial 17
plan parcial 18-1
excmo ayuntamiento de valencia
6 plano de
plan parcial

PLANO PARCIAL Nº 5 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1967

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Julio Bellot, Cándido Orts, José Vives.

Fecha redacción: Marzo de 1967.

Fecha aprobación: O.M.17-7-68 (BOE 31.7.68).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES. 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
V A L E N C I A

ADAPTACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE VALENCIA Y SU COMARCA A LA SOLUCION SUR, DE FECHA 30 DE JUNIO DE 1.966 -B.O.DEL E. Nº 178 ASI COMO LAS NORMAS PARA SU DESARROLLO.

PLANO PARCIAL NUM. 5

Proyecto de Alineaciones y Zonificación del Sector limitado por el perímetro de las calles siguientes:

C/ de Játiva, Ruzafa, General Prim, Pintor S. Abril, Avda. de - Peris y Valero -Cº de Tránsitos-, C/ Filipinas, Gibraltar, Gil y Morte y San Vicente, al punto de partida.

Dentro de este perímetro se encuentran los terrenos pertenecientes a la Estación del Norte, que se excluye, con lindes de las calles de Játiva, Alicante, Gibraltar, Gil y Morte y Bailen.

M E M O R I A

Por orden de la Alcaldía-Presidencia y en su cumplimiento, por esta Oficina Técnica de Urbanismo, se ha formulado el Proyecto de Alineaciones y Zonificación del sector descrito en el epígrafe, y que ha sido adaptada al Plan General de la Solución Sur.

Entra todo él en el llamado hasta ahora Zona de Ensanche, con - calles abiertas, pavimentadas y con servicios de agua potable, alcantarillado y alumbrado, y construida casi en su totalidad. Habrá por consiguiente que respetar su trazado, con algunas modificaciones con relación al aprobado por la Comisión Central de Sanidad de 15 de marzo de 1.950, quedando así adaptado a la Solución Sur.

El carácter de este Sector es tipicamente residencial, con comercio fundamentalmente de Barrio.

Las modificaciones introducidas son las siguientes:

1º.- Prolongación de la calle de la Estrella hasta encontrar la Gran Vía de Ramón y Cajal y tambien prolongar el paramento de la calle de Vives y Liern, todo ello en la manzana limitada por las calles de la Ermita, Convento de Jerusalem, Vives y Liern y prolongación de la de la Estrella, aprobada por la Comisión Central de Sanidad en 7 de diciembre de 1.956.

2º.- Manzana donde se emplaza la actual Plaza de toros, limitada por las calles de Játiva, Huzafa, General San Martin, Castellón y Alicante, aprobada por Comisión Central de Sanidad en 5 de julio de 1.955.

3º.- Apertura de un Pasaje, en sustitución de la calle de Vivons, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de 7 de agosto de 1.964.

4º.- El chaflán que se forma entre las calles de Monteolivete, Pedro III el Grande en la confluencia de esta con la de Salvador Abril, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de 2 de julio de 1.965.

Este proyecto comprende los siguientes documentos:

I.-Memoria

II.- Ordenanzas

1.- Plano de situación dentro de la Ciudad

2.- Situación en el Plan

3.- Fotoplanos

4.- Estado actual y delimitación

5.- Estructura urbanística

6.- Zonificación.

<u>Red Viaria.-</u> La existente de acuerdo con el plano aprobado en fecha 15 de marzo de 1.950.

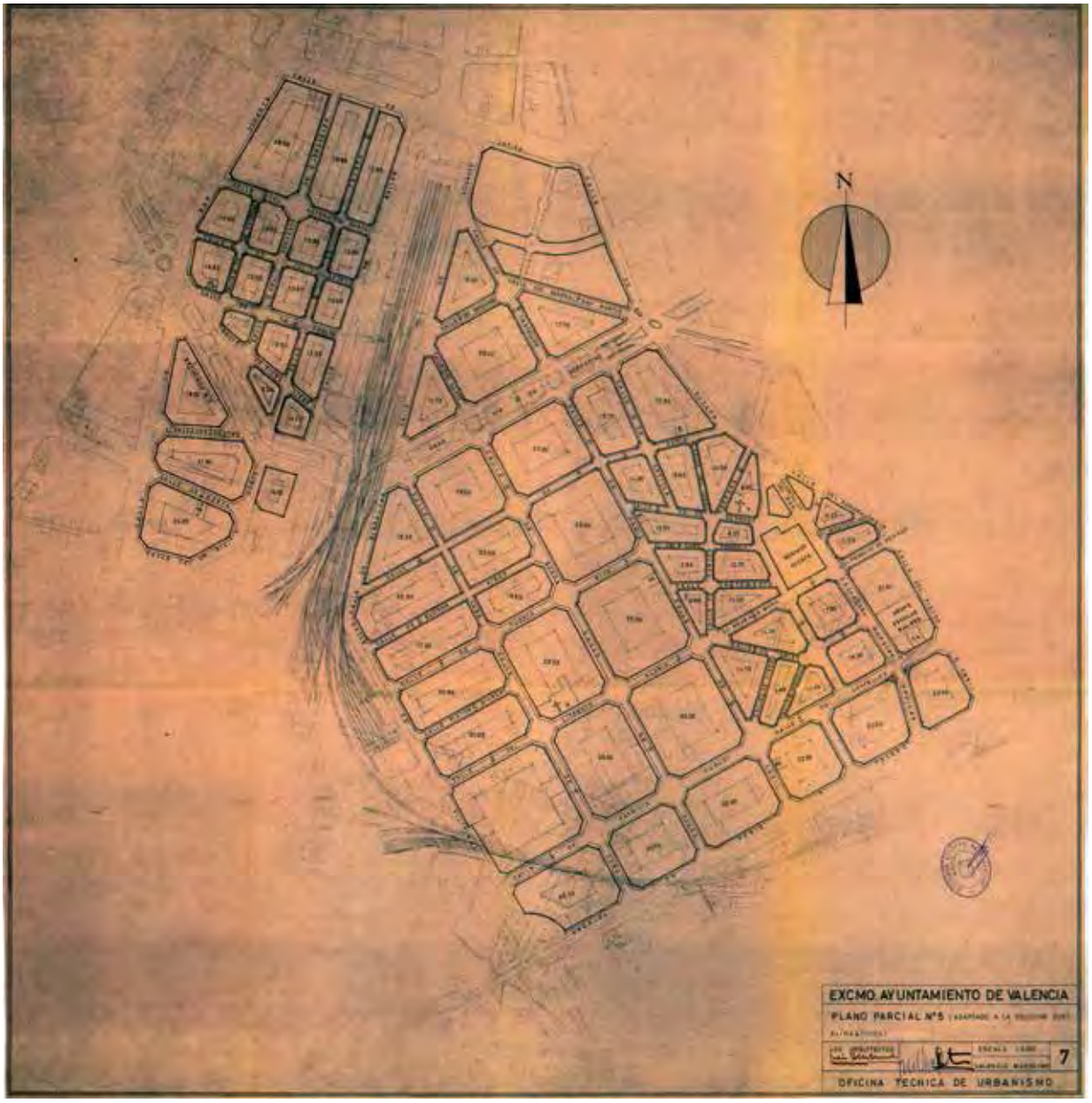
7.- Alineaciones

Redes fundamentales de servicios. Los existentes ya ejecutados, de acuerdo con el Plano anterior.

Plano de etapas de actuación. No procede estar realizado todo este Sector.

Valencia, marzo de 1.967

LOS ARQUITECTOS MUNICIPALES,


N
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
PLANO PARCIAL Nº 5
7
OFICINA TECNICA DE URBANISMO

PLANO PARCIAL Nº 5-B (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1968

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: José Mª Peris, Cándido Orts, José Luis Vives.

Fecha redacción: Marzo de 1968

Fecha aprobación: O.M. 10-10-69 (BOE 30-10-69).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES Y RASANTES. 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
VALENCIA

PLANO PARCIAL Nº 5 - B

M E M O R I A

Este plano fué aprobado por el Ayuntamiento Pleno de 5 de junio de 1.964, y el que ahora nos ocupa es el Adaptado a la Solución Sur del Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca de fecha 30 de junio de 1.966 B.O. del E. nº 178 así como las Normas para su desarrollo.

Sus lindes son:

Norte: Calle Gil y Morte y Gran Vía Germanías.

Sur : Antiguo Ferrocarril de Nazaret

Este : Avda. de Ausias March -Nuevo Acceso de Alicante-

Oeste: Camino Real de Madrid.

Corresponde este plano parte de los terrenos de la actual estación principal de la Renfe en Valencia.

Que con terrenos colindantes constituye una zona señalada en el Plan General o sea como Centro Comercial cuyos límites son:

Calle Játiva, Alicante, Trafalgar, Ausias March, Peris y Valero, Cesar Giorgeta, Camino Real de Madrid, fachadas posteriores a la manzana recayentes a la calle Gil y Morte y calle Bailen.

Por la importancia que en un futuro tiene para Valencia este Centro Comercial se reserva para un futuro y mas detenido estudio.

Por ello se redacta este plano con la aspiración de servir de guía para la futura urbanización de terrenos de la estación del Norte y ordenar la construcción en los terrenos colindantes.

La zona resulta un importante nudo de comunicaciones por lo que,

tanto en la zona desde la Gran Vía de Germanías hasta el antiguo Ferrocarril de Nazaret como en el resto del plano se establecían gran cantidad de espacios libres que servirán de aparcamientos - entre arboledas.

Se le dá un carácter de edificación abierta en las zonas sin ninguna edificación y manzana cerrada en las ya iniciadas.

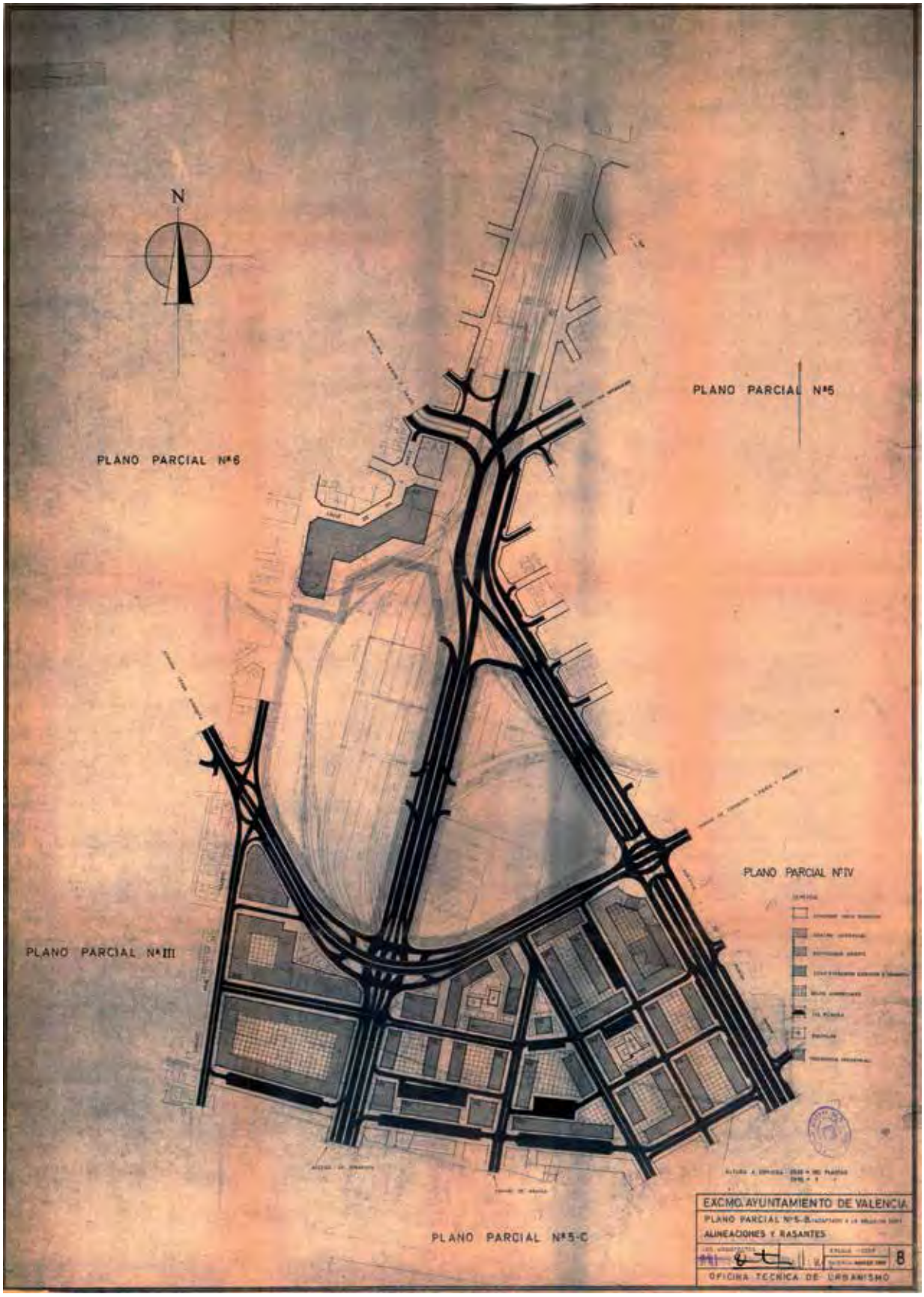
Las ordenanzas a aplicar son las que se aprobaron por el Ayuntamiento del desarrollo del Plan General de Ordenación adaptado a la Solución Sur.

Las zonificaciones que corresponde este plano son -Ensanche hasta Tránsitos, Edificación abierta, y zona Exterior a Tránsitos.

Con lo dicho creemos suficientemente expuesto al alcance del estudio realizado para que si el Excmo. Ayuntamiento lo estima conveniente lo eleve a la aprobación por la superioridad.

Valencia, marzo de 1.968

LOS ARQUITECTOS MUNICIPALES,


N
PLANO PARCIAL Nº5
PLANO PARCIAL Nº6
PLANO PARCIAL Nº IV
PLANO PARCIAL Nº III
PLANO PARCIAL Nº5-C
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
ALINEACIONES Y RASANTES
8
OFICINA TECNICA DE URBANISMO

PLAN PARCIAL Nº 5-C (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1975

Redactores:
Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Juan Antonio Altés.

Fecha redacción: Enero de 1973. Enero y julio de 1975.

Fecha aprobación: 1973: O.M. 23-09-74 (BOE 25-10-74).
1975: O.M. 30-04-76 (B.O.E. 25-06-76).

Contenido:
MEMORIA
MEMORIA COMPLEMENTARIA (Aparcamientos) (Enero 1975)
MEMORIA COMPLEMENTARIA (Edificación abierta) (Julio 1975)
PLANO DE ESTRUCTURA URBANÍSTICA 1:2000 (Junio 1975)

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

PLAN PARCIAL Nº 5-C

MEMORIA

1.- GENERALIDADES.-

El Plan Parcial 5-C está situado al Sur de la Ciudad, próximo al nuevo cauce del Rio Turia y apoyado en el Acceso a Alicante, que le condiciona en gran parte. Este Plan corresponde a la zona denominada Ensanche de la Ciudad.

Sus límites son: Norte, calle Oltá y Plan Parcial 5-B; Sur, Estación de la Fuente de San Luis y terrenos de Renfe; Este, Avenida Ausias March (Acceso a Alicante); y Oeste, Nuevo Acceso a Torrente.

La extensión superficial de la totalidad de los terrenos que ocupa es de 1.177.796 m2.

De acuerdo con la adaptación del Plan Comarcal de Valencia y su Comarca a la Solución Sur se delimitan las siguientes zonas urbanas:

- Zona de edificación abierta alta, con un coeficiente de edificabilidad de 5 m3/m2., situada al Norte y Este del Plan, siendo sus límites, calle Oltá, Av. de Ausias March, calle Bernat Descoll, calle Ingeniero Joaquín Benlloch y calle Isla Cabrera. Ocupa una extensión superficial de 260.000 m2.

- Zona de tolerancia industrial (Extensión exterior a tránsitos), situada al Oeste, siendo sus límites el Nuevo acceso a Torrente, la estación de Renfe y la calle Bernat Descoll, con una extensión superficial de 637.000 m2. aproximadamente.

- Zona de industria especial, situada al Sur, siendo sus límites la Av. de Ausias March, Estación de Renfe y futura Ronda exterior, con una extensión superficial de 151.000 m2.

- Centro Comercial de primera categoría, situado al Este, siendo sus límites la Av. de Ausias March, futura Ronda Exterior, y calles Ingeniero Joaquín Benlloch e Isla Cabrera, con una extensión superficial de 135.000 m2.

El estado actual del Plan se nos aparece con bastantes edificaciones, nuevas en su mayor parte, que si bien en conjunto no llegan a cubrir los dos tercios de la extensión del Plano, si se encuentra muy concentrada y concretamente en la zona de edificación abierta y en el Centro Comercial, lo cual no es de extrañar dada la proximidad de la Av. de Ausias March, que se constituye como una de las Avenidas principales de la Ciudad. Esta edificación que responde a las alineaciones previstas en el anterior estudio ha habido que tenerla en cuenta a la hora de redactar este nuevo, con los inconvenientes que supone para el establecimiento de zonas escolares, y zonas verdes, así como la exigencia impuesta por las Normas del Plan General respecto del volúmen máximo autorizado en la zona de edificación abierta.

La Red viaria fundamental obedece a las conclusiones previstas dentro de la Red Arterial de Valencia y su Comarca, que en el caso que nos ocupa afectan al Plan, ya que dado su rango deberá mantenerse un riguroso control de accesos regulado por los Servicios de la Dirección General de Carreteras. Para ello se establecen las oportunas vías de servicio junto a aquellas y que absorberán el tráfico creado en las vías interiores (principales y secundarias) del Plan. Estas vías son tres que delimitan practicamente el Plan al Este, Oeste y Sur y son, el acceso a Alicante (Av. de Ausias March), el acceso a Torrente y la futura Ronda Exterior, que constituye un tramo dentro del tercer cinturon de la Ciudad. El enlace entre estas vías (las dos de penetración y la de circunva-

lación) se resuelven mediante cruces a distinto nivel.

2.- ANTECEDENTES.-

El Plan Parcial 5-C de acuerdo con la adaptación del Plan General de Valencia y su Comarca a la Solución Sur, fue aprobado provisionalmente por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en fecha 3 de Julio de 1968.

Remitido a la Dirección General de Urbanismo para su aprobación definitiva, fue devuelto por ésta en fecha 30 de Julio de 1971, denegando dicha aprobación y especificando los puntos principales en la que se basaba:

a) El Plan carece de un estudio de volumenes que justifique la adaptación del Plan Parcial al Comarcal, en especial referido a la zona de edificación abierta.

b) Las zonas verdes previstas no alcanzan una superficie equivalente, al menos, al 10% de la ordenada, como impone el artículo 3º de la Ley del Suelo.

c) Se emplaza en zona verde del Plan comarcal dos escuelas y dos centros parroquiales, sin que las normas del Plan comarcal den base para estas tolerancias.

Posteriormente, el Ministerio de Educación y Ciencia pone en marcha el Plan escolar dictando normas al respecto que obligan a un cambio en el enfoque para la redacción de Planes de Ordenación.

Por último, en fecha 3 de septiembre de 1971, a la vista de las causas citadas anteriormente, acordó la redacción del nuevo estudio del Plan Parcial 5-C.

3.- DESCRIPCION.-

Al comenzar pues el nuevo estudio del Plan nos encontramos, como queda dicho, con una zona bastante edificada, ocupando en su mayor parte los terrenos destinados a la edificación abierta alta, y unas alineaciones conocidas por los propietarios de los terrenos allí enclavados.

Teniendo en cuenta esta situación y los puntos especificados por la Dirección General de Urbanismo en la Delegación del Plan, se han tomado como criterios base de partida los siguientes:

- Ajustar el volumen máximo autorizado en la zona de edificación abierta, respetando lo más posible aquellas partes ya edificadas o iniciadas en su mayor parte.

- Liberar la zona verde de otros usos no compatibles con ella.

- Establecer una adecuada distribución de las zonas escolares de acuerdo con las Normas de Educación y Ciencia.

- Creación de un mayor número de espacios libres que excedan incluso del 10% señalado en el artículo 3º de la Ley del Suelo.

- Respetar el viario interior del Plan, de acuerdo con lo señalado por la Jefatura de Tráfico.

- Una mayor adaptación a lo indicado en las Normas urbanísticas del Plan Comarcal en lo que se refiere a las zonas de Centro Comercial e Industria Especial.

3.1. Zona de edificación abierta alta.-

Se ha reducido el volumen existente, buscando respetar lo más posible las edificaciones existentes y los criterios de alineaciones anteriores y sustituyendo las zonas entre bloques destinadas a locales comerciales por espacios libres, tendiendo a que este mayor aumento de zonas verdes pueda justi

ficar en gran parte el posible exceso de volumen que pueda resultar de la ordenación prevista. Por otra parte se abren aquellas manzanas que aparecían cerradas en el anterior Plan, buscando que el criterio de edificación abierta sea lo más completo posible.

Se crean asimismo dos zonas escolares de 10.000 m2. y 5.000 m2. respectivamente y que den servicio a la población escolar que reuna la zona.

3.2. Zona de tolerancia industrial.-

Practicamente se mantiene con los criterios y la estructura urbanística señalada en el anterior estudio, introduciendo únicamente tres zonas escolares:dos de 10.000 m2. cada una y otra de 6.000 m2. adecuadamente distribuidas.

3.3. Zona industrial.-

Se mantiene igualmente la estructura urbanística anterior, estableciéndose únicamente el concepto de parcela mínima de acuerdo con la significación especial de esa zona y el coeficiente de edificabilidad de 6 m3/m2.

3.4. Centro comercial.-

Se pensó en principio dejar esta zona sin señalamiento de alineaciones de acuerdo con lo previsto en las Normas del Plan comarcal, pero dado que existían ya algunas edificaciones construídas relativamente recientes y que por otra parte el criterio de ordenación junto a la Avenida de Ausias March obedecía a una misma idea de concepto iniciada en la zona de edificación abierta, se ha estudiado una solución mixta consistente en lo siguiente:

- Mantener la estructura urbanística de alineación de bloques junto a la Av. de Ausias Marcha.

- Completar aquellos bloques de edificación ya cons-

truídos con arreglo a la alineación trazada anteriormente.

- Diferenciar claramente las areas para tráfico de coches, peatones y aparcamientos; y

- Establecer en lo que resta de la zona unas manzanas libres de alineación con el señalamiento del volumen autorizado y número de plantas máximo, para que sean objeto de Plan especial, por parte de los propietarios de los terrenos y de acuerdo con lo que al respecto dice la Norma 35 del Plan Comarcal.

3.5. Zona Verde.-

Las zonas verdes las constituyen en primer lugar la señalada en el Plan Comarcal y situada en el Centro del Plan Parcial.

En segundo lugar las zonas ajardinadas de prehabitación próximas a las edificaciones y diseminadas por todas las zonas, más especialmente en la de edificación abierta.

Y en tercer lugar aquellas fajas intercaladas en el reticulado de las calles.

El conjunto en cuanto a su extensión superficial se refiere excede del 10%, al menos de la totalidad del Plan.

3.6. Zonas escolares.-

Se distribuyen 51.000 m2. entre seis centros escolares, suficientes para las necesidades de población que se implante en esa zona y adecuadamente distribuídas de tal manera que constituyan unidades completas de tipo vecinal reduciendo así las distancias escolares a sus límites mínimos.

4.- ALINEACIONES.-

Fijan los terrenos que serán edificables y que según los casos se resuelve en bloque aislado o en manzana semiabierta. En el primer caso se fija la anchura del bloque, y en el segundo la profundidad edificable. En la zona de tolerancia la

dustrial la altura de la edificación se medirá en función del ancho de la calle de acuerdo con lo previsto en el cuadro anexo a las Normas urbanísticas del Plan General para la zona de Extensión Exterior. En la zona de Edificación Abierta, las alturas están acotadas en números romanos.

En las zonas edificables, entre bloques en la edificación abierta y en el espacio interior de manzanas en la de tolerancia industrial, se señala igualmente la altura a que deberán sujetarse dichas edificaciones. En aquellas manzanas donde se haya previsto un jardín, se procura abrir alguno de los lados para facilitar el soleamiento, así como el acceso a las mismas.

En la zona de Centro Comercial, como ya queda dicho, se dispone tres manzanas que serán objeto de proyecto especial.

5.- DATOS ESTADISTICOS.-

ZONA DE EDIFICACION ABIERTA.-

Extensión superficial	254.400 m2.
Superficie edificable	44.942 m2.
Edificabilidad	5'40 m3/m2.
Volumen total	1.393.156 m3.

ZONA TOLERANCIA INDUSTRIAL.-

Extensión superficial	634.000 m2.
Superficie edificable	226.957 m2.
Edificabilidad	5'45 m3/m2.
Volumen edificable	3.475.434 m3.

ZONA INDUSTRIAL.-

Extensión superficial	151.000 m2.
Superficie edificable	145.892 m2.
Edificabilidad	6 m3/m2.
Volumen edificable	875.352 m3.

CENTRO COMERCIAL.-

Extensión superficial	134.970 m2.
Superficie edificable	41.494 m2.
Edificabilidad	5 m3/m2.
Volumen	674.850 m3.

TOTALES.-

Extensión superficial del Plan	1.177.796 m2.
Superficie edificable total	463.285 m2.
Superficie zonas verdes (11'9%)	140.220 m2.
Superficie Red Viaria	519.291 m2.
Superficie escolar	51.000 m2.
Superficie edificable destinada a viviendas	1.245.000 m2.
Volumen total del Plan	6.450.692 m3.
Edificabilidad media	5'45 m3/m2.
Número de viviendas	5.850 u.
Número de habitantes	23.400 hab.
Densidad	200 hab/ha.

6.- PLAN DE ETAPAS.-

Siendo este Plan Parcial destinado por el momento a la edificación por cuenta de la iniciativa privada, no pueden marcarse las etapas de ejecución del mismo, puesto que dependerán de esa actividad. No obstante el Excmo. Ayuntamiento además de construir los elementos urbanísticos generales de infraestructura en su primera etapa, se mantendrá siempre por delante de dicha iniciativa particular sobre todo en aquellos puntos donde se prevea una edificación inmediata.

7.- MEDIOS ECONOMICO FINANCIEROS.-

Serán los del Presupuesto ordinario de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Valencia y los extraordinarios que podrán establecerse conforme se disponga de los proyectos de urbanización adecuados a lo dicho en el párrafo anterior.

Valencia, Enero de 1973.

EL ARQUITECTO MUNICIPAL,

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

PLAN PARCIAL Nº 5-C

M E M O R I A

La presente Memoria es complemento de la Memoria General del Plan Parcial nº 5-C, redactada en Enero de 1973 y hace referencia a las sugerencias expresadas en Resolución Ministerial de 29 de Septiembre de 1974 (B.O.E. 25 Octubre 1974), en relación a la supresión de ciertos tramos de calle y a la necesidad de establecer la previsión de plazas de aparcamiento en proporción de una por vivienda.

De conformidad con la citada Resolución se ha procedido en los documentos del Plan Parcial 5-C a las siguientes modificaciones:

A.- Supresión de los tramos de las calles Isla Cabrera e Isla Formentera a su paso por la zona verde del Plan General, logrando así la unidad superficial de la totalidad del Parque.

B.- Creación de áreas de aparcamiento en superficie, lugares adecuados y preferentemente en la proximidad de las zonas con mayor densidad de viviendas, así como la ubicación de un edificio singular con destino a aparcamiento público en la zona de Edificación Abierta, excluída de la aprobación del Plan, por ser ésta la más deficitaria en este sentido.

El punto A queda reflejado en los planos que se adjuntan, y respecto al punto B, como consecuencia de lo dicho se justifica en esta Memoria la previsión establecida como necesaria, toda vez que se crea un total de ciento

doce mil metros cuadrados con destino a aparcamiento, de los cuales aproximadamente 73.000 m2. se ubican en superficie como complemento de la red viaria del Plan. Comoquiera que el número de viviendas en el Plan es de 5.600, una vez procedido al ajuste como resultado del nuevo estudio de la zona de Edificación Abierta, que reduce considerablemente el volumen edificable anteriormente previsto, y sobre la base de 20 m2. por vehículo, obtenemos que la proporción es sensiblemente equivalente a la de una plaza por vivienda. Ahora bien, si tenemos en cuenta que la norma 33 del Plan General establece la obligación en los edificios de viviendas, de una reserva al menos del 5% de la superficie destinada a aquéllas para aparcamiento, el conjunto del Plan tomando en consideración los dos factores citados (creación de aparcamientos y obligación de reserva), aparece con una previsión total de plazas de aparcamiento, tanto públicas como privadas en proporción superior a la indicada en la citada Resolución Ministerial.

Igualmente quedan reflejadas las areas de aparcamiento citadas en la documentación adjunta.

Valencia, Enero de 1975.-

El Arquitecto Municipal,

PLAN PARCIAL Nº 5-C

M E M O R I A

La presente Memoria es complemento de la Memoria General del Plan Parcial nº 5-C, redactada en Enero de 1973, y hace referencia a la zona calificada como de EDIFICACION ABIERTA, que por Resolución Ministerial de 29 de Septiembre de 1974 (B.O.E. 25-Octubre-1974) fue excluída de la aprobación del Plan, con el fin de que, y se cita textualmente: "Se redacte una nueva ordenación de la misma ajustandola al volumen de edificación marcado por el Plan comarcal, 5 m3/m2. y que en la presente alcanza 5'40 m3/m2"

De conformidad, por tanto, con la citada resolución se ha procedido a un nuevo estudio de la zona de Edificación Abierta en el sentido expresado; estudio que afecta fundamentalmente a las alineaciones de los bloques de edificios anteriormente proyectados y al uso de los terrenos, buscando respetar lo más posible el estado actual y los criterios establecidos, toda vez que el sector aparece construído en un 80% de su edificabilidad y practicamente en su totalidad con edificios acogidos a la protección oficial.

Es por ello que al proceder dentro del nuevo estudio a plantear las posibles modificaciones, éstas han quedado limitadas en grado máximo por la circunstancia antedicha y por tanto sólo en aquellas manzanas donde aparecían libres de edificación o en bloques parcialmente construídos se ha podido buscar la reducción de volumen reque

rido.

Por otra parte al establecer una cierta división en polígonos dentro de la zona, al objeto de proceder a un ponderado estudio de volumenes, éste dio como resultado que el exceso de volumen aparecía claramente en el polígono limitado por la Av. de Ausias March (Acceso a Alicante) y las calles Olta, Ingeniero Joaquín Benlloch y Prolongación de Isla Cabrera, al otro lado de la zona del Plan Comarcal, y por consiguiente el criterio de reducción de volumen establecido en el párrafo anterior se ha centrado en este sector.

Por último, la previsión de plazas de aparcamiento en proporción de una por vivienda, determinada en la misma Resolución ministerial ha obligado a que en la modificación de la zona de Edificación Abierta, se haya tenido igualmente en cuenta, toda vez que es aquí donde el número de viviendas es mayor y al mismo tiempo más necesitada de áreas de aparcamiento.

Consecuencia de todo lo expresado, la modificación del Plan Parcial nº 5-C y en la zona de Edificación Abierta se concreta en los puntos siguientes:

1º.- Reducción de la longitud de los bloques situados entre la Av. de Ausias March y las calles Olta, Juan Ramón Jimenez y Bernat Descolls; y los situados entre la Av. de Ausias Marcha, Na Robella, Juan Ramón Jimenez y prolongación Isla Cabrera.

2º.- Supresión de los bloques situados entre las calles Bernat Descolls, Ingeniero Joaquín Benlloch, Juan Ramón Jimenez y En Proyecto, transformando el conjunto en una manzana especial para la construcción de un edificio singular con destino a aparcamiento público, a la que se le asig

na un volumen máximo edificable.

3º.- Supresión de una zona comercial entre los bloques ya construídos y situados entre la Av. de Ausias March y la calle Juan Ramón Jimenez, en la manzana inmediata a la calle Na Robella y al norte de la misma, destinando el terreno a aparcamiento público.

Posteriormente, transcurrido el periodo de exposición pública, y como consecuencia de la aceptación de, en parte o en su totalidad, ciertas reclamaciones habidas, se introducen nuevas variaciones en el plan, siendo las más importantes a destacar, la inclusión de un Mercado Municipal, la reserva de una zona para templo y la delimitación exacta, como tal, de una estación de servicio, en la actualidad en funcionamiento, junto a la Av. de Ausias March.

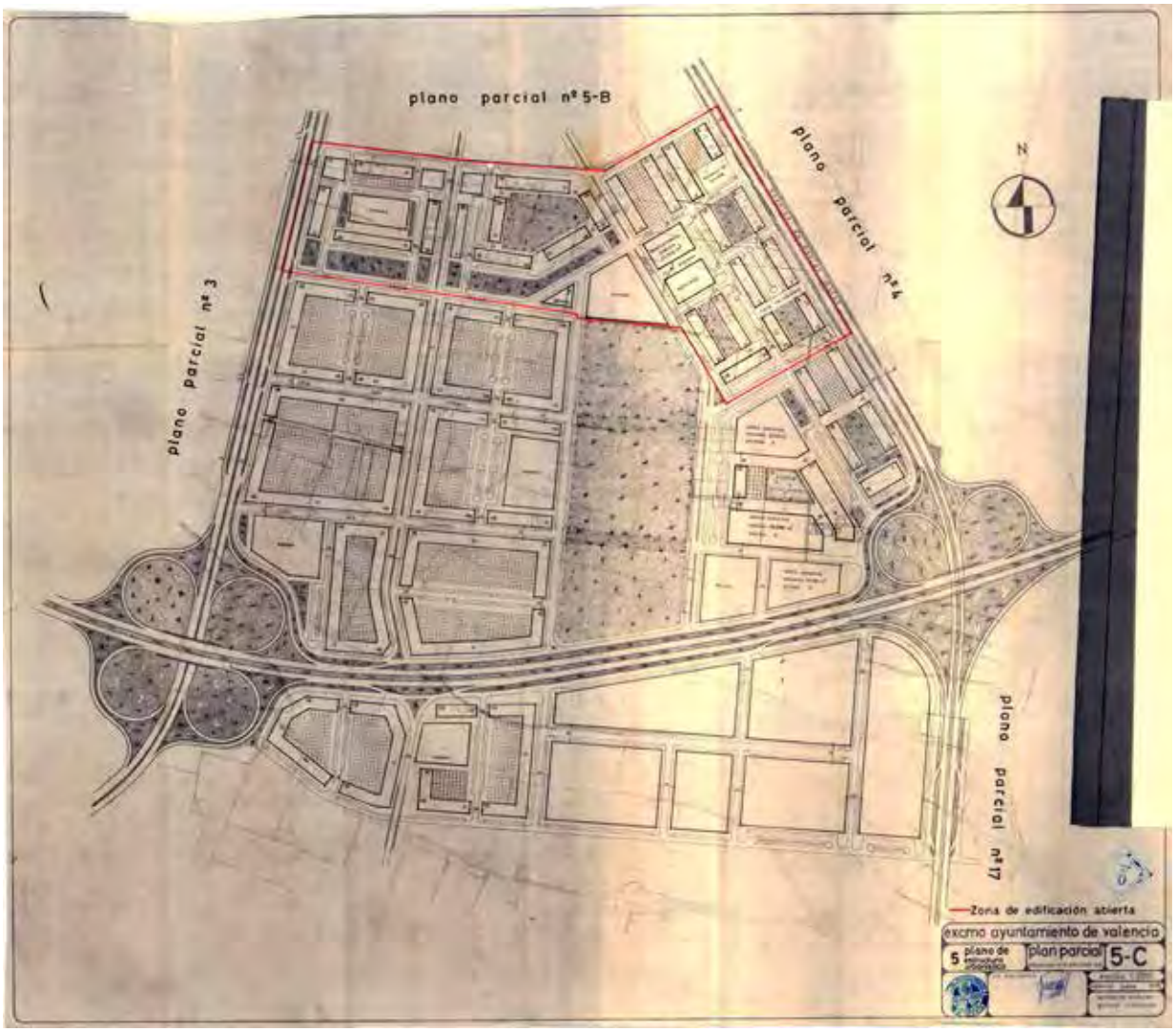
Motivo de la introducción de estos elementos ha sido el reajuste en los diferentes bloques de edificación circundante; reajuste que en cualquier caso se mantiene en lo que al volumen se refiere por bajo del indice del Plan General.

Circunstancias todas ellas que quedan reflejadas en los planos y documentación adjunta, y cuyo resumen es el siguiente:

A.- ZONA DE EDIFCACION ABIERTA.-

Superficie total del sector	254.400	m2.
Superficie edificable total en planta	74.639	m2.
En bloques de vivienda y comerciales: (48.959)	58.959	m2.
En servicios:	25.680	m2.
Volumen total	1.270.843	m3.
Coeficiente de edificabilidad	4'99	m3./m2.
Zonas Verdes (12'62%)	34.130	m2.

Valencia, Julio de 1.975
El Arquitecto Municipal,


plano parcial nº 5-B
plano parcial nº 3
plano parcial nº 4
plano parcial nº 17
N
Zona de edificación abierta
excmo ayuntamiento de valencia
5
plano de situación
plan parcial
5-C

PLAN PARCIAL Nº 8 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1974

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Fernando Bueso Fernández-Moscoso.

Fecha redacción: Abril de 1974.

Fecha aprobación: O.M. 16-07-1974 (BOE 29-08-74).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

MEMOR

El Plan Parcial Nº 8 comprende los terrenos limitados al Sur por el actual Cauce del Río Turia, al Oeste por calle Prolongación del Puente de Campanar, al Norte por Avenida del General Avilés y al Este por la Avenida de Burjasot.

Su superficie total, de 1.176.990 m2., queda desglosada de esta forma:

-Plan Parcial del Polígono de Campanar (de la Gerencia de Urbanización).....	509.000	m2.
-Preventorio de S.Francisco Javier (objeto de Proyecto especial).....	80.000	m2.
-Plan Parcial Nº 8 (Campanar)	587.990	m2.

a).- El Plan Parcial de la Gerencia de Urbanización (comprensivo de la Ciudad Sanitaria de la Seguridad Social, Estación Norte de Autobuses, etc.), fué aprobado con las últimas remodelaciones el 24 de abril de 1971 por la Dirección General de Urbanismo.

b).- El Preventorio de S.Francisco Javier, son todos sus terrenos propiedad del Estado, y zona especial según el Plan General de Valencia y su Comarca adaptado a la Solución Sur.

Por ello, nos limitamos en el presente Plan Parcial a reflejar en el Polígono de la Gerencia lo que ya fué en su día aprobado; en el Preventorio de Campanar, a asignarle la calificación de zona especial, como en el Plan General.

El resto del Plan, el que estrictamente nos interesa, comprende:

1.- La Zona Noroeste, [illegible] a Tránsitos, formada por el poblado de Campanar, que se ha respetado, y zonas limítrofes.

En este sector, la manzana definida por Avda. de Pio XII, Avda. General Aviles, c/ Aparicio Albiñana y c/ Monestir de Poblet, con el mismo volumen que le corresponde según Ordenanzas, se ha distribuido en diferente forma, por lo que se le asigna la calificación de singular.

Al Norte y Este del actual poblado se han colocado unos edificios-pantalla, que ya existían en anteriores planeamientos.

Esta zona, dado el estado poco avanzado de la construcción, se ha diseñado con un tratamiento más higiénico y menos denso que la típica construcción de Ensanche.

A pesar de ello, no se vulnera el Plan General puesto que la unidad formada por un bloque o por dos bloques unidos por plantas bajas comerciales, son manzanas elementales de ensanche.

En algunas de ellas y en evitación de que la aplicación de Ordenanzas obligase a distintas alturas, cosa poco ortodoxa en un bloque de 10 metros de anchura, se ha dispuesto una altura a cornisa uniforme, por lo que podrían calificarse como edificios singulares aunque en el sentido más restrictivo de tal calificación, ya que no produce aumento de volumen ni superación del techo de la zona, sino solo una positiva disposición de bloques.

2.- La zona Sur-Oeste, de Edificación Abierta, separada de la anterior por la calle de la Ballestera, en la cual por encontrarse en estos momentos ya construida, se producen aumentos de volumen en el sector limitado por c/Tirso de Molina, Avda.Pio XII, Avda. Alférez Provisional, y en el cual se ha establecido espacios libres

adicionales para compensar el exceso de volumen.

Asimismo, las dos manzanas semiabiertas que lindan con la antes aludida por la Avda. Alférez Provisional, en las cuales se han previsto unos cortes en la edificación perimetral y más baja altura de aquélla con la que se han iniciado las construcciones.

3.- El triángulo de Edificación Abierta, limitado por la Avda. Alférez Provisional, Avda. Pio XII y c/En Proyecto, en el que se han situado en primer plano un edificio singular de XV plantas y otro entre éste y el Preventorio, de IX plantas.

4.- La zona de edificación abierta limitada por la Avda. Pio XII, Avda. General Avilés, Carretera de Paterna, Avda. Alférez Provisional y c/Monestir de Poblet, la cual consta de cuatro manzanas, una de ellas completamente construida y las otras parcialmente, construcciones que se han iniciado con la aplicación de la calificación de Extensión Exterior a Tránsitos y en las que, dado el aumento de volumen, se han dispuesto dos espacios libres para compensar aquél, de un total de 4.520 m2.

En cuanto a reserva de escuelas, se han previsto tres solares: uno de 10.550 m2. y otro de 5.008 y 5.040 m2., con capacidad total para 32 aulas y 1.280 alumnos.

A la superficie de zonas verdes, mayor del 10 %, hay que sumar las que se sitúan en puntos en que hay exceso de volumen y, en todo caso, habría que considerar lo siguiente:

El actual cauce del Rio Turia, destinado según el Plan General a Viales (enlace de la Autopista del Mediterráneo con la de Madrid), está en trámite su desafectación como cauce de río.

Del estudio de viales, se ha deducido la nó necesidad de

esta autopista con el cauce, bastando con dos calzadas laterales de tráfico rápido, con lo cual quedaría el 80 % del cauce como espacio libre, de los cuales al menos el 50 % sería zona verde (70.080 m2. corresponden a este Plan), siendo el resto deportivo-cultural, lo que supone, no sólo para toda la ciudad sino especialmente para las zonas limítrofes con el cauce, una beneficiosa descongestión que habría que considerar como muy beneficiosa, y compensatoria de los posibles aumentos de volumen.

La superficie total del Polígono se distribuye de esta forma:

Viales	254.296	m2.
Zonas Verdes ...	59.296	m2.
Escuelas	20.598	m2.
Edificación	253.800	m2
T O T A L	587.990	m2.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Aprobado según Orden
de fecha 16 JUL. 1974
DIRECCION GRAL. DE URBANISMO

Volumen promedio : 6 m3/m2.

M2. edificados 1.522.800,--

25 % plantas bajas ..... 380.700,-- m3.

75 % destino viviendas..... 1.142.100,-- m3.

Tomando como base un promedio de 300 m3. por vivienda, nos dá ---------- 3.807 viviendas:

A razón de 4.5 personas por vivienda, 17.131 habitantes

La densidad total (sobre superficie total del Plan) de:

17.131/58.7990Ha. = 291 habitante/Ha.

En documento aparte se desarrollan las Ordenanzas de uso de los terrenos y edificación, planos topográficos, de ubicación, de alineaciones y de ordenación, así como los esquemas de servicios de agua, alcantarillado y alumbrado.

E T A P A S.

Siendo este Plan Parcial destinado por el momento, a la edificación por particulares, no pueden marcarse etapas de realización que dependerán de la actividad constructiva. Sin embargo, el Excmo.Ayuntamiento, además de construir los elementos urbanísticos generales,en una primera etapa,se mantendrá siempre, en la urbanización, adelantado sobre la iniciativa particular urbanizando zonas en que se prevéa la edificación inmediata.

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Aprobado según Orden
de fs.l 16 JUL. 1974
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO

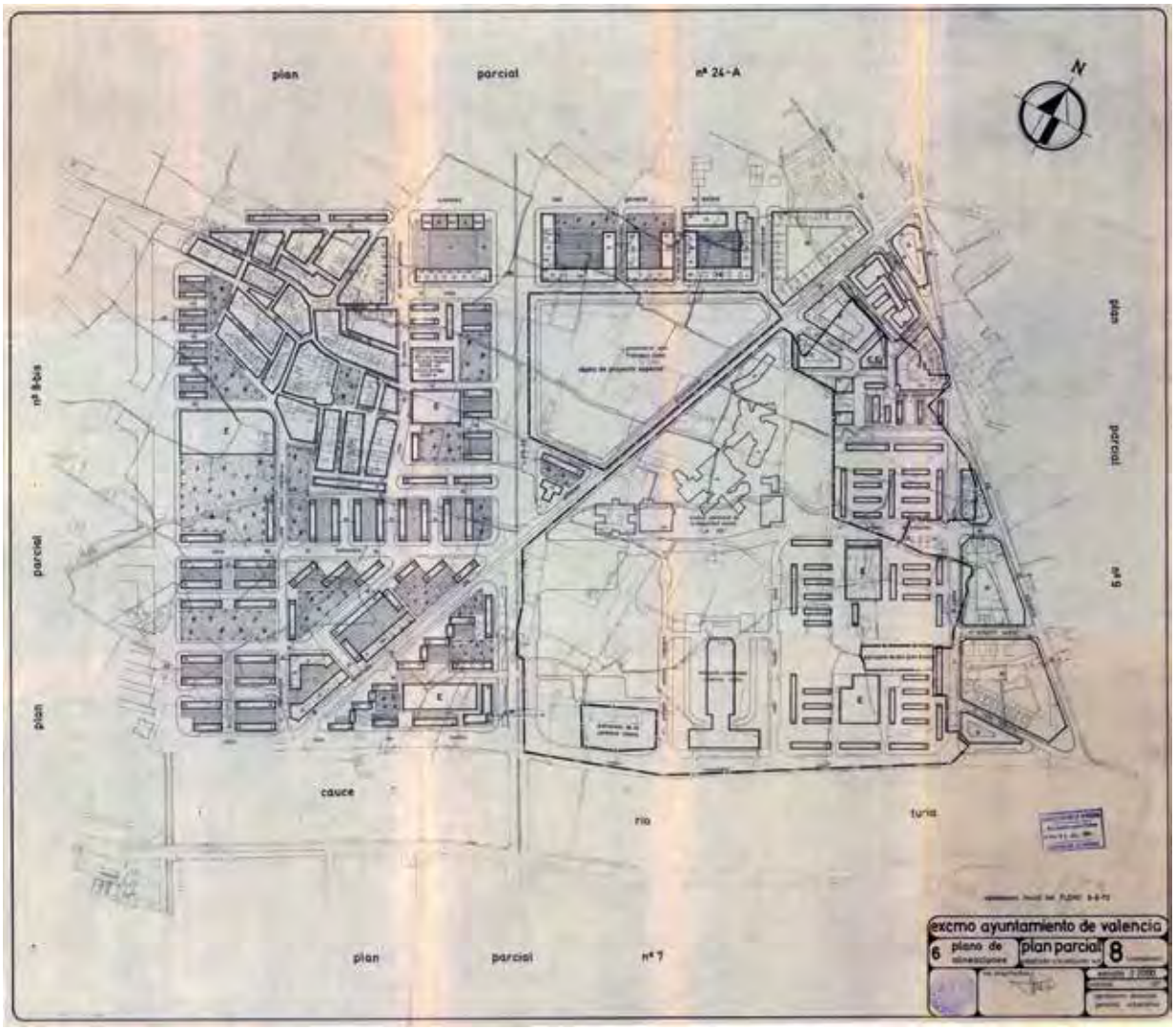
MEDIOS ECONOMICO-FINANCIEROS.

Son los del presupuesto ordinario del Ayuntamiento del Excmo. Ayuntamiento de Valencia y los extraordinarios que se establezcan a medida que se cumpla lo dicho en el párrafo anterior y se disponga de proyectos detallados de urbanización.

Con lo dicho creemos suficientemente expuesto el alcance del estudio realizado para que, si el Excmo.Ayuntamiento lo estima conveniente, lo eleve a la aprobación por la Superioridad.

Valencia,

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
OFICINA TECNICA DE URBANISMO


plan
parcial
nº 24-A
N
nº 8-bis
plan
parcial
cauce
río
turia
plan
parcial
nº 7
excmo ayuntamiento de valencia
6
plano de
plan parcial
8

PLANO PARCIAL Nº 8-B (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1967

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Julio Bellot Senent.

Fecha redacción: Agosto de 1967.
Fecha aprobación: O.M. 21-12-1968 (BOE 31-01-69).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

DESARROLLO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA

ADAPTADO A LA SOLUCION SUR

PLANO PARCIAL Nº. 8-B

M E M O R I A

OBJETO DE ESTE ESTUDIO

La redaccion y aprobacion en 30 de junio de 1.966 del Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, Adaptado a la Solucion Sur, ha traído consigo, además del cambio del Rio y de algunos elementos, la sujeción a las nuevas exigencias del momento urbanístico, principalmente el que se refiere a tráfico de vehículos y aparcamiento de los mismos.

Como consecuencia, la Jefatura de Obras Públicas en su Oficina Regional de Proyectos de Carreteras se redactó un estudio de todos los accesos de la Ciudad por carretera y las carreteras de tránsito y circunvalación, con gran anchura, (80 metros en la mayor parte) y uniones a niveles distintos, con gran superficie, amen de la autopista por el cauce actual del rio.

Naturalmente, casi todos los planos parciales han resultado afectados con mayor o menor intensidad, no habiendo sido una excepción el que nos ocupa, por lo que el objeto de este estudio es la adaptación a las modificaciones precitadas, el establecimiento de los aparcamientos posibles, sin producir exceso de transtornos a la propiedad particular y pequeñas modificaciones parciales del esquema urbanístico para mejorar aspectos estrictamente necesarios.

JUSTIFICACION DE LA ORDENACION

Lo dicho anteriormente justifica ya por si solo la ordenación propuesta, pero es que además el Plan General, aunque pretendiendo seguir en todo las zonificaciones establecidas en los planos parciales que el Ayuntamiento tenía redactados y en redacción, ha modificado pequeñas zonas, ha establecido zonas comerciales y ha añadido - alguna zona periférica. Todo ello se ha plasmado en la redacción del Plan Parcial presente.

Por todo ello la justificación de la ordenación es la de desarrollar el Plan General y adaptarse a él.

En el plano de este Plan Parcial se distingue perfectamente las vías de gran tráfico y de las de tráfico mediano y las de — distribución.

En el mismo se diferencian claramente dos zonas de distinto carácter. Una situada en Oeste del conjunto de carácter industrial apoyada en las vías de gran tráfico y separada de las zonas de huerta por la misma. Y la otra, la situada al Este, de carácter residencial, separada por la prolongación de la Avenida de Pérez Galdós — del Plano Parcial nº 8.

Dentro de la zona residencial, por ser sobre zona poco — edificada, se ha dotado el esquema de super manzana, ya sea compuesta de bloques abiertos o de manzanas semi abiertas, procurando para formarla imposibilitar el tráfico veloz de vehículos por su interior, disponiendo fondos de saco o bien calles quebradas, para distribuir en el interior de la manzana o bien llegar a los aparcamientos.

La zona residencial se ha proyectado orgánicamente estableciéndose el centro comercial en el emplazamiento que marca el — Plan General, pudiendo construirse en él mas de 2,00 metros cuadrados por habitante, por lo que resultará holgado.

Se ha reservado terreno para escuelas.

Se ha reservado terreno para aparcamientos.

Se ha reservado terreno para jardines.

Y se ha ubicado espacio para centros religiosos.

En todo ello, dada la pequeñez del conjunto y su relación con el proyecto parcial contiguo, o sea el número 8, se ha procurado que domine la prudencia, si bien es cierto que no señalar el futuro emplazamiento de algún edificio público, compromete su futura situación, también es cierto que señalar mas elementos de los que se prevée que el municipio construya, o por lo menos adquiera los terrenos, tiene el inconveniente de que se cumpla lo establecido en el artículo 56 de la Ley del Suelo sobre recobro del libre ejercicio de las facultades dominicales.

La superficie que abarca el Plan, desde el eje de las calles que lo limitan, es de 61,97 Ha.

La superficie de edificación destinada a viviendas es de 536.643 metros cuadrados, lo que destinando a vivienda 100 metros cuadrados, incluídos patios y escalera, da un total de 5.366 viviendas.

El número de habitantes, calculando un promedio de cuatro habitantes por vivienda es de 21.464 habitantes.

La densidad del polígono es de 340 habitantes por hanegada aproximadamente, densidad algo baja, pero hay que tener en cuenta la parte importante del mismo que se destina a zona industrial.

La superficie de aparcamientos, considerando que el barrio es de condición modesta es de 20 metros cuadrados por cada cinco viviendas, lo que daría una superficie de 21.474 metros cuadrados, sobrepasándose ésta cantidad y alcanzando la superficie de 38.061 metros cuadrados, que consideramos lógica dado que las zonas industriales también tienen que tener su aparcamiento, ello se ha conseguido ampliamente entre los establecidos a lo largo de las vías públicas y los especiales.

La superficie de espacios libres es de 63.670 metros cuadrados, sin tener en cuenta el espacio libre que existe trás edificaciones abiertas y rebasando ampliamente el 10 % de la superficie del plano.

La superficie destinada a edificación abierta, en metros cuadrados edificables, es de 276.592 metros cuadrados, y el volúmen de la misma es de 1.235.324 metros cúbicos, lo que da un coeficiente de edificabilidad de 4,65 m3. por m2. inferior a los cinco metros cúbicos por metro cuadrado permitidos.

En las manzanas rechayentes a la prolongación de Avenida de Pérez Galdós, con zonificación de "Extensión exterior a Tránsitos" se destina una superficie edificable de 36.393 metros cuadrados.

La superficie de terreno edificable destinado a "Zona - Industrial" es de 109.266 metros cuadrados.

La población escolar, incluído maternales, es del 15 % de la población, o sea 3.219 alumnos, los que a razón de 6 m2 por alumno necesitarían una superficie de 19.317 metros cuadrados. - La superficie destinada en el presente proyecto es de 8.600 metros cuadrados, cifra al parecer insuficiente a pesar de haber ubicado los centros de enseñanza que creemos necesarios en la parte Norte y Sur del polígono. Pero dada la circunstancia de no existir en el mismo ningún centro de enseñanza media, y si en los próximos relacionados, con el objeto de este proyecto creemos que es suficiente. Ya que si fuera preciso en el futuro podría aprovecharse el excedente de espacios libres para construir algún grupo escolar mas.

En documentos aparte se desarrollan las Ordenanzas de uso de los terrenos y edificación, planos topográficos, de ubicación, de alineaciones y ordenación, así como los equemas de servicios de agua, alcantarillado y alumbrado.

ETAPAS

Siendo este Plan Parcial destinado, por el momento, a la edificación por particulares no pueden marcarse etapas de realización que dependerán de la actividad constructiva de los mismos. Sin embargo, el Excmo. Ayuntamiento, además de construir los ele-

mentos urbanísticos generales en una primera etapa se mantendrá, siempre, en la urbanización, adelantado sobre la iniciativa particular, urbanizando zonas en que se prevéa edificación inmediata.

MEDIOS ECONOMICOS FINANCIEROS

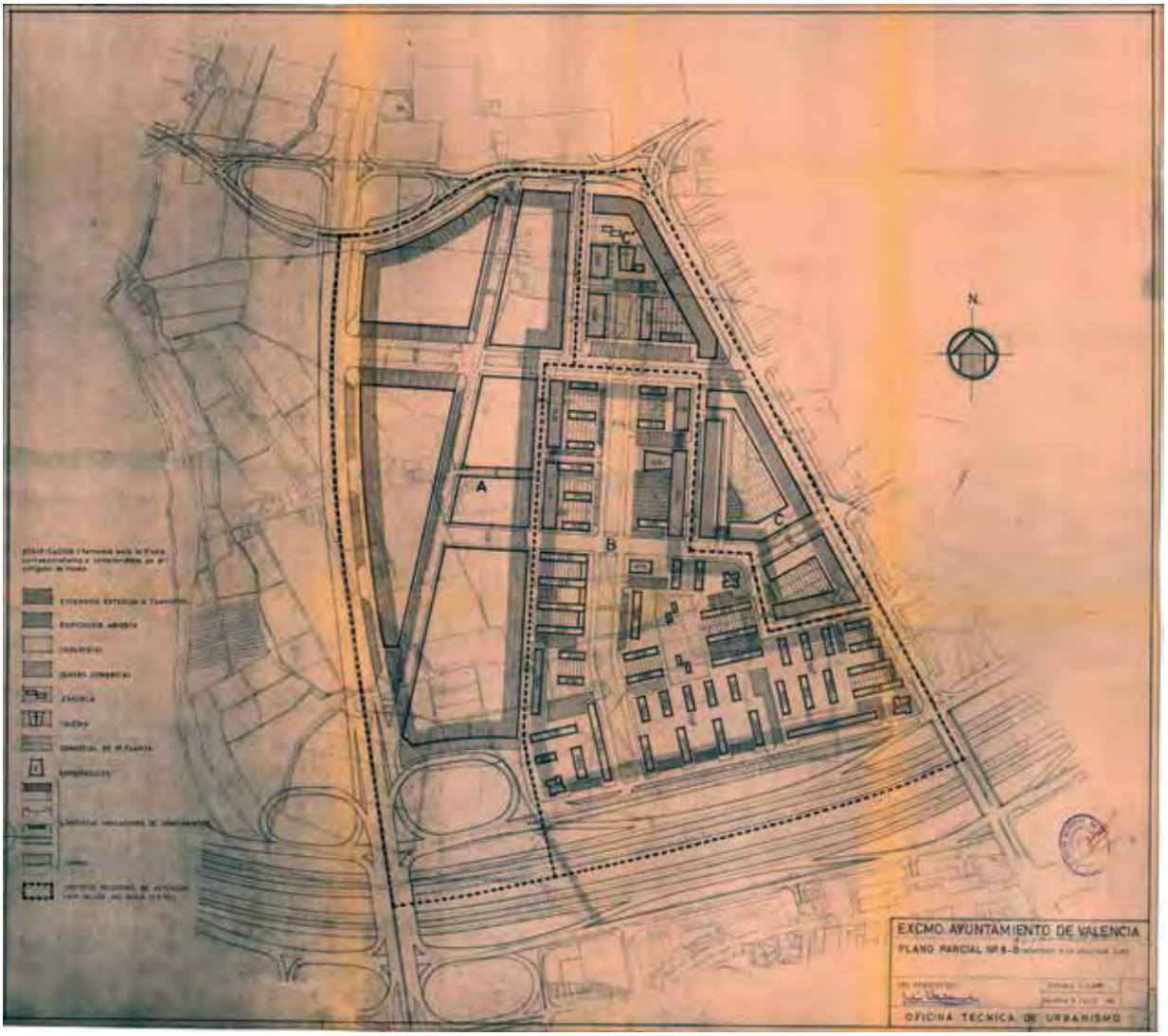
Son los del presupuesto ordinario de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Valencia y los extraordinarios que se establezcan a medida que se cumpla lo dicho en el párrafo anterior y se disponga de proyectos detallados de urbanización.

Con lo dicho creemos suficientemente expuesto el alcance del estudio realizado para que, si el Excmo. Ayuntamiento lo estima conveniente, lo eleve a la aprobación de la Superioridad.

Valencia agosto de 1.967.

EL ARQUITECTO MUNICIPAL,

DIRECCION GENERAL DE URBANISMO
MINISTERIO DE LA VIVIENDA


N
A
B
C
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
OFICINA TECNICA DE URBANISMO

PLAN PARCIAL Nº 10 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1974.

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: José Vicente Ripoll.

Fecha redacción: Septiembre de 1974.

Fecha aprobación: O.M. 30-04-1975 (BOE 01-07-75).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
V A L E N C I A

OFICINA TECNICA DE URBANISMO

PLAN PARCIAL Nº 10 -ADAPTADO A LA SOLUCION SUR

Aprobado
de fecha 30 ABR. 1975
DIRECCION GRAL. DE URBANISMO

M E M O R I A

1.1. El Plan Parcial nº 10 fué aprobado en 14 de Mayo de 1.956 por la Comisión Central de Sanidad Local.

El nuevo estudio del citado Plan se reduce a las modificaciones pertinentes para adaptarlo al Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, Solución Sur.

Los límites de dicho Plan Parcial no han sufrido variación alguna, siendo los siguientes:

Norte: Avenida de Primado Reig.

Sur : Cruce actual del Rio Turia.

Este : Calle General Elío y Botánico Cavanilles.

Oeste: Avenida de Ramiro Ledesma.

Como consecuencia de la redacción, por parte de la Jefatura de Obras Públicas en su Oficina Regional de Proyectos y Carreteras, del estudio de todos los accesos de la Ciudad, asi como de las Rondas Exteriores, este Plan Parcial se ha visto afectado, teniendo que adaptarlo a estas modificaciones, asi como también ha habido que actualizarlo para que cumpliese con las nuevas Zonificaciones y Normas establecidas en el Plan General.

Esta adaptación en algunos casos ha revestido especial dificultad, ya que según se puede comprobar en el plano correspondiente al Estado Actual, la edificación -adaptandose al Plan aprobado en 1.956- se ha desarrollado con gran intensidad y dispersión.

1.2. ZONIFICACION.

Existen según el Plan General las siguientes zonificaciones:

Ensanche hasta Tránsitos

Edificación Abierta Alta.

Centro Comercial.

Zona Especial.

Zona Verde.

1.2.1. Ensanche hasta Tránsitos.

Comprende esta zonificación la mayoria del Plan Parcial, en ella la edificación se desarrolla en manzanas cerradas, salvo en algunos sitios determinados en donde se han dispuesto bloques abiertos. Tanto en un caso como en otro la altura máxima viene en función del ancho de la calle.

1.2.2. Edificación Abierta Alta.

Esta zonificación viene delimitada por las calles Primado Reig y prolongación Padre Urbano por el norte; Maximiliano Thous y Capitán General Muñoz Grandes por el sur; Benimarfull por el este; y Almazora y Hnos. Fabrilo por el oeste.

Se ha estudiado un sensible reajuste en los límites de esta zona con referencia al Plan General, para delimitar algunas manzanas que estaban parcial o totalmente construidas con una clara tipología de edificación intensiva.

Los bloques llevan grafiada la altura máxima, que señala el número de plantas en las que se incluye la planta baja.

El volumen para esta zona según el Plan General es de 5 m3./m2. Según el Plan Parcial se ha ocupado una superficie de 117.466 m2., con un volumen total de 550.821 m3. lo que nos da el siguiente coeficiente de edificabilidad:

$$\text{coeficiente de edificabilidad} = \frac{550.821 \text{ m3.}}{117.466 \text{ m2.}} = 4{,}69 \text{ m3./m2.}$$

1.2.3. Centro Comercial.

En el Plan General, en la zona limitada por las calles Maximiliano Thous, Almazora, Platero Suárez y Bilbao, que comprende cuatro manzanas, se ha ubicado un Centro Comercial. Solamente una de las cuatro manzanas citadas puede ser destinada totalmente a edificio comercial, las otras tres estan construidas parciamente, algunas de ellas en más de un 80%, por esta razón, se destinan las plantas bajas a locales comerciales y se ha proyectado, en la li-

mitada por las calles Bilbao, Fray Pedro Vives, Luis Mayans y Platero Suárez, unas galerias comerciales.

En la manzana destinada totalmente a edificio comercial se ha establecido de acuerdo con la Norma 35 del Plan General un volumen máximo edificable de 60.000 m3. y una altura reguladora máxima de XII plantas. En el supuesto de que se proyectaran varios bloques, se aplicarán para la separación entre ellos, las mismas ordenanzas que rigen para la edificación abierta.

1.2.4. Zona Especial.

Esta zonificación hace referencia al actual Museo de San Pio V que data del siglo XVII y de sus aledaños, que serán objeto de un proyecto especial, respetando el actual Museo. El volumen máximo de la zona es de 40.000 m3.

Igualmente será objeto de proyecto especial, aunque no venga reflejado en el Plan General, la manzana delimitada por las calles de Alboraya, Poeta Bodría, Trinidad y en proyecto. En esta manzana se encuentra el Convento de Religiosas Franciscanas de la Santísima Trinidad que data del año 1.446 y que fue fundado por la Reina Doña María, mujer de Alfonso V de Aragón. El proyecto especial contemplará la conservación de este edificio. El volumen máximo de la manzana es de 70.000 m3.

1.2.5. Zona Verde.

Comprende los Viveros Municipales. Su superficie es de 263.640 m2., que representa aproximadamente el 23,33% del total del Plan Parcial.

1.3. Red Viaria.

Esta limitado el Plan por cuatro importantes vias de comunicación según se ha apuntado en el preámbulo de esta Memoria. Además, en la dirección Norte-Sur discurre una arteria que enlaza con las futuras Rondas Exteriores y de Este a Oeste existen otras dos importantes redes de 30 y 25 m. de anchura. El resto del viario esta compuesto por calles de 25 a 10 m., según las necesidades del Plan y en función de la fluidez del tráfico.

1.4. Densidad de población.

Se ha realizado este estudio con arreglo a los siguientes datos:

Superficie ocupada por los edificios de viviendas.....203.308 m2.
Número medio de plantas por edificio..... 6
Superficie total..... 1.219.848 m2.
Porcentaje ocupado por las viviendas (70%), el
resto se prevee para usos comerciales.....853.893 m2.
Superficie media de vivienda, considerando patios
interiores, elementos comunes, etc,..... 200 m2.
Número de viviendas = 853.893: 200 = ... 4.269
Número medio de personas por vivienda 4
Número total de habitantes = 4.269 x 4 = ... 17.076

1.5. Servicios urbanos.

El Plan Parcial esta suficientemente dotado de servicios urbanos, según se puede comprobar en el plano correspondiente a la Estructura Urbanística.

Se han ubicado cuatro escuelas, dos de ellas de 5.000 m2. una de 8.033 m2. y otra de 22.300 m2. De acuerdo con las últimas normas establecidas por el Ministerio de Educación y Ciencia, la capacidad total de alumnos para estas escuelas sera de 2.800.

Se ha dotado de áreas de aparcamiento y además se ha previsto que en las zonas grafiadas en los planos como aparcamientos en superficie o zonas verdes, puedan construirse aparcamientos subterraneos.

Los aparcamientos que existen proyectados en superficie en el Plan, tienen una superficie total de 26.240 m2. dando cabida a unas 1.312 plazas.

Las superficies exigidas para aparcamientos en el interior de los edificios según las Normas del Plan General son:

5% de superficie destinada a vivienda:

0,05 x 853.893 m2. = ... 42.694 m2.

15% de superficie destinada a otros usos:

0,15 x 365.955 m2. = ... 54.893 m2.

Total 97.587 m2.

que a una media de 20 m2. por plaza de aparcamiento, representan

4.879 plazas, que junto con las anteriores previstas en superficie ascienden a 6.191.

1.6. Medios Económicos-Financieros.

Constituyen estos medios el presupuesto ordinario de urbanismo del Excmo. Ayuntamiento más los presupuestos extraordinarios que sean establecidos para promover y fomentar el desarrollo de la zona.

Con todo lo descrito creemos haber expresado suficientemente el alcance de este estudio que proponemos al Excmo. Ayuntamiento para que si lo estima conveniente, lo eleve a la aprobación por la Superioridad.

Valencia, Septiembre de 1.974

LOS ARQUITECTOS

OFICINA TECNICA DEL PLANEAMIENTO DE VALENCIA

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Aprobado según Orden
de fecha 30 ABR. 1975
DIRECCION GRAL. DE URBANISMO


N.
plano parcial nº 23
plano parcial nº 22
plano parcial nº 9
excmo ayuntamiento de valencia
6
plano de alineaciones
plan parcial
10

PLANO PARCIAL Nº 11 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1968

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Julio Bellot, Cándido Orts.

Fecha redacción: Junio de 1968.

Fecha aprobación: O.M. 15-04-70 (BOE 26-05-70).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES Y ESTRUCTURA URBANÍSTICA. 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
V A L E N C I A

PLAN PARCIAL Nº 11 - ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR-

M E M O R I A

OBJETO DE ESTE ESTUDIO

La redacción del Plan Parcial nº 11 se debe a la adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca a la Solución Sur.

El Plan Parcial nº 11 se halla limitado por la Avda. de Primado Reig, margen izquierda del Rio Turia, Nuevo Acceso de Barcelona y la Avda, General Elío -calle Botánico Cabanillas.

Como consecuencia de la redacción, por parte de la Jefatura de Obras Públicas en su Oficina Regional de Proyectos y Carreteras, del estudio de todos los accesos de la Ciudad por carretera y las carretera de tránsito y circunvalación, este plan Parcial se ha visto tambien afectado teniendo que adaptarlo a las modificaciones que han traido consigo el citado estudio, estableciendo aparcamientos posibles, sin producir exceso de trasternos a la propiedad particular -puesto que este Plano ha estado en uso durante mucho tiempo en el Ayuntamient-, así como pequeñas modificaciones parciales del esquema urbanístico para mejorarlo.

El Camino de Tránsitos o Ronda Interior - Av. del Primado Reig Esta vía limita al Plan Parcial por su lado Norte, como se dijo anteriormente y lleva consigo unas exigencias en lo que se refiere a cruces de calles y embocadura de las mismas. Además de facilitar el acceso directo a la propiedad posibilita el estacionamiento marginal de vehículos en algunas partes importantes.

Nuevo acceso de Barcelona: Este acceso le limita por el Este siendo esta arteria incorporada al Plan Parcial con todas las caracte-

rísticas del trazado que para ella se ha previsto.

El resto de calles se ha estudiado con el fin de conseguir una mayor fluidez en el tráfico definiendo las secciones transversales y radio de giro necesarios.

Parte muy importante en este Plan Parcial ha sido tambien el convertir la Pasarela de la Exposición -anteriormente solo para peatones en paso para vehículos.

Se ha pretendido que en el Paseo al Mar adquiera más carácter de paseo aumentando su zona central de paseo con la eliminación de algunas vías que cruzaban.

JUSTIFICACION DE LAS ORDENANZAS

Lo dicho anteriormente justifica por sí solo la ordenación propuesta. Además el Plan General, aunque prescindiendo seguir en todo las zonificaciones establecidas en los planos parciales que el Ayuntamiento tenía redactado y en redacción, ha modificado pequeñas zonas, ha establecido zonas comerciales, etc.

Todo ello se ha plasmado en la redación del Plan Parcial presente y aunque parece que haya alguna modificación sobre el Plan General, no es así ya que, en los polígonos que se forman en el Plan General, éste tiende a generalizar zonificaciones sin las particularidades que existían y deben continuar, y, dada la escala del Plan General, si consideramos que el Plan General ya lodice todo, resultará que el Plan General no será un Plan General sino la suma de planos parciales en pequeño, que no necesita, para su desarrollo mas que aumentarlo de tamaño. Sabemos que esto no es así sino que el Plan General en su adaptación a la Solución Sur ha redactado respetando al máximo los planos parciales existentes anteriormente o pendientes de aprobación.

Por todo ello la justificación de la ordenación es la de desarrollar el Plan General y adaptarse a él.

En el Plan Parcial se diferencian claramente dos zonas de dis-

tinto carácter separadas por la principal vía de este Plan Parcial: El Paseo al Mar.

La zona situada al sur del citado Paseo y limitada además por el Nuevo acceso de Barcelona, margen izquierda del Río Turia y Avda. del General Elío, corresponde a la llama da Zona de ensanches hasta Tránsitos. En el vértice de esta zona, limitado por el Paseo de la Alameda y el nuevo acceso de Barcelona, se halla emplazado un Centro Comercial.

Incrustada en esta Zona se halla una zona verde -actual campo de Fútbol, Mestalla-, y lindando por dos de los lados de ésta y formando una ele se ubica una zona de edificación abierta alta.

La zona situada al norte del Paseo al Mar comprende: Zona especial -Cultural, Sanitaria, Deportiva, etc.- y comprende dos manzanas rdcayentes al citado Paseo. Zona de reserva deportivo-universitaria, y el resto zona de edificación abierta alta.

La manzana limitada por las calles, Jaime Roig, Juan Martorell, Botánico Cavanilles, y el Paseo al Mar, así como los terrenos donde hoy día se halla ubicada la Feria de Muestras y el Palacio de Ripalda, debido a su situación privilegiada -Principio del Paseo Mar y Paseo de la Alameda, frente al Río y junto al arranque del Puente del Real cuyo ensanchamiento ya está iniciado, y estando situada frente por frente de la zona verde de mayor extensión que posee Valencia: Parque de Viveros Municipales -se ha tratado como zona de edificación abierta alta considerando los edificios allí ubicados como "SINGULARES".

La Zona Ensanche hasta Tránsitos, casi totalmente construida en la actualidad, está formada por manzanas cerradas donde se ha respetado la profundidad edificable indicándolos en aquellas que no tenían anteriormente este destino.

Se ha reservado terreno para escuelas, centros comerciales, aparcamientos, jardines, centros religiosos, etc.

En todo ello se ha procurado que domine la prudencia, si bien es cierto que no señalar el futuro emplazamiento de algún edificio pú-

blico, comprometo su futura situación, tambien es cierto que señalar mas ele entos de los que se proveó que el Municipio construya, o por lo menos adquiera los terrenos, tiene el inconveniente de que a los diez años se recobra el libre ejercicio de las facultades dominiciales, según el artículo 58 de la Ley del Suelo, haciendo inútil el plano.

Con lo dicho creemos suficientemente expuesto al alcance del estudio realizado para que, si el Excmo. Ayuntamiento lo estima conveniente, lo eleve a la aprobación por la Superioridad.

Valencia, mayo de 1.969

LOS ARQUITECTOS MUNICIPALES,


PLANO PARCIAL Nº 10
PLANO PARCIAL Nº 11
PLANO PARCIAL Nº 12
PLANO PARCIAL Nº 1
PLANO PARCIAL Nº 2
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
PLANO PARCIAL Nº11
ALINEACIONES Y ESTRUCTURA URBANISTICA
OFICINA TECNICA DE URBANISMO

PLANO PARCIAL Nº 12 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1967

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: : Julio Bellot Senent.

Fecha redacción: Junio de 1967.

Fecha aprobación: O.M. 22-10-1969 (BOE 15-11-69).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES, ZONIFICACIÓN, VOLÚMEN Y DIVISIÓN EN POLÍGONOS

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

DESARROLLO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA, ADAPTADO A LA SOLUCION SUR

PLANO PARCIAL Nº. 12

M E M O R I A

OBJETO DE ESTE ESTUDIO

La redacción,y aprobación en 28 de Junio de 1.966,del Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, adaptado a la Solución Sur, ha traído consigo, además del cambio del Río y de algunos elementos, la sujeción a las nuevas exigencia del momento urbanístico, principalmente en lo que se refiere a tráfico de vehículos y aparcamiento de los mismos.

Como consecuencia, la Jefatura de Obras Públicas en su Oficina Regional de Proyectos de Carreteras, redactó un estudio de todos los accesos a la Ciudad por carretera y las carreteras de tránsito y circunvalación, con gran anchura (80 metros en la mayor parte) y uniones a niveles distintos con gran superficie, amen de la autopista por el cauce actual del Río.

Naturalmente, casi todos los planos parciales han resultado afectados con mayor o menor intensidad, no habiendo sido una excepción el que nos ocupa, por lo que el objeto de este estudio es la adaptación a las modificaciones precitadas, el establecimiento de los aparcamientos posibles, sin producir exceso de transtornos a la propiedad particular (en consideración de que este plano

ha estado en uso durante mucho tiempo en el Ayuntamiento) y pequeñas modificaciones parciales del esquema urbanístico para mejorar aspectos estrictamente necesarios.

JUSTIFICACION DE LA ORDENACION

Lo dicho anteriormente justifica ya por sí solo la ordenación propuesta.

Además el Plan General, aunque pretendiendo seguir en todo las zonificaciones establecidas en los planos parciales que el Ayuntamiento tenía redactados y en redacción, ha modificado pequeñas zonas, ha establecido zonas comerciales y ha añadido zona periférica.

Todo eèlo se ha plasmado en la redacción del Plan Parcial presente y aunque parece que haya alguna modificación sobre el Plan General, no es así ya que, en los polígonos que se forman en el Plan General, éste tiende a generalizar zonificaciones sin las particularidades que existían y deben continuar, y, dada la escala del Plan General, si consideramos que el Plan General ya lo dice todo, resultará que el Plan General no será un Plan General sino la suma de planos parciales en pequeño, que no necesita, para su desarrollo, mas que aumehtarlo de tamaño.

Esto no es así, por el contrario los que hemos seguido atentamente la redacción del Plan General sabemos que éste se ha trazado respetando al máximo en los planos parciales existentes anteriormente, o pendientes de aprobación.

Por todo ello la justificación de la ordenación es la de desarrollar el Plan General y adaptarse a él.

En este plano hay que señalar, en relación con lo expresado anteriormente, y como mas extraordinario, la zonificación de edificable de una pequeña manzana en la conjunción de Camino de Tránsitos con el Paseo al Mar donde se emplaza una Estación de Servicio de automovil y han de emplazarse diversos edificios solicitados.

Esto se ha hecho concordando con el plano anterior aprobado en una zona que comprende este emplazamiento por el Pleno Municipal de 3 de enero de 1.964.

En esta misma latitud, pero el norte del Plano y ya en su límite, zonificamos como Edificación abierta, poco densa, en consideración de que antes era edificable y destinado a Central Lechera.

Todo ello, como se ha dicho, porque creemos que el Plan General no ha pretendido modificaciones no necesarias y las establecidas son errores.

Se han establecido algunas modificaciones en relación con expedientes en curso, como zona del Colegio de Santa Ana (Expediente nº 72/19.65).

En el plano de este Plan Parcial se distinguen perfectamente las vías de Gran Tráfico en las de Tráfico mediano y las de distribución.

Se ve perfectamente que se ha procurado, allá donde ha sido posible, por ser sobre zona poco edificada, adoptar el esquema de supermanzana, ya séa compuesta de bloques abiertos o de manzanas cerradas, procurando para formarla imposibilitar el tráfico veloz de vehículos por su interior, disponiendo fondos de saco o bien calles quebradas, para distribuir en el interior de la manzana o bien llegar a los aparcamientos.

Se han establecido los centros comerciales en los emplazamientos que marca el Plan General, pudiendo construirse en ellos mas de dos metros cuadrados por habitante por lo que resultaran holgados.

Se ha reservado terreno para escuelas.

Se ha reservado terreno para aparcamientos.

Se ha reservado terreno para jardines.

Se han ubicado los centros religiosos.

En todo ello se ha procurado que domine la prudencia, si bien es cierto que no señalar el futuro emplazamiento de algún edificio público, compromete su futura situación, también es cierto que señalar mas elementos dselos que se prevée que el Municipio constru-

-ya, o por lo menos adquiera los terrenos, tiene el inconveniente de que a los diez años se recobra el libre ejercicio de las facultades dominicales, según el artículo 56 de la Ley del Suelo, haciendo inutil el plano.

La superficie que abarca el plano, desde el eje de las calles que lo limitan, es de 313,63 hanegadas.

La superficie de edificación destinada a vivienda es de 5.366.107 m/2, lo que destinando a cada vivienda 100 m2, incluídos los patios y escaleras, dá un total de 53.661 viviendas.

El número de habitantes, calculando un promedio de cuatro habitantes por viviendas, es de 214.644 habitantes.

La densidad del polígono es aproximadamente de 680 habitantes por hanegada.

La superficie de aparcamientos, considerando que el barrio es de condición modesta, es de 20 m/2. por cada cinco viviendas, lo que daría una superficie de aparcamientos de 214.700 m/2. Los aparcamientos especiales existentes en el plan alcanzan la superficie de 84.516, m/2, sin contar viales, calculando un 20 % de la superficie de viales destinada a aparcamiento, revasaríamos con mucho la superficie necesaria.

La superficie de espacios libres es de 210.447 m/2. sin contar el enorme espacio destinado a escuela de Maestría Industrial que es de 342.350 m/2, lo que supera con mucho el 10 % de la superficie total del plano.

La superficie destinada a edificación abierta es de 1.156.078 m/2 y el volúmen de la edificación que se puede contruir en la misma, es de 5.432.490 m/3. lo que dá un coeficiente de edificabilidad de 4,75 m/3 por metro cuadrado, inferior a los 5 m/3. por m/2. necesarios.

La superficie destinada a zona de extensión exterior a Tránsitos, es de 1.270.000 m/2 aproximadamente.

La población escolar, incluídos maternales, es del 15 % de la población, o sea, 32.196 alumnos, lo que a razón de 6 m/2. por alumno se necesitaría una superficie de 193.179 m/2. La superficie prevista en el plano es de 75.052 m/2. sin contar la gran superficie que se destina a escuela de Maestría Industrial. En la parte nueva del plan sehha dotado todas las manzanas su correspondiente espacio escolar, y se han aprovechado de la parte construída del mismo los espacios libres donde se pudieran ubicar alguna obra con lo previsto nuevo, y los edificios escolares ya en funcionamiento, sitos en la parte construída del plan parcial, se rebasará con mucho las necesidades.

En documentos aparte se desarrollan las Ordenanzas de uso de los terrenos y edificación, planos topográficos, de ubicación, de alineaciones y de ordenación, así como los esquemas de servicios de agua, alcantarillado y alumbrado.

ETAPAS

Siendo este plan parcial destinado, por el momento, a la edificación por particulares, no pueden marcarse etapas de realización que dependerán de la actividad constructiva de los mismos. Sin embargo, el Excmo. Ayuntamiento, además de construir los elementos urbanísticos generales en una primera etapa, se mantendrá siempre en la urbanización adelantando sobre la iniciativa particular, urbanizando zonas que se prevea edificación inmediata.

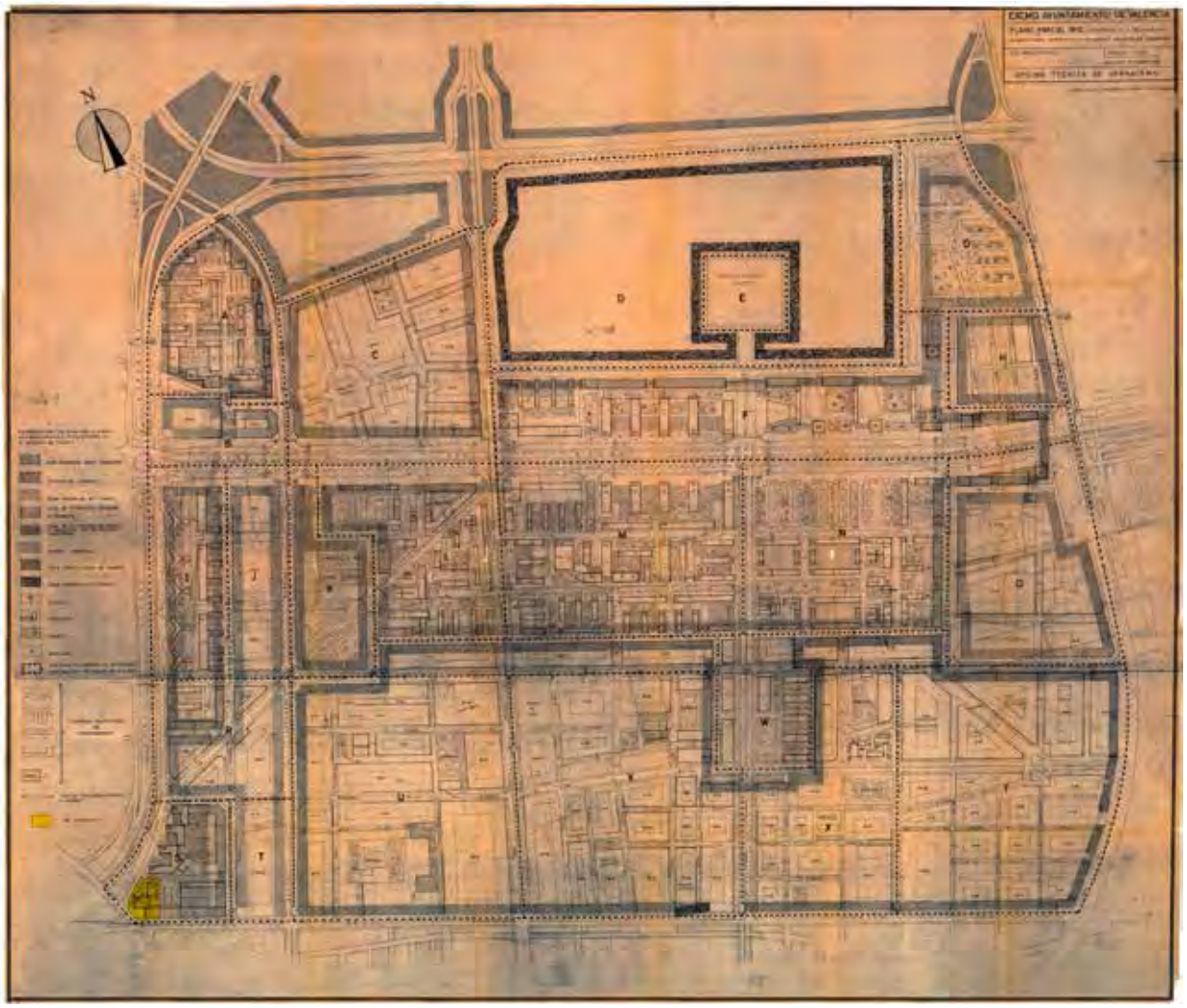
MEDIOS ECONOMICOS FINANCIEROS

Son los del presupuesto ordinario de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Valencia y los extraordinarios que se establezcan a medida que se cumplo lo dicho en el párrafo anterior y se disponga de proyectos detallados de urbanización.

Con lo dicho creemos suficientemente expuesto el alcance del estudio realizado para que, si el Excmo. Ayuntamiento lo estima conveniente, lo eleve a la aprobación por la Superioridad.

Valencia Junio de 1967.

LOS ARQUITECTOS MUNICIPALES,



PLAN PARCIAL Nº 13 ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR. 1974

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Fernando Bueso Fernández-Moscoso.

Fecha redacción: Abril de 1974.

Fecha aprobación: O.M. 15-09-1975 (BOE 7-11-75)

Contenido:
MEMORIA Y ORDENANZAS DEL PLANEAMIENTO
PLANO DE ALINEACIONES 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

PLAN PARCIAL Nº 13

MEMORIA Y ORDENANZAS DEL PLANEAMIENTO

El presente Plan Parcial tiene por objeto el desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca adaptado a la Solución Sur, en la zona con los siguientes límites:

Norte: Acequia de Vera (linde término municipal de Alboraya)

Sur: Puerto y Avda del Doncel Luis Felipe García Sanchiz

Este: Mar Mediterráneo

Oeste: Calle de la Serrería, actual trazado del ferrocarril a Barcelona.

La zona así limitada comprende los barrios llamados del Grao, Malvarrosa y Cabañal (en lenguaje Oficial Distrito Marítimo).

Su superficie es de 2.307.500 M2.

Actualmente la edificación está más concentrada cuanto más próxima está al Puerto, es decir, al Sur.

Dividiendo el Plan en tres zonas por medio del Paseo al Mar y la Ronda Exterior, la comprendida entre el Puerto y el Paseo al Mar tiene actualmente un 80 % de ocupación del suelo edificable, la comprendida entre el Paseo al Mar y Ronda Exterior un 75% y la que hay entre la Ronda Exterior y la Acequia de Vera, un 50%.

Como vemos, las dos primeras zonas tiene un alto grado de edificación, lo que nos lleva, dado el planteamiento del Plan de respetar la trama existente al máximo, a que las modificaciones que se proyectan sean escasas.

Es un barrio con una vida propia muy intensa, que depende relativamente poco del centro urbano, con una trama y tipologías de edificación propias. El Plan se limita, por un lado a reflejar la red de comunicaciones que el Plan General proyecta en este sector, que realmente lo destroza, y por otro a dotar de los equipamientos mínimos que establece la legislación vigente.

Los datos de población de este Plan Parcial se han calculado en base a las siguientes hipótesis:

A).El promedio de edificabilidad de los terrenos susceptibles de edificación privado es de Planta baja (con supuesto destino comercial) y cuatro plantas altas, para vivienda.

Con esta suposición creemos aproximarnos suficientemente a la realidad y siempre con exceso, puesto que, en primer lugar, no se construyen viviendas en las plantas bajas en dicha zona, al menos en los últimos años; en segundo lugar la consideración de planta baja y cuatro altas, supone anchos de calle de 9 a 12 metros, cuando, excepto las vías perimetrales, son de anchuras de 8 a 10 m.

B).Las viviendas son de un promedio de 150 m2.
En esta superficie consideramos incluidos además de los elementos comunes de comunicación vertical y horizontal de cada edificio, los patios interiores, que dado que existen planeados pocos patios de manzana, será necesaria la provisión de patios interiores a cada edificio en una proporción mayor de lo usual.

La aplicación de estas dos hipótesis de trabajo a la superficie edificable privadamente, da una cifra de 17.875 viviendas.

C).Una promedio de cuatro habitantes por vivienda.
Esto nos da 71.500 habitantes.
Conviene indicar que siendo la superficie total del Plan de 230'75 Ha, la densidad es de 310 habitantes/Hectárea, lo que, teniendo en cuenta que no es un polígono que se proyecta como nuevo, sino que se trata del desarrollo del Plan General en una zona ya muy ocupada, creemos es aceptable.

D).La población escolarizable es de un 17%.
Son pues 12.155 niños, que necesitando 10 m2 de escuela cada uno, nos da la cifra de 121.550 m2 de escuelas.

En este Plan tenemos 87.880 m2, contados todos ellos en las diez zonas escolares, de las cuales, solamente la E2 y la E9 están actualmente en funcionamiento; la primera es un colegio privado y la segunda un centro del Plan de Urgencia, recientemente terminada.
La E7 existe pero con una superficie inferior a la mitad de la proyectada.

El problema de las escuelas es que solamente hemos contabilizado las que tienen una superficie mayor de 5.000 m2, siendo así que actualmente funcionan otras varias, que con superficies inferiores, tienen a la población escolarizada. En el plano de información se han procurado indicar todas las que nos constan en funcionamiento.

La mayor parte del terreno del Plan es zona de Extensión Exterior a Tránsitos, que se mantiene, y un pequeño sector de Tolerancia Industrial.

La autopista de penetración al Puerto, deja, en el Plan General una franja de Reserva Turística entre ella y el Mar.

En este Plan Parcial, debido a que la superficie entre autopista y la playa es casi nula, sólo existe en lo que ahora es zona de baños, restaurante, etc.. unas zonas turísticas.

El resumen de superficies del Plan es el siguiente:

Edificable privadamente.....	670.321 m2	(29'03%)
Escuelas.....	87.880 "	(3'81%)
Parques y jardines.....	255.371 "	(11'07%)
Deportivo-cultural.....	22.000 "	(0'95%)
Especiales.....	49.030 "	(2'12%)
Playas.....	192.000 "	(8'32%)
Viales, aparcamientos, etc.....	1.030.898 "	(44'68%)
TOTAL.....	2.307.500 m2	(100'00 %)

1.- EXTENSION EXTERIOR A TRANSITOS:

Las Ordenanzas vigentes serán las de 1950-55, en lo que no contradigan a las normas del Plan General, que son prioritarias.

La única excepción será en las manzanas, en que por restos del anterior Planeamiento se han efectuado y grafiado con retranqueo las calles, el criterio fundamental de cambio de altura, se efectuará coincidiendo exactamente con el retranqueo a 20 m. de la esquina precisamente.

2.- TOLERANCIA INDUSTRIAL.-

La misma disposición exactamente que la anterior

3.- MANZANAS DE ORDENACION ESPECIAL 1,2,3,4 y 5

Zonificación: Extensión Exterior a Tránsitos
Uso: Residencial
Alineaciones: 4 metros de separación a fachadas
3 metros a lindes.
Altura máxima: 12'50 m.
Número de plantas: Máximo de cuatro.
Tratamiento de fachada en todo el edificio, incluso en lindes.
Volumen: Manzana 1: 47.000 m3.
Manzana 2: 57.000 "
Manzana 3: 46.000 "
Manzana 4: 44.000 "
Manzana 5: 14.000 "

4.- ZONA TURISTICA 1 y 2

En el Plan figuran dos alineaciones a fachada, la primera es un porche que podrá elevarse hasta el piso de la planta baja, pero no cerrarse ni lateralmente ni a fachada. La otra línea es la del edificio propiamente dicho. No se permitirán vuelos sobre este plano de fachada.

Los solares, para ser edificables, deberán tener fachadas a las calles opuestas.

Altura máxima: 14'00 metros, en cuatro plantas.
Uso: Turístico (Hostelería, restaurante, balnearios, etc)

5.- ZONA TURISTICA 3

Uso: Instalaciones turísticas y deportivas.
Edificabilidad de la parcela: 50%
Volumen total máximo: 70.000 m3.
Altura máxima: 12'50 m.

6.- ZONA SANITARIA: 1

Uso: Asistencial, sanitario y subsidiarios
Altura máxima: 14'00 m. en cuatro plantas.
Ocupación de la parcela: 75% máximo.
Volumen máximo de la manzana: 180.000 m3.

7.- ZONA SANITARIA 2

Uso: Asistencial, sanitario y subsidiario
Alturas y vuelos: Los correspondientes a Extensión Exterior a Tránsitos como máximo.

La manzana está libre en cuanto que las alineaciones sólo son obligatorias en planta baja, pudiendo retranquearse en las demás plantas libremente.

8.- CENTRO COMERCIAL

Uso: Comercial en más del 30% del volumen de cada manzana
Volumen: 5 m3/m2 en cada manzana.

9.- FACHADAS AVENIDA J.J. DOMINE

En la Avenida J.J. Dómine y según indica el Plano correspondiente, existe un proyecto promovido y aprobado por el Ayuntamiento para la Ordenación de las fachadas rocayentes al puerto.

Debido a que está ya casi todo construido con este criterio, nos limitamos a incorporarlo al Plan.

Porticos en Planta baja y entresuelo.

Altura máxima: VII plantas y ático.

Modulación de fachada en ambas dimensiones y textura y materiales los aprobados en su día por el Ayuntamiento.

En las manzanas indicadas en el plano con las siguientes características: Manzanas de Ordenación Especial 1,2,3,4 y 5 Zona Turística 3, Zona Sanitaria 1 y Centro Comercial, el Ayuntamiento, para poder conceder licencia, deberá antes recabar de los propietarios o desarrollarlo de oficio, un proyecto que comprenda toda la manzana y en el que se desarrollen las anteriores ordenanzas.

Lo expondrán al público durante un mes, y luego de atender las reclamaciones que estime justas y hechas las oportunas modificaciones, lo aprobará definitivamente para proceder a la concesión de licencia. Dicho proyecto de manzana, constará de todos y cada uno de los documentos que exige la vigente Ley del Suelo para un Plan Parcial de Ordenación Urbana.

Valencia, 2 de Abril de 1.974

EL ARQUITECTO MUNICIPAL

PLAN DE ETAPAS Y MEDIOS ECONOMICOS

Las etapas en que están previstas las realizaciones de las diversas obras de infraestructura son las que el Plan de Inversión Municipal determina, teniendo en cuenta que actualmente está pavimentándose casi totalmente el sector limitado por la calle Serrería, Avda. Dóncel L.F.G.S., Avda. J.J. Dómino, calle Doctor Lluch y futura Ronda Exterior.

Las obras de autopista y Ronda Exterior corresponde a la iniciativa del Ministerio de Obras Públicas y Junta de Obras del Puerto, la supresión del Ferrocarril a la RENFE, la creación del Paseo Maritimo a la Jefatura de Costas y las Escuelas al Ministerio de Educacion y Ciencia.

Dado que es un Plan Parcial cuyos terrenos están ya muy ocupados por edificaciones, el sistema de actuación previsto para la realización de las obras de Urbanización es el de cesión de viales, regulado por los artículos, 129 y 130, de la vigente Ley de Regimen del Suelo y Ordenación Urbana.

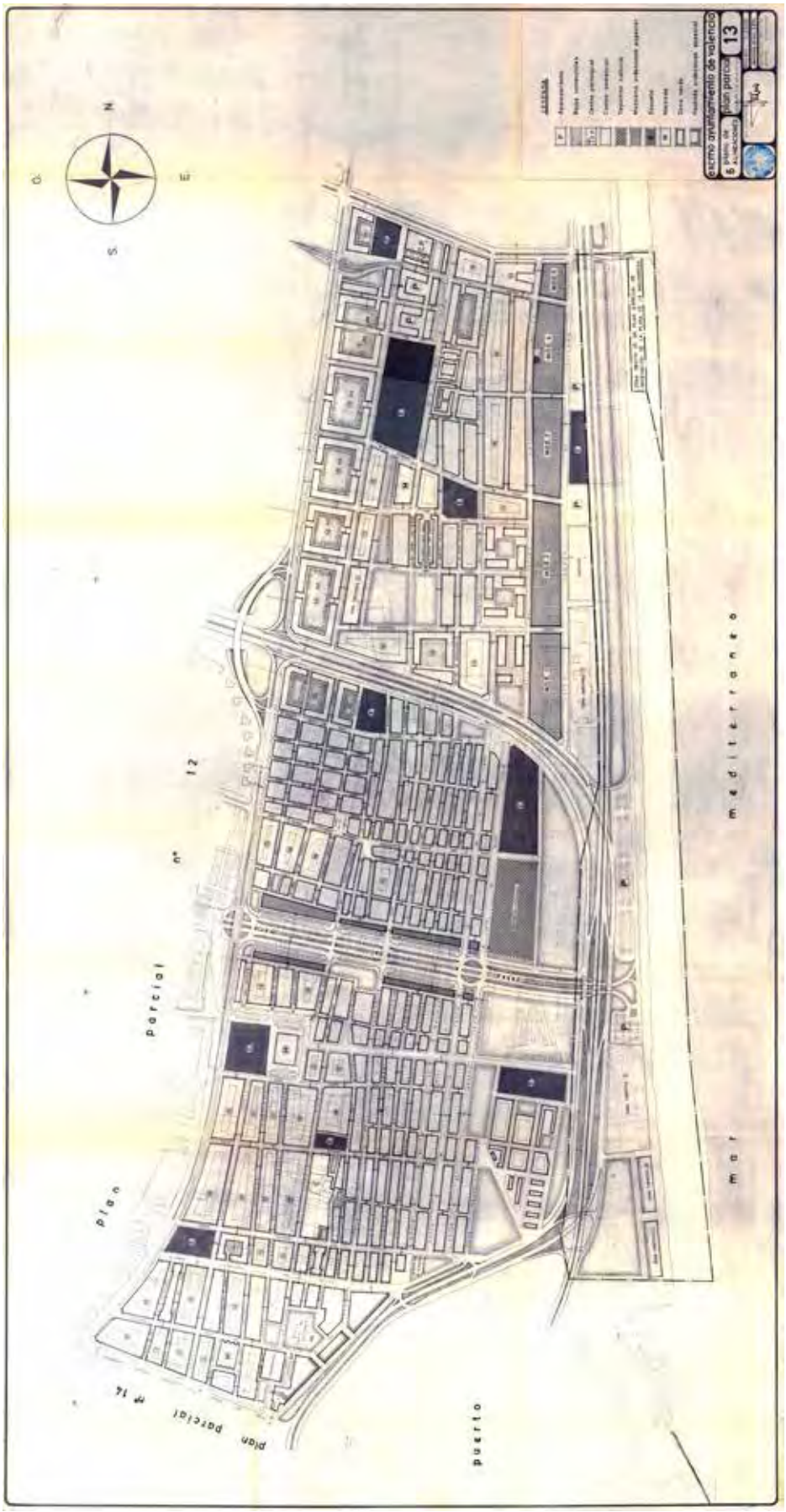
La primera fase prevista es la urbanización (excepto vías perimetrales) del sector limitado por C/ Serrería (F.F.C.C. a Barcelona), acequia de Vera, Playa de la Malvarrosa y Futura Ronda Exterior.

Las grandes vías arteriales previstas en el Plan General y mencionadas anteriormente; Autopista de penetración al Puerto, Ronda Exterior, Paseo al Mar, Paseo Marítimo, Supresión del Ferrocarril, se formará una Comisión Mixta del Ayuntamiento con los Organismos implicados, a fin de realizarlas en breve plazo.

Los medios económicos que se proveen son los que el Ayuntamiento disponga en cada presupuesto ordinario y los extraordinarios que en su caso dispusiera, de acuerdo con el plan de Inversión Municipal.

Valencia, 2 de Abril de 1.974

EL ARQUITECTO MUNICIPAL:


N
O
E
S
plan parcial nº 12
plan parcial nº 14
puerto
mar mediterraneo
13

PLAN PARCIAL Nº 22 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1972

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: José Antonio Carrión (1972). José Mª Peris (1975).

Fecha redacción: Diciembre de 1972.

Fecha aprobación: O.M. 23-12-1974 (BOE 06-02-75).

Contenido:
MEMORIA
MEMORIA. DOCUMENTO ANEJO. (Abril de 1975)
PLANO DE RED VIARIA 1:2000 (Rectificado de abril de 1975)

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

PROYECTO DE PLAN PARCIAL Nº 22 - BENIMACLET.

I.- MEMORIA.

1.1.- Este proyecto parcial comprende el ámbito de la antigua población de Benimaclet y sus alrededores.

1.1.2.- Los límites del plan son:

El Plan Parcial Nº 22 está ubicado entre los accesos Norte a la autopista del Mediterráneo al Este, ronda exterior y calle en proyecto Polígono Industrial al Norte, al Oeste con el Ferrocarril eléctrico de Valencia a Rafelbuñol (futuro acceso Norte), hasta encontrar la ronda exterior, cerrando el mismo por el Sur la Avenida de Primado Reig.

1.2.- ESTADO ACTUAL.

Las zonas edificadas en el momento actual sobre la superficie de este proyecto de plan parcial son las del viejo poblado de Benimaclet, limitado por la Avda. de Emilio Baró al Oeste, calle de Francisco Martinez al Norte, calle Mistral al Este y por ella hasta encontrar el Ferrocarril del Grao.

Las construcciones de los inmuebles en el mismo son bajas, a excepción de las ubicadas a lo largo de la Avenida de Emilio Baró y pequeños sectores, entre ellos los situados en el

ferrocarril del Grao y Avenida del Primado Reig, zona que fué en su día aprobada por la Dirección General de Urbanismo en 27 de julio de 1961, en la que no se tuvo en cuenta los espacios libres exigidos en la redacción del mismo.

El acoplamiento de las zonificaciones correspondientes a la edificación existente, se ha tratado con las nuevas normas, adaptando la estructura urbanística por zonas, respetando el coeficiente de edificabilidad de las mismas.

1.3.- ZONIFICACION.

Según el Plan General, la Zonificación que corresponde al Plan Parcial Nº 22, es de:

- EXTENSION EXTERIOR A TRANSITOS.
- EDIFICACION ABIERTA.
- INDUSTRIA ESPECIAL y
- ORDENACION ESPECIAL.

La situación de las mismas es la siguiente:

1.3.1.- EXTENSION EXTERIOR A TRANSITOS.

Grafiada en el plano de zonificación con trama cuadriculada. Es la que, partiendo de la Avda.del Primado Reig sigue en perpendicular por la calle en Proyecto formando una pequeña inflexión hasta encontrar el ferrocarril del Grao, y por el mismo - hacia el Sureste siguiendo hasta encontrar la calle del Arquitecto Arnau, Padre Alegre hasta la Escuela nº 7, sigue por calle al Norte en Proyecto, la primera al Oeste y luego la primera al Norte hasta la calle de las Fuentes, y vuelve a la calle Arquitecto Arnau, que, siguiendo la misma directriz atraviesa el parque nº4

y entre las manzanas semiabiertas al Oeste y los bloques lineales de edificación abierta al Este, por la Ronda Exterior hasta encontrar la Avenida de Emilio Baró, y por la misma a la Avenida del Primado Reig.

1.3.2.- EDIFICACION ABIERTA.

Se halla separada en dos sectores: "A" y "B", uno el situado al Este por el límite indicado calle del Arquitecto Arnau hasta la Ronda exterior, y otra al Oeste limitada por la Avenida de Emilio Baró, Primado Reig y ferrocarril de Rafelbuñol. Ambas con un coeficiente de edificabilidad de 5 m3/m2. según norma del Plan General.

Las manzanas comprendidas entre las calles de Emilio Baró, Casas del Ingeniero, Dolores Marqués, continuación oblícua de calle Torreta Miramar, calle Poeta Altet, calle Albocácer, Camino Viejo de Alboraya y Avenida del Primado Reig, forman parte del Sector "B" de edificación abierta, ya construidos anteriormente al Plan General, aprobado en BOE. de 27 de julio de 1966, como manzanas cerradas y zonificación de ensanches. En el presente - Plan Parcial se respeta la forma, ya que los edificios se encuentran en buen estado y es aconsejable, desde un punto de vista estético, a fin de no dejar a la vista patios interiores de manzana. No obstante, cualquier modificación de lo construido se hará basándose en el coeficiente de 5 m3/m2. que le corresponde como edificabilidad a cada parcela según el Plan General vigente, citado con anterioridad.

1.3.3.- INDUSTRIA ESPECIAL.

Los límites son: Acceso norte a la autopista del Mediterráneo al Este, calle en Proyecto al Norte hasta encontrar la vía del ferrocaril de Aragón; hacia el Sur y por ella, hasta unirse al nudo del paso elevado del Acceso norte a la autopista del Mediterráneo.

La edificabilidad en la Zona Industrial tendrá un coeficiente de 6 m3/m2. sobre superficie de parcela y el aprovechamiento máximo en planta será del 70 % sobre la misma superficie. Todas las fachadas deberán ostentar aspecto decoroso y los cerramientos serán calados en todos los patios.

La Zona Industrial queda separada por el parque nº 5 y la Ronda Exterior, formando un gran pulmón de separación con la Edificación Abierta.

1.3.4.- ORDENACION ESPECIAL.

El Plan General prevé una superficie situada en la confluencia de la Avenida del Primado Reig y Acceso norte a la autopista del Mediterráneo al sureste del Plan Parcial Nº 22 que nos ocupa, con la calificación de Ordenación Especial. Sobre la superficie en cuestión se podrán realizar edificaciones con un coeficiente de 5 m3/m2. y el uso, el previsto en el Plan General.

1.3.5.- CENTROS COMERCIALES.

Estarán constituidos por planta baja y entresuelo comerciales, formando una plataforma de 8 mts. de altura a cumbrera, sobre la que puede edificarse en altura con destino a

viviendas dentro del coeficiente establecido para la zona, de 5 m3/m2. (en este coeficiente está incluido el volumen destinado tanto a comerciales como a viviendas). Y del volumen total resultante se destinará el 30 % a usos comerciales.

1.3.6.- ZONAS VERDES.

Ha tenido importancia al iniciar la redacción del presente Plan Parcial, la realidad actual de la zona. El criterio adoptado ha sido el repartir de una manera proporcionada para toda el área del plan de ubicación, con ello se compaginan las superficies pequeñas y más fáciles de una pronta realidad, con el más equitativo beneficio de todos los fabricantes del Polígono.

Los dos módulos de zonas verdes adoptados varían desde la pequeña plaza aislada por vías de tránsito o edificaciones, formando unidades intercaladas en el reticulado de calles, hasta las fajas verdes que enlazan los barrios a lo largo de los paseos. Una disposición singular es la prevista para algunas manzanas abiertas y consiste en que, a nivel del suelo, se proyecta un parque de vegetación baja y en cuyo subsuelo se dispone la ubicación de superficies de aparcamiento de vehículos.

Quedan establecidas y enumeradas como parques, siendo el número total de ocho, con una superficie de 123.440 m2. distribuidos por zonas para expansión de la población y que, unidos a los 80.106 m2. creados entre bloques, suman 203.546 m2., superficie que excede del 10 % exigido.

1.3.7.- ZONA ESCOLAR.

Es la formada por ocho grupos distribuidos en el

Plan Parcial de forma que la distancia a recorrer por la población escolar sea la menor posible, aunque en el sector central del Plan Parcial será mayor, debido a no poder situar grupo alguno por la cantidad de expropiaciones que sería preciso realizar por lo compacta que se halla la edificación actual.

La superficie de esta zona es de 80.000 m2.

1.4.- RED VIARIA.

La red viaria de Valencia y su Comarca afecta al presente proyecto en los siguientes extremos:

1.4.1.- RONDA EXTERIOR.

Es uno de los límites del Plan, como se ha indicado; sobre él deberá mantenerse un riguroso control de accesos regulado por los servicios de la Dirección General de Carreteras. - Para uso de la zona lindante se establecen las oportunas vías de servicio, paralelas al acceso principal, y guarnecidas de aparcamientos en toda su longitud.

1.4.2.- VIARIO INTERNO.

El esquema de viario interno ha sido concebido para la totalidad de este Plan y de su futura expansión, con objeto de asegurar la continuidad lógica de sus vías principales. Con este criterio han sido establecidas las redes azul y verde.

1.4.2.1.- Red Amarilla.- De carácter eminentemente local y

circunscrita a unidades residenciales reducidas; no tiene ni debe tener repercusión al exterior, limitándose a su función inmediata.

1.4.2.2.- Red Azul.- La componen las vías de relación entre barrios. Son ellas: la Avenida del Poeta Emilio Baró, que es el límite separador entre el ámbito de edificación abierta y el núcleo antiguo de Benimaclet, y la Avenida del Doctor Zaragozá, que no separa zonas de características diferentes.

1.4.2.3.- Red Verde.- La componen los colectores de barrio; ordena el tráfico fundamental dentro de los propios barrios y guarnece las arterias principales de uso restringido con aquéllos.

1.5.- ALINEACIONES.

Fijan los terrenos que serán edificables y según los casos, se resuelve en manzana cerrada o en manzana abierta. En el primer caso se fija la profundidad máxima, siendo ésta obligatoria para todo solar en el segundo caso. En la edificación abierta, las alineaciones grafiadas son también obligatorias. Los planos se grafían a escala 1.2000.

1.5.1.- Entre las alineaciones de calles y del patio de manzana, podrá edificarse el máximo de alturas permitidas por el Cuadro Anexo a las Normas Urbanísticas del Plan General, según el ancho de las calles en la zona de extensión. En la zona de Edificación Abierta, las alturas están acotadas con números romanos.

1.5.2.- Las zonas edificables en patio de manzana tendrán una planta y sus usos, que excluyen el destino a viviendas, deben ser compatibles con la zona, la cual es eminentemente residencial. Cuando el patio de manzana se destina a otros usos, se grafía convenientemente: son ellos, el aparcamiento, el jardín y la unión de ambos resuelta con la propuesta de jardín a nivel de suelo y aparcamiento en el subsuelo. En todas las manzanas en cuyo patio se prevé un jardín, se procura abrir uno o dos de sus lados para facilitar el soleamiento, la aireación, el ambiente, dejando como último condicionante la estética -muchas manzanas están fuertemente edificadas y sus fachadas al patio no son de ninguna belleza-, pero ello no se estima motivo suficiente para desechar la solución propuesta.

1.6.- RESUMEN DE SUPERFICIES.

La superficie total del Polígono entre ejes es de 1.328.420 m2.en zona residencial y de 294.400 m2. en zona industrial, sumando ambas 1.622.820 m2. distribuidos en la forma siguiente:

Edificación abierta "A" y "B"	146.896	m2.
Edificación actual	233.270	m2.
Viales	894.402	m2.
Zonas Verdes	203.546	m2.
Escuelas	80.000	m2.
Centros Comerciales	16.760	m2.
Aparcamiento Red Viaria	47.946	m2.

Valencia, Diciembre de 1.972.

EL ARQUITECTO,

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA.

PROYECTO DE PLAN PARCIAL Nº 22

I.- MEMORIA. DOCUMENTO ANEJO.

En virtud de la Resolución ministerial del día 23 de diciembre de 1974, referente al Plan Parcial de Ordenación Urbana nº22, publicada en el B.O.del Estado de fecha 6 febrero 1975, por la cual se aprobaba el mismo, se imponen determinadas rectificaciones que expresamente se citan en el texto de la misma; en consecuencia, se ha procedido a complementar y adaptar los párrafos de la Memoria del citado - Plan para su acomodación a ella.

a).- Párrafos que se modifican.

1.3.1.- EXTENSION EXTERIOR A TRANSITOS.- El perímetro del sector así calificado está grafiado en el plano de zonificación, rectificado, con trama cuadriculada. Está comprendido por la Av. Primado Reig; calle En Proyecto que se prolonga en la de Hermanos Villalonga hacia el Norte; calle Mallorca; calle Arquitecto Arnau; calle Padre Alegre; calle En Proyecto, que es la única travesía perpendicular a la anterior hacia el Norte; calle En Proyecto, que es la primera travesía de la anterior hacia el Oeste; calle de Las Fuentes; calle Arquitecto Arnau; calle En Proyecto, que es travesía de la anterior hacia el Oeste y que a su vez limita por el linde Sur la manzana en la que se dispone un Mercado público; calle En Proyecto, que es prolongación hacia el Norte, de la calle Buenaventura Pascual; Ronda Exterior, en proyecto; nudo de enlace de esta última con el futuro Acceso Norte de la

carretera a Barcelona N-340; avenida Poeta Emilio Baró; calle Casas del Ingeniero; calle Dolores Marqués; calle En Proyecto, que es prolongación de la de Torreta de Miramar hacia el Oeste; calle Poeta Altet; calle Albocácer; camino viejo de Alboraya hasta la avenida de Primado Reig.

1.3.2.- EDIFICACION ABIERTA.- Comprende dos sectores independientes, en su localización en el Plan, entre sí; que se designan con las letras "A" y "B". El primero de ellos está emplazado en el Oeste del Plan y linda, con el futuro Acceso Norte en medio, con el Plan Parcial nº 23; el segundo se emplaza en el Este del Plan y linda con la Ronda Exterior. Ambas zonas a su vez lindan con el sector antes definido de Extensión Exterior a Tránsitos, cuya situación es intermedio de ambas.

En ambos sectores el coeficiente de edificabilidad máximo es de 5 m3/m2, según directrices del Plan General de Valencia y su Comarca adaptado a la Solución Sur.

Los perímetros de ambos sectores están grafiado en el plano de zonificación, rectificado, con trama rayada.

1.3.4.- ESPECIAL.- El Plan General citado, y para cuyo desarrollo se proyecta el presente Plan Parcial nº 22, dispone como Zona Especial el sector comprendido entre la avenida Primado Reig; autopista de enlace Norte, existente, con la carretera por la Costa; nudo de enlace de la anterior con la Ronda Exterior; calle de Mallorca; y calle En Proyecto, primera travesía hacia el Sur de la anterior hasta la avenida Primado Reig.

Conforme a las previsiones del Plan General, en dicho sector deberán reunirse condiciones especiales en cuanto a su edificación,

en uso y volumen y que deben ser reguladas previo Proyecto de Ordenación, el cual se acostará en cuanto a procedimiento, conforme se especifica en el artículo 32 de la Ley del Suelo de 12 de mayo de 1956, como si de un Plan Parcial se tratara.

En cuanto al volumen de edificación, y sólo en el supuesto de que el uso previsto lo requiera, se alcanzará como máximo el coeficiente de edificabilidad de 5 m3/m2.

Deberán preverse las correspondientes espacios libres que marca la Ley del Suelo, dentro de este Sector especial.

El sector deberá ser autosuficiente en la previsión de las plazas de aparcamiento que el uso demande, conforme a los criterios del Plan General. Para ello se fijará la superficie mínima para aparcamientos grafiando su respectiva situación y capacidad mínima de estacionamiento.

b).- Párrafos que se añaden.

1.4.2.4.- PASOS PEATONALES.- Se incorpora un estudio de pasos peatonales a distinto nivel sobre la Ronda Exterior, a fin de facilitar la utilización de la zona verde, signatura 5, por la población colindante a dicha Ronda.

1.7.- ESTUDIO SOBRE PREVISION DE APARCAMIENTOS.- A los efectos de dicha previsión se fija la superficie mínima para aparcamientos, grafiando su respectiva situación y determinando la capacidad mínima de estacionamiento. Siendo el número de plazas no inferior a una por vivienda, el criterio básico adoptado para el estudio.

Con dicho criterio de base mejoran con creces las obligaciones que sobre el tema se disponían en la Norma Urbanística nº 33 del Plan General vigente, el cual para las barriadas de "mayor categoría"

considera necesario el prever un vehículo por cada tres familias y en las barriadas "modestas", un vehículo por cada cinco familias.

Dado que el número de viviendas previsto en el Plan será de 20.384 y supuesto un espacio de 20 m2. para cada plaza de aparcamiento, la superficie a reservar será de 407.680 m2.

En los viales está prevista una superficie para aparcamientos de 47.948 m2., lo que proporciona 4.794 plazas, que pueden descontarse del total previsto. La superficie a reservar se reducirá a 311.800 m2.

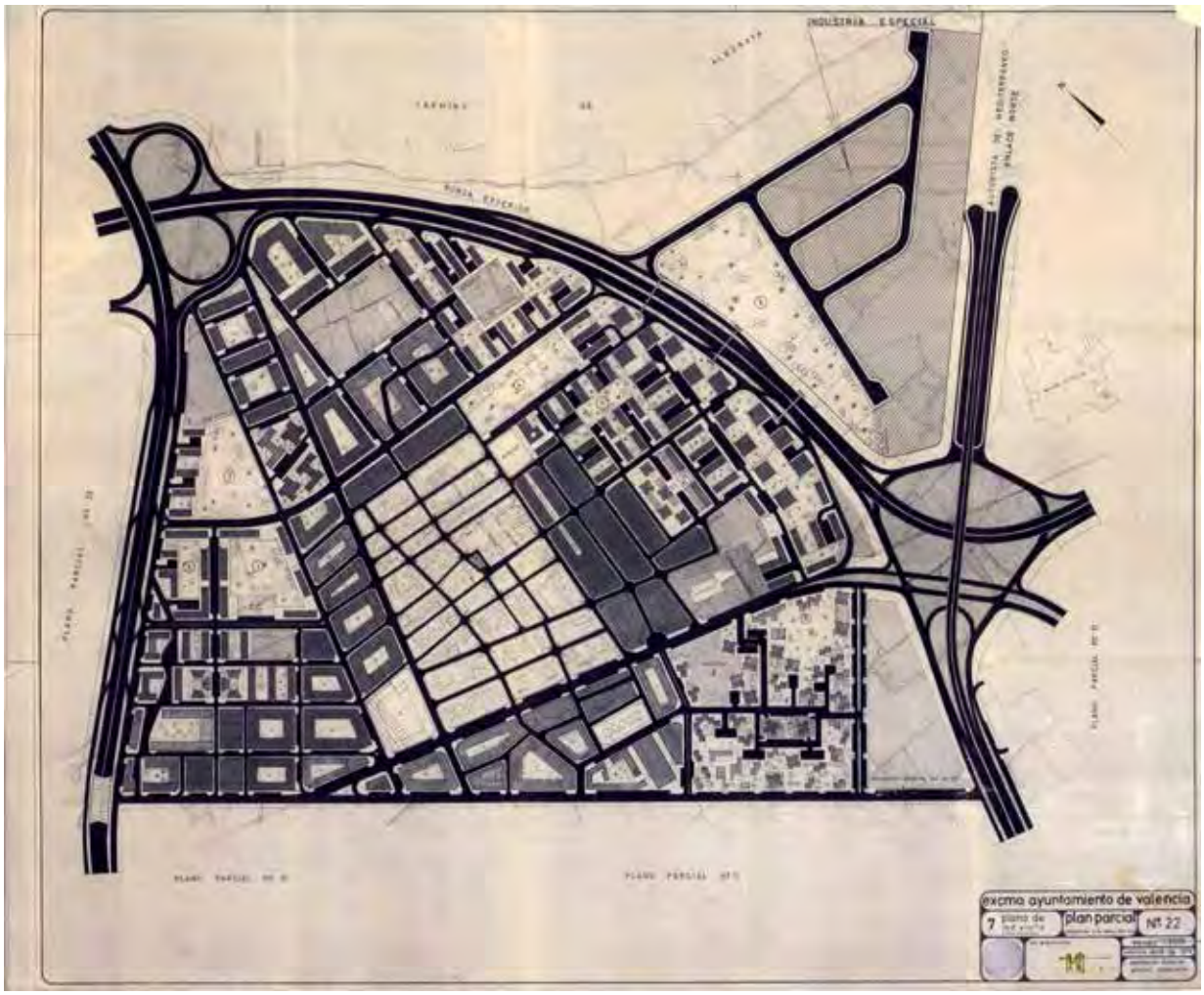
Según las Normas Urbanísticas del Plan General, cada edificio destinado a viviendas deberá reservar el 5 % de la superficie construida para aparcamientos. Según ello, dado que la superficie construible en el Plan para viviendas es de 3.057.574 m2., se deduce una superficie de 152.878 m2. que proporcionan 7.643 plazas que, a su vez, podrían descontarse del total. Con lo que, la superficie a reservar se reduciría a 158.940 m2.

Bajo el subsuelo de las zonas verdes de uso público, números 1,3,4 y 5, se dispone la previsión de unos sótanos para aparcamiento público que, a razón de dos plantas como mínimo, nos proporcionan un total de 173.664 m2. útiles para aparcamiento, con lo que se dispondrá de 8.683 plazas. El aprovechamiento de estos subsuelos por particulares deberá ser en régimen de concesión del Municipio conforme el artículo 160 de la Ley de Régimen Local de 24 junio 1955 y los artículos 114 y siguientes del Reglamento de Servicios.

El total de plazas es, pues, de 21.120, con lo que se excede del número necesario.

Valencia, abril de 1975

EL ARQUITECTO,


INDUSTRIA ESPECIAL
ALBUFERA
TAPONIA DE
RUTA ESTATAL
PLANO PARCIAL Nº 22
PLANO PARCIAL Nº 7
PLANO PARCIAL Nº 8
PLANO PARCIAL Nº 9
exçmo ayuntamiento de valencia
7
plan parcial
Nº 22

PLANO PARCIAL Nº 23 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1967

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Julio Bellot Senent.

Fecha redacción: Enero de 1967.

Fecha aprobación: O.M. 27-11-1968 (BOE 9-01-69).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ZONIFICACIÓN 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

DESARROLLO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION DE VALENCIA Y SU COMARCA ADAPTADO A LA SOLUCION SUR.

PLANO PARCIAL Nº. 23

M E M O R I A

OBJETO DE ESTE ESTUDIO

La redacción y aprobación en 30 de junio de 1.966 del Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, adaptado a la Solución Sur, ha traído consigo, además del cambio del Río y de algunos elementos, la sujeción a las nuevas exigencias del momento urbanístico, principalmente el que se refiere a tráfico de vehículos y aparcamientos de los mismos. Como consecuencia, la Jefatura de Obras Públicas en su Oficina Regional de Proyectos de Carreteras se redactó un estudio de todos los accesos a la Ciudad por Carretera y las carreteras de tránsito y circunvalación, con gran anchura (80 metros en la mayor parte) y uniones a niveles distintos, con gran superficie, amen de la autopista por el cauce actual del Río.

Naturalmente casi todos los planos parciales han resultado afectados con mayor o menor intensidad, no habiendo sido una excepción el que nos ocupa, por lo que el objeto de este estudio es la adaptación a las modificaciones precitadas, el establecimiento de los aparcamientos posibles, sin producir exce-

-so de transpornos a la propiedad particular (en consideración de que este plano ha estado en uso durante mucho tiempo en el Ayuntamiento) y pequeñas modificaciones parciales del esquema urbanísticos para mejorar aspectos estrictamente necesarios.

JUSTIFICACION DE LA ORDENACION

Lo dicho anteriormente justifica ya por si solo la - ordenación propuesta, pero es que además el Plan General aun-- que pretendiendo seguir en todo las zonificaciones establecí-- das en los planos parciales que el Ayuntamiento tenía redacta- dos y en redacción ha modificado pequeñas zonas, ha establecí- do zonas comerciales y ha añadido alguna zona periférica.

Todo ello se ha plasmado en la redacción del Plan Par cial presente y aunque parece que haya modificación sobre el - Plan General, no es así ya que, enllos polígonos que se forman en el Plan General, éste tiende a generalizar zonificaciones - sin las particularidades que existían y deben continuar.

Los que hemos seguido atentamente la redacción del Plan General, sabemos que éste se ha trazado respetando al má- ximo lo establecido en los planos parciales anteriormente, o - pendientes de aprobadión.

Por todo ello la justificación de la ordenación es la de desarrollar el Plan General y adaptarse a él.

La única diferencia es que hemos establecido al N.O.E. un nuevo centro comercial, por creer que el establecido en el Plan General se frustará por no tener posibilidad de zonas de aparcamiento y tener ya algunos edificios construídos. Por ello creemos que el futuro de este centro comercial será su construc ción con edificios de vivienda y bajos comerciales.

Por otra parte, situado en zona de manzanas cerradas, no es muy necesario, pues en estas manzanas casi todos los ba-- jos se destinan a comercio por la iniciativa particular.

En el plano de este plan parcial se distingue perfectamente las vías de tráfico mediano y las de gran tráfico y las de distribución.

En el mismo se diferencian claramente dos zonas de distinto carácter: Las actuales zonas construídas, compuestas de manzana cerrada que ocupa la mayor parte del centro del conjunto, y que se ha ordenado en lo posible, rectificando las alineaciones y el ancho de las calles principales, y la que por no haber construcciones de gran importancia se ha procurado ordenarla en un plan mas orgánico colocándole los servicios y edificios públicos, espacios libres, aparcamientos, etc.

Dentro del presente proyecto en el aspecto de zonificación hay que distinguir tres clasificaciones: una de tolerancia industrial en la parte Oeste, prolongada con una zona industrial, otra, la central con zonificación de extensión exterior a Tránsitos y en los espacios libres que quedan en grandes edificaciones se han colocado Mercado, Centro Comercial, Edificios Religiosos y Escuelas, completándola con pequeñas zonas de edificación abierta. La tercera y última zona es la situada al Este, destinada la mayor parte de ella a edificación abierta y que, como hemos dicho anteriormente, se ha podido seguir un criterio urbanístico mas actual. Dentro de esta zona se sitúan espacios libres deportivos, grandes aparcamientos, edificios públicos, etc. En esta última zona se ha dispuesto grandes manzanas disponiendo calles en fondo de saco o quebradas, para distribuir el interior de las mismas y poder llegar a los edificios.

Se han proyectado centros comerciales, pudiendo construirse en ellos mas de dos metros cuadrados por habitante.

Se ha reservado terreno para Escuelas.

Se ha reservado terreno para aparcamientos.

Se ha reservado terreno para jardines.

Se ha reservado terreno para centros religiosos.

En todo ello se ha procurado que domine la prudencia, si bien es cierto que no señalar el futuro emplazamiento de algún edificio público, compromete su futura situación, también es cierto que señalar mas elementos de los que se prevee que el Municipio construya, o por lo menos adquiera los terrenos, tiene el inconveniente de que se cumple lo establecido en el artº. 56 de la Ley del Suelo sobre recobro del libre ejercicio de las facultades dominicales.

La superficie que abarca el plan, desde el eje de las calles que lo limitan, es de 192,10 Ha.

La superficie de edificación destinada a viviendas es de 2.722.938 metros cuadrados, lo que destinando a cada vivienda 100 metros cuadrados, incluídos patios y escalera, dá un total de 27.229 viviendas.

El número de habitantes, calculando un promedio de cuatro habitantes por vivienda, es de 108.916 habitantes.

La densidad del polígono será de 565 habitantes por Ha. aproximadamente.

La superficie de aparcamientos, considerando que el barrio es de condición modesta, es de 20 metros cuadrados por cada cinco viviendas, lo que daría una superfocie de 108.916 metros cuadrados. La superficie destinada especialmente para aparcamientos en el Plan, es de 94.461 metros cuadrados, sin contar los aparcamientos que se sitúan en las vías importantes que, de incluirlos, rebasarían con mucho la cifra necesaria.

La superficie de espacios libres es de 167.033 metros cuadrados. En esta cifra se refleja en hecho de que en el casco actual no existe espacio libre alguno.

La superficie destinada a edificacion abierta, es de 428.205 metros cuadrados. Y el volúmen de edificación es de 2.021,542 metros cúbicos, lo que supone 4,75 metros cúbicos por metro cuadrado, inferior a los 5 metros cúbicos por metro cuadrado necesarios.

La superficie de terreno destinada a zona de "Extension Exterior a Tránsitos" es de 347.929 metros cuadrados.

La superficie destinada a Tolerancia Industrial, es de 113.684 metros cuadrados.

La superficie destinada a Zona Industrial, es de 117.293 metros cuadrados.

La población escolar, incluído maternales, es del 15 % de la población, o sea 16.337 escolares, lo que a razón de 6 m2. por alumno, se necesitarían 98.024 metros cuadrados. En el presente plan se ha alcanzado la cifra de 18.703 metros cuadrados, notoriamente inferior a la ncesaria, a pesar de haber dotado todas las agrupaciones nuevas con sus correspondientes escuelas. - Ello es debido en gran parte porque el núcleo actual de población tiene resuelto en parte esta necesidad por medio de escuelas en edificios no especiales y de colegios oficiales situados en las manzanas construídas, particulares y religiosos.

En documentos aparte se desarrollan las Ordenanzas de uso de los terrenos y edificación, planos topográficos, de ubicación, de alineaciones y de ordenación, así como los esquemas de servicios de agua, alcantarillado y alumbrado.

ETAPAS

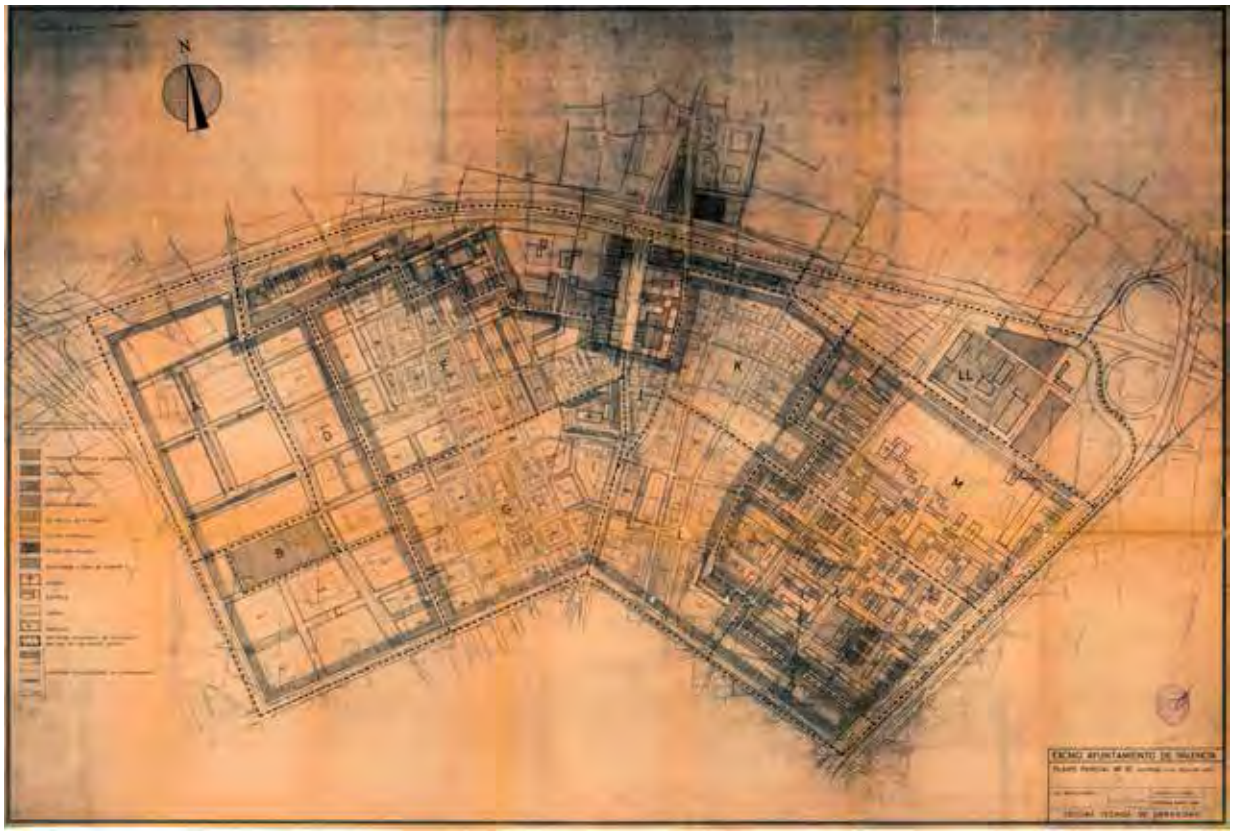
Siendo este plan parcial destinado, por el momento a la edificación por particulares, no pueden marcarse etapas de - realización que dependerán de la actividad constructiva de los mismo. Sin embargo, el Excmo. Ayuntamiento, además de construir los elementos urbanísticos generales en una primera etapa, se - mantendrá siempre en la urbanización adelantando sobre la iniciativa particular, urbanizando zonas en qué se prevea edificación inmediata.

MEDIOS ECONOMICOS FINANCIEROS

Son los del presupuesto ordinario de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Valencia y los que se establezcan a medida que se cumpla lo dicho en el párrafo anterior y se disponga de proyectos detallados de urbanización.

Con lo dicho creemos suficientemente expuesto el alcance del estudio realizado, para que, si el Excmo. Ayuntamiento lo estima conveniente, le eleve a la aprobación por la Superioridad.

Valencia


N
E
F
K
LL
M
D
B
G
L
P
ILTMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

PLAN PARCIAL Nº 24 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1977

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Juan Antonio Altés.

Fecha redacción: Noviembre de 1977.

Fecha aprobación: O.M. 28-02-1976 (BOE 06-04-76) y O.M. 27-04-79.

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES ZONA 24-A 1:2000
PLANO DE ALINEACIONES ZONA 24-B 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

PLANO PARCIAL DE ALINEACIONES Y ZONIFICACION Nº 24 (RENIGALID) VALENCIA.-

M E M O R I A

OBJETO DE ESTE ESTUDIO.-

Los fundamentos del presente estudio se hallan en el Plan Parcial de Ordenación de Valencia y su Comarca, adaptado a la Solución Sur y con los condicionamientos que impone la red arterial de Valencia, realizada por la Oficina Regional de Proyectos del Ministerio de Obras Públicas. En consecuencia el presente estudio queda totalmente adaptado a las obligadas premisas que significarán los conceptos invocados.

Este ha sido el criterio del presente trabajo ejecutado por los técnicos municipales que suscriben.

Por consideraciones de formato y en orden a su fácil consulta se ha resuelto según se observa en los planos que se acompañan, el total del presente Plano Parcial de Alineaciones y Zonificación nº 24, el trazado de las alineaciones y zonificación que le constituyen en dos amplios sectores que con el nombre de "A" y "B" cubren la totalidad de este Plano Parcial.

Se significa este fraccionamiento como unicamente motivado por consideraciones de formato, habiendose estudiado como conjunto y cuidado en consecuencia el correcto encaje de alineaciones y zonificaciones entrambos planos en forma que no ofrezca ambiguedad ni duda.

JUSTIFICACION DE LA ORDENACION.-

Los criterios adoptados para la redacción de este Plan Parcial son los que ofrecen, con la normativa del Plan General las normas urbanísticas que a criterio de quien suscribe aconseja la correcta solución de los problemas de salubridad, vialidad, etc, y cuantos criterios han sido coordinados hasta llegar a la definición de este conjunto habitable; que es en definitiva el objeto del presente Plan Parcial.

VIALIDAD.-

El esquema vial se apoya en las arterias principales previstas en la Red Arterial de Valencia, y que en el ámbito del presente Plan Parcial son:

-Circunvalación interior de poblados.

-Ronda interior (actual camino de Tránsitos)

-Futuro acceso de Moncada.

-Actual acceso de Ademuz.

-Actual acceso de Paterna Benimamet.

Estas son las arterias que atraviesan este Polígono aparte una Ronda Exterior con rango de autovía.

Las cuatro vías: Ronda Exterior, Circunvalación Interior, Nuevo acceso de Moncada y Acceso de Ademuz, por su importancia han de servir para la continuidad de comunicación entre distintos polígonos y poblados, ya que por su condición de vías rápidas, actúan urbanísticamente como elementos separadores, siendo sus vías auxiliares o de servicios las que han de atender las necesidades de los barrios o sectores de este polígono.

La Ronda Interior (actual camino de Tránsitos) como también el actual Camino de Burjasot, son arterias netamente urbanas al servicio del tráfico interior de este Polígono.

A la red principal apuntada hay que añadir una red complementaria de caracter estrictamente urbano, que adaptándose a las arterias anteriores ya definidas, ha de canalizar el tráfico por este Polígono, ofreciendo con ello tres tipos de calle, de acuerdo con su categoría de tráfico.

a) Calles de ronda son vías envolventes de unidades residenciales previstas preferentemente como unidireccionales, al concreto fin de lograr relativa fluidez en el tránsito.

b) Calles de unión dispuestas para la comunicación de diversas unidades vecinales igualmente unidireccionales y flanqueadas de aparcamientos, previéndose tales vías para tráfico lento.

c) Calles de acceso exclusivo a aparcamientos o blo-

ques de viviendas en la zona residencial, que carentes de continuidad para el servicio, sirven únicamente a los inmuebles que las bordean; estas vías flanqueadas de aparcamientos, quedan previstas para el tráfico local.

APARCAMIENTOS.-

Aparte los aparcamientos laterales previstos en algunos viales, se definen en el Plan Parcial solares determinados, reservados en su edificabilidad para este concreto fin.

Tambien en las ordenanzas de edificación redactadas para este Plan Parcial, se incluye la obligación de reserva a este respecto de cada edificio.

La previsión que significan la reserva de solares y de edificios según la Ordenanza, vienen a significar el 13,7% de la superficie total construida como reservada para aparcamientos de vehículos.

DELIMITACION DE BARRIOS.-

Estos, quedan definidos según el plano que se acompaña, por las arterias de tráfico importante siguiendo un paralelismo con la zonificación que en este Plano Parcial se desarrolla de acuerdo con el Plan General.

EDIFICACIONES.-

Siguiendo la normativa dictada por el Plan General, se han definido las siguientes zonificaciones:

-Edificación abierta.

-Núcleos Periféricos.

-Tolerancia Industrial

-Ordenanza especial (cultura y deportes)

-Ordenanzón especial.

Respecto de esta ordenación especial, cabe comentar que según el plano hoja nº 1 (copia del Plan General), existe en la actualidad un paramento del nuevo acceso de Ademuz previsto en el Plan General como Edificación Abierta, en tanto que el paramento opuesto al dicho accesa, quedaba previsto como núcleos periféricos de lograr una unidad en ambos paramen-

tes, según Normas Plan general nº 16.

A ello se atiende con la "Ordenación Especial" que considera "Edificación abierta" el total de la primera línea de edificios a la avenida que inicialmente estaba regida por la Ordenanza de Núcleos Periféricos.

Las edificaciones previstas para la zona de Edificación abierta se han proyectado en la planificación con criterio de máxima sencillez en orden a mayor libertad en la iniciativa particular, en cualquier caso, las distancias mínimas establecidas en las Normas Generales prescribiendo la "Separación" se han respetado mejorandolas en lo posible a base de moderar las alturas en orden a la uniformidad del polígono.

También es criterio proyectivo la orientación Norte-Sur o Levante-Poniente con pequeñas variaciones angulares en orden a la identidad y personalidad de los barrios, logrando de este modo que cada uno de ellos se ordene en comunión visible a un eje de orientación único. El soleamiento eficaz de los paramentos externos de los bloques, se ha previsto siempre en el caso de los orientados como queda dicho en forma tal que admita la posibilidad de doble alineación de viviendas al concreto fin de estimular la posibilidad del proyectista en orden a su personal criterio.

Generalmente han sido modulados los bloques a una anchura de 18 mts. que con los voladizos previstos en la Ordenanza ofrecen la posibilidad de realizar viviendas a doble orientación, o en el caso de que al proyectista le interese gran superficie de fachada. En lo que atañe a la longitud de los bloques se ha procurado en lo posible dado el minifundio de los terrenos en esta ciudad y zona, el que pueda llegarse en orden a posible a un máximo de dos proyectistas distintos, si bien lo interesante sería que cada bloque poseyera unidad arquitectónica como mejor solución estética.

Se bien podrá observarse que en el Plano Parcial se

se proveen manzanas sin definir edificación alguna, ofre-- ciendolas como simple unidad de terreno con un volumen de - edificación asignado, para que la agrupación de propietarios pueda resolver según criterio del proyectista los bloques a su conveniencia, siempre acordes con los límites definidos en la Ordenanza correspondiente, previa aprobación Municipal.

Los edificios en manzana cerrada se acepta en todos los casos donde ya existen edificios rigiéndose según ordenamiento por la Zonificación de Núcleos Periféricos y Tolerancia Industrial.

Se han previsto en ella, patios interiores (manzana) y tambien bajos entre bloques destinados en principio a la industria de la artesanía de tipo familiar muy frecuente en - ellos esta riqueza artesanal en que Valencia es tan pródiga.

Se define como se observa en los planos las alturas en los bloques de la zonificación "Edificación Abierta", no - así en las zonificaciones de Nucleos Periféricos y Tolerancia Industrial ya que sus alturas vienen definidas de acuerdo con el ancho de calles y con la ordenanza correspondiente basada a las que en su día ofrecieran las normas del Plan General.

AREAS PEATONALES.-

Estas áreas han sido apotadas y definidas para conseguir zonas tranquilas, en las que los peatones puedan circular libremente sin los inconvenientes que el tráfico rodado les - obliga.

ESCUELAS.-

De acuerdo con las normas dictadas en las que establece 15 m2. de solar por plaza escolar 17 % de habitantes como población escolar, la unidad vivienda de 120 m2. y partiendo del total de la superficie construida en viviendas nos ofrece según se observa en el estudio estadístico que se acompaña, una superficie necesaria escolar de 248.190 m2. habiendo previsto en el Plan Parcial una superficie escolar de 249.081 m2. lo cual cubre las necesidades previstas para este menester.

La densidad prevista en este polígono como se observa en el estudio estadístico que se acompaña queda definido según sigue:

Densidad media de todo el polígono: 313 hab/hec.

Zonificación Núcleos Periféricos:

24 A) 148 hab/hec.

24 B) 485 " "

Zonificación Tolerancia Industrial:

24 A) 217 hab/hec.

24 B) 531 " "

Volumen de edificación en edificación abierta:

24 A) 4,51 m3/m2

24 B) 4,08 " "

Como se observa pues, las densidades previstas estan muy por debajo de las que usualmente vienen aplicándose.

COMERCIALIDAD.-

Como se observa en el estudio estadístico presentado y dada la idiosincracia de esta Ciudad, puesto que generalmente se resuelven las plantas bajas para usos comerciales o de servicios, no se suele proyectar en muchos edificios que se construyen en las plantas bajas viviendas y ello nos ha llevado a definir que los centros comerciales han de estar agrupados alrededor de los mercados previstos, y resolviendo las plantas bajas para tambien estos menesteres.

ZONAS VERDES.-

La disposición de zonas verdes con espacios de tamaño medio se ven esparcidos en todo el Plan Parcial ya que entendemos que estas zonas verdes de uso inmediato de los vecinos, ofrecen un mejor esparcimiento y un mayor soleamiento a la vez que unas cualidades higiénicas y de salubridad ventajosas que pueden llegar a eliminar la polución hoy tan al día en las teorias urbanísticas, estos espacios verdes entendidos en su más amplio concepto de espacio libre y abierto para uso de todos los ciudadanos que a ellos acudan. Se han previsto tambien un

Gran espacio verde que junto con los espacios verdes de tamaño medio completan las necesidades que urbanísticamente requiere este polígono.

Superficie total del Polígono: 2.978.000

Superficie total de zonas verdes ..... 301.000 m2.

Como se observa, los espacios definidos para zonas verdes, suponen un 10,13% de la superficie total del Polígono.

ESQUEMA DE SERVICIOS.-

Se acompañan planos con los esquemas de aplicación, habiendo aplicado en su estudio las ordenanzas que rigen en el actual Ayuntamiento de los años 1960 las normas dadas en el Plan General y las normas dictadas por el Ministerio de la Vivienda en su orden de 4 de mayo de 1970 ordenanzas de aplicación oficial con estos tres antecedentes se ha procurado ofrecer las ordenanzas.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO
Aprobado según Orden de fecha 21 ABR. 1970
DIRECCION GENERAL DE ACCION TERRITORIAL Y URBANISMO

ETAPAS.-

De acuerdo con el desarrollo que ofrezca la iniciativa privada adelantándose a ella el Ayuntamiento en la construcción de la infraestructura necesaria, financiando estas por sus canales normales (presupuestos extraordinarios), con la aplicación de las contribuciones especiales que la legislación ofrezca para este tipo de obras.

Está prevista la pronta iniciativa del Colector Norte, a lo largo de la Avda. Onésimo Redondo, tambien por Obras Públicas se han proyectado con vistas a su próxima ejecución la Ronda Exterior.

Realizadas estas, podrán resolverse la total urbanización del polígono.

ESTUDIO ECONOMICO.-

Superficie de los terrenos comprendidos en los Polígonos A y B.

Sub. Pol. A	Sub. Pol. B	Total
1.347.500 m2.	1.630.500 m2.	2.978.000 m2.

Zonas verdes:

126.160 m2.	174.840 m2.	301.000 m2.

Zonas escolares:

170.905 m2. 78.176 m2. 249.081 m2.

Zonas públicas (Mercados, Bomberos y P. Deportes):

15.296 m2. 13.880 m2. 29.176 m2.

Rondas y Nudos

308.000 m2. 303.000 m2. 611.000 m2.

SUPERFICIE EDIFICABLE EN PLANTA PISOS (VIVIENDAS)

	Sub. Pol. A	Sub. Pol. B	Total
Superficie en edif. abierta:			
	797.570	701.000	1.498.570
Superficie en Ordenanza Especial:			
	89.750	--	89.750
Superficie en tolerancia industrial:			
	127.420	625.400	752.820
Superficie en Núcleos Periféricos:			
	90.000	488.860	578.860

TOTAL SUPERFICIE EDIFICABLE 2.920.000

ESTUDIO SUPERFICIE ZONA ESCOLAR.-

Superf. const. en viv ..... 2.920.000 m2.

Viv. tomada como tipo ..... 120 m2.

$$\frac{2.920.000 \text{ m2.}}{120,00 \text{ m2.}} = 24.333 \text{ m2. viv.}$$

Hab. por viv. (familia tipo) = 4 pers.

Num. habitantes:

24.333 viv % 4 hab/viv. = 97.332 nº/hab.

CALCULO DEL AREA DE ESCUELAS.-

Módulo de aplicación 15 m2./escolar

Area de escuelas:

15 m2. x 16.546 escuelas = 248.190 m2. Sup. escuelas.

ESTUDIO DENSIDAD DE POBLACION

Habitantes Hectárea:

$$\frac{97.332 \text{ hab}}{297,4 \text{ hec}} = 325 \text{ Hab/hec.}$$

SUPERFICIE EN PLANTA

Superficie de las pl. bajas bajo bloque

	Pol. A	Pol. B	Total
Edif.abierta:	123.000 m2.	152.400 m2.	275.400 m2.
Nucleos perif:	29.500 m2	157.000 m2.	186.500 m2.
Tol.Industrial:	28.200 m2.	159.700 m2.	187.900 m2.
Ord. Especial:	7.000 m2.	--	7.000 m2.

TOTAL SUPERFICIE ..... 656.800 m2.

Superficie en patio de manzana o entre bloques:

	Pol. A	Pol. B	Total
Edif.abierta:	54.860 m2.	39.600 m2.	94.460 m2.
Nucl.Perif.:	19.460 m2.	50.000 m2.	69.460 m2.
Toler.Indust:	15.700 m2.	60.350 m2.	76.050 m2.
Ord.Especial:	6.800 m2.	--	6.800 m2.

TOTAL SUPERFICIE ..... 246.770 m2.

SUPERFICIE TOTAL DE TERRENOS ..... 2.978.000 m2.

SUPERFICIE SOLARES EDIFICABLES:

656.800 + 246.770 = 903.570 m2.

SUPERFICIE ZONAS VERDES .... 301.000 m2.

SUPERFICIE ESCOLARES ..... 249.081 m2.

SUPERFICIE SOLAS PUBLICAS (Mercados, P.Bomberos, M.Fallero, P.Deportes):
29.176 m2.

RONDAS Y NUDOS ..... 611.000 m2.

SUPERFICIE DE VIALES ..... 884.173 m2.

SUPERFICIE TOTAL DE TERRENOS COMPRENDIDOS EN EL PLAN PARCIAL "A" Y "B" ..... 2.978.000 m2.

PORCENTAJE DE SOLARES EDIFICABLES .... 30,34% de 2.978.000 (903.570 m2)

PORCENTAJE DE ZONAS VERDES ..... 10,13% de 2.978.000 (301.000 m2)

PORCENTAJE DE ZONAS ESCOLARES ..... 8,36% de 2.978.000 (249.081 m2)

PORCENTAJE ZONAS PUBLICAS:

(Patios Bomberos, Mercados, Pabellón Deportes, etc.):

0,98% de 2.978.000 (29.176 m2.)

PORCENTAJE DE RONDAS Y MUROS... 20,51% de 2.978.000
(611.000 m2.)

PORCENTAJE DE VIALES ..... 29,68% de 2.978.000
884.173 m2.)

SUPERFICIE TOTAL CONSTRUIDA. PLANTA PARCELA 24

En planta pisos 3.920.000 m2

En pl. baja: 556.800 +346.770 m2. 903.570 m2.

TOTAL .... 3.823.570 m2.

EDIFICIOS PUBLICOS ..... 29.176 m2.

ZONAS VERDES ..... 301.000 m2.

ZONAS ESCOLARES ..... 249.081 m2.
579.257 m2.

$$\frac{579.257 \text{ m2.}}{3.823.570 \text{ m2.}} = 0,151$$

Por cada m2. de construcción le corresponde 0,151 de zonas de interes social (Verdes mas Escuelas).

SUPERFICIE DE [illegible]

	Pol. A	Pol. B
Tolerancia Indust.	122.600	343.[illegible]
Nucleos Periféricos	176.400	293.[illegible]
Edif.abierta (incl. ordenanza esp.)....	740.500	685.30[illegible]
Nucleos Rondas	308.000	308.000
	1.347.500 m2	1.630.500 m2.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO
Aprobado según Orden de fecha 27 ABR.
DIRECCION GENERAL DE ACCION TERRITORIAL Y URBANISMO

ESTUDIO DE DENSIDADES

Habitantes Hectarea: Núcleos Periféricos

24 A) Hab. $\frac{90.000 \text{ m2}}{120 \text{ m2/viv.}}$ = 750 viv.x 4 hab=3.000

$$\frac{3.000 \text{ Hab.}}{17,6 \text{ hec/sup.}} = 170,50 \text{ Hab/hec.}$$

24 B) Hab $\frac{488.860 \text{ m2.}}{120 \text{ m2/viv.}}$ = 4.073 viv x 4 hab = 16.292

$$\frac{16.292 \text{ hab}}{29,8 \text{ hec/sup}} = 546,71 \text{ hab/hec.}$$

Habitantes hectárea en Tolerancia Industrial

24 A) Hab $\frac{127.470 \text{ m2.}}{120 \text{ m2/viv}}$ = 1.061 viv x 4 hab= 4.244 hab.

$$\frac{4.244 \text{ hab}}{12,2 \text{ hec/sup.}} = 347,80 \text{ Hab/hec}$$

24 d) $\frac{\text{Hab } 625.400 \text{ m2.}}{120 \text{ m2/viv.}}$ = 5.211 viv x 4 hab = 20.844 hab.

$\frac{20.844 \text{ hab.}}{34,3 \text{ hec/sup}}$ = 607,60 hab/hec

---

ESTUDIO DE VOLUMEN "EDIFICACION ABIERTA" Y ORDENANZA ESPECIAL

Polígono "A"

Superf. de terrenos ..... 740.500 m2.

Volumen en altos ..... 797.570 m2.

797.570 + 89.750 = 887.320 x 2,90 = 2.573.228

Volumen en bajos:

123.000 + 54.860 + 7.000 + 6.800 =

= 191.660 m2. x 4 ..... 766.640

3.339.868 m3

VOLUMEN: $\frac{3.428.600 \text{ m3}}{740.500 \text{ m2}}$ = 4,51 m3/m2.

Polígono "B"

Superficie de terrenos ..... 685.300 m2.

Volumen en altos ..... 701.000 m2.

701.000 m2. x 2,90 = 2.032.900 m3.

Volumen en bajos:

152.400 + 39.600 = 192.000 m2. x 4 = 768.000 m3.

2.800.900 m3.

VOLUMEN: $\frac{2.871.000 \text{ m3}}{685.300 \text{ m2}}$ = 4,08 m3/m2.

ESTUDIO PARA APARCAMIENTOS DE VEHICULOS

Superf. en vía pública prevista para aparcamiento de vehículos.-

Pol A ..... 49.386 m2.

Pol B ..... 30.670 m2.

TOTAL ... 80.056 m2.

En vía pública se puede admitir m2. por plaza de vehículos:

2,5 x 5 = 12,50 m2.

Número de vehículos previstos:

$\frac{80.056 \text{ m2.}}{12,50 \text{ m2}}$ = 6.404 vehículos

Superficie de solares previstos para construcción de Parking.

Pol A ..... 18.657 m2.

Pol B ..... 13.730 m2.

TOTAL ..... 32.387 m2. x 5 plantas = 161.935 m2.

Previsión m2. de plaza aparcamiento: 20 m2.

$\frac{161.935 \text{ m2.}}{20 \text{ m2.}}$ = 8.096 vehículos.

Aparcamientos previstos s/Ordenanzas.-

Superficie construida en viv 2.920.000

5 % de previsión s/Ordenanzas . 146.000

Sup.const. en loc. comer..... 903.535

15 % previsión s/Ordenanzas . 135.535

TOTAL 281.535

$\frac{281.535 \text{ m2.}}{20 \text{ m2.}}$ = 14.076 vehículos

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO
Aprobado según Orden
de fecha 21 ABR 1979
DIRECCION GENERAL DE ACCION TERRITORIAL Y URBANISMO

TOTAL PREVISION DE APARCAMIENTOS:

6.404 + 8.096 + 14.076 = 28.576 vehículos

Dado que se prevee en el Plan Parcial 24.333 viviendas; las 28.576 plazas de aparcamientos, supondrian la prevención de una plaza de aparcamiento por vivienda.

SISTEMA DE ACTUACION

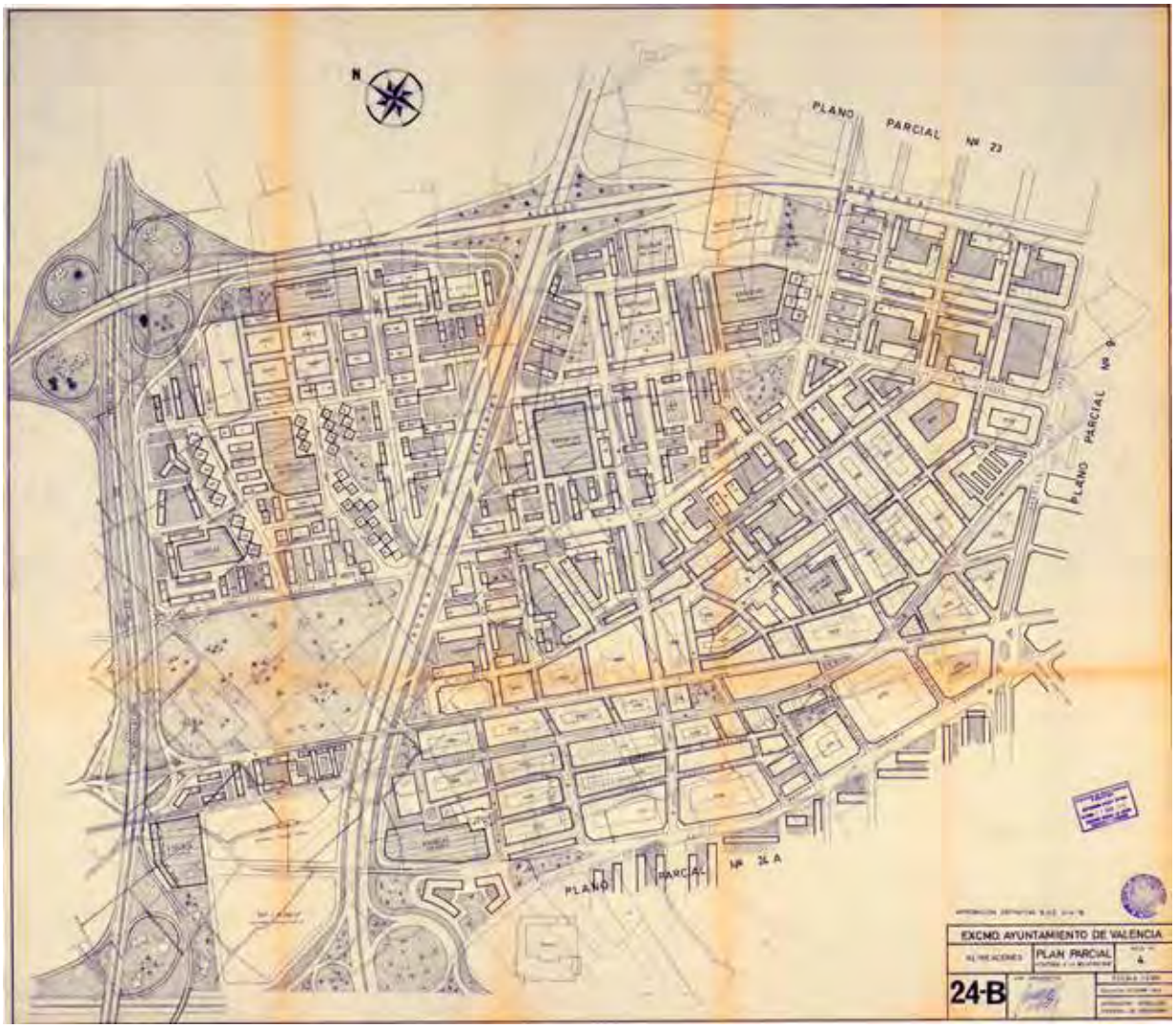
El Presente Plan Parcial sera ejecutado en su día y según los sectores que se vayan determinando segun la prioridad de necesidades, como ya se ha indicado en el capítulo de "Etapas", por el sistema "Cesión de terrenos viales" y regula los arts. 129 y 130 de la vigente Ley del Suelo.

Valencia, Noviembre de 1977

EL ARQUITECTO MUNICIPAL,

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
OFICINA TECNICA DE URBANISMO


N
PLANO PARCIAL Nº 24 B
PLANO PARCIAL Nº 8
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENC
ALINEACIONES
PLAN PARCIAL
24-A


N
PLANO PARCIAL Nº 23
PLANO PARCIAL Nº 9
PLANO PARCIAL Nº 24 A
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
PLAN PARCIAL
24-B

PROYECTO PARCIAL Nº 25 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1967

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: Victor Bueso, Vº Bº Julio Bellot.

Fecha redacción: Abril de 1967.

Fecha aprobación: O.M. 28-10-1969 (BOE 3-12-69).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ESTRUCTURA URBANÍSTICA 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

ADAPTACION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE VALENCIA
Y SU COMARCA A LA SOLUCION SUR

PROYECTO PARCIAL Nº 25 (Antiguo II romano, parte del I romano y el I-C)

En la adpetación y desarrollo de los Proyectos Parciales, el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca a la Solución Sur, se ha tenido que hacer previamente una reconsideración de los espacios que los Planes Parciales aprobados comprendian y asi el Proyecto Parcial que nos ocupa comprende el antiguo II romano, parte del I romano y el I-C.
Este proyecto queda relativamente poco afectado, excepto una via de trefico importante que afecta principalmente a la actual Carcel Modelo, aprovechando esta circustancia para emplazar en estos terrenos un Centro Comercial de importancia.
En lo querespecta al antiguo Proyecto Parcial I-C incluido en el presente proyecto, se ha respetado las alturas de edificios que figuraba en el, por dos razones fundamentales, 1ª porque en su inmensa mayoria, pues solo faltan construir tres edificios, están terminados o en avanzado estado de construcción, al parecer con licencia municipal y 2º que si esta justificado en algun sitio la ubicación de edificos de altura es en este poligono, con fachada a la Avda. de Castilla de gran anchura y con calles particulares que no interfieren el trafico de dicha via.
Hemos tratado de ser realistas y conservadores en las zonas en donde la promoción de construcciones estaba iniciada, tratando en lo posible de incluir las Normas del Plan General de Adaptación en cuanto a aparcamientos, zonas de uso publico y emplazamiento de edificios escolares.
Es fundamental en este Plan Parcial el viario obligado por el Plan General, en cuanto a su trazado se ha mantenido una coordinación con la Oficina Regional de Carreteras para la situación exacta de los accesos.
En la estructura mantenemos, en todo lo posible, lo existente en el Plan Antiguo con un criterio realista, conveniente para no dañar las parcelaciones que se pudierán haber ejecutado basadas en aquel. Las manzanas previstas antiguamente, se mantienen identicas en las zonas en que se ha iniciado la construcción. En las aún libres de construcciones pero rodeadas de zonas ya construidas se han tratado de mejorar.
Los aparcamientos se han estudiado, siguiendo el criterio de un vehiculo por cada seis familias. Esto se ha podido conseguir con cierta holgura en las zonas remodeladas y con mayor dificultad en las ya construidas.
La superficie total que abarca este Plan Parcial es de un total de 915.350 m2.
A continuación se expresa un resumen de superficies:

Superficie edificable con un promedio de cinco alturas. .	303.725 m2
Superficie edificable con un promedio de siete alturas. .	14.850 m2
Superficie construida para una altura	106.997 m2
Aparcamiento	48.829 m2
Zona verde de uso publico	19.402 m2
Escuelas	1.575 m2
Zona verde en escuelas	6.475 m2
Zona verde en viales	8.035 m2
Edificación en Centro Parroquial	1.112 m2
Centro Comercial	6.494 m2
Parcela de S.E.A.T.	24.102 m2
Parcela propiedad del Colegio de Pureza.	11.174 m2
Superficie en viales	361.732 m2
Total.	915.350m2.

Creemos conveniente señalar que lindante este poligono, en una parte importante en longitud, con el actual cauce del rio que según la Solución Sur desaparece como tal cauce, gran parte de los terrenos ocupados por él podrán ser destinados a zonas verdes o de aparcamientos si ello fuera necesario y las necesidades futuras lo hicieran aconsejable.

Los planos que se adjuntan son los relacionados a continuación:

Plano nº 1.- Relación con la Comarca
Plano nº 2.- Situación en el Plan General
Plano nº 3.- Delimitación y estado actual
Plano nº 4.- Estructura Urbanistica
Plano nº 5.- Zonificación
Plano nº 6.- Red viaria
Plano nº 7.- Esquema red de alcantarillado a)
nº 7.- Esquema red de agua potable b)
nº 7.- Esquema red de energia electrica c)

El sistema de ejecución, mientras el Exm. Ayuntamiento no decida otro más adecuado, será el tradicional de servidumbre de alineaciones con cesión de viales.

Será posible tambien el de reparcelación.

Valencia, Abril de 1.967
El Arquitecto.-

V.º B.º


ADAPTACION DE ORDENACION URBANA DE VALENCIA
Y SU COMARCA A LA SOLUCION SUR
PROYECTO PARCIAL DE DESARROLLO Nº 25
ESTRUCTURA URBANISTICA
4

PLAN PARCIAL Nº 26 (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1973

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitecto-s: José Antonio Carrión.

Fecha redacción: Diciembre de 1972.

Fecha aprobación: O.M. 23-09-1974 (BOE 25-10-74).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

OFICINA TECNICA DE URBANISMO.

PLAN PARCIAL Nº 26

(adaptado a la Solución Sur)

1.- MEMORIA.

1.1.- El Plan Parcial nº 26 objeto de este Proyecto, proviene del antiguo Plan Parcial Nº I, aprobado por la Comisión Central de Sanidad en 15 de marzo de 1950, al adaptar el Plan General de Valencia y su Comarca a la Solución Sur.

Está limitado por: Avenida del Cid, Avenida Pérez Galdós, Prolongación calle de Cuenca y la Ronda Exterior.

Dentro de este Plan Parcial Nº 26 se halla enclavado el Polígono de la Avenida de Castilla que lleva la Gerencia de Urbanismo.

1.2. ZONIFICACIONES.

La Solución Sur ha afectado notablemente el Plan Parcial Nº 26 en lo que se refiere a zonificación con respecto al Plan General anterior. Desaparecen la Zona Industrial y la de Ciudad Jardín.

El nuevo Plan General determina las siguientes Zonificaciones:

1.2.1.- ZONA DE EXTENSION EXTERIOR A TRANSITOS.

Está limitada por la Avenida del Cid, Avenida de Pérez Galdós, calle de Cuenca y su Continuación (Pío XI y Campos Crespo), Ronda Exterior, calle límite con el Polígono de la Avenida de Castilla, calle Archiduque Carlos y calle de Enguera.

1.2.2.- ZONA DE EDIFICACION ABIERTA.

Comprende el resto del Plan, a excepción del Centro Comercial.

En esta zona se halla el Polígono de Castilla anteriormente citado. El resto de edificación abierta, con el fin de solucionar el problema que tenía la ciudad, consecuencia de la riada en 1,957, se edificó con anterioridad a la aprobación del Plan General adaptado a la Solución Sur.

Enclavado en esta zona y junto a la futura Ronda Exterior, hay una edificación tratada como manzana cerrada casi totalmente construida.

PLAN PARCIAL.- El Plan Parcial se ha desarrollado respetando totalmente las directrices del Plan General, tanto en zonificación como en el trazado de vías importantes.

Se ha respetado al máximo la zona construida en Patraix, así como el Polígono de la Gerencia de Urbanismo y los terrenos de Aviación.

Existe un sector casi totalmente construído, comprendido entre la Avenida del Cid, Pérez Galdós, Prolongación Cuenca, Salavert, Venerable Agnesio y Enguera, por lo que se ha respetado tal como está, siendo muy difícil, sin causar graves perjuicios , el establecer edificios públicos, escuelas, centros comerciales, grandes aparcamientos, etc., que junto con lo exigido por las ordenanzas municipales en cada uno de los edificios, resolverán el problema de estacionamiento de vehículos. No obstante, se ha procedido a un ensanchamiento de la Plaza de Patraix para resolver las comunicaciones.

Asimismo se han remodelado las zonas en que por cambiarse la zonificación anterior, se han transformado totalmente estableciéndose los correspondientes aparcamientos, grupos escolares, zonas

comerciales y zonas deportivas, tal como se aprecia en los planos que se acompañan.

Las superficies son:

- Superficie Plan Parcial ..... 1.156092 m2.
- Superficie de zonas verdes ..... 118.172 m2.
- En cuanto a reserva de Escuelas, han sido previstos:

  Un grupo de ..... 5.000 m2.

  Un grupo de ..... 15.400 m2.

  Y otro de ..... 17.655 m2.

Se han proyectado los esquemas de los servicios de agua potable, alcantarillado y alumbrado público.

Se acompañan los siguientes documentos, que determina la vigente Ley del Suelo.

1º) Plano de Situación general en la Comarca.
2º) " " en el Plan General.
3º) " de estado actual y de limitación.
4º) " de estructura urbanística.
5º) " de Zonificación.
6º) " de Red viaria.
7º) " de redes fundamentales de servicio.
8º) Memoria.
9º) Ordenanzas Municipales, y
10º) Plan de Etapas.

Valencia, Diciembre de 1972.

EL ARQUITECTO MUNICIPAL,

EXCMO. AYUNTAMIENTO OFICINA TECNICA DE URBANISMO DE VALENCIA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

PROYECTO PLAN PARCIAL Nº 26

III.- PLAN DE ETAPAS.

El Plan Parcial Nº 26, bastante construido en la actualidad por particulares, deberá seguir el mismo ritmo por lo cual no se puede marcar plan de etapas de realización, pues dependerá de la actividad constructiva.

El Excmo.Ayuntamiento, además de construir los elementos urbanísticos generales, se mantendrá siempre en la urbanización, adelantado sobre la iniciativa

MEDIOS ECONOMICO-FINANCIEROS.

Son los del Presupuesto Ordinario de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Valencia y los extraordinarios que se establezcan a medida que se cumpla lo dicho en el párrafo anterior y se disponga de proyectos detallados de urbanización.

Con lo dicho creemos suficientemente expuesto el alcance del estudio realizado para que, si el Excmo.Ayuntamiento lo estima conveniente, lo eleve a la aprobación por la Superioridad.

Valencia, Diciembre de 1.972

LOS ARQUITECTOS,


plano parcial nº 26 bis
N
plano parcial nº 3
plano parcial nº 25
plano parcial nº 6
escmo ayuntamiento de valencia
6
plan parcial
26

PLANO PARCIAL Nº 26 Bis (ADAPTADO A LA SOLUCIÓN SUR). 1967

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Urbanismo.
Arquitectos: Julio Bellot, Cándido Orts, Joaquín Roselló.

Fecha redacción: Junio de 1967.

Fecha aprobación: O.M. 21-12-1968 (BOE 31-01-69).

Contenido:
MEMORIA
PLANO DE ALINEACIONES Y RASANTES 1:2000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA.- OFICINA TECNICA DE URBANISMO

PLAN PARCIAL Nº 26 BIS (ADAPTADO A LA SOLUCION SUR)

M E M O R I A

La redacción del presente Plan Parcial tiene su origen en la adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia - y su Comarca a la Solución Sur.

Los límites del Plano Parcial nº 26 bis son los definidos por la Avenida del Cid al Norte, la vía de ferrocarriles de - Villanueva de Castellón al Sur, la Ronda exterior al Este y el nuevo cauce del río al Oeste.

El Plan General prevee dos zonas distintas en este Plano Parcial:

Edificación abierta en bajo con coeficiente de edificabilidad 3'5 m3/m2.

Zona de tolerancia industrial.

Entre estas dos zonificaciones existe el Polígono Industrial Vara de Quart, aprobado por la Gerencia de Urbanismo.

Zonificación edificación abierta en bajos:

Esta zona ya existía planeamiento anterior, respetando al máximo sus alineaciones, haciendo las modificaciones necesarias para cumplir con el Plan General en cuanto al coeficiente de edificabilidad y Ordenanzas.

En el Planeamiento anterior existían tres zonas para - escuelas, actualmente se han dejado dos, pero con mayor superficie por considerar suficientemente resuelto el problema escolar. En

cuanto a Centros Parroquiales se ha mantenido uno y se ha suprimido otro, por estar en construcción en el término de Chirivella un Centro Parroquial muy cerca del ubicado en el anterior Planeamiento.

Se han mantenido los centros comerciales y mercado, ampliando las zonas para aparcamiento.

Polígono parcial de Edificación abierta:

Superficie en Mercados.....	1.344 m2
" Escuelas.....	6.478 "
Zona verde	122.976 "
" Hospital Provincial	72.032 "
" Edificios benefico religiosos sanitarios	18.150 "
" Casa de la Misericordia.....	34.890 "
" Edificios viviendas y comerciales	50.908 "
" Vias Públicas.....	65.590 "
SUPERFICIE TOTAL.....	392.368 m2.
Superficie barrios construídos.....	83.296 "
SUPERFICIE TOTAL POLIGONO.....	475.664 m2.
Volumen edificios viviendas y comerciales	879.956 m3.

Polígono industrial Vara de Quart:

Está enclavado entre la Edificación abierta en bajo y la zona de tolerancia Industrial.

Este polígono está aprobado por la gerencia de Urbanismo.

Tolerancia Industrial:

El Plano General señala a esta parte del Plano Parcial 26 bis como de tolerancia industrial.

Las Ordenanazas que rigen para esta zona son las de Zona extenesión exterior a tránsitos.

La profundidad edificable está acotada en el plano de

alineaciones.

Se permitirá en esta Zona, además de viviendas, el establecimiento de industrias, talleres, almacenes, garajes etc. no pudiendo instalarse los que sean peligrosos o insalubres.

En cuanto a incómodos, se asegurará siempre el aislamiento en toda clase de ruídos, trepidaciones y olores, Al efecto de cortar trepidaciones, en ningún caso los motores y piezas móviles se sujetarán a elementos de estructura de edificios de vivienda.

Aparte lo anterior, se seguirán los Reglamentos y normas industriales vigentes, tanto generales como municipales.

Servicios comunitarios:

Se ha ubicado para esa zona un Centro Parroquial, y Grupo Escolar y un Mercado con lo cual se considera suficiente para su desarrollo.

Polígono parcial de Tolerancia Industrial:

Superficie Mercado.....		4.000 m2.
"	Aparcamiento Mercado	1.600 "
"	Escuelas y Centro Parroquial	7.968 "
"	en edificación cerrada	151.800 "
"	Zona verde	83.938 "
"	Vías Públicas	137.581 "
Total Superficie Polígono.....		386.887 m2.

ETAPAS

Siendo esta plan parcial destinado, por el momento, a la edificación por particulares, no pueden marcarse etapas de realización que dependerán de la actividad constructiva de los mismos. Sin embargo, el Excmo. Ayuntamiento, además de construir los elementos urbanísticos generales en una primera etapa, se mantendrá siempre en la urbanización adelantando sobre la iniciativa particular, urbanizando zonas que se prevea edificación inmediata.

MEDIOS ECONOMICOS FINANCIEROS

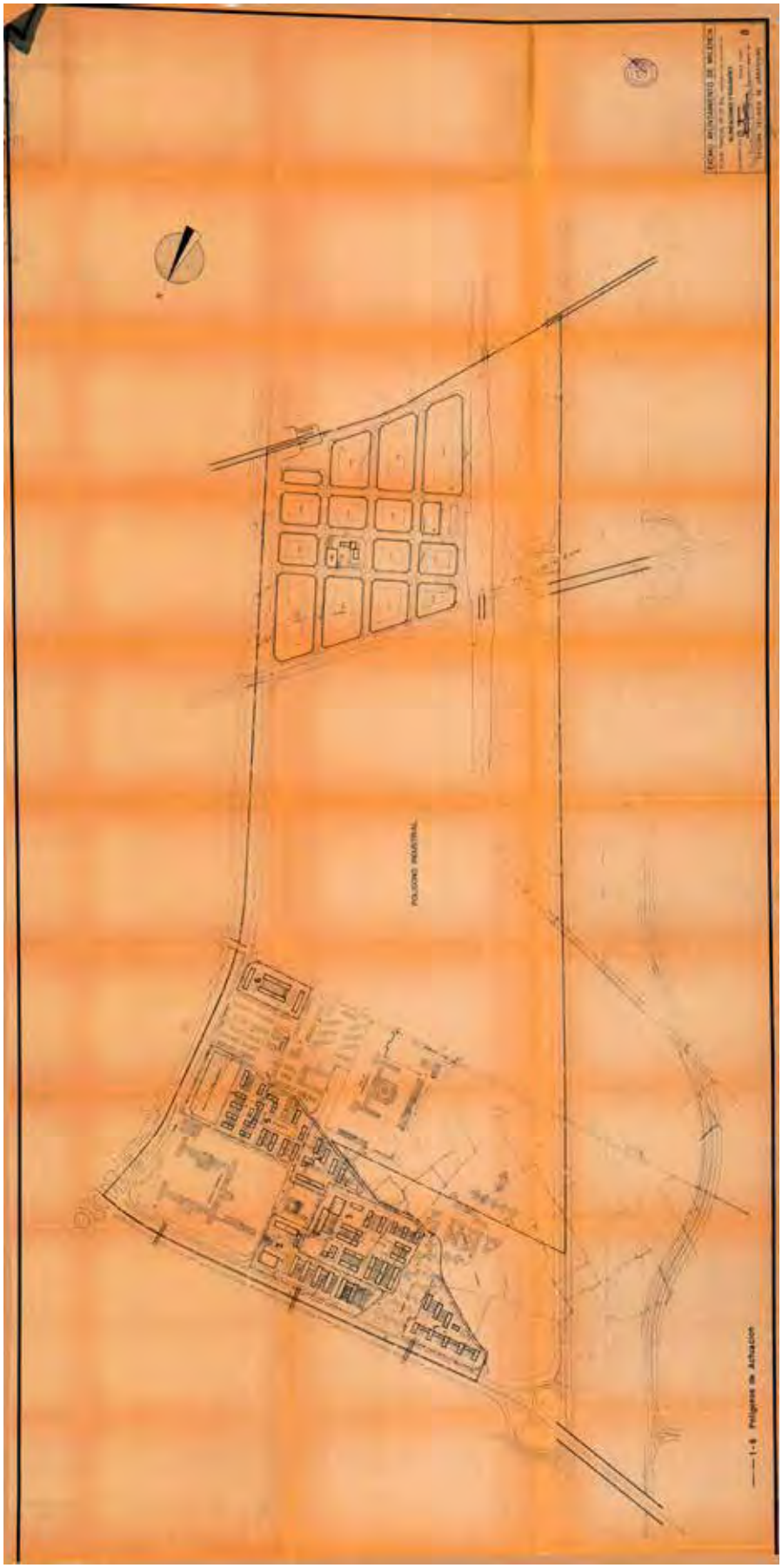
Son los del presupuesto ordinario de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Valencia y los extraordinarios que se establezcan

a medida que se cumplo lo dicho en el párrafo anterior y se disponga de proyectos detallados de urbanización.

Con lo dicho creemos suficientemente expuesto el alcance del estudio realizado para que, si el Excmo. Ayuntamiento lo estima conveniente, lo eleve a la aprobación por la superioridad.

Valencia junio de 1967

LOS ARQUITECTO MUNICIPALES,


POLIGONO INDUSTRIAL
1-5 Polígonos de Actuación

7. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA, 1988

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA. 1988

Redactores: Gerencia Municipal de Urbanismo. Oficina Municipal del Plan.
Arquitecto: Alejandro Escribano.

Fecha redacción: Octubre de 1988.

Fecha aprobación: COPUT 22-12-1992 (DOGV 3-05-93).

Contenido:
PLANO DE CLASES DE SUELO Y SISTEMAS GENERALES Y LOCALES DE COMUNICACIÓN, 1:10.000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. Archivo de Planeamiento.


SU
SNU
SUP
A1 2

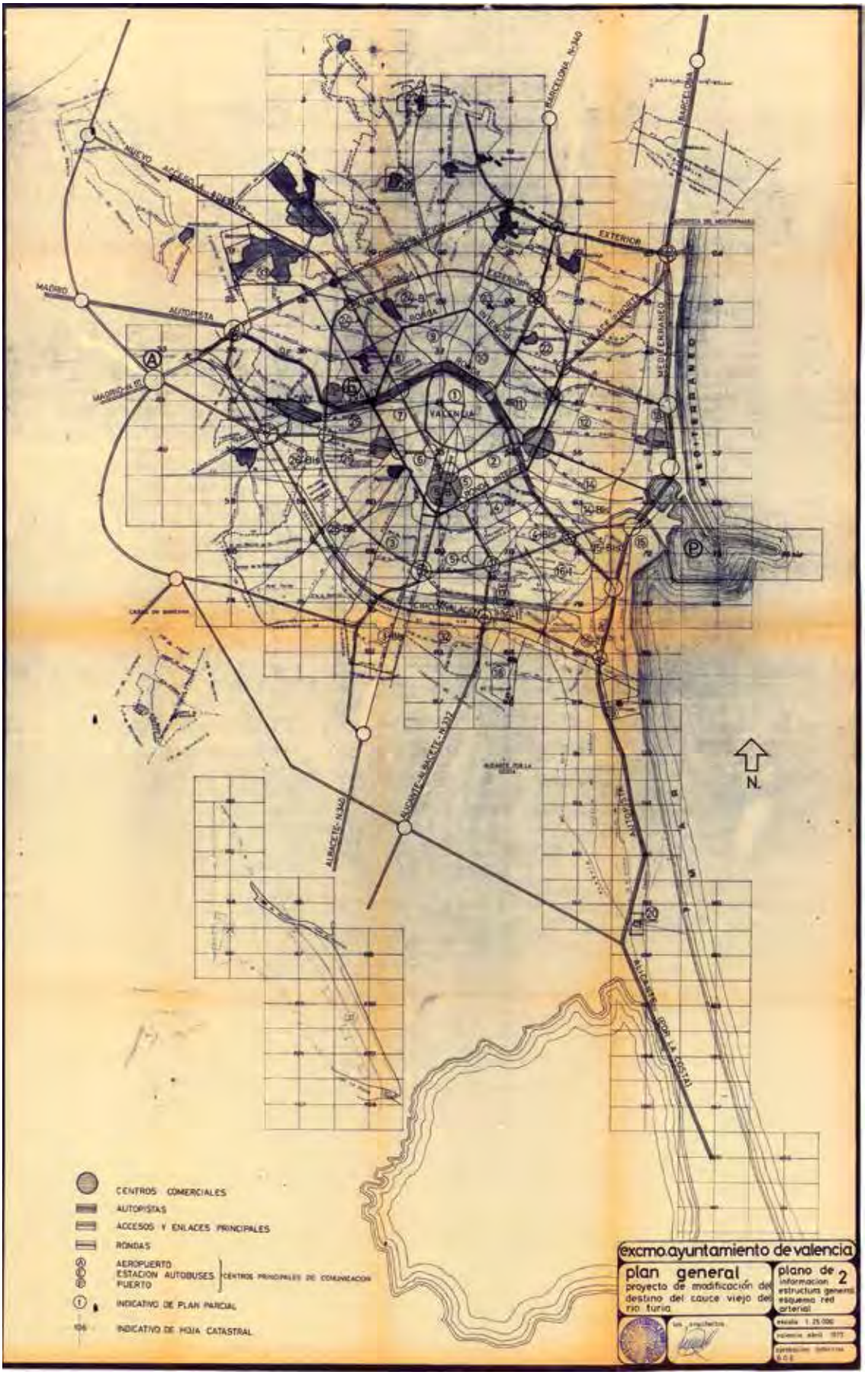
PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL DESTINO DE CAUCE VIEJO DEL RÍO TURIA

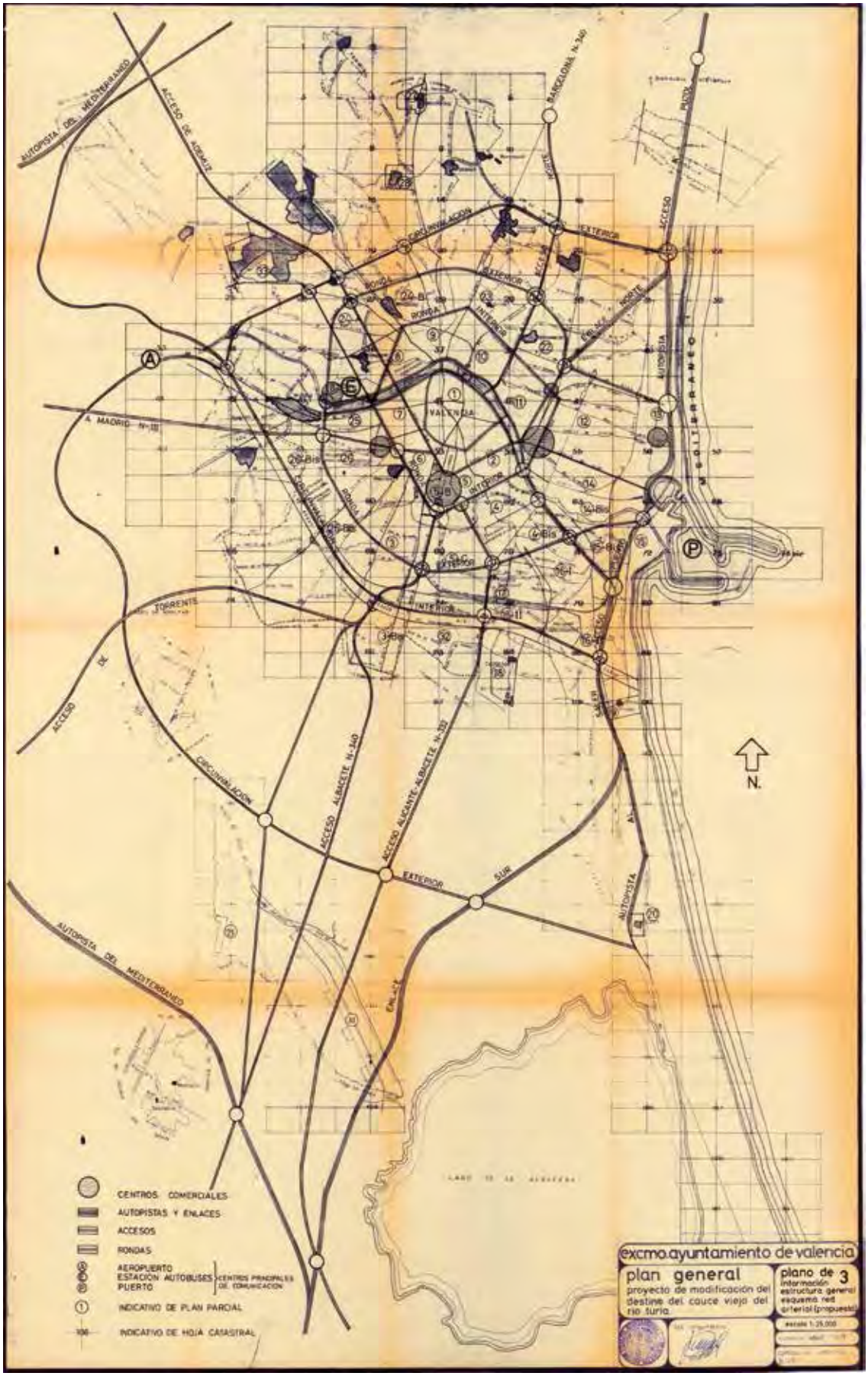
Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Municipal del Plan.
Arquitecto: Juan Antonio Altés.

Fecha redacción: Abril de 1977
Fecha aprobación: O.M. 2-12-1978 (BOE 14-2-79)

Contenido:
PLANO DE INFORMACIÓN. ESTRUCTURA GENERAL ESQUEMA RED ARTERIAL 1:25.000.
PLANO DE INFORMACIÓN. ESTRUCTURA GENERAL ESQUEMA RED ARTERIAL (PROPUESTA) 1:25.000.

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. **APM**


MADRID
AUTOPISTA
NUEVO ACCESO A VALENCIA
BARCELONA - N-340
BARCELONA
EXTERIOR
INTERIOR
RONDA
VALENCIA
MEDIO ENSANCHE
SUBURBANO
ALBACETE - N-340
ALICANTE - ALBACETE - N-332
ALICANTE
ALICANTE - CAPA LA MOSTAL
N.
CENTROS COMERCIALES
AUTOPISTAS
ACCESOS Y ENLACES PRINCIPALES
RONDAS
AEROPUERTO
ESTACION AUTOBUSES
PUERTO
CENTROS PRINCIPALES DE COMUNICACION
INDICATIVO DE PLAN PARCIAL
INDICATIVO DE HOJA CATASTRAL
excmo. ayuntamiento de valencia
plan general
proyecto de modificación del destino del cauce viejo del río turia
plano de información estructura general esquema red arterial
2
escala 1:25.000
los arquitectos


AUTOPISTA DEL MEDITERRANEO
ACCESO DE ADEMUZ
BARCELONA N-340
RONDA
CIRCUNVALACION
EXTERIOR
ACCESO
ENLACE NORTE
AUTOPISTA
VALENCIA
A MADRID N-III
INTERIOR
TORRENTE
ACCESO DE
ACCESO ALBACETE N-340
ACCESO ALICANTE-ALBACETE N-332
SUR
ENLACE
N.
CENTROS COMERCIALES
AUTOPISTAS Y ENLACES
ACCESOS
RONDAS
AEROPUERTO
ESTACION AUTOBUSES
PUERTO
CENTROS PRINCIPALES DE COMUNICACION
INDICATIVO DE PLAN PARCIAL
INDICATIVO DE HOJA CATASTRAL
excmo.ayuntamiento de valencia
plan general
proyecto de modificación del destino del cauce viejo del río turia.
plano de información estructura general esquema red arterial (propuesta)
3
escala 1:25.000

PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR Nº 12 DE AIORA

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Planeamiento Urbano.

Fecha aprobación: Pleno 4-6-1982 (BOP 25-6-1982).

Contenido:
PLANO DE ALINEACIONES 1:2.000

PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR Nº 25 DE NOU MOLES

Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Planeamiento Urbano

Fecha aprobación: Pleno 20-3-1982 (BOP 29-4-1982).

Contenido:
PLANO DE ALINEACIONES 1:2.000

PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR Nº 23 DE ORRIOLS

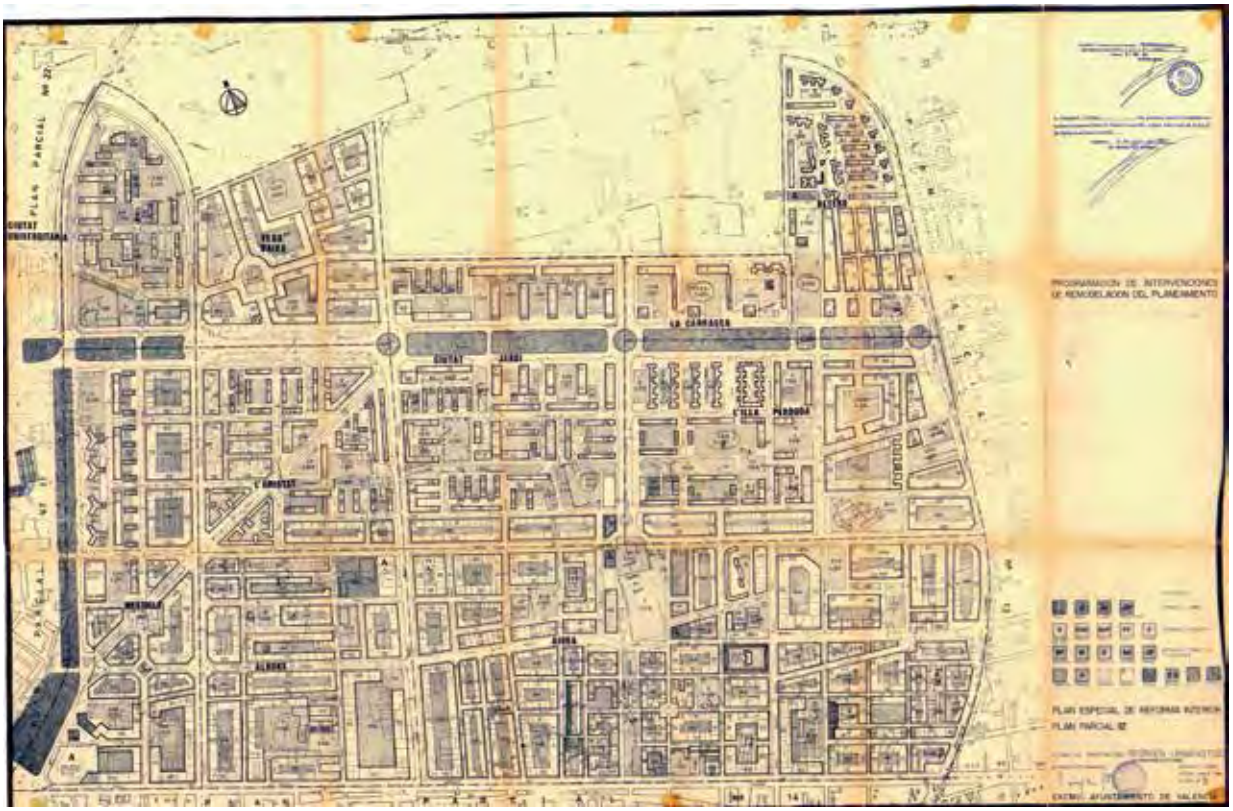
Redactores: Ayuntamiento de Valencia. Oficina Técnica de Planeamiento Urbano.

Arquitectos: Juan Antonio Altés.

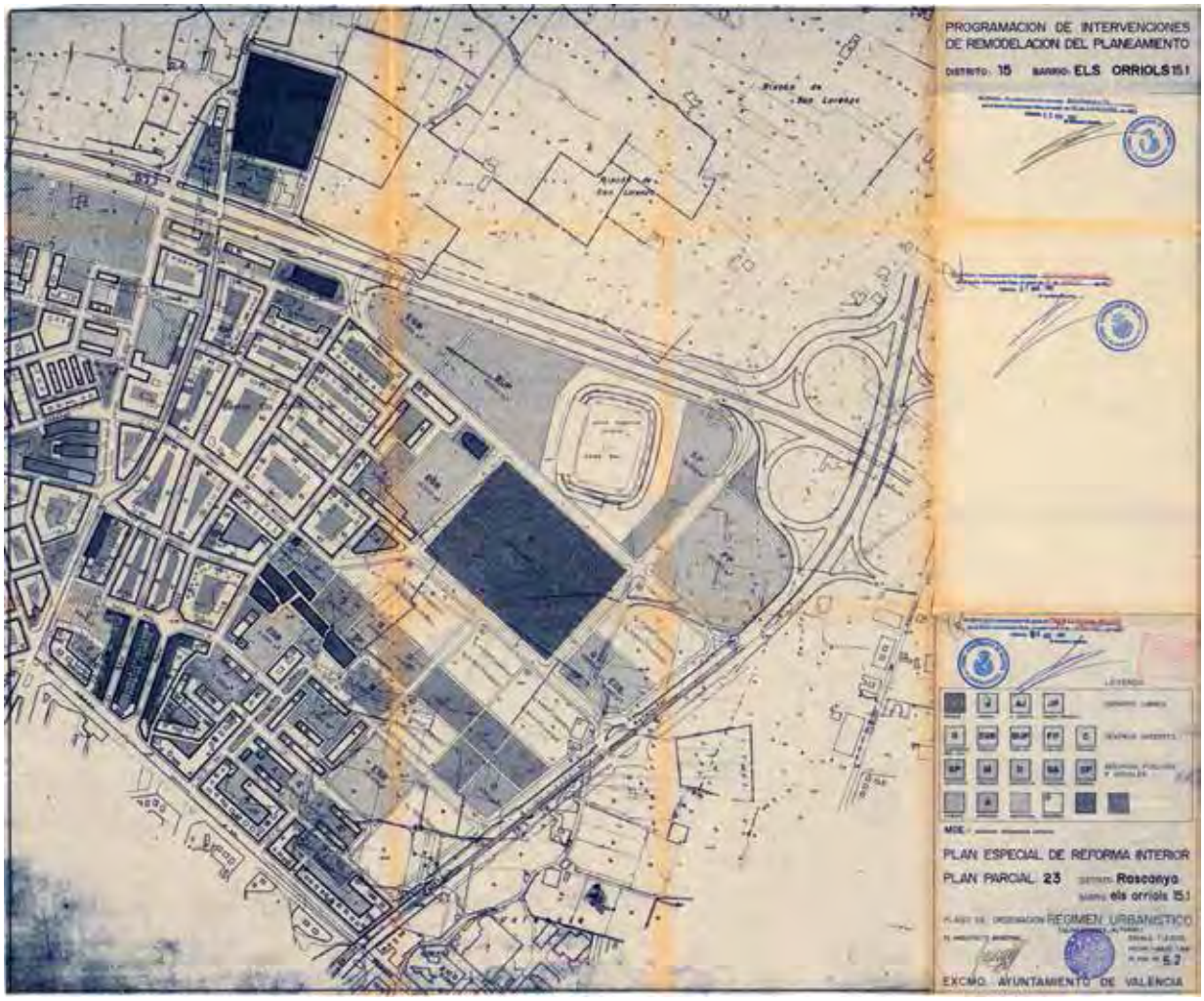
Fecha aprobación: Pleno 3-3-1983 (BOP 15-4-1983).

Contenido:
PLANO DE ALINEACIONES 1:2.000

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. **APM**


PLAN PARCIAL Nº 22
CIUTAT UNIVERSITARIA
PLAN PARCIAL Nº 17
PLAN PARCIAL Nº 12
PLAN PARCIAL Nº 13
PLAN PARCIAL Nº 14
LA CAMPANERA
CIUTAT JARDI
L'ERA PEDROSA
L'AMETLLER
MESTALLA
ALBORS
ALBORS
PROGRAMACION DE INTERVENCIONES DE REMODELACION DEL PLANEAMIENTO
PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR
PLAN PARCIAL 12
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA


N
excmo. ayuntamiento de valencia
plan parcial nº 25


PROGRAMACION DE INTERVENCIONES
DE REMODELACION DEL PLANEAMIENTO
DISTRITO: 15 BARRIO: ELS ORRIOLS 15.1
PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR
PLAN PARCIAL 23 Roscanyo
els orriols 15.1
REGIMEN URBANISTICO
5.2
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA. SECTOR S.-OE.

Redactores:
Arquitectos: Vicente Colomer Sendra, Luis Alonso de Armiño Pérez, Juan Luis Piñón Pallarés, Juan José García Soria.

Fecha redacción: Febrero de 1987.
Fecha aprobación: No tramitada.

Contenido:
MEMORIA GENERAL
ANEXO MEMORIA.VIALES
PLANTA GENERAL 1:2.000
PLANO DE SECCIONES Y PLANTAS DE CALLES 1:200

Fuente: Ayuntamiento de Valencia. **APM-AN 15-1**

MEMORIA GENERAL Y PLANO DE SINTESIS

- MEMORIA GENERAL
- PLANO DE SINTESIS

1. INTRODUCCION
2. ESCALA
3. ESTRUCTURA DEL PLANO
4. FUENTES UTILIZADAS
5. CONSTRUCCION DEL PLANO
6. COMPONENTES FUNDAMENTALES DEL TRABAJO
   1. Las manzanas
   2. El viario
   3. La parcelación
   4. La edificación
      - La edificación y su evolución
      - Clasificación de la edificación
   5. El parque central
      - La geometría del parque
      - El carácter del parque
      - El planteamiento del parque

MEMORIA GENERAL Y PLANO SINTESIS

MEMORIA GENERAL

El Ensache S.O. de Valencia, definido entre Gran Vía y Tránsitos es una pieza bien caracterizada hoy, a pesar de haberse insertado un área de crecimiento contradictorio y degradado de la ciudad. El error en el posicionamiento de la traza de la Gran Vía (Fernando el Católico, Ramón y Cajal) que introdujo el Ensanche de 1.884, junto a la contradictoria evolución del 2º Ensanche en este área, se ve hoy contrapesado por la realidad de un conjunto urbano de "Ensanche", dotado de calles y manzanas de gran tamaño, atravesado por vías radiales de mucho tráfico en sentido transversal, que posee unas calles longitudinales amplias, tranquilas, amables incluso en algunos tramos, necesitadas de definitiva apertura.

Al mismo tiempo, el Ensanche S.O., tiene una densidad excesiva, está infradotado (excepto de escuelas) y sus calles están muy desequilibradas, dando primacía al tráfico rodado.

El presente trabajo, realizado para la Oficina Municipal del Plan General de Valencia por los arquitectos Vicente Colomer, Luis Alfonso de Armiño, Juan Luis Piñón y Juan José García Soria, con la colaboración de los estudiantes de arquitectura Ignacio García Campá, Miguel Botella y Fernando Ricart, resume un conjunto de propuestas para la "mejora del Ensanche S.O. de Valencia" y se complementa con los Planos Normativo y de Protección, ya entregados en la Oficina Municipal del Plan.

PLANO SINTESIS

1. INTRODUCCION

El plano síntesis no es un documento normativo. En él, no se fijan profundidades edificables, ni alturas de la edificación de forma numérica puesto que no es su cometido. Se trata más bien de una reflexión o de un refundido de todo el trabajo realizado en el que se recoge el estado actual de la edificación, la solución propuesta para el viario y los proyectos de las manzanas de ordenación especial.

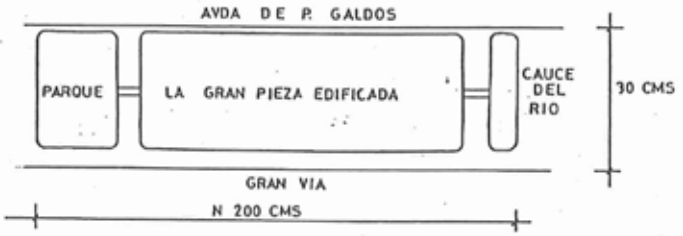
2. ESCALA

El plano se ha realizado a escala 1:2000 lo que nos ha permitido llegar a:

- La definición pormenorizada del viario, detallando la calzada, las aceras, los aparcamientos, la disposición del arbolado, etc.
- La definición de la edificación. Se distingue la edificación en altura mediante un rayado a 45º, de la edificación en planta baja (patios) que se ha dejado en blanco.

  A la vez se han incluido las plantas de los edificios del Mercado de Abastos y del Matadero.
- Dibujar de forma más detallada los proyectos de las manzanas de ordenación especial.

3. ESTRUCTURA DEL PLANO



El plano está formado por una serie de elementos de características muy diversas que hacen de su lectura la de una gran pieza longitudinal colmatada por la edificación que tiene a izquierda y derecha sucesivamente dos grandes zonas verdes: el parque central y el proyecto del río. A su vez, está rodeado por la Avda. de Pérez Galdós, que se ha dejado en su estado actual por no ser su intervención objeto de este trabajo, y la Gran Vía de Fernando el Católico, en la que se ha incluido el nuevo proyecto de boulevard.

4. FUENTES UTILIZADAS

La metodología seguida en la elaboración del plano ha sido secuencial como veremos más adelante. Se partió de un estudio del proyecto de Clotet - Tusquets "del Liceo al Seminario", analizando el grafismo empleado y viendo los resultados que se conseguían para la escala utilizada.

Así mismo ya se tenía cierta experiencia debido al trabajo realizado

en la Escuela en la asignatura de Prácticas de urbanismo de 6º curso.

De cualquier modo pensamos que la forma de elaboración del plano, aunque muy laboriosa, nos ha permitido "construirlo" tal como se pretendía.

5. CONSTRUCCION DEL PLANO

A continuación vamos a ver el proceso que hemos seguido para elaborar el plano en sus distintas fases:

1.- Delimitación de los perímetros de las manzanas. En primer lugar se dibujaron los contornos exteriores para definir a continuación las alineaciones interiores de las mismas.

2.- En una segunda fase se dibujó la estructura viaria distinguiendo un viario principal (Gran Vía Fdo. el Católico, Avda. de Pérez Galdós y calle Buen Orden y su prolongación) y un viario secundario (resto de calles interiores, alguna de la cuales se ha peatonalizado).

3.- Se dibujó la parcelación de la edificación.

4.- Se señaló en la altura de la edificación con el criterio enunciado anteriormente.

5.- Se insertó el proyecto del parque central que por su importancia dentro del plano merece una explicación a parte.

6. COMPONENTES FUNDAMENTALES DEL TRABAJO

1.- Las manzanas:

En general son las típicas del ensanche (se define una profundidad edificable y un patio interior de manzana) pero con dos particularidades respecto de las del primer ensanche:

- Su gran tamaño que junto a las dimensiones de las calles (20 - 22 m.), suponen una diferencia con el ensanche de Colón.
- Las distorsiones que se producen en su forma por la aparición de las grandes calles diagonales (C/ Jesús, C/ Angel Guimerá, etc...), dando como resultado manzanas trapezoidales y triangulares.

Hay que mencionar también la aparición de dos grandes manzanas equipamientos: la del Mercado de Abastos y la del Matadero, edificios que ocupan la totalidad o la práctica totalidad de la manzana. Algo similar ocurre con la manzana de la Iglesia y el Convento de San José de la Montaña en la que existe también un colegio.

Tiene interés especial la forma de incluirse dentro de la manzana de edificación residencial, ciertos equipamientos, como son los colegios y la iglesias.

Las iglesias suelen ocupar la superficie de la parcela no prolongándose hacia el interior del patio. Tiene interés especial las iglesias situadas en los chaflanes de las manzanas por la forma de acoplarse al mismo.

En las manzanas de ordenación especial se pretende liberar los interiores en los casos en los que es posible y dotar al área de equipamientos y zonas de uso público de las que es deficitaria.

2.- El viario:

Una de las bases de partida del proyecto ha sido la prolongación de las calles Palleter y Buen Orden, que se veían interrumpidas por sendas manzanas de viviendas de poca altura y en muy mal estado de conservación.

Lo que se ha pretendido con la solución propuesta del viario ha sido ganar espacio para el peatón (mediante la ampliación de las aceras y de los cruceros) y la racionalización del tráfico y del aparcamiento, que es uno de los grandes problemas de la zona.

También se han rediseñado los jardines de la Plza. del Horticultor Corsé y de la calle Jesús, que actualmente presentan un estado lamentable.

3.- La parcelación:

Lo más destacable de la parcelación es su gran hetereogeneidad, junto con parcelas muy estrechas y alargadas coexisten grandes parcelas. Esta falta de uniformidad vuelve a diferenciar este ensanche del de Colón y lo aparta del modelo teórico.

La edificación y su evolución.

La edificación del Ensanche SO de Valencia, que es fundamentalmente residencial, viene marcada por una tendencia al aumento de sus parámetros volumétricos (altura y profundidad). El tamaño de las operaciones inmobiliarias ha ido haciéndose mayor. Los valores compositivos de la edificación inicial han sido primero sustituidos y más tarde se han abandonado totalmente, de lo que es una prueba evidente la arquitectura actual. El patrimonio edificado inicial se ha perdido casi totalmente, no solo en su sentido material, debido a derribos innecesarios, sino también por la pérdida de los parámetros urbanísticos y arquitectónicos que la edificación del Ensanche poseía.

En los últimos años, asistimos a un fenómeno de disminución del tamaño de la vivienda, tanto en volumen como en superficie que afecta al equilibrio funcional del área. Al mismo tiempo, se está produciendo una tendencia al aumento de los usos no residenciales (oficinas, despachos, clínicas), en edificios o partes de ellos destinados a vivienda inicialmente.

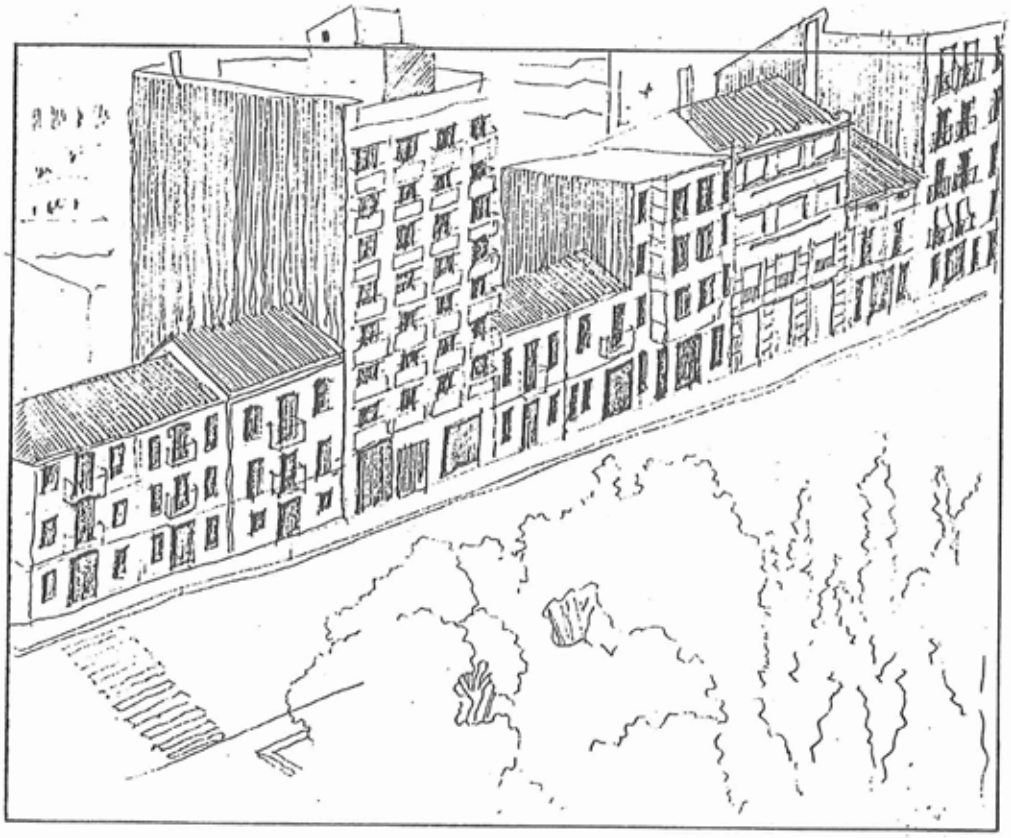
Clasificación de la edificación.

Lo que hemos establecido de manera genérica en el apartado anterior, vamos a concretarlo en éste.

La edificación residencial inicial del Ensanche, combina edificios urbanos, pero ligados todavía a actividades agrícolas, de 2 ó 3 plantas y 10 ó 12 m. de profundidad, con edificios de 4 y 5

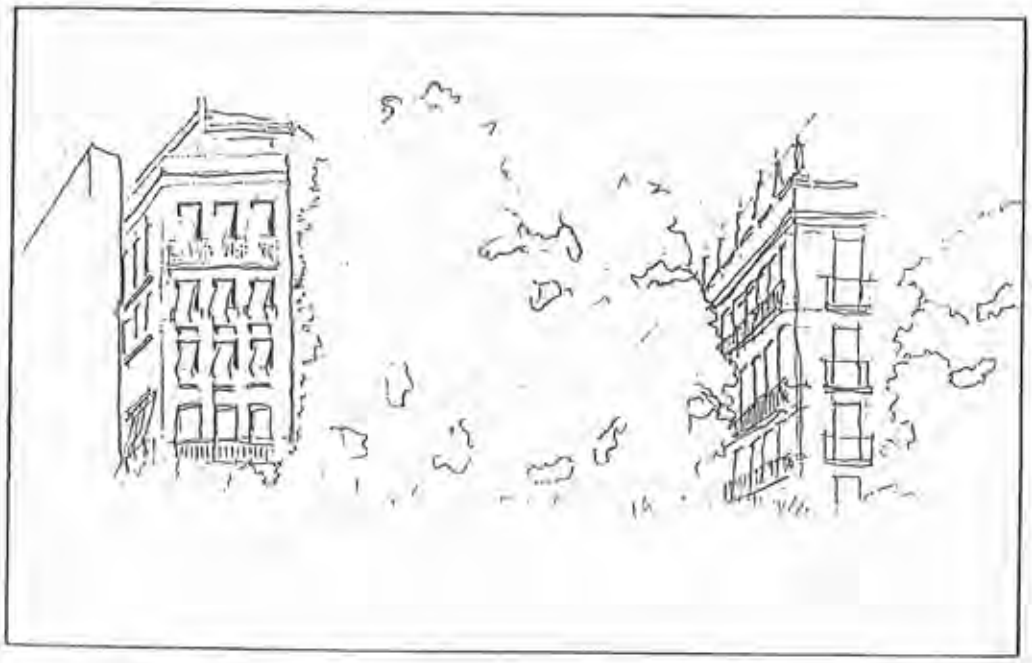
plantas, ya claramente formados por viviendas separadas por las mismas.

Los primeros son restos cuyas características formales pueden observarse en algunos de los edificios del dibujo 1, tomado del estado actual de la calle Gabriel Miró entre Martín El Humano y Juan Llorens. Cuando como en este caso, tratan de convivir en el mismo frente de fachada con edificación posterior, el resultado es de un enorme contraste, por lo que esta edificación no puede "normalizarse". Solo en casos determinados puede "proyectarse" su conservación.



DIBUJO Nº 1

Los segundos forman frentes de fachada completos en algunas zonas y su importancia es central para comprender la evolución de la edificación. Sobre parcelas de mediano tamaño (de 8 a 14 m. de ancho y de 10 a 20 m. de profundidad), los edificios presentan un orden compositivo de huecos verticales ancho/alto = 1/2 separados por machones de fábrica de cierta anchura (mínimo 60 cm), formando balcones cuyas barandillas se unen a veces en la planta 1ª y en la última. Las fachadas son planas, sin vuelos cerrados y la composición llega a definir los huecos en planta baja y los remates de cornisas y antepechos. Las cubiertas son mayormente planas y a partir de la segunda crujía, aparecen remates de escaleras, porches y pequeñas viviendas que configuran una cierta línea de áticos. Estos edificios tienen 4 y 5 plantas y en algunos casos se estiran hasta 6 que es su límite de altura. Puede observarse en los dibujos 2 y 3, edificios de este tipo, en este caso



DIBUJOS Nº 2 y 3

recayentes a la Plza. Obispo Amigó. Se desarrollaron en los años 30, ya que los núcleos fundamentales no aparecen en el plano de Mora de 1.924 y sí en el topográfico de 1.929, en las áreas en las que todavía sobreviven en gran parte, que son los encuentros de C/ Buen Orden y de Palleter con Gabriel Miró y la zona entre San Vicente y Jesús, aunque no en estas calles, que han sufrido sustituciones masivas recientes.

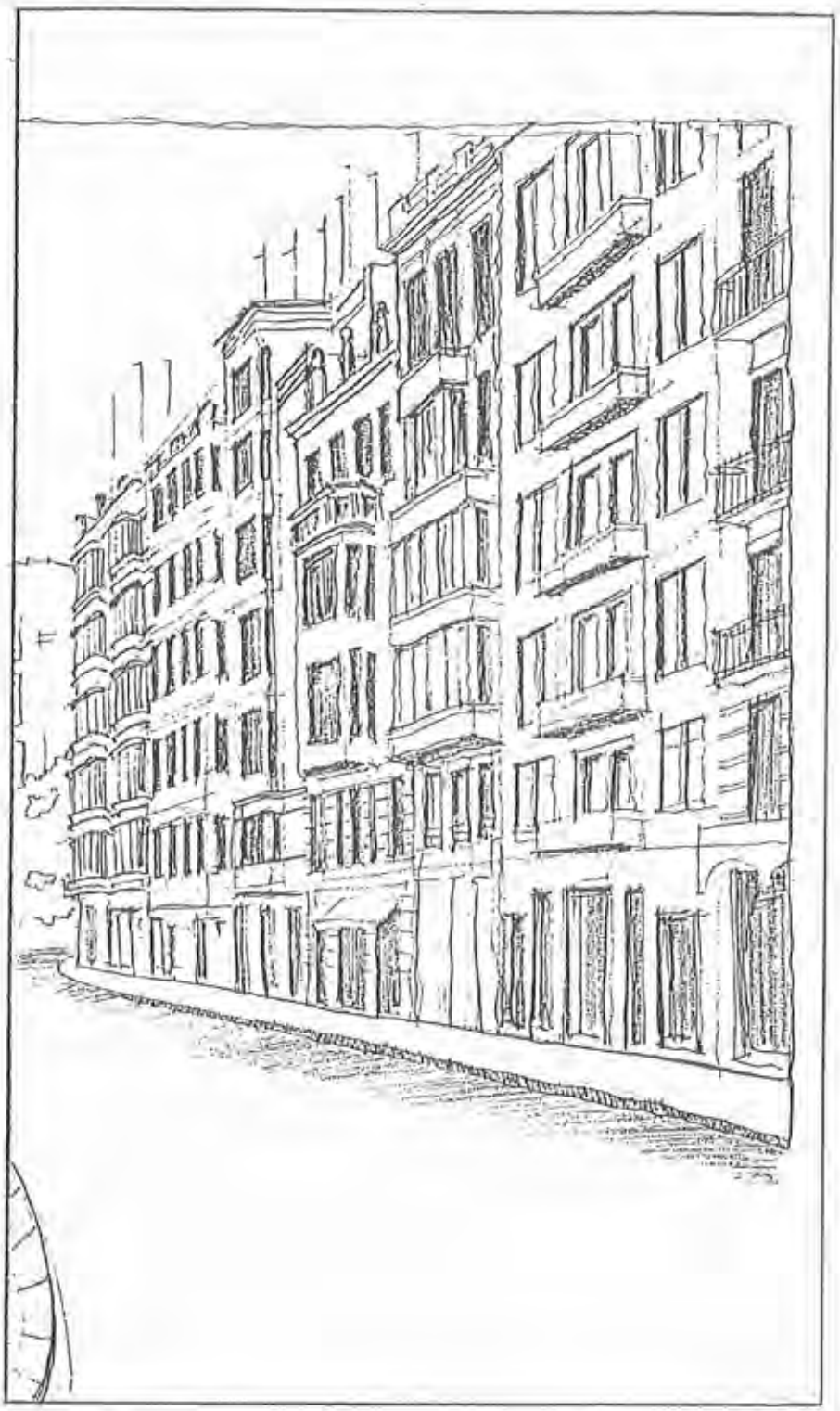
Al principio de este apartado, hablamos de un cambio de tamaño y de composición de la edificación primitiva. Concretando más, en los años 40 y 50 se produce una edificación de gran profundidad (20 a 35 m.) y altura (7, 8 y 9 plantas), que denominaremos "Edificación Intensiva en fase I", que habiendo cambiado los parámetros fundamentales de volumen, presentaba en sus fachadas algunos elementos compositivos de interés que deben ser tenidos en cuenta. Así, el plano de fachada no quedaba totalmente roto por los vuelos cerrados, que arrancaban en la 2ª planta, morían en el techo de la planta penúltima y no llenaban por completo el plano de fachada (del orden de un 40%).

La composición abarcaba la planta baja y los remates, formados por torreones y áticos (Ver dibujo 4). Estos edificios, se realizaban sobre grandes parcelas con anchos mínimos de 14 metros pero siendo lo normal la de 18 - 22 metros de anchura. Es en este tipo en el que se producen grandes operaciones inmobiliarias, que se desarrollan en una gran parte de una manzana (Fernando El Católico, entre Angel Guimerá y Herudito Orellana) e incluso manzanas enteras como la triangular entre las calle Angel Guimerá, Herudito Orellana y Palleter. Esta tendencia a la gran operación inmobiliaria que ya se había iniciado en 1.933 con el conjunto de la Finca Roja, durará en la zona hasta nuestros días.

DIBUJO Nº 4

El cambio que supone pasar de la Edificación Primitiva (EP) a la Intensiva en fase I, (EI.I) no se da de forma brusca. En el tamaño de parcela intermedia (profundidad entre 16 y 20 m. y ancho de fachada entre 12 y 18 m.) y un número de alturas entre 6 y 7, hay edificación transicional (ET) que en algunos casos forma con claridad frentes de fachada. Tal es el caso del arranque de Angel Guimerá desde Fernando El Católico, como puede observarse en el dibujo nº 5.

Por último, encontramos la "edificación actual" que denominaremos Edificación Intensiva en fase II (EI.II), que manteniendo las características de parcelación y volumen del tipo EI.I, ya no



DIBUJO Nº 5

respeta ninguna de las bases compositivas de este. Se trata de edificios realizados por simple superposición de plantas, sin una idea de arranque ni de remate, colmatando el volumen permitido de forma total. Los edificios del tipo EI.II llegan también a constituir frentes de fachada contínuos en calles tales como Jesús, Dr. Sanchis Sivera y otras.

5.- El Parque central:

La base de partida del proyecto del parque es el enterramiento de las actuales vías de FFCC, de forma que se libere una amplia área en la confluencia de los dos ensanches, que permita la realización de un proyecto unitario.

La geometría del parque

Una vez conseguido esto, el parque se articula en torno a un eje lineal que parte de la estación del Norte y lleva la dirección de las actuales vías. Sobre este eje y desde la estación, se van creando una serie de espacios y se van situando una serie de edificios hasta llegar a una gran plaza cuadrada, con una rotonda inscrita que tiene un doble papel: por una parte sirve para resolver el problema del tráfico que se ocasiona por la prolongación de las Grandes Vías hasta la Pista de Silla. Por otra, sirve para crear un espacio a modo de vestíbulo del parque.

En la gran plaza se sitúa la entrada principal del parque desde la cual parten una serie de caminos radiales y un paseo central jalonado por árboles. La otra entrada se sitúa en la parte sur

(confluencia de Avda. Perís y Valero y Avda. de Ausias March) y de ella parte otro paseo que se va a cortar con el anteriormente mencionado formando ángulo recto. Hay una tercera entrada situada en la calle de San Vicente.

El carácter del parque

Se ha pretendido realizar un parque con el mínimo número de elementos posibles e intentando aprovechar la mayor parte de las edificaciones existentes de RENFE (naves que actualmente tienen uso de taller) con el fin de darles un nuevo uso ligado al parque.

Así mismo se pretende respetar una parte de huerta existente con sus correspondientes alquerias, no con el objeto de que se sigan explotando por medio de particulares, sino para que sirvan como vivero del resto del parque y viviendas de los empleados del mismo.

Este planteamiento, dejamos a parte el enterramiento de las vías, supondría realizar un parque a bajo coste por m2. puesto que los elementos y el terreno se mantienen en gran parte.

El planteamiento del parque

Una vez aclarado el carácter del parque, el proyecto trata de subsumir dos de las formas de hacer que se han dado en la historia de la jardinería:

1. El modelo de parque francés, geométrico, a base de parterres ordenados y con unos ejes muy claros.
2. El modelo inglés, más pintoresquista, más paisajista, no tan ordenado, dejando que el parque se desarrolle de forma natural.

De este modo aparecen el el proyecto zonas en las que predominan los parterres modulados y los paseos con arbolado geométricamente dispuesto, que conviven con otras zonas más naturales y agrestres en las que se pueden apreciar agrupaciones de árboles sin orden aparente.

También se intentan cuidar otros elementos del parque como pueden ser las verjas, de las cuales tenemos bastantes buenos ejemplos en Valencia (Estación del Norte, Mercado Central, Viveros ...) y de las plantaciones de árboles.

Valencia, Febrero 1.987

LOS ARQUITECTOS.

V I A L E S

Hay que tener en cuenta la especificidad de la zona para entender el tratamiento y la importancia que los viales han tenido dentro del proyecto. Por una parte, se trata de una zona de "ensanche", y por lo tanto la trama viaria toma aquí el papel de malla estructuradora, y había que hacerlo patente; por otra, se trata de un área de la ciudad colmatada en su mayor parte, dando posibilidad tan sólo a algunas actuaciones edificatorias puntuales, aprovechando algún vacio ó creándolo en algún interior de manzana. Junto a estos dos motivos, hay que señalar que la calle es el espacio público por excelencia, sobre todo por su inmediatez. Queremos decir con esto, que la calle ya es espacio público, sin hacer falta su "compra" por uno y otro medio. Todas estas condiciones hacian al viario motivo fundamental en la actuación.

Una vez fijados ambos presupuestos, habia que explotar al máximo las posibilidades que esta actuación nos daba. Nos fijamos fundamentalmente, debido en gran parte a la configuración morfológica de la zona en proyecto, en las tres calles longitudinales que recorren de parte a parte el área de actuación, en principio con algunos obstáculos en la parte norte, y con pérdida de continuidad a partir de la calle Albacete. El diseño de estas tres piezas debía ser una de las claves fundamentales para dotar de unidad al conjunto de la actuación, unidad que por diversos motivos, como la superposición de diferentes tramas ó la disposición poco adecuada de distintas plazas a lo largo de su recorrido, consideramos perdida. También habría que añadir la mala colocación del arbolado en dichas plazoletas, que impide las vistas lejanas.

De las tres, principalmente por su anchura, centralidad y posibilidades, tomamos la calle Buen Orden como pieza básica, configurándola como después explicaremos, a modo de calle-salón, y conformándose un poco en eje de la propuesta. Sin embargo, su buena integración dentro del conjunto hace que no adquiera una importancia desproporcionada a la hora de entender el área en su totalidad.

Para la transformación del viario hemos optado por la recualificación de la calle, devolviendole un nivel tanto funcional como material que la hacen más amable para todos. Así, se ha reequilibrado la proporción entre áreas peatonales y zonas para vehículos de manera que estos, aunque presentes, no supongan un agobio. También se ha dotado la zona de aparcamientos, pero siempre limitando las zonas suficientemente y señalizándolas debidamente. Por otra parte, se han recuperado viejos materiales que todavía subyacen bajo el asfalto en algunas vías, y se han incorporado otros nuevos, de cara a dotar a la calle de cierta calidad ambiental.
También hemos creido necesario ser posibilistas, y la economía de medios ha sido una premisa constante en todos los aspectos del diseño.

Con respecto a los problemas de continuidad citados anteriormente en las tres calles longitudinales, parecían inmediatos dos tipos de actuación. Por una parte, un problema era que, por la existencia de diversas agrupaciones de viviendas cuya orientación corresponde a la ubicación de la antigua estación de LLiria, aparecen cortadas las calles Buen Orden y Palleter. Como ya se viene intentando desde hace tiempo, la solución pasa por abrir las citadas calles, eliminando las agrupaciones en su mayor parte en bastante mal estado, de manera que las calles puedan llegar hasta el cauce, ayudando al "atado" de toda la zona.

En la parte cercana a las propiedades de Renfe, la solución era menos clara, y por tanto más difícil. La concentración de calles con orientaciones ajenas a las de las calles longitudinales dar lugar a variaciones en la trama, imposibles de solucionar. Por eso, en esta zona la continuidad se ha mantenido por un tratamiento homogéneo de los elementos configuradores del viario, de manera que no se ofrezcan cambios ambientales importantes, y por tanto pueda considerarse una unidad.

Otro dato a favor de las calles longitudinales es su relativa tranquilidad, que en modo alguno es compartida por las calles transversales, y sobre todo las diagonales, verdaderas arterias de entrada y salida de la ciudad y por tanto, bastante incómodas. En estos casos, el tratamiento sugerido ha sido suavizar en lo posible las condiciones de paso por dichas calles para los peatones, pero el problema es de escala superior y sería necio tratar de solucionarlo aquí.

Secciones tipo.

Para lograr los objetivos antes reseñados hemos diseñado unas secciones tipo, que pueda servir como guía para próximos proyectos de urbanización de las distintas calles de la zona. Su característica diferencial es el ancho total de la calle, permaneciendo siempre invariable la anchura de la calzada. Así, jugamos con la disposición del aparcamiento y del arbolado, siendo más flexibles con la anchura de la acera. En el plano general puede observarse la ubicación de estos tipos de vía, que si bien están definidos para una anchura concreta, luego se pueden ir adaptando a aquellas de anchura aproximada.

Alguna calle ha recibido tratamiento especial en función de sus características peculiares, y a ellas nos referiremos más adelante.

Las calles más estrechas, de 16 metros, tienen una disposición asimétrica de sus elementos, ya que aparece sólo una banda de aparcamiento en cordón, situada en uno de los lados. Sin embargo, la hilera de arbolado existente en ambas aceras ayuda a que la composición final acuerde bien con el resto del viario.

Las calles de anchura intermedia, de 20 metros, tienen disposición simétrica, con bandas de aparcamiento en cordón a ambos lados de la calzada e hilera simple de arbolado también a cada lado. Esta es la sección más abundante, ya que la mayor parte de las calles se ajustan aproximadamente a esta medida.

Por último, las calles de mayor anchura, de 22 metros, permiten la disposición de aparcamiento en batería a dos bandas, y doble hilera de arbolado a cada acera, adquiriendo un aspecto mejor. Esta sección es la que hemos utilizado para configurar la calle salón, y permite tanto una buena circulación de los vehículos como un paseo tranquilo y protegido.

El tratamiento en planta también a sido esmerado, dando una propuesta de materiales que ayudan al aumento de calidad ambiental y material del que antes hablábamos. En la calzada y zona de aparcamiento se ha recuperado el adoquín que todavía debe existir y que en caso contrario se colocaría, rectangular y de pequeñas dimensiones, que además de suavizar la percepción de dichas zonas, procuran una velocidad menor en los vehículos. Mediante bandas de piedra de mayor despiece se separan ambas superficies, ayudado por el escalón que dicha piedra forma. La acera se realiza con baldosín hidraúlico cuadrado, y está separado de la calzada o zona de aparcamiento por un generoso bordillo que por una parte sirve de protección para los peatones y además, ayuda a estos a "dominar" la calzada.

El criterio de economía al que hacíamos referencia se ha tenido presente, tanto en la conservación o utilización del arbolado existente como en el aprovechamiento de la infraestructura de recogida de aguas actual, ya que se ha mantenido aproximadamente la rigola en su posición actual, llevando hasta ella el agua tanto de la acera como de calzada y aparcamiento. Con esto, hemos conseguido mantener tanto las rigolas como los sumideros, aprovechando de esta manera la forma de recogida, con colector subterráneo central, que actualmente existe.

La disposición de elementos de alumbrado, y resto de amueblamiento urbano contribuirá también a dotar de la calidad necesaria a la calle, así como a la unificación formal de toda el área de proyecto.

Las calles transversales como se puede comprobar han tenido diferentes tratamiento dependiendo de sus características. Entre estos cabe destacar alguna solución puntual, como la de algunas calles peatonalizadas, y la de la calle Jesús.

La peatonalización se ha realizado siempre observando ciertas características referentes a dichas calles, en correspondencia con su actividad, calidad y homogeneidad de los planos de fachada y ambiente. Con una adecuada disposición del arbolado y amueblamiento, estas calles pueden convertirse en agradables zonas de reposo dentro del viario, ya que además se ha aprovechado la existencia de pequeñas plazas que ya suponían un cierto desahogo, las cuales, se han recompuesto en cuanto a sus elementos y en algunos casos a su trazado.

Las características peculiares de la calle Jesús, nos han permitido variar fundamentalmente la sección, creando una vía independiente para el transporte público. Esta solución podría adoptarse si se estima conveniente en alguna otra calle, con tal de tener

un cierto cuidado en los cruces. Además, esta calle cuenta con una serie de plazoletas que se han reordenado y se les ha añadido superficie de acera, con mejor utilización que antes. Estas plazas, procedentes del ensanchamiento del viario propician la aparición de espacios de dilatación, que tanta falta hacen en esta zona.

Falta todavía algún tema especial por nombrar, como puede ser el caso de los cruceros. Siendo este tema fundamental dentro de una trama de Ensanche, era necesario adoptar algún tratamiento específico, que resolviese el tema, y además, se pudiera aprovechar como factor de unidad para la zona. De entre las diversas soluciones posibles, adoptamos la expresada en los planos, con un aumento de la zona de acera sustantacial, y libre de cualquier elemento de arbolado, así, se crean una serie de espacios libres para peatones en todas las calles, a la par que se facilita el cruce de una a otra acera. De esta manera, la visibilidad del cruce en chaflán se mantiene, pero se impide la invasión por parte del cohe de esta superficie.

Por último, hay que hacer referencia al tratamiento que hemos dado al entorno del antiguo Mercado de Abastos. Se trata de un gran equipamiento con una gran superficie libre a su alrededor, pero la impresión que tuvimos desde un principio era su desconexión absoluta con la calle, debido principalmente a la disposición y altura de la valla existente y a sus escasas penetraciones. Por tanto, habría que procurar una mayor permeabilidad, así como tratar de unificar el espacio interior y exterior de manera que pareciera un contínuo. Además, proponemos retrasar la actual verja interior, creando así un paso cubierto que, adecuadamente amueblado, podría ser de gran utilidad.

La solución, es pues, volver el espacio del mercado a la calle, creando diversas zonas de arbolado y unificando el tratamiento de toda la superficie.

Valencia, Febrero 1.987

LOS ARQUITECTOS.