

A detailed, light-colored map of a coastal urban area, likely the sector west of the AMV (Avenida Marítima de Vitoria). The map shows a dense grid of streets, buildings, and a prominent river or canal winding through the landscape. The overall tone is a warm, muted yellow or olive green.

LOS TERRITORIOS DEL SECTOR OESTE DEL AMV

Maria del Carmen Blasco Sánchez
Francisco Juan Martínez Pérez (Eds.)

Y LA IDENTIDAD LOCAL. ALDAIA

**Los territorios del sector oeste
del AMV y la identidad local
ALDAIA**

**COMITÉ CIENTÍFICO
DE LA EDITORIAL TIRANT HUMANIDADES**

MANUEL ASENSI PÉREZ

*Catedrático de Teoría de la Literatura y de la Literatura Comparada
Universitat de València*

RAMÓN COTARELO

*Catedrático de Ciencia Política y de la Administración
de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología
de la Universidad Nacional de Educación a Distancia*

M.^a TERESA ECHENIQUE ELIZONDO

*Catedrática de Lengua Española
Universitat de València*

JUAN MANUEL FERNÁNDEZ SORIA

*Catedrático de Teoría e Historia de la Educación
Universitat de València*

PABLO OÑATE RUBALCABA

*Catedrático de Ciencia Política y de la Administración
Universitat de València*

JOAN ROMERO

*Catedrático de Geografía Humana
Universitat de València*

JUAN JOSÉ TAMAYO

*Director de la Cátedra de Teología y Ciencias de las Religiones
Universidad Carlos III de Madrid*

Procedimiento de selección de originales, ver página web:
www.tirant.net/index.php/editorial/procedimiento-de-seleccion-de-originales

**María del Carmen Blasco Sánchez
Francisco Juan Martínez Pérez**

Los territorios del sector oeste del AMV y la identidad local Aldaia

tirant humanidades

Valencia, 2025

Copyright * 2025

Todos los derechos reservados. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética, o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación sin permiso escrito de los autores y del editor.

En caso de erratas y actualizaciones, la Editorial Tirant Humanidades publicará la pertinente corrección en la página web www.tirant.com

© VV.AA.

© TIRANT HUMANIDADES

EDITA: TIRANT HUMANIDADES

C/ Artes Gráficas, 14 - 46010 - Valencia

TELF.S.: 96/361 00 48 - 50

FAX: 96/369 41 51

Email: tlb@tirant.com

www.tirant.com

Librería virtual: www.tirant.es

ISBN: 978-84-1081-331-1

MAQUETA: Innovatext

Si tiene alguna queja o sugerencia, envíenos un mail a: atencioncliente@tirant.com. En caso de no ser atendida su sugerencia, por favor, lea en www.tirant.net/index.php/empresa/politicas-de-empresa nuestro Procedimiento de quejas.

Responsabilidad Social Corporativa: http://www.tirant.net/Docs/RSC_Tirant.pdf

María del Carmen Blasco Sánchez

Julia Cano Blasco

Juan Jaime Cano Hurtado

María Emilia Casar Furió

Julia Deltoro Soto

Ana Isabel Escoms Martínez

Juanjo Galán Vivas

Ana María Gascón Hernández

Francisco Juan Martínez Pérez

Inés Novella Abril

Sean Robert Hussey

Índice

Introducción

Los territorios del sector oeste del AMV y la identidad local. Aldaia.....	11
---	-----------

Capítulo 1

La complejidad histórica del territorio construido. La evolución de tejidos de naturaleza urbana y rural	15
---	-----------

María del Carmen Blasco Sánchez

Francisco Juan Martínez Pérez

Capítulo 2

Recorrido histórico del planeamiento	45
---	-----------

María Emilia Casar Furió

Capítulo 3

El modelo metropolitano en Valencia. Del contexto territorial a la complejidad urbana	55
--	-----------

Francisco Juan Martínez Pérez

María del Carmen Blasco Sánchez

Capítulo 4

Infraestructura verde y servicios ecosistémicos: Una herramienta para la sostenibilidad territorial y urbana en entornos metropolitanos.....	75
---	-----------

Juanjo Galán Vivas

Capítulo 5

Las áreas de actividad económica y las infraestructuras de transporte.....	95
---	-----------

Ana María Gascón Hernández

Juan Jaime Cano Hurtado

Capítulo 6

Las cuestiones urbanísticas urgentes. La adaptabilidad como premisa.....	129
---	------------

Julia Deltoro Soto

Ana María Gascón Hernández

Capítulo 7

El paisaje en la planificación integrada de entornos metropolitanos: Área Metropolitana de Valencia y municipio de Aldaia.....	149
---	------------

Juanjo Galán Vivas

Capítulo 8

Nuevos instrumentos técnicos de planificación	171
--	------------

Ana Isabel Escoms Martínez

Capítulo 9

Áreas residenciales sostenibles e inclusivas. Otra lectura del habitar en la ciudad.....	185
---	------------

Inés Novella Abril

Julia Deltoro Soto

Capítulo 10

Provisión e innovación de vivienda en los últimos años: una mirada hacia fuera para reflexionar sobre el caso de Aldaia.....	209
---	------------

Julia Cano Blasco

Sean Robert Hussey

Capítulo 3

El modelo metropolitano en Valencia. Del contexto territorial a la complejidad urbana

Francisco Juan Martínez Pérez

María del Carmen Blasco Sánchez

1. La configuración de un modelo metropolitano en Valencia

1.1. Evolución histórica

El marco metropolitano de Valencia es el resultado del crecimiento de la ciudad de Valencia y de un conjunto de núcleos estables que, a modo de constelación, se han ido articulando alrededor de la ciudad central, a partir de unas condiciones territoriales específicas. Tras la llegada del ferrocarril en 1852 y el inicio del derribo de la muralla cristiana en 1865, se dará paso a una profunda transformación, primero en la ciudad, y después en su entorno metropolitano. El Plano de Valencia y sus alrededores de 1883 (Figura 1) nos aproxima a lo que con el tiempo se convertirá en el marco metropolitano de la ciudad de Valencia. Este es un documento valioso por su contenido y su grafismo. En un momento en el que la dicotomía campo ciudad todavía era reconocible, la ciudad central se presenta encorsetada por la huella de la muralla y la construcción de sus arrabales en torno a sus principales puertas. Alrededor de ella aparecen asentamientos diversos sobre un territorio con una evolución histórica compleja. Articulados por caminos, a diferentes distancias y condicionados por los elementos geográficos, los asentamientos configuran una estructura discontinua. Entre ellos, destaca el Nuevo Pueblo del Mar, los actuales barrios del Cabanyal y Canyamelar, y el enclave del Grao, vinculados a la actividad pesquera y del

puerto respectivamente. Los enclaves más próximos a la ciudad serán progresivamente absorbidos con los diferentes ensanches de esta: Benimaclet, Benicalap, Ruzafa, Campanar, Patraix u Orriols configurarán nuevos barrios en el proceso de expansión por contigüidad de la ciudad. Una segunda corona de pueblos conformará el marco metropolitano actual próximo de la ciudad.

El plano de 1883 tiene la virtud de convertirse en una representación pormenorizada de la realidad territorial en todos sus componentes. Además de caminos, ferrocarriles y los asentamientos discontinuos informa sobre las acequias y los cultivos. Al norte del río Turia, una fértil huerta se extiende desde el mar hasta las primeras elevaciones del interior, cuya topografía también queda reflejada; y desde la orilla norte del Turia hasta Museros y Albuixech. Una huerta valiosísima que sigue en la actualidad siendo, a pesar de estar amenazada por la presión urbana, uno de los seis paisajes europeos de huerta más importantes según el Informe Dobris de la Agencia Europea de Medio Ambiente de 1995 (Dobris, 1995). (Figura 2)

Además de la huerta norte, al sur y oeste de la ciudad central, también aparecen importantes espacios de huerta. Hacia el interior el plano refleja un mayor dominio de los cultivos arbóreos de secano. Así mismo, también aparecen al sur

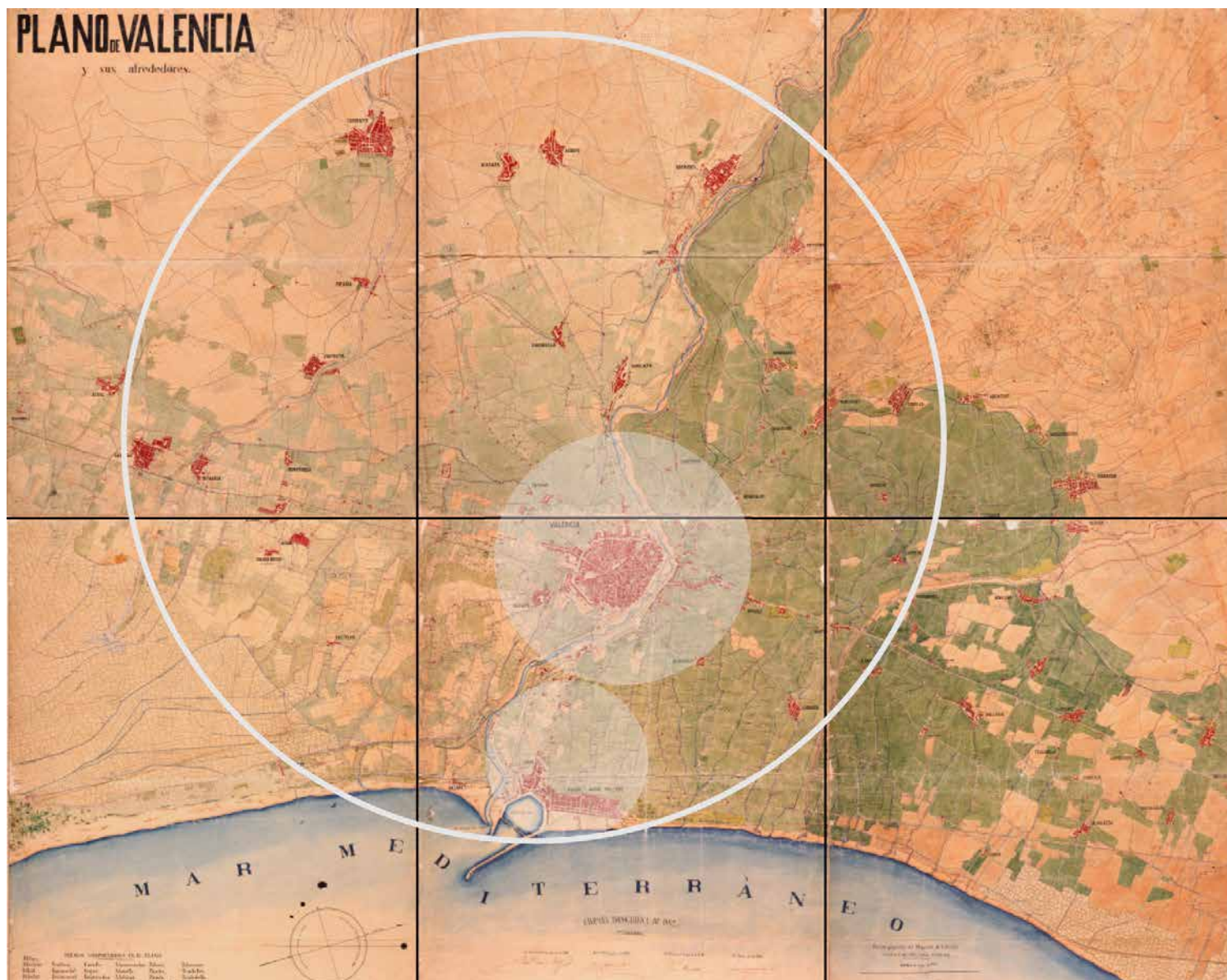


Figura 1. Plano de Valencia y sus alrededores de 1883.



Figura 2. Evolución de la huerta de Valencia en el marco metropolitano Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia. Versión preliminar. Mayo 2008 Generalitat Valenciana. Muñoz Criado, Arancha (Dir.)

los arrozales vinculados a la Albufera de Valencia, con una nutrida red de acequias que alimentan este espacio natural.

La imagen que nos ofrece el plano de 1883 es la de un territorio litoral plano, con topografía en el interior, muy fértil, con una actividad agrícola importante, extensa y variada, y unos asentamientos urbanos dispersos pero articulados entre sí y con la ciudad central, pivotando sobre el cauce del río Turia, el puerto y el mar.

1.2. Del Gran Valencia a la planificación directa desde la Generalitat Valenciana

A lo largo del XIX y principios del XX la ciudad de Valencia fue creciendo de la mano de la figura de los Ensanches y transformándose a partir de las Reformas interiores. La incipiente industrialización y la creciente presencia de infraestructuras ferroviarias desordenadas fue configurando una ciudad inacabada y deslavazada. El resto de los municipios del entorno metropolitano tuvieron un crecimiento autónomo y lento a partir de ampliaciones del núcleo histó-

rico. (Figura 3). El desarrollo del entorno metropolitano va ligado a la propia evolución del urbanismo en nuestro país.

Como señala Terán (Terán, 1982):

“El punto de partido del proceso de sistematización, formalización e institucionalización del planteamiento que vamos a tratar de reconstruir está en aquellas definiciones iniciales que se producen en la inmediata posguerra, ... pero sobre todo en la ambición centralista y unificadora que va emanar de la Dirección General de Arquitectura para llegar a una construcción normativa general.”

Las aportaciones internacionales de César Cort (Cort, 1941), en relación con la descomposición nuclear de la ciudad, y de Gabriel Alomar (Alomar, 1947), con la introducción de las corrientes sociológicas y la zonificación, aportaron la visión americana y británica del urbanismo. Junto a ellos hay que destacar la figura central de Pedro Bidagor, como incansable defensor del urbanismo desde los distintos cargos que ocupó a lo largo de su dilatada vida, y persona fundamental en la configuración del planeamiento y la Ley del Suelo de 1956 en España.

El Plan General de ordenación de Madrid de 1941, aprobado en 1946, se extendía sobre 29 municipios y preveía el crecimiento del núcleo central y el crecimiento en forma de núcleos satélites en discontinuidad con el centro y separados de este. En 1941, en una conferencia impartida en el Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL) Pedro Bidagor explicaba el modelo (Terán, 1982, pag 172):

“Una vez cubiertas la superficie urbanizada actual y su expansión en el extrarradio vecino, procede cerrar la ciudad con un anillo verde y continuar el crecimiento futuro con nuevos polígonos envueltos por espacios verdes dotados en gran proporción de vida propia autónoma...”

El Plan de Madrid introdujo una carga innovadora que no empieza a ser operativa hasta mucho más tarde, cuando lo generalice y convierta en obligatorio a nivel nacional la Ley sobre Régimen del Suelo 1956.

Como indica Terán:

“A la nueva visión de la ciudad en el territorio, como una gran unidad estructural, económica y social, naturalmente articulada, corresponde un tratamiento globalizador en la concepción instrumental del plan urbanístico: localización zonificada del reparto de actividades y organización de redes infraestructurales al servicio de sus interrelaciones. A esa visión estructural global se subordina cada fragmento urbano, entendido como pieza engarzada en el todo, con su específico papel en el funcionamiento general. El plan general, necesariamente abstracto, se desarrollará en planes menores para esos fragmentos, abordando su tratamiento detallado a otra escala.”

En 1944 se creó, mediante un Decreto Ley, la Comisión Superior de Ordenación de la Provincia de Valencia, y con ella se iniciaron los trabajos para la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura, que su-

pone el primer plan de ámbito metropolitano de Valencia. (Gascón, 2024)

Junto a los planes de Madrid (1941), Barcelona (1953) y Bilbao (1946), el Plan General de Ordenación de Valencia y su cintura de 1946 pertenece a la primera generación de planes generales de ámbito metropolitano, y fueron elaborados de manera centralizada por el llamado equipo de Madrid.

La Ley de 18 de diciembre de 1946 de ordenación urbana de Valencia y su comarca recogía en su preámbulo la realidad territorial de ese momento:

“El rápido crecimiento de la ciudad de Valencia y de los núcleos urbanos de su comarca; la existencia de una densa red de comunicaciones ferroviarias y de carreteras, muy necesitada de una ordenación de conjunto a más del activo desarrollo de las industrias y la creciente intensidad de los aprovechamientos agrícolas, han confirmado a lo largo del estudio del plan los motivos de urgencia que aconsejaron la creación de la Comisión Superior de Ordenación de la Provincia de Valencia y hacen urgente la publicación de la disposición legal que dé las normas y disponga los medios de puesta en marcha del Plan de Ordenación de Valencia y su comarca.”

El Plan de Ordenación de Valencia y su cintura comprende los siguientes términos municipales: Valencia. Albalat dels Sorélls, Alboraya, Alfafar, Alfara del Patriarca, Aldaia, Alaquàs, Almàssera, Bonrepòs y Mirambell, Benetusser, Burjassot, Catarroja, Quart de Poblet, Xirivella, Foyos, Godella, Lloc nou de la Corona, Manises, Massanassa, Meliana, Mislata, Moncada, Paiporta, Paterna, Picanya, Rocafort, Sedaví, Tabernes Blanques, Torrente y Vinalesa.

En el caso de Valencia el modelo descentralizador venía establecido por los pueblos de la comarca y la riqueza agrícola del territorio que configuraba su cinturón verde. El plan preveía un crecimiento de cada uno de los pueblos que a

modo de núcleos satélites evitaban la expansión en mancha de aceite de la ciudad, que a su vez contenía su crecimiento sobre la huerta. Destaca la ausencia de los límites administrativos en el plano de zonificación.

El plan apostaba por una ordenación territorial supramunicipal, y para ello se creó la Corporación Administrativa “Gran Valencia” que estuvo activa desde 1947 hasta 1983, con diferentes fases de funcionamiento y efectividad.

El plan, como señala Gascón (Gascón, 2024), “trata de compaginar dos aspectos: por un lado, plantea un modelo radioconcéntrico, apoyado en gran medida en el existente, potenciando así las tendencias de crecimiento axiales, con poblaciones satélites y con la novedad de incorporar las infraestructuras, con especial atención a las ferroviarias, en el planeamiento; por otro lado, aplicará el zoning de acuerdo con la Carta de Atenas. Todo ello con el respeto a la huerta circundante como riqueza y actividad productiva principal en ese momento.”

En esos momentos, la agricultura era la principal actividad de la mayor parte del entorno metropolitano, pero la ciudad de Valencia ya comenzaba a ser una ciudad industrial y de servicios (Teixidor de Otto, 1976).

En octubre de 1957 se produjo la Gran riada de Valencia. El recurrente desbordamiento del río Turia a su paso por la ciudad, que en esta ocasión generó una gran cantidad de daños, fue el motivo que desencadenó el proyecto para transformar su cauce y conseguir evitar inundaciones futuras. Se barajaron tres soluciones: la norte desviando el río por el barranco de Carraixet, la centro transformando el cauce y construyendo embalses reguladores previos, y la sur, que finalmente fue por la que se optó, construyendo un nuevo cauce desde Quart de Poblet hasta la nueva desembocadura al norte de Pinedo.

La construcción de esta nueva infraestructura, denominada Plan Sur, supuso una transformación radical de la huerta del sur de la ciudad con la apertura de un canal de 175 metros de anchura que establecía el teórico límite de crecimiento de la ciudad al sur. Las importantes transformaciones sin atención al Plan de 1946 supusieron la elaboración de un nuevo documento de escala metropolitana denominado Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca, aprobado en 1966, adaptando la Solución Sur del desvío del río Turia.

Este nuevo plan, que abarca el mismo número de municipios y una estructura radioconcéntrica similar a su antecesor, presenta cambios sustanciales. En los años 60 el auge automovilístico en España estaba en un punto álgido, la apuesta del estado por el transporte privado de vehículos era de tal magnitud que todos los planes de la época asumieron un peso hipertrofiado de la infraestructura viaria. En el caso de Valencia, se añadieron dos vías radiales más a las cuatro ya planificadas, y tres anillos de circunvalación a los dos recogidos en el plan del 46. El vacío que ofrecía el desvío del antiguo cauce se entendió como la oportunidad para introducir una red de autopistas por su interior que conectaran con la autopista prevista norte sur junto al borde litoral atravesando la dársena histórica del puerto.

El plan apuesta por un mayor crecimiento de la ciudad central y de los núcleos periféricos, destacando con gran claridad los crecimientos de suelos industriales apoyados en las nuevas infraestructuras (Gascón, 2004). Con el tiempo, todos esos nuevos desarrollos industriales configuran la realidad de los tejidos de actividad económica actuales, tanto industriales como terciarios. El plan abandona el concepto de anillo verde protagonizado por la huerta, que trocea e interrumpe favoreciendo las conurbaciones entre los municipios, para convertirse en un plan con importante carga viaria y de suelos de actividades productivas.

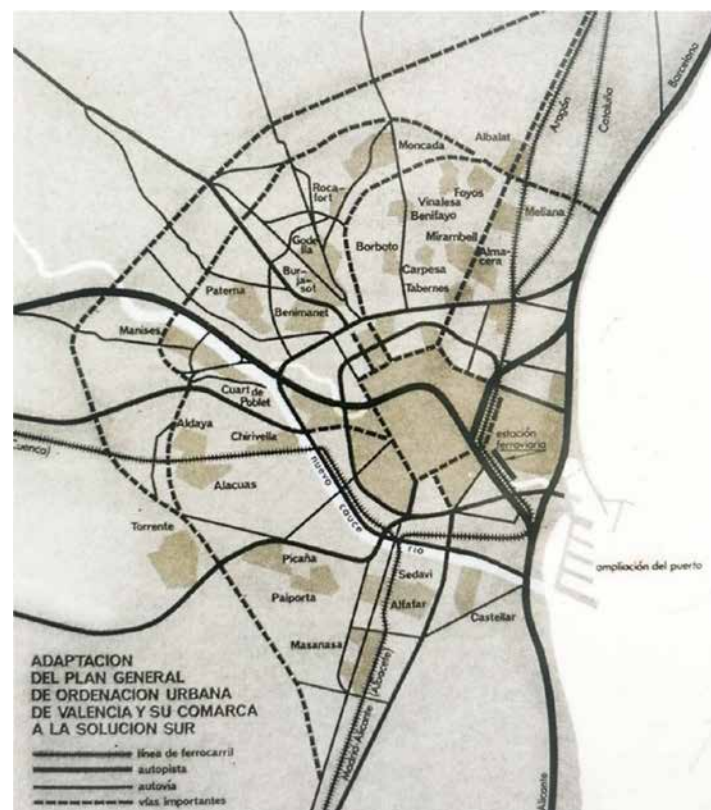
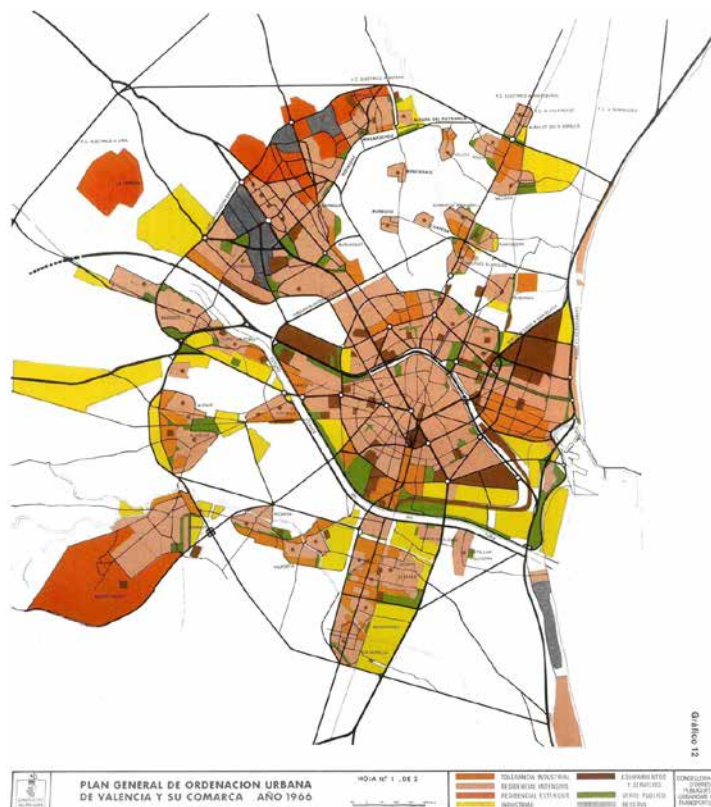


Figura 5. Plan General de Valencia y su cintura adaptación a la Solución Sur de 1966 Fuente La Gran Valencia. Esquema infraestructural de dicho plan. Fuente: La Valencia Marítima del 2000.

Los dos planes, aunque con una dimensión metropolitana, pivotaron en torno al crecimiento de Valencia tratando al resto de municipios de forma homogénea (Burriel, 2009). Este plan se mantendrá vigente hasta que en 1986 se sustituya la Corporación Administrativa Gran Valencia por el Consell Metropolità de l'Horta. Coincide la vigencia del plan de 1966, durante más de 20 años, con un fuerte crecimiento de la ciudad y el resto de los municipios, unido a

una falta de criterios estructurales y una gran permisividad en la ocupación (Sorribes i Monrabal, 2015).

En 1978 se aprueba el régimen preautonómico del País Valenciano, y un año más tarde, se transfieren las competencias de la Administración del Estado al Consejo del País Valenciano en materia de agricultura, urbanismo, turismo, ferias interiores y transportes. El Estatuto de Autonomía de

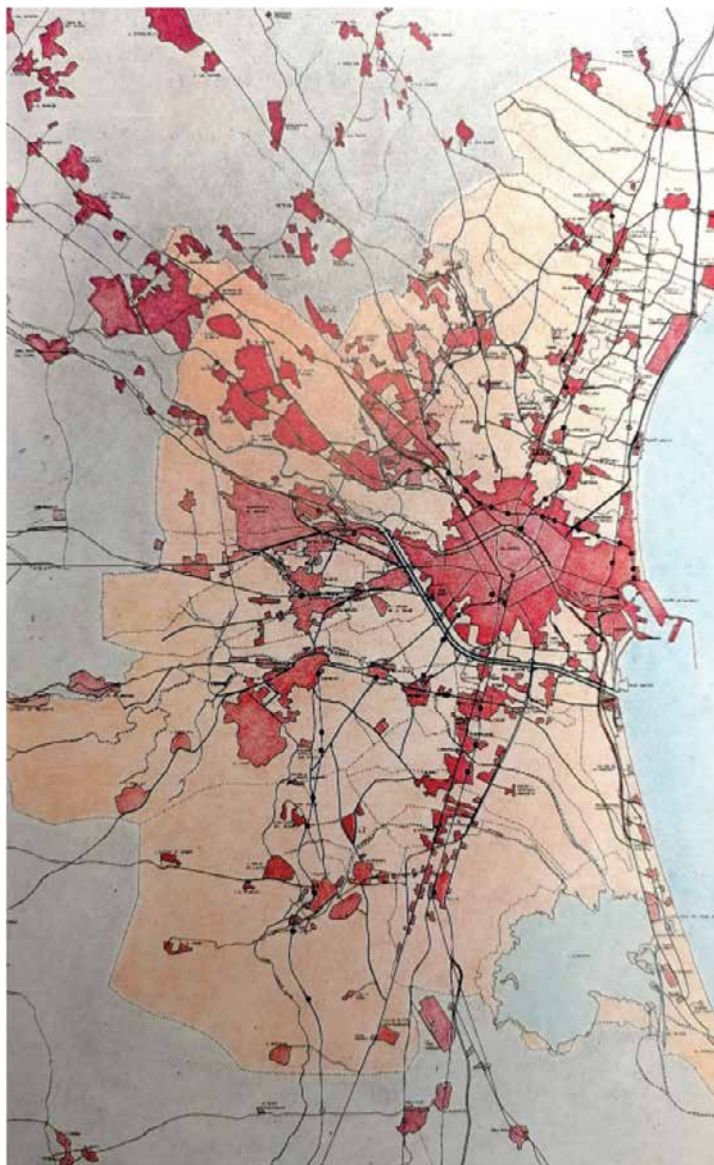


Figura 6. Normas de Coordinación Metropolitanas de Valencia. Fuente: Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. COPUT.

la Comunitat Valenciana se aprobará en 1982, configurando la nueva realidad administrativa, reformada en 2006.

Este nuevo marco político democrático y la voluntad de los municipios de reforzar una autonomía municipal en materia de urbanismo, favoreció el dismantelamiento de la Corporación Gran Valencia (Ley de la G.V. 5/1986), que se regía por un sistema administrativo centralista y se substituyó por un nuevo organismo el Consell Metropolità de l'Horta (Ley de la G. V. 12/1986). Además, la derogación del Plan de 1966, contempla la creación de un nuevo documento de ordenación, las Normas de Coordinación Metropolitanas que se aprobarán en 1988.

Sin embargo, estas Normas no cubrieron las expectativas de ordenación metropolitana para las que fueron creadas y como señala E. Burriel (Burriel, 2009):

“Se han considerado “una ocasión perdida”, porque su planteamiento se autolimitaba a la coordinación de las políticas sectoriales con los planes urbanísticos municipales, renunciando a establecer un modelo territorial para el conjunto del espacio metropolitano.... El rechazo municipal a cualquier injerencia externa en sus competencias recién recuperadas y la suspicacia entre Valencia y los demás municipios sobre el control de la institución llevaron a dotar a ésta de una estructura de equilibrios de poder entre ellos que hacía casi imposible las decisiones importantes.”

Las Normas sirvieron para ejercer el control, desde la recién creada Comisión Territorial de Urbanismo, sobre algunas actuaciones desproporcionadas. Diversos autores señalan el conflicto político entre en Consell y el ayuntamiento de Valencia como causa principal de la inexistencia de un plan mancomunado para el AMV (Ponce, 2013).

En 1999 se suprime el Área Metropolitana de l'Horta, (Ley 8/1999), ante la falta de desarrollo y el recorte de sus competencias, además de las continuas modificaciones. Como recoge su propio preámbulo de la Ley de supresión:

“....será conveniente huir de la creación de órganos dotados de rígidas y pobladas estructuras administrativas permanentes, que como se ha evidenciado en el funcionamiento del Consell Metropolità de l'Horta, han supuesto una interposición entre la voluntad de agilizar la gestión de servicios a través de contrataciones externas y su efectiva prestación, con la consiguiente secuela de retrasos en la atención a los ciudadanos a quienes van dirigidos, así como su encarecimiento por la dotación y mantenimiento de medios personales, materiales y financieros de dichas estructuras administrativas.”

Algunos autores (Giménez, Temes, 2007) establecen dos fases de desarrollo: Una primera etapa entre 1970-1985 “periodo en el que se construyó a la par una ciudad compacta y densa en torno a los ensanches, ... y se exploró, con nuevas modalidades de parcelaciones residenciales, las urbanizaciones, las posibilidades de residencia secundaria en la periferia urbana.” La segunda etapa 1985/2000 coincide con un proceso de dispersión territorial de enorme intensidad fundamentalmente en los usos industriales y en el terciario, pero no tanto en los residenciales.

En definitiva, “El conjunto del sistema urbano que se ha desarrollado en este ámbito dista mucho de haber tenido nunca un reconocimiento administrativo como unidad.” (Giménez, Temes, 2007)

A finales del siglo XX la entidad metropolitana quedaba anulada. Las nuevas figuras de ordenación territorial cambiarán de la escala metropolitana a la regional, la Ley de Ordenación del Territorio de 1989, el Plan de Acción Territorial Integrado de Desarrollo Urbanístico (PDU) de 1991

y el retroceso en la ordenación territorial a partir de 1995 (Burriel 2009), llevarán a la creación de un nuevo marco general urbanístico definido por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana 2010-2030.

1.3. El marco metropolitano actual a partir de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y de la redacción del PATEVAL

La Ley 4/2004 de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje define en el título III (Ley 4/2004), la creación de un nuevo instrumento de ordenación territorial a desarrollar, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV). Este nuevo documento, tras su redacción y acuerdo, se aprobará en 2011. Como se indica en el preámbulo de la ley de creación, se trata de un modelo territorial de futuro para toda la Comunitat:

“Es éste un modelo que integra las políticas sectoriales con proyección territorial tiene en cuenta las amenazas y oportunidades del contexto exterior, fomenta las acciones impulsoras de cambios en el territorio, establece directrices de planificación y gestión para el suelo no urbanizable, y define los ámbitos adecuados para la planificación de ámbito subregional.”

La ETCV establece el marco general de ordenación de todo el territorio valenciano. Es un documento de un valor innegable que reflexiona sobre cómo debe planificarse la comunidad a partir de 25 objetivos y 147 directrices, que todo el planeamiento de desarrollo debe cumplir. La aparición de este nuevo marco de ordenación de carácter regional desactivó el desarrollo de entidades y planes específicos del entorno metropolitano de la ciudad, subsumiendo su planificación a las determinaciones de la ETCV y al desarrollo de Planes de Acción Territorial, la mayoría de carácter sec-

torial, aplazando una reflexión profunda del Área Metropolitana y su planificación específica.

La propia ETCV en su glosario define el concepto de Área metropolitana y el Área urbana integrada como:

“Área metropolitana. Es un área Urbana Integrada (AUI) de elevada dimensión, complejas funciones urbanas e intensos flujos diarios de transporte en su interior y con el exterior.”

“Área Urbana Integrada. Es todo núcleo de población que se asienta sobre varios términos municipales.”

Empiezan a aparecer nuevos conceptos como son la conurbación, en la definición de áreas urbanas integradas, o la funcionalidad, en la definición de áreas funcionales, dentro de la definición de ese marco metropolitano.

A su vez, impulsados por la Ley del suelo (Ley 4/2004) y la propia ETCV, empiezan a desarrollarse nuevos Planes de Acción Territorial. Se inicia la planificación territorial a partir del planeamiento sectorial supramunicipal, entendidos como una alternativa a los planes metropolitanos clásicos. Algunos de esos planes sectoriales tendrán un ámbito territorial que abordará toda la Comunitat Valenciana, como el fundamental Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), aprobado en 2003 y revisado en 2015. El Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL), de 2018 que tiene como ámbito todo el litoral regional.

A su vez se aprobaron planes de ámbito territorial más concreto como el caso del Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de València. de 2018, o diversos planes, a escala regional, que se encuentran en distintas fases de tramitación: Plan de Acción Territorial de la Vega Baja, Plan de Acción Territorial de las Comarcas Centrales, Plan de Acción territorial del Rincón de Ademúz,

Plan de Acción Territorial del Área Funcional de Castellón. Plan de Acción Territorial de las Áreas Metropolitanas de Alicante y Elche, o el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia PATEVAL.

Este documento, de ordenación del entorno metropolitano de Valencia, empieza a configurarse en 2016 tras la Resolución de la consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. En su preámbulo (Resolución 1 de julio 2016) dibuja un escenario rotundo y claro de la necesidad un documento de ordenación del territorio que aborde los problemas reales del entorno metropolitano de Valencia, y que profundice más de lo que la ETCV regula, asumiendo que esta debería entenderse como un documento marco de ordenación de escala regional.

“Este plan viene a paliar la falta de coordinación del planeamiento general estructural de los municipios del entorno de Valencia, después de la abolición en el año 2000 del Consell Metropolità de l’Horta, el cual aplicaba las Normas de Coordinación Metropolitanas aprobadas en 1986. Esta falta de visión conjunta del territorio supramunicipal ha supuesto la aparición de grandes disfunciones territoriales, las cuales, sumadas a la burbuja inmobiliaria, han producido efectos negativos sobre el territorio como: la reducción del 20 % de suelos fértiles de la Huerta de Valencia, la falta de visión estratégica del área metropolitana, el crecimiento del suelo sellado en tres veces el crecimiento de la población, la proliferación de suelos de baja densidad y alejados de los grandes corredores de transporte, el aumento de la movilidad en vehículo privado, la ubicación inadecuada de equipamientos públicos, la pérdida de biodiversidad del mosaico agroforestal, la banalización del paisaje, etc. Pero, sobre todo, se ha dejado el modelo territorial del área metropolitana al libre juego de las fuerzas del mercado y los intereses privados, lo que ha conducido a una situación de marcada ineficiencia del territorio y al aumento de las externalidades negativas que recaen sobre el conjunto de la sociedad.”

En la actualidad, el PATEVAL se encuentra poco desarrollado, tan solo se ha tramitado el Documento de inicio del Proceso de evaluación ambiental y territorial estratégica, y se han realizado algunas mesas sectoriales de consulta. Como se indica en el propio documento, se parte de dos ámbitos territoriales diferentes: el Área Metropolitana en su sentido clásico, y el Área Funcional, a partir de los criterios de la ETCV. La no existencia de un único marco territorial de reflexión no sugiere unos planteamientos taxativos de inicio, lo que puede inferir una falta de racionalización y operatividad en su desarrollo y aplicación.

La infraestructura verde se convierte en un elemento clave para articular todo el marco metropolitano. Se advierte en el PATEVAL: una pérdida de suelo agrícola de regadío por la urbanización, el abandono del suelo agrícola de secano de las comarcas del interior, la pérdida de la diversidad del patrón agroforestal, la proliferación de los modelos de urbanización más dispersa y de menor densidad que han incrementado la fragmentación de la infraestructura verde, o el efecto barrera de las infraestructuras de movilidad. La existencia de cuatro ecosistemas fundamentales: la Huerta, el mar Mediterráneo, el río Turia y la Albufera en este ámbito obliga a una responsabilidad mucho mayor.

En el marco de desarrollo del PATEVAL se está trabajando con diferentes alternativas para la configuración de ese territorio. La Alternativa 0 correspondería con la ausencia de planificación. La Alternativa 1 define un modelo concéntrico de crecimiento. La Alternativa 2: apostaría por un crecimiento axial a partir de grandes corredores de comunicación. La Alternativa 3 favorecería el crecimiento disperso en el territorio. La última, la Alternativa 4 optaría por un crecimiento nodal favoreciendo un modelo de red de ciudades compactas. El PATEVAL tiene, por tanto, un largo recorrido hasta su formalización definitiva y aproba-

ción, y una necesidad de afrontar una reflexión profunda sobre el futuro del entorno metropolitano de Valencia.

En el contexto metropolitano de Valencia, el Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia, adquiere una relevancia especial por el valor intrínseco de estos espacios. Redactado, a partir del cumplimiento de la Ley de la Huerta de Valencia aprobada en 2018. Paulatinamente, pero de forma continuada, la superficie de huerta ha ido decreciendo, mientras era invadida por las urbanizaciones de baja densidad, las periferias incontenidas de las ciudades y los asentamientos indiscriminados de actividades terciarias y productivas. En paralelo a esa pérdida de la huerta como paisaje productivo, han ido desapareciendo innumerables elementos patrimoniales y culturales vinculados a estos espacios. La Ley de la Huerta, en su artículo 18 indica el cometido del Plan de Acción Territorial.

“El plan contendrá, como mínimo, la definición y la caracterización de la infraestructura verde de la Huerta de Valencia, la regulación de los usos y las actividades a desarrollar, los criterios de integración de las infraestructuras existentes y de aquellas que se implanten, las líneas básicas de actuación en las diferentes materias que el plan formule y los indicadores para el seguimiento y evaluación del plan.”

Unos meses después de la aparición de la Ley se aprueba el Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia (PATODHV) que apuesta por poner en valor la huerta histórica de Valencia y establecer medidas de control entendiendo este espacio como un sistema complejo.

“...la preservación de la Huerta como un sistema productivo, ambiental y cultural integrado, cuyo elemento básico son las personas que se dedican a la agricultura. No se puede proteger la Huerta desde una visión “museística”

y petrificada de este espacio, sino que lo que se pretende con este Plan de acción territorial es configurar un espacio vivo, productivo, rentable y sostenible desde la triple dimensión económica, ambiental y social.”

2. La comarca de l’Horta como espacio central del AMV

2.1. Los límites de las ciudades sin límites: la complejidad en la definición de los bordes urbanos

Una lectura territorial centrada en la comarca de l’Horta nos ofrece una imagen de espacio multiconurbado. Los límites de las ciudades han desaparecido y los espacios de actividad económica apoyados en las innumerables infraestructuras han configurado un territorio que podría calificarse de continuo en relación con los ejes de conexión y con algunos intersticios donde la huerta sigue sobreviviendo con muchas dificultades. Como señala Nel-lo (Nel-lo, 2001)

“La separación formal y jurídica entre ciudad y campo se rompe a partir de la Revolución francesa, las transformaciones económicas y tecnológicas subsiguientes han integrado física y funcionalmente el espacio hasta el punto de que las actividades económicas y las formas de vida urbanas se han escampado sobre todo el territorio. Así, ciudad y límite son hoy conceptos inconciliables y el territorio se ha convertido en la città sconfinata de la que nos han hablado algunos autores italianos. Una ciudad sin confines (límites, fronteras) que, precisamente por no tenerlos, deja de poder ser considerada ciudad en el sentido tradicional.”

En el contexto actual, de reconocimiento casi unánime del carácter limitado del territorio y de la necesidad afrontar el crecimiento cero y trabajar sobre los espacios construidos, se hace necesario repensar esos límites. Los bordes urbanos

ahora asumen una voluntad de ser estables en el tiempo frente a los límites provisionales pasados, donde las expectativas especulativas eran el elemento que definía su durabilidad.

“La insuficiente atención urbanística que reciben estos espacios en cuanto a requisitos de ordenación territorial hace que se perciban como una ciudad inacabada junto a espacios agrícolas o forestales desatendidos, bien por la influencia la actividad urbana o por abandono ante la oportunidad de ser reclasificados como suelos urbanizables para la expansión residencial o industrial.” (Blasco, Martínez, Gascón, 2022)

La lectura de las coberturas artificiales presentada por el SIOSE y CORINE (Figuras 7 y 8) nos simplifica una realidad compleja, pero nos permite entender las claves del contexto territorial. Primero, las actividades están por encima del estatuto jurídico y administrativo, los usos se distribuyen por el territorio sobrepasando esas divisiones artificiales municipales. Segundo, el espacio construido tiene una continuidad física importante, no son elementos aislados dispersos sino estructuras concatenadas y articuladas, con un grado de conexión importante. Tercero, las diferentes morfologías y densidades hacen que esa homogeneidad oculte unos espacios diferenciales. Los tejidos urbanos continuos y discontinuos, las zonas industriales o comerciales, las infraestructuras de transporte y los puertos y aeropuertos constituyen un conjunto heterogéneo con desigualdades entre sus habitantes. Cuarto, ante esta realidad física continua, las relaciones laborales, comerciales y de ocio se multiplican apoyadas en una movilidad creciente pública y privada. Por último, la localización de esas actividades segregadas en el territorio establece puntos de mayor intensidad, jerarquías y concentraciones de carácter supramunicipal.

Como ya indicaba David Harvey:

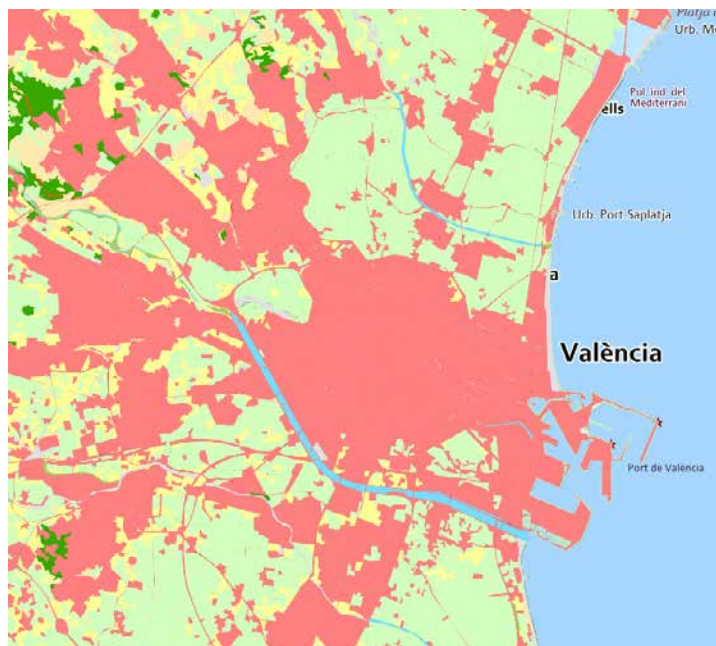


Figura 7. Sistema de Información de Ocupación del Suelo (SIOSE) 2015. En color rojo aparecen las coberturas artificiales que nos muestran el nivel de conurbación existente. Fuente. ICV.

“Pienso que es importante reconceptualizar la cuestión urbana no como el problema de estudiar unas entidades casi naturales denominadas ciudades, suburbios, zonas rurales o lo que sea, sino como algo de importancia esencial en el estudio de procesos sociales que producen y reproducen espacios-temporalidades que son a menudo de tipos radicalmente nuevos y diferentes.” (Harvey, 1996)

En esa misma línea, Manuel Castells habla de la necesidad de dar prioridad a la noción de proceso sobre la noción de forma en la definición de la urbanización contemporánea (Nello, 2001).

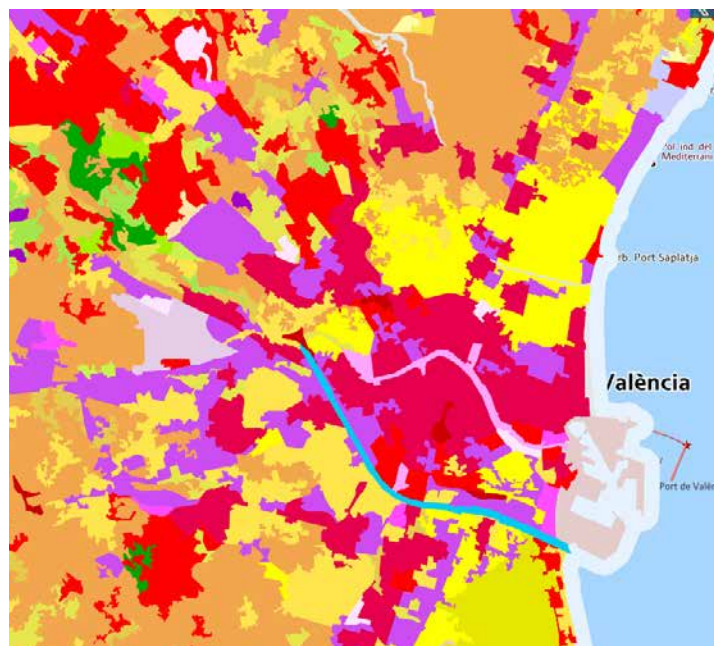


Figura 8. CORINE 2018. La cobertura terrestre de Corine (CLC) es un programa europeo, coordinado por la Agencia Europea de Medio Ambiente. Los colores rojos corresponden a los terrenos urbanos residenciales y los morados a las zonas industriales o comerciales. Fuente. ICV.

“Sostengo que, a causa de la naturaleza de la nueva sociedad, basada en el conocimiento, organizada al entorno de redes y compuesta en parte de flujos, la ciudad informacional no es una forma, sino un proceso, caracterizado por el dominio estructural el espacio de los flujos.” (Castells, 2000)

Sin embargo, la necesidad de darle forma al modo de ocupar el territorio nos obliga a buscar nuevas herramientas que incorporen las actuales dinámicas y que nos sirvan para afrontar los retos del crecimiento cero, la crisis climática, la transición energética, la movilidad sostenible, la cohesión social y la transformación endógena de nuestros entornos construidos. Tanto la colaboración intermunicipal, como entre diferentes niveles

de administración, son claves para encontrar herramientas y entes de gestión que posibiliten los marcos adecuados para el desarrollo de las estrategias y proyectos necesarios.

En este contexto, quizá sea necesario volver a reflexionar sobre la diferenciación de las dimensiones de la ciudad: la *urbs*, entendida como hecho físico, la *civitas*, como producción social y cultural, y la *polis*, como ámbito de relaciones de poder y de ejercicio de derechos.

La necesidad de tener discursos compartidos, aunque sea sectorialmente, es indispensable para alcanzar nuevos equilibrios en el sistema de ciudades, avanzando hacia una integración con un carácter más polinuclear, favoreciendo la necesidad de administrar el territorio, paisaje y patrimonio desde una visión estratégica que apueste por nuevas formas de ocupación o re-ocupación.

3. La escala urbana: hacia una reformulación de las políticas municipales

3.1. El peso de las actividades económicas en el contexto urbano, relaciones directas y conflictos entre la producción y la residencia

El conjunto de municipios que configuran la comarca de l'Horta está formado por ciudades que no rebasan los 50.000 habitantes, excepto Torrent y Paterna que se configuran como núcleos principales del conjunto. Aldaia puede considerarse como un ejemplo arquetípico de ese tipo de poblaciones, por participar, en mayor o menor medida, de todas las características compartidas. Primero, se trata de una población que no alcanza el rango de las ciudades de más de 50.000 habitantes, con las desventajas que ello supone respecto a la financiación. Segundo, son poblaciones con

un crecimiento residencial compacto, entorno al casco urbano desarrollado por extensión de este. Y, tercero, el fuerte desarrollo de suelos dedicados a actividades industriales supera la superficie destinada a la residencia.

Este suelo dedicado a actividades económicas ha tenido un crecimiento intenso y sostenido desde los años 70 (Figura 9), hasta configurar un conjunto de áreas urbanas productivas de un fuerte peso territorial en el entorno. La forma de ocupación de esos suelos es clave para entender la realidad actual. Muchas de las industrias se fueron instalando sobre parcelarios de huerta, apoyados en caminos preexistentes y, en muchas ocasiones, de forma contigua a los tejidos residenciales existentes. La imagen de Aldaia-Alaquàs del vuelo interministerial (Figura 10), recoge perfectamente ese modelo de implantación. Posteriormente, nuevas extensiones, condicionadas por las edificaciones existentes y, en ocasiones, sin reparcelaciones y ordenaciones viarias capaces de establecer un orden preciso, fueron creando los tejidos industriales que tenemos en la actualidad.

Esta morfología adosada a los tejidos residenciales ha sido objeto de situaciones variadas. Por un lado, como ventaja ofrecía la proximidad al lugar de trabajo, las distancias entre residencia y trabajo se reducían al mínimo, siempre para los trabajadores locales. Por el otro lado, las desventajas han supuesto conflictos con la residencia, fundamentalmente en los ejes de contacto: en relación con el tráfico vinculado a los usos, la falta de mantenimiento, la exclusividad de usos productivos, la escala de las edificaciones, los riesgos derivados de las actividades, las dificultades de conexión con el territorio al abrazar todo el tejido residencial en algunos ámbitos, entre otras. Estas áreas han configurado dos realidades urbanas diferenciadas, el pueblo y el polígono, con su límite definido, no por una muralla física, sino por una vía rodada de alta intensidad de tráfico y aparcamiento. (Figura 11).



Figura 9. Fotogramas del entorno de Aldaya en 1956 y de la situación actual en 2023. Fuente ICV.

Sin embargo, las actividades que inicialmente se estaban desarrollado en muchos de esos tejidos productivos están mutando hacia un terciario, unos servicios o actividades productivas limpias. Este hecho abre nuevas oportunidades para reconfigurar esos espacios y redefinir sus tejidos, desde su estructura hasta sus elementos de borde, tanto con la ciudad como con el territorio. Saber recomponer esos espacios informales o semiurbanizados es clave para abordar una re-ualificación de los usos y una actualización de unos tejidos que, manteniendo su actividad productiva, se convierta en más ciudad, se articule con la residencia y apueste ordenadamente por incorporar aquellos espacios que la ciudad difícilmente puede acoger. Es una oportunidad inmejorable para introducir actividades de mayor valor tecnológico, de mayor componente social, de terciarios avanzado, que permita regenerar un tejido obsoleto y proyectarlo en las nuevas coordenadas medioambientales y sociales actuales.

3.2. Las formas de control actual de las ciudades: complejidad y diversidad social

En el contexto actual, la forma de relacionarse y habitar el territorio ha cambiado de forma radical en un espacio muy breve de tiempo. La movilidad ha producido unas dinámicas de presencia en el territorio muy diferentes a las del pasado reciente. Los cambios en la forma de comercio, la distribución de los lugares de trabajo, las nuevas demandas de ocio o los propios modos de transporte, sin duda hacen compleja una realidad urbana que hasta hace poco se entendía más municipal y cada vez es más supramunicipal. Además, esta sociedad actual es mucho más diversa en términos sociales, culturales o demográficos, lo cual requiere una profundización en políticas y estrategias mucho más afinadas e integradoras.



Figura 10. Vuelo interministerial 1973-1986 Aldaia y Alaquàs. Fuente: IGN. <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/fotos-imagenes-aereas>

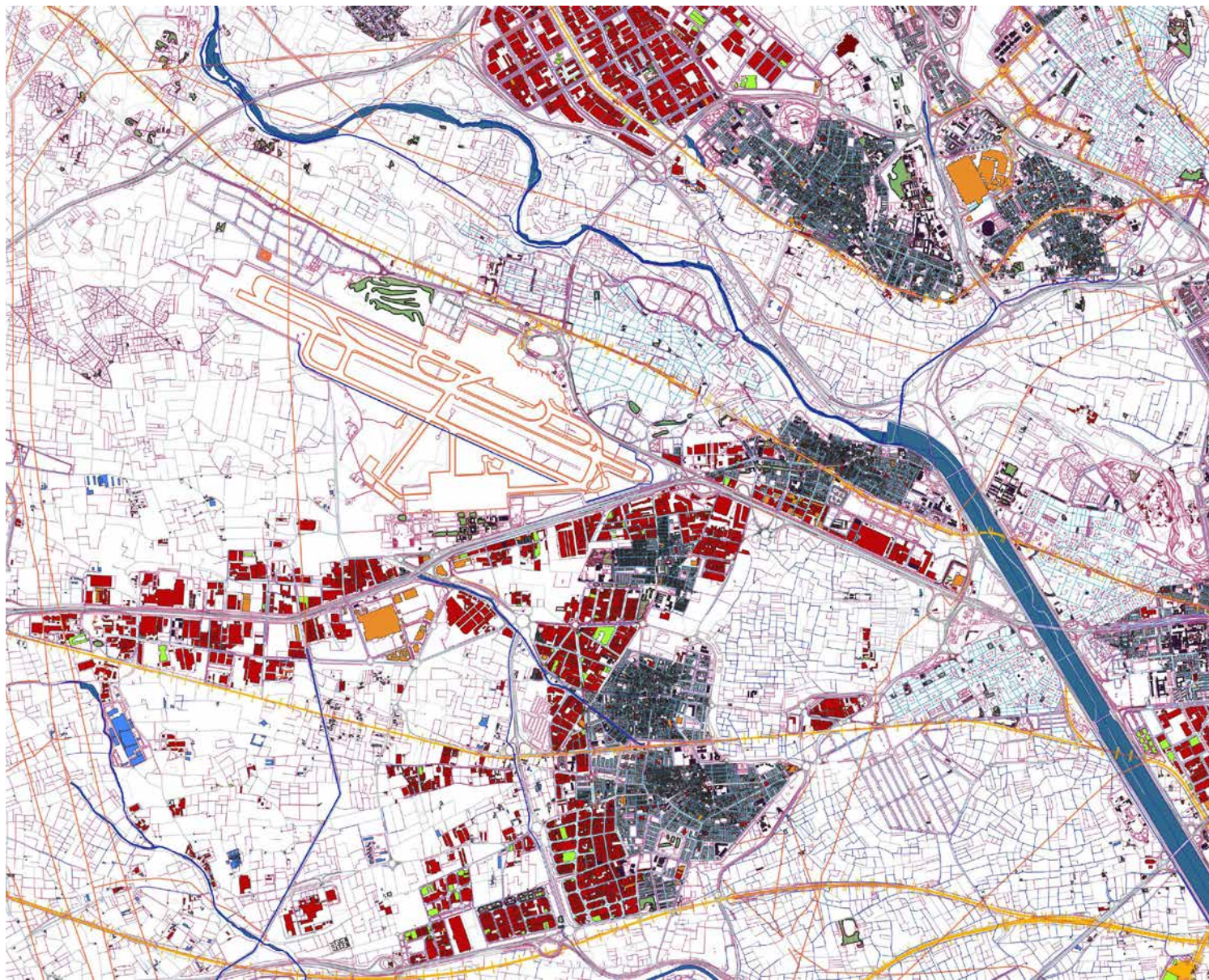


Figura 11. Imagen sintética de suelos de actividades económicas y suelos residenciales. Fuente: Elaboración propia a partir de datos ICV

Sin duda, y en este tipo de municipios es fundamental, va a ser necesario abordar la escala supramunicipal a partir de acuerdos, entidades *ad hoc*, convenios, o cualquier figura administrativa válida. La autonomía municipal es básica en nuestra estructura administrativa, los municipios, representados por su corporación, son los encargados de desarrollar las políticas, son las personas delegadas a través de las urnas para representar y actuar en el término municipal. Sin embargo, la realidad de la sociedad y del entorno en el que se inserta cada municipio es mucho más compleja que la escala local. La realidad territorial debería abordarse desde una escala superior en la que varios municipios participen y se encuentren en soluciones conjuntas a problemas compartidos que afectan claramente a entornos supramunicipales. Asumiendo que la capacidad económica y de inversión de estos municipios aisladamente es muy reducida, la vía del trabajo conjunto desarrollando límites de participación variables para cada ocasión, entidades flexibles y adaptables a cada necesidad, puede ser la única vía para obtener los fondos económicos necesarios desde las entidades que los pueden proporcionar, y que en muchas ocasiones están fuera de nuestra comunidad y de nuestro país.

3.3. Del crecimiento cero a la regeneración urbana a partir del proyecto de los elementos de borde y los vacíos urbanos

Desde la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de 2014 y sus diferentes modificaciones, se viene apostando por la minimización de la ocupación de nuevos suelos y la apuesta por la regeneración urbana y reconversión de los tejidos obsoletos. Sin duda son los criterios necesarios y compartidos por toda Europa para establecer unas condiciones de ocupación racional del suelo y alcanzar un desarrollo sostenible.

En este paradigma, que podríamos denominar de crecimiento cero en lo relativo a la transformación de nuevos suelos, los límites de las ciudades adquieren una nueva categoría. Estos ámbitos hasta ahora irregulares, indefinidos y pendientes de las expectativas de nuevos desarrollos que aporten condiciones lucrativas a sus propietarios, pueden pasar a considerarse como elementos de transición entre una realidad muy urbana y otra más agrícola. En ese contexto periurbano, en el que el borde adquiere el protagonismo de servir de charnela “casi definitiva” entre diferentes realidades se abren un conjunto de posibilidades para redefinir nuestra relación con el territorio. Los bordes asumen un papel protagonista favoreciendo las articulaciones territoriales, participando de la infraestructura verde como elementos de continuidad y de puerta, evitando las conurbaciones entre casco consolidados, y configurando un nuevo frente urbano sobre la huerta y desde la huerta. Sin duda son espacios que hay que cuidar en esa nueva permanencia que han asumido.

En esta línea, el caso de Aldaia es paradigmático con la construcción de un anillo verde que articula usos públicos, circulaciones blandas, y redefine el borde con la ciudad. Un anillo que configura una política sostenida en el tiempo y que se entiende como un elemento estructural que hay que seguir desarrollando y articulando con los espacios verdes de la ciudad y con la huerta circundante, construyendo una red articulada con la infraestructura verde territorial.

Así mismo, los espacios procedentes de infraestructuras en desuso, procedentes de actividades industriales abandonadas, o de infraestructuras de transporte desplazadas o soterradas, configuran oportunidades únicas para recualificar la ciudad. Los vacíos urbanos se definen como bolsas de suelo urbano que han quedado por distintas circunstancias permanentemente excluidas del uso para el que fueron concebidas y urbanizadas. Su situación privilegiada les confiere un carácter

estratégico que va más allá de sus propias posibilidades como suelo edificable. Su presencia en la ciudad puede resolver problemas de continuidad espacial de su espacio público, de composición y relaciones formales inexistentes o incompletas en sus formas de crecimiento, en la caracterización de un determinado paisaje urbano y en la forma de cubrir las necesidades de equipamiento colectivo, servicios, zonas ajardinadas y otros usos que puedan readaptar dichos espacios aportando un nuevo horizonte de condiciones favorables a la ciudad.

El potencial urbanístico que un vacío urbano puede llegar a tener en el seno de una ciudad consolidada se fundamenta en la posibilidad que nos ofrece de corregir vicios derivados de explotaciones excesivas del suelo, o de solventar la escasez o deficiencia de determinados ingredientes urbanos. En este sentido, la oportunidad de contar con suelo para reurbanizar y reedificar en el interior de la ciudad es de un enorme interés urbanístico.

A partir de esta nueva realidad, los municipios se encuentran ante el reto de la búsqueda de un nuevo sistema administrativo flexible, colaborativo y competente para abordar la realidad territorial en toda su complejidad. Entidades que deben ser capaces de armonizar las demandas y necesidades actuales con los espacios vacantes, las preexistencias, y una estrategia sostenida que configura uno de los retos más importantes de las capacidades del proyecto urbanístico. Desde sus características físicas, desde su historia, desde su propia localización, desde un nuevo contexto social y en el marco de un contexto compartido, estos municipios deben, con una mirada amplia y generosa, iniciar una reflexión en torno a los problemas urbanos de la ciudad en la actualidad y a la potencialidad de determinadas formas de intervención para regenerar su estructura en el contexto actual.

Bibliografía

- Alomar, G. (1947): Teoría de la ciudad: ideas fundamentales para un urbanismo humanista. IEAL, Madrid
- Blasco, C.; Martínez-Perez, F.J.; Gascón, A.M^a (2022): Borde urbano y regeneración del suelo de actividades económicas en el Área Metropolitana de Valencia. “ACE: Architecture, City and Environment”, 2022, vol. 16, núm. 48, DOI: <https://doi.org/10.5821/ace.16.48.10411>
- Burriel, E. (2008): La “década prodigiosa” del urbanismo español (1997-2006) Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. XII, núm. 270.
- Burriel, E. (2009): La planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009). Scripta Nova Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. XIII, núm. 306.
- Castells, M. (2000): La era de la información. Economía, sociedad y cultura. Vol. 1, La sociedad red. Madrid Alianza.
- Cort, C. (1941): Campos urbanizados y ciudades rurizadas. Federación de Urbanismo y de la Vivienda de la Hispanidad, Madrid
- Dobris (1995): Informe Dobris de la Agencia Europea de Medio Ambiente <https://www.eea.europa.eu/es/publications/92-827-5122-8>
- Font, A.; Llop, C.; Vilanova, J.M^a. (1999): La construcción del territorio metropolitano. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona. Ed área Metropolitana de Barcelona. Mancomunitat de municipis. Barcelona
- Font, A. (Cord.) (2007): La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional. Catálogo de la exposición. Ministerio de Vivienda.
- Gascón Hernández, A. M^a (2024): Las áreas de actividad económica ante los nuevos retos territoriales: Revisión y cambio en las estrategias de intervención. Tesis doctoral Inédita UPV
- Giménez, E.; Temes, R. (2007): La región urbana de Valencia: un territorio en profunda transformación. En Font, A. (Cord.): La

- explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional.
- Harvey, D. (1996). Cities or urbanization? City, 1(1-2), 38-61. <https://doi.org/10.1080/13604819608900022>
- Nello, O. (2001): Ciutat de ciutats. Reflexions sobre el procés d'urbnització a Catalunya. Ed. Empúries. Barcelona
- Pecourt, J.; Piñón, J.L. (1997): La Valencia Marítima del 2000. Valencia Icaro. Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunitat Valenciana
- Ponce, G. (2013): Estrategias de metropolización de la ciudad de Valencia en la etapa autonómica: la centralidad cuestionada en el modelo postchristaller de ordenación del territorio. Bole-
tín de la Asociación de Geógrafos Españoles N.º 62-2013, págs. 147-172
- Selva Royo, J. R. (2015): La Corporación Administrativa Gran Valencia (1947-1986) Ciudad y Territorio Estudios Territoriales CyTET XLVII (185) Ministerio de Fomento
- Sorribes i Monrabal, J. (2015): Valencia 1940-2014. Construcción y destrucción de la ciudad. Valencia, Universidad de Valencia
- Teixidor de Otto, Mª J. (1976): Funciones y desarrollo urbano de Valencia Ed. Institució Alfons el Magnànim-Centre Valencià d'Estudis i d'Investigació Valencia
- Terán, Fernando de (1982): Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980) Ed Alianza Universidad, Madrid
- VV.AA. (1986): La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General. Generalitat Valenciana Valencia
- Ley de la Generalitat Valenciana 5/1986, de 19 de noviembre, por la que se extingue la Corporación Administrativa Gran Valencia. <https://dogv.gva.es/es/resultat-dogv?signatura=1986/807626>
- Ley de la Generalitat Valenciana 12/1986, de 31 de diciembre de 1986, de Creación del Consell Metropolità de l'Horta. dogv.gva.es/es/resultat-dogv?signatura=1987/807926&term=Consell%20de%20l%27horta
- Ley 8/1999, de 3 de diciembre, por la que se suprime el Área Metropolitana de l'Horta. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1999-24794>
- Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. <https://mediambient.gva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/estrategia-territorial-de-la-comunitat-valenciana-77496>
- Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-13470&b=25&tn=1&p=20040702#a19>
- DECRETO 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. <https://dogv.gva.es/es/eli/es-vc/d/2011/01/13/1/con/20111107/spa/html>
- RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2016, de la consellera de Vivien-
da, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se inicia el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valen-
cia. [2016/5709]. <https://mediambient.gva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/pat-valencia>
- RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2016, de la consellera de Vivien-
da, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se inicia el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia. [2016/5709]
- DECRETO 219/2018, de 30 de noviembre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de acción territorial de ordenación y dinami-
zación de la Huerta de València <https://mediambient.gva.es/auto/planes-accion-territorial/PATHorta/00%20Decreto%20219-2018%20aprobaci%c3%b3n%20PAT%20Huerta.pdf>
- Ley 5/2018, de 6 de marzo, de la Huerta de València. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2018/BOE-A-2018-5394-consolidado.pdf>