

La qüestió

EL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ PER A LA VALÈNCIA DEL 2.003

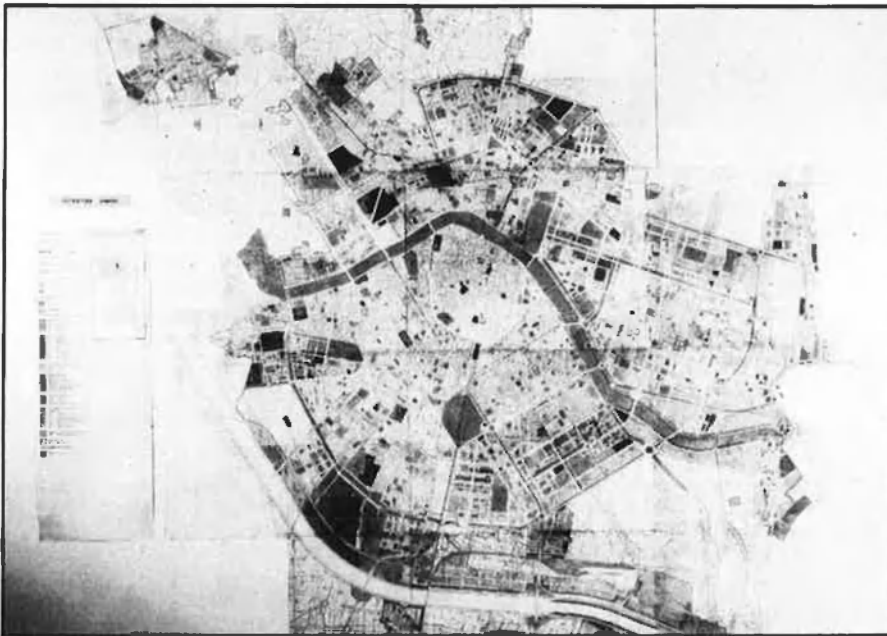
Una odissea urbana

D'ací a alguns mesos, la Consejería d'Urbanisme donarà el vist-i-plau al nou pla general d'ordenació urbana de la ciutat. Aquest pla, de compliment obligat per a totes les administracions, defineix la València dels pròxims setze anys.

Antoni Robles

A finals d'any, previsiblement, València tindrà aprovat de forma definitiva al seu pla general d'ordenació urbana (PGOU). Serà l'última de les grans capitals de l'estat a disposar del que s'ha considerat com el document més important d'ordenació futura d'una ciutat. Cal buscar l'explicació d'aquest retard en els problemes in-

jecte d'eixample de la ciutat. Aquest projecte té moltes influències del pla d'ordenació de l'eixample de Barcelona i està considerat com el millor plantejament urbanístic que ha tingut fins ara la ciutat. A aquest model, que amb petits reajustaments va anar desenrotllant-se fins els anys 40, va seguir el denominat «Plan General de Ordenación Urbana de València y su cinturón: 1946». Aquest pla, redactat per l'anomenat «Equipo de Madrid» està con-



Dalt, el plànol de la ciutat el 2003, quan finalitza el pla general ara proposat.

terns viscuts per la família socialista en la secretaria comarcal i que van ser saldatats amb la substitució del primer tinent d'alcalde i delegat d'urbanisme, Juan Antonio Lloret, i al retard en la dissolució de l'òrgan de gestió «Gran València», sense el qual el municipi no tenia competències per revisar l'anterior pla dins el propi terme.

Des de les acaballes del segle XIX València ha tingut tres models urbans diferents. El primer va ser mamprès per la burgesia il·lustrada de la Restauració, i conseqüència d'això és el Pro-

siderat com a continuista, ja que pren com a base el model espacial i radiocèntric que ha mantingut la ciutat a causa de la conformació del seu antic centre medieval.

El pla del 46 afectava València i tota l'àrea d'influència —uns trenta municipis—, abraçant 41.924 hectàrees i més de sis-cents mil habitants. Els principals objectius es centraven en la supressió dels passos a nivell i de les estacions d'Aragó i de Lliria. Els desplaçaments cap al sud de l'Estació del Nord, a fi de permetre l'enllaç entre les





Un pla que ha tardat massa a realitzar-se

La veu de les «oposicions»

La primera crítica que realitzen totes les fonts consultades a l'hora de realitzar aquest reportatge, grups polítics, arquitectes, departament d'urbanisme de l'escola d'arquitectura de València i Federació d'Associacions de Veïns, consisteix a afirmar que el nou pla d'ordenació urbana de la ciutat ha tardat massa temps a realitzar-se.

A pesar que la majoria només coneix de forma parcial els continguts de les propostes del pla, compost en realitat per divuit toms d'informació, critiquen també a l'Ajuntament que no ha sabut propiciar un autèntic debat a nivell ciutadà sobre un document de primordial importància i que afectarà tots els valencians en un pròxim futur.

Fonts properes al Col·legi d'Arqui-

tecles de València, que prefereixen obviar els noms fins que l'organisme s'hi pronuncie de manera oficial, critiquen la concreció del pla des d'un punt de vista metropolità i dubten del resultat final a l'hora d'abordar els problemes conjunts que afecten tant a València com als nombrosos municipis que la circumden. Assenyalen també que el nou pla està molt condicionat dels plans de PERIS anteriors, plans que ha calgut embotir materialment dins el nou plantejament per donar-los continuïtat, i asseguren que aquest nou pla no protegeix de manera suficient l'horta, ja travessada per una gran quantitat de carreteres, i sobre la qual es pensa condicionar el nou corredor comarcal.

Per a Alianza Popular, el PGOU no defineix el model de ciutat que es

pretén per a València. Salvador Pálop, regidor del grup en el Consistori, assegura que «caldría haver donat prioritat al tema d'infraestructura i sanejament, en lloc de fer-ho amb el transport. Quant a les zones verdes, nosaltres som més partidaris de jardins participatius que dels parcs i jardins ornamentals traçats pel Pla».

Respecte al tema del finançament, el grup popular considera que les quantitats assignades a les distintes administracions per dur a terme el nou planejament són totes paper mullat, per la falta d'acords i compromisos formals que permetrien dur a cap el pla en els terminis previstos i sense entrebancs o disminució de partides.

grans vies i del mateix centre de la ciutat a l'altura de la cruïlla prevista entre aquestes grans vies, l'establiment de dues rondes de circumval·lació, l'una per a la capital que substituís la ronda de Trànsits i l'altra per als pobles del cinturó, una proposta d'urbanització del llit del riu Túria per a zones verdes i vies de trànsit ràpid, divisió de la ciutat en districtes i establiment d'una doble tipologia residencial, alta densitat de població a l'Eixample i cases familiars amb hort i jardí a la ciutat jardí.

Respecte al pla anterior —1966— aquest primer pla està considerat pels urbanistes com bastant racional, tot i mancar d'un autèntic estudi financer per a l'execució, que qualificava sòl en excés, que augmentava la densitat autoritzada a l'Eixample i que no especificava com havia de desenvolupar-se'n la gestió.

1949 és una data molt important en la història del planejament de la ciutat. En aquest any es crea la corporació administrativa Gran València, encarregada de la tutela urbanística de les corporacions afectades pel pla. Desgraciadament, aquest òrgan, pel seu caràcter ambigu i per la manca de representativitat efectiva dels municipis que hi incloïa, no va respondre als objectius pels quals s'instituí. La corporació del «Gran València» no fou dissolta fins a desembre de l'any passat. A hores d'ara ha estat substituïda

pel Consell Metropolità de l'Horta, organisme al qual es pressuposa un paper importantíssim en un futur immediat, ja que haurà de coordinar tots els temes que afecten València i la seua àrea d'influència: col·lectors, sanejament del litoral, transport, xarxa viària. L'escassa dotació econòmica en aquests moments, dos-cents milions de pessetes, i la manca de voluntat per part de les institucions de fer que es pose en marxa en redueixen el marge d'actuació.

A causa de la riuada de 1957 i, en decidir la Direcció General d'obres hidràuliques la desviació del riu Túria, s'inicien les obres del Pla Sud. La més destacada era la que preveia la instal·lació d'una via de trànsit ràpid Est-Oest, aprofitant l'alliberament de l'ús hidràulic del llit vell, articulant un sistema viari anomenat «espina de peix». Els ajusts necessaris que van ser duts a cap dins el PGOU del 46, a causa de les solucions adoptades en el Pla Sud, donaren lloc el 1966 a un nou pla general.

Els criteris bàsics d'aquest pla, que pot ser reconegut entre altres coses per l'escàs grau de detall dels seus plans, fins al punt que de vegades semblen una autèntica superposició de taques, eren els següents: afavorir el desenvolupament de nuclis urbans en zones de secà, preveure àrees urbanes per a una població de prop de dos milions d'ha-



Salvador Blanco, representant del PCPE en l'Ajuntament afirma: «El PGOU va adreçat, no a transformar la ciutat, sinó a crear les condicions perquè els que sempre han fet de la ciutat un negoci ho segueuen fent. Un altre dels aspectes que més em preocupa és el fet que hi haja temes que cal que s'aborden amb caràcter metropolità si volen solucionar-se i em consta que hi ha municipis que tenen acordat al ple municipal la total oposició a una de les propostes d'aquest pla: el corredor comarcal».

«Respecte al tema de l'horta —afegeix Blanco— el nou pla no la protegeix prou, n'hauria calgut la qualificació com a espai protegit, cosa que no s'ha fet».

Asunción Marco, presidenta de l'Associació de Veïns, assegura: «El que més ens temem és que el pla no siga una carta als reis d'Orient i que molts dels projectes previstos no es

realitzen. Nosaltres hauríem apostat més per engrossir el capítol d'inversions destinades a sanejament, equipaments, eliminació de residus i condicionament dels barris que a transports. La instal·lació de línies de metro lleugeres necessiten d'una inversió costosíssima, que potser hauria pogut solucionar-se mitjançant un increment i un millor servei de la xarxa d'autobusos».

Un altre dels temes que més ens capfiquen és una figura que es defineix dins el Pla com a àrees de planejament reservat i que qualifiquen zones tan conflictives com el Cabanyal, centre històric i barri dels Jesuïtes i sobre les quals pesa l'amenaça d'un nou plantejament que no sabem com s'ha de fer». Finalment, dubtem de la promesa de construir un parc en els actuals terrenys de Renfe, donades les dificultats que han sorgit en ser coneguda la proposta i també ens in-

quieta la solució que s'adopti en l'ordenació del darrer tram del Jardí del Túria».

Per a Antonio Serrano, catedràtic d'urbanisme i d'ordenació del territori a l'Escola d'Arquitectura de València: «El pla posseeix, des del punt de vista tècnic, diversos documents molt ben resoltos, i no tinc cap dubte que un d'aquests documents és el referit al finançament. Ara bé, com que el finançament depèn de diferents administracions, és clar que molts dels projectes previstos al pla no s'han de poder realitzar. Tinc els meus dubtes sobre la solució que s'ha donat al tema del transport, apostant pel metro lleuger, i no estic d'acord en absolut amb la qualificació que es fa en el pla del sòl. Dubte també de l'articulació supramunicipal, que haurà d'encarar el pla quan es duga a terme, i m'apena el poc èmfasi que s'ha posat en les obres i els controls necessaris per controlar els abocaments de residus a les aigües del litoral». □

Les grans avingudes, com la de Blasco Ibáñez, l'eix fonamental del Pla.

bitants, consolidar l'estructura radio-cèntrica de la ciutat, organitzar les àrees industrials, en funció de la demanda que es produïx, consolidar com a via de transport la prevista sobre el llit del Túria i dotar la ciutat amb els espais públics i parcs que fixàs la llei de sòl.

Els principals defectes d'aquest pla, autènticament desastrós i basat en la mentalitat expansionista i desenrotllista que definí el franquisme, radicaven en el dilatat període en què es preveia l'execució de les obres, 1966-2040, la irracional col·locació de les zones verdes, l'aparició salvatge d'urbanitzacions a la perifèria, l'aberració que suposava el manteniment d'una via de trànsit ràpid dins el llit del riu i la nul·la concreció econòmica del pla pel fet que quedaven sense determinar els costos de la majoria de les obres. Com cal suposar, aquest pla afavorí extremadament l'especulació del sòl, la il·legalitat urbanística, la congestió del trànsit i la densitat de població.

La gestió urbanística socialista: Els PERIS 1979-1984

Amb l'arribada dels socialistes al municipi, 1979, es posa en marxa des del consistori un programa de plans especials de reforma interior (PERIS)



que tracten de paralytzar el PGOU del 66 i ordenar el caos urbanístic en què València es troba submergida. A priori, i a desgrat que molts d'aquests plans es troben recorreguts davant els tribunals, el resultat dels PERIS sembla haver estat positiu: s'ha incrementat el sòl per a reserva escolar en una xifra pròxima al 350 per cent i el de zones verdes es troba pròxim al 400 per cent, s'ha paralytzat el procés de desaparició d'edificis de valor històric i ambiental i s'ha posat en marxa un programa ampli de rehabilitació d'habitatges. Així mateix, s'han formulat dos plans especials: el de protecció del Saler, destinat a esdevenir parc natural, i el de reforma del vell llit del riu.

Els inconvenients dels PERIS, que es podien haver eliminat si s'hagués procedit d'una manera més ràpida a la formulació d'un nou pla general, rau en el fet que les intervencions han estat recorregudes per particulars, la qual cosa n'allargarà la conclusió, i en el fet que suposen una política de pedaços on els problemes urbanístics no poden ser encarats des d'una visió global.

El 1984 el govern municipal decideix la creació d'una oficina municipal encarregada de redactar un nou pla general d'ordenació urbana per a València, data en què quasi totes les grans capitals de l'estat han aprovat el seu. Aquest nou pla, actualment exposat al públic en període d'al·legacions i que caldrà que passe encara per diversos tràmits fins que la Conselleria d'Urbanisme en done l'aprovació definitiva, defineix la València dels pròxims setze anys i delimita d'aquesta manera el que serà la ciutat de l'any 2000, una autèntica odissea. Previsiblement, les pròximes eleccions municipals i autonòmiques seran guanyades de nou pels socialistes, la qual cosa no implicarà cap retard en la posada en marxa, però en cas de pèrdua de la majoria dins el consistori, el Pla podria retardar-se i fins i tot patir modificacions importants.

Objectius del pla

Alejandro Escribano, director d'aquest nou pla, xifra els objectius clau en tres aspectes fonamentals: «Primer, frenar el creixement urbà de la ciutat mitjançant el traçat nítid i precís dels contorns. A fi d'assegurar la qualitat de vida del ciutadà, el municipi no ha de superar el milió d'habitants, i això implica reduir l'espai dedicat a la construcció d'habitatges, posar cotes a les alçàries dels edificis i recuperar part de les ja construïdes».

Segon, millorar la ciutat que tenim,



Túnel que actualment connecta les grans vies, i que circula per sota de la Renfe.

mitjançant l'aprofitament dels buits estratègics —buits sense edificar— per convertir-los en llocs d'ús públic i aprofitar les zones deixades pels plans del 66 per a autopistes, a fi de traçar ara bulevards. En aquest sentit, el nou pla incrementa en un 404 per cent l'espai dedicat a zones verdes respecte al pla anterior i un 250 per cent l'espai dedicat a equipament i servicis escolars.

Finalment, reequilibrar la ciutat en sentit Est-Oest, mitjançant el traçat de vies que la comuniquen amb la mar: Blasco Ibàñez, Bulevard dels Taroners, avingudes de Balears i de França, prolongació de l'Albereda i construcció del Passeig Marítim.

«En contraposició amb els plans expansionistes anteriors —assegura Escribano—, el nou Pla la defineix com un model de ciutat estable. En aquest sentit, el pla arplega una bona part de la filosofia en què s'inspira també el pla de Madrid: recuperació de la ciutat, fre a expansions estèrils, racionalització dels serveis i política de rescat del sòl públic, encara que en el document definitiu del nostre pla es realitzen aportacions importants en altres matèries, especialment en matèria urbanística i de disseny urbà».

Per a **Antonio Serrano**, catedràtic d'ordenació del territori de l'Escola d'Arquitectura de València, el model de ciutat que consagra aquest nou pla és el que ja existeix. Ara bé —hi afegeix—, és clar que el nou llit del Túria, amb les seues importants dotacions esportives i culturals, produirà modificacions importants en el comportament ciutadà, com també les produirà,

si s'aconsegueix, la recuperació de la Malva-rosa i del Passeig Marítim.

El cost del Pla està xifrat, segons l'estudi econòmic i financer realitzat, en 158.000 milions de pessetes, cosa que implica una inversió per habitant de 217.000 pessetes. Tenint en compte les inversions realitzades per les distintes administracions dins el municipi de València en els darrers tres anys, el Pla adjudica a cadascuna una part del cost real. Aquest cost, desglossat, atribueix a l'ajuntament una aportació de 62.000 milions, a la Generalitat de 61.000, l'administració central i Renfe de 15.000, a la diputació de 4.000, a distintes organismes autònoms de 5.600 i al sector privat de 10.400 milions.

Finalment, l'execució del pla ha estat dividida en diverses etapes. La primera abraça el quadrienni 1988-1991 i hi seran invertits un total de 41.700 milions. En la segona etapa, quadrienni 1992-1995, en seran invertits 37.000 i en posteriors etapes es finançarà la resta dels projectes previstos, amb els 79.200 milions de pessetes restants.

La carta als reis d'Orient

Les principals propostes que inclou el nou pla general d'ordenació urbana, qualificat per la presidenta de la Federació de les Associacions de Veïns, **Asunción Marco**, com a carta als reis d'Orient són les següents:

1.—*Solució compartida als problemes comuns de tota la comarca de l'Horta*. «Està clar —afirma el document del Pla— que la xarxa viària, el transport públic, la ubicació de zones

industrials i de servicis, el caràcter i dimensions del sòl urbanitzable per a nous habitatges, les xarxes de sanejament, abastament d'aigües i els servicis bàsics, en general, amb problemes que exigeixen ser contemplats i planificats a escala metropolitana». La proposta és precisa, però no s'especifica si serà el Consell Metropolità de l'Horta o la Generalitat qui haurà d'afavorir aquest tipus de respostes comunes a tots els municipis de comarca. En l'actualitat, per exemple, és sabuda l'oposició que mantenen algunes cor-

poracions a la creació del corredor comarcal Nord o el magre favor que municipis com Alboraià, Mislata, Quart o Tavernes fan a la Malva-rosa amb l'abocament de residus indiscriminat.

2.—*Creació de parcs i zones verdes que proposa el Pla.* A través d'aquesta actuació, la quantitat de metres quadrats de zones verdes per habitant, que en l'actualitat no arriba a 1.11 m², passarà a ser-ne de 7.45. Entre els parcs més importants que s'han previst figuren el del Jardí del Túria (1.514.300

m²) i el parc forestal entre Mislata i Campanar (134.600 m²), el Parc de Marxalenes (198.000 m²), el Parc d'Orriols (50.000 m²), el Parc de Benimàmet (27.200 m²), el Parc dels Poblat Marítims (93.000 m²), l'ampliació del Jardí d'Aiora (49.600 m²), el Parc de Natzaret (40.500 m²), el Parc de Malilla (73.877 m²), el Parc Renfe-Russafa (283.000 m²), el Parc Jesús-Marcel·lí (230.000 m²), el Parc de Carolines —Benimàmet— (46.300 m²), l'ampliació del Parc de Benicalap, que passarà a tenir 159.400 m², i el Parc de Russafa (96.960 m²).

3.—*Equipaments docents, administratius i culturals.* Reserva per a sòl escolar: 952.574 m², la qual cosa representa un increment sobre l'actualment existent d'un 226 per cent. Terreny previst per a l'ampliació de la Universitat: 414.200 m². Espai dedicat a la creació de servicis d'administració, centres cívics i resta de les administracions públiques: 1.633.661 m².

4.—*Protecció i rehabilitació del Patrimoni històric.* Com a continuació de la política de recuperació del centre històric tradicional —districte de la Ciutat Vella— el Pla proposa mesures de protecció per a la pràctica totalitat dels centres històrics i enclavaments urbans existents en el municipi, entre altres: Campanar, Benimàmet, Cabanyal, Grau, Massarajos, Benifaraig, Borbotó, Carpesa, Benimaclet i el Palmar. En conjunt, l'àrea afectada representa 351.1 ha, la qual cosa suposa un 9,2 per cent del sòl urbà consolidat.

5.—*Bulevards-vies, parcs, carrils-bici i recorreguts verds.* Partint de la idea que les autopistes urbanes i els passos elevats no serveixen per a resoldre el problema del trànsit en la ciutat, les reserves del sòl previstes com autopistes en el Pla del 66 s'aprofiten per al traçat de bulevards i recorreguts verds. Les principals vies que, en aquest sentit, es proposen són: Bulevard Sud-Oest (3.800 m. de llargària i entre 80 i 120 d'ample). Recorrerà l'arc sud-oest de la ciutat i anirà des de l'actual presó Model fins al barri de Sant Marcel·lí. Bulevard Sudest (3.400 m. de longitud i 60 d'ample), s'estén des de Malilla fins al vell llit del Túria. Bulevard de l'avinguda de França (3.100 m. de llargària i 60 d'ample), paral·lel a l'avinguda del Port pel sud. Prolongació de l'Avinguda dels Tarongers (2.200 m. de longitud i 60 d'ample), servirà com un nou accés nord als Poblat marítims, des de l'avinguda de Catalunya i serà paral·lel al Passeig al Mar. Bulevard Nord, ocupa la projectada Avda. Alfahuir entre Orriols i Be-



Dimensions econòmiques deis principals projectes del PGOU

Per a tota la ciutat

Xarxa viària general	23.400 milions
Infraestructura cicle de l'aigua	5.900 »
Transport públic	43.800 »
Espais lliures	8.500 »
Equipament educatiu	7.000 »
Serveis públics i urbanisme	6.400 »
Àrea litoral	1.400 »

Per als barris

Espais lliures	7.800 »
Educativo-cultural	12.300 »
Servei públic	8.400 »
Xarxa viària nova	3.200 »

Per a urbanitzacions en barris

Dèficit urbanització	15.300 »
Sòl urbanitzable	7.700 »
Indemnització planejament	700 »
Planejament	400 »

Per a habitatge

Promoció i rehabilitació	5.800 »
--------------------------------	---------

TOTAL 158.000 milions

7.—*Sanejament, ordenació del litoral i preservació de l'Horta.* En aquest capítol, el Pla proposa la construcció d'un passeig Marítim capaç d'unir les platges de Llevant i la Malva-rosa, alhora que preveu l'ordenació dels usos turístics i terciaris de nova creació en les platges de Pinedo i el Perellonet. La Devesa del Saler, a causa de la seua qualificació d'àrea de protecció ambiental, es convertirà en una platja d'estat natural.

Pel que fa al sanejament municipal, es preveu la construcció d'una nova depuradora i la finalització d'una xarxa de col·lectors, actualment ja en execució.

Atès que la filosofia del nou Pla d'ordenació parteix de la idea que València és una ciutat que no pot créixer indefinidament, s'ha intentat la recuperació de les zones d'horta qualificades de sòl urbanitzable. D'aquesta manera, s'han aconseguit recuperar 1.800 ha. D'altra banda, el Pla proposa la protecció integral de les àrees d'alt valor ecològic, Devesa del Saler, Albufera, i zones humides adjacents, quasi un 40 per cent del total del terme municipal, a través de la limitació d'usos d'aquests espais i la depuració de tots els abocaments que vagen a parar a aquesta zona. Al mateix temps, es proposa la creació d'un gran parc forestal en una zona avui degradada pels abocaments incontrolats entre els municipis de Mislata, València i Quart de Poblet. □

nimàmet, i tindrà 2.100 m. de llarg i 80 d'ample.

Junt amb aquests bulevards, el Pla preveu la ubicació de distints recorreguts verds, a fi d'enllaçar els barris amb les zones ajardinades. La longitud total d'aquestes zones serà de 67 quilòmetres.

6.—*El transport.* Representa el major capítol d'inversions del Pla, 23.550 milions, i constitueix una peça clau del futur de la ciutat. Cinc línies de «metro lleuger» seran les encarregades de posar en contacte la perifèria amb el centre de la ciutat. D'aquestes cinc línies, tres són subterrànies en la part central del seu trajecte. L'autobús urbà actual es contempla com un mitjà complementari de transport.

La construcció del *By-pass* de l'auto-pista A-7 (de Puçol a Silla), que evitaria el trànsit de mercaderies perilloses per la ciutat, i el corredor comarcal que tanca pel nord la ciutat en el semianell existent de carreteres marginals del nou llit del Túria, completen les principals propostes que en el capítol de transports defineix el Pla.



158.000 milions, en total.