

II CONGRESO DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

“Un nuevo modelo para una nueva época”

[marzo 2011]

COMUNICACIÓN:

## **ANTECEDENTES Y REFERENCIAS PARA LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA**

DANIEL MONLEÓN BALANZÁ, ARQUITECTO

Profesor de Planeamiento Urbano de la Universidad CEU-Cardenal Herrera  
Alfara del Patriarca (VALENCIA)

JOSÉ LUIS GISBERT DE ELÍO, ARQUITECTO

Profesor de Ordenación Territorial de la Universidad CEU-Cardenal Herrera  
Alfara del Patriarca (VALENCIA)

**RESUMEN:** La ciudad de Valencia forma parte del conjunto de ciudades denominadas "Ciudades intermedias", al reunir las características geográficas y dimensionales de "compacidad" y "diversidad formal y funcional", donde la proximidad a los diferentes agentes debe considerarse como un valor añadido, por contraposición a las denominadas grandes metrópolis. Dicha consideración, no obstante, termina viéndose superada por una realidad geográfica de mayor ámbito y complejidad, constituida por la corona de municipios que conforman el Área Metropolitana de Valencia, al constituir el conjunto de dichos municipios una realidad territorial con unas relaciones funcionales y espaciales que no entiende de límites administrativos. A partir de aquí, repasaremos las diferentes iniciativas de ordenación territorial y metropolitana que se han producido en los últimos 60 años, incluyendo los tres instrumentos que se encuentran en fase de tramitación en la actualidad, como son la Revisión del Plan General de Valencia, el PAT de Protección de la Huerta de Valencia y la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, cuyo alcance y planteamientos generales podremos valorar en el presente trabajo. Expondremos, a su vez, una serie de "temas clave" definitorios del futuro modelo territorial que deba concretarse en el correspondiente Plan de Acción Territorial Metropolitano.

## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. ANTECEDENTES EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y METROPOLITANA DEL AMV.	4
3. NUEVOS PLANES EN TRAMITACIÓN	11
3.1 Revisión Simplificada del Plan General de Valencia	11
3.2 Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia	12
3.3 Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana	13
4. TEMAS CLAVE EN LA DEFINICIÓN DEL MODELO Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL.	16
4.1 Crecimiento del puerto comercial de Valencia	16
4.2 Infraestructuras de comunicaciones y transporte. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana	17
4.3 La protección de la huerta y la creación de un corredor verde metropolitano	17
4.4 La ciudad del conocimiento y la innovación	19
5. CONSIDERACIONES FINALES.	21
6. BIBLIOGRAFÍA	22



Esta circunstancia requiere que la planificación de dicho ámbito territorial se lleve a cabo desde **instrumentos de ordenación de carácter supramunicipal**, que no son otros que los Planes de Acción Territorial (en adelante, PAT) de ámbito metropolitano.

Al respecto debemos recordar que han transcurrido más de 20 años desde la aprobación de las *Normas de Coordinación Metropolitana* <sup>(2)</sup>, último referente de planificación metropolitana, de cuyo instrumento apenas quedan en vigor algunas determinaciones relativas a la regulación del transporte público metropolitano (en la actualidad, *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*).

Dicho lo anterior, debemos señalar que, en la actualidad, nos encontramos con la tramitación de tres instrumentos de ordenación que inciden, en mayor o menor medida, en la estructura territorial del AMV, a saber: la *Revisión Simplificada del Plan General de Valencia*<sup>(3)</sup>, el *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia*<sup>(4)</sup> y la *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*<sup>(5)</sup>, cuyos planteamientos generales y alcance podremos valorar en el presente trabajo.

(2) Decreto 103/1988, de 18 de julio, por el que se aprueban las *Normas de Coordinación Metropolitana*. DOGV núm. 875 25-07-1988. (Publicación texto articulado DOGV 23-09-1993).

(3) Revisión simplificada del Plan General de Valencia. Versión correspondiente al trámite de información pública (DOCV núm. 6367 de 01-10-2010).

(4) Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Versión correspondiente al trámite de información pública (DOCV núm. 6271 de 20-05-2010).

(5) Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia. Versión correspondiente al trámite de información pública (DOCV núm. 6299 de 29-06-2010).



Donde se muestra débil la ley de Gran Valencia es en el tema de la prestación de servicios de carácter comarcal y en la promoción pública residencial y de infraestructuras. Estas competencias fueron parte muy importante en la experiencia de otros entes metropolitanos. Pero en el caso que nos ocupa su ausencia fue una de sus principales causas de ostracismo y deterioro y falta de auténtica presencia activa en la ordenación urbanística del territorio comarcal (A. García Heredia, 2008).

• **1958. Ordenación Técnica de la ciudad de Valencia y su Comarca (Plan Sur)**

(Fernando M. G<sup>o</sup>-Ordóñez; Claudio Gómez Perretta)

Tras la trágica y determinante riada de octubre de 1957, García-Ordóñez (junto al ingeniero Claudio Gómez Perretta) recibe, con carácter de urgencia, el encargo de confeccionar soluciones que aseguren un remedio definitivo al problema de las riadas.

No obstante, cabe precisar que el Plan Sur tuvo dos planteamientos bien diferentes y complementarios. El primero, resolver el problema histórico de las avenidas. El segundo, hacer frente a un crecimiento económico, demográfico y urbanístico explosivo que transformó sustancialmente la ciudad y su área metropolitana en el breve período que transcurrió entre 1960 y 1975. (J. Sorribes, 2007).

Con relación al puerto, éste se vio claramente beneficiado al suprimirse la barrera de la desembocadura del río en Natzaret, permitiéndole una generosa ampliación hacia el Sur y dotándole de la accesibilidad de las nuevas carreteras y ferrocarriles. (A. García Heredia, 2008)

*La excepcionalidad de la catástrofe fue aprovechada por tirios y troyanos como campo de experimentación de ideas que flotaban en el ambiente, que se habían aplicado con relativo éxito en otros países y que, convenientemente matizadas, podían servir para la puesta al día de la ciudad y su cintura.* (4)



Plan Sur. Esquema propuesto para la ordenación de la ciudad y su comarca (1958).  
 Archivo Planeamiento Ayuntamiento Valencia

(4) PIÑÓN, Juan Luis. "Notas para una historia". En: *La Valencia Marítima del 2000*. Valencia: CTAV, 1997. p. 32.

- **1966. Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, adaptado a la Solución Sur.** (aprobado por Decreto 1988/66, de 30 de junio de 1966).  
(M. Lleó, V. Bueso y A. Gómez Llopis)



Se refuerza la estructura viaria del Plan de 1946, creando dos nuevas circunvalaciones y la incorporación del eje Este-Oeste (antiguo cauce del Turia) preconizado en el Plan Sur como solución de descongestión de tráfico en el centro.

Con relación a las previsiones de crecimiento, tiene un claro reflejo la situación socio-económica del conjunto del Estado, con los Planes de Desarrollo en marcha y la gran emigración del mundo rural a las ciudades, para lo cual se clasifica suelo suficiente para albergar una población de 1.900.000 habitantes, pasando de unas 6.800 Ha. del Plan de 1946 a un total de 13.240 Ha., lo que supone un incremento del 94%. (A. García Heredia, 2008)

*Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca (1966)* <sup>(5)</sup>

El equilibrio más o menos precario entre historia y desarrollo, pretendido en el planeamiento anterior, se ve quebrantado ante el progresivo deslizamiento y radicalización de las opciones sectoriales que, una vez más, gravitan sobre el puerto. (J.L. Piñón, 1997)

*La rectitud de los planteamientos se pierde cuando se confunden las cosas, es decir, cuando se confunden las ciudades marítimas con las ciudades portuarias, cuando se confunde la ciudad con la ciudad productiva, y sobre todo cuando se confunde el interés global con los intereses sectoriales* <sup>(6)</sup>

Tanto el Plan de 1946 como el posterior de 1966, aunque tenían una dimensión metropolitana, plantearon la ordenación de este espacio en función de las necesidades de la expansión de la ciudad de Valencia, mientras trataban a los otros municipios de modo homogéneo sin apenas atender a sus peculiaridades. También su gestión era muy centralista, apoyada en una estructura organizativa en la que la presencia e influencia de los municipios no capitalinos era insignificante (E. Burriel, 2009)

- **1977. Avance del Plan Director Territorial de Coordinación.** Diputación de Valencia, Ayuntamiento de Valencia y Corporación Gran Valencia (Aprobación 17/04/1979)

A partir de 1979, los nuevos Ayuntamientos salidos de las urnas reivindican la autonomía, que les reconoce la reciente Constitución, para la gestión de sus respectivos intereses frente a la Corporación Gran Valencia, que, cada vez más, es contemplada como una estructura impuesta y no representativa.

(5) Plano redibujado y coloreado para la publicación *La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*. Valencia: Generalitat Valenciana, 1986.

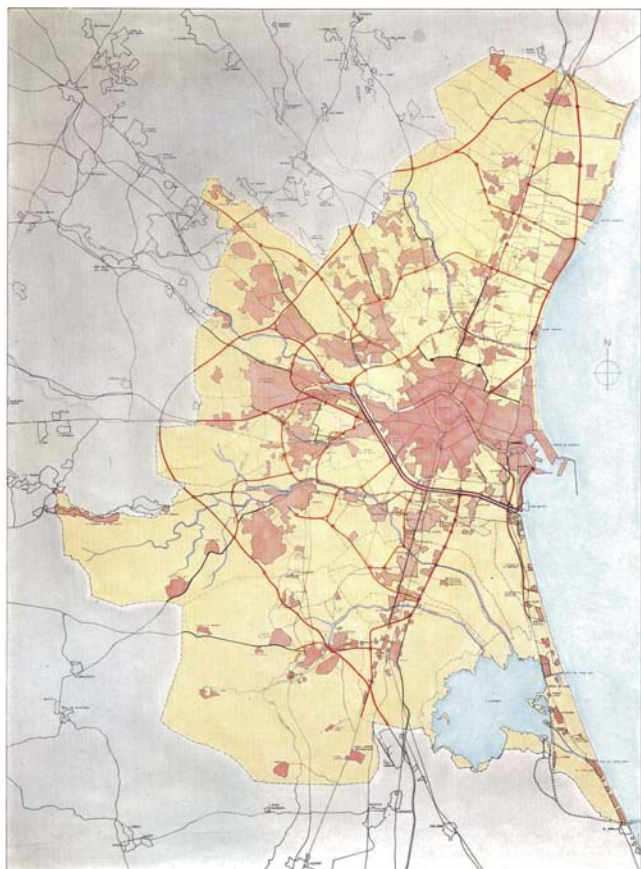
(6) PIÑÓN, Juan Luis. op. cit. p. 39.

- **1982. Estudios básicos para la Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana. Vol. XII. L'Horta.** Promociones Económicas Valencianas, S.A. (PREVASA). Caja de Ahorros de Valencia.
- **1986.** Ley 5/1986, de 19 de noviembre, de la Generalitat Valenciana, por la que se extingue la *Corporación Administrativa Gran Valencia*. (DOGV núm. 475, de 27/11/1986).
- **1986.** Ley 12/1986, de 31 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de **creación del Consell Metropolità de l'Horta**.

Para dar una respuesta a la situación creada con la disolución de "Gran Valencia" el nuevo gobierno autonómico aprobó la Ley de 31 de diciembre de 1986 en la que se creaba un nuevo organismo metropolitano, el *Consell Metropolità de l'Horta*, y se establecía la obligación de elaborar en 7 meses unas Normas de Coordinación Metropolitana.

- **1988.** Orden de 11 de enero de 1988, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba el **Plan de Actuaciones en coordinación con las Diputaciones Provinciales, en materia de Obras Públicas, Vivienda y Medio Ambiente** (DOGV núm. 747, de 07/03/88): Incluye el primer *Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana* (periodo 1988-1995).
- **1988.** Decreto 103/1988, de 18 de julio, por el que se aprueban las **Normas de Coordinación Metropolitana**. DOGV núm. 875 25-07-1988. (Publicación texto articulado DOGV 23-09-1993)

(Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports)



Normas de Coordinación Metropolitana.  
Plano Ordenación 4B. Esquema de Infraestructuras. Red Viaria.  
Fuente: Oficina Información Urbanística-CTAV

Estas Normas metropolitanas buscaban la coordinación de los planes municipales de ordenación urbana que habían empezado a plantear los nuevos ayuntamientos democráticos de la comarca

Su entrada en vigor suponía la derogación de las determinaciones contenidas en el Plan de 1966 en lo que se opusieran a dichas Normas. La derogación completa del Plan urbanístico comarcal se producía a la aprobación en cada municipio de su respectivo Plan General en su propio ámbito territorial.

Como decíamos al principio, constituye el último referente de planificación metropolitana, de cuyo instrumento apenas quedan en vigor algunas determinaciones relativas a la regulación del transporte público metropolitano (en la actualidad, *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*).

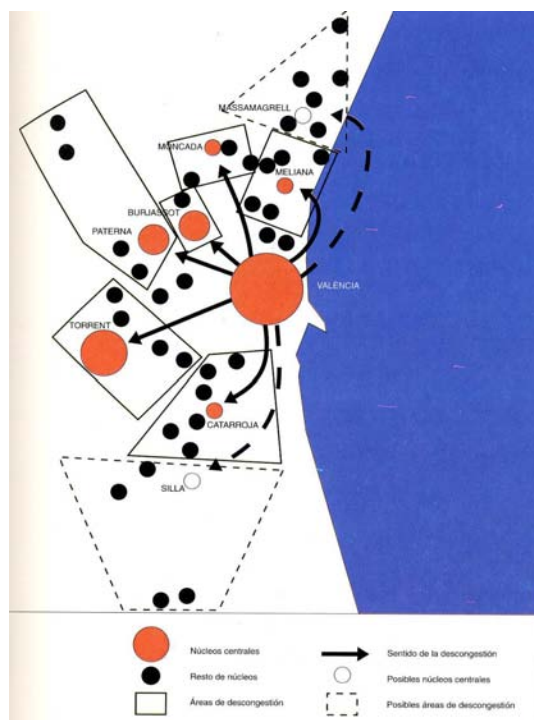


Supuso, en cualquier caso, un nuevo intento de abordar la ordenación metropolitana, que no gozó de un clima especialmente favorable a este tipo de iniciativas.

*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 (7)*

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. Era difícil que fueran más allá, porque el PGOU de Valencia -que afectaba a la mitad de la población metropolitana- ya estaba a punto de su aprobación definitiva cuando en 1988 se aprobaron las Normas de Coordinación Metropolitana. (E. Burriel, 2009)

- **1989. Ley 6/1989**, de 7 de julio, de **Ordenación de Territorio de la Comunidad Valenciana**. BOE núm. 191, 11/08/1989.
- **1991.** Decreto 45/1991, de 20 de marzo, del Consell de la Generalitat Valenciana, de cooperación y coordinación administrativa para la redacción del *Plan de Acción Territorial, de carácter integrado, sobre Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana*, en desarrollo de la Ley 6/1989, de 7 de julio, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana (LOT). DOGV núm. 1533, 02/05/1991.
- **1993. Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana (PDU). Documento I** “Arco Mediterráneo Español. Eje Europeo de Desarrollo”.
- **1995.** Ley 4/1995, de 16 de marzo, de la Generalitat Valenciana, del **Área Metropolitana de l’Horta**. DOGV núm. 2477, de 27/03/95.
- **1995.** (abril) **Avance del PDU. Documento II** “Estrategias de Vertebración Territorial”.



En correspondencia con lo previsto en el Art. 6 de la Ley 6/1989 (LOT), se analizó el funcionamiento del Sistema Urbano Valenciano, se diagnosticaron sus principales problemas y oportunidades y se propusieron las líneas de actuación necesarias para definir un “Modelo de Vertebración” que orientase la política urbana en los años sucesivos, a partir del establecimiento de unas “Estrategias y Criterios de Actuación” con los que abordar la formulación de propuestas específicas sobre el desarrollo urbano.

Avance PDU. Documento II (1995)  
Orientaciones a la AUI de Valencia: Descongestión.

(7) BURRIEL, Eugenio. “La planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009)”. *Scripta Nova* [en línea]. Vol. XIII, núm. 306, (1 de diciembre de 2009). Universidad de Barcelona.

Con relación al AMV, cabe reseñar la propuesta de descongestión del *Área Urbana Integrada* (AUI) de Valencia, "apoyándose en los núcleos de la misma que poseen mejores condiciones para ofrecer espacios de nueva centralidad que extiendan las funciones urbanas excesivamente concentradas sobre el núcleo central, acompañando de esta manera el proceso de difusión de población y actividad económica producido en la última década, reflejo de la madurez de un área metropolitana". <sup>(8)</sup>

En junio de 1995 se produce el cambio de signo político en el gobierno de la Comunidad Valenciana, provocando que el PDU se quedase interrumpido en la fase de información pública.

- **1999.** Ley 8/1999, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, por la que **se suprime el Área Metropolitana de l'Horta** (Vigente hasta el 18 de mayo de 2001).
- **2001.** Ley 2/2001, de 11 de mayo, de **Creación Y Gestión de Áreas Metropolitanas en La Comunidad Valenciana**. DOGV núm. 4001, de 18/05/2001.
- **2004.** Ley 4/2004, de 30 de junio, de Generalitat Valenciana, de **Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje** (LOTPP). DOGV, núm. 4788, de 2/07/2004.
- **2006.** Decreto 67/2006, de 12 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el **Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística** (ROGTU). DOGV, núm. 5264, de 23/05/2006.

Con **carácter sectorial**, referente al ámbito de las infraestructuras y de los riesgos naturales, podemos destacar, a su vez, las siguientes:

- **1995.** Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el **II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana** (Periodo 1995-2002) y el **Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana**. DOGV núm. 2463, de 06/03/95.
- **2003.** **Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana** (PATRICOVA), aprobado por Acuerdo de 28 de enero de 2003, del Consell de la Generalitat (DOGV núm. 4429. 30/01/2003).
- **2004.** **Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana** (PIE) 2004-2010 (presentación Conselleria d'Infraestructures i Transport enero 2004).
- **2004.** **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte** (PEIT) 2005-2020. Ministerio de Fomento (presentación diciembre 2004).
- **2005.** **Plan de Acción Territorial de carácter sectorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunidad Valenciana** (PATCICV), aprobado por Decreto 78/2005, de 15 de abril, del Consell de la Generalitat (DOGV núm. 4988. 19/04/2005).

A la vista de lo anteriormente expuesto, y en lo referente a los planes de carácter metropolitano, podemos constatar que tan sólo disponemos en la actualidad de dos Planes de Acción Territorial, tratándose además de Planes de carácter sectorial (PATRICOVA y PATCICV).

-

(8) LLORENS FABREGAT, Vicente. *Estrategias de Vertebración Territorial: Documento II del Avance del PDU*. Colección Territori N° 5. COPUT. Valencia 1995.

Sí que debemos reseñar, en cualquier caso, que entre los años 2005 y 2006 se redactaron y sacaron a información pública cuatro PAT de carácter Integrado de enorme trascendencia como son el **PAT del Entorno Metropolitano de Alicante-Elche** (PATEMAE)<sup>(9)</sup>, el **PAT de la Vega Baja** (PATVB)<sup>(10)</sup>, el **PAT del Entorno de Castellón** (PATECAS)<sup>(11)</sup> y el **PAT del Litoral de la Comunidad Valenciana** (PATLCV)<sup>(12)</sup>, pero que, lamentablemente, no superaron dicho trámite, sin haber vuelto a tener noticias al respecto.

En cualquier caso, se trata de planes que siguen conteniendo básicamente unas determinaciones muy genéricas propias de la escala global de unas "estrategias" y no las determinaciones concretas y directamente operativas que corresponden a la planificación de escala subregional. Siguen dejando la iniciativa, la concreción y el compromiso a la escala local de los Planes Generales Municipales, sin ni siquiera una obligada coordinación de éstos ni un marco limitador concreto para sus decisiones. (E. Burriel, 2009)

(9) Plan de Acción Territorial, de carácter integrado, del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche, sometido a información pública por Resolución de 23 de febrero de 2005, del Conseller de Territorio y Vivienda (DOGV núm. 4964. 11-03-2005).

(10) Plan de Acción Territorial, de carácter integrado, de la Vega Baja (Área Funcional 15), sometido a información pública por Resolución de 3 de mayo de 2005, del Conseller de Territorio y Vivienda (DOGV núm. 5023. 08-06-2005).

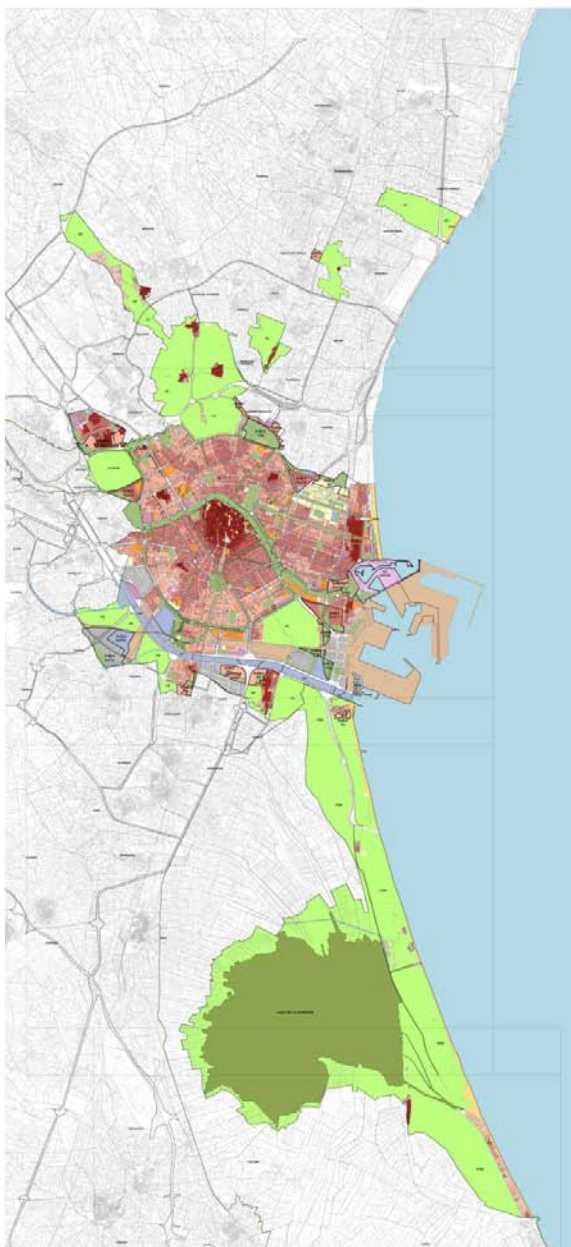
(11) Plan de Acción Territorial, de carácter integrado, del Entorno de Castellón, sometido a información pública por Resolución de 10 de junio de 2005, del Conseller de Territorio y Vivienda (DOGV núm. 5041. 04-07-2005).

(12) Plan de Acción Territorial, de carácter integrado, del Litoral de la Comunidad Valenciana, sometido a información pública por Resolución de 17 de febrero de 2006, del Conseller de Territorio y Vivienda (DOGV núm. 5202. de 20 de febrero de 2006).

### 3. NUEVOS PLANES EN TRAMITACIÓN

En estos momentos, tal y como anunciábamos al principio, nos encontramos con la tramitación de tres instrumentos de ordenación que inciden, en mayor o menor medida, en la realidad territorial del AMV, a saber: la *Revisión Simplificada del Plan General de Valencia*, el *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia* y la *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*.

#### 3.1 Revisión Simplificada del Plan General de Valencia



Revisión Simplificada Plan General Valencia.  
Calificación de Suelo  
Fuente: Ayuntamiento de Valencia

Con relación al primero de ellos, contamos con el proceso de *Revisión Simplificada del Plan General de Valencia*<sup>(13)</sup> (en adelante, RSPG), en fase de elaboración desde la aprobación del Concierto Previo en 2005, cuya situación de trámite ha suscitado, una vez más, la necesaria reflexión en torno al papel que debe desempeñar el *Cap i Casal*, de forma coordinada con cada uno de los 44 municipios integrantes del Área Metropolitana de Valencia, en lo que constituye la Ordenación Territorial de dicho ámbito.

Cabe señalar al respecto la excesiva demora en la iniciativa de revisión de un planeamiento municipal (vigente desde 1988) que ha propugnado un modelo de ciudad compacta, más preocupada por "terminar" correctamente su ciudad, que por buscar una estructura coherente con la planificación y la ocupación del territorio de sus municipios colindantes.

La necesidad de esta reflexión conjunta se hace más patente en las áreas metropolitanas, habida cuenta de la limitación de las competencias del planeamiento general al límite administrativo del correspondiente término municipal.

En este sentido, en el documento de Directrices definitorias de la estrategia de evolución urbana y ocupación del territorio, constata que una buena parte de problemas urbanísticos de la ciudad requieren un enfoque metropolitano cuando afirma que "*El sistema de transporte, las grandes infraestructuras de servicios, las áreas industriales, los riesgos de conurbación, la protección de la huerta, etc., tienen inevitablemente una dimensión metropolitana*".

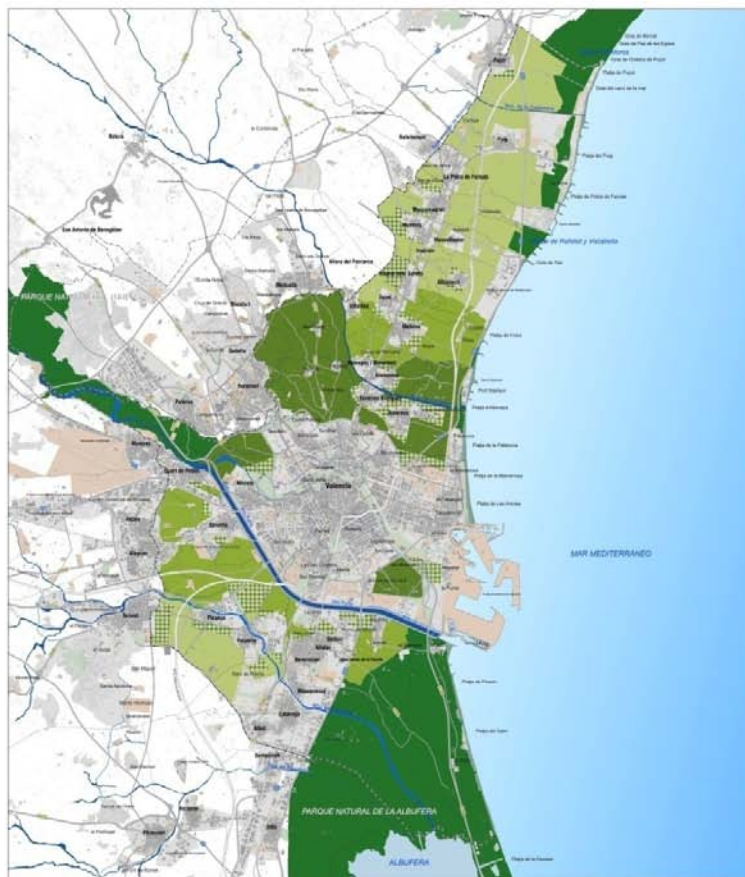
(13) Revisión simplificada del Plan General de Valencia. Versión correspondiente al trámite de información pública (DOCV núm. 6367 de 01-10-2010).

La cuestión radica en que la materialización de dicho planteamiento no depende de la voluntad y las competencias de un instrumento de ordenación de ámbito municipal como es la RSPG, sino de la iniciativa autonómica competente en la materia, a través del instrumento de ordenación territorial creado al efecto, es decir, un *Plan de Acción Territorial Integrado de ámbito metropolitano*, cuyas determinaciones vienen expresamente definidas tanto en la LOTPP<sup>(14)</sup>, como en el ROGTU<sup>(15)</sup>.

### 3.2 Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia

En segundo lugar, se encuentra la tramitación del *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia*<sup>(16)</sup> (en adelante, PATPHV), instrumento de ordenación de ámbito metropolitano cuya finalidad consiste fundamentalmente en preservar los valores históricos, paisajísticos y culturales que caracterizan este singular espacio agrícola periurbano del AMV, a la vez que establece los programas necesarios para garantizar la continuidad de la actividad agrícola, sin poder abordar cuestiones determinantes en la ordenación territorial como puedan ser el trazado de las infraestructuras de comunicación y el establecimiento de los usos globales del suelo (más allá de la protección de los terrenos de huerta).

El objetivo central del Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia consiste en compatibilizar la protección y la puesta en valor de la Huerta con un desarrollo urbano y socioeconómico sostenible. Este objetivo principal se subdivide en los siguientes cinco **objetivos** secundarios:



PATPHV. Plano PO-01 Propuesta de Zonificación.

Fuente: Conselleria Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda

(14) Ley 4/2004, de 30 de junio, de Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (DOGV, núm. 4788, de 2 de julio de 2004). (Art. 48 a 54)

(15) Decreto 67/2006, de 12 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (DOGV, núm. 5264, de 23 de mayo de 2006). (Art. 133 a 135)

(16) *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia*. Versión correspondiente al trámite de información pública (DOCV, núm. 6299 29-06-2010).

- Objetivo 1. Modificar el modelo de desarrollo actual bajo pautas de sostenibilidad
- Objetivo 2. Mantener la actividad agrícola y el paisaje de la Huerta
- Objetivo 3. Revitalizar la Huerta introduciendo nuevas actividades económicas
- Objetivo 4. Proteger y poner en valor los recursos de la Huerta
- Objetivo 5. Promover el uso y disfrute público de la Huerta

Para la consecución de dichos objetivos se definen las siguientes **estrategias**:

- Estrategia 1. Definir la Infraestructura Verde de la Huerta de Valencia
- Estrategia 2. Orientar el desarrollo hacia las zonas más aptas
- Estrategia 3. Buscar fórmulas de gestión territorial alternativas
- Estrategia 4. Integración paisajística de las infraestructuras y de los bordes urbanos
- Estrategia 5. Mejorar la competitividad y rentabilidad de las explotaciones agrícolas
- Estrategia 6. Establecer medidas compensatorias a la actividad agrícola.
- Estrategia 7. Introducir nuevos usos terciarios en la Huerta.
- Estrategia 8. Poner en valor el patrimonio de la Huerta para su disfrute público.
- Estrategia 9. Generar sinergias Huerta-ciudad.
- Estrategia 10. Potenciar la Huerta como espacio de ocio.

Resaltamos aquellas que incidirán tanto en la estrategia y el modelo de ocupación de suelo, como en la propia configuración de las áreas de borde urbano del conjunto del AMV.

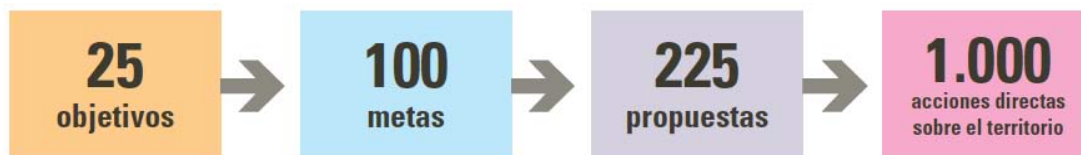
### 3.3 Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana

En tercer lugar, y de forma paralela al anterior, se está elaborando, por parte de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua Urbanismo y Vivienda, la denominada *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*<sup>(17)</sup> (en adelante, ETCV)

Regulada por la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, la ETCV es el instrumento que establece los objetivos, criterios y directrices para la ordenación de nuestro territorio siendo, además, el gran referente para la denominada planificación territorial de escala intermedia entre los ámbitos municipales y regionales, cuyos límites geográficos tiene que establecer la propia Estrategia alcanzando el necesario consenso con los Ayuntamientos.

(17) *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*. . Versión correspondiente al trámite de información pública (DOCV, núm. 6271 20-05-2010).

Comienza con la propia definición de una visión estratégica de largo alcance como “ser el territorio con mayor calidad de vida del Arco Mediterráneo Europeo” y los 25 objetivos territoriales que constituyen la base de dicha estrategia, y que enlazan aspectos de naturaleza económica, social, ambiental, paisajística, de movilidad y conectividad en el territorio, de procesos de ocupación de suelo y de desarrollo de nuevas formas de gobernanza en el territorio. Cada objetivo tiene cuatro metas entendidas como objetivos más específicos, medibles a través de indicadores para los horizontes actual, 2015 y 2030, y un conjunto de propuestas de cambio en el territorio que servirán para lograr el cumplimiento de dichos objetivos.



Reproducimos, a continuación, los referidos 25 objetivos territoriales de la ETCV, resaltando aquellos cuyas Metas y Propuestas consideramos que inciden de manera más directa en la estructura territorial del AMV:

Objetivo 1: Mantener la diversidad y la vertebración del sistema de ciudades.

Objetivo 2: Situar el área urbana de Valencia en la liga de las grandes ciudades europeas.

Objetivo 3: Convertir el área urbana de Alicante y Elche en el gran nodo de centralidad del sudeste peninsular.

Objetivo 4: Desarrollar todo el potencial metropolitano del área urbana de Castellón.

Objetivo 5: Garantizar la igualdad de las condiciones de vida en el conjunto del territorio.

Objetivo 6: Gestionar de forma integrada y creativa el patrimonio ambiental.

Objetivo 7: Ser el territorio europeo más eficiente en la gestión de los recursos hídricos.

Objetivo 8: Reducir al mínimo posible los efectos de los riesgos naturales e inducidos.

Objetivo 9: Planificar y gestionar de forma integrada el litoral.

Objetivo 10: Reorientar el modelo turístico hacia pautas territoriales más sostenibles.

Objetivo 11: Proteger el paisaje como activo cultural, económico e identitario.

Objetivo 12: Aplicar la gestión territorial para la obtención de los espacios de mayor valor ambiental y cultural.

Objetivo 13: Gestionar de forma activa e integrada el patrimonio cultural.

Objetivo 14: Preparar el territorio para su adaptación y lucha contra el cambio climático.

Objetivo 15: Favorecer la puesta en valor de las nuevas potencialidades energéticas del territorio.

Objetivo 16: Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del Mediterráneo.

Objetivo 17: Crear un entorno territorial favorable para la innovación y las actividades creativas.

Objetivo 18: Mejorar las conectividades externa e interna del territorio.

Objetivo 19: Garantizar el derecho a una movilidad sostenible.

Objetivo 20: Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio.

Objetivo 21: Mejorar la cohesión social en el conjunto del territorio.

Objetivo 22: Utilizar la planificación territorial para garantizar el acceso a la vivienda.

Objetivo 23: Definir unas pautas racionales y sostenibles de ocupación de suelo.

Objetivo 24: Prever en cantidad suficiente y adecuada suelo para la actividad económica.

Objetivo 25: Desarrollar fórmulas innovadoras de gobernanza territorial.

Como vemos, a lo largo de los 25 objetivos, los planteamientos de la ETCV pivotan, en todo momento, sobre la puesta en valor del territorio en el que nos encontramos, y sus carácter identitario.

En ese sentido se destaca el importante papel que juegan las características diferenciales del territorio como factor de competitividad.

Michael Porter (citado por la ETCV como una de las máximas autoridades mundiales en estrategias de competitividad territorial), denomina "la paradoja de la localización" al hecho de que en la economía global, "cuanto más móviles son factores como el capital, el trabajo y los flujos de mercancías, personas e ideas, más importante es el factor territorial".

Al respecto, identifica los siguientes factores de localización de actividades de alta tecnología:

- 01 Calidad Ambiental y Paisajística
- 02 Precios de la Vivienda
- 03 Coste de Vida
- 04 Buenos Colegios y Universidades
- 05 Buenas Comunicaciones Residencia-Trabajo
- 06 Facilidades para Practicar Actividades Recreativas
- 07 Clima
- 08 Vida Cultural
- 09 Gobiernos Comprometidos
- 10 Seguridad Ciudadana
- 11 Proximidad Residencia-Trabajo



#### 4. TEMAS CLAVE EN LA DEFINICIÓN DEL MODELO Y LA ESTRATEGIA TERRITORIAL.

En relación con los referidos documentos en tramitación, dejamos planteados una serie de temas que consideramos de especial relevancia en la futura planificación estratégica y territorial del AMV, y que deberán ser objeto del correspondiente estudio.

##### 4.1 Crecimiento del puerto comercial de Valencia

En la situación actual deben necesariamente tomarse en consideración los diferentes factores a ponderar en las decisiones de crecimiento de un puerto comercial como el de Valencia, entre los que podemos destacar el de la localización geográfica.

La situación actual de saturación de las infraestructuras de comunicación por carretera, de las que depende en gran medida el crecimiento portuario, nos aconseja volver a reflexionar sobre las tesis y planteamientos suficientemente contrastados a lo largo de estos últimos años, expuestas por diferentes profesionales en la materia como son las del arquitecto, economista y sociólogo Alfonso Vegara (2007) o las del sociólogo José Miguel Iribas (2007)

En estos momentos, no se duda de la importancia del crecimiento de la actividad portuaria comercial, sino de reforzar su factor clave, esto es, su posición estratégica. En este sentido, la cuestión radica en plantear el crecimiento del Puerto de Valencia de forma global, es decir, considerando que la Autoridad Portuaria *Valenciaport* se estructura sobre un conjunto de tres puertos (Valencia, Sagunto y Gandía), de los cuales Sagunto dispone de un claro potencial de crecimiento debido a su posición estratégica en el corredor mediterráneo y a disponer de uno de los mayores parques empresariales, industriales y logísticos del área de influencia de *Valenciaport* (*Parc Sagunt*), permitiendo la creación de lo que la propia Autoridad Portuaria denomina "superpuerto".

La integración de estos tres puertos queda todavía más patente cuando observamos la posición estratégica de los mismos en relación con los puertos de Barcelona, Marsella, Génova o Nápoles.



Ortofoto Área de Valencia-Sagunt.  
Fuente: Google Maps



Mapa Arco Mediterráneo occidental. Fuente: Google Maps

Dicho todo lo anterior, el presente estudio se limita a poner de manifiesto la necesidad de volver a reflexionar sobre esta cuestión, en el marco de un trabajo que permita valorar las decisiones a tomar, de forma integrada con el conjunto de variables y parámetros que intervienen en la planificación territorial.

#### **4.2 Infraestructuras de comunicaciones y transporte. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana**

De modo similar, podemos referirnos a la planificación del conjunto de infraestructuras de comunicaciones y transporte, de las que deberemos reforzar el papel integrador del transporte público metropolitano, a partir de preceptivo Plan de movilidad que permita corregir los desequilibrios actuales entre los diferentes modos de transporte.

En este sentido, el Libro Verde sobre movilidad urbana (Bruselas, septiembre de 2007) señala la necesidad de crear una "nueva cultura de la movilidad urbana" que demande unas ciudades y áreas metropolitanas de circulación más fluida, más segura y accesible, con una integración de las perspectivas de transporte y ordenación territorial. (J.V. Boira; E. Al-mudéver, 2008)

En cualquier caso se requerirá, de forma simultánea, una coordinación entre los siguientes planes estratégicos existentes en la actualidad:

- Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana (PIE) 2004-2010 (presentación *Conselleria d'Infraestructures i Transport* enero 2004).
- Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) 2005-2020 (presentación Ministerio de Fomento diciembre 2004).

#### **4.3 La protección de la huerta y la creación de un corredor verde metropolitano**

La LOTPP establece en su artículo 22, referido a la revitalización del patrimonio rural, la consideración de la huerta en los siguientes términos:

*6. La Huerta de la Comunidad Valenciana, como espacio de acreditados valores medioambientales, históricos y culturales, debe ser objeto de protección. Para ello, el Consell de la Generalitat aprobará un Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta Valenciana, en el que se definirán las zonas merecedoras de protección y las medidas urbanísticas correspondientes,*

así como los programas de actuación pública necesarios para favorecer el sostenimiento de las actividades propias de la huerta y la permanencia de la población con un nivel de vida adecuado.

Tal y como avanzábamos en el apartado 3.2., su finalidad consiste fundamentalmente en preservar los valores históricos, paisajísticos y culturales que caracterizan este singular espacio agrícola periurbano del AMV, a la vez que establece los programas necesarios para garantizar la continuidad de la actividad agrícola, sin poder abordar cuestiones determinantes en la ordenación territorial como puedan ser el trazado de las infraestructuras de comunicación y el establecimiento de los usos globales del suelo (más allá de la protección de los terrenos de huerta).

Sin mayores pretensiones que el esbozo de propuestas que refuercen los planteamientos del PATPHV, y atendiendo al contenido de la versión preliminar, tomamos el testigo de la Estrategia 1 "Creación de un Sistema de Espacios Abiertos" en el apartado referido a la conexión de los paisajes, en consonancia con la política territorial de paisaje, de creación de grandes corredores verdes.

Al respecto, consideramos que la propuesta de conexión entre el Parque Natural del Turia y el Parque Natural de la Albufera a través de los paisajes de huerta de la corona Sur (Aldaia, Xirivella, Picanya, Paiporta, Sedaví) está seriamente limitada debido al entramado de infraestructuras de comunicación y tejidos urbanos existentes, proponiendo la implantación de un **corredor verde metropolitano a lo largo del nuevo cauce del río Turia**, desde Quart de Poblet hasta Pinedo.

Dicho corredor dotacional verde destinado a itinerarios lúdico-deportivo-culturales, deberá plantearse a partir de tratamientos "blandos" cuya materialización no se vea especialmente afectada en el caso de eventuales avenidas del río Turia

Estos itinerarios propuestos podrían realizarse a través de una serie de sendas peatonales, ciclistas y equinas, combinándose con el tratamiento de canal navegable (canoa, piragua, etc.) del último tramo, junto a la desembocadura.

Valga esta propuesta, en todo caso, como medida correctora y compensatoria de la profunda huella que dejó el Plan Sur en la corona de municipios que integran el territorio de l'Horta Sud.



Propuesta de Corredor Verde Metropolitano  
Fuente: PATPHV + elaboración propia

#### 4.4 La ciudad del conocimiento y la innovación

Cuando nos encontramos ante determinadas políticas y estrategias económicas basadas en modelos desfasados y, por qué no decirlo, agotados, cobra mayor importancia la oportunidad de revisar y poner en crisis dichos planteamientos en aras a construir nuevos modelos de desarrollo económico más dinámicos y más acordes a la evolución de las nuevas tendencias del mercado y sus procesos de producción e intercambio, en su sentido más amplio.

En este sentido, el crecimiento de la riqueza, en términos de progreso económico y social, no tiene por qué ir asociado necesariamente a un crecimiento de la población, sino a una re-qualificación del tejido social y productivo que forma el AMV, acompañada del reto de la nueva economía basada en el conocimiento y la innovación.

Se trata del conjunto del sector de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), así como de aquellas otras actividades relacionadas con la investigación, el diseño, la edición, la cultura, la actividad multimedia, y la gestión de bases de datos y del conocimiento. El auge paulatino de estos sectores, demuestra hasta qué punto la cultura del átomo, basada en la materia, ha trasladado su valor hacia la cultura del bit, basada en la información, siguiendo la terminología popularizada por Negroponte.

*El conocimiento adquiere un valor estratégico, tanto para las personas como para las organizaciones y para el conjunto de la sociedad. La materia gris se convierte en el activo más importante y esto tiene consecuencias globales. En primer lugar, que para desarrollarse en sociedad, las personas necesitan mayor grado de formación, pero al mismo tiempo, que el conocimiento de estas personas, sus habilidades y sus capacidades para desarrollarse, entren a formar parte de los activos principales de toda organización. (.../...)*

*Los recursos intangibles (la tecnología, los sistemas organizativos, los valores, el prestigio o la cultura) son mucho más difíciles de copiar o transferir que los tangibles, y aparecen como un componente básico de la competitividad. (J.A. Acebillo, 2002)*

La necesidad de su implantación en áreas de nueva centralidad, está consolidando el fenómeno de reconversión de antiguos espacios urbanos obsoletos que habían perdido buena parte de sus funciones productivas (áreas industriales, espacios portuarios, ferroviarios, etc.), en barrios especializados y de oferta flexible a la vez.

Al respecto, tenemos referentes de gran relevancia como ha sido la creación del distrito 22@Barcelona, a partir de la renovación de las zonas industriales del barrio de Poblenou. Nos referimos a la propuesta de transformación de casi 200 Ha de suelo industrial en un distrito productivo innovador que ha sido, al mismo tiempo, un proyecto de renovación urbana y un nuevo modelo de ciudad compacta en el que se han organizado los siguientes ingredientes: Actividades del conocimiento y terciarias, viviendas de protección, revitalización del espacio público, recuperación del patrimonio, infraestructuras avanzadas, equipamientos y un nuevo modelo de movilidad.

La implantación de las actividades avanzadas requiere la configuración de *Clusters*<sup>(18)</sup> urbanos que aglutinen, entre otros, los siguientes valores: Empresas, instituciones, universidades, centros tecnológicos, incubadoras, emprendedores, residencias y espacios específicos.

Para todo ello, Valencia dispone (todavía) de un espacio *ad-hoc*, un enclave estratégico metropolitano en el que albergar esta **nueva ciudad del conocimiento y la innovación**, a saber, el futuro **Parque Central**.

-

(18) Entendidos como concentraciones geográficas de empresas interrelacionadas, suministradores especializados, proveedores de servicios, empresas de sectores afines, instituciones, etc., que compiten pero que también cooperan.

Reforzando este planteamiento, hacemos nuestra la reflexión del arquitecto Gustavo Vivas, según la cual Valencia está aún a tiempo retomar el proyecto del Parque Central como una pieza urbana clave (840.000 m<sup>2</sup> aprox.) que se constituya sin dilaciones, con la llegada del AVE en 2010, no sólo en un importante nodo intermodal y potente dinamizador de desarrollo (con vivienda, comercio y servicios), sino en el núcleo articulador de un proyecto de futuro: la Comunidad y la Valencia de la innovación<sup>(19)</sup>.

En este sentido plantea la necesidad de actualizar el mapa del Sistema Regional de Innovación de la Comunidad Valenciana (SRI-CV) que fue elaborado a comienzos de los años 90, y propone el establecimiento de un área para dotaciones de impulso al I+D+i en el Parque Central de Valencia, en la cual pueda ubicarse la sede de la Red de Universidades Valencianas para el fomento de la Investigación, el Desarrollo y la Innovación (RUVI) y de institutos y parques tecnológicos y científicos, con un núcleo de inmediato diseño y construcción que podría denominarse Centro de la Innovación y la Creatividad de la Comunidad Valenciana<sup>(20)</sup>.



Ámbito Plan de Reforma Interior "Parque Central"  
Fuente: Google Maps + Ayto Valencia + elaboración propia

(19) VIVAS, Gustavo. "La Comunidad y la ciudad de la innovación". (Aparece bajo el título erróneo: Financiación municipal y urbanización crepuscular) Suplemento Territorio y medio ambiente. Levante-EMV 29/11/2008.

(20) VIVAS, Gustavo. "Corazón renovado y pulmón verde para Valencia desde ¡ya!". Suplemento Territorio y medio ambiente. Levante-EMV 07/02/2009.

## 5. CONSIDERACIONES FINALES.

El solape temporal y meramente circunstancial entre la iniciativa municipal (RSPG de Valencia) y la autonómica (ETCV), pone claramente de manifiesto la necesidad de disponer, de forma previa a los trabajos de elaboración del planeamiento municipal, de las pautas, criterios y estrategias que garanticen la necesaria cohesión territorial de la totalidad del Área Metropolitana de Valencia, tanto desde el punto de vista de las infraestructuras de comunicación y la movilidad, como del urbanístico, medioambiental, paisajístico, económico y social.

Aún cuando el planteamiento y el alcance de las cuestiones expuestas en el presente estudio requieren una evaluación supramunicipal, debemos, no obstante, señalar el papel determinante que puede y debe jugar el municipio de Valencia, desde el fomento y liderazgo de las iniciativas que integran la planificación metropolitana.

A tenor de todo lo acontecido en esta última década y de la situación en la que nos encontramos actualmente, consideramos especialmente oportuno recordar el magisterio de Juan Pecourt, *ciudadano-arquitecto-urbanista-profesor* comprometido con su tiempo y su territorio, deseando que su valiosa aportación nos ayude a recuperar la tan necesaria, a la vez que olvidada, ordenación metropolitana.

*El área metropolitana de Valencia es un sujeto obvio de reflexión, un ejemplo de ámbito urbano confuso y sometido a tensiones de cambio, cuyo futuro depende de que se planifique adecuadamente. El futuro está preñado de incertidumbre pero la Valencia del XXI –en esto no hay incertidumbre- será metropolitana. Porque ocurre que, cada vez más, el desarrollo urbano se produce de una forma interdependiente. Los límites municipales y funcionales no coinciden. Para potenciar su capacidad innovadora, Valencia requiere articular sus actividades urbanísticas en un territorio, al menos, metropolitano. (J. Pecourt, 1994) <sup>(21)</sup>*

(21) Texto extraído de la presentación de las Jornadas “Escenarios para la Valencia del siglo XXI”. COACV 1994.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

1. AA.VV. [1985]  
*La ciutat que volem. Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana*. Valencia: Ajuntament de València, 1985. 129 p.
2. AA.VV. [1986]  
*La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*. Valencia: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport, 1986. 716 p.
3. BOIRA, Josep Vicent; ALMUDÉVER, Evarist. (2008)  
"Anàlisi de la mobilitat a l'Àrea Metropolitana de València (AMV): Un repte per al segle XXI". *Quaderns de l'Horta* N° 4. Suplement de la Revista Papers de l'Horta. Ed. Fundació Horta Sud. Torrent (Valencia). 12 pp.
4. BURRIEL, Eugenio. [2009]  
"La planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009)". *Scripta Nova* [en línea]. Vol. XIII, núm. 306, (1 de diciembre de 2009) Barcelona: Universidad de Barcelona, 2009. [ref. de 2010-07-02] <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-306.htm> . ISSN: 1138-9788.
5. COURTOT, Roland. [1994]  
"La Huerta de Valencia: Territorio y Presencia Humana". En: *Seminario Internacional Sobre La Huerta de Valencia*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 1994.
6. GARCÍA HEREDIA, Antonio. [2008]  
"Principio y fin del Área Metropolitana de Valencia. De la autarquía a la democracia". En: *Historia de la Ciudad V. Tradición y progreso*. Valencia: ÍCARO-CTAV-COACV, 2008. p. 257-277.
7. GENERALITAT VALENCIANA. [2001]  
*Ley 2/2001, de 11 de mayo, de Creación Y Gestión de Áreas Metropolitanas en La Comunidad Valenciana*. DOGV núm. 4001, de 18/05/2001.
8. LLORENS FABREGAT, Vicente. [1995]  
*Estrategias de Vertebración Territorial: Documento II del Avance del PDU*. Colección *Territori* N° 5. Valencia: COPUT, 1995. 310 p.
9. MUÑOZ, Arancha. [2008]  
*Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia (Versión preliminar). Documento de Síntesis*. Valencia: Conselleria Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, 2008. 156 p.
10. MUÑOZ, Arancha. [2010]  
*Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia* (Doc. Información Pública) [en línea]. Conselleria Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Valencia. [ref. de 2010-08-09]  
<http://cma.gva.es/web/indice.aspx?nodo=61471&idioma=C>
11. PECOURT, Juan. [1989]  
"De lo rural a lo urbano: el urbanismo en el área metropolitana de Valencia". En: *Territorio y Vivienda*. Valencia: Levante-EMV 12-11-1989.

12. PECOURT, Juan; MANUEL, José Ramón; VIVAS, Gustavo. [1994]  
*Antecedentes y referencias para una reflexión estratégica sobre Valencia y su Área Metropolitana*. Documento de referencia para las Jornadas "Escenarios para la Valencia del S.XXI" organizadas por el COACV (noviembre-marzo de 1994/95). Valencia. 222 p.
13. PECOURT, Juan; CAMACHO, M<sup>a</sup> Jesús, MUÑOZ, Arancha. [1997]  
"La descripción del presente". En: *La Valencia Marítima del 2000*. Valencia: CTAV, 1997. p. 65-111.
14. PIÑÓN, Juan Luis. [1997]  
"Notas para una historia". En: *La Valencia Marítima del 2000*. Valencia: CTAV, 1997. p. 1-63.
15. SELVA, Juan Ramón. [2010]  
"Pensar la ciudad. Las aportaciones de Fernando M. García Ordóñez al urbanismo de Valencia". En: *Historia de la Ciudad VI. Proyecto y complejidad*. Valencia: ÍCARO-CTAV-COACV, 2010. p. 292-309.
16. SORRIBES, Josep. [2007]  
"El riu com a límit. Amença i oportunitat". En: *La riuà que canvià València*. Valencia: Adonay Editorial, 2007. p. 9-27.