



## **Transformaciones urbanas en la ciudad de Valencia en los tiempos recientes**

**Autor:** Víctor-Manuel Soriano i Piqueras

**Institución:** Universitat de València-Estudi General

## Resumen

Las transformaciones urbanas producidas en la ciudad de Valencia desde la aprobación del planeamiento vigente en 1988 hasta la actualidad, como todos los cambios producidos en la evolución de las ciudades, son un reflejo fiel de la sociedad que las vive y desarrolla, y en este último periodo, marcado por la evolución de la conciencia ambiental y de calidad urbana, también una reflexión del cambio demandado por la ciudadanía y cómo ha sido entendido por los gobernantes. Los cambios se abarcan desde las tres grandes esferas de la ciudad de los albores del siglo XXI en España, y que son prácticamente comunes y generalizables a cualquier urbe española, desde las de dimensiones más modestas hasta las más potentes, con diferencias sustanciales solo en la escala de las esferas, siendo todas ellas plenamente incidentes en Valencia: por una parte, la expansión urbana en forma de una ocupación del territorio incrementada de forma muy superior al incremento de la población –que no es generalizadamente muy distinta en volumen en las ciudades centrales de las áreas metropolitanas españolas en la actualidad a la de hace último cuarto de siglo-, en un proceso urbanizador que bien pudiera ser catalogado como un segundo desarrollismo español, y que ha conducido, en parte, a la crisis económica que estalló en 2008; en segundo lugar el incremento en volumen y calidad de las infraestructuras del transporte, forzado por el crecimiento urbano y por la acuciante necesidad de muchas de las ciudades españolas, y en concreto de la ciudad de Valencia, que arrastraban un retraso histórico, que contrasta con la gran vanguardia actual de España en esta faceta, y la escasa demanda para algunas de las infraestructuras desarrolladas para este periodo; y por último, la búsqueda de la personalización de ciudades despersonalizadas –y con una despersonalización mayor en ciernes en un segundo proceso desarrollista-, mediante arquitecturas icónicas o hícticas; proceso surgido en Bilbao con la construcción del museo Guggenheim y continuado en la práctica totalidad de las ciudades españolas –con un éxito relativo-, pero que tiene su máximo exponente en la ciudad de Valencia y en tres grandes fases de búsqueda de arquitecturas icónicas, y que son los ítems a los que prestaremos más profusa atención.

**Palabras claves:** Urbanismo, ciudad, transformaciones, Valencia, arquitecturas simbólicas

## **1. BREVE INTRODUCCIÓN**

Las ciudades son, como algunos las han definido, organismos vivos, en constante cambio y evolución. La morfología de una ciudad, y las actividades e intercambios que en ella se desarrollan cambian cada día, para adaptarse a la sociedad que la habita y al momento histórico, político y económico en que se desenvuelve; siendo la ciudad el mejor termómetro de la coyuntura, en todos los aspectos, de los seres humanos que la habitan. La ciudad de Valencia, objeto de este breve trabajo, desde su fundación por el cónsul romano Décimo Junio Bruto, en el 138 a.C. ha vivido incontables modificaciones en su estructura y morfología urbana. Desde la ciudad pensada para el descanso de los 'valientes' que le dan nombre a la ciudad, hasta la capital política de la Comunitat Valenciana que es hoy, pasando por el foco islámico, y sobre todo, por el centro cultural y político de la Corona de Aragón, y referencia en el Mediterráneo y en la Monarquía Hispánica que Valencia fue durante buena parte de las edades media y moderna; momento en el cual el 'Cap i Casal' del Reino homónimo fue sede de una de las primeras universidades europeas, o albergó la imprenta de la que salió el primer libro impreso en España.

A lo largo de estas páginas vamos a analizar muy sintéticamente las transformaciones urbanas en la ciudad de Valencia y en su entorno metropolitano más inmediato en el periodo temporal más próximo, sobre todo en el espacio de las últimas décadas, marcando como un punto de inflexión en el desarrollo de la ciudad el Plan General de Ordenación Urbana de 1988, aprobado por un gobierno municipal de corte progresista, y que desarrollado por otros gobiernos de carácter conservador, ha supuesto la base de los desarrollos de la ciudad que más han cambiado a Valencia, seguramente desde el derrumbamiento definitivo de las últimas murallas en el siglo XIX.

### **MARCO GEOGRÁFICO**

La ciudad de Valencia, tercera ciudad española en importancia y población, alberga en su municipio 798.033 habitantes (Padrón INE 2011), y es núcleo de una región metropolitana de unos 2 millones de habitantes que se extiende fundamentalmente a lo largo y ancho de una depresión –la llamada Llanura Central Valenciana- que tiene su origen en un proceso de subsidencia iniciado hace unos 6 millones de años, y que hace tan solo 15.000 años todavía estaba cubierta por el Mar Mediterráneo, sobre el que se han formado las fértiles tierras con históricos cultivos sobre las que se asienta el Área Metropolitana de Valencia, y también las áreas urbanas de ciudades de importancia, como Alzira, Gandía o Sagunt, regadas por las aguas de los ríos Turia y Júcar, y que han constituido históricamente el gran polo de actividad económica (primero de origen agrícola, después y derivado del éxito de las exportaciones agrícolas, también industrial) del territorio valenciano.

El polo de atracción para la actividad económica, cultural y social, que ha supuesto la gran concentración agrícola y humana de la Llanura Central Valenciana ha marcado la personalidad de la ciudad y de su entorno, como una urbe de clara vocación marítima y exportadora, como evidencia la rápida extensión de las infraestructuras del transporte, y la enorme concentración de actividad logística del área de Valencia, que ha acabado por constituirse como uno de los mayores hinterlands portuarios de Europa.

El crecimiento urbano, tanto de la ciudad central como del resto del Área Metropolitana se ha visto fuertemente influenciado por la realidad geomorfológica del entorno en tiempos más remotos, cuando todavía la capacidad de antropización del territorio no era suficiente para hacer frente a los duros condicionantes que imponía la llanura cuaternaria, plagada de zonas lacustres y de marjal, algunas de notable importancia tanto geográfica como económica y social, como L'Albufera, centro mismo de una de las actividades agrícolas de mayor relevancia en la historia valenciana de los tiempos modernos (el cultivo del arroz), así como espacio convencionalmente vinculado a las tradiciones valencianas, como prueba de ello es la obra de Blasco Ibáñez, a la vez que espacio de transcendencia urbana y en la infraestructura verde, al ser un parque natural adosado al núcleo de la capital valenciana; mientras que en tiempos contemporáneos el crecimiento urbano ha visto su mayor obstáculo en la huerta tradicional, que mediante siglos de procesos de “domesticación” del territorio ha llegado a envolver –junto con algunos otros tipos de cultivos mucho más recientes, como el del naranjo- todo el espacio urbanizado entre Xàtiva y Gandía, al sur, y Sagunt, al norte.

## **2. CONTEXTUALIZAR LA VALENCIA DEL SIGLO XXI**

### **2.1 EL ESPACIO URBANIZADO**

La ciudad de Valencia es desde pocos siglos después de su fundación uno de los grandes polos urbanos de la península ibérica, hecho que consolida en el siglo XIX, momento en el que quedaría definitivamente –y hasta nuestros días no ha cambiado- como la tercera ciudad española, tras Madrid y Barcelona; posición que en el ámbito peninsular comparte con la capital portuguesa, Lisboa.

Concluidos los numerosos planes de Ensanche o de Reforma Interior, propuestos desde el siglo XIX y hasta bien entrado el siglo XX, por primera vez en 1946 se aprueba un planeamiento integral de la ciudad de Valencia y los municipios de su alrededor. Se trata posiblemente del planeamiento más ambicioso que haya tenido hasta el momento la ciudad de Valencia, y quizás por eso mismo su desarrollo apenas se materializó, aunque buena parte del espíritu –con los cambios que imponen los tiempos, la nueva visión del Medio Ambiente, y más pragmáticamente, el desbordamiento del río Turia en 1957- de ese planeamiento lo veremos en los posteriores, de 1966 y 1988.

Por aquel entonces, el núcleo urbano consolidado de la ciudad de Valencia se limitaba al espacio enmarcado por la ronda o cinturón de Tránsitos en su tramo meridional y al río Turia por el Norte, algunos arrabales (calle Sagunto, calle Jesús, avenida del Puerto o calle Zapadores) y poblados periurbanos que posteriormente se incorporarían de lleno a la ciudad (Benimaclet, Campanar, Poblados Marítimos, Nazaret). Hay que tener en cuenta que para entonces, el barrio de Ruzafa ya se había incorporado netamente a la ciudad, que tenía su límite en el SE por la avenida de Peris y Valero, inmediatamente tras el trazado urbano histórico de dicho poblado.

La ciudad de Valencia tenía un enorme potencial de crecimiento de su espacio urbanizado, aunque este fuese a costa de las fértiles y rentables huertas de la vega del Turia, regadas por sus históricas acequias –hoy prácticamente en su totalidad soterradas bajo la propia ciudad-, que aprovecharía en las décadas siguientes, al amparo del planeamiento desarrollista. No obstante, hay que matizar que los planes posteriores al del 1946 han sido notablemente más respetuosos con el marco de huerta que rodea al ‘Cap i Casal’ que el primigenio plan aprobado en el momento álgido del franquismo. Así el PGOU del 1988 reduciría notablemente el suelo urbanizable, sobre todo a costa de declarar como no urbanizable espacios de huerta de gran valor patrimonial al SE y el NW y N de la ciudad.

El desarrollo urbano de Valencia en el contexto de estos planeamientos lo podemos marcar en dos etapas: una primera, entre el PGOU de 1946 y el PGOU de 1988, de gran desarrollo urbano y crecimiento casi sin medida y que daría por objeto una ciudad despersonalizada y ‘de rápida visita’, y sobre todo con una elevadísima densidad poblacional, muy superior a la que las dotaciones de infraestructuras de aquel momento, considerablemente anticuadas, podían hacer frente. Históricos (y para ello están las hemerotecas) son los atascos que se producían en el llamado ‘Semáforo de Europa’, en la entrada desde Barcelona a la ciudad por lo que hoy sería la autovía V-21, en la Avenida de Catalunya. Hasta los años 90, la que fuera una de las mayores ciudades, ya no de España, sino de toda Europa, no contaba con una circunvalación exterior (el actual By-Pass de la A-7), lo que obligaba a todo el tráfico del Arco Mediterráneo, desde la frontera francesa hacia el Sur, a cruzar el centro urbano de Valencia.

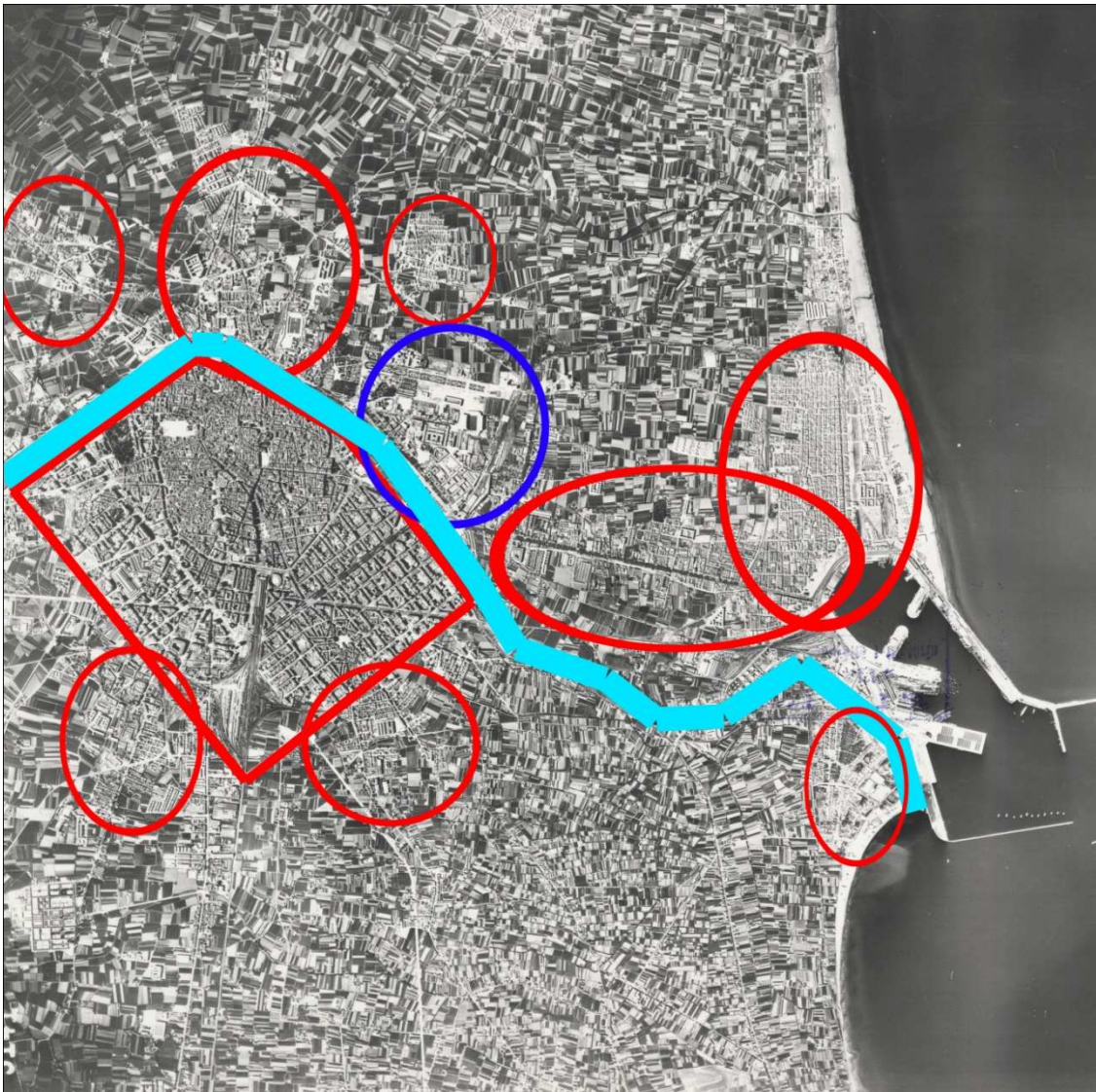
La segunda etapa en el crecimiento urbano de la ciudad de Valencia se produce ya en el planeamiento vigente actualmente, entre 1988 y la actualidad –o podríamos decir más concretamente hasta el 2008, momento de eclosión definitivo de la gran crisis económica que sufrimos-. La ciudad crece, no ya por crecer, sino por concluir el proyecto. En estas dos décadas podemos decir que Valencia ‘se completa’ como ciudad, cierra sus márgenes y la mayoría de los barrios inconclusos o aislados de la trama urbana, y se pone el que parece que será el marco definitivo del crecimiento de la capital (no de su Área y Región metropolitanas): el cinturón de bulevares, por el norte, y la V-30 y el nuevo cauce del río Turia, por el sur.

En este periodo se concluyen en líneas generales los grandes espacios del crecimiento posible de la ciudad, que el PGOU de 1988 establecería en los entornos de la Avenida de las Cortes Valencianas, de la de Alfahuir, la de Francia y la prolongación del Paseo de la Alameda –junto con los desarrollos urbanísticos al sur del antiguo cauce, alrededor de la avenida de los Hermanos Maristas-, la zona de Malilla y la Fuente de San Luís –con el entorno del nuevo Hospital La Fe y del Hospital Doctor Peset, en Patraix- y la zona de San Isidro, en el SW de la ciudad; así como otros de menos envergadura, como el entorno de la Avenida de Juan XXIII o el espacio entre las avenidas de Pío Baroja (ronda de bulevares), Maestro Rodrigo, General Avilés y Valle de la Ballestera, en lo que se ha venido a denominar como ‘Nou Campanar’, en homonimia con la famosa comisión de falla que planta un grandioso monumento cada año en la confluencia de las calles Senda Calderona y Pediatra Jorge Comín, en el centro de este barrio de nueva creación.

La tónica general de todos estos nuevos barrios es clara: se trata de espacios que conjuntan grandes edificios, con alturas superiores a las dadas hasta el momento – algunas muy superiores, como las torres de la avenida de las Cortes Valencianas, o la Torre de Francia, abriendo la avenida homónima desde la Glorieta de Europa-, con grandes zonas lúdicas de uso privado, en el interior de los complejos residenciales (generalmente con piscinas, pistas de tenis y otras comodidades), viario de gran envergadura, nuevas zonas de uso público, en forma de espacios ajardinados (siendo el más identificativo el Jardín de Orriols por sus dimensiones), desarrolladas en el marco de los PAI (actuaciones integradas), e incluso algunos elementos icónicos identificativos del barrio (como en el caso de la Dama Ibérica o del ‘Parotet’).

Estos nuevos barrios residenciales, como ensanches ya del siglo XXI, guardan además una gran similitud, sobre todo, en los dos grandes casos que se han dado en la ciudad de Valencia. Al hilo de las políticas de promoción de la ciudad que han desarrollado el Ayuntamiento capitalino y el gobierno autonómico de la Generalitat en las últimas dos décadas, y tanto cuando han estado en el poder partidos de corte progresista como el PSPV (brevemente, a inicios del periodo), o de corte conservador, como el PP o UV (siempre apoyando gobiernos encabezados por líderes del PP), los grandes desarrollos urbanos de la ciudad de Valencia, su crecimiento este y el noroeste, tienen vinculación con los grandes proyectos en los que se ha embarcado la ciudad y la autonomía.

Así, por una parte, los nuevos desarrollos de la Avenida de las Cortes Valencianas y su entorno, y del barrio de ‘Nou Campanar’ están fuertemente vinculados a proyectos como el exitosísimo Palacio de Congresos de Norman Foster (calificado como el mejor del mundo por la asociación internacional de centros de eventos de este tipo), el ‘Bioparc’ y el Parque de Cabecera, o el fracasado nuevo estadio del Valencia Club de Fútbol –con su estructura inconclusa-. Justo al otro lado de la ciudad, han sido los desarrollos de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, de los tramos finales del Jardín del Turia, de la Ciudad de la Justicia, del nuevo circuito urbano de Fórmula Uno y de la dársena interior del Puerto –esta última con una importante transformación para convertir una zona portuaria comercial en un gran espacio de ocio destinado a albergar la 32ª y 33ª Copa del América-, por el lado público, y del Centro Comercial El Saler, del Centro Comercial Aqua Multiespacio y de los grandes almacenes de El Corte Inglés de la Avenida de Menorca, por el privado, los ejes conductores de la urbanización, de un enorme espacio, a N y S del antiguo cauce del Turia, entre el puerto y el barrio de Nazaret, el polideportivo de la Fuente de San Luís y el ‘Palau de la Música’, incluyendo el inconcluso PAI de las Moreras, paralizado por la crisis económica, y en el que recientemente una gran multinacional con mucha presencia en Valencia, la naviera suiza MSC, ha decidido establecer en un rascacielos su sede para España.



Fuente: Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire, *Vuelo Americano (1956)*, Escala 1:33000, H. 722 VALENCIA, fot. 5141. Elaboración propia.

En el mapa están destacados, el cauce del río Turia cuando sus aguas aún fluían por la capital, antes de la ejecución del Plan Sur, y señaladas las aglomeraciones urbanas existentes en la fecha de la fotografía, a partir de las cuales se desarrolla la ciudad de Valencia actual. De W a E y de N a S se trata de: Campanar, el Arrabal frente a las Torres de Serranos, el barrio de la Exposición y el Paseo de Valencia al Mar, los Poblados Marítimos, el casco urbano de la ciudad de Valencia (limitado por las grandes vías por el S, y por el río Turia al N), el Arrabal de la Avenida del Puerto, el de la calle Jesús, el de Ruzafa y Nazaret.

## 2.2 EL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES

### LAS RONDAS DE VALENCIA

Decir que la ciudad de Valencia tiene una concepción concéntrica es algo que ciertamente no sorprende. La propia concepción de la ciudad histórica obliga a ello. El enorme patrimonio que alberga el centro histórico, y la ausencia de algún eje viario transversal de relevancia construido con anterioridad a la cultura de la protección del patrimonio histórico ha hecho imposible configurar en Valencia, desde el inicio de su historia urbana, un entramado alrededor de un claro eje generador. Los intentos de abrir totalmente la calle de la Paz y la avenida del Barón de Cárcer (o del Oeste) sufrieron negativas intelectuales y populares, que acabaron por dejarlas inconclusas en la plaza de la Reina, la primera, y en la de la Ciudad de Brujas la segunda, con lo que su vocación de rutas transversales N-S y E-O de la ciudad quedó capada.

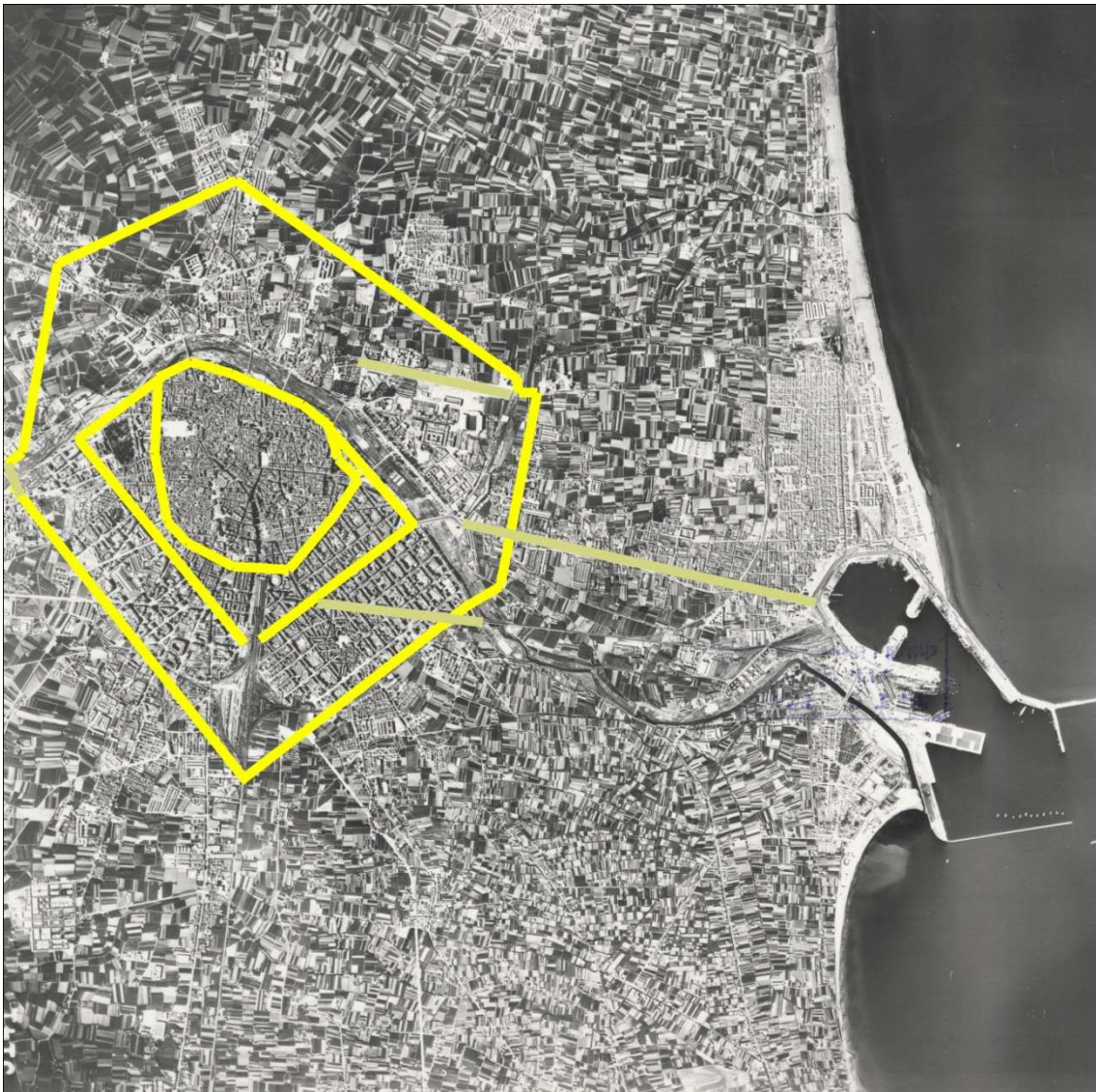
El derrumbamiento de las murallas de la ciudad, al que hemos hecho ya referencia previamente, supuso la creación de una Ronda Interior, confeccionada por las calles de Colón, Xàtiva y Guillem de Castro por el sur, y por la margen derecha del antiguo cauce del Turia por el norte. Esta Ronda Interior es el origen de los anillos concéntricos alrededor de los cuales se desarrolla la ciudad de Valencia.

Es importante hacer un matiz, casi a modo de curiosidad, y muy relacionado con el mayor desarrollo que, por la existencia del cauce del río hacia el norte, realizó la ciudad hacia el sur a lo largo de los siglos. Y es que, si bien, podemos encontrar hasta cinco rondas netamente urbanas de la ciudad –sin contar, claro está, el By-Pass y otras infraestructuras de carácter más claramente metropolitano-, estas tienden a confluir en el norte como círculos no concéntricos, sino tangentes por el lado septentrional; de forma que estas cinco rondas que se cuentan al sur de la ciudad, se reducen a tres por el norte, no sin algunas salvedades a esta tesis que expondremos algo más adelante.

Tras la Ronda Interior encontramos el cinturón que formarían las grandes vías (Marqués del Turia, Germanías, el túnel bajo la playa de vías de la Estación del Norte, Ramón y Cajal y Fernando El Católico), y que por su arco norte coincidiría con el arco norte de la Ronda Interior, en la margen derecha del antiguo cauce del Turia. La tercera ronda sería la de Tránsitos, ya mucho más exterior (y planificada originalmente como circunvalación, de ahí su nombre) y que sigue el trazado de las avenidas del Primado Reig, Doctor Peset Aleixandre, General Avilés, Maestro Rodrigo, Giorgeta, Peris y Valero, Eduardo Boscá, Cardenal Benlloch, Blasco Ibáñez y Catalunya. Sobre este trazado hay que matizar dos cuestiones: a pesar de que la mayoría del trazado actualmente identificable con la ronda de Tránsitos coinciden con el original, hay fundamentalmente dos vías urbanas que han cedido su papel fundamental y estructural en este cinturón y que actualmente no pueden ser consideradas parte del mismo, a nuestro entender: la Avenida de Campanar y un pequeño tramo de la marginal izquierda (sustituidas por General Avilés y Maestro Rodrigo) y la pequeña Calle de Gata de Gorgos, cegada por edificaciones.

Ya de más reciente creación, encontramos la llamada ronda o cinturón de bulevares, que por el norte cierra a la ciudad de Valencia, y hace de tramo común de cierre tanto de la parte meridional de esta ronda como de la autovía urbana V-30 (tras la decisión política de no construir una continuación de la V-30 como autovía por el norte, para evitar sacrificar la huerta y sustituirla en parte por la CV-30 –sí con forma de autovía y de un número de carriles elevado- y por los amplios bulevares), que por el sur y el este están plenamente integrados en la ciudad como avenidas, mientras que por el norte tienen un menor carácter urbano, al encontrarse por un margen del bulevar la propia ciudad y por el otro la huerta.





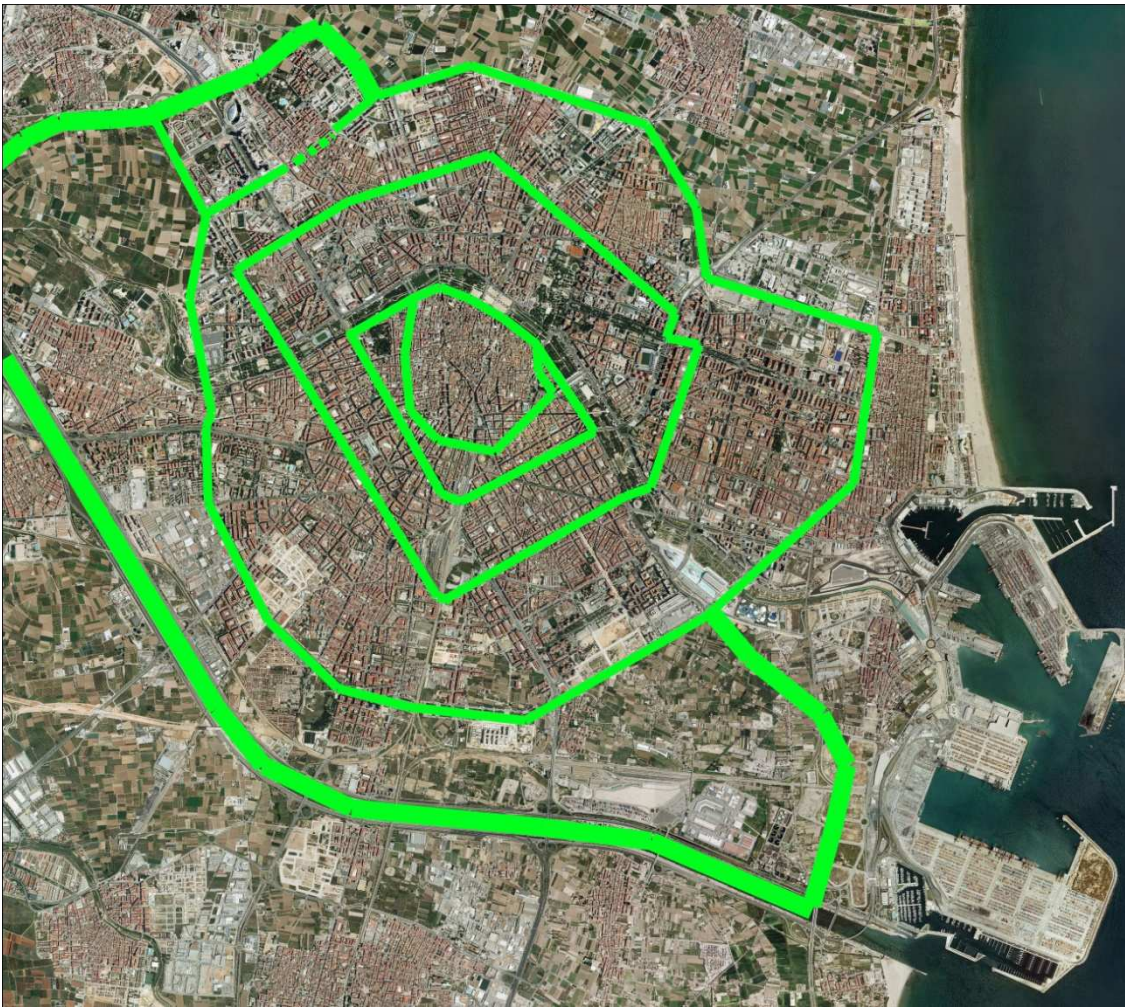
Fuente: Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire, *Vuelo Americano (1956)*, Escala 1:33000, H. 722 VALENCIA, fot. 5141. Elaboración propia.

Principales vías de comunicación en la fecha de la fotografía. Señaladas las rondas (Interior, Grandes Vías y Tránsito en su concepción original) y algunas vías transversales (Paseo de Valencia al Mar, Avenida del Puerto, Avenida del Reino de Valencia).



Fuente: Cartoteca de la Universitat de València-Estudi General, *Vuelo Autopista del Mediterráneo (1967)*, Escala 1:18000, VALENCIA, pasada 4, fot. 969. Elaboración propia.

Principales vías de comunicación y ferrocarriles en la fecha de la fotografía. Señaladas las rondas (Interior, Grandes Vías y Tránsitos en su concepción original) y algunas vías transversales (Paseo de Valencia al Mar, Avenida del Cid, Avenida del Reino de Valencia, y la continuación de la G.V. Fernando El Católico hacia la actual Avenida de las Cortes Valencianas). En la fotografía aérea se encuentra señalada también la nueva Estación Central de Autobuses, ya construida, y dos redes de ferrocarril: al N el ferrocarril metropolitano, con estación central en Pont de Fusta y al S la red general. Se aprecia parte de un antiguo trazado hoy extinto e incorporado a la trama urbana en el SW.



Fuente: Centro Nacional de Información Geográfica, Instituto Geográfico Nacional (CNIG-IGN), *Ortofoto PNOA, H. 722 VALENCIA*. Elaboración propia.

Rondas de la ciudad en la actualidad: la ronda Interior, las Grandes Vías, Tránsitos en su concepción actual, el cinturón de bulevares y las autovías V-30 y CV-30. En línea discontinua se muestra el pequeño tramo no construido de la ronda de bulevares, y que implicaría demoliciones o un costoso túnel.

## DEL TRENET A METROVALENCIA

Uno de los cambios más evidentes que ha sufrido la ciudad en las últimas décadas ha sido, por un lado, la eliminación de las vías de ferrocarril interurbano, que tanto desde la estación del Norte como desde las extintas estaciones del Grao o de Aragón emergían hacia Tarragona, Madrid, Alicante u otros muchos destinos. El soterramiento de las líneas ferroviarias con destino hacia el norte, así como el traslado de las que se dirigen al oeste fuera del centro de la ciudad ha supuesto un importante cambio –desde los años 50 hasta la actualidad- y ha liberado mucho espacio en la ciudad, siendo los trazados, aún reconocibles en la trama urbana, de aquellas vías, hoy, amplias avenidas.

Pero sin duda un cambio más fundamental en la vida diaria de la capital valenciana ha sido la reinención del ferrocarril metropolitano (ya a finales de los 80 la red metropolitana de ferrocarriles de Valencia tenía una excepcional demanda, y la estación de Pont de Fusta, núcleo de la red del norte de la ciudad, era una de las estaciones ferroviarias con mayor tráfico de Europa). El ‘trenet’ de Valencia, puesto en funcionamiento en el siglo XIX (1888), en parte coincidiendo con lo que hoy serían las líneas 1, 3, 4 y 6 de la red de Metrovalencia, comunicando la capital con el Grao, Bétera y Rafelbunyol, cambia definitivamente tras la aprobación de la Constitución de 1978, el reconocimiento de la autonomía valenciana y la transferencia de las competencias estatales en las líneas a la empresa autonómica Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), juntamente con las que el Estado también explotaba en Alicante mediante la empresa FEVE, en 1987.

Dos años más tarde, coincidiendo con la celebración del día de la Comunitat Valenciana, el 9 de octubre de 1989, se inauguraba el primer tramo subterráneo del ferrocarril metropolitano de Valencia: el que une las estaciones de Empalme y València Sud, conectando las líneas de Llíria, Bétera y Villanueva de Castellón, y que permitía así la continuidad en lo que entonces fueron dos líneas (la 1 y la 2), hoy fusionadas en una sola y la desaparición de la estación de Villanueva de Castellón de Valencia, en el barrio de Jesús, así como de buena parte del tráfico de la estación de Pont de Fusta, y la liberación de gran cantidad de espacio en la ciudad. Esta red, que acabaría adoptando la marca ‘Metrovalencia’, seguiría posteriormente con multitud de obras y nuevas líneas.

Así, en 1994 se implantaría por primera vez en España el tranvía moderno, o metro ligero, en un modelo que han seguido casi todas las ciudades españolas de cierta envergadura (algunas con un sonado fracaso, como el de Vélez-Málaga, como también se espera para otras ciudades donde la demanda no parece justificar tal obra, no siendo así el caso de Valencia), siguiendo el trazado de la línea del Grao y conectando los barrios marineros con el centro de la ciudad, las zonas universitarias de nuevo desarrollo en la Avenida de los Naranjos, los barrios obreros del norte de la ciudad, el Palacio de Congresos, la zona universitaria de Burjassot-Paterna, el recinto ferial de FeriaValencia, la sede de la televisión autonómica y los nuevos desarrollos urbanos del noroeste del área metropolitana, constituyendo la línea 4 y sus múltiples ramales, luego ampliada en la línea 6. Esta revolución vendría seguida del soterramiento de la penetración de la línea 3, ya en forma de metro en su concepto más clásico, y que conectaría en una primera fase con el campus universitario de Blasco Ibáñez y el Hospital Clínico, así como el histórico barrio de Benimaclet, para acabar en la estación de Alameda, obra –muy polémica- del ingeniero y arquitecto Santiago Calatrava –conjuntamente con el Puente de la Exposición, que hay sobre ella-, para luego llegar hasta el ‘CBD’ de la ciudad, en la Calle

Colón, la estación del Norte, y los barrios del Oeste, y salir de nuevo al área metropolitana para sustituir a una antigua línea de ferrocarril de vía ancha, aunque con trazado subterráneo, hacia Quart de Poblet, Manises y el aeropuerto (que se convertiría en uno de los primeros de Europa en contar con conexión a una red de metro). El soterramiento, que en un primer momento comenzaba ya en los límites de la ciudad, dejando en superficie el tramo del Área Metropolitana, se extendería ya en el siglo XXI a Alboraya hacia el norte. Naciendo en un principio como un ramal de la línea 3, se constituyó también la línea 5, que une el este de la ciudad y el puerto con el centro, y el aeropuerto, así como con el suroeste y algunas poblaciones del área metropolitana hasta Torrent.

La red de metro y tranvía de Valencia, aunque nada modesta en su extensión, en comparación con la población del Área Metropolitana, sufre de algunas deficiencias harto criticadas por los usuarios, pero que son fruto de su adecuación a la escasa demanda. Cabe destacar que, pese a superarla en su extensión, el metropolitano de Bilbao –una ciudad mucho menos poblada que Valencia- suele superar a la red valenciana en número de pasajeros cada año. Siempre quedará en este aspecto la discusión entre si la demanda hace las frecuencias y la oferta o es alrevés, y debe incrementarse la frecuencia de paso (que oscila entre dos o tres minutos en la estación de Colón en hora punta un día laborable, hasta bastante más de media hora en los apeaderos del Camp de Túria o La Ribera Baixa –distantes, dicho sea, varias decenas de kilómetros de la capital- en hora valle de un domingo).

Entre los proyectos de futuro, destacan la inconclusa línea 2, paralizada por falta de presupuesto, y que debe unir el norte de la ciudad con el barrio de Nazaret y la Ciudad de las Artes y las Ciencias pasando por el centro histórico; la línea 10, que debe unir los núcleos costeros del municipio de Alboraya (Port Saplaya y La Patacona) con la red de Metrovalencia en la estación de Marítim-Serrería, la finalización de la línea 6 (circular por la ronda de bulevares), la creación de la línea 7 (Metroribera), entre Alboraya y Villanueva de Castellón, utilizando infraestructura existente, la prolongación de la línea 1 entre la Plaza de España y el nuevo Hospital La Fe, y su conexión con la futura estación central –prolongación que además eliminará la curva en la entrada de la estación de Jesús, donde se produjo el desgraciado accidente-, la creación de una línea 8 de metro ligero con múltiples cabeceras uniendo los municipios de L'Horta Sud y L'Horta Oest, o la prolongación a Riba-roja de Túria y Vilamarxant de las líneas 3 y 5.

#### LA "DIAGONAL VALENCIANA" Y SU CONTINUACIÓN METROPOLITANA

Algunos han identificado al eje inconcluso formado por la Avenida de las Cortes Valencianas, la Avenida de Pio XII, el Puente de las Glorias Valencianas, las grandes vías de Fernando El Católico y Ramón y Cajal, la calle Filipinas y la Avenida Ausiás March, que enlazaría por el norte con la Pista de Ademuz (CV-35) y la ronda norte (CV-30) y por el sur con la Pista de Silla (V-31) y la V-30, como un eje transversal de Valencia, quizás el único netamente rectilíneo, y lo han bautizado como Diagonal Valenciana, por paralelismo con la Avenida Diagonal de la capital catalana. Si bien, es cierto que la continuación rectilínea es imposible hasta que se soterre la playa de vías de la estación del Norte y se ejecute el plan del Parque Central que permitirá la construcción de una plaza sobre las actuales vías del ferrocarril que den continuidad a este vial.

No obstante esto creemos que es importante analizar, muy someramente, tanto en su flanco norte como en el sur, los efectos que ha podido tener la presencia de esta arteria de grandes avenidas y su continuación metropolitana en forma de gran autovía de penetración urbana.

Por una parte, en el norte, la continuación por la Pista de Ademuz, se ha encontrado con un enorme crecimiento a sus dos flancos, pero lo más destacable de todo ellos es la presencia de grandísimas zonas de residencias unifamiliares (ya propuestas en el planeamiento de 1946) y que se podrían considerar como algunas de las urbanizaciones más grandes de España –desde luego difícil es encontrar casos de similar envergadura-. Se trata de La Canyada, en Paterna, o las urbanizaciones de L’Eliana, Riba-roja de Túria o La Pobla de Vallbona, construidas en los mismos bordes de la calzada de la autopista, junto con centros comerciales y de ocio, y otro tipo de elementos, que han ido atrayendo cada vez más demanda y obligado a un crecimiento constante de la vía de comunicación. Es importante hacer notar que la CV-35, a pesar de que sus dimensiones y características pudieran aparentar lo contrario, y de que se trata a día de hoy de una de las más grandes vías de penetración en Valencia, no forma parte de ninguna ruta de ámbito superior al metropolitano (no conecta con grandes ciudades como Madrid, Barcelona o Alicante, ni continúa la red nacional o internacional de vías de gran capacidad). Sencillamente vertebra la demanda de los desarrollos de su área de influencia, tal vez desmedida –como defendería fervientemente el urbanista valenciano Joan Olmos-.

Por el sur, en cambio, la presencia de la vía de gran capacidad –que en este caso es la salida natural de Valencia hacia Alicante y Albacete-, ha generado un enorme entramado de centros comerciales, que ocupa miles de metros cuadrados a lo largo de la vía y que concentra cientos de tiendas y multitud de grandes superficies.

### EL PUERTO DE VALENCIA Y SUS ACCESOS

La ciudad de Valencia cuenta en su franja litoral con el mayor puerto comercial del Mediterráneo por tráfico de contenedores. Es evidente que una infraestructura de tales dimensiones, y las implicaciones que tiene sobre el territorio adyacente (el llamado ‘hinterland’ portuario, en el que se encuentra plenamente integrada la ciudad de Valencia), van a suponer una afección enorme sobre la urbe.

Es importante apreciar, desde la dimensión histórica, que el Puerto de Valencia no se encontraba en sus orígenes en la ciudad. Incluso en fechas muy recientes el puerto es un apéndice alejado, rodeado por el Grao y el resto de los poblados marítimos (que hasta el siglo XX se habían organizado como dos municipios independientes: Pueblo Nuevo del Mar y Villanueva del Grao), y unido a la ciudad por el eje de la actual Avenida del Puerto, alrededor de la cual surge un arrabal. Todavía a mediados del siglo XX el puerto de Valencia estaba limitado por el sur por el ‘viejo’ cauce del río Turia, y no es hasta finales de la década de los 80 del siglo pasado cuando se acuerda traspasar ese límite a costa de la desaparición de la playa de Nazaret, y llevar el puerto hasta el nuevo cauce (el límite septentrional, al menos en lo tocante a la ciudad, se mantiene intacto).

En lo que respecta a la actividad comercial del puerto (la apertura urbana y social la trataremos un poco más adelante, cuando hablemos de la Marina desarrollada con objeto de la Copa del América aprovechando instalaciones portuarias) las necesidades más reseñables han sido las de la continuación en el sentido logístico –y multimodal- de los tráficos procedentes del puerto hacia su hinterland. Por ello, una de las cuestiones de mayor relevancia relacionadas con el puerto y su relación con la ciudad han sido los accesos.

Desde la prohibición de la entrada de camiones a la ciudad, el único acceso con el que ha contado el puerto ha sido el de la V-30, desde el sur, que soporta un incontable tráfico; hasta el punto que en fechas recientes anteriores a la actual situación de crisis económica, la autoridad portuaria preveía duplicar el tráfico de acceso a las instalaciones marítimas, aun considerando que las carreteras que proveían dicho acceso ya se encontraban saturadas, sin contar con excepcionalidades como accidentes, colapsos, etc.

Por ello llevan años planteándose proyectos para dotar al puerto de un segundo acceso por el norte, que no solo libere la V-30, sino que también evite a los camiones procedentes del norte tener que circunvalar la ciudad por el 'By-Pass' de la A-7. Aunque entre los proyectos presentados se llegó a plantear la estridente idea de construir un gran puente sobre el mar con islas artificiales que albergaran puertos deportivos e instalaciones comerciales desde Sagunto hasta el puerto de Valencia, finalmente la propuesta a desarrollar (y actualmente paralizada por falta de presupuesto de la administración competente) fue la construcción de un túnel bajo la ciudad que uniera la V-21 (penetración norte a Valencia desde Sagunto, dando entrada a los tráficos procedentes de Barcelona y Zaragoza) con el propio puerto.

En otro sentido, pero también desde la perspectiva de las necesidades logísticas del puerto, recientemente se ha desarrollado la urbanización de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), no exenta de polémica, al sur del barrio de Nazaret, y que debe concentrar el apoyo logístico empresarial al puerto, y aún no puesta en marcha.

#### EL USO DE LA BICICLETA EN LA MOVILIDAD URBANA

Aunque la ciudad de Valencia fue la pionera en la reintroducción en España del tranvía, en forma de metro ligero o tranvía moderno, las ciudades españolas y Valencia como una de ellas, no han sido ejemplo de innovación y de aplicación de las nuevas tendencias en urbanismo o en transporte; por el contrario, han sido las ciudades del norte y el centro de Europa las que han llevado la delantera en estos aspectos. La innovación más relevante que ha aplicado la ciudad de Valencia en las últimas décadas seguramente sea el servicio de bicicletas públicas de alquiler, que han incentivado mucho el uso de este medio no motorizado y cambiado el diseño urbano de la capital valenciana con la incorporación de una red de nueva concepción de carriles bici y de calles con preferencia ciclista.

### **3. LOS DESARROLLOS DE LA NUEVA VALENCIA**

#### **3.1 NUEVOS SERVICIOS PÚBLICOS PARA LA CIUDAD**

##### **LOS “NUEVOS CENTROS”**

A lo largo de las últimas décadas se ha producido en Valencia un proceso que podríamos denominar de “descentricación”, entendido como la deslocalización fuera del centro comercial y de negocios tradicional de la ciudad de estas actividades. Si por una parte se ha producido el fenómeno de la creación de grandes espacios comerciales en el Área Metropolitana o en el límite urbano, utilizando como ‘locomotoras’ a los hipermercados y grandes superficies de características similares (parque comercial de la Pista de Silla, de Aldaida –Bonaire-, centro comercial de Campanar, de Alboraya, de la autovía de El Saler, o del barrio de la Luz de Xirivella –Gran Turia-), además de espacios de dimensiones menores y ámbito de influencia también más reducido dentro de la ciudad (centro comercial “Arena” en el entorno del Estadio Ciutat de València, o “Espai” en Campanar), no cabe duda que la mayor trascendencia en los cambios urbanos los han tenido un tipo de proyectos, de escala media –a caballo entre los grandes parques comerciales del Área Metropolitana y los pequeños centros comerciales “de barrio”-, que ha contado como ‘locomotora’ a unos grandes almacenes, junto con grandes dotaciones públicas. Se trataría del caso de ‘Nuevo Centro’, y del espacio que parece buscar su modelo, la zona comercial desarrollada al norte del Puente de “l’Assut de l’Or”.

Nuevo Centro nace en 1982 como un concepto innovador. Se trata entonces del centro comercial más grande de España y el tercero de Europa; fue construido con capital netamente valenciano, del que tiran grandes empresas valencianas del momento (Mercadona, Lladró, la Caja de Ahorros de Valencia años después convertida en Bancaja, etc.). La novedad reside, sobre todo, en que por primera vez la llamada ‘locomotora’ que debe atraer público al centro comercial no es un hipermercado, sino dos grandes almacenes. Así, la gran empresa de distribución española por excelencia, El Corte Inglés, abriría dos tiendas en los dos polos del centro comercial, que se complementarían con espacios para superficies medianas y también para pequeños comerciantes, todo ello alrededor de una plaza pública destinada al ocio y abierta a la ciudad. La atracción a este espacio, a priori alejado (al “otro” lado del antiguo cauce del río Turia, en una zona poco atractiva), se complementaba con varios hoteles –uno dentro del propio complejo comercial-, la Estación Central de Autobuses y dos hospitales: La Fe, hoy ya trasladado, y el centro privado-concertado del Instituto Valenciano de Oncología (IVO). Poco después se sumaría a la oferta la conexión con el metro (con una boca en el interior del centro comercial aprovechando la vecina estación de Turia, en la primera línea subterránea construida).

Parece, por tanto, inapelable, que la creación de “Nuevo Centro” y de numerosas dotaciones públicas a su alrededor (estación, hospitales, Subdelegación del Gobierno estatal, oficinas del gobierno valenciano, etc.), habrían desplazado algunas de las funciones propias del centro de la ciudad para muchos ciudadanos. No en vano hay que observar que si bien “Nuevo Centro” fue un pionero en la zona, su presencia parece haber atraído este tipo de usos y potenciado la extensión de un gran eje a lo largo de las avenidas de Pio XII y de las Cortes Valencianas, que entroncaría ya con la CV-35, alrededor del cual aparecen numerosos espacios comerciales y dotaciones públicas: el



ya nombrado “Espai Campanar” –muchas veces reconvertido, y que no acaba de encontrar destino adecuado, que parece será finalmente unos grandes almacenes de especialización deportiva-, el centro comercial “Ademuz”, en el que utilizando un edificio preexistente de una marca comercial, de nuevo el grupo El Corte Inglés aprovechó para instalar un hipermercado (Hipercor) y unos grandes almacenes, y continuando hacia el NW, unos grandes almacenes tecnológicos (MediaMarkt) y finalmente un parque comercial (el Parque Albán, ya en término municipal de Burjassot), frente al cual se está construyendo en la actualidad un nuevo centro comercial de grandes dimensiones (llamado “Parque Ademuz”).

Un modelo similar al de Nuevo Centro (aunque sin su éxito, lo cual es algo muy relativo, pues incluso el hoy rentable Nuevo Centro pasó unos difíciles primeros años), lo encontramos, como antes se decía, en el norte del Puente de “l’Assut de l’Or”, frente a la Ciudad de las Artes y las Ciencias, enmarcado dentro de los desarrollos urbanísticos del entorno de la Avenida de Francia.

### POLOS DE ATRACCIÓN CIENTÍFICA Y EDUCATIVA

Las universidades han sido, desde siempre, grandes polos de atracción para la investigación científica y la innovación, pero también se han configurado como elementos generadores de nuevas demandas y usos urbanos y vertebradores de la ciudad. La forma en que las universidades valencianas han tenido presencia en la capital nos habla de su historia urbana, de la realidad universitaria (que es, en suma, un reflejo de la realidad social del momento) y de las transformaciones urbanas.

A pesar de que la capital valenciana alberga numerosos centros universitarios privados de mayor o menor relevancia, las dos grandes universidades públicas valencianas son por mérito propio un elemento diferenciador y configurador de la ciudad a un nivel al que no alcanzan los centros privados. Con una presencia enorme, tanto social (la población universitaria de Valencia es superior a la población total de muchas capitales de provincia españolas) como física en la trama urbana (con campus de grandes magnitudes y un número importante de instalaciones dispersas por la ciudad), no cabe duda de la importancia que sobre todo en las décadas más recientes han tenido la Universidad de Valencia (continuadora del quincuacenario Estudio General de Valencia) y la Universidad Politécnica de Valencia –ambas entre las de mayor importancia del estado en los rankings internacionales-.

Si bien ya la primera presencia de la Universitat en el histórico edificio de La Nau es identificativo de una transformación urbana (la reorganización de la antigua judería después de la expulsión de los judíos a cargo de los Reyes Católicos), son sobre todo sus campus en la ciudad los que interesan en el estudio de la ciudad actual. El Campus de Blasco Ibáñez, el primero que la Universidad de Valencia tuvo fuera de aquel histórico recinto –hoy algo menguado por la sucesiva construcción de nuevas instalaciones en otros campus, a las que haré referencia después-, construido siguiendo el eje del pretendido Paseo de Valencia al Mar (hoy Avenida de Vicente Blasco Ibáñez –un amplísimo paseo que, de no ser que algún día se concluya siguiendo los planes municipales, seguirá trascurriendo entre nada y nada, o lo que es lo mismo el muro de los Jardines del Real o de Viveros y el de la Estación del Cabanyal), y en servicio desde finales de la primera mitad del siglo XX, con sucesivas construcciones de nuevos

edificios, fue la “Ciudad Universitaria” de la ciudad (y de hecho así se denomina el barrio en la nomenclatura oficial del Ayuntamiento de Valencia) y alrededor de él se generó un entorno ciertamente gentrificado, con viviendas de nivel elevado destinadas a profesionales liberales e intelectuales de alto poder adquisitivo, configurando un barrio con una clara y marcada personalidad, que se diluye con la lejanía a las facultades, y que se ha convertido –con la ayuda de otras dotaciones públicas vinculadas a la universidad, como la presencia del hospital del que es titular la institución académica, el Clínico Universitario de Valencia, o de otros centros hospitalarios privados, centros de investigación y organismos públicos- en uno de los focos de referencia urbana de la ciudad de Valencia, quizás el primero al norte del viejo cauce del río Turia, zona prácticamente fuera de los límites de la ciudad cuando se proyectó el campus.

Ya a finales del siglo XX es cuando la expansión demográfica –y consiguientemente, la urbana- y la universitaria, sacan de nuevo fuera de los límites de la ciudad las nuevas instalaciones construidas por la mayor demanda de las universidades. Por una parte, la creación de la Universidad Politécnica de Valencia y su establecimiento –mediante uno de los mayores campus universitarios de España- en la huerta de Vera, entre el Camino del mismo nombre y la actual Avenida de los Naranjos y el posterior crecimiento –todavía no concluido- del Campus de Vera, y su vecino el *Campus dels Tarongers* –al que la Universidad de Valencia trasladó la mayoría de las disciplinas de Ciencias Sociales y Jurídicas- y por otra el Campus de Burjassot, ya fuera del término municipal de la capital, pero en un área conurbada con ella, que la Universitat destinó a la mayoría de las disciplinas científico-experimentales y tecnológicas.

Estos dos espacios universitarios (Vera-Tarongers y Burjassot) muestran notables diferencias en la afección que han tenido sobre la realidad urbana de Valencia. La mayor cercanía temporal, o una concepción de campus cerrados donde solo tenga cabida la actividad universitaria y las actividades auxiliares, así como también la elección de la ubicación y la diferente configuración de las dotaciones y espacios a su alrededor parece que sean las causas.

### **3.2 GRANDES PROYECTOS**

Desde la aprobación del vigente planeamiento urbano en 1988 hasta la actualidad el hecho diferenciador de las políticas urbanas de las administraciones públicas en la ciudad de Valencia –como en otras ciudades en el mundo- ha pasado, fundamentalmente por dos estadios: la realización de grandes proyectos urbanos, arquitectónicos o ingenieriles propios, para embellecer la ciudad o dotarla de servicios públicos buscando la equiparación con las grandes ciudades del circuito global, que por sus dimensiones y características, puedan ser asimilables a Valencia; y la lucha constante por aparecer en la escena mundial atrayendo grandes acontecimientos de gran repercusión, y peleando por ellos con otras ciudades.

De estas políticas, desarrolladas a lo largo de más de 20 años, sobre todo por los gobiernos municipales y autonómicos del Partido Popular, con o sin Unión Valenciana, (en el Ayuntamiento desde el 1991 y en la Generalitat desde 1995) pero provenientes del germen sembrado por el PSPV hasta los respectivos traspasos de poder de Ródenas a Barberà en la administración capitalina y de Lerma a Zaplana en la de la Comunitat, se podrían extraer varias decenas de ejemplos y casos de análisis, pero por su envergadura

e importancia para la ciudad, así como por la relevancia de cada uno en su propio momento temporal, hemos hecho clasificación en tres grandes apartados: los proyectos previos a la “nueva Valencia”, el Palau de la Música, el IVAM y el Palau de Congressos como el inicio de las políticas de grandes proyectos; la Ciudad de las Artes y las Ciencias, de importancia vital en sí misma; y la Marina Real y otros desarrollos, en el marco de la America’s Cup y la Fórmula Uno; dejando como un pequeño apéndice el Parque Central, muy poco concretado todavía.

### LOS PRIMEROS PROYECTOS DE LA “NUEVA VALENCIA”

Primero el Palau de la Música (inaugurado en 1987) y el Centro Julio González del Instituto Valenciano de Arte Moderno (1989), y más tarde el Palacio de Congressos (1998), fueron las piezas con las que inicia las políticas que buscan utilizar los grandes proyectos para “posicionar” a Valencia en el mapa de las ciudades globales. Los primeros proyectos –quizás porque son los que han tenido más tiempo para ver su funcionamiento, quizás porque al ser los más lejanos en el tiempo, también son de los que menos problemas en su concepción se recuerdan- son hoy los más aceptados e incluso menos polémicos, pero son de suma importancia para la ciudad.

Las dos grandes piezas culturales del inicio de este puzzle, ambas junto al ya ajardinado nuevo cauce del río Turia (en el caso del Palau de la Música, el jardín de su tramo fue parejo a la obra del auditorio y obra de un renombrado arquitecto), han participado de manera importante en el crecimiento urbano de la ciudad, bien mediante el ensanche (el Palau, alrededor del cual surgió un barrio de edificios de oficinas y viviendas de elevado poder adquisitivo) o por sencilla aunque aparente mejoría de un barrio histórico (el caso del IVAM), y además han contribuido a darle lustre a la imagen de la ciudad: se les califica, con cierto consenso, como uno de los mejores auditorios de Europa y uno de los más importantes museos de arte contemporáneo de España (habiendo llegado en sus primeros años a ser el de mayor referencia estatal), respectivamente.

Esto no los ha dejado exentos de polémica –el auditorio, por el ‘efecto invernadero’ que su hall acristalado genera en los meses más calurosos; el museo por los posteriores proyectos de ampliación-, pero en términos de transformación urbana y ya fuera de lo eminentemente arquitectónico, el balance parece muy positivo para la ciudad, que ha ganado esas nuevas dotaciones y también unos nuevos espacios de crecimiento urbano, que a su vez –sobre todo en el caso del Palau- han iconizado (y este concepto, que de nuevo surgirá más adelante, es muy importante en estos proyectos) la ciudad.

El Palacio de Congressos salido de la pluma de Norman Foster, inaugurado en 1998 y premiado en 2010 como el mejor del mundo por la asociación internacional de este tipo de centros de eventos, y que debe ser entendido en el marco de una apertura de la ciudad al mundo de los negocios y al turismo de ferias y congresos (notablemente identificada con la ampliación de Feria Valencia, que la hacen el mayor recinto ferial de España, y la posterior construcción de su Centro de Eventos, todo ello en la periferia de la ciudad), ha supuesto también un polo de atracción hacia el que se ha desarrollado urbanísticamente el suelo comprendido entre la ronda de Tránsitos y la huerta del noroeste de la ciudad, siguiendo el eje marcado por la Avenida de las Cortes Valencianas, en la cual han surgido numerosos edificios residenciales, de oficinas y hoteles de gran altura –de hecho, el edificio más alto de la ciudad (el rascacielos

destinado en su día al Hotel Hilton y que hoy es el Hotel Meliá Valencia Palacio de Congresos) se encuentra junto al Palacio de Congresos, y supera al más alto edificado en el entorno de la Avenida de Francia-. Se ha constituido como una zona residencial para las clases media y media-alta, donde se han establecido multitud de familias jóvenes, aunque en los márgenes de los nuevos desarrollos todavía subsisten edificios propios del desarrollismo español, construidos en la pedanía de Beniferri, hoy plenamente integrada en la trama urbana de la capital.

El surgir de este proyecto aportaba un nuevo gran icono a la ciudad, el propio Palacio de Congresos, aunque otros elementos también de marcado carácter icónico se han ejecutado en el área que hemos delimitado en el párrafo anterior: la escultura de la Dama Ibérica, en la rotonda de la intersección entre la propia Avenida de las Cortes Valencianas y la de La Safor, y el nuevo estadio del Valencia Club de Fútbol, cuyas obras, hasta fechas recientes paralizadas por la deuda que la entidad deportiva arrastraba primero con Bancaja y luego con el banco fruto de su fusión con otras cajas, Bankia, son ya casi un elemento normal en el paisaje urbano de aquel barrio. Cabe destacar, por su potencial icónico, pero sobre todo en el sentido de la actividad económica, la reciente creación de un Casino en la misma avenida, ya en el entronque de esta con la Pista de Ademuz (autovía CV-35), que es propiedad de una firma que también gestiona los otros dos casinos de la provincia (Monte Picayo en Puçol y Gandía), y que aporta a la visión de conjunto de modernidad y cosmopolitanismo al paisaje urbano que recibe al visitante que recibe al visitante que entra en la ciudad por este eje.

### LA 'CIUTAT DE LES ARTS I LES CIÈNCIES'

Si las últimas décadas del desarrollo de la ciudad de Valencia y de la Comunitat Valenciana –y no solo en el sentido urbano- tuvieran que ser definidas con una imagen, seguramente esa sería la de la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Este complejo cultural, obra en su práctica totalidad del arquitecto e ingeniero valenciano Santiago Calatrava (aunque 'L'Oceanogràfic' es diseño de Félix Candela) es inmenso en todas sus dimensiones: tanto por la superficie y número de edificios e instalaciones que alberga, como por su incidencia en la transformación urbana de la ciudad de Valencia, como en prácticamente todo lo que gira a su alrededor. Su presupuesto final, de más de 1.000 millones de euros –que lo sitúa entre las mayores inversiones de este tipo jamás hechas en España, solo por debajo de algunas como los recintos de la Exposición Universal de Sevilla, la Exposición Internacional de Zaragoza o el Fórum de Barcelona-, ha hecho también inmensa la polémica.

Mientras los detractores esgrimen desviaciones excesivas de los costes y megalomanía en su concepción, los defensores argumentan que se trataba de construir un 'icono' para Valencia –de nuevo aparece el concepto icono, de gran importancia en la transformación urbana del 'Cap i Casal', pero también de la mayoría de las ciudades españolas en las últimas décadas-, y que se trata, en algunos años, del monumento más visitado de España.

La Ciudad de las Artes y las Ciencias es un complejo cultural y de ocio, formado por varios elementos arquitectónicos e ingenieriles, dispuesto en unos solares paralelos al lecho del antiguo cauce del río Turia –y a cota inferior que el viario-, aunque no propiamente dentro del río, como en ocasiones se afirma. Está compuesto, fundamentalmente, por ‘L’Hemisfèric’, un cine IMAX; el Museo de las Ciencias “Príncipe Felipe”; ‘L’Umbracle’, un espacio polivalente, que alberga también el aparcamiento, un paseo y espacio cedido a discotecas; ‘L’Oceanogràfic’, un parque oceanográfico; el Àgora, un espacio también polivalente, destinado a actividades como el Open de Tenis de la Comunitat Valenciana o la ‘Valencia Fashion Week’ (la sucesora de la antigua Pasarela del Carmen) y el ‘Palau de les Arts “Reina Sofia”’, un centro cultural con tres grandes salas, destinadas a la ópera, los conciertos sinfónicos y otras representaciones escénicas. Estos edificios, que forman un conjunto a través de la continuidad del espacio peatonal que los envuelve, están cruzados por dos puentes, el del Montolivet, de gran sencillez, y destinado a dar continuidad al tráfico que fluye entre las avenidas del Padre Tomás Montañana y de los Hermanos Maristas, y el de ‘l’Assut de l’Or’, que obra de Santiago Calatrava, es con 125 metros la estructura más alta de Valencia (superando la del Hotel Hilton en una decena), y une, a pesar de la enorme polémica a la que está ligado por su coste y su escasa funcionalidad debido al cambio de rasante innecesario, los tramos norte y sur de la ronda de bulevares.

El complejo cultural fue ideado originalmente en 1989, por el entonces President de la Generalitat, el socialista Joan Lerma, y por entonces el espacio (denominado solamente Ciudad de las Ciencias) solo incluía ‘l’Hemisfèric’ y el Museo, ambos ya encargados a Calatrava, además de una Torre de Comunicaciones, similar a la Torre de Collserola de Barcelona o a Torrespaña en Madrid. Con los cimientos de la torre ya iniciados en la superficie donde actualmente se encuentra el ‘Palau de les Arts’, la Generalitat, ya gobernada por Eduardo Zaplana (PP), decidió primero paralizar y después rediseñar el proyecto, que tras propuestas más excéntricas si cabe todavía que la propia Ciudad de las Artes y las Ciencias en su concepción actual, quedó prácticamente igual que en el proyecto inicial, con dos grandes cambios: la ya mencionada sustitución de la torre de comunicaciones (que se vinculaba al anterior gobierno del PSPV, y que, además, traería problemas para la navegación aérea) por el ‘Palau de les Arts’, seña de identidad del nuevo gobierno en el proyecto, así como la inclusión de ‘L’Oceanogràfic’, que entonces sería el acuario más grande de Europa.

Las inauguraciones empezaron en 1998, y se fueron sucediendo hasta que en 2005 se inaugurara la última pieza del conjunto, el ‘Palau de les Arts’ –hasta que después se concibiera el Àgora-. El edificio destinado a las artes escénicas, y cuya misión principal es servir como teatro de la ópera, tiene una capacidad conjunta de sus salas cercana a las 4000 localidades, lo que sumado a las más de 2000 que aporta el ‘Palau de la Música’ a escasos centenares de metros, ha llevado a muchos a considerar que la oferta supera ampliamente la demanda de la ciudad de Valencia, a pesar de su tradición musical.

La influencia de la Ciudad de las Artes y las Ciencias en la transformación urbana de Valencia es innegable. En el sentido más estrictamente urbano, el complejo cultural ha contribuido casi exclusivamente a la urbanización de ambos márgenes del antiguo cauce del río Turia a sus lados, con sendas actuaciones de unas dimensiones que las hacen de grandísima relevancia, sobre todo al norte, en el entorno de la Avenida de Francia (zona ya listada como potencialmente generadora de “nuevas centralidades” en los estudios del

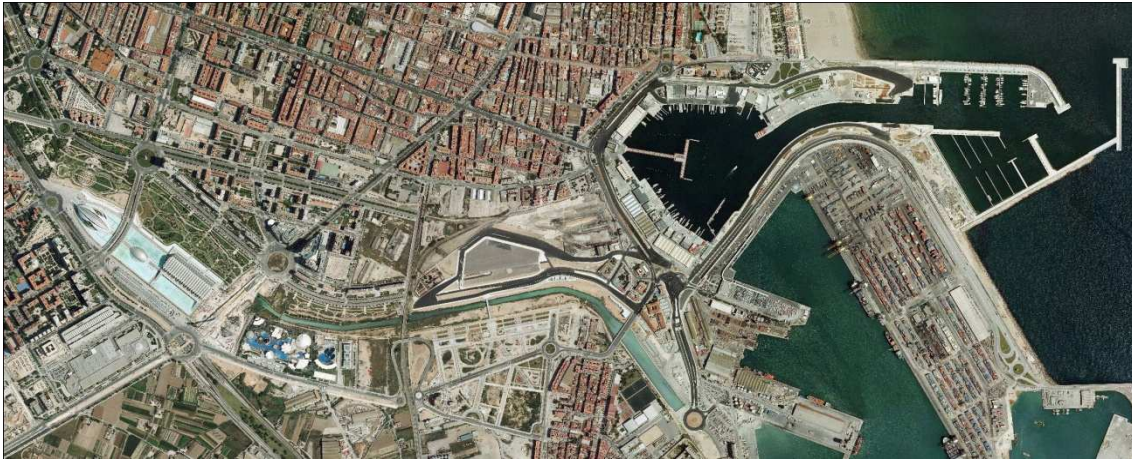
CEYD a principios de la década de 1990, lo que da una visión de su importancia en el modelo de ciudad que se buscaba). También supuso el ajardinamiento de los últimos tramos del Jardín del Turia, y la conexión del viario, concretamente el cierre de la ronda de bulevares, inconclusa por el Este hasta fechas recientes, con el puente de 'l'Assut de l'Or' –que recibe ese nombre por encontrarse sobre el azud donde tomaba las aguas la 'sèquia de l'Or', así denominada por recoger el agua residual de la ciudad-. Alrededor de estos nuevos espacios urbanizados han surgido, también, numerosas dotaciones públicas, como la Ciudad de la Justicia, un importante conservatorio público (que se suma a una escuela musical americana de prestigio internacional que estableció recientemente su sucursal en Europa en los bajos de 'l'Umbracle', tras desechar la construcción de un rascacielos en la zona), hoteles, residencias de mayores y nuevos espacios comerciales y grandes almacenes, que a ambos lados del complejo de la Ciudad de las Artes y las Ciencias suman tanta SBA (superficie brutal alquilable) como Nuevo Centro.

La Ciudad de las Artes y las Ciencias ha sido el pilar sobre el que ha girado el crecimiento oriental de la ciudad, pero también su elemento icónico por excelencia. Sin entrar a valorar su estética –intentar establecer un criterio sobre algo que es 'cuestión de gustos' es imposible-, o su idoneidad, es la imagen con la que mejor se asocia a la ciudad de Valencia, que fue, junto con Bilbao y su Museo Guggenheim, la primigenia promotora de un fenómeno que ha contagiado –con un sonado fracaso en la mayoría de los casos-, no solo a las demás grandes ciudades españolas, sino también a muchas medianas y pequeñas urbes de ámbito provincial o comarcal, que se han lanzado a proyectos de arquitecturas icónicas, que en muchos casos están hoy inconclusos –los que han corrido peor suerte- o fracasados –los que fueron acabados antes de la agudización de la crisis económica-. Se trata de un elemento contemporáneo, sujeto a polémicas, y prácticamente inacabado (a día de hoy todavía faltan unos remates en el Ágora, aunque lleva varios años siendo utilizada) que ha conseguido sobrepasar a los monumentos de la Valencia histórica, e incluso a la imagen contemporánea de la ciudad que se intentaba construir menos de un lustro antes, iconizada en el Palau de la Música o en el Palacio de Congresos, como símbolo de la ciudad, y que hoy solo rivaliza con la imagen del edificio 'Veles e Vents' del puerto en las portadas de las guías de viaje.

También surge en Valencia –como en la mayoría de las ciudades españolas- un modelo urbanístico diferenciado del tradicional de la ciudad mediterránea compacta, con la especificidad de que en el caso valenciano esta aparición tiene una vinculación especial con la Ciudad de las Artes y las Ciencias y los otros elementos de las arquitecturas icónicas valentinas. En las actuaciones urbanísticas de finales de los años de fuerte incremento de la construcción del siglo XXI (Av. Francia, Orriols, Nou Campanar, Nou Benicalap, Av. Cortes Valencianas) destaca en Valencia un modelo de edificación alta, con amplias calles con pequeños jardines a modo de zonas de paseo, en la que en ocasiones los usos terciarios (oficinas) están compartidos con los residenciales, u ocupan las primeras plantas del edificio o complejo, que generalmente –con alguna excepción, como la primera línea de la prolongación del Paseo de la Alameda- ocupará una manzana entera, destinando el patio de manzanas o uno de sus laterales a dotaciones privativas para los residentes, como piscinas o pistas deportivas. Este modelo de edificación, que no se daba en la ciudad de Valencia más que en escasas y reconocidas ocasiones a lo largo de las décadas anteriores tendrá en el entorno de la Avenida de Francia y al sur de la Ciudad de las Artes y las Ciencias una casi total preeminencia.

Como apreciación, el propio complejo cultural guarda en cierto modo las características de las edificaciones circundantes a las que hemos hecho referencia: ocupa un gran espacio delimitado por el viario, dejando el espacio interior no construido para usos lúdicos o de paseo para los visitantes.

#### LA CIUDAD DE LA 'AMERICA'S CUP' Y DE LA FÓRMULA UNO



*Vista aérea de la Ciudad de las Artes y las Ciencias (al W), los tramos finales del Jardín del Turia, el nuevo circuito urbano de Fórmula Uno y el espacio destinado al futuro PAI de El Grao, el PAI de las Moreras y la Marina Real Juan Carlos I.*

Fuente: Centro Nacional de Información Geográfica, Instituto Geográfico Nacional (CNIG-IGN), Ortofoto PNOA, H. 722 VALENCIA.

En la última década, casi paralela a la política de construcción de grandes elementos icónicos, pero con un inicio posterior, las políticas de las administraciones con competencias sobre la ciudad de Valencia –sobre todo las administraciones local y autonómica-, han ido encaminadas a la atracción de grandes acontecimientos de escala global, con los que atraer turistas y actividad económica, a la vez que presentar al mundo la ‘nueva’ ciudad en que se había convertido la capital del Turia, sobre todo, gracias a estas arquitecturas icónicas, que es, a su vez, el marco fundamental de la celebración de los mismos.

En 2003, la Sociedad Náutica de Ginebra, tras un proceso de selección de ciudades a nivel mundial, decidió otorgar a Valencia la celebración de la 32ª edición de la America's Cup, una competición internacional de vela de sumo prestigio, que aunque tenía por tradición celebrarse en la localidad que albergaba la sede del ganador de la edición anterior no podía realizarse en Ginebra porque las normas obligaban a que se compitiera en el mar. Entonces el municipio, la autonomía y el estado, a través del Consorcio Valencia 2007 iniciarían los trabajos necesarios para adecuar la ciudad a la celebración náutica y a las demandas (turísticas, de infraestructuras, etc.) que traería aparejada, siendo la principal actuación la adecuación de la antigua dársena interior del Puerto comercial, convertida ahora en la Marina Real Juan Carlos I.

La demanda potencial de los acontecimientos que se celebrarían en Valencia durante la década (dos Copas del América con sus respectivas fases previas –Copa Louis Vuitton-, además de un Encuentro Mundial de las Familias, el Open anual de Tenis y la competición hípica mundial, de carácter también anual, o los conciertos de Invierno de la MTV, además de los grandes premios de motociclismo, en Cheste, y de automoción, al que nos referiremos específicamente más adelante) comportaría más que importantes actuaciones de nueva firma, sí un empujón adicional para las ya previstas (conexión del aeropuerto y el puerto con la red de metro, ampliación del aeropuerto ya saturado, etc.) además de una atracción de la inversión privada en forma de establecimientos de firmas internacionales (agrupados sobre todo en la llamada “Milla de Oro” de la calle Poeta Querol y su entorno) y grandes hoteles de lujo de nueva construcción (The Hilton – cerrado y recomprado por la cadena Meliá-, The Westin, Las Arenas), dotando a Valencia de una capacidad de alojamiento en hoteles de cinco estrellas muy superior a la preexistente, que se limitaba a algunos hoteles más pequeños dispersos por la ciudad (Meliá Plaza, Rey Don Jaime, Valencia Palace...); así como el reconocido hotel Sidi Saler, también cerrado recientemente, que junto con el Parador de El Saler conforman la lujosa y única oferta hotelera en el Parque Natural de L'Albufera, anejo a la capital. Todo ello potenciado por las reformas en el puerto, la construcción de la llamada ‘Valencia Superyacht Marina’ destinada al atraque de megayates de decenas de metros de eslora, así como dos nuevas dársenas deportivas; y también en el aeropuerto, con la construcción de una nueva Terminal VIP, sustituyendo a las antiguas instalaciones destinadas a la aviación general (el Aeroclub), que fueron desplazadas.

Después de la celebración de la Copa del América, la ciudad de Valencia asumió el compromiso de celebrar anualmente una competición de automovilismo (Fórmula Uno) en circuito urbano, que se planificaría precisamente también en el entorno del puerto y cerca de la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Así, la Marina Real Juan Carlos I, surgida de la reforma de la antigua dársena interior del puerto en una concepción de “balcón al mar”, con la construcción de una nueva bocana que diera salida a las embarcaciones hacia el norte, sin tener que cruzar las instalaciones comerciales, así como jardines y espacios públicos, establecimientos de hostelería y ocio, numerosos edificios destinados a las ‘bases’ de los equipos que compitieron en la Copa del América, un edificio social destinado inicialmente a albergar a los invitados de la empresa organizadora de la competición náutica (que bautizado como ‘Veles e Vents’ se ha convertido en un prestigiado icono de la ciudad por su escaso coste, su pureza de líneas y su integración con el entorno), se convertiría en el escenario de las carreras de Fórmula Uno con una



única y necesaria adecuación del viario para tal competición y el traslado del antiguo puente ferroviario levadizo de la dársena a una nueva ubicación sobre el canal de acceso a la marina ya en forma de puente giratorio.

Junto con la dársena, el otro escenario de la competición automovilística serían el espacio liberado por el cierre de la antigua estación ferroviaria de mercancías de El Grao y su playa de vías y otros espacios adyacentes, en los que se ha construido el trazado del circuito y se ha planificado una urbanización –encargada a prestigiosos estudios de arquitectura, ingeniería y urbanismo internacionales tras un concurso-, con un modelo pensado para albergar el propio circuito, grandes espacios verdes –e incluso canales navegables- y viviendas en rascacielos que liberen el máximo espacio posible para los servicios públicos (siguiendo, en cierto modo, los planteamientos de Le Corbusier). Frente a esta actuación urbanística, al otro lado del lecho antiguo del río, y dándole continuidad urbana al barrio de Nazaret, a través del trazado del camino de las Moreras, se desarrolla también una nueva área, pensada con los criterios de las zonas de la Avenida de Francia o de las Cortes Valencianas.

### EL FUTURO PARQUE CENTRAL

El desarrollo del Parque Central es, tal vez, una de las necesidades urbanísticamente más acuciantes de la ciudad de Valencia. Con un planteamiento consistente en sustituir la actual playa de vías de las estaciones del Norte y de Joaquín Sorolla (provisional para la Alta Velocidad, aunque su provisionalidad se prevé larga) por un gran jardín público en el centro de la ciudad, junto con el desarrollo de un bulevar sobre la actual avenida de Juan Ramón Jiménez (partida por la circulación ferroviaria en su eje), el cierre de la ‘diagonal valenciana’, con la sustitución del túnel que une las grandes vías bajo la estación del norte con una gran plaza, la construcción de una nueva estación ferroviaria y de un túnel pasante bajo la ciudad que le de salida a las líneas del norte a la nueva estación, y el evidentemente necesario soterramiento de la penetración sur del ferrocarril, es posiblemente el proyecto más ambicioso de todos cuantos tiene en marcha la ciudad de Valencia, y aunque lleva décadas en la agenda política, el inmenso desembolso económico que supone y la paralización del mercado inmobiliario (con el que se pretendía financiar parte de la operación, gracias a unos rascacielos en los extremos del parque), sigue manteniéndolo como un proyecto a largo plazo.

#### **4. CONCLUSIONES**

La ciudad de Valencia es la suma de los sustratos sobre los que ha tomado forma, desde su fundación en el 138 a.C. hasta la actualidad, pero sin duda, en el brevísimo espacio ocurrido desde la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1988 hasta la actualidad, las transformaciones de la ciudad han sido mayores, en superficie y en dimensión conceptual, que en cualquier otro periodo tan corto, pero también que durante siglos de expansión urbana. A falta de “las últimas pinceladas”, de la atención a los detalles, en los barrios de la ciudad y la necesaria mejora constante de dotaciones e infraestructuras, la ciudad de Valencia entendida como el núcleo capitalino, sin entrar en disquisiciones sobre su entorno metropolitano, tiene ya si no ejecutado, al menos si planteado y planificado casi todo su desarrollo futuro, por lo que creemos que se puede afirmar que estas últimas décadas han sido las de la maduración de Valencia como ciudad referente en el marco estatal, y a un segundo escalón en el nivel europeo, de la formación de su trama urbana, de su morfología y de una ciudad en sí misma casi definitiva –o al menos definitiva durante la siguiente generación-; o dicho de otra manera que la Valencia de 2050 se parecerá infinitamente más a la de 2000, que aquella a la de 1950.

Este mismo proceso de “conclusión” urbana, mediante tres claves: la expansión territorial por encima del crecimiento poblacional, con la consiguiente reducción de la eficiencia de la ciudad tradicional mediterránea; la construcción de edificaciones simbólicas, diferenciadoras de cada ciudad, en un momento en el que el crecimiento urbano rápido y despersonalizado ha significado la igualación de las urbes; y el desarrollo de las infraestructuras del transporte –en muchos casos por encima de las necesidades de movilidad, tanto real como potencial-, en un salto radical desde una situación impropia de un gran país desarrollado hasta convertirse en la referencia mundial de las grandes infraestructuras, aún siendo seguramente excesivas; ha sido paralelo en las ciudades españolas, desde las más grandes urbes hasta las más modestas; aunque la irrupción de la crisis económica y la explosión de la ‘burbuja inmobiliaria’ haya dejado muchos de los proyectos de construcción urbana, sobre todo en las medianas y pequeñas ciudades españolas –que habían incluso ‘pecado’ de un cierto delirio de grandeza-, en un mero castillo en el aire, o lo que es peor, en obras inconclusas y proyectos urbanísticos inacabados, con la consiguiente problemática para la gestión urbana que acarrearán, además del dispendio de recursos públicos; aunque este se ha afeado, inexplicablemente, más a los casos de más éxito, que coinciden eminentemente con las tres mayores ciudades españolas.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- UNIVERSITAT DE VALÈNCIA, *La ciudad de Valencia: Geografía y Arte*, Universitat de València, Valencia, 2009.
- PIQUERAS HABA, J., *Geografía del territorio valenciano: Naturaleza, economía y paisaje*, Universitat de València, Valencia, 2012.
- MOIX, L., *Arquitectura milagrosa*, Anagrama, Madrid, 2009.
- ALCAIDE GONZÁLEZ, R., *El trenet de Valencia (1888-2000): la dimensión histórica y tecnológica de un transporte público*, Scripta Nova, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2000.
- ALBEROLA, M., *El puerto de Valencia prevé doblar el tráfico rodado con los accesos colapsados*, El País, Madrid, 30 de octubre de 2006.
- JARDI, M., *La autopista interminable*, El País, Madrid, 29 de agosto de 1988.
- FERNÁNDEZ, C., *La Ciudad de las Artes es ya el complejo cultural más visitado de España*, Las Provincias, Valencia, 30 de junio de 2011.
- MIRANDA MONTERO, M.J., *Transformaciones urbanas en Valencia: la Copa del América*, Estudios Geográficos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2007.
- CONSEJO DE CÁMARAS DE COMERCIO DE LA COMUNITAT VALENCIANA, *III Informe de situación de los centros comerciales en la Comunitat Valenciana*, Consejo de Cámaras de Comercio de la Comunitat Valenciana, Valencia, 2007.
- CENTRO DE ESTRATEGIAS Y DESARROLLO DE VALENCIA, *Plan Estratégico*, Centro de Estrategias y Desarrollo de Valencia, Valencia, 1994.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M., *Mayores aglomeraciones urbanas españolas: incremento de los flujos de tráfico y necesaria movilidad sostenible*, Cuadernos de Geografía, Universitat de València, Valencia, 2009.
- ALBERTOS PUEBLA, J.M., *Presentación. Transporte, movilidad y sostenibilidad*, Cuadernos de Geografía, Universitat de València, Valencia, 2007.
- SEGOVIA MARTÍN, R., *Los discursos publicitarios en la imagen social del transporte: lo privado vs lo público*, Cuadernos de Geografía, Universitat de València, Valencia, 2007.
- ALBERTOS PUEBLA, J.M., et al., *La movilidad diaria obligada en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001: cambio territorial y nuevos procesos*, Cuadernos de Geografía, Universitat de València, Valencia, 2007.
- MERLIN, P., *¿Campus o regreso a la ciudad? Las relaciones espaciales ciudad-universidad*, Université de Paris I (Panthéon-Sorbonne) y École Nationale des Ponts et Chaussées, París, [2000].