

La ciudad crecía campo adentro, y el campo se arrimaba a la ciudad.

J. ROTH: *Las ciudades blancas*

A costa de un territorio previamente organizado, con un importante capital humano y económico, ha crecido Valencia. Las consecuencias del impacto urbano sobre dicho espacio son bien conocidas y han sido analizadas por diferentes profesionales. Transformaciones morfológicas, funcionales, sociodemográficas, etc., traducidas en una cada vez mayor necesidad de suelo para uso residencial, industrial y comercial, para viario y equipamientos diversos. Con intervenciones urbanísticas de distinto alcance estructural y producto de diferentes concepciones de la ciudad, los espacios tradicionales se modifican a la par que otros nuevos surgen y se incorporan a la dinámica capitalina.

Los nuevos espacios de la ciudad

Sentadas las bases de la ‘ciudad moderna’ en el Ochocientos, es en los primeros años del siglo xx cuando empieza a materializarse el cambio que Valencia, como otros centros urbanos del Estado, experimenta en su paisaje urbano. Transformaciones exigidas, no podía ser de otro modo, por los nuevos rumbos económicos a los que el espacio ciudadano buscaba adecuarse.

La política urbanística durante la década inicial del siglo xx tuvo sus principales referentes en los planes de ensanche, los de 1907 y 1912, que siguieron al ‘estelar’ de 1887, del arquitecto mayor del ayuntamiento José Calvo y de los arquitectos municipales Luis Ferreres y Joaquín María Arnau; en nuevas alineaciones para la ciudad histórica; en nuevas parcelaciones en las márgenes de la ciudad consolidada; etc. Paralelamente, las anexiones de municipios cercanos ya iniciadas a finales del siglo xix (Russafa, Patraix, Campanar, Benimaclet, Marxalenes, etc.) y las obras de infraestructura viaria, iban extendiendo el área de influencia de la ciudad que afianzaba así su interdependencia, no menos que su primacía, con los municipios de la comarca de L’Horta.

Un sector terciario cada vez más importante y diversificado se suma a unas actividades industriales que van localizándose en los ejes de acceso y/o en su entorno. La ciudad acaba de celebrar la Exposición Regional de 1909; se actúa en las instalaciones portuarias; se diversifica el tejido financiero con la aparición de nuevas sedes bancarias; se recurre a intervenciones urbanísticas de corte haussmanniano, algunas realizadas, la calle de la Paz, otras sólo proyecto, como las contempladas en el Plan de Reforma Interior del arquitecto municipal Federico Aymamí. Reformas interiores fueron, asimismo, la nueva trama urbana dada al desaparecido barrio de Pescadores, espacio enmarcado hoy por las calles de las Barcas, Roger de Llúria, Pascual y Genís y por la plaza del Ayuntamiento, al igual que el Plan de Javier



Goerlich para la avenida del Barón de Cárcer (del Oeste) y actual plaza de la Reina. Plaza ésta, como la del Ayuntamiento, más espacio funcional que vivido, más encrucijada de calles que ámbito social y socializador.

La plaza de Emilio Castelar (del Ayuntamiento) y calles adyacentes, van acentuando en estos años su centralidad, si bien todavía habrá que esperar cierto tiempo para que este espacio quede expedito –ique no resuelto! Arquitecturas tradicionales, como el palacio de los marqueses de Jura Real (entre las actuales calles En Llop y Cotanda) ceden paso a nuevos edificios: Correos, del arquitecto Miguel Ángel Navarro, al que en 1922 se trasladan las oficinas instaladas en la calle del Palau, la Casa Consistorial, de los arquitectos Francisco Mora y Carlos Carbonell, viviendas de clase alta, en cuyos bajos se instalan cafés, comercios, etc. La plaza se repartía fisonómicamente entre la *Devallada de Sant Francesc* y el parque de Castelar, con los monumentos realizados por Mariano Benlliure del marqués de Campo y del pintor Ribera. La vecina calle de Pi i Margall (Passeig de Russafa) asume una funcionalidad lúdica al acoger tres teatros, Eslava, Lírico y Martí

La ciudad acaba de celebrar la Exposición Regional de 1909; se actúa en las instalaciones portuarias; se diversifica el tejido financiero con la aparición de nuevas sedes bancarias; se recurre a intervenciones urbanísticas de corte haussmanniano, algunas realizadas, la calle de la Paz, otras sólo proyecto, como las contempladas en el Plan de Reforma Interior del arquitecto municipal Federico Aymamí.

Plano general para la Reforma Interior de Valencia del arquitecto Federico Aymamí, 1910.



(construcciones de los años 1908-1916). Pero, sin duda, si hubo una calle protagonista de la vida comercial y lúdica a principios del siglo xx, fue la de la Paz. Junto a ella, la calle de Canalejas y plaza de Vilarrasa (Marqués de Dos Aguas), la bajada de San Francisco o las calles del Pintor Sorolla (desde 1907, sustituyendo a la desaparecida plaza de las Barcas), y de San Vicente (en su primer tramo), son otros ejemplos de concentración de servicios de restauración y hostelería. Recordemos algunos nombres: Hotel Munich, Palace Hotel, (ambos en la Paz, entonces nombrada Peris y Valero) Hotel Roma, Hotel Reina Victoria, Gran Hotel Continental; restaurantes: Habana (Pintor Sorolla, esquina Poeta Querol), Le Lyon d'Or (plaza de Mariano Benlliure), El Siglo (la Paz), etc.

Valencia se suma a las propuestas para construir viviendas destinadas a la clase obrera que en estos comienzos del siglo xx estaban planteándose o se llevaban a cabo en distintas ciudades europeas. A la Sociedad Constructora de Casas para Obreros, creada en 1903, una de las más significativas y responsable de barriadas como la de San Juan de Ribera, a espaldas de los

Reformas interiores fueron, asimismo, la nueva trama urbana dada al desaparecido barrio de Pescadores, espacio enmarcado hoy por las calles de las Barcas, Roger de Llúria, Pascual y Genís y por la plaza del Ayuntamiento, al igual que el Plan de Javier Goerlich para la avenida del Barón de Cárcer (del Oeste) y actual plaza de la Reina. Plaza ésta, como la del Ayuntamiento, más espacio funcional que vivido, más encrucijada de calles que ámbito social y socializador.

Interpretación actual del plano general para la Reforma Interior de Valencia del arquitecto Federico Aymamí, 1910.



Si hubo una calle protagonista de la vida comercial y lúdica a principios del siglo xx, fue la de la Paz. Junto a ella, la calle de Canalejas y plaza de Vilarrasa (Marqués de Dos Aguas), la bajada de San Francisco o las calles del Pintor Sorolla (desde 1907, sustituyendo a la desaparecida plaza de las Barcas), y de San Vicente (en su primer tramo), son otros ejemplos de concentración de servicios de restauración y hostelería. Recordemos algunos nombres: Hotel Munich, Palace Hotel, (ambos en la Paz, entonces nombrada Peris y Valero) Hotel Roma, Hotel Reina Victoria, Gran Hotel Continental; restaurantes: Habana (Pintor Sorolla, esquina Poeta Querol), Le Lyon d'Or (plaza de Mariano Benlliure), El Siglo (la Paz). En los años veinte, la oferta de viviendas se amplía también a la clase media con la Ley de Casas Baratas de 1921, que se materializó en los barrios de Torrefiel, Don Bosco, María Auxiliadora, situados en el actual distrito de Rascanya. Por su parte, a resultas de la Ley de Casas Económicas de 1925, surgen, a ambos lados del paseo al Mar, los denominados *chalets de los periodistas* (1926-1934) construidos por la Cooperativa de Artes Gráficas y Asociación de la Prensa.

Tarjeta postal de principios del siglo xx de la calle Peris y Valero, actualmente calle de la Paz. Archivo Gráfico José Huguet.

Un chalé o casa unifamiliar del barrio de los Periodistas, 1933. Universitat de València.

cuarteles homónimos de la Alameda, hay que añadir en años siguientes otras entidades, con construcciones en diferentes zonas de la periferia: La Habitación Obrera (Camí de la Font de Sant Lluís), La Propiedad (Benimaclet), La Sociedad Obrera Valenciana (Camí d'Algiròs), etc. En los años veinte, la oferta de viviendas se amplía también a la clase media con la Ley de Casas Baratas de 1921, que se materializó en los barrios de Torrefiel, Don Bosco, María Auxiliadora, situados en el actual distrito de Rascanya. Por su parte, a resultas de la Ley de Casas Económicas de 1925, surgen, a ambos lados del paseo al Mar, los denominados *chalets de los periodistas* (1926-1934) construidos por la Cooperativa de Artes Gráficas y Asociación de la Prensa. Tras la guerra (1949), otra cooperativa, la de los Agentes Comerciales, levantará en toda una manzana la Finca Ferca, entre la gran vía de Ferran el Catòlic y el Passeig de la Petxina.

Nuevas realizaciones se llevan a cabo dentro y fuera del casco antiguo (años 1923-1930) a fin de aumentar los servicios urbanos y aunar la búsqueda modernidad, que no dejase a Valencia rezagada de otras ciudades, con la vida cotidiana. Muchas de ellas se inscriben en un ambicioso plan de reformas elaborado y aprobado (1928) por el ayuntamiento que presidía el marqués de Sotelo, en el marco del Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales de 1925. Por otra parte, Valencia asume el planeamiento que contemplaba y exigía el Estatuto Municipal de 1924 para las principales ciudades del país mediante un nuevo Plan de Ensanche de Francisco Mora, dentro del cual el Camí de Trànsits se convierte en importante referente morfológico —ya estaba incluido en el de 1912— y funcional, en su condición de segundo cinturón de ronda y nexo entre los dos espacios históricamente en simbiosis, el urbano y el agrícola. En la crónica de la política urbanística de Valencia, el plan de Francisco Mora queda, sin duda, como uno de los ejemplos más sobresalientes por su pragmatismo y previsión de futuro.

Respecto al Reglamento, las actuaciones producto de su aplicación se concretaron en un doble escenario. Por un lado, en la ciudad consolidada, marcándose unos objetivos de saneamiento e higienización, por otro, en la ordenación de nuevos espacios. El ayuntamiento aprueba en 1928 el antes citado Plan de Reforma Interior de Javier Goerlich, que recupera algunos

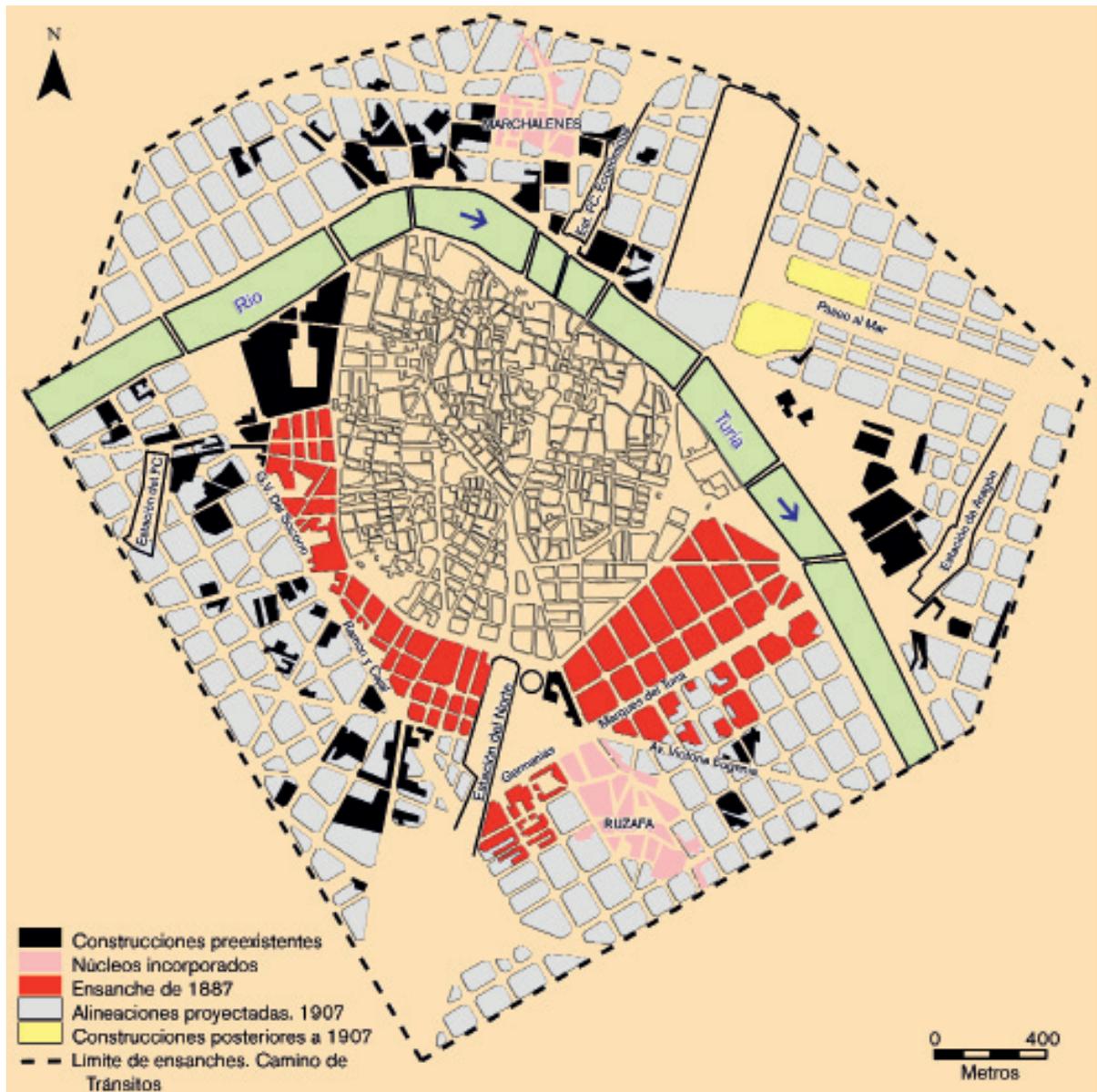


Plano de la reforma interior de Valencia por Javier Goerlich, 1929. Archivo Gráfico José Huguet.

planteamientos ya contemplados por Aymamí –avenida del Oeste, reforma de la plaza de la Reina– junto a propuestas para otras plazas (Mare de Déu, Furs). El capítulo relativo a servicios urbanos se materializa con la continuación de las obras de pavimentación y alcantarillado, con la puesta en servicio de nuevas líneas de transporte público, entre ellas, la de circunvalación (el popular «5»), siguiendo el recorrido de «la ronda» y las suburbanas, que comunicaban con los Poblados Marítimos y barrios del extrarradio oeste, norte y sur. La construcción de nuevos puentes (Aragón, Natzaret) agilizó las conexiones entre los ensanches meridionales y la margen izquierda del río, especialmente el de Aragón que enlazaba las grandes vías con la avenida del Puerto.

Los años de la Segunda República trajeron en el plano urbanístico proyectos de reforma para la actual plaza del Ayuntamiento en el sector próximo a la calle de San Vicente, plaza cuya total apertura ya fue posible, tras la supresión de la de Cajeros junto a la avenida de Pablo Iglesias (hoy, de María Cristina); nuevas viviendas (avenidas del Puerto y de Gaspar Aguilar,





La intensificación progresiva de los desplazamientos de población, a los que seguirían, bastantes años después, los de las actividades, unidos a unas relaciones metropolitanas cada vez más fuertes, condujeron a un crecimiento urbano radial polarizado en los principales ejes de acceso y estructurado (¿des-estructurado?) por el segundo cinturón de ronda. Su materialización morfológica: un plano radioconcéntrico.

Planificación de ensanches delimitados por el segundo anillo de ronda.
M.J. Teixidor, 1982.

etc.); impulso a la futura zona universitaria (actual campus de Blasco Ibáñez), a la vez que las corrientes arquitectónicas racionalistas se dejaban ver en diferentes puntos de la ciudad. El programa de dotaciones públicas benefició, entre otros, al barrio de Russafa, uno de los más poblados (más de 57.000 habitantes), donde se levantó el Grupo Escolar Balmes entre las calles de Maestro Aguilar y Pintor Salvador Abril, los asilos del Doctor Sumasi y de San Joaquín, que se suman a la Escuela Industrial, obra de Francisco Mora, levantada en 1931. Junto al callejero preexistente de trazado irregular, la cuadrícula aportó nuevas vías –Cádiz, Sueca (entonces, Unión Ferroviaria), Dénia y las llamadas calles *coloniales* (Cuba, Puerto Rico, Filipinas).

En el marco de la legislación que regulaba la gestión pública de viviendas, como la Ley de Viviendas de Renta Limitada de 1954, hasta mediados de los años cincuenta se construyeron en la ciudad las de los barrios de Sant Josep (Vega Baixa), de la Llum (avenida del Cid), de Natzalet (Grupo Stella Maris), del Camí Vell del Grau (Grupo UNL), de Patraix (Grupo Mare de Déu dels Desemparats), etc. Como consecuencia de los graves daños oca-



Por lo que se refiere a la faceta funcional de la dinámica en la que se encontraba inmersa Valencia, se afianza como centro urbano de actividades terciarias e incrementa de modo manifiesto las industriales, que tuvieron un claro exponente con la entrada en funcionamiento de la Unión Naval de Levante. Otras empresas dibujan el perfil industrial ciudadano: La Maquinista Valenciana, La Papelera Española, la Fábrica de Tabacos o los Talleres Devis (desde 1948, MACOSA), por citar ejemplos asimismo significativos.

Talleres de MACOSA junto a las vías de RENFE.

sionados por la riada de 1957, el Ministerio de la Vivienda aprobó un plan de urgencia para edificar 2.500 nuevas viviendas y surgen, así, los polígonos de la Font Santa (avenida del Cid) y de la Mare de Déu del Carme (Camí del Cabanyal), con bloques de planta y cuatro alturas, en torno a pequeños espacios abiertos.

Cambios, pues, en la imagen de la ciudad, una de las facetas de la dinámica en la que se encontraba inmersa Valencia. Por lo que se refiere a la funcional, se afianza como centro urbano de actividades terciarias e incrementa de modo manifiesto las industriales, que tuvieron un claro exponente con la entrada en funcionamiento de la Unión Naval de Levante. Otras empresas dibujan el perfil industrial ciudadano: La Maquinista Valenciana, La Papelera Española, la Fábrica de Tabacos o los Talleres Devis (desde 1948, MACOSA), por citar ejemplos asimismo significativos. Metalúrgica, madera, alimenticia y construcción, encabezaban la matrícula industrial de la ciudad. En la década de los años treinta, la mano de obra se repartía de manera casi equitativa entre los sectores terciario e industrial (44%), un panorama que cambiará a partir de finales de los sesenta, cuando el primero acoja al 57% de la población activa de Valencia, con destacadas aportaciones de todos los barrios, en especial los de la ciudad consolidada, donde los empleos terciarios llegaban a suponer en algunos de ellos más del 70%. En lo referente a la industria, utilizando el número de instalaciones industriales con que contaba la capital, las que mayor crecimiento tuvieron durante el periodo 1969-1977, fueron las del sector de la construcción, que pasaron del 7'2% al 17'1 %. Los otros sectores más destacados, metal (33%), madera y mueble (14%) y alimenticia (13'6%), mantuvieron sus valores porcentuales.

Desde el punto de vista urbano, sin entrar en otras consideraciones que no vienen al caso en el contexto de estas páginas, el balance de las décadas de los cuarenta y cincuenta fue, cuanto menos, empobrecedor para la imagen de la ciudad. Con los sesenta se arbitran nuevos cauces para el planeamiento a escala estatal y, en el caso de Valencia, hay que contar, además, con la puesta en práctica del *Plan Sur* para asistir a un crecimiento en buena medida condicionado o supeditado, según se mire, por el mismo. El desvío del Turia marcó un punto de inflexión en las modalidades expansionistas de Valencia, al tiempo que dio paso a una encendida controversia sobre qué uso debía darse al viejo cauce del río.

Un crecimiento urbano segregador

La creciente congestión, que trajo un evidente y 'selectivo' deterioro del casco antiguo; la expansión no exenta de anarquía de algunos ensanches; las arbitrariedades e interferencias en los usos del suelo; la falta o escasez de equipamientos en muchos barrios; la ausencia de zonas verdes y espacios de uso público y lúdico, y un largo etcétera, fueron manifestaciones visuales del 'desarrollismo' urbano de Valencia, que unas prácticas especulativas habituales en esta época propiciaron. A su vez, la intensificación progresiva de los desplazamientos de población, a los que seguirían, bastantes años después, los de las actividades, unidos a unas relaciones metropolitanas cada vez más fuertes, condujeron a un crecimiento urbano radial polarizado en los principales ejes de acceso y estructurado (¿des-estructurado?) por el segundo cinturón de ronda. Su materialización morfológica: un plano radioconcéntrico.



En un espacio diversificado, como es el urbano, se interfieren flujos contrapuestos, centrípetos y centrífugos. Los primeros, por la marcada concentración de actividades comerciales y de servicios en las áreas centrales de Valencia, proceso vinculado a la creciente elitización de las mismas en estos años, cuando, a su valor histórico y patrimonial, sumen el económico de la mano de operaciones de renovación urbana.

Plaza de la Porta de la Mar, con las actuaciones inmobiliarias de la calle Cronista Carreres.
Foto: Antonio J. Ballester Sanz.

En un espacio diversificado, como es el urbano, se interfieren flujos contrapuestos, centrípetos y centrífugos. Los primeros, por la marcada concentración de actividades comerciales y de servicios en las áreas centrales de Valencia, proceso vinculado a la creciente elitización de las mismas en estos años, cuando, a su valor histórico y patrimonial, sumen el económico de la mano de operaciones de renovación urbana. La re-instalación de las clases con mayor poder adquisitivo en inmuebles de elevadas rentas se manifiesta de forma evidente en determinadas calles (Colón, Roger de Llúria, Sorní, Cirilo Amorós, etc.) y plazas (Marqués de Estella –hoy, Porta de la Mar–, América, Cánovas del Castillo...), al tiempo que en otras vías céntricas van instalándose entidades financieras y oficinas. A finales de los años setenta, la terciarización del ámbito delimitado por la avenida del

Oeste y las calles Xàtiva, Colón y la Paz es una realidad, al igual que la configuración, ya desde los sesenta, de un CBD, a escala reducida, en el espacio estructurado por la plaza del Ayuntamiento y las calles de las Barcas, Pintor Sorolla, Roger de Llúria y Pascual y Genís, a las que habrá que añadir años más tarde la del Poeta Querol. Función de centralidad que ejercieron en el pasado las plazas de la Seu, del Mercat y de la Reina. A diferencia de otras ciudades, el centro urbano de Valencia no había experimentado un desplazamiento considerable.

Entre las vías más destacadas por su concentración comercial estaba la calle de San Vicente, especialmente en el tramo comprendido entre las plazas de la Reina y de San Agustín. Una variada gama de establecimientos se sucedían sin solución de continuidad y avanzaban por la vecina avenida del Oeste y calles adyacentes, como la del Músico Peydró, entonces denominada *calle salón*, junto con las de Ribera, Convento de Santa Clara y Passeig de Russafa. Protagonismo que irá reduciéndose en paralelo con la apertura de unos grandes almacenes en la calle de Colón, punto de partida de la ininterrumpida instalación de comercios en dicha arteria y en otras vecinas (Jorge Juan, Sorní, Juan de Austria, Pérez Bayer...), secuencia que revalorizó ostensiblemente todo este sector.

En estos espacios delimitados por la ronda que sigue el recorrido de las antiguas murallas, la Seu, barrio histórico y monumental, con importantes edificios de la arquitectura religiosa y civil de la ciudad, se yuxtapone a barrios populares de viviendas modestas, muchas con un deterioro a veces mantenido conscientemente por los propietarios, y comercios, algunos vinculados al negocio familiar (el Carme, el Mercat, el Pilar), al que locales de ocio se van sumando o los sustituyen. Junto a ellos, barrios renovados para las clases medias altas (la Xarea) o consagrados a las actividades de servicios (Sant Francesc). Exponentes de la trayectoria urbanística del pasado, por su trama y arquitectura, los años sesenta y primeros setenta alteraron esta integridad cultural y morfológica. Nuevas construcciones –algunas de una más que dudosa estética y con alturas cuanto menos ilegales–, nuevos establecimientos, cambiaron la imagen de muchas de sus calles y plazas, al tiempo que la progresiva invasión del tráfico rodado contribuía (ilo sigue haciendo!) al deterioro medioambiental de los barrios. Como corolario de esta cada vez más acusada terciarización, se produce el declive demográfico de la actual Ciutat Vella que, entre 1960 y 1979, tuvo importantes pérdidas de habitantes y el envejecimiento de los que restaban, siguiendo las mismas pautas que otras ciudades. Con el paso de los años, algunos no sólo se vacían de población sino también de equipamientos y, únicamente dos, el Mercat y Sant Francesc, se distanciaran de esta secuencia, en especial el segundo, que ya en 1970 acogía al 34'2% de los locales destinados a actividades terciarias del casco antiguo (hoy, el 45'8%).

Los 'ensanches', cuya andadura urbanística comienza a finales del siglo XIX en los actuales barrios de Gran Vía y Pla del Remei, responden a un modelo de planeamiento con características diferenciadas. Zonas de expansión con marcados contrastes morfológicos, arquitectónicos, socioeconómicos y funcionales, que se corresponden con los actuales distritos de Pla del Real, Extramurs, Campanar y la Saidia. Un sector de este último iniciaría su ordenación urbana en la segunda mitad del ochocientos por iniciativa del marqués de Campo, entonces alcalde de Valencia. *L'Eixample*, por antonomasia, se reproduce en su simbología, que no en su trama, en los de Jaume Roig y Ciutat Universitària, pertenecientes al distrito del Pla del Real,



otro de cuyos barrios, Exposició, coincide con el primer sector urbanizado dentro de este ensanche (fue donde se instaló la Exposición Regional Valenciana de 1909), mientras que el de Mestalla, por sus viviendas, comercios y tejido social está más vinculado a los barrios del lado norte de la avenida de Peris y Valero. L'Eixample, con excelentes ejemplos arquitectónicos, se convierte en una de las áreas comerciales indiscutibles de la ciudad donde, junto al comercio señero, se instalan tiendas especializadas (confección, muebles, decoración, etc.), locales de restauración y de ocio, oficinas, entidades financieras y servicios diversos (clínicas, peluquerías, floristerías, etc.). Un equipamiento que se repite en los barrios del Pla del Real, aunque con menor intensidad, dada su 'joven' historia urbana y que alterna con edificios, por descontado, de mucho menor interés.

La estación del Norte y las vías del ferrocarril separaban al barrio de Russafa de los de Roqueta y Arrancapins que, junto con los del Botànic y la Petxina, integran el distrito de Extramurs, cuya trayectoria urbana arranca del Plan de 1912. Incrustado en el ensanche ochocentista, Russafa constituía una subárea comercial, de establecimientos diversificados (alimentación, textil, calzado, etc.) y económicamente más asequibles. En el vecino barrio de la Roqueta, es la presencia de la estación la que marca el tipo de equipamientos en las calles Bailén, Convent de Jerusalem, Pelayo o Matemàtic Marçal: pensiones, hoteles, bares, restaurantes. Los barrios de Arrancapins y la Petxina responden a una zona urbanísticamente confusa, que comenzó su desarrollo finalizando la década de los cuarenta y que, veinte años después, se había convertido en un sector altamente congestionado por la saturación de tráfico en sus principales vías (avenida de Pérez Gal-

Con una muestra arquitectónica de excepción, la Finca Roja del arquitecto Enrique Viedma (1930-1932), la vivienda obrera se incorpora al ensanche, y estos barrios a través de sus edificios, comercios, usos del suelo, dotaciones, traducen su perfil socioeconómico y su diversidad funcional.

La Finca Roja.

dós, calles Cuenca y Àngel Guimerà, etc.). Junto al pequeño comercio, se localizaron empresas vinculadas a los servicios de transporte y almacenaje, que se difundieron también por los barrios de Nou Moles y Tres Forques (proximidad a la N-III). Densas áreas residenciales para clase media y trabajadora (con 63.710 habitantes, el distrito de Extramurs era el segundo más poblado en 1979) definen este paisaje urbano en parte estructurado por el segundo eje de las grandes vías (Ramón y Cajal-Ferran el Catòlic) y cuya ordenación urbana fue lenta, condicionada por elementos preexistentes: poblamiento (*llogarets* de Socors, la Roqueta) y uso agrícola generalizado. Con una muestra arquitectónica de excepción, la Finca Roja del arquitecto Enrique Viedma (1930-1932), la vivienda obrera se incorpora al ensanche, y estos barrios a través de sus edificios, comercios, usos del suelo, dotaciones, traducen su perfil socioeconómico y su diversidad funcional. Los de Soternes, la Font Santa y la Llum (distrito de la Olivereta), los dos últimos desarrollados en los años cincuenta con la construcción de viviendas protegidas o de renta limitada, disponían de un incompleto equipamiento comercial que, si bien bastaba para sus necesidades básicas, no satisfacía otras demandas que sus vecinos debían cubrir desplazándose a las áreas centrales, cuando no a la vecina Mislata.

Todas las zonas de expansión periféricas fueron surgiendo entre el segundo cinturón de ronda y el tercero, proyectado en estos años. En la margen izquierda del viejo cauce del río alternan barrios históricos, el de Morvedre, desarrollado junto al antiguo *camí* homónimo –en la historia urbana de Valencia, la principal entrada a la ciudad–, el más poblado y de trama más densa, con otros de reciente factura. A excepción del ya citado proyecto de urbanización para el Pla de la Saidia, y de alguna que otra intervención puntual, en conjunto son ensanches más tardíos que los meridionales porque eran espacios con usos y poblamiento estructurados desde antiguo. Los núcleos de Campanar, Tendetes, Marxalenes, etc., junto a edificios conventuales (Trinitat, la Saidia), quedaron subsumidos en el nuevo planeamiento, obligando en muchos casos a alteraciones de trazado. Áreas suburbanas que, por su condición de periferia, comparten rasgos con otras de la misma índole desarrolladas en esta zona de la ciudad, las de los distritos de Benicalap, Rascanya, Benimaclet y Algiròs. Barrios de inmigración, de clases trabajadoras; viviendas en bloques, construidos algunos dentro del Plan de Viviendas Protegidas (1939-1954); barrios con graves carencias para su habitabilidad; avenidas (la de Pío XII) que ‘separan’ barrios: el Calvari, Tendetes *vs* Campanar; espacios de reserva urbana, entre las acequias de Mestalla y Rascanya, etc. Instalaciones como la Estación Central de Autobuses o el centro hospitalario La Fe, acaparan importantes superficies que reducen la función residencial. Las meridionales atañen a la margen izquierda del nuevo cauce del Turia, que marcaba la separación con las pedanías del sur (Forn d’Alcedo, Castellar-Oliveral, Pinedo, etc.) y son las integradas en los distritos de la Olivereta, Patraix, Jesús y Quatre Carreres. No estamos ante zonas urbanas de claro corte residencial, obviamente, ya que la vivienda compartía espacio con la industria, el almacén, la vía de comunicación, etc.

Los diferentes barrios situados a levante de la ciudad ofrecen entre sí rasgos diferenciales desde el punto de vista histórico, morfológico, funcional y sociodemográfico. Importantes áreas de residencia, los más poblados en estos años eran Cabanyal-Canyamelar y el Grao. En el plano de la ciudad, el distrito Marítimo destaca por la singularidad de su trama



urbana, motivo, por si solo, para diferenciarse de otros barrios de Valencia. La regularidad del viario es manifiesta en la cuadrícula de los núcleos del Cabanyal-Canyamelar, modalidad de planeamiento al que en estos años se sumaba una tipología de viviendas de planta baja y un piso, con interesantes muestras de modernismo popular. Coherencia urbanística, arquitectónica y del tejido social, junto a una clara plurifuncionalidad. La presencia del puerto atraía una variada gama de establecimientos y actividades, desde la Unión Naval de Levante hasta talleres, almacenes, consignatarias, etc., que se instalan a lo largo de la avenida del Puerto y calles aledañas, compartiendo espacio con comercios de barrio, mercados, locales de restauración y hostelería y viviendas, algunas unifamiliares tipo chalet. Los barrios menos favorecidos, Natzaret y la Malva-rosa, con múltiples carencias y escenarios de un barraquismo vertical, fueron los principales receptores de la inmigración de los años sesenta. Por lo que se refiere al distrito Camins al Grau, donde el barrio más poblado era el de Aiora, constituía una periferia más. Guardaba semejanzas con otras áreas de expansión por su estructura social (clases media y trabajadora), tipo de vivienda (bloques impersonales), ausencia o deficiente urbanización, acusadas carencias en equipamientos y presencia de actividades incompatibles con el uso residencial, así como vías de tráfico congestionadas –la misma avenida del Puerto– que provocaban altos niveles de contaminación.

La regularidad del viario es manifiesta en la cuadrícula de los núcleos del Cabanyal-Canyamelar, modalidad de planeamiento al que en estos años se sumaba una tipología de viviendas de planta baja y un piso, con interesantes muestras de modernismo popular. Coherencia urbanística, arquitectónica y del tejido social, junto a una clara plurifuncionalidad. La presencia del puerto atraía una variada gama de establecimientos y actividades, desde la Unión Naval de Levante hasta talleres, almacenes, consignatarias, etc., que se instalan a lo largo de la avenida del Puerto y calles aledañas, compartiendo espacio con comercios de barrio, mercados, locales de restauración y hostelería y viviendas, algunas unifamiliares tipo chalet.

El legado urbanístico de los sesenta y setenta

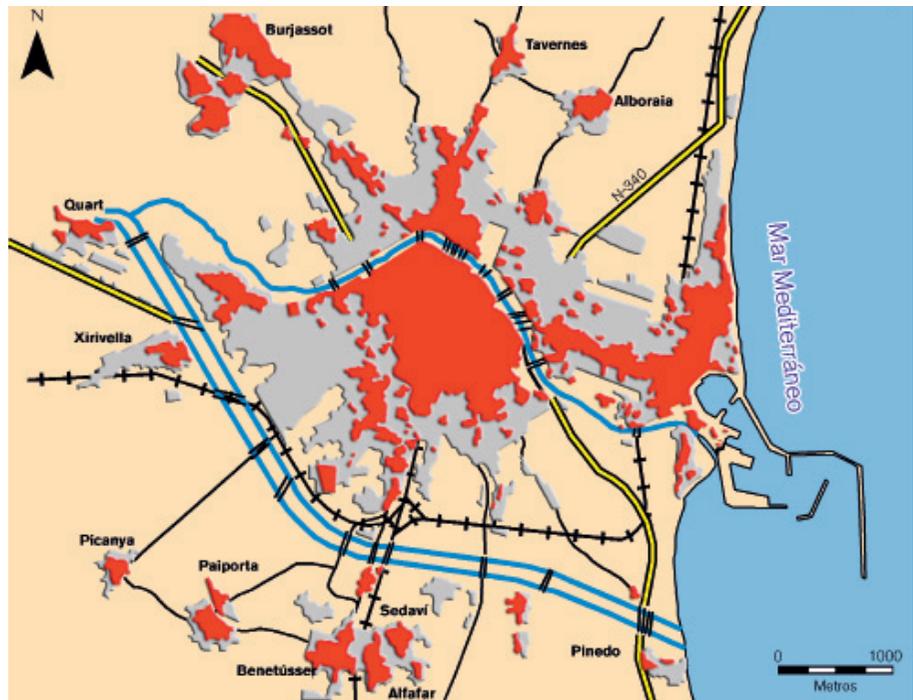
Cuando el desfase entre oferta y demanda de suelo urbano se agudiza, la búsqueda de espacio y de su máximo aprovechamiento lleva a la ocupación del campo circundante. Se suprimen tejidos urbanos preexistentes y la construcción de inmuebles se dispara ante la masiva llegada de nuevos residentes; los bloques-torre irrumpen desvirtuando los cascos antiguos, las viviendas seriadas configuran barrios del extrarradio y todo contribuye al deterioro de un medio urbano cuya imagen experimenta cambios radicales de día en día.

Arquitectura popular en el Cabanyal.

El desarrollo urbano de Valencia en la segunda mitad del siglo XX, hasta la llegada de la democracia, creó un aglomerado urbano más que una ciudad. Predominaba la planificación sectorial, puntual, sobre las intervenciones de conjunto que, respetando la diversidad de las diferentes zonas, hubiesen permitido un proceso urbanizador equilibrado. Un desarrollo que tuvo lugar, primero, mediante la planificación de los ensanches (los del segundo eje de las grandes vías y sectores próximos al segundo anillo de ronda), más tarde, mediante la configuración de nuevos barrios, en algunos casos, a costa de la absorción/desaparición de tejidos preexistentes, incorporados al paisaje ciudadano en calidad de zonas suburbanas y periurbanas. Ruptura *vs* historia.

Hasta la promulgación de la Ley del Suelo de 1956, la *praxis* urbana se centró fundamentalmente en los distritos de Eixample y Extramurs, junto a operaciones puntuales llevadas a cabo en la margen izquierda del viejo cauce y en los sectores a levante de la ciudad. Con el nuevo marco legislativo, Valencia comienza a traspasar el segundo cinturón de ronda e inicia su crecimiento periurbano, que el Plan de Ordenación de 1966 reglamentaba. La proliferación de bloques de viviendas, aislados o integrados en polígonos, junto con la industria y el pequeño comercio, al que pronto se unirían los centros comerciales, da contenido a nuevos barrios, nuevas zonas de la ciudad, cuya ordenación contemplan los diferentes Planes Parciales. Esta dinámica alcanzó su punto álgido en la década de los setenta, cuando, al tiempo que se acelera un proceso de urbanización que tuvo mucho de destructivo, surge el cuestionamiento de la ciudad con toda su compleja problemática y los ciudadanos se movilizan en defensa del derecho a una ciudad de calidad y habitable. Aparecen los primeros movimientos *salvem* (para el uso verde del viejo cauce, por ejemplo). La creciente disfuncionalidad urbana, traducida en términos de congestión de trama y tráfico; la falta de dotaciones en muchos barrios, que incrementa los desplazamientos; las relaciones de dependencia y los niveles de segregación espacial, tanto intraurbanos como metropolitanos, fueron algunos de los lastres dejados por esta forma de construir ciudad. Expansión que desglosó el territorio y estuvo mediatizada por las vías de comunicación, corredores de acceso a la capital y aglutinadoras de población y actividades. Ejes (carreteras de Madrid, Ademuz, Burjassot, Barcelona, Alacant, Torrent, etc.), que han configurado nuevos barrios (Soternes, el Pouet, Campanar, el Calvari, Malilla, Na Rovella, etc.), receptores de inmigrados y personas desplazadas de la ciudad consolidada, y han marcado la dispersión urbana, convirtiendo en algunos casos a municipios limítrofes en apéndices de Valencia. La lectura del plano muestra una ocupación del espacio prácticamente continua, mientras en la mitad meridional de la ciudad, únicamente el distrito de Quatre Carreres (barrios de Montolivet, En Corts, Malilla, la Fonteta de Sant Lluís, Na Rovella y la Punta) integraba todavía una importante extensión de huerta y hábitat disperso. Ahora bien, dada su mayor superficie, en 1979 era el más poblado de Valencia, con 68.463 habitantes (el 8'7%). Hoy, el panorama es bien distinto. En los barrios septentrionales, hasta el tercer cinturón de ronda, la morfología urbana intercalaba todavía zonas de huerta entre Benicalap y Torreïel, Orriols y Benimaclet y al norte del distrito de Algiròs (Clot de Vera y la Carrasca).

La capital fagocitaba el medio rural circundante y, de esta manera, la rururbanización se hizo presente de la mano de instalaciones industriales, viviendas, superficies comerciales, equipamientos diversos, nuevas vías de



comunicación. El tránsito campo-ciudad dio paso a la imbricación de ambos espacios, con lo que se configuran conurbaciones como Valencia oeste con Mislata o Valencia norte con Alboraià. La ciudad encontraba en los municipios de su primera cintura una válvula de escape para sus exigencias residenciales, industriales, de trabajo, etc.

A medida que la estructura funcional de Valencia se iba ampliando, se acentuaba la jerarquización del espacio urbano. Mientras la primera ronda concentra a la vez comercios y pequeña industria (por ejemplo, de la madera en el tramo de Guillem de Castro), mientras barrios como los de la Creu Coberta, Camí Reial, Sant Marcel·lí, Campanar, Benimaclet, Algiròs, etc., agrupan un destacado número de establecimientos, la ex-urbanización industrial comienza a ser una necesidad urgente, que si en una primera fase se desarrollaba en el entorno del segundo cinturón, más tarde se plasmará en áreas de uso industrial específico o predominante. Se produce una dispersión espacial en zonas suburbanas, preferentemente las articuladas por las principales vías de comunicación. De esta manera, a la concentración funcional de épocas históricas, cuando las actividades industriales estaban enquistadas en el tejido urbano por medio de barrios o instalaciones más o menos diseminadas, sucede una organización industrial polinuclear. Arterias de comunicación como el Camí Reial de Madrid (continuación de la calle San Vicente) o las avenidas del Cid, de Catalunya, de Ausiàs March, de la Constitució, etc., ofrecen elevados índices de concentración industrial, al tiempo que van enlazando Valencia con los polígonos industriales construidos en su entorno: Vara de Quart, Fuente del Jarro, Mediterráneo, etc., con urbanizaciones, zonas escolares o equipamientos diversos y con las diferentes conurbaciones de su *hinterland* (Mislata-Xirivella, Sedaví-Alfafar-Benetússer; Alaquàs-Aldaia; Burjassot-Godella, etc.) formadas o en proceso de formación. Dirigen una ocupación del suelo en «mancha de aceite» (*urban sprawl*), generando nuevos barrios y funcionando como elementos a un mismo tiempo de accesibilidad y de ruptura.

Una dinámica que sólo puede explicarse en su conexión con el papel cada

Arterias de comunicación como el Camí Reial de Madrid (continuación de la calle San Vicente) o las avenidas del Cid, de Catalunya, de Ausiàs March, de la Constitució, etc., ofrecen elevados índices de concentración industrial, al tiempo que van enlazando Valencia con los polígonos industriales construidos en su entorno: Vara de Quart, Fuente del Jarro, Mediterráneo, etc., con urbanizaciones, zonas escolares o equipamientos diversos y con las diferentes conurbaciones de su *hinterland* (Mislata-Xirivella, Sedaví-Alfafar-Benetússer; Alaquàs-Aldaia; Burjassot-Godella, etc.) formadas o en proceso de formación. Dirigen una ocupación del suelo en «mancha de aceite» (*urban sprawl*), generando nuevos barrios y funcionando como elementos a un mismo tiempo de accesibilidad y de ruptura.

La expansión del tejido urbano (*urban sprawl*), 1944-1975. M.J. Teixidor, 1982.

vez más influyente de los diferentes agentes sociales urbanos, empezando por la propia administración, responsables de una segregación socioespacial a todos los niveles: de viviendas, equipamientos, zonas verdes, de transporte, de servicios, etc. El binomio ya no es ciudad-campo, sino espacios centrales-periferia. Salvo zonas puntuales, el nivel de dotaciones de los barrios está en razón inversa a su grado de centralidad. Marginalidad doble, pues: geográfica y socioeconómica. Afirmación válida para muchas otras ciudades del Estado en este periodo.

Por encima de tópicos y autocomplacencias está la realidad de una ciudad de contrastes, morfológicos y socioeconómicos, con numerosos problemas derivados de su complejidad urbanística. En 1982, en el libro *València, la construcció d'una ciutat*, escribí: «Perqué València és el barri de Sant Francesc i de la Gran Via, però també els de la Font Santa, Natzaret, Torrefiel, etc.» Hoy, la formulación sigue siendo válida.

GEOGRAFÍA DEL TURISMO EN VALENCIA. NOTAS HISTÓRICAS

[EMILIO M. OBIOL MENERO –UVEG–]

Los fundamentos del desarrollo turístico

El Mediterráneo occidental, con sus atributos patrimoniales de cultura y medio ambiente, fue y seguirá siendo uno de los principales espacios turísticos del mundo. En ese contexto, la bimilenaria ciudad de Valencia se está posicionando como un destino de referencia, ocupando en España la cuarta posición (2007) en viajeros (1'68 millones) y pernoctaciones (3'20 millones), situándose como el primer destino turístico del País Valenciano por detrás de Benidorm. Sólo los sectores directamente vinculados a la actividad –alojamiento y restauración–, alcanzan el 21% del total de empresas de servicios, ocupando así un bloque de relevancia en la economía municipal. Valencia hoy no sólo es una ciudad con función ocio-turística consolidada, sino que profundizando en ella acrecentará su competitividad como urbe moderna para crear, invertir, visitar y vivir.

Pero tal vez porque este dinamismo es relativamente reciente, el proceso de desarrollo histórico del turismo en la ciudad ha sido poco estudiado. La premisa de este capítulo es que una serie de fuerzas internas y externas guían la trayectoria turística, y que pueden identificarse diferentes fases – desde la de exploración hasta la de consolidación– en la evolución del destino. Se entiende que el proceso de creación de la imagen de los destinos es el motor que transforma el turismo, por lo que Valencia ha ido reestructurándola asimilando los cambios en los métodos de producción del ocio, en sus pautas de consumo y en la diferenciación social y cultural.

La etapa prototurística: «invernadero natural» y pintoresquismo

La polipaisajística y multipatrimonial Valencia tuvo históricos usos de ocio –caza en la Albufera, baños en época medieval: Banyes del Racó o de l'Almirall (siglo XIV), juego de la pilota (1391)...– pero no entró en las rutas del *Grand Tour*, fenómeno precursor del turismo actual. Desde el siglo XVIII



La polipaisajística y multipatrimonial Valencia tuvo históricos usos de ocio –caza en la Albufera, baños en época medieval: Banyes del Racó o de l'Almirall (siglo XIV), juego de la pilota (1391)...– pero no entró en las rutas del *Grand Tour*, fenómeno precursor del turismo actual.

Sala de estar de los baños del Almirante, Alexandre Laborde, 1826.