

## ANTECEDENTS I REFERÈNCIES PER A UNA PLANIFICACIÓ ESTRATÈGICA METROPOLITANA: EL CAS DE L'HORTA SUD

PEDRO RUBIO NAVARRO, DANIEL MONLEÓN BALANZÀ I JOSEP LLUÍS GISBERT DE ELÍO

PRAYU, SLP / UNIVERSITAT CEU CARDENAL HERRERA



La Mancomunitat de l'Horta Sud ha sol·licitat a l'Ajuntament de València, a la Generalitat i al Govern la redacció d'un Pla Estratègic Metropolità que introduïska directrius de coordinació entre València i els 44 municipis de l'Horta per tal que el creixement de la capital no perjudique l'Horta Sud. La Fundació Horta Sud ha donat suport a aquesta iniciativa. En aquest suplement exposem alguns temes clau del model d'estratègia territorial metropolitana.

### 1. INTRODUCCIÓ

El procés de revisió del Pla General de València que s'està portant a terme en aquest moment ha suscitat, una vegada més, la necessària reflexió entorn del paper que ha d'ocupar el cap i casal de forma coordinada amb cadascun dels 44 municipis que integren l'Àrea Metropolitana de València, en el que constitueix l'Ordenació Territorial d'aquest àmbit.

Aquesta circumstància propicia un recomanable, i oportú, exercici de memòria històrica en què puguem valorar les diverses iniciatives que s'han produït al llarg dels últims 60 anys al voltant de la conveniència de plantejar les estratègies de creixement de la capital de la comarca de l'Horta, considerant l'àmbit supramunicipal integrat per la corona de municipis d'aquesta comarca, i en les quals s'ha fet un èmfasi especial en el tractament de les infraestructures de comunicació. Paral·lelament, la Conselleria de Medi Ambient, Aigua Urbanisme i Habitatge està elaborant la denominada Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, de la qual disposem fins ara d'una relació de 25 objectius que emanen del mandat de la Llei 4/2004, de 30 de juny, de la Generalitat Valenciana, d'ordenació del territori i protecció del paisatge (d'ara endavant, LOTPP).



Mapa de l'entorn subregional de l'Àrea Metropolitana de València. Font: Google Maps.

## 2. VALORACIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL. LA NECESSITAT DE PENSAR I PROJECTAR A ESCALA METROPOLITANA

### 2.1. Consideracions prèvies

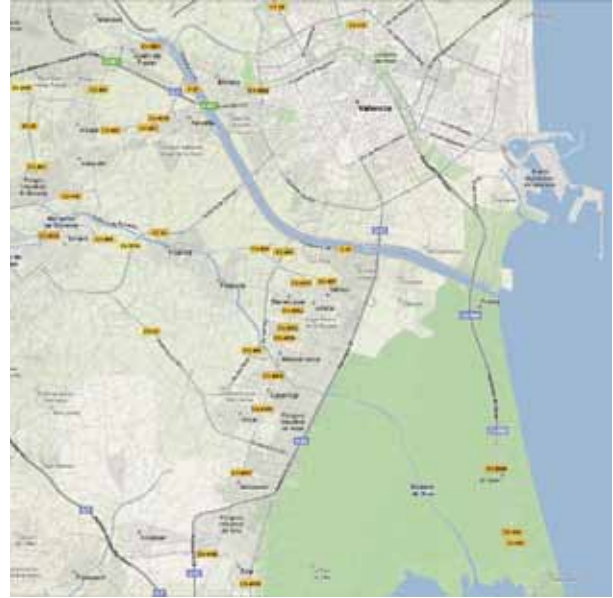
La ciutat de València forma part del conjunt de ciutats denominades «ciutats intermèdies» incloses en el Programa Internacional UIA-CIMES,<sup>1</sup> considerades així per reunir unes característiques geogràfiques i dimensionals comunes a totes elles, entre les quals cal destacar les de *compacitat* i *diversitat formal i funcional*, en què la proximitat als diferents agents ha de considerar-se com un valor afegit, per contraposició a les denominades *grans metròpolis*.

Això no obstant, en el cas que ens ocupa, aquesta consideració acaba sent superada per una realitat geogràfica de major àmbit i complexitat, constituïda per la corona de municipis que conformen la denominada Àrea Metropolitana de València (des d'ara AMV), de la qual no pot evitar formar part, en constituir el conjunt d'aquests municipis una realitat territorial amb unes relacions funcionals i espacials que no entén de límits administratius.

Cal precisar que, llevat de Paterna, els municipis identificats com a «Horta Oest» formen part de la comarca de l'Horta Sud, ja que el llit del Túria és la divisòria entre nord i sud de la comarca de l'Horta.

Pel que fa a això, resulta oportú recordar la consideració que sobre les àrees metropolitanes fa la Llei 2/2001, de 11 de maig, de creació i gestió d'àrees metropolitanes a la Comunitat Valenciana, quan en el preàmbul diu textualment:

«Àrea metropolitana, espai metropolità, aglomeració urbana o gran urbs són algunes de les expressions amb què s'al·ludeix a un mateix fenomen: la concentració de la població en uns àmbits territorials caracteritzats per un constant moviment d'intercanvi entre els llocs de residència, treball i oci de la població que els habita. Amb tals expressions es fa referència a les **grans aglomeracions urbanes desplegades en àrees que abasten diversos termes municipals, entre els quals existeixen fortes vinculacions econòmiques i socials.**

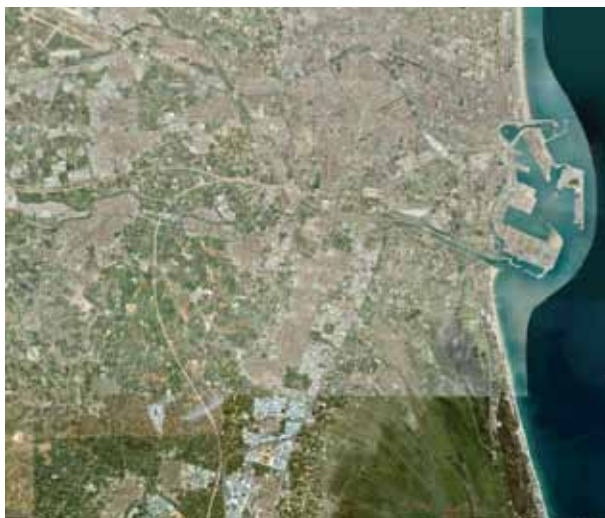


Mapa de l'entorn metropolità sud de la ciutat de València. Font: Google Maps.



Divisió municipal i comarcal. Font: Oficina Estadística de l'Ajuntament de València.

1. Programa de treball de la Unió Internacional d'Arquitectes «Ciutats intermèdies i urbanització mundial», dirigit per l'arquitecte i professor d'Urbanisme Josep Maria Llop Torné, director dels Serveis d'Urbanisme de la Paeria-Ajuntament de Lleida.



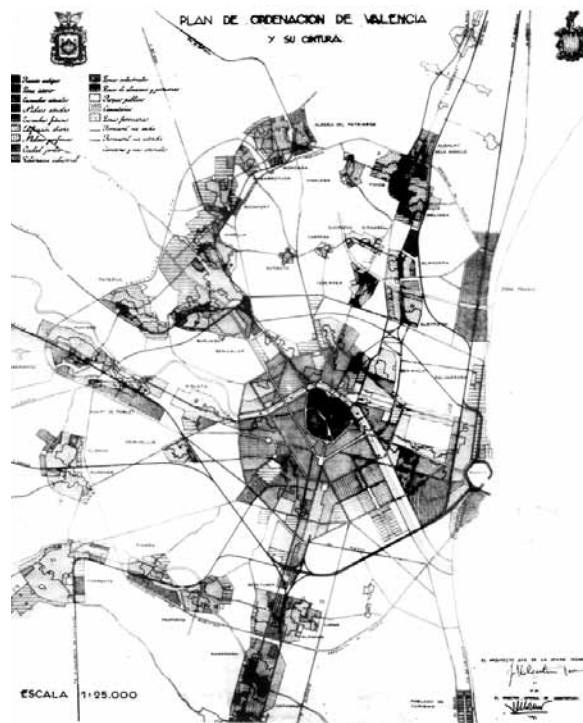
Ortofoto de l'Àrea Metropolitana de València. Font: Google Maps.

L'àrea metropolitana, com a fenomen territorial propi dels països desenvolupats, supera la ciutat mateixa i representa la culminació d'un procés de creixement urbà iniciat amb la revolució industrial. El fet metropolità és una realitat generalitzada en tot el món. En els cinc continents existeixen àrees metropolitanes integrades per entitats locals, entre els nuclis dels quals es generen vinculacions econòmiques i socials, especialitzacions i interdependències, que excedeixen de la frontera municipal i fan necessària la planificació conjunta i la coordinació de determinats serveis i obres. En la Unió Europea, el 70% de la població resideix actualment en àrees metropolitanes.»

## 2.2. Antecedents en la planificació territorial i metropolitana

De manera prèvia a la valoració sobre el model territorial exposat, convé recordar les diverses iniciatives, legislatives i d'ordenació territorial que s'hi han produït en els últims 60 anys. Per ordre cronològic, podem destacar les següents:

- **1946.** Pla d'Ordenació de València i la seua cintura (aprovat en data 27 de juliol de 1946). Germán Valentín-Gamazo i Manuel Muñoz Monasterio. Es tracta, sense cap dubte, d'un dels referents més valorats al llarg dels diversos plans i estudis que s'han realitzat sobre l'ordenació metropolitana de la nostra comarca. En conjunt, el Pla s'enfoca amb criteris d'ordenació territorial perfectament assumibles, i incorpora concepcions urbanístiques de primera línia en aquell moment. Un model polinuclear, el reconeixement i



Pla d'Ordenació de València i la seua cintura (1946). Arxiu del Planejament de l'Ajuntament de València.

la defensa de l'horta, la intenció de creixement cap a zones de secà, la incorporació amb pretensió racionalista de la zonificació (*zoning*), etc. Cal assignar-li una valoració positiva (A. García Heredia, 2008).

- **1949.** Creació de la Corporació Administrativa Gran València.

Constituïda en virtut de la Llei de Bases de 18 de desembre de 1946, per la qual es crea la Corporació Administrativa Gran València. On es mostra feble la llei de Gran València és en l'aspecte de la prestació de serveis de caràcter comarcal i en la promoció pública residencial i d'infraestructures. Aquestes competències van ser una part molt important en l'experiència d'altres ens metropolitans, però en el cas que ens ocupa la seua absència va ser una de les seues principals causes d'ostracisme i deterioració i de falta d'autèntica presència activa en l'ordenació urbanística del territori comarcal (A. García Heredia, 2008).

- **1958.** Ordenació tècnica de la ciutat de València i la seua comarca (Pla Sud).

Fernando M. García-Ordóñez i Claudio Gómez Perretta.

Després de la tràgica i determinant riuada de l'octubre de 1957, García-Ordóñez (amb l'enginyer Claudio Gómez Perretta) rep, amb caràcter d'urgència, l'encàrrec de confeccionar solucions que asseguruen un remei definitiu al problema de les riudades.



No obstant això, cal precisar que el Pla Sud va tindre dos plantejaments ben diferents i complementaris. El primer, resoldre el problema històric de lesavingudes. El segon, plantar cara a un creixement



Pla Sud. Esquema proposat per a l'ordenació de la ciutat i la seua comarca (1958). Arxiu del Planejament de l'Ajuntament de València.



Pla Sud. Esquema de la nova xarxa arterial de comunicacions i fases de l'execució. «El río Turia. Problemática del viejo cauce». Arxiu Veges Tu i Mediterrània.

econòmic, demogràfic i urbanístic explosiu que va transformar substancialment la ciutat i la seua àrea metropolitana en el breu període entre el 1960 i el 1975 (J. Sorribes, 2007).

En relació amb el port, aquest es va veure clarament beneficiat en suprimir-se la barrera de la desembocadura del riu a Natzaret, la qual cosa li permetia una generosa ampliació cap al sud i els accessos de les noves carreteres i ferrocarrils (A. García Heredia, 2008).

■ **1966.** Pla General d'Ordenació Urbana de València i la seua comarca, adaptat a la Solució Sud (aprovat pel Decret 1988/1966, de 30 de juny de 1966). M. Lleó, V. Bueso i A. Gómez Llopis.

Es reforça l'estructura viària del Pla de 1946 i es creen dues noves circumval·lacions i la incorporació de l'eix Est-Oest (vell llit del Túria) preconitzat en el Pla Sud com a solució de descongestió de trànsit al centre.

En relació amb les previsions de creixement, té un clar reflex la situació socioeconòmica del conjunt de l'Estat, amb els Plans de Desenvolupament en marxa i la gran emigració del món rural a les ciutats. Per a això es classifica sòl suficient per a acollir una població d'1.900.000 habitants i es passa d'unes



Pla General d'Ordenació Urbana de València i la seua comarca (1966). Font: COPUT.<sup>2</sup>

2. Plànol redibuixat i acolorit per a la publicació *La Gran València. Trayectoria de un Plan General*. COPUT, València, 1986.

6.800 hectàrees del Pla de 1946 a un total de 13.240 ha, que representa un increment del 94 % (A. García Heredia, 2008).

■ **1977.** Avanç del Pla Director Territorial de Coordinació. Diputació de València, Ajuntament de València i Corporació Gran València (aprovació 17/4/1979).

■ **1979.** Adaptació-Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de València i la seua comarca de 1966. Corporació Gran València.

D'aquest document, tan sols es va poder realitzar la part informativa, atés que els nous criteris polítics (Consell General de 4 d'octubre de 1982) van provocar la paralització dels treballs en execució, perquè foren els ajuntaments qui emprengueren l'elaboració de l'adaptació i/o revisió del planejament en els seus respectius àmbits municipals (A. García Heredia, 2008).

■ **1982.** *Estudios básicos para la Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana, vol. XII. L'Horta.* Promociones Económicas Valencianas, SA (PREVASA). Caixa d'Estalvis de València.

■ **1986.** Llei 5/1986, de 19 de novembre, de la Generalitat Valenciana, per la qual s'extingeix la Corporació Administrativa Gran València (DOGV núm. 475, de 27/11/1986).

■ **1986.** Llei 12/1986, de 31 de desembre, de la Generalitat Valenciana, de creació del Consell Metropolità de l'Horta.

■ **1988.** Ordre d'11 de gener de 1988, del conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, per la qual s'aprova el Pla d'actuacions en coordinació amb les Diputacions Provincials, en matèria d'obres públiques, habitatge i medi ambient (DOGV núm. 747, de 7/3/1988). Inclou el primer Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana (període 1988-1995).

■ **1988.** Decret 103/1988, de 18 de juliol, pel qual s'aproven les Normes de Coordinació Metropolitana. DOGV núm. 875 25-07-1988 (publicació de l'articulat del text, DOGV 23-9-1993).

L'entrada en vigor de les Normes comportava la derogació de les determinacions contingudes en el Pla de 1966 en tot allò que s'oposara a aquestes Normes. La derogació completa del Pla Urbanístic Comarcal es produïa amb l'aprovació en cada municipi del seu respectiu Pla General en el seu àmbit territorial.

■ **1989.** Llei 6/1989, de 7 de juliol, d'ordenació de territori de la Comunitat Valenciana. BOE núm. 191, 11/8/1989.

■ **1991.** Decret 45/1991, de 20 de març, del Consell de la Generalitat Valenciana, de cooperació i coordinació administrativa per a la redacció del Pla d'Acció Territorial, de caràcter integrat, sobre desenvolupament urbanístic de la Comunitat Valenciana, en desenvolupament de la Llei 6/1989, de 7 de juliol, d'ordenació del territori de la Comunitat Valenciana. DOGV núm. 1533, 2/5/1991.

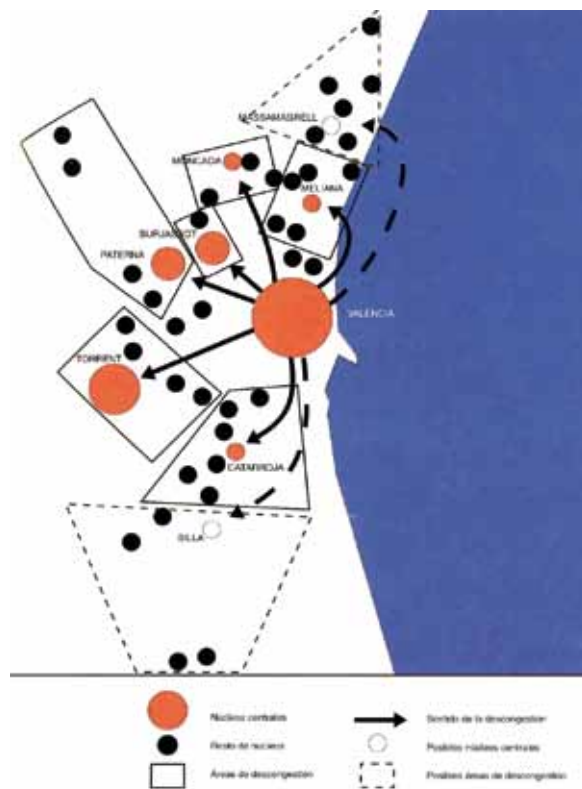
■ **1993.** Avanç del PDU (Pla de Desenvolupament Urbanístic de la Comunitat Valenciana). Document I: «Arco Mediterráneo español. Eje europeo de desarrollo».

■ **1994.** Antecedents i referències per a una reflexió estratègica sobre València i la seua Àrea Metropolitana. Document de referència per a les Jornades «Escenaris per a la València del s. XXI», organitzades pel COACV (novembre-març de 1994-1995).

■ **1995.** Llei 4/1995, de 16 de març, de la Generalitat Valenciana, de l'Àrea Metropolitana de l'Horta. DOGV núm. 2477, de 27/3/95.

■ **1995 (abril).** Avanç del PDU. Document II: «Estratègies de vertebració territorial».

En correspondència amb allò previst en l'art. 6 de la Llei 6/1989 (LOT), es va analitzar el funcionament del Sistema Urbà Valencià, es van diagnosticar els seus principals problemes i oportunitats i es van



Orientacions a l'AUI de València: Descongestió (1995).<sup>3</sup>

proposar les línies d'actuació necessàries per a definir un «model de vertebració» que orientara la política urbana en els anys successius, a partir de l'establiment d'unes «Estratègies i criteris d'actuació» amb els quals abordar la formulació de propostes específiques sobre el desenvolupament urbà.

En relació amb l'AMV, cal ressenyar la proposta de descongestió de l'Àrea Urbana Integrada (AUI) de València, «apoyándose en los núcleos de la misma que poseen mejores condiciones para ofrecer espacios de nueva centralidad que extiendan las funciones urbanas excesivamente concentradas sobre el núcleo central, acompañando de esta manera el proceso de difusión de población y actividad económica producido en la última década, reflejo de la madurez de un área metropolitana».<sup>3</sup>

- **1999.** Llei 8/1999, de 3 de desembre, de la Generalitat Valenciana, per la qual se suprimeix l'Àrea Metropolitana de l'Horta (vigent fins al 18 de maig de 2001).
- **2001.** Llei 2/2001, d'11 de maig, de creació i gestió d'àrees metropolitanes a la Comunitat Valenciana. DOGV núm. 4001, de 18/5/2001.
- **2004.** Llei 4/2004, de 30 de juny, de Generalitat Valenciana, d'ordenació del territori i protecció del paisatge (LOTTP). DOGV, núm. 4788, de 2/7/2004.
- **2006.** Decret 67/2006, de 12 de maig, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament d'Ordenació i Gestió Territorial i Urbanística (ROGTU). DOGV, núm. 5264, de 23/5/2006.

Al seu torn, amb un **caràcter sectorial** referit a l'àmbit de les infraestructures i dels riscos naturals, podem destacar les següents:

- **1995.** Decret 23/1995, de 6 de febrer, del Govern Valencià, pel qual s'aprova el II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana (període 1995-2002) i el Catàleg del sistema viari de la Comunitat Valenciana (DOGV núm. 2463, de 6/3/1995).
- **2003.** Pla d'Acció Territorial, de caràcter sectorial, sobre Prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), aprovat per acord de 28 de gener de 2003, del Consell de la Generalitat (DOGV núm. 4429, de 30/1/2003).

- **2004.** Pla d'Infraestructures Estratègiques de la Comunitat Valenciana (PIE) 2004-2010 (presentació de la Conselleria d'Infraestructures i Transport al gener de 2004).

- **2004.** Pla Estratègic d'Infraestructures de Transport (PEIT) 2005-2020. Ministeri de Foment (presentació al desembre de 2004).

- **2005.** Pla d'Acció Territorial, de caràcter sectorial, de Corredors d'Infraestructures de la Comunitat Valenciana (PATCICV), aprovat pel Decret 78/2005, de 15 d'abril, del Consell de la Generalitat (DOGV núm. 4988, de 19/4/2005).

### 2.3. Anàlisi del model territorial reflectit en la Revisió del Pla General de València

En relació a la situació preliminar en què s'aborda la Revisió Simplificada del Pla General (a partir d'ara RSPG),<sup>4</sup> hem d'assenyalar les següents circumstàncies:

1. L'excessiva demora en la iniciativa de revisió d'un planejament municipal de València (vigent des de 1988) que ha propugnat un model de ciutat compacta, més preocupada per acabar correctament la seua ciutat que per buscar una estructura coherent amb la planificació i l'ocupació del territori dels seus municipis confrontants.
2. L'absència actual de planificació territorial integrada d'àmbit metropolità.

Davant aquesta conjuntura, no sembla massa encertat l'enfocament de la RSPG quan afirma que «no es pretén revisar el model territorial que conté el Pla vigent, sinó actualitzar-lo i adaptar-lo a la nova realitat econòmica, social i legal de la ciutat», i més encara quan es limita, ja no al conjunt del terme municipal, sinó a la pròpia ciutat.

No obstant això, aquesta RSPG sí que es pronuncia en més d'una ocasió sobre l'enfocament metropolità de les seues determinacions. La primera referència a la planificació territorial supramunicipal, la trobem en el primer dels objectius i directrius principals que informen la Revisió del Pla General, establits en l'acord adoptat per la Junta de Govern Local en la sessió ordinària de 23 d'abril de 2004, que va iniciar la fase de concert previ, amb el tenor literal següent:

3. *Estratègies de vertebració territorial: Documento II del Avance del PDU.* Col·lecció «Territori» núm. 5. COPUT, València, 1995.

4. "Revisió simplificada del Pla General de València. Versió preliminar". Document exposat al públic en el procés de consulta regulat en la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans o programes en el medi ambient (BOP núm. 78, de 2-4-2008).





Revisió del PGOU de València. Versió preliminar: Qualificació de Sol (2008). Font: Ajuntament de València.<sup>4</sup>

«Acentuar la dimensió metropolitana del planejament municipal, al objeto de abordar una perspectiva territorial que permita ofrecer soluciones adecuadas en lo relativo a la implantación de grandes infraestructuras, definición de las principales redes de transporte y otras determinaciones urbanísticas cuya correcta solución sólo puede ofrecerse desde una perspectiva supramunicipal.»

En aquest sentit, en el document de «Directrius definidores de l'estratègia d'evolució urbana i ocupació del territori», més concretament en l'apartat de «Directrius relatives a la sostenibilitat», diu textualment:

«Es un hecho constatado que una buena parte de problemas urbanísticos de la ciudad requieren un enfoque metropolitano. El sistema de transporte, las grandes infraestructuras de servicios, las áreas industriales, los riesgos de conurbación, la protección de la huerta, etc., tienen inevitablemente una dimensión metropolitana.

La existencia del área metropolitana (que se aproxima a los 750.000 habitantes) como anillo de influencia de la ciudad de Valencia supone un destacado fenómeno denominado "commuting" o de desplazamientos pendulares, debidos al poder de atracción de una ciudad dinámica económicamente y generadora de empleo. Se trata del desplazamiento diario de cientos de personas desde su domicilio de algún pueblo o ciudad del área metropolitana, o incluso de más lejos, a la ciudad de Valencia, ya sea por cuestiones de trabajo, como de compras u ocio. Así, hay que tener muy en cuenta la población que realiza estos desplazamientos pendulares, que radica fuera de la ciudad pero que ejerce sus actividades en la misma, a la hora de una correcta planificación de la ciudad.»

La qüestió radica en el fet que la materialització d'aquest plantejament no depén de la voluntat i de les competències d'un instrument d'ordenació d'àmbit municipal com és la RSPG, sinó de la iniciativa autonòmica competent en la matèria, a través de l'instrument d'ordenació territorial creat a aquest efecte (Pla d'Acció Territorial Integrat), les determinacions de la qual estan definides expressament en la LOTPP (art. 48 a 54) i en el ROGTU (art. 133 a 135).

De fet, cal assenyalar que la majoria dels aspectes de caràcter supramunicipal recollits en el Pla exposat obeeixen a determinacions que emanen de l'Administració autonòmica i estatal, i que queden reflectides i assumides com a pròpies per la RSPG exposada. Aquestes determinacions són, en la seua majoria, referents a les infraestructures de comunicació (carreteres, ferrocarrils, ports i aeroports), resultat de la tramitació successiva de plans i projectes sectorials, la lògica dels quals no ha estat altra que la dels requeriments funcionals propis d'aquestes infraestructures. Aquesta circumstància posa de manifest, una vegada més, la necessitat peremptòria d'abordar les qüestions d'índole territorial des dels instruments de planificació territorial establits a aquest efecte per la legislació vigent.

### 3. EXPOSICIÓ DE MOTIUS SOBRE LA CONVENIÈNCIA DE REDACTAR UN PLA ESTRATÈGIC DE L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

#### 3.1. Sobre la necessitat de materialitzar la planificació territorial

L'objectiu fonamental de la Llei 2/2001, d'11 de maig, de creació i gestió d'àrees metropolitanes a la Comunitat Valenciana, és «establir el marc bàsic perquè, en aquells nuclis urbans conformats per un espai relativament homogeni, puguen crear-se àrees metropolitanes, dins de la coordinació autonòmica necessària en la prestació dels serveis públics».

Fins ara, l'aprovació d'aquesta Llei tan sols ha servit per a la creació de l'Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics (EMSHI) i de l'Entitat Metropolitana per al Tractament de Residus (EMTRE), com a resultat de reformular les anteriors empreses EMARSA i FERVASA, respectivament, i no comptem amb cap entitat que coordine la totalitat d'aspectes que intervenen en el funcionament de l'AMV.

Amb independència de la valoració sobre l'oportunitat de creació d'aquesta entitat metropolitana, resulta del tot inqüestionable la necessitat actual de disposar d'una planificació territorial i estratègica que establisca les pautes de creixement i articulació del conjunt de l'AMV. Aquesta planificació haurà de reflectir-se, en primer lloc, en el que denominarem **Pla Estratègic Metropolità de València** (des d'ara, PEMEVA), document que fixarà les directrius del corresponent i preceptiu instrument d'ordenació, ço és, el **Pla d'Acció Territorial de l'Àrea Metropolitana de València** (d'ara endavant, PATAMV).

Les estratègies de creixement i de progrés social i econòmic necessiten conjuminar criteris i recursos de les diferents administracions (municipals, autonòmiques i estatals), i perseguir l'economia d'escala que ofereix la planificació territorial conjunta. En el cas que ens ocupa, es tracta de propugnar una consolidació de l'AMV que permeta oferir unes xifres competitives a escala regional, nacional i internacional, on cada municipi juga un paper determinant en l'estructura territorial conjunta.

De manera similar a altres plans estratègics de metròpolis europees (París, Lió, Londres, Estocolm o Barcelona), el PEMEVA haurà de donar resposta als nous reptes econòmics i socials del segle XXI i configurar una nova àrea d'expansió econòmica que pen-

sa estratègicament i implica tots els sectors socials mitjançant una metodologia de treball en la qual el consens, el lideratge compartit i la cooperació dels agents implicats permeta dissenyar les estratègies que porten al millor futur possible per a l'àmbit metropolità de València i la seua interacció com a pol estratègic de l'Arc Mediterrani. Del seu plantejament podríem destacar els següents objectius i línies estratègiques:

1. Implantar una manera nova de fer negoci mitjançant la implementació de la planificació i de les infraestructures adequades i la cooperació empresarial pública-privada.
2. Consolidar València com a metròpolis europea emprenedora, amb influència sobre la seua regió geogràfica (sud-oest d'Europa).
3. Fomentar la integració socioeconòmica de l'AMV en l'economia internacional, amb el propòsit d'assegurar el seu creixement en termes de progrés econòmic i social i de millores en la qualitat de vida.
4. Arribar a una posició rellevant dins la xarxa europea de ciutats i projectar la seua pròpia identitat i particularitats.

#### 3.2. Sobre el factor de creixement de població i la demanda d'habitatge

El creixement de la riquesa, en termes de progrés econòmic i social, no té per què anar associat necessàriament a un creixement de la població, sinó a una requalificació del teixit social i productiu que conforma l'AMV.

En qualsevol cas estem parlant de creixement, d'expansió i de progrés econòmic i social del conjunt de l'AMV, que no implica necessàriament un creixement del teixit urbà residencial, industrial o terciari de la ciutat de València, atés que tots els indicadors del model actual d'ocupació del territori del municipi aconsellen centrar els esforços en el sentit exposat en el paràgraf anterior.

Per això, no podem sinó constatar que la totalitat de dades estadístiques a l'abast per a confeccionar l'Estudi de demanda d'habitatge de la RSPG es refereixen únicament al municipi de València, motiu pel



qual manquem d'informació que ens permeta valorar de forma conjunta les necessitats reals d'habitatge que hi ha en aquest moment en l'àrea geogràfica que integra l'AMV, de la qual no pot desprendre's la ciutat de València.

En la caracterització de la demanda, s'enfoca la qüestió cap a referents simplificats en què s'aprecia l'estructura real del territori. Si pensem en els barris tradicionals de la ciutat, o en aquells que pertanyen al seu nucli, no estem pensant en aquells que per exemple se situen més enllà de la V-30, ja que el seu emplaçament els atorga unes característiques similars a les dels municipis confrontants.

El concepte de barri de la ciutat i municipi proper s'entremescla atenent la divisió administrativa, en lloc d'atendre a la distància, en espai i temps, que el separa de la ciutat. Cal considerar els llaços establits per les infraestructures de comunicacions i transports i la influència de les seues característiques generadores del mapa de mobilitat que regeix l'àrea metropolitana sobre les intencions o voluntats de la població.

Tindrem dificultats per a valorar la demanda d'habitatge protegit en actuacions rellevants com ara Sociópolis, si no s'estudia conjuntament amb l'oferta d'habitatge que puguen oferir municipis com Picaanya, Xirivella o Manises, per posar-ne un exemple. En efecte, necessàriament hauriem d'atendre les demandes de la població de l'àrea metropolitana, ja que València forma part d'ella i, per tant, de les possibles intencions dels seus habitants, com una àrea urbana més, la major d'elles, amb 800.666 habitants (segons les dades de l'Ajuntament de València de l'1 de gener del 2007).

No podem oblidar que una part dels fragments, de les peces urbanes, antigues poblacions properes, hui nuclis pedanis, en formen part com altres municipis veïns, amb característiques similars que els límits administratius no han d'oblidar, i formen part del mateix territori. Amb potencials i sinergies que ens cal aprofitar per a un model de creixement sostenible i eficient en el consum de recursos, conscient de la seua pertinença a l'àrea metropolitana de València.

En definitiva, podem observar com es perd, com es desdibuixa l'òptica d'ens metropolità a favor d'una concepció autista de la ciutat administrativa de València. Per tot això, la capacitat de satisfacció de la demanda d'habitatge i de nou sòl per a ús industrial i terciari haurà de valorar-se en el conjunt de l'AMV i, des d'aqueixa perspectiva, podrem determinar de

manera més coherent quina és la més oportuna de les dues alternatives plantejades:

- Alternativa 0. Creixement (de sòl) zero de la ciutat.
- Alternativa 1. Desenvolupament i creixement (de sòl) moderat de la ciutat.

### 3.3. Sobre l'instrument d'ordenació territorial

Finalment, i a tall de proposta metodològica, hem de recordar les disposicions legals en matèria d'ordenació del territori en l'àmbit de la Comunitat Valenciana (LOTPP i ROGTU) que defineixen el Pla d'Acció Territorial com l'«instrument d'ordenació territorial que desenvolupa, en àmbits territorials concrets o en el marc de sectors específics, els objectius i els criteris de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana». En el cas que ens ocupa, estariem parlant d'un **Pla d'Acció Territorial Integrat d'àmbit metropolità** (PATAMV), el contingut i les determinacions del qual reproduïm a continuació (art. 48 a 54 LOTPP i 133 a 135 ROGTU):

#### 3.3.1. Determinacions

Els PAT integrats són instruments d'ordenació supramunicipal que desenvolupen, en àmbits territorials concrets, els objectius i els criteris de la LOTPP i l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (des d'ara, ETCV), de manera integrada i tocant diferents aspectes de l'acció pública i l'ordenació del territori. A més, ofereixen una visió de la planificació territorial completa del seu àmbit d'actuació i estableixen el model global de desenvolupament i d'ocupació del sòl. Haurien d'incloure, entre altres, els següents continguts: definició d'objectius, anàlisi, diagnòsi i estratègies del pla.

#### 3.3.2. Anàlisi territorial

De forma prèvia, analitzaran la informació territorialment rellevant en el seu àmbit d'actuació i, en particular, la relativa al mitjà físic, al paisatge, al patrimoni cultural, als indicadors de renda i benestar, als assentaments i l'evolució de la població, al sistema productiu, a les infraestructures, els equipaments, l'habitatge i el planejament urbanístic i sectorial, així com altres dades que proporcione el Sistema d'Informació Territorial.

#### 3.3.3. Diagnòsi del territori

Així mateix, han de contindre un diagnòstic sobre la problemàtica i les oportunitats del seu àmbit

d'actuació, identificant les seues causes i definint els agents d'actuació rellevants per a arribar als objectius del pla. Així mateix, valoraran els efectes que tindrà la consecució dels objectius proposats sobre el medi físic, el paisatge, el patrimoni cultural, la població, l'activitat econòmica, les infraestructures i equipaments, l'habitatge i l'administració i el govern del territori.

#### 3.3.4. Estratègies del pla

La naturalesa, el contingut i l'abast de les estratègies dels PAT integrats estaran determinats per la problemàtica de l'àmbit d'actuació i pels objectius, criteris i directrius que haja establert l'ETCV. En qualsevol cas, els PAT integrats haurien de fer explícita la relació entre les seues estratègies i els seus objectius.

Aquestes estratègies estan constituïdes per:

1. Projectes i accions dinamitzadores per a impulsar els processos de canvi en el territori.
2. Normativa d'ordenació, constituïda per un text articulat que establirà el seu propi àmbit i grau de vinculació, segons calga, sobre els usos del sòl i les activitats. Aquestes normes podran ser d'aplicació directa o diferida a través del planejament urbanístic o de la planificació sectorial.

#### 3.3.5. Relació dels PAT integrats amb altres instruments d'ordenació territorial i urbanística

Per donar compliment a la seua funció de coordinació supramunicipal i a la seua finalitat integradora de polítiques sectorials, quan la complexitat o rellevància dels problemes territorials ho recomanen, els PAT integrats podran prefigurar les determinacions de l'ordenació estructural dels Plans Generals i incorporar-los-hi posteriorment.

En aquest sentit, podran modificar directament els PAT o els plans urbanístics aprovats. En tals supòsits, haurien d'incorporar un annex en què, a més de concretar les millores en l'ordenació que es proposen i les raons que les justifiquen, amb un document refós adjunt que mostre les noves determinacions i les que queden en vigor.

Pel que fa als instruments d'ordenació territorial en l'àmbit de la Comunitat Valenciana, a pesar d'haver-se redactat una sèrie de PAT de gran transcendència en el contingut, ara com ara només dos d'ells (de caràcter sectorial) són d'aplicació en haver assolit l'aprovació definitiva, i són el PATRICOVA<sup>5</sup> i el PATCICV.<sup>6</sup>

L'indubtable esforç legislatiu en matèria territorial requerirà, per tant, el desenvolupament necessari i l'aplicació dels seus preceptes, de forma efectiva, a través dels corresponents Plans d'Acció Territorial.

En aquesta mateixa línia de treball caldria recordar l'existència d'altres PAT redactats a l'empara de la LOTPP, i que tampoc no han aconseguit superar el tràmit d'aprovació definitiva dels seus respectius documents, com són el PATEMAE,<sup>7</sup> el PATVB,<sup>8</sup> el PATECAS<sup>9</sup> i el PATLCV.<sup>10</sup>

Un esment a banda mereix el PATPHV,<sup>11</sup> per motiu de trobar-se en fase d'elaboració el document definitiu, una vegada finalitzada la fase de consultes i d'informació pública de la versió preliminar i el seu corresponent informe de sostenibilitat ambiental.

Sense més consideracions, es requereix l'inici i l'aplicació dels preceptes legals exposats adés, amb la finalitat que el planejament municipal de tots i cadascun dels municipis integrants de l'AMV responga a un únic model territorial metropolità.

5 Pla d'Acció Territorial, de caràcter sectorial, sobre Prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana, aprovat per acord del 28 de gener de 2003, del Consell de la Generalitat (DOGV núm. 4429, del 30/1/2003).

6 Pla d'Acció Territorial, de caràcter sectorial, de Corredors d'Infraestructures de la Comunitat Valenciana, aprovat pel Decret 78/2005, de 15 d'abril, del Consell de la Generalitat (DOGV núm. 4988, del 19/4/2005).

7 Pla d'Acció Territorial, de caràcter integrat, de l'Entorn Metropolità d'Alacant i Elx, sotmés a informació pública per Resolució de 23 de febrer de 2005, del conseller de Territori i Habitatge (DOGV núm. 4964, del 11-3-2005).

8 Pla d'Acció Territorial, de caràcter integrat, de la Vega Baixa (Àrea Funcional 15), sotmés a informació pública per Resolució de 3 de maig de 2005, del conseller de Territori i Habitatge (DOGV núm. 5023, del 8-6-2005).

9 Pla d'Acció Territorial, de caràcter integrat, de l'Entorn de Castelló, sotmés a informació pública per Resolució de 10 de juny de 2005, del conseller de Territori i Habitatge (DOGV núm. 5041, del 4-7-2005).

10 Pla d'Acció Territorial, de caràcter integrat, del litoral de la Comunitat Valenciana, sotmés a informació pública per Resolució de 17 de febrer de 2006, del conseller de Territori i Habitatge (DOGV núm. 5202, del 20-2-2006).

11 Pla d'Acció Territorial, de Protecció de l'Horta de València, sotmés a informació pública (DOCV núm. 5790, del 23-6-2008).

## 4. TEMES CLAU EN LA DEFINICIÓ DEL MODEL I L'ESTRATÈGIA TERRITORIAL

En qualsevol cas, deixem plantejats una sèrie de temes que considerem d'especial rellevància de cara a la tan demandada planificació territorial i estratègica, i que haurien de ser objecte d'estudi.

### 4.1. Creixement del port comercial de València

En la situació actual, necessàriament s'han de considerar els diversos factors ponderables en les decisions de creixement d'un port comercial com el de València, entre els quals podem destacar el de la localització geogràfica.

La situació actual de saturació de les infraestructures de comunicació per carretera, de les quals depèn en gran mesura el creixement portuari, ens aconsella tornar a reflexionar sobre les tesis i els plantejaments prou contrastats al llarg d'aquests últims anys, exposats per diferents professionals en la matèria com són l'arquitecte, economista i sociòleg Alfonso Vegara (2007) o el sociòleg José Miguel Iribas (2007).



Ortofoto Àrea de València-Sagunt. Font: Google Maps



Zona logística del port

En aquest moment, no es dubta de la importància del creixement de l'activitat portuària comercial, sinó de reforçar el seu factor clau, açò és, la seua posició estratègica. En aquest sentit, la qüestió radica a plantejar el creixement del port de València de forma global, és a dir, considerant que l'Autoritat Portuària Valenciaport s'estructura sobre un conjunt de tres ports (València, Sagunt i Gandia), dels quals Sagunt disposa d'un clar potencial de creixement a causa de la seua posició estratègica en el corredor mediterrani i d'un dels majors parcs empresarials, industrials i logístics de l'àrea d'influència de Valenciaport (Parc Sagunt), cosa que permet la creació d'allò que la mateixa Autoritat Portuària denomina *superport*.

La integració d'aquests tres ports queda encara més palesa quan n'observem la posició estratègica en relació amb els ports de Barcelona, Marsella, Gènova o Nàpols.



Mapa de l'Arc Mediterrani Occidental. Font: Google Maps.



Tot i amb això, aquest estudi es limita a posar en relleu la necessitat de tornar a reflexionar sobre aquesta qüestió, en el marc d'un treball que permeta valorar les decisions que cal prendre, de forma integrada amb el conjunt de variables i paràmetres que intervenen en la planificació territorial.

#### 4.2. Infraestructures de comunicacions i transport. Cap a una nova cultura de la mobilitat urbana

De manera similar, podem referir-nos a la planificació del conjunt d'infraestructures de comunicacions i transport, de les quals hauríem de reforçar el paper integrador del transport públic metropolità, a partir de preceptiu Pla de Mobilitat que permeta corregir els desequilibris actuals entre els diversos tipus de transport.

En aquest sentit, el Llibre Verd sobre Mobilitat Urbana (Brussel·les, setembre de 2007) assenyala la necessitat de crear una «nova cultura de la mobilitat urbana» que conforme unes ciutats i unes àrees metropolitanes de circulació més fluida, més segura i accessible, amb una integració de les perspectives de transport i ordenació territorial. (J. V. Boira i E. Almodéver, 2008).

En qualsevol cas es requerirà, de forma simultània, una coordinació entre els següents plans estratègics existents en l'actualitat:

- el Pla d'Infraestructures Estratègiques de la Comunitat Valenciana (PIE) 2004-2010 (presentació de la Conselleria d'Infraestructures i Transport al gener de 2004).
- el Pla Estratègic d'Infraestructures de Transport (PEIT) 2005-2020. Ministeri de Foment (presentació al desembre de 2004).

#### 4.3. La progressiva terciarització dels usos industrials actuals i l'obertura cap als nous sectors quinaris

Déiem en l'apartat 3.2 que el creixement de la riquesa, en termes de progrés econòmic i social, no té per què anar associat necessàriament a un creixement de la població, sinó a una requalificació del teixit social i productiu que forma l'AMV.

Quan ens trobem davant determinades polítiques i estratègies econòmiques basades en models desfasats, i, per què no dir-lo, esgotats, guanya importància l'oportunitat de revisar i de posar en crisi aquests

plantejaments en benefici de construir nous models de desenvolupament econòmic més dinàmics i més d'acord amb l'evolució de les noves tendències del mercat i els seus processos de producció i intercanvi, en el sentit més ampli.

Així, ens sembla bastant encertada la tesi de José Ramón Lasuén (2005), catedràtic emèrit de Teoria Econòmica de la Universitat Autònoma de Madrid, segons la qual un futur d'èxit i benestar de qui viu a la ciutat i a la seua àrea metropolitana passa per disposar d'uns serveis qualificats de sanitat, socials, científics, tècnics, professionals, d'entreteniment, de recreació i d'indústries culturals.<sup>12</sup>

Aquests plantejaments donen lloc a uns serveis de nou encuny, batejats amb el nom de *quinaris* per a diferenciar-los del sector terciari (administratiu, serveis) i quaternaris (transports, comunicacions, comercials, financers i immobiliaris). Parlar de *sectors quinaris* és referir-se a «activitats d'informació (edició de llibres, diaris, revistes i emissores de ràdio i televisió), indústries culturals, serveis educatius, científics (informació i desenvolupament), tècnics, sanitaris (centres mèdics públics i privats), socials (rehabilitació, residències geriàtriques i per a disminuïts psíquics), d'entreteniment (àrees d'activitats esportives com pistes d'esquí i camps de golf o parcs naturals) i de recreació (arts escèniques).

Queda definit, per tant, un nou camp de desenvolupament econòmic que haurà d'articular-se convenientment amb aquells altres més vinculats de forma directa als processos de producció i a la prestació de serveis, i la seua concepció empresarial més assumida en l'actualitat.

#### 4.4. La protecció de l'horta i la creació d'un gran corredor verd

La LOTPP estableix en l'article 22, pel que fa a la revitalització del patrimoni rural, la consideració de l'horta en els següents termes:

«6. L'horta de la Comunitat Valenciana, com a espai d'acreditats valors ambientals, històrics i culturals, ha de ser objecte de protecció. Per a això, el Consell de la Generalitat aprovarà un pla d'acció territorial de protecció de l'horta valenciana, en el qual es definiran les zones mereixedores de

12 «Sectors quinaris. Motor de desenvolupament de l'Àrea Metropolitana de Barcelona». Document integrant del Pla Estratègic de Barcelona (2005).



PATPHV. Zonificació i integració infraestructures de transport. Font: Conselleria MAAUV

protecció i les mesures urbanístiques corresponents, com també els programes d'actuació pública necessaris per a afavorir el sosteniment de les activitats pròpies de l'horta i la permanència de la població amb un nivell de vida adequat.»

Només apuntarem que el ja esmentat Pla d'Acció Territorial de Protecció de l'Horta de València (PATPHV) es troba en fase d'elaboració del document definitiu, una vegada finalitzada la fase de consultes i d'informació pública de la versió preliminar i el seu corresponent informe de sostenibilitat ambiental.

Pel que fa a això, el principal repte consistirà en la preservació del sistema productiu de l'horta, i no únicament en la mera protecció de l'ús dels terrenys i dels seus valors històrics, paisatgístics i culturals com a paisatge característic, motiu pel qual aquest apartat exigirà una aposta decidida i conseqüent.

Sense més pretensions que l'esbós de propostes que reforcen els plantejaments del PATPHV, i atenent el contingut de la versió preliminar, prenem el testimoni de l'Estratègia 1 «Creació d'un Sistema d'Espais Oberts» en l'apartat referit a la connexió dels paisatges, d'acord amb la política territorial de paisatge, de creació de grans corredors verds.

Considerem que la proposta de connexió entre el Parc Natural del Túria i el Parc Natural de l'Albufera a



Proposta de corredor verd metropolità. Font: PATPHV i elaboració pròpia.

través dels paisatges d'horta de la corona sud (Aldaia, Xirivella, Picanya, Paiporta, Sedaví) està seriosament limitada a causa del entramat d'infraestructures de comunicació i dels teixits urbans existents, per això proposem la implantació d'un **corredor dotacional verd al llarg del nou llit del Túria**, des de Quart de Poblet fins a Pinedo.

Aquest corredor dotacional verd destinat a itineraris ludicoesportivoculturals haurà de plantejar-se a partir de tractaments *blans* la materialització dels quals no es veja especialment afectada en el cas d'avingudes eventuals del riu Túria.

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

Valga aquesta proposta, en qualsevol cas, com a mesura correctora i compensatòria de la profunda empremta que va deixar el Pla Sud en la corona de municipis que integren el territori de l'Horta Sud.

#### 4.5. La ciutat del coneixement i la innovació

La requalificació del teixit social i productiu (referida en l'apartat 4.3) ha d'anar acompanyada del repte de la nova economia basada en el coneixement i la innovació.

Es tracta del conjunt del sector de les Tecnologies de la Informació i les Comunicacions (TIC), així com d'aquelles altres activitats relacionades amb la investigació, el disseny, l'edició, la cultura, l'activitat multimèdia i la gestió de bases de dades i del coneixement. L'auge gradual d'aquests sectors demostra fins a quin punt la cultura de l'àtom, basada en la matèria, ha traslladat el seu valor cap a la cultura del bit, basada en la informació, seguint la terminologia popularitzada per Negroponte.

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

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

La necessitat d'implantar-los en àrees de nova centralitat està consolidant el fenomen de reconversió d'antics espais urbans obsolets que havien perdut una bona part de les seues funcions productives (àrees industrials, espais portuaris, ferroviaris, etc.) en barris especialitzats i d'oferta flexible alhora.

Respecte d'això tenim referents de gran rellevància, com la creació del districte 22@Barcelona a partir de la renovació de les zones industrials del barri del Poblenou. Ens referim a la proposta de transformació de quasi 200 ha de sòl industrial en un districte productiu innovador que ha sigut, al mateix temps, un projecte de renovació urbana i un nou model de



Àmbit Parc Central.

ciutat compacta en què s'han organitzat els ingredients següents: activitats del coneixement i terciàries, vivendes de protecció, revitalització de l'espai públic, recuperació del patrimoni, infraestructures avançades, equipaments i un nou model de mobilitat.

La implantació de les activitats avançades requereix la configuració de clústers<sup>13</sup> urbans que aglutinen, entre altres, els valors següents: empreses, institucions, universitats, centres tecnològics, incubadores, emprenedors, residències i espais específics.

Per a tot això, València disposa (encara) d'un espai *ad hoc*, un enclavament estratègic metropolità que pot acollir aquesta **nova ciutat del coneixement i la innovació**, és a dir, el futur **Parc Central**.

Tot reforçant aquest plantejament, fem nostra la reflexió de l'arquitecte Gustavo Vivas, segons el qual València està encara a temps de reprendre el pro-

<sup>13</sup> Entesos com a concentracions geogràfiques d'empreses interrelacionades, subministradors especialitzats, proveïdors de serveis, empreses de sectors afins, institucions, etc., que competeixen però també cooperen.



jecte del Parc Central com una peça urbana clau (840.000 m<sup>2</sup>, aproximadament) que es constituïska sense dilacions, amb l'arribada de l'AVE en 2010, no només en un important node intermodal i potent dinamitzador de desenvolupament (amb vivenda, comerç i serveis), sinó en el nucli articulador d'un projecte de futur: la Comunitat i la València de la innovació.<sup>14</sup>

En aquest sentit, planteja la necessitat d'actualitzar el mapa del Sistema Regional d'Innovació de la Comunitat Valenciana (SRI-CV) que va ser elaborat al començament dels anys 90, i proposa l'establiment d'una àrea per a dotacions d'impuls a l'I+D+i al Parc Central de València, en la qual puga situar-se la seu de la Xarxa d'Universitats Valencianes per al Foment de la Investigació, el Desenvolupament i la Innovació (RUID) i d'instituts i parcs tecnològics i científics,

amb un nucli de disseny i construcció immediats que podria denominar-se **Centre de la Innovació i la Creativitat de la Comunitat Valenciana**.<sup>15</sup>



Estació del Nord de València. Zona on s'ubicarà la futura Estació Central.

## 5. CONSIDERACIONS FINALS

Encara que el plantejament i l'abast de les qüestions exposades en aquest estudi exigeixen una avaluació supramunicipal (ja que afecta simultàniament les administracions municipal, autonòmica i estatal), hem d'assenyalar el paper determinant que pot i ha de jugar l'Ajuntament de València, com a entitat promotora de la RSPG, des del foment i el lideratge de les iniciatives que integren la planificació metropolitana. El solapament temporal i merament circumstancial entre la iniciativa municipal i l'autonòmica (en relació amb l'elaboració de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana), posa clarament de manifest la necessitat de disposar (de forma prèvia als treballs de revisió del Pla General de València) de les pautes, criteris i estratègies que garantisquen la necessària cohesió territorial de la totalitat de l'Àrea Metropolitana de València, tant des del punt de vista de les infraestructures de comunicació i la mobilitat com l'urbanístic, mediambiental, paisatgístic, econòmic i social. D'acord amb els fets d'aquesta última dècada i de la situació en què ens trobem actualment, considerem

especialment oportú recordar el magisteri de Juan Pecourt, *ciudadà-arquitecte-urbanista-professor* compromés amb el seu temps i el seu territori, amb el desig que la seua valuosa aportació ens ajude a recuperar la tan necessària, alhora que oblidada, ordenació metropolitana.

«El área metropolitana de Valencia es un sujeto obvio de reflexión, un ejemplo de ámbito urbano confuso y sometido a tensiones de cambio, cuyo futuro de pende de que se planifique adecuadamente. El futuro está preñado de incertidumbre pero la Valencia del XXI –en esto no hay incertidumbre– será metropolitana. Porque ocurre que, cada vez más, el desarrollo urbano se produce de una forma interdependiente. Los límites municipales y funcionales no coinciden. Para potenciar su capacidad innovadora, Valencia requiere articular sus actividades urbanísticas en un territorio, al menos, metropolitano» (J. Pecourt, 1994).<sup>16</sup>

14 «La Comunidad y la ciudad de la innovación» (apareix amb un altre títol, erroni: «Financiación municipal y urbanización crepuscular». Suplement «Territorio y medio ambiente». *Levante-EMV* del 29/11/2008.

15 «Corazón renovado y pulmón verde para Valencia desde jya!». Suplement «Territorio y medio ambiente». *Levante-EMV* del 7/2/2009.

16 Text extret de la presentació de les Jornades «Escenaris per a la València del segle XXI», COACV, 1994.

## BIBLIOGRAFIA

---

Autors diversos (1985)

*La ciutat que volem. Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana.* Ajuntament de València. 129 p.

Autors diversos (1986)

*La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General.* COPUT, València. 716 p.

Autors diversos (1987)

*La Valencia de los Noventa. Una ciudad con futuro.* Ajuntament de València. 115 p.

Autors diversos (2008)

*Juan Pecourt, arquitecto.* ÍCARO-CTAV, València. 271 p.

BOIRA, Josep Vicent; ALMUDÉVER, Evarist (2008)

«Anàlisi de la mobilitat a l'Àrea Metropolitana de València (AMV): un repte per al segle XXI». *Quaderns de l'Horta* número 4. Suplement de la revista *Papers de l'Horta*. Fundació Horta Sud, Torrent (València). 12 p.

GARCÍA HEREDIA, Antonio (2008)

«Principio y fin del Área Metropolitana de Valencia. De la autarquía a la democracia». *Historia de la ciudad V. Tradición y progreso.* ÍCARO-CTAV-COACV, València, p. 257-277.

LLORENS FABREGAT, Vicente (1995)

*Estrategias de vertebración territorial. Documento II del Avance del PDU.* Col·lecció «Territori» número 5. COPUT, València. 310 p.

PECOURT, Juan; MANUEL, José Ramón; VIVAS, Gustavo (1994)

*Antecedentes y referencias para una reflexión estratégica sobre Valencia y su Área Metropolitana.* Document de referència per a les Jornades «Escenarios para la Valencia del s. XXI» organitzades pel COACV (novembre-març de 1994-1995), València. 222 p.

SELVA, Juan Ramón (2007)

«Fernando Martínez García-Ordóñez. Trayectoria profesional». *Via Arquitectura. Premios COACV 2005-2006.* COACV, València, p. 103-113.

SORRIBES, Josep (2007)

«El riu com a límit. Amença i oportunitat». *La riuà que canvià València.* Adonay Editorial, València, p. 9-27.