

PLANO DE RELACION DE LA NUEVA URBANIZACION CON VALENCIA Y SU COMARCA. SE PROYECTA UN CONJUNTO RESIDENCIAL Y DE ESPARCIMIENTO PARA MAS DE 45.000 PERSONAS A LO LARGO DE 11 KILOMETROS DE PLAYA, ENTRE LA ALBUFERA Y EL MAR.

PROYECTO DE ORDENACION TURISTICA DE LA ALBUFERA Y PLAYAS DE SALES

Arquitectos: Vicente Temes Riancho,
L. Felipe Vivanco Bergamín.
Julio Cano Lasso.
Alumno de Arquitectura: Carlos Ochoa.

LA GRAN MEGAPOLIS MEDITERRANEA

Estamos asistiendo a los orígenes de una gran megalópolis. Es seguro que antes de fin de este siglo las costas mediterráneas serán ocupadas por edificación casi sin solución de continuidad. Una fantástica ciudad lineal de miles de kilómetros se extenderá a lo largo de las costas de España, Francia, Italia, Yugoslavia, Grecia y países de Norte de África.

El desarrollo económico y el automatismo, con sus consecuencias de mayores ingresos y más tiempo libre, lanzarán oleadas crecientes de gentes del Norte y centro de Europa hacia las playas soleadas del Mediterráneo. La marea alcanzará su máximo en los me-

ses de verano: julio y agosto, pero cada vez tendrá más importancia la población permanente de jubilados, pensionistas y millonarios, éstos cada vez más raros y aquéllos cada vez más numerosos, en una sociedad que tiende a nivelarse.

La fantástica ciudad lineal cruzará fronteras cada vez más débiles e irá enhebrando las actuales ciudades: Málaga, Almería, Valencia, Barcelona, Marsella, Niza, Nápoles..., cuyas estructuras deberán renovarse, para insertarse como piezas del gran sistema. Los conjuntos que ahora proyectamos son vértebras que se han de ir articulando entre sí y conectando al sistema general de comunicaciones, que se creará

bajo la presión y exigencias de necesidades crecientes.

Para entonces los paisajes naturales y las playas desiertas serán sólo un recuerdo; por mucho que lo lamentemos es ésta una realidad inevitable. El paisaje natural habrá desaparecido y se habrá creado otro nuevo en el que los arquitectos tendremos gran responsabilidad; pero también la tendrán los políticos y los financieros, y en términos generales las fuerzas económicas.

Muchas de las realizaciones actuales, constituidas precipitadamente con desorden y codicia, serán derribadas para ser sustituidas por otras ajustadas a una explotación más inteligente de las posibilidades naturales. Otras muchas bastará con dejar que se hundan solas.

Siguiendo un proceso normal en la vida de toda ciudad, mucho más activo en etapas de formación, la ciudad renovará constantemente su tejido, devorándose a sí misma. Por ello, aun cuando deba preocuparnos y ello no sea excusa para los desórdenes, abusos y destrucción de valores que se vienen cometiendo, hay que pensar que lo importante es que el fenómeno vital se mantenga activo y tenga cauces libres. Siguiendo también un proceso biológico normal, las actuaciones creadas con fines exclusivamente especulativos, con desequilibrios y congestiones, tienen contadas posibilidades de vida, la selección se producirá de una manera natural y donde no exista un equilibrio mínimo entre los distintos órganos y servicios para la vida urbana y una mínima capacidad de adaptación, se producirá la muerte por congestión y asfixia, seguida de una pronta renovación.

¿Cómo serán entonces los medios de transporte? Es posible que el automóvil no exista ya tal como ahora lo concebimos, y que el avión y el helicóptero hayan sido reemplazados por otros medios; en todo caso es seguro que se habrán producido cambios fundamentales que influirán en la estructura urbana.

Los arquitectos y urbanistas estamos en el deber de proyectar sobre datos actuales y de imaginar, dentro de límites razonables, los planteamientos futuros, pero estamos ante una evolución tan rápida de las técnicas en relación con la vida de la ciudad, que es seguro se producirán cambios que invaliden soluciones técnicas hoy tenidas por buenas. Por ello nuestro esfuerzo debe dirigirse hacia la creación de estructuras urbanas de máxima elasticidad, en las que se inserte un tejido urbano concebido a escala y medida de lo único que no ha cambiado ni cambiará con el paso del tiempo: el hombre.

Este enfoque del planeamiento turístico parece el adecuado para encuadrar el fenómeno en su verdadera dimensión y hacernos ver que estamos asistiendo al origen de un desarrollo urbano a una nueva escuela. El espacio planificable no es, pues, el pequeño tramo, el ambiente aislado, la pequeña ciudad, sino el territorio del sistema costero, puesto en re-

lación con las condiciones existentes también tierra adentro. Visto así el problema, pasa a segundo orden de importancia la preocupación por conservar valores paisajísticos y urbanos, en muchos casos de dudosa justificación.

Los arquitectos, por sensibilidad y formación, corremos el riesgo de no ver más allá del atentado inmediato contra la cala silenciosa y desierta o el delicioso poblado de pescadores. Es cierto que con demasiada frecuencia por desgracia, el atentado no pasa de ser una grosera muestra de insensibilidad y codicia, pero el gran proceso de transformación en todos los órdenes, incluídos el económico, social y cultural que un fenómeno urbanístico como el que está en marcha representa, debe encontrar cauces libres y los arquitectos estamos en el deber de procurarlos, dándoles forma.

El turismo representa para nuestra economía mucho más que los famosos galeones de América, y unos ingresos en divisas que se acercan rápidamente a los 1.000 millones de dólares al año.

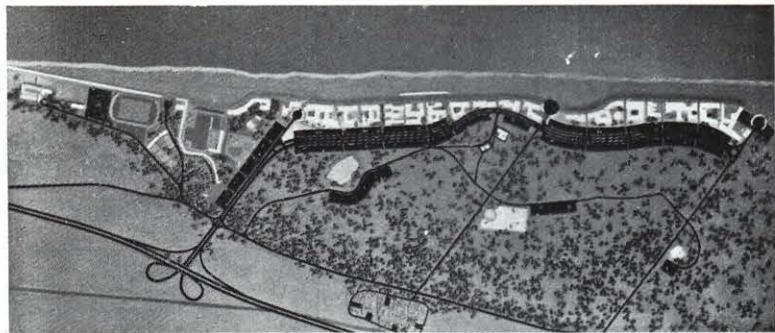
A este fenómeno se ha de sumar otro factor decisivo en la impulsión y desarrollo del mundo mediterráneo: la aparición de nuevas formas de energía, caracterizadas por una libertad casi absoluta de localización y unas posibilidades de obtención en medida prácticamente ilimitada. Ello hará desaparecer la inferioridad relativa, en cuanto a potencial energético, de la región mediterránea, inferioridad que comenzó a hacerse efectiva a partir del siglo XVI y determinó un desplazamiento del centro de gravedad económico y cultural hacia las naciones más favorecidas del norte de Europa.

La posibilidad de superar en un futuro no lejano esa inferioridad, hace previsible un rápido desarrollo de los países mediterráneos, que ya fueron centro cultural y económico del mundo cuando el hombre no disponía de otra energía que la que recibía del sol. De hecho se aprecia ya una "marcha hacia las tierras del sol", muy acusada en los Estados Unidos e iniciada vigorosamente en Europa.

Dos fenómenos coincidentes y en cierta medida antagónicos en sus exigencias, como son el turismo y la industrialización en gran escala, inciden sobre nuestro país. Desde ahora debemos prepararnos a darles cauce y orden, reservando para cada función las áreas más adecuadas. Es deseable que ambas actividades se desarrollen en forma equilibrada, sin defasajes, superposiciones e interferencias, evitando en la medida de lo posible acumular causas de congestión.

De los tres grandes grupos en que puede dividirse la industria en orden a su localización geográfica—básicas, transformadoras y de servicios—, la primera está rígidamente ligada a las fuentes de energía y materias primas; la segunda, que en países desarrollados da ocupación a más de un tercio de la población activa total, es de localización muy libre y existe

SECTOR NORTE. PASEO MARITIMO, APARCAMIENTOS, HOTELES, RESTAURANTES, SALAS DE FIESTA, INSTALACIONES DEPORTIVAS.



LA ZONA MAS PROXIMA A LA CIUDAD SE DESTINA AL PUBLICO BULLICIOSO DE LOS DIAS FESTIVOS. A LAS ATRACCIONES NATURALES, PLAYA Y PINAR, SE AÑADEN OTRAS, TALES COMO MERENDEROS, SALAS DE FIESTA, HOTELES DE PRECIO MODICO, PISCINAS, DEPORTES, ETC. SE HACE UN ACCESO DIRECTO DESDE LA AUTOPISTA Y SE PROYECTAN GRANDES ZONAS DE APARCAMIENTO CON CAPACIDAD PARA 5.000 VEHICULOS.



la posibilidad y conveniencia de alejarla de las zonas cuya congestión es previsible por otras causas y en particular de las de interés turístico; la última aparece ligada a los centros de consumo y concentraciones de población y surgirá acompañando al desarrollo turístico a lo largo de las costas, constituyendo un complemento y factor de equilibrio económico muy estimable.

Esto nos lleva a proponer un esquema teórico en el que la industria transformadora se localizaría en puntos favorables del interior, en los grandes puertos hoy definidos como industriales y a lo largo de sistemas lineales perpendiculares a la costa, siguiendo líneas naturales de penetración. La industria de servicios se desarrollaría, por el contrario, a lo largo del litoral, acompañando al desarrollo turístico, y en los grandes centros urbanos.

Aun cuando estas ideas van más allá del alcance de este tema y constituye parte de un Plan Nacional de Urbanismo, parece útil anticiparlas aun cuando sólo sea a título de opinión personal.

Después de esta introducción, pasamos a hablar del

PROYECTO DEL SALER

Los arquitectos recibimos el encargo de proyectar un conjunto turístico de lujo en las proximidades de Valencia, en terrenos propiedad del Ayuntamiento de esa ciudad, que se conocen con el nombre de

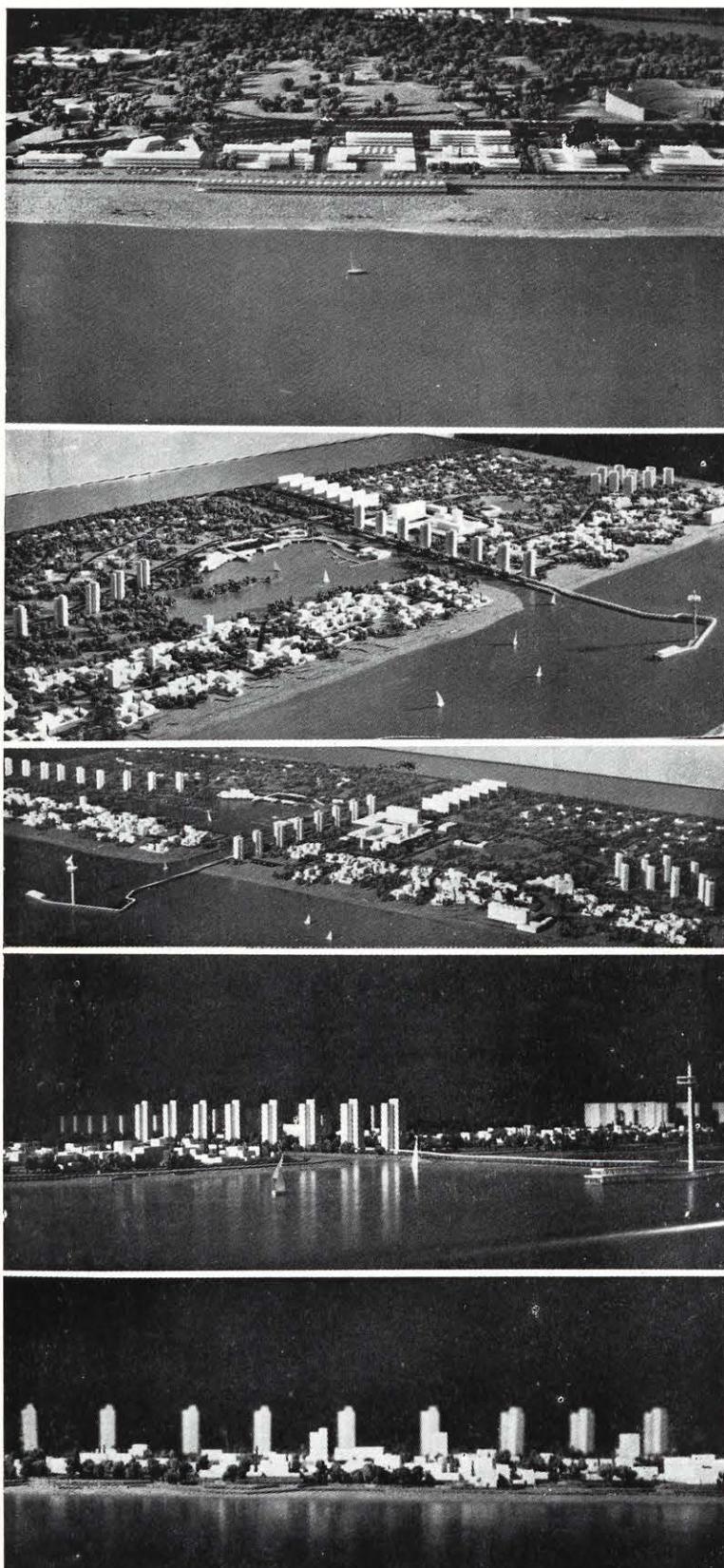
Dehesa de la Albufera: 870 hectáreas de suelo llano y cubierto en su mayor parte de pinar, comprendidas entre la Albufera y el mar, con más de diez kilómetros de playa.

La intención del proyecto se concreta en los puntos siguientes:

- 1.^º Conservar el pinar.
- 2.^º Crear una zona para pulmón y esparcimiento de Valencia y su comarca.
- 3.^º Crear un conjunto con mucha personalidad, incorporando a las exigencias y conceptos del urbanismo actual, valores permanentes del urbanismo mediterráneo.
- 4.^º Concentrar la edificación en núcleos relativamente densos en las zonas más próximas al mar y de topografía más interesante.
- 5.^º Estructura viaria flexible, con posibilidades de adaptación a futuras necesidades del tráfico. Tejido urbano con parcelación y uso muy definidos, con Ordenanzas muy precisas, para evitar los abusos a que suelen dar lugar las indeterminaciones en esta materia.

6.^º Hallar el punto de equilibrio entre la necesidad de un planteamiento económico-financiero viable y la máxima generosidad en la utilización del suelo y dotación de servicios.

No nos parece interesante entrar en una descripción del proyecto, que suelen resultar muy aburridas;



daremos sólo algunos de los rasgos más salientes, tratando de expresar a través de ellos el carácter y la intención.

La ordenación es lineal y se apoya en la futura autopista costera, actualmente en proyecto; de ella derivan tres árboles circulatorios, con lazos a distintos niveles, dando lugar a otros tantos sectores de características distintas.

El primero y más próximo a la ciudad se destina

LOS MERENDEROS, RESTAURANTES Y SALAS DE FIESTA SE ALINEAN A LO LARGO DE UN PASEO MARÍTIMO DE PEATONES DE 2,5 KMS. DE LARGO. TERRAZAS ESCALONADAS, TOLDOS, FLORES, ANUNCIOS LUMINOSOS, ROTULOS Y ENSEÑAS, CREARAN UN AMBIENTE FESTIVO Y COLORISTA EN CONTACTO CON LA PLAYA.

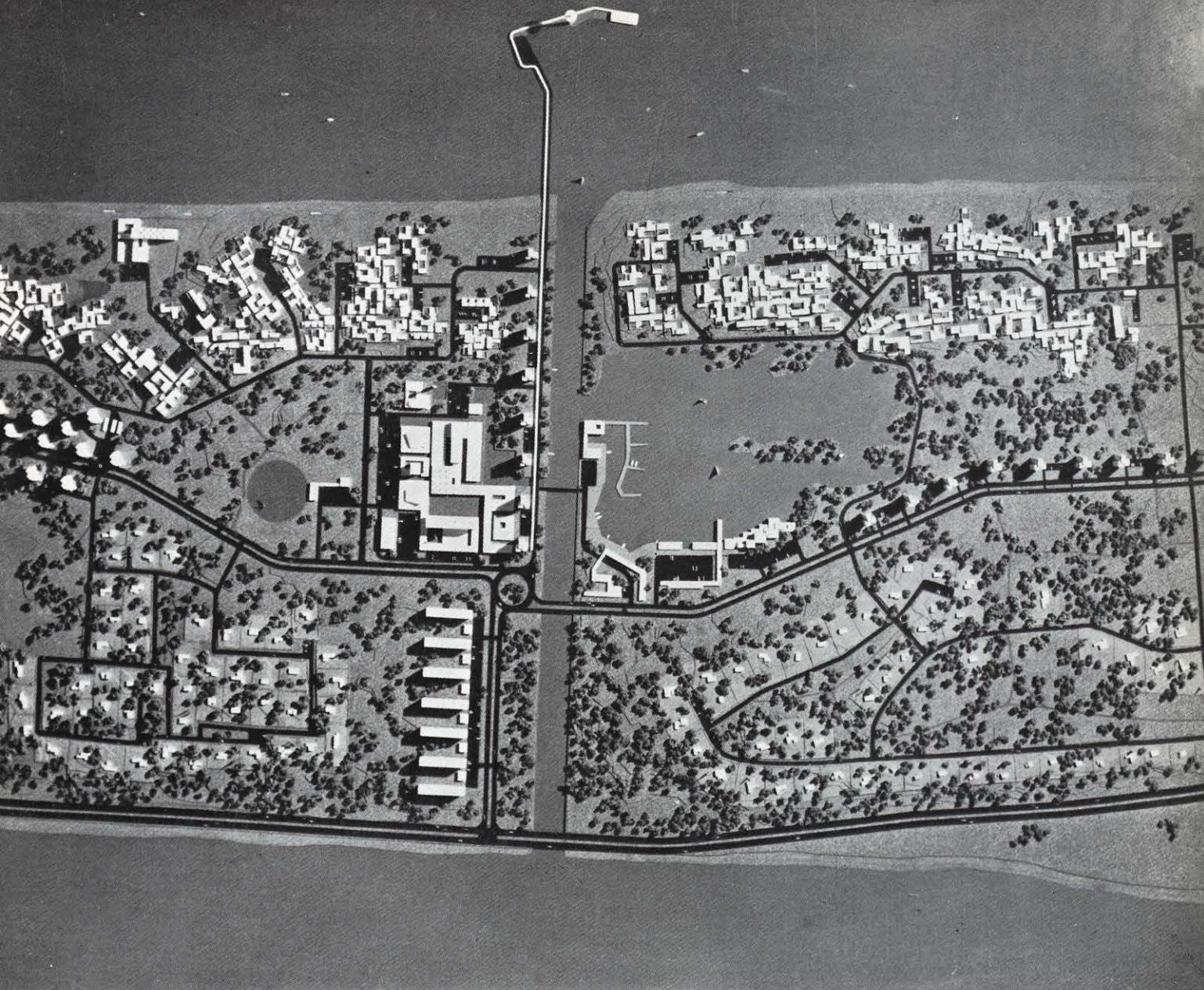
EL LAGO ARTIFICIAL, CON 15 HECTAREAS DE SUPERFICIE, SERVIRÁ DE PUERTO A UNA NUMEROSA FLOTA DE PEQUEÑAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS; A SU ALREDEDOR, APROVECHANDO UNA ZONA DE TOPOGRAFIA FAVORABLE, SE PROYECTAN ESCALONADOS EN DISTINTOS NIVELES, CLUBS, RESTAURANTES, HOTELES Y SERVICIOS DE TALLERES Y ALMACENES.

EN EL INTERIOR DE LOS POBLADOS, LAS CALLES SON ESTRECHAS Y SOMBREADAS, ALGUNAS TERMINAN EN PLAZUELAS ABIERTAS SOBRE LA PLAYA Y EL MAR, GENERALMENTE ELEVADAS, CON PRETEL Y ESCALERAS DE BAJADA. LAS PLAZUELAS PUEDEN TENER DIVERSO CARÁCTER; EN UNOS CASOS SERÁN REMANSOS RECOGIDOS, CON ALGÚN ARBOL DE SOBRA, BANCOS Y TAL VEZ ALGUNA ALBERCA O SURTIDOR; EN OTROS, SERÁN LUGARES ANIMADOS, CON COMERCIOS, RESTAURANTES, BARES O CAFETERIAS Y EN ELLAS HABRÁ MESAS Y TOLDOS.

PUERTO EXTERIOR PARA EMBARCACIONES DE MAYOR TONELAJE. TORRE, FARO Y RESTAURANTE. EL CANAL DE PUCHOL une ESTE PUERTO CON EL LAGO.

EN SENTIDO LONGITUDINAL SE DESARROLLA UNA VÍA PARQUE, PASEO A ESCALA DEL AUTOMÓVIL, JALONADO DE TORRES Y ENLAZANDO LOS PUNTOS MÁS DESTACADOS DE LA URBANIZACIÓN.

a playa y zona de esparcimiento, con instalaciones y servicios adecuados a las grandes masas de público de días festivos. El eje de este sector lo constituye un paseo marítimo para peatones de 2,5 Km. de longitud, elevado varios metros sobre la playa; debajo se sitúan un gran número de cabinas, duchas, bares, aseos y servicios generales. En paralelo se desarrolla un sistema de aparcamientos con capacidad para 5.000 vehículos.



SECTOR CENTRAL DE LA ORDENACION, CON EL CENTRO COMERCIAL, EL LAGO Y EL CANAL DEL PUCHOL. SE APRECIA LA RED VIARIA EN FORMA DE ARBOL CIRCULATORIO, CUYO TRONCO PRINCIPAL SE DIVIDE EN RAMIFICACIONES CADA VEZ MAS DELGADAS, PENETRANDO POR LAS DEPRESIONES DEL TERRENO HASTA LAS PROXIMIDADES DE LA PLAYA Y TERMINANDO EN LOS APARCAMIENTOS QUE SE SITUAN EN LA PERIFERIA DE CADA UNO DE LOS NUCLEOS RESIDENCIALES. LA CONCENTRACION DE FUNCIONES Y SERVICIOS EN UN CENTRO COMERCIAL TIENDE A FAVORECER LAS RELACIONES SOCIALES DE TODO ORDEN ENTRE LOS HABITANTES DE LA ZONA, DISPERSOS EN LOS DISTINTOS NUCLEOS DE POBLACION COSTEROS E INTERIORES. HEMOS QUERIDO CREAR UN LUGAR DE REUNION ANIMADO Y ACOGEDOR, A DONDE ACUDA A HACER SUS COMPRAS Y A DIVERTIRSE, A TODAS LAS HORAS DEL DIA Y DE LA NOCHE, NO DEDICADAS A LA PLAYA Y EL DEPORTE. TAMBIEN SERA EL LUGAR DE LLEGADA Y ACOGERA AL VIAJERO QUE LLEGA POR PRIMERA VEZ, PROPORCIONANDOLE ALOJAMIENTO EN HOTELES DE DIVERSAS CATEGORIAS, Y TODA CLASE DE INFORMACION.

Merenderos, restaurantes, salas de fiesta, hoteles de precio módico y piscinas se sitúan a lo largo del paseo marítimo. Terrazas escalonadas en varios niveles, toldos, emparrados, flores, anuncios luminosos, carteles, rótulos, enseñas y gallardetes, crearán un ambiente festivo y colorista en contacto con la playa. Se proyectan también conjuntos deportivos.

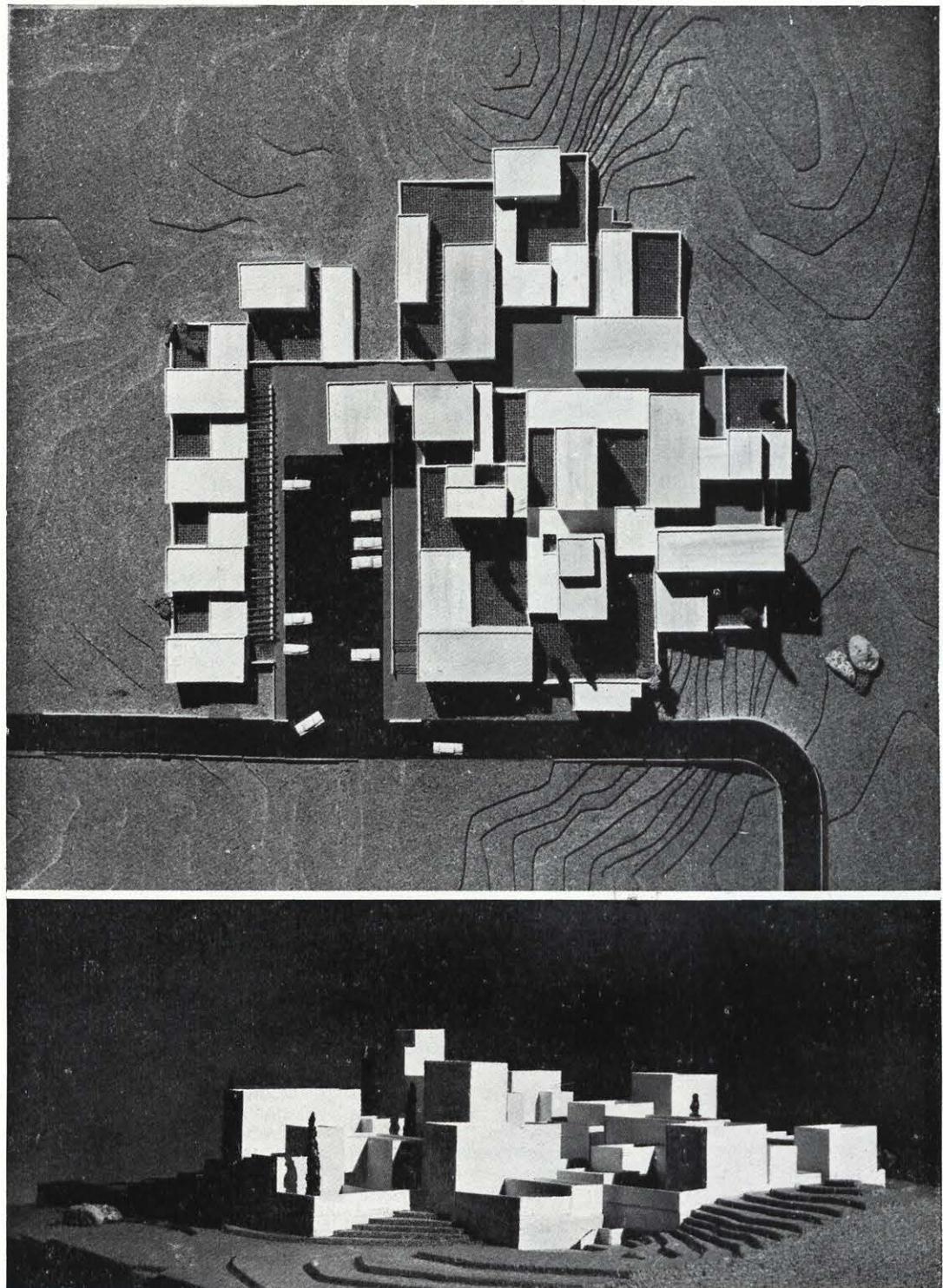
El pinar se conserva casi en su totalidad en forma de parque natural de uso público; en él se sitúa una venta taurina, teatro al aire libre y camping.

El sistema viario de este sector no tiene conexión con el resto, a fin de que sin crear una barrera fí-

sica que los separe, exista una separación virtual que juzgamos necesaria, ya que la función, uso y carácter son fundamentalmente distintos.

El sector central se apoya en el canal del Puchol, amplio cauce de 50 metros de anchura que desagua la Albufera en el mar. El acceso se hace paralelamente al canal, acompañado de edificación en altura. Conduce a un gran centro cívico-comercial, centro de gravedad y corazón de la ordenación. En él se encuentra el mayor número de atracciones y actividades. La idea que ha presidido la creación de este centro ha sido favorecer las relaciones sociales de todo or-

EN CADA UNA DE LAS PARCELAS SE RESERVA EL 40 POR 100 DE LA SUPERFICIE TOTAL PARA LA CREACION DE PEQUEÑOS JARDINES O PATIOS INTERIORES, QUE, SIGUIENDO LA TRADICION HISPANO-ARABE, IMPONGAN LA PRESENCIA DE UNA SUGESTIVA MASA VEGETAL ENTRE LOS VOLUMENES DE LOS EDIFICIOS. LOS CERRAMIENTOS DE LOS JARDINES ESTAN FORMADOS POR TAPIAS ALTAS EN SU FACHADA A LA CALLE, PERO PODRAN SER PARAPETOS MAS BAJOS O BARANDILLAS DE CERRAJERIA DONDE SE ABRAN DIRECTAMENTE SOBRE EL PAISAJE Y EL MAR.



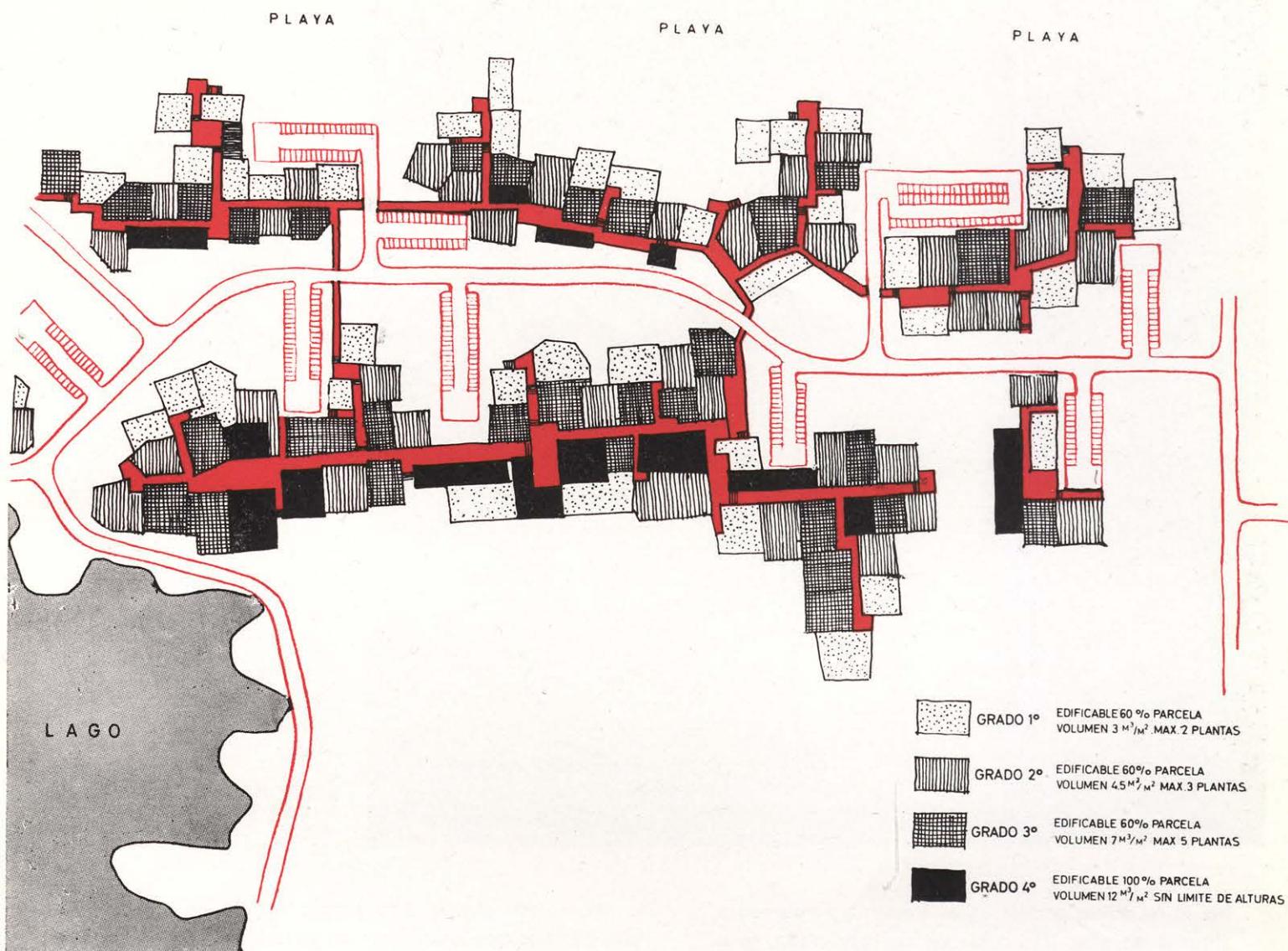
LAS ORDENANZAS PERMITEN UNA GRAN LIBERTAD DE COMPOSICION, PERO EL RESULTADO PLASTICO FINAL, CUANDO SE CONSIDERA UN GRUPO SUFICIENTEMENTE NUMEROZO DE PARCELAS, ES SIEMPRE EL MISMO. LA TRAMA EXCESIVAMENTE DENSA DE LAS URBANIZACIONES TRADICIONALES MEDITERRANEAS, SE ALIGERA CON LA INCLUSION DE HUERTAS, PATIOS Y JARDINES.

den entre los habitantes de la zona, dispersos en los distintos núcleos de población costeros o interiores. Hemos querido crear un lugar de reunión animado y acogedor, donde acudan a hacer sus compras y donde dispongan de toda clase de distracciones en las horas del día y de la noche no dedicadas a la playa o al deporte. Este centro de vida social será también el que acoja al viajero que llega por primera vez, proporcionándole alojamiento provisional en alguno de sus hoteles y toda clase de información y facilidades para su establecimiento definitivo en la zona. También hemos tenido en cuenta la necesidad de un foco de actividad que permanezca funcionando durante todas las épocas del año.

Al otro lado del canal, frente al centro comercial, se proyecta un extenso lago, aprovechando tierras de cota baja y escaso arbolado. El lago, además de crear un nuevo paisaje, servirá de puerto interior para pequeñas embarcaciones deportivas y práctica de deportes náuticos. Hará que el contacto tierra-mar sea mayor, en una costa de perfil excesivamente recto.

Alrededor del lago se proyectan clubs, hoteles, restaurante e instalaciones náuticas y también los servicios, talleres y almacenes, que una flota de embarcaciones deportivas necesita.

El elemento de mayor personalidad e interés de este proyecto es, en nuestra opinión, el sistema de



DETALLE DE NUCLEOS COSTEROS. LAS DISTINTAS TRAMAS INDICAN LOS CUATRO GRADOS DE APLICACION DE LA ORDENANZA. EN LOS GRADOS 1º, 2º Y 3º EL USO ES RESIDENCIAL; EN EL GRADO 4º SE ADMITE TAMBIEN USO HOTELERO Y CIERTO TIPO DE COMERCIO.

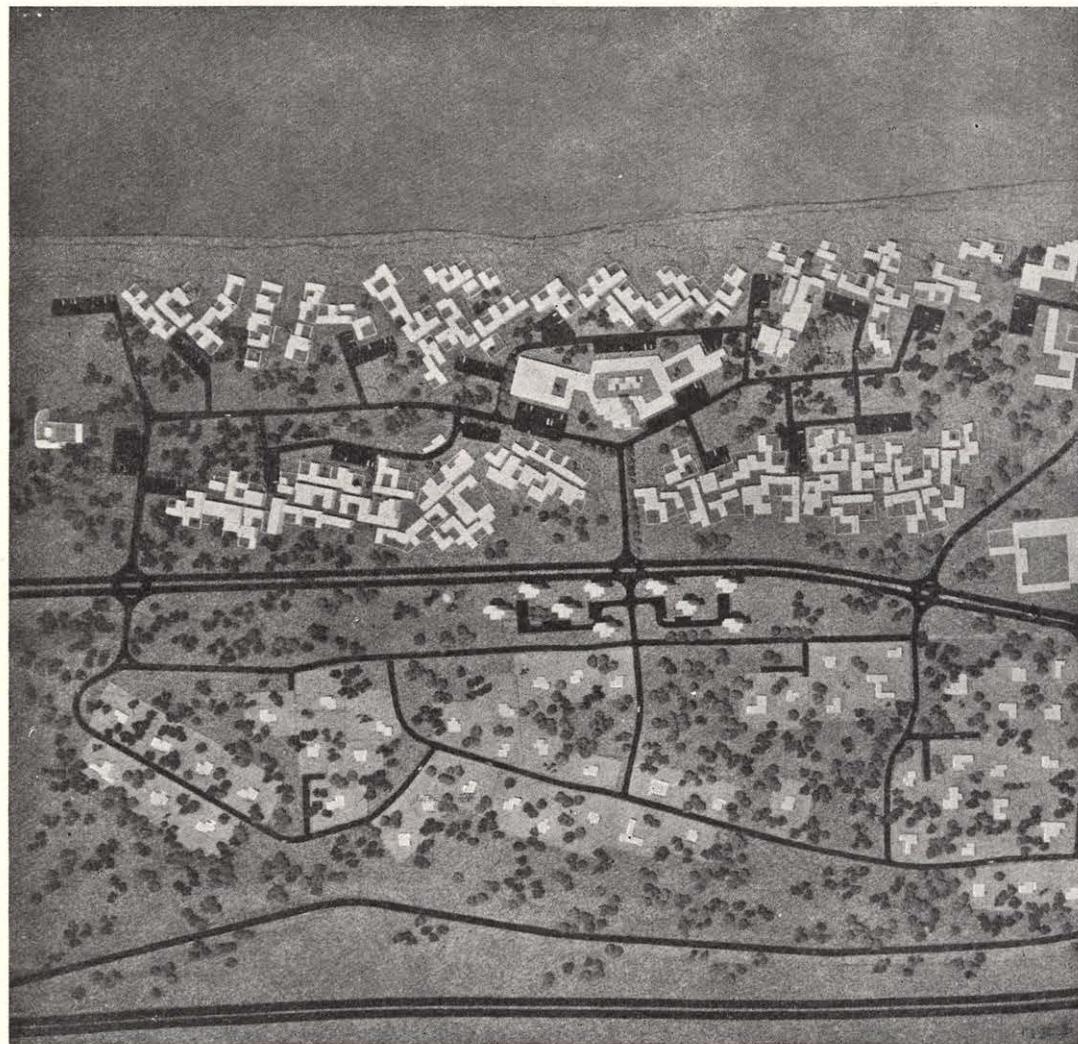
núcleos de población compacta, situados a lo largo de la cadena de dunas.

Las dunas, con topografía muy irregular y discontinua, forman una cadena que corre paralelamente a la playa en su proximidad inmediata. Aunque su elevación máxima no excede de 9 metros, constituyen el elemento topográfico más destacado y de mayor relieve de toda la Dehesa. Su proximidad al mar, las vistas y brisa que en ellas se disfruta y la ausencia de vegetación lo hacen también el lugar más adecuado para concentrar en él la edificación.

Al proyectar las agrupaciones residenciales, hemos partido de la consideración de que si bien toda estructura urbana debe reflejar con claridad la nueva escala que introduce en la ciudad el automóvil y los rápidos medios de transporte, dando lugar a una red de circulación a escala de la máquina que se mide en kilómetros, el tejido urbano inserto en ella debe corresponder a una escala humana que ha de

medirse en metros. En esta ordenación la doble escala de la ciudad actual aparece claramente diferenciada. Dentro del tejido urbano, el tráfico rodado sólo ha de entrar en forma de pequeñas vías de acceso y aparcamiento terminales. En el interior de cada núcleo se dispone, en cambio, una red de circulación de peatones, más ligada aún a la topografía de las dunas y cuidadosamente estudiada, como juego de recintos urbanos. Esta red, formada por calles de ancho variable, aunque por lo general estrechas y sombreadas, formará recodos, travesías, rincones y plazuelas, cerradas en unos casos o abiertas al paisaje y al mar en otros. Las calles y plazas podrán tener una pendiente escalonada, o bien salvar las diferencias de nivel por medio de peldaños. Algunas de estas calles se prolongan a través de las dunas para unir unos poblados con otros.

A la vuelta de la playa, saturados de sol y cegados por la luz del mediodía, ha de ser muy agrada-



SECTOR SUR DE LA ORDENACION. CENTRO COMERCIAL SECUNDARIO.

ble el recorrido por las calles frescas y sombreadas, algunas de ellas irán cubiertas de emparrado, otras entoldadas. Al pasar, a través de las cancelas, se verán jardines y patios y por encima de las tapias asomará la vegetación, todo ello envuelto en el aroma húmedo de los jardines.

Las parcelas, destinadas a uso de vivienda unifamiliar o colectiva, se insertan en esta trama con la libertad y orden con que crecen las hojas en un árbol. Resulta así un esquema muy orgánico que, unido al resto de la red viaria, presenta analogía con la figura de un árbol, cuyo tronco principal se divide en ramificaciones circulatorias que penetran por las depresiones del terreno hasta las proximidades de la playa y terminan en aparcamientos situados en la periferia de cada uno de los núcleos residenciales.

Una ordenanza de usos y volúmenes regulará la edificación en las parcelas proyectadas, y confiamos en que, si bien abiertas a un número indefinido de soluciones concretas, tendrá una expresión unitaria perfectamente previsible que, a título de ejemplo, se refleja en las maquetas. Con ello se consigue una liberación, a nuestro juicio importante, desde el punto de vista urbanístico. Cada parcela puede dar lugar a un proyecto en el que su autor, ateniéndose al cumplimiento de las Ordenanzas, queda en libertad

de valorar con arreglo a su propio criterio los múltiples factores que intervienen en su redacción: orientación, vistas, intimidad, relación con el espacio circundante, economía de planta, juego de volúmenes, etcétera, mientras en las actuales urbanizaciones de bloques abiertos al arquitecto le resulta mucho más difícil la libre aplicación de sus criterios personales.

En cada una de las parcelas se reserva el 40 por 100 de la superficie total para la creación de pequeños jardines o patios interiores que, siguiendo la tradición hispano-árabe, impongan la presencia de una sugestiva masa vegetal entre los volúmenes de los edificios. Los cerramientos de estos jardines estarán formados por tapias altas en su fachada a la calle, pero podrán consistir en parapetos más bajos o barandilla metálica en aquellos puntos en que se abran directamente sobre el paisaje y el mar.

Por su disposición escalonada y la irregularidad de la planta, adaptada al movimiento de las dunas, se multiplican en cada parcela las posibilidades de fachada al mar. En las fachadas menos favorecidas se ha estudiado siempre la posibilidad de vistas indirectas y la compensación de esta situación dentro del núcleo con el aumento de sus condiciones de intimidad e independencia.

Hay algunos trozos de costa en que las parcelas

se sitúan sobre una sola línea de dunas; en otros, aprovechando la presencia del lago o el ambiente del pinar cercano, se ha situado también una segunda línea más interior.

La Ordenanza de estos poblados la dividimos en cuatro grados, según el número de plantas permitido y los tipos de viviendas. En el grado inferior se disponen viviendas exclusivamente unifamiliares de dos plantas. En el segundo grado el número de plantas permitido es tres y además de las unifamiliares se autorizan viviendas colectivas en forma de apartamentos. En el tercero y el cuarto grado se aumenta el número de plantas y se permite el uso hotelero, además de los otros dos ya mencionados. En la planta general de cada poblado las parcelas de los dos primeros grados ocuparán una posición más periférica y las del tercero y el cuarto una posición más central, situadas sobre los puntos de cotas más altas, con lo que se consigue una ordenación ascendente de volúmenes.

Además de los numerosos hoteles permitidos en los poblados, se proyectan otros de mayor número de habitaciones, cercanos a la playa y ocupando los espacios de separación que existen entre un poblado y otro.

La población de estos núcleos dispondrá, sin necesidad de salir de ellos, de un servicio de comercio que atienda a sus necesidades cotidianas y cuya instalación se permite en las parcelas pertenecientes a los grados tercero y cuarto de la Ordenanza. También se podrá utilizar, de acuerdo con las normas estéticas vigentes, la instalación de puestos o quioscos en las plazas más amplias o parajes marginales abiertos. Para el resto de sus compras, reparaciones, etc., los habitantes de estos núcleos acudirán al centro cívico y social de reunión de todos ellos.

Como complemento de orden comunitario, cada poblado dispondrá de una faja de terreno rodeando todas sus parcelas. Este terreno no será dominio público y sus gastos de conservación, embellecimiento y limpieza, correrán a cargo de todos los propietarios de parcela de cada núcleo, en proporción a su cuota de titularidad.

El tercer sector, el más al sur de los tres, tiene su propio acceso desde la autopista. La extensión e importancia de esta zona ha aconsejado la creación en ella de un centro comercial secundario, de características parecidas al principal, pero de dimensiones más reducidas. Alrededor de una plaza central, donde podrá haber un mercado de flores, se disponen locales comerciales y de oficinas, un hotel de viajeros y otros edificios, como sucursales de la administración de la empresa o de los servicios públicos, incluso el sanitario de urgencia. Para reforzar la animación de este segundo centro se sitúa en su proximidad una agrupación de torres de apartamentos.

Por último, en el extremo sur de este sector se proyecta un conjunto destinado a edificaciones cul-

turales e instalaciones deportivas de carácter internacional y un campo de golf, que construirá y explotará la Dirección General de Turismo.

PLANTEAMIENTO ECONOMICO

Sólo nos queda decir algo del aspecto económico.

Era preciso, ante todo, establecer la relación (valor-edificación-valor suelo urbanizado). A continuación, un estudio de fases de ejecución y una hipótesis, lo más ajustada posible, de ritmos de venta, que permitiera determinar los intereses intercalarios del capital desembolsado; por último, era preciso concretar un programa de construcción de aquellos edificios que se consideraban imprescindibles para dar el primer impulso de vida a la urbanización que atrajera a la iniciativa privada.

En cuanto al concierto entre la entidad promotora y el Ayuntamiento de Valencia, es cuestión a resolver entre ambas partes, aun cuando ello será objeto de un concurso público; esta cuestión es demasiado compleja para tratar de discutirla aquí.

Estudiadas las distintas variables, se llegó finalmente a la conclusión de que la relación (valor edificación-valor suelo urbanizado) deberá estar en la relación 3 a 1. Es decir, supuesto que en una parcela se pueda construir con arreglo a Ordenanzas 1.000 m³, a razón de 1.000 ptas/m³, el valor de la edificación sería 1.000.000 pesetas, y el del solar 333.000. Dentro de esta hipótesis se ha encajado el estudio económico.

Ello permitió confeccionar un cuadro de parcelas en las que se establece el precio de cada una de ellas. Se han introducido coeficientes de corrección en función de la situación, vistas, etc.

CUADRO DE CARACTERISTICAS RESUMIDAS

Superficie total de la zona a urbanizar	871 Ha.
Superficie ocupada por las parcelas (incluido el Club de Golf)	24 %
Superficie de la red viaria y otros servicios	7 %
Superficie libre	69 %
Capacidad de aparcamientos	10.600 coches
Volumen total edificable	2.789.821 m ³
Población prevista para la zona residencial	40.000 pers.
40.000	
Número de habitantes por Ha.:	46
871	
Capacidad máxima en la zona de esparcimiento popular	100.000 pers.
Grado de edificabilidad para el total de los terrenos:	0,32 m ³ /m ²
8.710.000 m ²	
Grado medio de edificabilidad por parcela:	1,35 m ³ /m ²
2.789.821	
2.063.932	
Caudal de agua por habitante y día	275 litros
Costa total de la urbanización:	
Vario, jardinería y embellecimiento de calles ...	252.281.102,62
Abastecimiento de agua	56.646.618,94
Alcantarillado	60.010.565,26
Saneamiento	17.828.775,67
Instalación náutica y helipuerto	116.325.664,59
Instalaciones eléctricas y alumbrado	105.708.431,54
Valor de la urbanización	608.801.158,62