

Master en Gestión y Promoción del Desarrollo Local  
Trabajo de Fin de Master  
Alumno: Nicolás Marín González  
Tutor: Juan Ramón Gallego



VNIVERSITAT DE VALÈNCIA

# **La Importancia del Diagnostico Territorial en la Aplicación de las Teorías Urbanísticas: Estudio de caso en el sector del Eixample, Valencia.**

Trabajo de Fin de Master

Master en Gestión y Promoción en Desarrollo Local

Tutor: Juan Ramón Gallego Bono

Alumno: Nicolás Marín González

Valencia, Julio 2013

### **Agradecimientos:**

En primer lugar, agradecer a mi tutor del Trabajo Final de Master, D. Juan Ramón Gallego Bono, por las orientaciones y guías a lo largo de todo el tiempo dedicado en esta investigación. Ha sido un placer poder retroalimentarse de un especialista en el área del Diagnostico Territorial, el cual ha sido un gran aporte en mi formación profesional hacia el futuro.

También quisiera agradecer profundamente a la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia, por la experiencia aportada en mi estancia en dicha organización, como también por el ímpetu y el profesionalismo que dedican día tras día en la articulación y defensa de los pequeños comercios del centro de Valencia.

A título personal, agradecer al Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local de la Universidad de Valencia, por la experiencia aportada en las áreas más importantes del Desarrollo Local en España y sus tendencias a nivel internacional.

Por último, pero no por ello menos importante, a mi pareja Daniela Hernández Cáceres, mi familia, mis compañeros de clase, y amigos de Chile y Valencia, que sin ellos, esta experiencia no hubiese tenido un resultado tan enriquecedor.

## Índice.

1. Proyecto de Investigación .....	Pág. 5
------------------------------------	--------

### **CAPITULO I - MARCO TEÓRICO**

2. Marco Teórico .....	Pág. 11
2.1 Ciudad y Sostenibilidad .....	Pág.12
2.2 Enfoques Contrapuestos .....	Pág.19
2.2.1 Ciudad Dispersa .....	Pág.20
2.2.2 Ciudad Compacta y/ Ciudad Creativa .....	Pág. 26
2.3 Ciudad Mediterránea y las Grandes Plataformas Comerciales .....	Pág.34

### **CAPITULO II**

3. Delimitación y Objetivos del Diagnostico Territorial .....	Pág.41
4. Análisis de Resultados Diagnostico Territorial, Sector Eixample .....	Pág. 48
5. Análisis D.A.F.O .....	Pág. 69
6. Conclusiones y Recomendaciones .....	Pág. 73
7. Bibliografía .....	Pág. 83

## **Introducción.**

El crecimiento urbanístico es uno de los elementos intrínsecos de las ciudades que albergan dinámicas industriales y económicas dentro del territorio. Las transformaciones que se producen dentro del territorio, responden en cierta manera a modelos e idearios de planificación urbana, entendiéndose como formas de cómo pensar el desarrollo económico, el territorio y el medio ambiente.

Tales son las formas en las cuales pensamos la ciudad, y la planificación del territorio, que en las últimas dos décadas las transformaciones a los espacios urbanos han estado supeditada a dos procesos claves para el desarrollo de las ciudades. En primera instancia podemos mencionar que ha existido una progresiva mercantilización del suelo urbano en las ultimas dos décadas del siglo XX, lo que además ha traído consigo todo lo relacionado a la especulación inmobiliaria y el mercado de las viviendas. En segundo lugar, a partir de un fenómeno inicial (mercado inmobiliario), podemos considerar que el alto valor del suelo urbano ha propiciado una tendencia a la expansión de las ciudades, formando nuevos asentamientos urbanos a través de la creación de nuevos barrios, como también ha motivando la reubicación de múltiples actividades relacionadas con la actividad terciaria fuera de las ciudades.

El resultado a lo largo de los años se ha traducido en una expansión progresiva de las ciudades, considerando que tal desarrollo ha formado territorios periféricos en lugares en donde antes no las había. También, la expansión de la ciudad ha llegado a tales magnitudes que ha incorporado nuevos territorios a las metrópolis, muchos de ellos territorios rurales, que hoy en día se han adaptado a las lógicas de las grandes ciudades y sus problemáticas.

Las nuevas periferias se constituyen en los alrededores de las grandes superficies urbanas, lo que supone nuevas interacciones y dinámicas entre los territorios, estableciendo de alguna u otra forma, nuevas relaciones de interdependencia territorial. Para ello, las periferias han debido adaptar una serie de elementos para su correcto

funcionamiento, sobre todo lo que esta referido a los servicios que se adhieren a ella, como carreteras, líneas de electricidad, agua potable y telecomunicaciones.

El complejo entramado que supuesto las transformaciones en las ciudades en las ultimas dos décadas del siglo XX en adelante, tienen por objeto replicar las estrategias urbanísticas utilizadas por las ciudades anglosajonas, construyendo verdaderas ciudades satélites y conurbaciones funcionales a las demandas de uso residencial. Con ello, emerge un nuevo concepto que se enmarca dentro de los espacios económicos, caracterizado principalmente por los polígonos industriales, y la aparición de los "centros comerciales" como los principales polos de desarrollo de estas zonas.

La literatura que aborda las temáticas urbanísticas, se ha visto envuelta entre un debate que contrapone las características sociales y económicas, de las ciudades que poseen dinámicas autosuficientes "centrípetas"<sup>1</sup>, versus ciudades con relaciones "centrifugas"<sup>2</sup> de dependencia territorial. Es por lo mismo, el valor que adquiere como visión de desarrollo urbano, comprender que estamos frente a tendencias que pretenden generar un cambio de paradigma, estableciendo las diferencias entre ciudades dispersas y ciudades compactas.

La realidad del territorio en la ciudad de Valencia, no se aleja de lo que anteriormente mencionamos, y el propósito de esta investigación toma sentido en comprender cómo la expansión de la ciudad ha impactado en términos sociales y económicos. Por ello, esta investigación se centra en vislumbrar los principales problemas teóricos respecto a la literatura, sobre los diferentes paradigmas de desarrollo urbano, entre ciudad dispersa y ciudad compacta, y en cómo la estrategia adoptada de la expansión urbana ha integrado las grandes plataformas comerciales al desarrollo de la ciudad.

---

<sup>1</sup> Concepto utilizado en la Física moderna, trasladado a las Ciencias Sociales para el uso explicativo de las tendencias y/o conductas sociales. Para el Urbanismo una tendencia centrípeta implica aunar las perspectivas de planificación urbana, las cuales, están muy relacionadas con la elaboración de las teorías de ciudades compactas. No indica una situación de centralismo, sino al contrario, una visión holística.

<sup>2</sup> Para el Urbanismo, una tendencia centrifuga indica una situación de dispersión y polarización de las tipologías de edificación, y su resultado se materializa en la configuración de espacios monofuncionales y periferias urbanas.

Por lo mismo, el resultado de tal medición se basa en un diagnóstico territorial en el sector del Eixample, donde analizaremos las principales problemáticas que aquejan en gran parte a los pequeños comercios, básicamente por la pérdida relativa que ha significado la inserción de grandes zonas comerciales muy próximas a las áreas urbanas.

## **1. Proyecto de Investigación.**

La realización de un diagnóstico territorial, supone el acoplamiento entre distintos puntos de vistas metodológicos que permitan obtener una visión integral del territorio en su conjunto. Para ello, es necesario considerar que cuando nuestro objeto de estudio se basa en una realidad territorial dinámica, debemos considerar la posibilidad de emplear distintos enfoques para obtener información del territorio y de la problemática que debemos abordar dentro de la teoría circundante.

Por lo mismo, el primer capítulo de esta investigación pretende establecer cuáles son las problemáticas que motivan el desarrollo de este trabajo, como también indicar cuáles serán las metodologías que nos permitirán construir esta investigación.

## **Problemática.**

El desarrollo de la actividad económica en tiempos de crecimiento económico en Valencia, produjeron una enorme transformación en términos de planificación territorial en la ciudad y las periferias de Valencia. Una de ellas ha estado intrínsecamente ligada a lo que se define como especulación inmobiliaria, dando paso a la creación de nuevas zonas residenciales, industriales y comerciales en las periferias de la ciudad. Todo ello, se ha materializado durante más de una década, en la expansión que ha experimentado la ciudad, produciendo mejoras en muchos casos de nuevos elementos para el territorio, pero que también han atraído nuevos desequilibrios y complejidades que hoy en día experimenta la ciudad de Valencia.

Si bien, la planificación territorial ha minimizado el impacto de la gran mayoría de los problemas mas graves y evidentes que podría atraer la construcción desmesurada del territorio, no han mejorado los problemas que anteriormente existían en materia conectividad territorial. Por lo mismo, al existir desequilibrios entre las distintas zonas que rodean al centro de Valencia y no promover la ordenación de una ciudad compacta en el territorio, han supuesto la aparición de enfoques que tienen por objeto seguir ensanchando la periferia de la ciudad. Como buen ejemplo de ello, es la constante aparición de nuevas superficies comerciales asentadas en las periferias urbanas (en el caso de existir regulaciones y/o prohibiciones), o directamente la implantación de ellas en el centro de la ciudad (casos de ciudades latinoamericanas o el caso de Madrid).

Considerando la relevancia de los fenómenos en una ciudad como Valencia, nuestra investigación se articula dentro de lo que entendemos por "Modelo de Ciudad Metropolitana", en donde las principales problemáticas que urgen al desarrollo económico y social, surgen de la necesidad de generar un adecuado ordenamiento para el territorio, enfrentándose así los modelos de "ciudad dispersa" vs. "ciudad compacta".

Por lo mismo, las áreas metropolitanas imponen ritmos acelerados para el crecimiento de la actividad económica, sobre todo en lo que refiere al crecimiento urbano (inmobiliario), dentro de periodos de tiempo no muy extensos. Las problemáticas que se derivan de la expansión inmobiliaria, comercial y poblacional, imponen nuevos desafíos a los Gobiernos Locales para contrarrestar los desequilibrios territoriales a través de la planificación estratégica y el planeamiento urbano.

Si bien, el Municipio de Valencia es importante para generar una visión holística de las problemáticas que posee el territorio, para nuestra investigación es importante delimitar el enfoque de acción en donde centraremos el diagnostico territorial. Con ello, intentamos dar sentido al objeto de generar un diagnostico territorial, en una de las zonas de Valencia que poseen una importante gamma de pequeños comercios asentados en el territorio, que urgen de la necesidad de contar con un plan de acción que les permita mejorar las

condiciones urbanístico - comerciales, con el fin de generar las coherencias pertinentes con el centro histórico de Valencia y las periferias urbanas.

El territorio en donde nos centraremos para el diagnóstico territorial se denomina como el sector del Eixample, y como objetivo, investigar los principales problemas que aquejan a los pequeños comercios del sector, partiendo de la base, que los centros comerciales han provocado una pérdida relativa de importancia, lo que se ha traducido en reducción del comercio tradicional en áreas de vital importancia para los centros urbanos.

### **Pregunta de Investigación e Hipótesis.**

En base a la problemática que motiva la investigación y la realización de un diagnóstico territorial podemos preguntarnos desde un punto de vista macro analítico, *¿en que medida afecta la composición de nuevos entornos comerciales en las periferias de Valencia, al comercio asentado en el centro urbano de la ciudad? y en que medida podemos establecer si estamos frente a un proceso de ciudad dispersa o ciudad compacta?*

como hipótesis para nuestra investigación implica entender que *"el desarrollo de grandes centros comerciales (El Saler y Nuevo Centro) han supuesto una relativa pérdida de los pequeños comercios en las zonas urbanas protegidas, afectando principalmente a una de las fuentes de empleo mas importante para la economía valenciana (el sector servicios)", y establecer que si bien el modelo urbanístico mediterráneo permite acercarnos a un modelo de ciudad compacta, las acciones llevadas a cabo a partir de la especulación inmobiliaria en la ultima década, han estado enfocadas en promover la expansión urbanística y territorial de la ciudad.*



## **Objetivos.**

Los objetivos para esta investigación se centran en establecer los siguientes apartados:

- Contrastar teóricamente el debate existente entre ciudad compacta y ciudad dispersa, y establecer cuales son las aproximaciones que podemos encontrar en relación a la estructura territorial de la ciudad de Valencia.
- Describir los elementos urbanístico - comerciales del sector del Eixample, y establecer los principales elementos que caracterizan al territorio en términos de infraestructura, comercio, turismo y equipamiento urbano.
- Establecer las principales problemáticas que ha supuesto la implementación de grandes plataformas comerciales en las cercanías de la ciudad, para el sector del Eixample y el Centro Histórico de Valencia.
- Generar una propuesta de actuación para el sector del Eixample, que considere un fortalecimiento de la infraestructura urbanística y comercial en el territorio.

## **Metodología de Investigación.**

El desarrollo de la investigación, contempla la elaboración de al menos cuatro etapas para dar resultado al diagnóstico territorial del sector del Eixample en el Centro de Valencia. En primera parte, nos enfocaremos en la contrastación teórica de los principales elementos urbanísticos que permiten definir al territorio, teniendo en cuenta al menos dos grandes enfoques (Ciudad Dispersa y Ciudad Compacta). Además, el primer apartado pretende dar cuenta del debate teórico que existe frente a los nuevos enfoques urbanísticos, donde se pretende describir y analizar de manera matizada, las distintas posiciones teóricas frente a esta temática.

Como segunda parte de la investigación, el estudio se construirá a partir de la observación de primera fuente a través de múltiples visitas a terreno al sector, con la

finalidad de construir un archivo detallado por cada calle que incluya el análisis y descripción de lo observado en el territorio. A partir de ello, consideramos la creación de indicadores que nos permitan generar un estudio mas detallado de las condiciones urbanísticas y comerciales del territorio.

En tercer lugar, a partir de la construcción de las fichas descriptivas (que serán integradas como anexo para esta investigación), se dará paso a la elaboración de un informe de diagnostico del territorio, que contemple un análisis integrado de todas las calles que constituyen el sector de L'Eixample, posibilitando establecer a través de una herramienta como el D.A.F.O. los elementos mas primordiales a tener en cuenta de la realidad territorial del sector.

Por ultimo, se integrara al informe final una serie de propuestas de actuación en el territorio, que sirvan de guía para futuras acciones en materia de mejoramiento urbanístico, apoyo al comercio y el turismo del centro histórico de Valencia.

### **Justificación Teórica.**

La principal relevancia teórica de esta investigación, radica en comprender cuales son los principales elementos urbanísticos que conforman las periferias urbanas en la ciudad de Valencia, y en cómo la expansión de la ciudad ha ido incorporado progresivamente las plataformas comerciales como un sustituto de los pequeños comercios en los centros históricos de los pueblos y las ciudades.

La importancia de investigar el debate en torno a lo diferentes enfoques urbanísticos de planificación territorial, nos permite comprender el trasfondo de las estrategias utilizadas en los periodos de expansión urbana, y en cómo estas estrategias a lo largo del tiempo han contribuido de manera positiva o negativa en el desarrollo social y económico de las ciudades. Además, es importante comprender cuales han sido los criterios hegemónicos para la justificación del ordenamiento del territorio en la ciudad de Valencia, en relación a la conformación de las nuevas periferias urbanas.

Por ultimo, la necesidad de aterrizar la investigación al territorio, se basa en generar un diagnostico territorial de una de las zonas (sector Eixample) que a nuestro juicio ha estado en el olvido de la política pública, y hoy en día, sufre las consecuencias en términos comerciales y urbanísticos, de la implantación de dos grandes centros comerciales en las proximidades al centro histórico de Valencia (Saler y Nuevo Centro).

## CAPITULO I

### **2. Marco Teórico.**

La literatura respecto a la planificación urbana, posee una gran variedad de enfoques para abordar los problemas que presentan las ciudades a día de hoy. Entre los distintos elementos que caracterizan los enfoques teóricos sobre la construcción de las ciudades, destacan las nociones de desarrollo a nivel económico y social, en donde además se han integrado paulatinamente características arraigadas en concepciones de la geografía humana, el medioambiente y el valor del capital social.

Las ciudades han sufrido una serie de alteraciones a lo largo de las décadas que las preceden, desde la ciudad fordista arraigada en el concepto de ciudad industrial y la separación espacial por categorías, pasando por la hegemonía de las ciudades "satélites" de tipo anglosajonas, hasta llegar a visiones integrales y sofisticadas del concepto de ciudad compacta y ciudad creativa. Claro esta, que a lo largo de las últimas décadas del siglo XX y la primera del siglo XXI, hemos sido testigos de una visión hegemónica de como configurar los tipos de espacios y las relaciones que poseen los habitantes en ella.

La expansión desmedida de las ciudades se argumentaba a través de la creación de nuevos espacios funcionales, con la promesa de tener un ambiente familiar, cerca de los espacios de trabajo, con equipamientos de servicios fundamentales para el desarrollo de la ciudadanía, siendo uno de ellos, las grandes plataformas comerciales. Claramente, la promesa que poseían estos espacios bucólicos y bien equipados, se fue diluyendo en el tiempo, y los hechos demostraron que este tipo de conurbaciones son completamente disfuncionales a las dinámicas que presentan las ciudades modernas hoy en día.

Aun así, desde una perspectiva teórica, es posible generar en concreto algún tipo de división conceptual respecto a los enfoques hegemónicos, pero en una realidad dinámica y concreta, podemos presenciar que todos los enfoques anteriormente mencionados coexisten simultáneamente en gran parte de las ciudades modernas.

La importancia de las decisiones respecto al ordenamiento que el territorio posee, generan externalidades positivas y negativas durante grandes periodos de tiempo. Han sido las visiones que se tienen desde la Institucionalidad<sup>3</sup> las que han permitido el desarrollo de las ciudades, y son los enfoques desde una perspectiva política (poder), los cuales han influenciado en la composición de las nuevas formas que adopta la ciudad y la ciudadanía respecto al espacio y el territorio.

Es por lo mismo, que este apartado de la investigación se centrara en aspectos más bien teóricos sobre las diferentes posturas que generan la planificación y el ordenamiento territorial. Es importante conocer los enfoques que se contraponen entre si, y en como estos han generado un importante debate a nivel económico, político y ciudadano. Actualmente la jerarquía que posee este debate, trastoca a las distintas disciplinas que tienen por objeto el "desarrollo" y el territorio, por lo que, desde una visión mas cercana al Desarrollo Local, a través de esta investigación se pretende vislumbrar los alcances de la teoría en las ciudades modernas.

## **2.1 Ciudad y Sostenibilidad.**

Cuando pensamos la ciudad, no estamos haciendo referencia a un concepto vacío para referirnos a ella, sino al contrario, estamos categorizando un elemento fundamental dentro del desarrollo económico y social en el territorio. Esta referencia no es algo nuevo para la teoría que bordea el urbanismo, sino más bien, es fundamental para poder introducir cualquier elemento referido a los elementos que componen la "ciudad" como concepto.

Aun así, las nuevas investigaciones en torno a la ciudad plantean una visión dinámica del territorio, mucho más holística que los paradigmas anteriores, que entendían la ciudad como una materialización de las relaciones laborales en el territorio (ciudades industriales, Company Town, etc.). Así lo define Salvador Rueda, considerando la

---

<sup>3</sup> Por Institucionalidad entenderemos a los órganos del Estado en el territorio, como también el alcance de la política y el derecho administrativo.

importancia que posee la ciudad hoy en día, desde una óptica inclusiva, referida principalmente a la importancia de la comunicación en el territorio *"la ciudad es, sobre todo, contacto, regulación, intercambio y comunicación. Ésta es la base epistemológica sobre la que se sostienen, después, el resto de los componentes que acaban por constituirla. La estructura, la forma de producir la ciudad, el paisaje urbano, su monumentalidad, la movilidad, incluso el mercado... son aspectos secundarios o parciales en relación con aquello que es esencial de la ciudad, que es la interacción entre los ciudadanos y sus actividades e instituciones"* (Rueda 1998, pág. 1)

Como bien menciona el autor, la importancia que poseen las interacciones entre los ciudadanos, sus actividades y las Instituciones, son el principal elementos para avanzar en una concepción integral de la ciudad, lo cual, hace suponer que al existir interacciones entre los agentes que componen el territorio, también estamos frente a un visión sistemática de la ciudad, *"por otra parte, las ciudades son sistemas abiertos, son sistemas que dependen de una alimentación material, energética (subsistema disipativo) y de información externa para mantener su estructura y pervivencia. Como todos los sistemas abiertos, la ciudad tiene la capacidad de aprovechar, seleccionar y procesar la información del medio evolucionando hacia estadios más complejos (subsistema autoorganizativo)"* (Rueda 1998, pág. 1)

Lo importante de entender que la ciudad es un modelo de construcción económico - social, es tener presente que posee una serie de transmisores de información a través de distintos canales. Existen todo tipo de agentes que se relacionan en el territorio, en donde no todos poseen el mismo nivel de importancia en las dinámicas de las ciudades, es por ende, que al concebirse como un sistema que posee entradas (demandas) y salidas (política pública), la Institucionalidad Pública es clave para construir consensos de desarrollo en diferentes escalas del territorio.

En base a ello, también indica la importancia y el peso que posee la Institucionalidad en articular los procesos de desarrollo, como también la de motivar y regular la planificación urbana. Y es aquí, donde quisiera establecer que los modelos de desarrollo territorial no

se separan de las perspectivas ideológicas dominantes sobre el Estado y mercado, sino al contrario, se encuentran completamente vinculadas a pesar de la delgada línea que las separa, por ende, es posible comprender que las diferentes formas que van tomando las ciudades a lo largo del tiempo, responden necesariamente a criterios y voluntades políticas de como concebir el desarrollo.

Como bien explicamos anteriormente, el desarrollo de las ciudades responde a diferentes nociones de como se planifica y se ordena el territorio, por lo que, es necesario comprender que su evolución esta marcada por los elementos que la han precedido, diferenciándose mas allá de lo conceptual, sino al contrario, con elementos económicos y sociales que se arrastran desde el pasado. Así bien lo comentan los investigadores del Departamento de Geografía Humana de la Universidad Complutense de Madrid, *"la metrópoli actual presenta rasgos propios que la convierten en una estructura significativamente distinta a la metrópoli moderna y fordista. No se trata de un cambio que suponga una novedad radical, ya que las transformaciones se producen sobre sustrato anterior y las permanencias conviven con las tendencias actuales y los elementos nuevos"* (García y Gutiérrez 2007, pág. 47)

Dentro de los nuevos elementos que caracterizan a las metrópolis actuales, se encuentra uno de los principales fenómenos urbanísticos que marcaran el eje transversal en el debate respecto a que tipo de ciudad debe regir para el desarrollo del territorio. Los teóricos de la ciudad dispersa lo conciben de la siguiente forma *"las nuevas periferias metropolitanas aparecen como los territorios prototipicos de la ciudad dispersa, espacios diversos y monótonos al mismo tiempo, compuestos por piezas separadas físicamente pero integradas por medio de redes de distinto tipo, en las que el automóvil juega un papel esencial"* (García y Gutiérrez 2007, pág. 47)

Estoy haciendo referencia a lo que se entiende por periferias o conurbaciones, un elemento característico de las ciudades anglosajonas en su composición, y que se ha trasladado como modelo a múltiples urbes a lo largo del mundo, siendo muy influyentes en la composición de las megalópolis de América Latina, y hoy en día, en muchas partes

del territorio europeo. *"este modelo de crecimiento urbano que se ha demostrado ineficaz tanto a nivel social, medioambiental, económico y simbólico, no solo sigue presente en los países que lo difunden (especialmente Estados Unidos e Inglaterra) sino que en territorios con otras tradiciones urbanas, como España"* (Muxi, Valdivia y Delgado en Jacobs, pág. 8)

Además, es importante resaltar lo que los autores mencionan respecto al modelo, el cual se sustenta en base a múltiples redes de distinto tipo, siendo una de las más características las autovías y carreteras, por lo que, se explicita entender que estamos frente a un modelo que toma sentido en la expansión del territorio. Para Richard Florida, este tipo de modelo tiende a generar una visión centralizada de los territorios, y sobre todo de las oportunidades, así bien lo comenta en una de sus publicaciones más relevantes *"la refutación más evidente de la hipótesis del mundo plano es el crecimiento explosivo de ciudades y de zonas urbanas en todo el mundo. Cada vez más personas se acumulan en zonas urbanas y no hay nada que indique que la tendencia vaya a detenerse, de momento"* (Florida, 2008)

Claramente el enfoque que ha primado en las últimas décadas, ha estado relacionado directamente con un modelo de ciudad dispersa, que se ha trasladado desde la tradición urbanística de las ciudades anglosajonas, específicamente Estados Unidos hacia zonas que por definición, nada tienen que ver con la tradición urbanística de las ciudades dispersas.

En España, este camino se viene trazando desde fines del siglo XX, específicamente en la década de los 90's, y guarda especial relación con las épocas de crecimiento y desaceleración de la economía española. Es por ello, que el periodo que comprende entre 1990 – 1994 es claramente un ciclo de desaceleración económica de la economía de la Comunidad Valenciana y España. Este ciclo económico negativo se puede expresar como "propiciado" en la medida que fue a partir de la devaluación de la peseta en relación al euro. Aun así, este trajo consigo una serie de factores que desencadenarían en un crecimiento económico sostenido entre 1995 y el año 2007.



El periodo de crecimiento económico sostenido entre el año 1995 – 2007 se debe al afianzamiento del sector inmobiliario en la economía española. Además hay que agregarle que en la economía española y la Comunidad Valenciana, hoy en día el sector mayoritario es el de servicios, por lo que, ha existido un tránsito desde lo meramente industrial hacia un sector que ha traído cambios en la estructura productiva de la economía.

Así lo establecen los investigadores del Departamento de Geografía Humana de la Universidad Complutense de Madrid, en relación al proceso de que desencadenó el boom inmobiliario *"Así, en la última década del siglo XX y principios de este siglo, para el caso español, se produce la entrada masiva de suelo urbanizable en el juego de la oferta y la demanda. Prueba de ello reconocible dentro de los instrumentos jurídicos de gestión es la ley aprobada en abril de 1998, sobre régimen de suelo y valoraciones, derogada en años recientes (julio de 2007), unida al Real Decreto Ley 4/2000 de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y de transportes de 23 de junio y a la Ley 10/2003 de "medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario" de 20 de mayo, que dotaron a las entidades mínimas administrativas a través de los Planes Generales de Ordenación Urbana de un método para poner a la oferta grandes cantidades de suelo"* (Díaz, y Hewitt 2009, pág. 236)

Claramente se puede observar que en un periodo de crecimiento económico sostenido, se tomaron medidas enfocadas a la desregulación del sector inmobiliario, lo que trajo consigo una serie de modificaciones al territorio, específicamente en la geografía de las ciudades. Estas modificaciones, tal cual señalamos anteriormente, se basaron en la expansión desmesurada de las grandes metrópolis urbanas existentes, sobre todo en los casos de Madrid y Barcelona (metrópolis), pero también se registraron grandes cambios en las ciudades intermedias como Valencia y Sevilla.

Lo importante, es comprender que este proceso de expansión urbana puso en tela de juicio una serie de elementos característicos de las ciudades mediterráneas, y a partir de ello, se establecen nuevos lineamientos para hacer frente a las problemáticas que surgen

a partir de los cambios que propician una ciudad dispersa. Entre los problemas detectados, la principal crítica se centró en esclarecer que la dinámica de la expansión urbana no tenía en consideración el desgaste y el alto consumo de recursos que implica mantener una dinámica de periferias urbanas, *"en otras palabras, el sistema urbano actual, que sigue el modelo anglosajón de ciudad difusa, tiene tendencia a aumentar la complejidad del conjunto de la ciudad - se ha de señalar, sin embargo, que simplifica la complejidad de las partes, cuestión muy importante como veremos posteriormente- consumiendo ingentes cantidades de energía y otros recursos naturales como suelo, materiales, etc., sin obtener un aumento de la complejidad equivalente a la cantidad de recursos consumidos"* (Rueda 1998, pág. 2).

Esta ecuación que plantea Salvador Rueda, para medir el aumento de la complejidad de los territorios, plantea que no existe una reciprocidad entre los nuevos territorios y las ciudades, y es más, plantea directamente que este tipo de modelo es completamente poco sostenible en el transcurso del tiempo. Es aquí, donde se integran nuevos enfoques para el desarrollo de las ciudades, sobre todo para hacer frente al alto consumo de recursos que plantea una dinámica de periferias urbanas, y sobre todo, enfocados en los nuevos desafíos que representan: integración, desarrollo, empleo, sostenibilidad, creatividad y ciudadanía.

Todos los elementos anteriormente mencionados, se pueden expresar tácitamente en la definición de Desarrollo Sostenible para los territorios, y claramente podemos trasladarlos como principios rectores del Desarrollo Local a día de hoy, *"se toma como punto de partida la definición del informe Brundtland, redactado tras la asamblea de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de Naciones Unidas en 1983. Según este informe el desarrollo sostenible debería poder: satisfacer las necesidades del presente, sin comprometer las oportunidades de las generaciones futuras."* (Informe Brundtland, 1987).

Aun así, es importante recordar que la integrar la sostenibilidad a un marco conceptual de las Administraciones e Institucionalidades ha sido una larga batalla por parte de los

sostenedores de tal visión, y claramente a día de hoy, los bajos resultados obtenidos en esta materia, principalmente por los efectos de las ciudades dispersas en el territorio, los cuales han minado la voluntad política en esta materia *"no es tanto la novedad, como la controlada dosis de ambigüedad, lo que explica la buena acogida que tuvo el propósito del "desarrollo sostenible", en un momento en el que la propia fuerza de los hechos exigía más que nunca ligar la reflexión económica al medio físico en el que ha de tomar cuerpo. Sin embargo, la falta de resultados inherente al uso meramente retórico del termino sostenible, se esta prolongando demasiado, hasta el punto de minar el éxito político que acompañó a su aplicación inicial"*. (Naredo 1998, pág. 1)

Integrar el concepto de Desarrollo Sostenible a las teorías del urbanismo y del Desarrollo Local, no es una cuestión azarosa, ya que, como bien mencionamos, todo tipo de elemento que pretenda hacer frente a las nuevas problemáticas de las ciudades, tienen por objeto una solución integral del problema, es decir, una solución de carácter sistémico *"si no existen limitaciones materiales ni energéticas, las ciudades acostumbran a aumentar su complejidad en el tiempo. Aumentar la complejidad quiere decir aumentar la probabilidad de contacto entre portadores de información, es decir, entre personas e instituciones, en un territorio determinado. Este aumento de la probabilidad de contacto se traduce en un aumento de la organización"* (Rueda 1998, pág. 2)

Para finalizar, es necesario tomar en consideración que ha existido una evolución en el concepto de la "ciudad", no solo desde un punto de vista de la transformación física que pueda existir, sino también enfocada a construir nuevos criterios rectores del urbanismo y del Desarrollo Local, que integren de manera coherente los diferentes agentes que existen en el territorio.

Aun así, no debemos olvidar que a pesar de que exista una transformación de cómo entender la ciudad a día de hoy de manera teórica, en la practica, se sigue viviendo un constante debate sobre que ciudad queremos, en donde ciudadanía, Institucionalidad y agentes económicos, no logran establecer los lineamientos que permitan construir una ciudad integral y funcional.

## **2.2 Enfoques contrapuestos.**

En el siguiente apartado, abordaremos los dos principales enfoques de las teorías urbanísticas, y estableceremos las principales diferencias que hoy en día se encuentran en revisión, a partir de la expansión territorial que han experimentado gran parte de las ciudades en el mundo (metrópolis y ciudades intermedias). Nos centraremos en describir las consecuencias que ha tenido seguir una lógica de "Ciudad Dispersa" en la expansión de los territorios, y en como hoy en día a través de una visión de "Ciudad Compacta", se intenta solucionar las grandes problemáticas que emergen de las dinámicas de las periferias urbanas.

Los dos enfoques que contrastaremos en este apartado, responden a corrientes diferentes en su composición y ubicación geográfica, por lo que, es necesario entender que las posiciones más convergentes en materia urbanística, se encuentran en los territorios que mayor necesidad poseen de una transformación, y es por ende, que las ciudades dispersas Norteamericanas sean el principal foco de discusión en esta materia, pero no implica que el modelo de ciudad dispersa no este presente en territorios fuera de Estados Unidos, como ya lo hemos argumentado anteriormente.

Las ciudades modernas han tenido una serie de transformaciones a lo largo de la segunda mitad del siglo XX en adelante, y una condición irrefutable a día de hoy, es la necesidad de comprender que esta evolución que han presentado las grandes ciudades, responde a una necesidad de generar una expansión territorial, principalmente porque la ciudad pasó a ser el ente articulador de la economía y las relaciones que en ella se generaban.

Las constantes migraciones del campo a la ciudad que han sufrido las grandes ciudades a lo largo del siglo XX, se materializan al comprender que las dinámicas de la economía se han centralizado en grandes espacios, y una manifestación de aquello a día de hoy, es comprender lo que Richard Florida plantea sobre la articulación de redes de ciudades en torno a grandes metrópolis, lo que él denomina "megarregiones" *"las ciudades siempre han sido las unidades económicas naturales del mundo. No obstante, durante las últimas*

*décadas, lo que antes considerábamos ciudades, con núcleos centrales rodeados de zonas rurales y, en años posteriores, de zonas residenciales, han crecido hasta convertirse en megarregiones, compuestas por dos o más ciudades" (Florida 2008, pág. 49).*

### **2.2.1 Ciudad Dispersa.**

Una de las principales características que posee la ciudad dispersa, se encuentra relacionada con la tendencia que posee la ciudad a la expansión urbana, y sobre todo a través del surgimiento de servicios y espacios semifuncionales dispersos en el territorio *"el resultado es una ciudad que se difumina en el campo ocupando áreas cada vez mas extensas (en ocasiones regiones enteras). Es la ciudad difusa que tiene de todo y mucho, pero disperso, separado funcionalmente (la universidad, la industria, la residencia, las áreas comerciales, las oficinas, etc. se separan físicamente). y segregado socialmente, uniendo las partes a través de una densa red de carreteras y vías segregadas de transporte privado. Esta forma de proceder, multiplica el consumo del suelo, de energía y materiales" (Rueda 1998, pág. 3)*

También, el autor José Manuel Naredo, nos recuerda que la expansión territorial se produce a partir de desinformaciones a nivel sistémico, lo cual perfectamente se puede traducir en la nula existencia de la regulación en el mercado inmobiliario *"se plantea así la paradójica existencia de un organismo colectivo que funciona físicamente, sin que los individuos que la componen conozcan ni se interesen por su funcionamiento global y, en consecuencia, sin que tal engendro colectivo posea órganos sociales responsables capaces de controlarlo. Se trata en suma de un organismo en cuyo metabolismo fallan los feed back de información necesarios para corregir su expansión explosivamente insostenible" (Naredo 1998, pág. 4)*

Las ciudades que se han expandido a partir de las dinámicas de las periferias urbanas, poseen características que las convierten en espacios únicos, y que a través de su distribución, se entiende que tienden a generar espacios separados que consumen en gran

medida una alta gamma de recursos para su funcionalidad. El problema de aquello, es que muchas de las grandes ciudades que han optado por un modelo de distribución dispersa, implícitamente han optado por generar espacios periféricos que cumplan ciertas funciones determinadas, lo cual, claramente se traduce en muchos casos en espacios monofuncionales, eliminando cualquier tipo de dinámica entre ellas *"se comprueba que la ciudad difusa actual tiene cierta tendencia a diluir la complejidad en la mayor parte del territorio. Las diversas funciones de la ciudad (universidad, residencia, industria, comercio, etc.) se separan físicamente, dando lugar a amplios espacios ciudadanos con funciones urbanas limitadas, en muchas ocasiones monofuncionales"* (Rueda 1998, pág. 4).

Uno de los principales elementos característicos de los espacios monofuncionales, se ha traducido durante mucho tiempo en la construcción de barrios periféricos que cumplen la función de ser espacios dormitorio. El gran problema de estos espacios, es que con el tiempo tienden a pasar de ser espacios atractivos, a espacios degradados e inseguros, ya que la gran mayoría de las oportunidades se encuentran centralizadas en las ciudades, así bien lo define Jane Jacobs, una de las principales teóricas respecto a ciudades dispersas *"el primer síntoma de un barrio bajo incipiente, mucho antes de que la carcoma sea visible, es el estancamiento y la monotonía. Las vecindades aburridas son inevitablemente abandonadas por sus ciudadanos jóvenes que se pueden ir. Fracasan a la hora de atraer nuevos vecinos"* (Jacobs 1961, pág. 310)

Junto con ello, uno de los problemas mas graves que poseen las periferias urbanas, es que las oportunidades de desarrollo se encuentran en espacios centrales en las grandes urbes, donde por lo general, el nivel de vida y oportunidades es mucho mayor que en las periferias, y donde además el costo de la vida es mucho mayor que en cualquier otra zona que bordea el centro de una ciudad *"En los nuevos territorios urbanos, el barrio se transforma exclusivamente en zona residencial. A causa de la separación física de las funciones en la ciudad, el espacio de uso cotidiano se expande a una escala de kilómetros supeditados al coche. El barrio deja de ser un lugar social para convertirse*

*simplemente en un lugar de exclusión (de otros usos, de gente con renta diferente, etc.)”*  
(Rueda 1998, pág. 5).

Este fenómeno está bastante arraigado a las dinámicas que generan las ciudades dispersas, en donde la exclusión social no solo se presenta a nivel de renta, sino que también se demuestra a través de la separación espacial (periferias para ricos y periferias para pobres), fenómeno bastante recurrente en las grandes megalópolis de América Latina (Sao Paulo, Mexico D.F., Santiago de Chile, etc.). Para Jane Jacobs, la construcción de barrios hechos a medida, diferenciadores de nivel de renta, nivel educativo, calidad de vida, oportunidades y contactos, merman cualquier posibilidad de cultivar el intercambio social, necesario para formar una sociedad más tolerante y equitativa *"las urbanizaciones residenciales que, para el contacto entre vecinos, dependen de este tipo de intercambio personas, y de que lo cultiven, pueden funcionar socialmente bien, aunque siempre dentro de unos marcos estrechos, para habitantes autoseleccionados de clase media alta. Resuelve problemas fáciles para un tipo fácil de población. Hasta donde he podido descubrir, fracasa, sin embargo, incluso en sus propios términos, con cualquier otro tipo de población"* (Jacobs 1961, pág. 92).

En la medida que se merman las opciones de generar una sociedad más integrada socialmente, más equitativa en oportunidades y más tolerante a la diversidad, se generan espacios vacíos, sobre todo en las periferias urbanas, en donde la exclusión deviene en marginalidad y anomia social *"la concentración de ciudadanos con estas características en barrios determinados tanto en el centro como en la periferia puede crear graves problemas de inestabilidad, de violencia e inseguridad, de actividades marginales y delictivas y, en ocasiones, de desobediencia civil. Cuando esto pasa, es fácil que la calle este dominada por grupos con intereses no regulados por el Estado de Derecho y los derechos democráticos se resientan"* (Rueda 1998, pág. 7).

Pero no todos los territorios están marcados por la misma experiencia, y no todos los territorios están destinados a sufrir los mismos inconvenientes de exclusión y marginalidad, sino que también es posible observar que la expansión territorial de las

grandes metrópolis, se debe a fenómenos marcados por la inversión en el mercado inmobiliario, tal como sucedió en las dos últimas décadas del siglo XX en España *"las tipologías residenciales ha ayudado a explicar el continuo crecimiento en superficie del área metropolitana madrileña durante las dos últimas décadas del siglo pasado... En esos años, se da la paradoja del crecimiento físico sin crecimiento demográfico"* (García y Gutiérrez 2007, pág. 57).

Sin embargo, es importante recordar que la expansión territorial que se formó en España, y sobre todo en lo que se refiere a la experiencia que podemos destacar de los investigadores Juan Carlos García y Javier Gutiérrez en la Comunidad Madrileña, nos indica que las características de las nuevas periferias se basaron en la creación de nuevos espacios de habitabilidad residencial en superficies compactas, y que muchas de las grandes superficies de terreno ocupadas fueron destinadas más que nada a viviendas de segunda residencia *"estos desarrollos urbanos se apoyaron la construcción de grandes bloques de viviendas en altura, con densidades elevadas, en lo que se ha dado en llamar un urbanismo concentrado o urbanización periférica. Mientras, los municipios más alejados, especialmente del noroeste y norte, se convertían en espacios atractivos para la promoción de segunda residencia"* (García y Gutiérrez 2007, pág. 53).

Los autores plantean que ha existido un cambio en las tipologías edificatorias en las ciudades en España, que está más relacionado con poseer una segunda residencia, fenómeno propio de un país que posee un alto nivel de renta per. capita, y propio de un mercado financiero e inmobiliario desregulado (masiva oferta de préstamos). También destacan que a pesar de existir un aumento en la segunda residencia, lo preocupante es el volumen de ocupación y edificación que han tenido las periferias urbanas, estableciendo que sí ha operado una tipología de la ciudad dispersa en la composición de estas áreas *"el cambio en las tipologías edificatorias hacia modelos urbanos de baja densidad está relacionado con el incremento de la vivienda unifamiliar, pero también de las edificaciones de edificabilidad muy baja, aquellas con un número de viviendas entre 2 y 4, normalmente en viviendas unifamiliares pareadas o adosadas y viviendas en altura"* (García y Gutiérrez 2007, pág. 58)



Si bien la expansión urbana que han experimentado las principales ciudades de España, guarda relación con el crecimiento de la edificabilidad en altura, establece diferencias sustanciales respecto a la periferia urbana de los modelos anglosajones, al ser unidades compactas, característica importante en las nuevas tipologías sobre urbanismo y Desarrollo Local, tal cual veremos mas adelante, pero que de una u otra forma, en su ubicación, sufren de los mismos trastornos que las convierten en unidades espaciales dispersas en el territorio (periferias).

Como hemos mencionado en este apartado, el alto consumo de recursos que necesitan las periferias urbanas para su abastecimiento y subsistencia como unidad funcional, son extremadamente altos por el nivel de complejidad que representan en términos logísticos. Todo esto ha supuesto un total desafío a la Institucionalidad para la satisfacción de los servicios básicos, como también ha significado que las empresas privadas de servicios también deban realizar grandes inversiones en el territorio. Salvador Rueda, nuevamente nos plantea que la separación espacial no cumple ningún criterio de sostenibilidad, y que además, para la empresa privada no existe obligatoriedad en llevar los servicios a territorios depreciados *"la separación espacial complica la red de servicios técnicos para suministrar a los asentamientos urbanos dispersos, gas, agua, alcantarillado, teléfono, electricidad y ahora fibra óptica. Los servicios soterrados son prisioneros de un derroche exagerado, pues los espacios urbanizados se han implantado sin orden ni concierto. Los servicios al aire libre, además del impacto visual, con consumidores de franjas espaciales inmensas, aunque no lo parezca"* (Rueda 1998, pág. 12)

Hemos analizado los principales elementos característicos de lo que en la teoría se denomina como "ciudades dispersas", y a través de este pequeño análisis, hemos logrado identificar al menos cuatro ejes que han primado en la formación de las periferias urbanas. Primero, mencionar que los espacios a los cuales hemos hecho referencia, guardan relación directa con la expansión urbana de las últimas dos décadas del siglo XX, en donde se configuraron los nuevos límites urbanos de las metrópolis y de las ciudades intermedias, anexando nuevos territorios a las ciudades.

En segundo lugar, establecer que gran parte de la expansión territorial se forma a través de nuevas periferias urbanas, en donde la ocupación del territorio en gran mayoría, responde a viviendas de baja densidad poblacional (chalets y adosados), como también edificación en altura de bajo costo. Como tercer elemento, las nuevas periferias urbanas se configuran como espacios monofuncionales (residenciales, polígonos industriales, zonas de turismo, logística, etc.), lo cual supone un elevado gasto en recursos para el correcto funcionamiento de estos territorios y su subsistencia, que deben ser aminorados con una amplia red de carreteras y redes de telecomunicaciones, ampliación de la cobertura de servicios básicos, y una alta inversión privada para llevar a los territorios los servicios terciarios (reemplazados hoy en día por los centros comerciales).

Por ultimo, como cuarto eje, establecer que muchas de las periferias urbanas están concebidas como espacios residenciales para cierto tipo de ciudadanos, lo cual, motiva fenómenos de exclusión social, y merma la capacidad integradora y tolerante de la sociedad. Junto con ello, establecer que muchos de estos territorios con el tiempo pierden su atractivo de habitabilidad (exclusivamente por la falta de oportunidades), y se convierten en espacios degradados, de exclusión social, que muchas veces derivan en territorios de marginalidad y anomia social.

Para finalizar con el apartado de las ciudades dispersas, quisiera hacer referencia a Jane Jacobs, que plantea que la solución a gran parte de los problemas que presentan las ciudades dispersas, son contrarrestables en el tiempo, pero que requieren de voluntades políticas, consenso y de repensar nuevamente la funcionalidad de los espacios ya construidos, con la finalidad de convertirlos en espacios integrales, motivados por la capacidad de retroalimentación entre los agentes de desarrollo del territorio *"un barrio logrado es un lugar que mantiene sus problemas a una distancia tal que no se deja destruir por ellos. Un barrio fracasado es un lugar abrumado por sus defectos y problemas, y progresivamente indefenso ante ellos"* (Jacobs 1961, pág. 143).

### **2.2.2 Ciudad Compacta y/o Ciudad Creativa.**

Muchos son los enfoques que se contraponen a los efectos económicos, sociales y ambientales que han producido las denominadas "ciudades dispersas" en el territorio. Tal como hemos mencionado, gran parte de las ciudades a nivel mundial intentan hacer frente a un modelo de desarrollo urbano que con todas sus letras tiene más detractores que defensores a nivel mundial. Los resultados que analizamos en el apartado anterior, nos demuestran con hechos los fenómenos que han resultado de una planificación territorial que pretendía emular el modelo anglosajón de distribución espacial, intentado por sobre todo, emular el éxito económico, el modelo de vida y de composición social.

En este apartado, nos enfocaremos en desglosar a los principales teóricos detractores de las ciudades "dispersas", estableciendo las diferencias de tipologías y paradigmas que plantea un modelo de distribución espacial "compacto". Como bien establecimos en la primera parte de este capítulo, las ciudades actuales coexisten entre espacios "dispersos" y espacios "compactos", lo que motiva a los investigadores a centrarse mayormente en las soluciones para paliar problemas derivados de la dispersión, y no en dar una definición concreta de ciudad compacta.

Pero aquello no es un problema en si mismo, sino al contrario, ya que se debe entender que no todas las ciudades son iguales y no todas las soluciones podrían resolver el mismo problema en cualquier otro lugar. Lo importante es destacar que estamos frente a una corriente teórica más bien indicativa, que integra esta visión de espacios desiguales y de condiciones de inicio distintos, facilitando su comprensión a través de ejes rectores para la consecución de resultados.

Uno de los argumentos principales de las teorías sobre ciudades compactas, parten de la premisa de una sociedad basada en el conocimiento y la información, básicamente como los principales motores de la economía, pero supeditada a la visión de la riqueza del capital humano *"la riqueza en la sociedad preindustrial eran los recursos naturales, mientras en el periodo industrial se basaba en el capital manufacturado. Sin embargo, en*

*la sociedad actual sus fuentes de riqueza son el conocimiento, la imaginación y el capital humano"* (Menchén 2011, pág. 1).

Esta visión de centrar especial atención al capital humano no es azarosa, ya que coloca en una primera línea a la formación de técnicos y profesionales de todas las áreas por Institutos y Universidades, como también pone un especial énfasis en el espacio en donde las personas se desenvuelven, tal cual veremos más avanzado este apartado. Es necesario hacer un hincapié en el especial énfasis que posee este enfoque en el capital humano, básicamente porque esta visión les es muy atribuida a los teóricos de la globalización, los cuales son muy fervientes a generar una constatación tensión entre información y territorio. Un enfoque centrado en las personas no puede obviar uno de los principales "leitmotiv" de su existencia, y que es básicamente el lugar en donde se desenvuelven las personas, y el lugar que ocupa en relación al territorio (ciudadanía).

Una de las principales críticas que se realizan a las ciudades dispersas, tiene que ver con el alto consumo de recursos, y que en su intento de simplificar la complejidad de sus operaciones, la ciudad terminaba expandiendo una compleja red de carreteras y autovías externas e interiores. En una ciudad que pretende mejorar la dinámica de las relaciones que se dan en el territorio, se debe tender a mejorar la competitividad de los sistemas de gestión de recursos, haciendo uso eficiente de la información que emana de los agentes del territorio *"la estrategia de aumentar la complejidad, sin necesidad de aumentar substancialmente el consumo de materiales, suelo y energía, es la alternativa al actual modelo, que basa su competitividad en aumentar la periferia disipativa. La misma competitividad, o mayor, se puede conseguir aumentando la información organizada de los núcleos actuales sin necesidad de despilfarrar mas espacio, y haciendo mas eficiente la organización y los procesos de consumo energético"* (Rueda 1998, pág. 16)

No se trata de construir más de lo que ya existe para mejorar las dinámicas de los territorios, sino que todo lo contrario, supone aprovechar la mayor cantidad de los recursos que ya poseen las ciudades y darle un correcto funcionamiento. Otro elemento a destacar dentro de las teorías sobre ciudades compactas, se relaciona con la capacidad

que poseen los territorios de aumentar las oportunidades para las personas, y no solo en términos estructurales (empleo), sino que también hacer frente a la creciente diversidad que poseen los territorios, ofreciendo espacios de contacto entre las personas, para motivar la utilización del espacio público como herramienta generadora de información *"aumentar la diversidad es impregnar de ciudad proporcionadora de oportunidades, intercambiadora de información, controladora del futuro, porque genera estabilidad en la porción de territorio de que se trate"* (Rueda 1998, pág. 9).

Muchos autores enfocan el contacto como un elemento más economicista, es decir, entenderlo como la capacidad de generar oportunidades e innovación en las empresas y/o clusters empresariales. Si bien, es una parte fundamental de la teoría de las ciudades compactas, se relaciona mas que nada con la idea de creatividad y clase creativa, emanada por el Geógrafo Richard Florida, pero que toma mayor fuerza en los escritos de la Urbanista Jane Jacobs, enfocándose mas que nada en la solución a los espacios periféricos de las ciudades norteamericanas *"cuando un área de la ciudad carece de vida de acera, los vecinos tienen que ampliar sus vidas privadas si quieren tener algo que se parezca a un contacto equivalente con sus vecinos. Han de instaurar una u otra forma de cercanía, en la que se comparte mucho mas que en la vida de las aceras, o resignarse a la falta de contacto"* (Jacobs 1961, pág. 90).

A través del contacto entre los agentes que ocupan el territorio, surgen con fuerza las nociones de cooperación, redes y ciudadanía *"el concepto de red hace referencia a un espacio social constituido por relaciones entre personas, con una corriente permanente de intercambio reciproco, donde voluntariamente intercambian información, bienes y servicios. De esta forma, entre los ciudadanos se establecen lazos de cooperación para obtener resultados que no pueden lograr ellos solos"* (Menchén 2011, pág. 3).

La importancia que surge de las teorías urbanistas enfocadas en construir ciudades compactas, realiza un constante hincapié en la capacidad de construir ciudadanía, y de generar redes que permitan la existencia de comunidades dentro del territorio. También, como hemos destacado, las ciudades deben hacer un gran esfuerzo en crear oportunidades

para los personas, y sobre todo, a profesionales relacionados con las áreas del conocimiento y la innovación, ya que esto permite frenar la migración de valores hacia otras regiones *"las características que distinguen a estas ciudades como milieu creativo básico de la nueva economía incluyen: a) mercados de trabajo densos con amplias oportunidades para los trabajadores del conocimiento; b) un entorno urbano natural y arquitectónico atractivo; c) una comunidad urbana abierta, tolerantes a la diversidad y con vida social dinámica y atractiva"* (Rodríguez 2005, pág. 268).

Y es que las preferencias de los ciudadanos son los que van realizando cambios en las ciudades que habitan, y hoy en día, las transformaciones en los mercados del trabajo, y en los sectores productivos, imprimen a las ciudades compactas de un sello particular. La centralidad de las oportunidades en las grandes ciudades, ha llevado a plantear cambios en la manera de abordar los nuevos desafíos que surgen a partir de los territorios, y es donde ha ganado mucha fuerza la visión de que las empresas de alto nivel prefieren territorios en donde cuenten con el capital humano deseable *"durante siglos, lo lógico ha sido que la gente emigrara hacia aquellas ciudades con oferta de empleo. La revolución industrial produjo una ola masiva de emigración del campo a la ciudad. Sin embargo esta visión esta cambiando, en el futuro serán las empresas las que se desplacen hacia aquellos lugares que cuenten con el capital humano deseable"* (Munchén 2011, pág. 6).

Si bien es cierto que no todos los territorios poseen la oportunidad de llamar la atención de las empresas abocadas al conocimiento y la innovación, es posible generar transformaciones que vayan en la dirección correcta para lograrlo, así lo demuestra el investigador de la Universidad de Barcelona Horacio Capitel, al plantear las transformaciones que ha vivido la ciudad de Barcelona *"muchas ciudades se han dedicado con gran fuerza a reconstruir la imagen de la ciudad, tratando de convertir una imagen negativa en otra positiva, a través de la propaganda, el diseño y la promoción. Un aspecto esencial de esa estrategia es acentuar la idea de centros terciarios, con equipamientos culturales y lúdicos de tipo diverso: centros de congresos, capitales culturales, festivales de arte, competiciones deportivas de alto nivel, museos de ciencia y tecnología, parques y jardines"* (Capitel 1995, pág. 33).

Tomar medidas para cambiar la cara de las ciudades industriales del siglo XX es todo un desafío para las nuevas administraciones. Uno de los aspectos centrales a lo que deben tender las ciudades que inician transformaciones urbanísticas, es ampliar el número de metros cuadrados de áreas verdes por habitante, y no solo para crear grandes parques, ya que puede darse la lógica de instalar grandes extensiones de terreno en las afueras de la ciudad, cosa que sería completamente contraria a lo que se persigue como ciudad compacta, sino que deben ser áreas verdes integradas, cercanas a los centros de vida de las ciudades *"los espacios verdes, los equipamientos, los servicios y los transportes públicos han de ser accesibles, han de estar a una distancia - tiempo mínima para vencer la distancia psicológica que todos tenemos y que, de lo contrario, no facilita su uso... la ciudad es, en consecuencia y sobre todo, de la persona que va a pie, puesto que facilita el medios que pueden reducir drásticamente el estrés ambiental provocado por los vehículos, lo cual potenciará el contacto y la comunicación del espacio público"* (Rueda 1998, pág. 16)

Los aspectos mencionados se relacionan directamente con el concepto de sostenibilidad, ya que, las ciudades que han dado grandes pasos en estas áreas, han mejorado considerablemente la calidad de vida de las personas, y hoy en día se configuran como las ciudades más atractivas para vivir. La implementación de carril bici en toda la ciudad es uno de los elementos importantes, como también su fomento y utilización; también es importante proteger los centros de las ciudades, proteger el pequeño comercio y limitar el número de coches particulares en estas áreas, lo que indica que se deben realizar múltiples esfuerzos para fortalecer el transporte público y en la construcción de ejes semi-peatonales para el tránsito.

Es por lo mismo, que claramente no existe una línea divisora que separe los enfoques de ciudad compacta y ciudad creativa, ya que tal cual hemos visto, una ciudad compacta es intrínseca a los requerimientos de una ciudad creativa. Las diferencias son de manejo y de decisiones, ya que una ciudad puede ser compacta, pero puede carecer de las oportunidades y del apoyo hacia las áreas del conocimiento y la innovación. Una ciudad puede ser compacta y sus habitantes poseer un gran contacto entre ellos, pero puede ser

dispersa al no poseer la comunicación eficiente entre Institucionalidad, empresarios y sociedad civil. Este tipo de diferencias, son las que marcan los elementos teóricos que pretende diferenciar los enfoques de ciudades compactas y ciudades creativas, ya que, si bien las dos buscan mejorar el contacto, la complejidad y la eficiencia en el territorio va a depender del tipo de consenso que se tenga entre autoridades, empresarios y ciudadanos, para jugarse una estrategia de desarrollo económico hacia el futuro.

El autor Richard Florida, nos plantea la importancia del lugar donde queremos vivir, y plantea una serie de factores desarrollados por Kevin Stolarick que demuestran que plantearnos esta pregunta, puede marcar el desarrollo de nuestras vidas. También nos invita a pensar que buscan las personas para el desarrollo, y en cómo las ciudades que son consideradas creativas pueden ofrecer mejores oportunidades que otras *"el primer factor es identificar el tipo de población que ya existe en un lugar concreto... el segundo factor, es el único factor común a todas las fases vitales e incluye crecimiento económico regional y medidas específicas de tecnología, de talento y de tolerancia... el tercer factor tiene que ver con los servicios y con las cuestiones mas relevantes para la calidad de vida en cada una de las fases...y el cuarto factor hace referencia a los gastos específicos"* (Florida 2008, pág. 219)

Claramente la búsqueda de mayores oportunidades no solo esta relacionado con la idea de poseer un empleo en si mismo, sino que debe ser reforzada por un territorio que permita el desarrollo de todo tipo de actividades relacionadas con el conocimiento y la innovación; arte y cultura; ocio y entretenimiento; educación y tolerancia (*"otro aspecto de la estabilidad, en este caso económica, esta relacionada con la diversidad de las actividades económicas, y también la proximidad a otras actividades de investigación, formación, residencia, etc., son generadoras de creatividad porque ponen en contacto a sus complementarios"* (Rueda 1998, pág. 10)



Existe una necesidad de generar retroalimentaciones entre los diferentes agentes enfocados al desarrollo en el territorio, pero más que nada, con la finalidad de ser agentes innovadores en las áreas que se especialicen. Es por ello, que no necesariamente se debe ser una industria tecnológica para alcanzar los estándares de una ciudad creativa, sino que también, es posible coordinar e integrar a todos los agentes de desarrollo que posean las ciudades, desde logística, pasando por Universidades, hasta oficinas y administraciones.

Por lo mismo, para los teóricos de las ciudades compactas la localización de los lugares de trabajo, son el pilar fundamental para garantizar las retroalimentaciones entre los agentes económicos y las actividades productivas *"el carácter localizado de la producción y transmisión efectiva del conocimiento tácito, sugiere que la concentración geográfica y la aglomeración contribuyen al proceso interactivo de aprendizaje y refuerza la competitividad de las empresas locales en clusters innovadores, distritos y regiones"* (Rodríguez 2005, pág. 265).

Sumado a la posibilidad de generar aproximaciones entre los agentes de desarrollo en el territorio, es fundamental integrar al menos tres conceptos claves para generar competitividad, innovación y eficiencia *"se identifican tres rasgos básicos del entorno competitivo en las aglomeraciones territoriales más dinámicas: en primer lugar, una infraestructura formal de conocimiento compuesta de recursos tecnológicos y científicos. El segundo rasgo se refiere a los factores locales y la infraestructura blanda, que incluye las redes sociales y los espacios que facilitan la interacción entre personas. El tercer componente del contexto innovador local, se refiere a la capacidad creativa y el talento que habla Richard Florida"* (Rodríguez 2005, pág. 266).

A lo largo de este apartado, hemos establecido al menos dos criterios fundamentales para comprender las ciudades compactas y/o las ciudades creativas. El primero está enfocado en la composición urbanística de las ciudades, principalmente en la proximidad que representan este tipo de ciudades, y a partir de ella, plantea una serie de elementos que permitirán mejorar considerablemente la calidad de vida de las personas y las oportunidades del territorio. El segundo enfoque, más centrado en una perspectiva de

desarrollo económico, plantea la necesidad de generar mejoras en los subsistemas de información e innovación en el territorio, mejorando los aspectos urbanísticos para garantizar el contacto entre las actividades económicas (empresas) y formativas (Universidades, Institutos Tecnológicos, etc.).

Los dos enfoques proponen la proximidad, los contactos, las redes sociales, ciudadanía y una sociedad civil fuerte y empoderada. Por otro lado, se propone que los centros formativos estén en contacto con las necesidades de las empresas, investigación e innovación, sostenibilidad de recursos y sostenibilidad ambiental, eficiencia y tecnología. Es por lo mismo, que la línea divisoria entre los dos enfoques realmente no esta clara, ya que a mi parecer, las dos son condiciones "sine qua non" dentro de la estrategia de desarrollo que proponen.

Si bien los criterios que proponen los teóricos de las ciudades compactas y/o ciudades creativas son lo bastante claros e indicativos de cómo llevar una estrategia de desarrollo al territorio, a día de hoy, podemos observar que en el intento de sumarse a esta estrategia, las ciudades se han decantado por dos modelos específicos, así bien lo establece el investigador chileno Francisco Menchén *"se están conformando dos modelos de ciudades creativas... el primero se asocia a las grandes infraestructuras y a los iconos arquitectónicos, perfecto para los turistas... el segundo modelo son las ciudades creativas e innovadoras, basadas en diseñar redes sociales y en crear condiciones que canalicen las capacidades existentes en proyectos sociales, culturales, educativos y empresariales"* (Menchén 2011, pág. 3).

Para finalizar, claramente existen diferencias entre los conceptos de ciudad compacta y/o creativa, y a pesar de que son bastante marcados los unos de los otros, al parecer la finalidad de uno es el medio para la consecución de otro, lo que permite entender que mas allá de estar presente frente a un paradigma, estamos frente a un gran consenso teórico.

### **2.3 Ciudad Mediterránea y las Grandes Plataformas Comerciales.**

Existen otras apreciaciones que involucran a la ciudad mediterránea en una línea de ciudad compacta, pero que a través de sucesivos cambios en las tipologías de construcción, la ciudad se ha ido expandiendo progresivamente, y entrando en una dinámica de periferias urbanas y espacios monofuncionales, como también, la integración sistemática de las grandes plataformas comerciales en áreas urbanas.

Las ciudades mediterráneas dentro de sus tipologías de construcción, para teóricos urbanistas, geógrafos y economistas, es un espacio que se asemeja en gran parte a lo que entendemos por ciudades compactas. Este acercamiento viene dado por el aprovechamiento del espacio que posee la ciudad mediterránea, sobre todo por la construcción en altura que presentan las áreas residenciales, y por la integración adecuada de los servicios básicos y terciarios en el territorio. También podemos agregar que la ciudad mediterránea ha integrado correctamente las áreas de ocio y esparcimiento dentro de la ciudad, a través de áreas verdes, espacios lúdicos y zonas para la cultura.

Es por lo mismo, que a partir de este acercamiento, es posible buscar similitudes con las teorías de la ciudad compacta, y Salvador Rueda nos acerca a comprender mejor este acercamiento *"el modelo urbano, los criterios y objetivos que se escojan han de buscar, pues, la obtención de una ciudad sostenible social, económica, y ambientalmente, reduciendo las disfunciones de la ciudad existente y evitando las disfunciones potenciales en la ciudad de futura construcción... El modelo que, en principio, se acomoda mejor a los propósitos mencionados, con los ajustes necesarios, es el que ha mostrado ese tipo de ciudad mediterránea compacta y densa con continuidad formal, multifuncional, heterogénea y diversa en toda su extensión"* (Rueda 1998, pág. 8).

Si bien este acercamiento se puede observar a lo largo de la gran mayoría de las ciudades que poseen una composición mediterránea, es necesario tener en consideración las grandes transformaciones y modificaciones que han recibido estas ciudades a partir del éxito del mercado inmobiliario. Toda transformación que se realizó o derivó de la

expansión inmobiliaria, debe tener en consideración que el principal elemento de cambio en las ciudades mediterráneas se basó en la expansión (nuevos barrios) y distribución (periferias urbanas) *"los cambios son especialmente bruscos en las ciudades de la Europa mediterránea, que hasta hace relativamente poco tiempo presentaban estructuras urbanas compactas. Las periferias de estas ciudades conocieron una primera fase de expansión que funcionalmente era similar a la de las periferias anglosajonas, aunque formalmente estaban caracterizadas por las altas densidades"*. (García y Gutiérrez 2007, pág. 47).

Los cambios se pueden apreciar desde múltiples perspectivas, y sus efectos pueden ser disímiles en todo el territorio, pero las transformaciones más evidentes han llevado a los investigadores a plantear que las metrópolis urbanas de la Europa mediterránea, se han transformado en un espacio fragmentado *"una afirmación bastante común en las investigaciones sobre las características de los nuevos espacios urbanos es que la ciudad compacta tradicional se ha transformado en un espacio metropolitano cada vez más discontinuo, disperso y fragmentado"* (García y Gutiérrez 2007; citado en Díaz y Hewitt 2009, pág. 238).

Para ir aterrizando el objeto de estudio de la presente investigación, es necesario hacer referencia a uno de los adosados preferentes de la literatura de las ciudades dispersas, que guarda relación con la implantación de las grandes plataformas comerciales en el territorio. Dentro de esta línea, es fundamental comprender que la composición de las ciudades dispersas, ha implantado de manera sistemática las grandes plataformas comerciales en las cercanías de las ciudades, y en muchos casos, dentro de los centros neurálgicos de las urbes actuales. La función de aquellos nuevos espacios se ha monopolizado a través de las grandes cadenas del retail comercial, y se han transformados en puntos claves para el funcionamiento de las periferias urbanas.

En las ciudades Norteamericanas, y en gran parte de las ciudades latinoamericanas, la realidad del "mall" o centro comercial es inminente, de tal forma que a día de hoy, ha desplazado considerablemente las áreas verdes y se ha transformado en el principal

articulador del ocio y el esparcimiento en muchas de las áreas metropolitanas. La realidad de Europa no dista mucho de aquel concepto "bucólico" para los urbanistas norteamericanos de los 70's y 80's, por lo que, a pesar de que existen grandes diferencias sustanciales entre las décadas que se han ampliado las ciudades, el avance de este enfoque es una realidad territorial *"la forma repetitiva del modelo de los suburbios y los mall americanos se ha trasladado, con ligeras variaciones, a los espacios europeos... En Europa, especialmente en la zona mediterránea, en muchas ocasiones el fenómeno de dispersión suburbana de los espacios residenciales va asociado no solo a la vivienda unifamiliar, también a viviendas colectivas, pero en las que existe predominio de bajas densidades y una dotación de espacios verdes o zonas deportivas"* (García y Gutiérrez 2007, pág. 49).

Como bien mencionamos, un enfoque de ciudad dispersa ha posibilitado llevar adelante megaproyectos comerciales, los cuales, en su estrategia han centralizado la gran parte de servicios y comercios, generando una enorme dependencia territorial *"en este marco, también se dice que los centros comerciales alimentan la denominada ciudad dispersa, convirtiéndose en pieza clave de estos complejos desarrollos suburbanos, contribuyendo a la desaparición de las diferencias entre el centro tradicional y la periferia, al trasladar o dispersar y al mismo tiempo concentrar las funciones de consumo y ocio a espacios cada vez más periurbanos"* (Escudero 2008; citado en Díaz y Hewitt 2009, pág. 238).

Como bien mencione anteriormente, la falta de servicios básicos y terciarios en las nuevas periferias urbanas, se han visto compensadas por la "cercanía" que poseen con las grandes plataformas comerciales. Los mall's, se han provisto de la gran mayoría de servicios terciarios que existen a día de hoy (bancos, restaurantes, ocio, espacios lúdicos, entretenimiento, etc.), lo cual, ha posibilitado acercar estos servicios a los habitantes de las periferias, pero que en realidad carece de lógica, ya que no están insertos dentro de los espacios residenciales, provocando una sub. - utilización del coche por desplazamiento, y la nula voluntad de la empresa privada, en acercar realmente los servicios a las periferias *"el centro comercial no sólo representa un atractivo comercial para toda la región"*

*metropolitana, sino que también se convierte en una necesidad para estas nuevas estructuras urbanas de escasa dotación de servicios" (Díaz y Hewitt 2009, pág. 241).*

Uno de los principales problemas que representan las grandes plataformas comerciales, tiene que ver con la monopolización de la prestación de servicios, y es que, es un modelo que tiende a favorecer a las grandes compañías, en desmedro de los pequeños y medianos comerciantes. Se crea una suerte de dependencia de las grandes cadenas del retail comercial, y se centralizan los espacios comerciales a través de monopolios (Zara, Hugo Boss, Corte Inglés, Carrefour, etc.), lo cual, genera una competencia desfavorecida a los comerciantes dentro de los centros urbanos. Esta competencia está dada básicamente por el volumen de negocio que poseen las grandes distribuidoras, el cual se traduce en precios de venta mucho más bajos o por lo menos, flexibles *"la concentración comercial de todos los productos en manos de las grandes cadenas y la responsabilidad de su distribución en manos de los gigantes de la gran distribución. Este modelo probablemente tiende a favorecer el transporte de los productos a grandes distancias dentro del país. Aunque las pequeñas empresas también funcionan dentro del mismo modelo económico, para una empresa local las dificultades logísticas para conseguir productos desde fuera de la región son mayores"* (Díaz y Hewitt 2009, pág. 246).

Si bien, escasean las investigaciones en torno a los efectos que producen los centros comerciales a los pequeños y medianos comerciantes a nivel internacional los investigadores de la Universidad Complutense de Madrid, en relación a las consecuencias en las periferias madrileñas establecen lo siguiente *"lo cierto es que si se realiza una visita a uno de estos conjuntos urbanos periurbanos, sólo mediante la observación puede descubrirse como la existencia de pequeños comercios es casi nula y tal como afirma Escudero, todo gira en torno al consumo"* (Escudero 2008; citado en Díaz y Hewitt 2009, pág. 239).

Es importante destacar que los efectos que puedan tener las grandes plataformas comerciales pueden variar, dependiendo de la ubicación geográfica que poseen los comercios, o de la voluntad política en proteger los pequeños comercios asentados en los

centros urbanos. Esta decisión es clave a nuestro juicio, ya que permite dar un gran salto no solo en la protección de antiguos negocios, sino que, genera una promoción interesante del territorio y de los elementos que la configuran.

Claramente, el pequeño comercio de los centros históricos en España es una gran muestra de protección urbana, pero que depende principalmente de los esfuerzos que realizan las autoridades en un mejoramiento de las condiciones urbanísticas del territorio. Para los teóricos de las ciudades compactas, la protección del pequeño comercio en las zonas céntricas, es uno de los primeros pasos para la conformación de zonas de interés ciudadano, como también el principal esfuerzo generar un espacio renovado, coherente y dinámico, atractivo para la vida y el trabajo *"un elemento imprescindible para que las calles cumplan realmente esta función de relación, es la existencia de un fuerte tejido comercial que garantiza el dinamismo en las vías públicas. Jane Jacobs considera el comercio una pieza indispensable para que la gente se sienta segura en la calle"* (Muxi, Valdivia, Delgado; citado en Jacobs, pág. 10).

Por lo mismo, Jane Jacobs nos indica que para lograr avances en materia de seguridad, es necesario mejorar las dinámicas económicas y sociales del territorio, teniendo en consideración a los pequeños comercios que ocupan las calles *"el requisito básico de esta vigilancia es que haya una buena cantidad de tiendas y otros establecimientos públicos desperdigados a lo largo de las aceras de un distrito; entre ellos ha de contarse especialmente con aquellos establecimientos y lugares públicos utilizados con preferencia por la tarde y por la noche"* (Jacobs 1961, pág. 63).

La importancia que poseen los pequeños y medianos comercios en las ciudades actuales, demuestran los avances que se han realizado por mejorar las condiciones de habitabilidad y seguridad en los centros urbanos, como también se han transformado en grandes espacios de confluencia e interés ciudadano. Aunque no existe una clara voluntad de seguir apoyando estas actividades por parte de las autoridades, queda claro que es uno de los caminos centrales para avanzar hacia una ciudad compacta en el futuro.

## CAPITULO II

### **Sector Eixample, Valencia.**

A partir del desarrollo del marco teórico de esta investigación, considero necesario hacer hincapié en la idea de aterrizar las teorías enfocadas en la conformación de ciudades compactas, sobre todo en lo que respecta a la creación de zonas de interés ciudadano. Los esfuerzos que se han realizado en esta materia, son interesantes para medir las dinámicas territoriales entre habitantes, comercios, espacios de interés y lugares de trabajo, siendo posible adentrarse en los reales alcances que posee la teoría frente a escenarios altamente complejizados.

Existen avances a partir de las reformas y protecciones que hoy en día poseen los centros históricos de las ciudades, destacando las grandes inversiones en mejoramiento urbanístico y renovación urbana, hasta los avances en materia de seguridad y protección ciudadana. Hoy en día, es posible observar que la gran mayoría de los espacios rehabilitados poseen dinámicas completamente nuevas, los cuales han traído grandes beneficios a los habitantes y comerciantes de estas zonas. Aun así, la existencia de estos espacios, se ve opacada por un conjunto de decisiones que fueron aprobados por las autoridades en épocas del boom inmobiliario, y que su construcción, hoy en día es más una amenaza, que una ayuda para mejorar el crecimiento económico y la calidad de vida de los ciudadanos.

La ciudad de Valencia es un buen ejemplo para generar un análisis respecto a esta problemática, ya que, si bien cuenta con un centro histórico de gran extensión, posee zonas aledañas que están al margen de la gran parte de beneficios que supone estar integrados a zonas de protección comercial. La construcción de tres centros comerciales en las inmediaciones del centro histórico, hoy en día se ha transformado en una competencia "desigual" para gran parte de los territorios aledaños al centro histórico de Valencia (Eixample), y han contribuido en gran medida a generar dinámicas de dispersión territorial, provocando competencias zonales dentro del centro de Valencia.



Si bien, la instalación de tres centros comerciales (El Saler, Nuevo Centro y Corte Inglés), ha diversificado la oferta existente en el territorio, supone todo un retroceso en las aspiraciones de promover zonas de interés ciudadano, en donde se integren al menos los conceptos de trabajo, comercio, ocio y entretenimiento. El verdadero problema surge a partir de los territorios intermedios, entre los centros comerciales y el centro histórico, donde no se ha realizado ningún tipo de promoción y mejoramiento urbanístico, quedando en cierta manera a la deriva de los efectos de las dinámicas de territorios dispersos.

Uno de estos territorios intermedios, en donde nos centraremos a partir de este segundo capítulo, en una forma de diagnóstico territorial, se trata de un sector aledaño al centro histórico de Valencia, llamado sector del Eixample. La importancia de este territorio, es la posición estratégica que representa el sector para el fortalecimiento del comercio y el turismo en la zona. El auge que ha representado el barrio de Russafa, no se ha trasladado a otros sectores del centro de Valencia, sino al contrario, se ha ido cerrando dentro de su mismo sector, debido a los distintos territorios intermedios existentes (zona del Eixample), que figuran como barreras de separación entre un territorio y otro (Russafa y centro histórico).

Es por lo mismo, que toma fuerza el diagnóstico territorial, como herramienta para generar un análisis detallado de las dinámicas que posee el territorio, como también de los aspectos urbanísticos y comerciales. Si bien el sector del Eixample es colindante con los sectores de Russafa y centro histórico, a simple observación se puede estimar que no poseen las mismas dinámicas comerciales, ni mucho menos se puede hablar de una zona de interés ciudadano, por lo que, se observa un territorio desprotegido que poco se asemeja a los planteamientos de una ciudad compacta.

### **3. Delimitación y Objetivos del Diagnostico Territorial.**

El desarrollo de la investigación sobre el sector del Eixample, se desarrollo a partir de mi estancia por motivo de la práctica del "Master en Gestión y Promoción del Desarrollo Local" en la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia. El tiempo de dedicación para el desarrollo del diagnostico territorial en el sector del Eixample, se baso en 250 horas de trabajo, distribuidas entre los meses de Febrero y Abril del presente año.

La investigación supuso el desarrollo de un análisis territorial de los principales elementos que configuran el entorno del sector de L'Eixample. El resultado se compone por un análisis descriptivo de las actividades que se realizan en L'Eixample, como también la de los principales usos del espacio publico y de dotación urbana en la zona.

El desarrollo de la investigación contempló al menos cinco etapas para la construcción del diagnostico territorial en la zona de L'Eixample. Por motivos de restricción de palabras en la presente investigación, la metodología detallada y las fichas analítico - descriptivas de las calles que componen el sector, serán integradas como anexo para sus respectivas consultas.

La primera etapa de la investigación, se construyó a partir de la observación de primera fuente a través de múltiples visitas a terreno al sector del Eixample, con la finalidad de construir un archivo detallado por cada calle que incluya el análisis y descripción de lo observado en el territorio.

En segundo lugar, a partir de las visitas a terreno al sector, se dio paso a la construcción de fichas descriptivas por cada calle, que tomaron en cuenta los siguientes indicadores: Comercio asentado en cada calle; descripción de fachadas; farolas y alumbrado público; plazas y áreas verdes; pavimento para vehículos y aceras peatonales; instituciones asentadas en el territorio; aparcamientos (público - privado - comercial); señaleticas; atractivos turísticos; flujo vehicular y flujo peatonal (observación en mañanas); ocio y entretenimiento.

En tercer lugar, se expondrá en esta investigación los resultados del diagnóstico territorial en el sector del Eixample, donde se desarrollaran los indicadores que fueron elaborados para construir las fichas por cada calle. Los resultados se expondrán desde una perspectiva analítico - descriptiva, donde se realizara constante referencia a las condiciones urbanístico - comerciales del sector, y a las debilidades y fortalezas.

En cuarto lugar, para sistematizar los resultados del diagnóstico territorial, se utilizara la herramienta analítica para medir las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades. El resultado debe demostrar la relación que posee el territorio en función a dos perspectivas que motivan esta investigación: establecer relaciones entre el territorio y las teorías sobre ciudad compacta y ciudad dispersa; y en qué medida afectan las plataformas comerciales a los intentos de formar zonas de interés urbano para el desarrollo de la actividad económica, social y cultural.

Por ultimo, se integrará al informe final una serie de propuestas de actuación en el territorio, que sirvan de guía para la construcción de un eje semi - peatonal que sirva de conector entre dos barrios, y que además contemple futuras acciones en materia de mejoramiento urbanístico como apoyo al comercio y el turismo del centro histórico de Valencia.

### **Ámbito de Actuación.**

El ámbito de actuación para el desarrollo de esta investigación, se enfoca en la parte Nor. - oeste del Centro Histórico de Valencia, precisamente en el sector de L'Eixample. Es un sector que esta anexo al Centro Histórico de Valencia por el Sur, y limita al Norte con el barrio de Russafa.

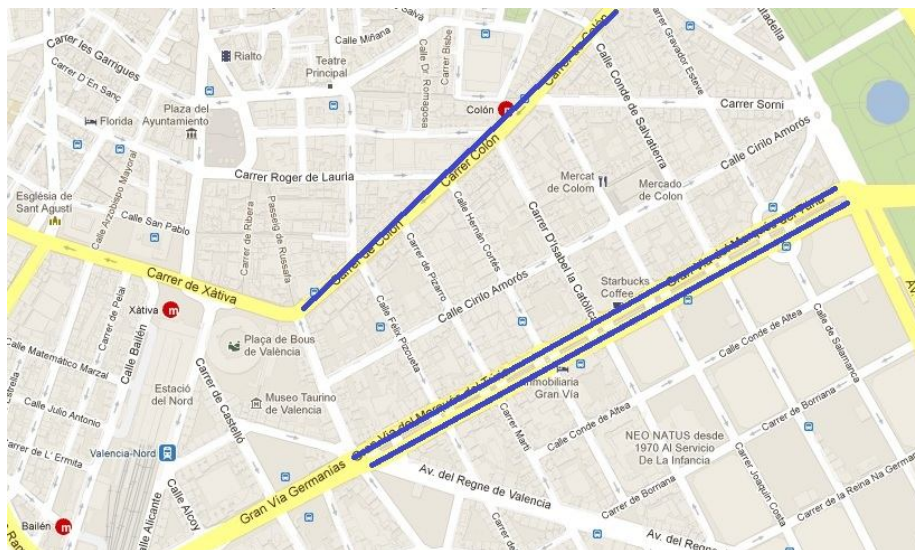


Las líneas de autobús que se pueden observar en el plano de EMT Valencia, se ordenan de la siguiente forma en detalle:

- Carrer de Russafa : línea 6 - línea 8 - línea 40 - línea N7
- Carrer Conde de Salvatierra : línea 13
- Carrer Hernán Cortés : línea 13
- Carrer Félix Pizcueta : línea N9 - línea N1 - línea 35 - línea 15 - línea 14 - línea 6

### **Limitantes.**

Para demarcar la zona de investigación del sector de L'Eixample, se han trazado dos paralelas que conforman una gran barrera urbana en el territorio. Se trata de dos grandes avenidas que poseen un importante flujo vehicular y peatonal en la zona, constituyéndolas como dos grandes barreras urbanas que demarcan un limite al sector en estudio (L'Eixample).



Fuente: Google maps.

**Norte : Carrer de Colón**

**Sur : Gran vía del Márquez de Túria**



- Carrer Hernán Cortés
- Carrer Isabel la Católica
- Carrer Jorge Juan

El análisis e investigación del conjunto de calles que componen al sector de L'Eixample, nos permitirán obtener indicadores para identificar las fortalezas y necesidades del territorio. El diagnóstico, contemplará un análisis detallado de las condiciones urbanísticas en la que se encuentran las calles que componen el sector de L'Eixample, como también se generarán mejoras que estarán fundamentadas en un documento que contemple propuestas de actuación en base a la investigación a realizar.

### **Objetivos del Diagnóstico.**

Dentro de los principales objetivos que se proyectaron para esta investigación, es la posibilidad de generar un análisis – descriptivo de las condiciones urbanísticas del sector del Eixample en Valencia. Por lo mismo, los principales elementos que se detallan en el apartado de “*Análisis de Resultados Diagnóstico Territorial, Sector Eixample*”, radican en los principales objetivos detallados a continuación:

- Determinar los recorridos turísticos - comerciales en el territorio.
- Conocer las fortalezas y debilidades que presenta el territorio en términos turísticos y comerciales.
- Permite establecer una aproximación a la evolución del territorio en términos urbanísticos y comerciales.
- Determinar las dinámicas entre los actores que componen el territorio.
- Describir las condiciones estructurales de los elementos de dotación pública en el territorio.



## **Evaluación del Territorio (Plan de Trabajo).**

El proceso de evaluación del territorio del Eixample, ha supuesto múltiples visitas a terreno para dar paso a la construcción de fichas por calles, que intentan sistematizar una serie de indicadores sobre las condiciones urbanístico - comerciales del territorio, desde la calle Russafa hacia la calle Jorge Juan.

El desarrollo de la investigación en el sector de L'Eixample y el entorno más próximo que lo rodea, constó de siete etapas a cumplir en el periodo que va desde el 01 de Febrero hasta el 19 de Abril del año 2013. La totalidad de horas de trabajo que representó la investigación en el sector del Eixample, constó de 250 horas presenciales en trabajo de oficina y visitas a terreno. Las seis etapas a cubrir en la presente propuesta de trabajo se dividen en los siguientes apartados: Elaboración de estrategia y metodología del proyecto; recogida de información en visitas a terreno; elaboración de fichas por calle analizada; análisis y evaluación del entorno; propuestas de actuación, y construcción del marco teórico.

Tabla N.6

Objetivos	01-02-2013	Semana 2 (4 a 8 Febrero)	Semana 3 (11 a 15 Febrero)	Semana 4 (18 a 22 Febrero)	Semana 5 (25 Febrero a 1 Marzo)	Semana 6 (4 a 8 Marzo)	Semana 7 (11 a 15 Marzo)	Semana 8 (18 a 22 Marzo)	Semana 9 (25 a 29 Marzo)	Semana 10 (1 a 5 Abril)	Semana 11 (8 a 12 Abril)	Semana 12 (15 a 19 Abril)	Semana 13 (22 a 26 Abril)	Semana 14 (29 Abril a 3 Mayo)	Semana 15 (6 a 10 Mayo)	Semana 16 (13 a 17 Mayo)	Semana 17 (20 a 24 Mayo)	Semana 18 (27 a 31 Mayo)	Semana 19 (1 de Junio)
Elaboración de estrategia y metodología	X	X																	
Recogida de información en terreno		X	X	X	X														
Creación de Fichas		X	X	X	X														
Análisis y evaluación						X	X	X	X										
Propuestas de Actuación									X	X	X	X							
Construcción Marco Teórico										X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Entrega Primer Borrador TFM																			X

Fuente: Tabla de elaboración propia



El desarrollo de la investigación tiene una data de al menos 23 semanas de trabajo continuado, que se dividen en tres grandes partes. El primero tiene que ver con el estudio de caso, en donde se generaron indicadores y se levantó información para generar los datos necesarios de esta investigación. En paralelo, se trabajó la elaboración del marco teórico y el posterior análisis que surge a partir de las visitas a terreno.

#### **4. Análisis de Resultados Diagnostico Territorial, Sector Eixample.**

A continuación, expondremos los resultados obtenidos a modo de evaluación/conclusión, exponiendo los factores más importantes y representativos, de las ventajas y problemáticas que presenta el sector del Eixample. Se realiza un análisis – descriptivo de una serie de indicadores que se definieron para elevar los datos registrados en las visitas a terreno. En una primera instancia se hará uso de la contextualización a través de una serie de estadísticos que permiten tener un acercamiento al territorio. En segunda instancia, se expondrán los resultados de los principales indicadores extraídos del estudio realizado de forma personal, en la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia.

Los indicadores utilizados para este apartado son los siguientes:

- Comercio establecido.
- Fachadas de las urbanizaciones.
- Equipamiento urbanístico (alumbrado público, residuos, equipamiento verde, transporte público, pavimento, aceras, señaléticas, etc.).
- Instituciones y organizaciones.
- Atractivos turísticos y/o patrimoniales.
- Áreas de ocio y esparcimiento.
- Dinámicas entre los actores que componen el territorio.

## **Municipio y Problemática.**

Nuestro diagnóstico territorial se centra en el Municipio de Valencia - Capital, como el principal núcleo comercial y residencial de la Provincia de Valencia, y el más importante de toda la Comunidad Autónoma. El Municipio de Valencia representa una importancia estratégica dentro del desarrollo económico de la región, en donde podemos encontrar la mayor presencia de la actividad industrial, del sector de servicios, de la industria tecnológica y el sector financiero.

El diagnóstico territorial que presentaremos a continuación, se articula dentro de lo que entendemos por "Modelo de Ciudad Metropolitana", en donde las principales problemáticas que apremian al desarrollo económico y social, surgen de la necesidad de generar un adecuado ordenamiento para el territorio.

Por lo mismo, las áreas metropolitanas imponen ritmos acelerados para el crecimiento de la actividad económica, sobre todo en lo que refiere al crecimiento urbano (inmobiliario), dentro de periodos de tiempo no son muy extensos. Las problemáticas que se derivan de la expansión inmobiliaria, comercial y poblacional, imponen nuevos desafíos a los Gobiernos Locales para contrarrestar los desequilibrios territoriales a través de la planificación estratégica y el planeamiento urbano.

Si bien, el municipio de Valencia es importante para generar una visión holística de las problemáticas que posee el territorio, para nuestra investigación es importante delimitar el enfoque de acción en donde centraremos el diagnóstico territorial.

Nuestra investigación se centrará en una de las zonas de Valencia que poseen una importante gama de pequeños comercios asentados en el territorio, que urgen de la necesidad de contar con un plan de acción que les permita mejorar las condiciones urbanístico - comerciales, con el fin de generar las coherencias pertinentes con el centro histórico de Valencia. El territorio en donde nos centraremos para el diagnóstico territorial se denomina como el sector del Eixample, y como objetivo se pretende

beneficiar al territorio de la ubicación estratégica que supone estar ubicado entre el centro histórico de Valencia y el Barrio Russafa.

La problemática que podemos vislumbrar en base al territorio que analizaremos, aqueja en gran parte a los pequeños comercios de las grandes ciudades a nivel mundial, y la utilizaremos como hipótesis para nuestro diagnóstico, en donde implica entender *que "el desarrollo de grandes centros comerciales (El Saler y Nuevo Centro) han supuesto una relativa pérdida de los pequeños comercios en las zonas urbanas protegidas, afectando principalmente a una de las fuentes de empleo más importante para la economía valenciana (el sector servicios)"*

### **Caracterización Socio - Económica.**

Para poder comprender la realidad territorial en donde centraremos nuestra investigación, detallaremos los principales indicadores estadísticos con el fin de caracterizar el territorio en cuestión. El Sector del Eixample está inserto dentro de la realidad del Municipio de Valencia, por lo que, para lograr caracterizar el comercio y los habitantes que residen o visitan el sector, haremos uso de los estadísticos que se encuentran en el Instituto Nacional de Estadística de España, y el Instituto Valenciano de Estadística (INE - IVE).

Los datos a nivel comarcal que podemos encontrar en la encuesta de Población Activa del IVE en el último trimestre del año 2012, nos demuestran que el total de personas entre 16 a 64 años representan a 509,92 mil personas, mientras que la población activa de la Comarca de Valencia representa a 393,39 mil personas.

Dentro del cuadro, podemos apreciar que la cantidad de personas ocupadas representa a 293,80 mil personas, mientras que los parados según la EPA llega a 99,59 mil personas. El total de la población inactiva en la Comarca de Valencia, según los datos de la EPA representan a 116,14 mil habitantes.

<sup>4</sup>Tabla N.1

DATOS NIVEL COMARCAL / VALENCIA				Año 2012
Población de 16 a 64 años	Activos	Ocupados	Parados	Inactivos
	509,92	393,39	293,80	99,59

Fuente: IVE

En términos porcentuales, la cantidad de personas que en este momento se encuentran desempleadas en el Municipio de Valencia equivale a un 25,3% de la población activa, mientras que la cantidad de personas ocupadas equivale a un 74,6%.

### Caracterización Demográfica.

Tabla N.2

Padrón: Población Total Valencia/València VALOR.	
Unidad	Personas
<b>DATOS</b>	
PERIODO	VALOR
2012	797.028
2011	798.033
2010	809.267
2009	814.208

Fuente: IVE



En términos demográficos el Municipio de Valencia en los últimos cuatro años ha demostrado un descenso importante de población, que ha pasado desde el año 2009 de tener 814.208 habitantes, al año 2012 a poseer 797.028 habitantes. Los factores

<sup>4</sup> Los datos están en miles de personas.

explicativos del descenso de la población en cuatro años pueden ser múltiples, aunque los más importantes sugieren como principal elemento el retorno de los inmigrantes a sus países de origen, las migraciones internas dentro de las Comunidades Autónomas, y las emigraciones de los Valencianos a otros países de la Comunidad Europea.

### **Nivel de Renta en la Comarca de Valencia.**

Tabla N.3

<b>AÑO 2009</b>	<b>PIB por Habitante/ Euros</b>	<b>PIB Total /Millones de Euros</b>
<b>CC. AA Madrid</b>	30.000	189.265
<b>CC. AA Cataluña</b>	26.500	193.479
<b>CC. AA Valencia</b>	20.000	101.197

Fuente: Eurostat.

El nivel de renta que poseen los habitantes de la Comunidad Autónoma de Valencia, no supera la media de España para el año 2009. El Producto Interno Bruto de la Comunidad Valenciana es de 101.197 millones de euros para el año 2009, mientras que la renta por habitante se posiciona en 20.000 euros por persona al año. El PIB per. Cápita, de la media española al año 2009 era de 23.271 euros, muy por encima de la renta por habitante de la Comunidad Valenciana. Si bien los efectos de la crisis económica no calaban tan hondo para el año 2009 en la Comunidad Valenciana, la variación que pueda existir para el año 2013 en términos del PIB per. Cápita pueden ser aún mayor que para el año 2009.

Tabla N.4

<b>Gasto medio por persona por grupos de gasto, según CCAA.</b>	
Unidades:Euros	
	<b>Comunitat Valenciana Año 2011</b>
<b>Total</b>	10139,58
<b>Grupo 1. Alimentos y bebidas no alcohólicas</b>	1494,13
<b>Grupo 2. Bebidas alcohólicas, tabaco y narcóticos</b>	215,76
<b>Grupo 3. Artículos de vestir y calzado</b>	508,74
<b>Grupo 4. Vivienda, agua, electricidad, gas y otros combustibles</b>	3179,55
<b>Grupo 5. Mobiliario, equipamiento del hogar y gastos corrientes</b>	484,18
<b>Grupo 6. Salud</b>	319,01
<b>Grupo 7. Transportes</b>	1227,85
<b>Grupo 8. Comunicaciones</b>	324,83
<b>Grupo 9. Ocio, espectáculos y cultura</b>	641,68
<b>Grupo 10. Enseñanza</b>	107,32
<b>Grupo 11. Hoteles, cafés y restaurantes</b>	857,32
<b>Grupo 12. Otros bienes y servicios</b>	779,23

Fuente: INE

El nivel de gasto por persona que existe en la Comunidad Valenciana, nos permite comprender el poder adquisitivo de los habitantes del territorio, catalogando por grupo los principales gastos que poseen las personas. Según el indicador elaborado por el INE sobre "gasto medio por persona por grupos de gasto", las personas en la CCAA. de Valencia gastan al año un total de 10.139 euros, en donde los ítems mas importantes de gasto están referidos a los elementos que componen la vivienda y los gastos del hogar, como también el transporte.

Otros ítems que destacan dentro del gasto de las personas en la CCAA. de Valencia, se refiere al gasto en alimento (1.494 euros), el gasto en "Hoteles, restaurantes y cafés" (857 euros), como también el "ocio y espectáculos" (641 euros), gasto en "artículos de vestir" (508 euros), y por ultimo "otros bienes y servicios" (779 euros).

En base a los últimos ítems anteriormente descritos, radica la importancia de comprender al sector de servicios como uno de los más importantes de la economía valenciana, y sobre todo para entender la importancia que posee el sector del Eixample, como una

manera de mantener activo al comercio enfocado a los servicios dentro del centro de Valencia.

Es necesario comprender que gran parte del gasto que realizan las personas que habitan en Valencia beneficia en cierta forma a pequeños y medianos comerciantes. El sector del Eixample no es ajeno a esta realidad, y en gran medida el comercio asentado en la zona se basa en comercio enfocado al sector de los servicios, siendo este sector junto al inmobiliario, uno de los mas afectados por la crisis económica.

### **Equipamientos.**

Tabla N.5

<b>Equipamientos</b>	<b>Salud</b>	<b>Educativos</b>	<b>Bienestar Social</b>	<b>Culturales y Recreativos</b>	<b>Locales Comerciales</b>	<b>Oficinas</b>
<b>Provincia de Valencia 2001</b>	2.748	2.608	1.868	2.084	56.690	24.473
<b>Comarca Valencia 2001</b>	1.237	1.012	659	681	22.147	13.858
<b>Sector Eixample</b>	5	1	0	4	258	n/c

Nota: El sector Eixample esta tomado desde calle Russafa a calle Jorge Juan, no incluye los comercios del Mercado Colón.

Fuente: IVE, Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia.

En términos de infraestructuras de servicios públicos y/o privados, sumado a las infraestructuras comerciales, el Municipio de Valencia cuenta con más del 50% del total de toda la provincia de Valencia.

El total de la provincia de Valencia en términos de servicios de salud y educativos (públicos y privados) cuenta con un total de 5.356 infraestructuras, mientras que el Municipio de Valencia posee 2.249 infraestructuras en total.

En equipamientos urbanísticos (recreativos y sociales) y locales comerciales, la provincia posee un total de 60.912 infraestructuras, mientras que el Municipio de Valencia posee un total de 23.487 infraestructuras.

Como ya establecimos, el objeto del diagnóstico territorial está enfocado al barrio del Eixample, por lo que, a través de sucesivas visitas a terreno, y la correspondiente construcción de datos (trabajo realizado a través de la *Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia*), podemos obtener ciertos datos que nos interesan para caracterizar en términos de infraestructura y equipamiento al sector.

En términos de servicios de salud y educativos (públicos y privados) el sector del Eixample cuenta con un total de 6 establecimientos, mientras que en equipamiento urbanístico - comercial, el sector cuenta con 262 establecimientos. Básicamente, las estadísticas nos demuestran los elementos que priman dentro del sector, siendo uno de los más importantes en términos de infraestructura y presencia, el pequeño y mediano comercio establecido.

### **Organización Sectorial.**

Es importante comprender que el sector del Eixample representa una pequeña porción del territorio dentro del Municipio de Valencia, configurándose solamente como un barrio que posee ciertos atributos urbanísticos - comerciales, como también elementos de turismo que son importantes para el centro de Valencia (*El Mercado Colón*).

La ubicación que posee el sector del Eixample se puede catalogar como estratégico desde dos puntos de vistas. Primero, se encuentra en medio de dos importantes zonas comerciales en Valencia, en donde figura el Centro Histórico y el Barrio de Russafa.

Estas dos zonas poseen atributos importantes a la hora de hacer un análisis, ya que el Centro Histórico de Valencia posee una importancia comercial y turística, mientras que el barrio de Russafa se configura como uno de los sectores más vanguardistas de toda



Valencia, donde también se está produciendo una fuerte inversión pública para el mejoramiento urbanístico de la zona, figurando proyectos tales como: integrar al territorio más de 15.000 metros cuadrados para peatones, modificaciones viales, carril bici, y reducción del tráfico rodado.

El comercio dominante en la zona del Eixample se perfila como pequeños comercios enfocados al intercambio de bienes y servicios, que se pueden catalogar en tres importantes áreas. En primer lugar, por gran mayoría se encuentra el comercio de emprendedores, en donde figuran comercios de tiendas de ropa, cafeterías, bares, panaderías y artículos variados. En segundo lugar, encontramos la presencia de tiendas que poseen especialización en la estética y la moda, que por lo general se tratan de grandes franquicias asentadas en el territorio (Hugo Boss, Porcelanosa, Zara, etc.) Por último, destacar la presencia activa de la prestación de servicios profesionales, divididos por consultoras, asesorías comerciales y/o jurídicas, como también estudios de diseño y arquitectura.

El nivel de desarrollo del comercio en la zona se puede establecer como alto, es decir, posee una cierta especialización de productos dentro del territorio, favoreciéndole de alguna manera la cercanía que posee con el centro comercial del Corte Inglés, ubicado en calle Colón, como también la importancia turística del Mercado Colón en esta área de Valencia.

La organización por parte de los comerciantes en el sector del Eixample es inexistente, ya que la gran mayoría de comercios no forma parte de alguna Asociación de Comerciantes, como tampoco de algún colectivo que pueda aunar los intereses que poseen los propietarios y/o vecinos del sector.

Aun así, se puede encontrar ciertos atisbos organizativos, sobre todo en el Mercado Colón de Valencia, pero que dado a los problemas que poseen los propietarios con los pagos de sus locales, han concentrado en gran parte sus esfuerzos en combatir los desahucios de sus locales comerciales. Por otro lado, encontramos la presencia de un

agrupación de Falleros (Isabel la Católica), pero que dado a su naturaleza, los problemas urbanístico - comerciales no son un tema de análisis y discusión dentro de la agrupación.

Las demandas que surgen a partir de la situación que posee el sector del Eixample, radican en la necesidad de hacer frente a las amenazas y oportunidades que representan los grandes centros comerciales instalados en las cercanías del centro de Valencia (Corte Inglés calle Colón, Nuevo Centro y el Saler). Para ello, consideramos que las demandas de los comerciantes y los residentes se pueden interpretar desde dos puntos de vista: uno organizacional, y otro enfocado en las condiciones urbanísticas.

Desde el punto de vista de los comerciantes, surge la necesidad de crear o utilizar las asociaciones existentes para canalizar las demandas que aquejan al sector del Eixample como comerciantes. Como demanda enfocada a las condiciones urbanísticas, supone un mejoramiento de las infraestructuras existentes, en la medida que permitan la creación de un corredor que sirva de puente para unir los barrios de Russafa y el Centro Histórico de Valencia. Dado aquello, supone un mejoramiento de la capacidad de negociación con el Ayuntamiento, como también una mejoría respecto a la promoción del territorio.

Por el lado de los vecinos que habitan el sector, surge la necesidad de crear una organización que vele por el cumplimiento de la normativa de los comercios establecidos, como también de generar acuerdos que permitan el desarrollo de la actividad económica y la vida cotidiana. En términos urbanísticos, mejorar la calidad de la infraestructura y del equipamiento urbano, generar coherencias entre actividad económica y áreas residenciales, y garantizar la seguridad del entorno.

## **Comercio.**

Desde la perspectiva del comercio en la zona del Eixample, es necesario destacar que estamos frente a una zona que posee un alto grado de ocupación de locales comerciales por calle. Es un sector que posee una alta especialización en cierto tipo de comercios, y la existencia de ello ha dependido claramente de su ubicación dentro del centro de Valencia.

Es necesario destacar que en el sector del Eixample se encuentra la presencia de tres elementos que configuran el total de la ocupación de infraestructuras en el sector. El sector del Eixample, se caracteriza por ser un área residencial que cohabita con la existencia de comercios urbanos, como también con oficinas y servicios profesionales.

El grueso del comercio en el sector del Eixample esta enfocado en el sector de servicios, especializado en tiendas de ropa, peluquerías, zapaterías, diseño y cosmética. También se encuentra bastante desarrollado el comercio adyacente a la moda, en donde podemos encontrar un gran numero de joyerías y tiendas de decoración de interiores.

En menor escala, se observa que el sector posee especialización en servicios de prestación profesional, primando por sobre todo la especialidad médica (Clínicas y Consultas Medicas). Dentro de ello, podemos encontrar que el sector cuenta con una variada oferta de asesoría legal y asesoría financiera, como también existe un gran número de consultoras especializadas. El sector no se caracteriza por poseer un alto número de comercios de proximidad, como tampoco destaca en la oferta de cafeterías, bares y/o restaurantes. Es posible encontrar el mayor número de comercios culinarios dentro del Mercado Colón, pero no representa la realidad de las calles adyacentes a un lugar turístico por definición.

**Tabla N.7**

<b>Comercios</b>	<b>Total</b>
Artículos de Oficina	3
Artículos Varios	8
Asesoría Financiera	3
Asesoría Legal	12
Asesorías Otras	7
Bancos Comerciales	9
Bares y Cafeterías	13
Clínicas	5
Comercio de Proximidad	2
Consultas Medicas	16
Consultores	9
Diseño	4
Electrónica – Audiovisual	3
Estanquerías	1
Farmacias	6
Galerías de Arte	4
Joyerías	11
Locales de Apuestas	2
Notarios	3
Ópticas	2
Otros	5
Panadería – Pastelería	4
Peluquerías	6
Restaurantes	7
Tiendas de Decoración	21
Tiendas de Estética - Perfumería	7
Tiendas de Ropa	70
Zapaterías	13
<b>TOTAL COMERCIOS</b>	<b>256</b>

Fuente: Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia.

En términos generales se puede observar que dentro del sector del Eixample, existen zonas que poseen un mayor fortalecimiento del comercio, que otras áreas dentro del mismo sector, principalmente por la inversión que se ha realizado para mejorar las condiciones de acceso y equipamiento urbanístico. Al ser un sector que no posee mayores atractivos turísticos que el Mercado Colón, o áreas de esparcimiento, existen calles en donde el comercio se ha visto desprotegido, llevando al cierre de numerosos locales comerciales en la zona.

## **Dinámicas del Comercio y el Territorio.**

Uno de los principales elementos que surgen para el análisis del territorio, es establecer que estamos frente a pequeños comercios que representan en su mayoría a emprendedores y distribuidores de marcas específicas. Además, este pequeño comercio enfocado al sector del intercambio de bienes y servicios, cohabita con grandes marcas internacionales que se dedican al mundo de la decoración, moda y estética (Hugo Boss, Zara, Porcelonosa, etc.), generando una interesante retroalimentación a la calidad de los productos que se exponen en las calles del sector del Eixample en Valencia.

Derivado de ello, uno de los puntos fuertes que existen dentro de los comercios que están asentados en el sector del Eixample en Valencia, es la estandarización de servicios que se prestan, primando las tiendas de moda (70 comercios)<sup>5</sup>, tiendas de decoración (21 comercios)<sup>6</sup>, zapaterías (13 comercios)<sup>7</sup> y joyerías (11 comercios)<sup>8</sup>. Junto con ello, es necesario establecer que esta homogenización de servicios se debe principalmente a ser un espacio de competencia a las grandes cadenas del Retail que están asentadas en los centros comerciales más próximos del sector del Eixample en Valencia (centro comercial El Saler, Nuevo Centro y Corte Ingles). A pesar de la homogenización de servicios que existen en el sector, se puede establecer que junto con ello conviven una serie de prestaciones médicas y consultoras particulares en el libre ejercicio de las profesiones.

Si bien, podemos encontrar que dentro de las dinámicas que resaltan de los comercios asentados en el territorio se establece *a priori* un cierto nivel de calidad y homogeneidad de los servicios, no indica que *a posteriori* exista una retroalimentación de parte de los comerciantes en elaborar estrategias conjuntas. Más bien, el desarrollo de los comercios en el sector resulta de una dinámica azarosa, más que de una decisión externa para promover este tipo de comercios en el territorio. Por lo mismo, una de las principales apreciaciones que surgen a raíz de esto, es que no se vislumbra ningún tipo de

---

<sup>5</sup> Tabla N.7 de la presente investigación.

<sup>6</sup> Ídem.

<sup>7</sup> Ídem.

<sup>8</sup> Ídem.

articulación entre los actores que cohabitan en el territorio, y mucho menos de ninguna Organización enfocada en canalizar las exigencias de los comerciantes, a diferencia de la organización que poseen otros sectores cercanos al Eixample, el caso de las Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia<sup>9</sup>.

Dentro de lo que define al territorio y sus dinámicas comerciales, es necesario mencionar que no estamos frente a un espacio de “alto interés” ciudadano, sino al contrario, un espacio de tránsito entre dos grandes avenidas del centro de Valencia. Por lo mismo, el sector del Eixample posee dos características negativas muy bien definidas, ya que gran parte de sus calles, a excepción del Mercado Colón, se articulan como calles de tránsito peatonal y vehicular entre dos avenidas (Márquez de Turia y Colón), mientras que por otro lado, la inexistencia de espacios verdes o de esparcimiento no genera ningún tipo de interés ciudadano en el territorio.

También es posible visualizar que existe una falta de promoción del comercio en la zona, afecta en gran parte a los comerciantes, en dar a conocer las ventajas que posee el sector del Eixample frente a otras zonas de interés comercial en el centro de Valencia. Uno de los elementos que mencionamos en los resultados, guarda relación con las escasas señaléticas que posee el sector para promocionarlo como un lugar de interés ciudadano, y así poder generar las dinámicas que permitan a comerciantes, restaurantes y cafeterías, en mejorar los niveles de afluencia al sector.

Por otro lado, dentro de las dinámicas que poseen los actores que componen el territorio, se encuentran una serie de consultoras profesionales en diversos temas (comerciales, mercado, abogacía, arquitectura, etc.). Es interesante abordar este tema, ya que uno de los puntos cruciales de las ciudades compactas, tiene que ver con la relación que existe entre el conocimiento, y las relaciones sociales y económicas. Se vislumbra la presencia de un amplio sector que posee presencia dentro del territorio, y que otorga diversidad al tipo de

---

<sup>9</sup> Con más de veinte años de funcionamiento, la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia ha logrado articular una gran red de asociados, canalizando demandas y estrategias comerciales hacia los propios asociados. Dentro de los grandes triunfos de esta organización se encuentra la protección del casco antiguo y la delimitación territorial de entrada a grandes cadenas del retail al centro.

uso que existe en términos económicos y sociales. El resultado que existe al combinar comercio, servicios profesionales y área residencial le imprime un sello característico a la zona del Eixample, el cual sin tener un plan de desarrollo en esta área, ha sabido combinar de manera adecuada los tres factores más importantes para las teorías de las ciudades compactas. Aun así, existe un factor que de alguna forma no permite mejorar estas sinergias territoriales, y tiene que ver con la poca oferta que posee el territorio en generar espacios de confluencia entre los actores.

Por último, no existe una real delimitación de los espacios de uso residencial y los espacios destinados para el comercio y los servicios profesionales, por lo que, los intereses que surgen a partir de los actores no confluyen en una demanda de carácter colectiva, sino al contrario, se barajan como alternativas por separado que favorezcan a un solo sector. Por lo mismo, considero que al no existir una demarcación correcta de los espacios, se tiende a generar problemáticas de convivencia en el territorio por parte de los actores, y surgen problemas que se reflejan en aspectos urbanos (escases de aparcamientos, residuos, paisajísticos, etc.).

### **Fachadas.**

A través de la visita a terreno realizada en la zona, se observa que el estado de las fachadas que componen el entorno del sector del Eixample se encuentra en un buen estado de conservación. Además hay que agregar, que las fachadas se encuentran acorde a los elementos paisajísticos que presenta el territorio, siendo este plenamente urbano.

Las fachadas del sector poseen un alto valor estético - patrimonial, algunas con bastantes años de antigüedad, en donde se vislumbra el trabajo de reformas y refacciones en el transcurso del tiempo. También es posible encontrar numerosos patios interiores en el sector, tradicionales de la arquitectura urbana de Valencia, los cuales poseen un valor patrimonial que es posible destacar como una ventaja arquitectónica para el territorio.

El problema de muchas fachadas y patios interiores en el sector del Eixample, es que la gran mayoría son privados, y el uso que poseen a hoy en día responde a un carácter netamente residencial, o de ocupación de inmobiliario para oficinas. Se observa que bajo estas características, es muy difícil sacar ventaja de estos elementos para su potenciación como atractivo turístico en la zona.

Si bien el sector posee fachadas en buen estado de conservación, se pueden vislumbrar ciertos problemas con algunos solares que se encuentran en el territorio (calle Russafa), que puedan derivar en actividades perjudiciales para el entorno y el comercio de la zona.

### **Alumbrado Público.**

El alumbrado público que posee el sector de Eixample, se encuentra en buen estado y completamente operativo. Es muy poco lo que podemos decir respecto a este apartado, sino más bien destacar que el alumbrado público cumple plenamente la función que posee dentro del sector, sin ningún tipo de problema observado.

### **Residuos.**

El tratamiento de residuos dentro del sector del Eixample, es un elemento al cual es necesario prestar ciertas atenciones que describiremos a modo evaluativo en este apartado.

En primera instancia, es necesario destacar que todas las calles que hemos analizado dentro del sector del Eixample, cuentan con equipamiento para la carga y descarga de residuos urbanos y reciclaje. También cuentan con equipamiento enfocado para la descarga de residuos individuales, los cuales se encuentran distribuidos a lo largo de todas las calles del sector.

Por lo general, las calles del sector del Eixample se pueden catalogar como "limpias", en donde existe una preocupación por parte de los residentes y comerciantes en mantener un



cierto nivel que favorezca la calidad de vida y al comercio. Los verdaderos problemas que se pueden observar dentro de este apartado, surgen a partir de la distribución y ubicación de contenedores en las calles del sector, donde podemos vislumbrar dos grandes problemáticas que mencionaremos a continuación.

El primer problema surge de la excesiva dotación de contenedores que poseen ciertas calles dentro del sector (Isabel la Católica, Jorge Juan, Pizarro), versus calles que poseen poca disponibilidad de equipamiento (Hernán Cortes, Félix Pizcueta, Russafa). Existe un desequilibrio de equipamiento que es evidente de observar, perjudicando directamente a residentes y comerciantes.

El segundo problema que posee el sector, guarda relación con el posicionamiento de residuos en el sector, principalmente el de contenedores de residuos urbanos y reciclaje en las calles. Al no poseer un sector delimitado, enfocado a la carga y descarga de residuos, los contenedores se encuentran distribuidos a lo largo de la toda la calle, pareciendo que su ubicación responde mas bien a una situación azarosa mas que planificada.

También, la mayoría de los contenedores se ubica en las intersecciones, por lo que, colinda directamente con las áreas de aparcamiento de las esquinas, produciendo problemas para los vehículos, como también problemas estéticos para los residentes y transeúntes.

En síntesis, los problemas derivados de la dotación y posicionamiento de equipamiento para residuos en el sector del Eixample, provocan serios desequilibrios entre las calles que componen el sector, en donde es posible encontrar con facilidad problemas de acopio de residuos, como también problemas de distancia para habitantes y comerciantes. Todo ello se puede traducir en problemas que afectan directamente a la calidad de vida de las personas, como también al valor paisajístico que posee el territorio (problema para el comercio).

### **Equipamiento verde.**

El sector del Eixample cuenta con muy poco equipamiento verde dentro del cuadrante analizado. Las razones decaen en que la estructura urbana del territorio no permite la instalación de ningún tipo de equipamiento verde, ya que se trata de un área ubicada entre dos grandes avenidas (Colón y Gran vía del Marqués de Túria).

El poco equipamiento verde que posee el sector es más bien decorativo, la mayoría ubicados en la calle Cirilo Amorós. Dentro de las visitas a terreno se vislumbra que los árboles ubicados en el sector, en su mayoría se trata de vegetación nativa, salvo el caso de los frutales ubicados en las inmediaciones del Mercado Colón, tratándose mas bien de árboles frutales introducidos. El cuidado que posee el escaso equipamiento verde es preocupante, ya que se observa detrimento de la vegetación producto del nulo regadío que poseen.

### **Transporte Público.**

El cuadrante analizado goza de una posición estratégica en términos de transporte público, ya que, cuenta con variadas alternativas de transporte urbano integradas en las inmediaciones del sector. Además, en el sector analizado observamos que circulan variados recorridos de autobuses entre las calles del Eixample, sumando los que ya circulan por la calle Colón y la Gran vía del Marqués de Túria. En las cercanías del sector se encuentran ubicados los metros de Colón y Xátiva, permitiendo la entrada más próxima al centro de Valencia. El sector del Eixample esta completamente integrado a las líneas del metro, como también esta muy próximo a la estación de trenes de Valencia - Nord, situando al sector como colindante a la puerta de entrada a la ciudad de Valencia. El total de líneas de autobuses que circulan por las calles del sector del Eixample son 12, las cuales detallamos a continuación:

### **Russafa:**

- **Línea 6** TORREFIEL - MALILLA
- **Línea 7** MISLATA - LA FONTETA
- **Línea 8** ESTACIÓN DE AUTOBUSES - MALILLA
- **Línea 40** UNIVERSIDADES - ESTACION NORD
- **Línea N7** PLAZA DEL AYUNTAMIENTO - FONTETA SAN LUIS

### **Félix Pizcueta:**

- **Línea 6** TORREFIEL - MALILLA
- **Línea 14** FORN D'ALCEDO/PINEDO - MARQUÉS DE SOTELO
- **Línea 15** PINEDO - MARQUÉS DE SOTELO
- **Línea 35** PL. AJUNTAMENT- C. ARTS I CIÈNCIES/I.CANÀRIES
- **Línea N1** PLAZA DEL AYUNTAMIENTO - LA MALVAROSA
- **Línea N9** LA TORRE - UNIVERSIDAD DE VALENCIA

### **Hernán Cortés:**

- **Línea 13** BARON DE CARCER - FONTATA SAN LUIS

### **Elementos Urbanísticos.**

A modo evaluativo, nos centraremos en destacar los elementos más importantes de las calles del sector del Eixample. Para mas detalle sobre los elementos que utilizamos para construir este indicador, dirigirse a las fichas descriptivas por calle del sector del Eixample.

Desde el punto de vista del "**sentido direccional**" de las calles que componen el cuadrante analizado, se observa que se articulan como calles con sentido unidireccional que van desde la Gran vía del Marqués de Túria, hacia la Calle Colón y viceversa.

Sobre el estado del "**pavimento**" en el sector, se puede catalogar como "deficiente", ya que, en la mayoría de las calles el pavimento presenta serios problemas de desgaste por el paso de automóviles y autobuses en el tiempo, en donde es común encontrar baches y deformaciones en la cubierta del asfalto. Las calles que mejor estado del pavimento poseen, son las que han tenido en el último tiempo algunas actuaciones para mejorar las condiciones urbanísticas del territorio (calles de Russafa, Jorge Juan, Conde de Salvatierra).

El "**flujo vehicular**" que presenta el sector del Eixample se puede establecer como de "alto tránsito vehicular", ya que, como hemos comentado, se ubica entre dos arterias principales del centro de Valencia (Colón y Gran vía del Marqués de Túria). De todas formas, es necesario mencionar que las calles que poseen el mayor flujo vehicular son las que están diseñadas para ser avenidas de tránsito, en donde además circule el transporte público de la zona.

El "**flujo peatonal**" dentro del sector es variado, y no se puede establecer con certeza un rango de personas que circulan por cada calle sin un estudio que lo avale. Dentro de nuestra observación podemos establecer que las calles que mayor flujo peatonal presentan, son las calles que poseen mayor comercio establecido, como también las calles que bordean el Mercado de Colón (atractivo turístico).

El estado de las "**aceras**" observadas en el sector, se pueden calificar como en buen estado. Se observa que son coherentes con el ancho de la calle, como también del flujo peatonal que presenta la zona. Para más detalles, dirigirse a las fichas descriptivas de cada calle.

La evaluación que se puede realizar sobre los "**aparcamientos**" en el sector del Eixample, se asemeja en gran parte a la realidad de los aparcamientos en toda la ciudad de Valencia. El sector se encuentra sobrecargado de vehículos, por lo que, encontrar lugares donde aparcar es una dificultad para las personas. Todo ello ocurre a pesar de la existencia de parking privados, y de la gran disponibilidad que ofrecen las calles para aparcar (ambos sentidos de la calle en muchos casos).

### **Establecimientos e Instituciones.**

Sobre este apartado, es necesario mencionar que el sector del Eixample no posee numerosas instituciones<sup>10</sup> asentadas en el sector. Se pueden destacar la presencia de un establecimiento educacional (San Vicente Ferrer), como también el Colegio de Arquitectos de Valencia y la Congregación religiosa de los Dominicos.

### **Atractivos Turísticos.**

El principal atractivo turístico del sector del Eixample, sin lugar a dudas es el Mercado Colón, el cual fue construido a principios del siglo XX, y ha caracterizado al sector por casi 99 años. La reforma que supuso rehabilitar el mercado y sus alrededores, ha mejorado considerablemente el aspecto que posee el sector a día de hoy, sobre todo en las inmediaciones más próximas al mercado (calle Jorge Juan y Conde de Salvatierra). Aun así, el sector en términos generales, demanda de un mejoramiento de las condiciones urbanísticas, ya que, es posible observar el detrimento de variados aspectos que perjudican la calidad de vida de las personas y al comercio establecido.

Por otro lado, si es posible destacar al comercio como un atractivo turístico en la zona, podemos hacer referencia a los múltiples comercios de moda y estética, caracterizados en tiendas de ropa, zapaterías, joyerías, peluquerías, tiendas de diseño y decoración (total de 128 comercios).

También se puede destacar la presencia de la Congregación religiosa de los Dominicos y su Iglesia ubicada en calle Cirilo Amorós. Desde el punto de vista de un turismo cultural, la presencia de la congregación implica un interés desde el punto de vista de los fieles religiosos y los interesados en la actividad.

Para finalizar, establecer que el sector posee un amplio potencial desde el punto de vista de los atractivos turísticos y patrimoniales, aprovechando los recursos ya existentes

---

<sup>10</sup> Por Instituciones se comprende a todo tipo de organización y/o establecimiento, que por definición poseen una función de carácter público. También se aplica a normas de conducta y costumbres de un determinado grupo de la sociedad, pero para este caso, se aplica a establecimientos educacionales, congregaciones religiosas, etc.

(Mercado Colón) para potenciar los que hoy en día no están integrados de manera coherente con la estrategia de desarrollo local en el sector. El sector del Eixample posee una ubicación estratégica dentro del territorio, ya que esta en medio de dos sectores de importante crecimiento, inclusive a pesar de la actual crisis económica (Barrio de Russafa y el Centro Histórico).

### **Ocio y Esparcimiento.**

Dentro de este apartado, se puede destacar que la mayor oferta desde el punto de vista del ocio y entretenimiento, la posee el Mercado Colón dentro del sector del Eixample. El objetivo cuando se realizaron las reformas en el Mercado Colón, era que este se convirtiese en un lugar que por excelencia fuese de encuentro y esparcimiento, donde podemos encontrar una oferta variada de restaurantes, cafeterías y bares.

Se puede destacar que dentro del sector, la calle Hernán Cortés es la que posee una mayor oferta de restaurantes y cafeterías de todo el sector, excluyendo al Mercado Colón. A diferencia de ello, las demás calles analizadas en el diagnóstico urbanístico - comercial, no poseen elementos a destacar en este sentido, y eso es debido principalmente a la falta de promoción que posee el territorio frente a otros sectores del centro de Valencia (Centro histórico, Cabanyal, Russafa, Benimaclet, etc.).

### **5. Análisis D.A.F.O.**

La realización de un análisis que evalúe las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades, implica obtener una visión completa de los elementos más característicos del territorio. Es por ende, que nos enfocamos en establecer en forma de prioridades el análisis de los factores internos y externos que influyen dentro del territorio, y nos aventuramos en dar algunos lineamientos que posibiliten una mejora sustantiva en el territorio.

Tabla N.8

Debilidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La principal debilidad que posee el sector del Eixample, radica en la <i>inexistente promoción que se realiza al territorio</i>, sobre todo en lo que refiere a la Institucionalidad y los propietarios del comercio.</li> <li>• <i>La estructura del sector</i>, a día de hoy, no permite la instalación de espacios de interés ciudadano, por lo que, se tiende a observar al sector, como anexo a las oportunidades derivadas del centro histórico de Valencia.</li> <li>• <i>No existe una red de comerciantes organizada en el sector</i> (salvo el caso de comerciantes del Mercado Colón). Existe dificultad a la hora de generar consensos importantes que vayan en beneficio de los comerciantes y la ciudadanía.</li> </ul>
Amenazas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La principal amenaza proviene de <i>la Institucionalidad</i>, ya que, no existen presupuestos para afrontar una posible reforma al sector, con la finalidad de mejorar las condiciones urbanísticas. También se puede agregar que no existe ningún tipo de acercamiento para la satisfacción de las demandas de los comerciantes.</li> <li>• Al no poseer dineros para reformas en el sector, una segunda amenaza seguiría siendo, el fortalecimiento del <i>eje que conecta a los dos centros comerciales mas cercanos por medio de la ciudad</i> (Nuevo Centro y El Saler).</li> <li>• La creciente <i>promoción hacia las grandes plataformas comerciales</i> fuera de los centros urbanos, supone una pérdida relativa de los comercios en el sector.</li> </ul>

Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe una <b><i>importante especialización del sector de servicios</i></b> dentro de la zona, que esta caracterizado por tiendas de moda, joyerías, peluquerías y centros de belleza.</li> <li>• <b><i>Se han instalado en el sector, profesionales de distintas áreas laborales,</i></b> para montar sus oficinas y estudios, lo cual, sumado a los comercios establecidos, supone un aumento en las dinámicas en estas áreas.</li> <li>• <b><i>El sector combina de manera no - planificada, a lo menos tres elementos importantes: servicios, trabajo y residencia.</i></b> La existencia de estas tres variables, genera un enorme potencial para la zona, pero que lamentablemente no ha sido canalizada por ningún agente del territorio.</li> </ul>
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><i>Las zonas de Russafa y el centro histórico, son sectores que están ejerciendo dinámicas territoriales bastante positivas en términos económicos y sociales.</i></b> Existe un interés generalizado en ser parte de los beneficios que conlleva a fortalecer espacios de interés ciudadano, por lo que, la cercanía del sector del Eixample a estas dos zonas, permitiría sumarse a las iniciativas que de ahí surgieran.</li> <li>• <b><i>La crisis económica</i></b> ha disminuido las expectativas recaudatorias de los propietarios de locales comerciales en el sector del Eixample, por lo que, existe una caída generalizada de los precios de alquiler en el sector, lo que ha permitido la apertura de nuevos emprendimientos en materia de servicios profesionales, comercio, residencia, ocio y entretenimiento.</li> </ul>

Dentro de las debilidades que posee el sector, podemos encontrar que el principal elemento que engloba este apartado, es la escasa promoción por parte del Municipio y los propios comerciantes del sector. También hay que sumar que dentro del sector no se cuenta con espacios para la confluencia de los actores y mucho menos con espacios de interés ciudadano para acercar a las personas al sector. Teniendo en cuenta estos elementos, considero que existen dos grandes focos en los cual hay que centrar la



atención para el mejoramiento de las condiciones de comerciantes y residentes. El primero implica un mayor acercamiento del Municipio en las demandas que poseen los actores del territorio, y junto con ello, generar los espacios necesarios para articular un programa de promoción a nivel local. El segundo, guarda relación con integrar a los comerciantes del sector a una plataforma de promoción y defensa de los intereses, que permitan a los comerciantes formar parte de una organización sectorial y mantener sus niveles de autonomía frente a las esferas del Gobierno Local.

Dentro de las amenazas que posee el sector, considero que la más importante se relaciona con el avance de las grandes plataformas comerciales en las periferias de Valencia, como también las que existen en los bordes del mismo centro (Saler y Nuevo Centro). Si bien el accionar de las grandes cadenas comerciales pareciera ser un poco desproporcionada en relación a lo que puedan generar los pequeños comercios (publicidad, ofertas, etc.), existe un punto que permite marcar una diferencia importante entre las grandes cadenas del retail de bienes y servicios y los pequeños comercios en el centro de Valencia. Si bien, los modelos de consumo han ido evolucionando en el tiempo, los centros comerciales han tomado protagonismo y han monopolizado gran parte del intercambio de bienes y servicios a nivel local, ofertando en muchos casos “un nuevo modelo de vida y consumo” para las sociedades modernas. Esta apreciación indica que existe un cambio cultural en relación a los modelos de consumo, pero también indica que estamos frente a un elemento diferenciador dentro de las personas y el comercio. Por lo mismo, una gran amenaza puede transformarse en una importante oportunidad para generar un elemento diferenciador entre los pequeños comercios y los centros comerciales. Para ello, los comerciantes deberán trabajar estrategias de manera conjunta, que permitan construir un espacio de interés ciudadano y que además sea atractivo para los consumidores, donde además de ser interesante, debe poseer un cierto nivel y calidad para diferenciarse de la impersonalidad que poseen los centros comerciales.

Las fortalezas que se han descrito en la Tabla n.8, representan un punto de partida muy importante para generar actuaciones en el territorio. Que se combinen el trabajo, el comercio y las residencias en un solo lugar, indica que estamos frente a un territorio con

un amplio potencial en términos económicos y sociales. En términos económicos, los pequeños comercios de bienes y servicios permitirían contribuir con la generación de nuevos empleos y de mayores ingresos por impuestos al Ayuntamiento de Valencia. También, la ubicación preferencial que posee en relación a otros sectores, permite atraer al sector nuevas oficinas y estudios para el uso de servicios profesionales, lo que mejoraría en gran parte el valor añadido del territorio. Acercar esta realidad a los sectores céntricos, a diferencia de los parques tecnológicos construidos en la década de los 90's, los cuales alejaban a los profesionales e investigadores de los centros urbanos, permitiría implementar interesantes programas de recuperación económica, como también dar un interesante paso en la conformación de Valencia como una ciudad compacta y creativa.

Por último, apoyado por lo anteriormente descrito en relación a ciudad compacta y creativa, las oportunidades que imprimen los sectores aledaños son fundamentales para elaborar una estrategia de desarrollo en el sector. El centro histórico de Valencia y el barrio Russafa, han tenido importantes avances en la promoción de los atractivos turísticos, pequeños comercios, lugares de trabajo y espacios de ocio y esparcimiento, por lo que, para el sector del Eixample al ser un sector intermedio entre estos dos barrios, se genera una situación que inevitablemente tendrá efectos positivos y negativos en el corto y mediano plazo.

## **6. Conclusiones y Recomendaciones.**

Como propuesta de actuación dentro del territorio, tomaremos como base argumental las reformas realizadas en las inmediaciones del Mercado Colón en términos urbanístico y paisajísticos. La calle de Jorge Juan y Conde de Salvatierra hoy en día experimentan un fuerte crecimiento comercial, principalmente por la cercanía que posee con un atractivo turístico de gran importancia como es el Mercado Colón, pero también por el valor que agregaron las reformas enfocadas al mejoramiento urbanístico.

Las reformas, han mejorando las condiciones de acceso vehiculares y peatonales, como también los elementos paisajísticos del sector, en donde todo ello se ha traducido en un impulso hacia el comercio, mejorando la calidad de los locales comerciales, como también impulsando la apertura de nuevos comercios dentro del sector.

Por lo mismo, consideramos que la transformación que se ha llevado en las inmediaciones del Mercado Colón, sirven como un buen precedente para replicar dentro del cuadrante analizado (Eixample).

Las calles que mayor atención necesitan para mejorar sus condiciones urbanísticas son: Félix Pizcueta, Hernán Cortés e Isabel la Católica. Los principales problemas que se observaron a través de la evaluación, radican en las malas condiciones que presentan las aceras, el pavimento y la nula existencia de equipamiento verde. A ello, hay que sumarle los problemas derivados de los aparcamientos, como también de los problemas de depósito y recogida de residuos urbanos.

Las tres calles propuestas presentan particularidades que son necesarias tener presentes antes de generar una propuesta.

Las calles Félix Pizcueta y Hernán Cortés, figuran dentro del plano de recorridos de autobuses de la Empresa Municipal de Transportes. Como hemos corroborado en las fichas descriptivas por calle, ambas poseen variados recorridos de autobuses de forma diaria y constante, por lo que, consideramos que cualquier intervención necesita tener en cuenta la dificultad que implicaría querer cambiar los recorridos de autobuses hacia otras calles del sector. Como propuesta abordaremos la condición existente de los recorridos de autobuses por estas calles, enfocando los cambios en aspectos que no influyan en la circulación diaria del transporte Público.

La calle Isabel la Católica por el contrario, no posee líneas de autobuses que circulen por la calle, pero su particularidad radica en la existencia de un establecimiento educacional (San Vicent Ferrer), por lo que, es necesario considerar que las actuaciones en el

territorio no deben cambiar la dinámica que se produce en horas puntas (horario de entrada y salida de escolares), sino al contrario, mejorar las condiciones para que los vehículos puedan aparcar de manera que no produzcan colapso de vehículos en la calle.

### **Propuesta eje semi - peatonal.**

La experiencia nacional e internacional sobre la construcción de ejes semipeatonales, ha dado buenos resultados en términos urbanísticos y paisajísticos, ya que se presenta como una alternativa de remodelación del espacio antiguo, sin tener que trastocar los elementos ya existentes en el territorio. Y es por lo mismo, que hoy en día es un modelo de reforma urbana tan bien aceptado, donde se integran los conceptos de paseo peatonal, flujo vehicular controlado, y elementos paisajísticos coherentes con el territorio.

Los beneficios que trae consigo la modificación de las calles de tránsito vehicular, hacia calles semipeatonales son variadas y evidentes en muchos casos. El principal elemento a destacar, tiene que ver con la reducción del tráfico vehicular en la calle intervenida, ya que se permite de cierta forma un mayor flujo peatonal en la zona.

El incremento del flujo peatonal en desmedro del tráfico rodado, esta de acorde plenamente con las necesidades que tienen las grandes urbes como Valencia hoy en día, principalmente por el grave problema de congestión vehicular y evidente nivel de saturación que presentan los aparcamientos del centro de la ciudad.

Dentro de los beneficios que trae consigo una calle semi - peatonal, se encuentran el mejorar los accesos para los peatones y vehículos, lo cual, supone la integración de los sectores al facilitar el desplazamiento entre un punto de la ciudad y otro. Este es uno de los principales motivos que se persiguen hoy en día, es decir, establecer dinámicas territoriales en donde antes no las existían, donde la interacción entre los territorios permite revitalizar elementos como el comercio y la vida urbana en un amplio sentido.

Además como propuesta, consideramos que una calle semi - peatonal no permite una apropiación indebida de elementos paisajísticos no deseados, ya que la calle seguirá albergando flujo vehicular. Cuando nos referimos a elementos paisajísticos no deseados, hacemos referencia a una de las principales demandas de los residentes del sector, que intentan regular la expansión de los bares y cafeterías hacia la calle (principalmente por ruidos molestos).

Las calles semipeatonales en su diseño (aceras y calle casi al mismo nivel), integran coherentemente a las personas con movilidad reducida a la ciudad. Si tomamos como referencia los resultados del análisis urbanístico (fichas descriptivas), nos daremos cuenta que el viejo equipamiento urbanístico, no es "integrador" en este sentido, sobre todo en la separación de la calle con la acera.

Consideramos que lo realizado en las calles de Jorge Juan y Conde de Salvatierra en el sector del Eixample, se amolda perfectamente a lo que hemos venido mencionando sobre los ejes semipeatonales, en donde además permite observar que las reformas llevadas a cabo han solucionado problemas urbanísticos (aparcamientos excesivos y congestión vehicular), como también han supuesto un impulso y mejoramiento del comercio en la zona.

A continuación, presentamos conceptos que consideramos claves para una posible reforma de las calles propuestas, en donde quedan integrados los elementos anteriormente mencionados sobre calles semipeatonales.

- **Ampliar las aceras** para mejorar el flujo peatonal de las calles, esto implica una mayor cantidad de peatones por cada calle (potenciales consumidores), como también integrar las fachadas y comercios a personas y vehículos de tránsito.
- **Reducir el ancho de la calle** (pavimento), con la idea de constituir un solo eje, en donde pueda circular un solo vehículo a una velocidad reducida dentro de la calle.

- **Mejorar la ubicación de los contenedores** de residuos, como también ampliar la disponibilidad de estos mismos.
- **Integración paisajística**, implica combinar elementos urbanos con elementos naturales, es decir, la instalación de equipamiento verde y elementos decorativos. Se recomienda árboles decorativos como naranjas (que priman en casi todo el entorno de Valencia).
- La ampliación de la acera, debe tener en cuenta una **altura de separación** de la calle, que sea capaz de integrar a las personas con movilidad reducida.
- Claramente, una transformación hacia una calle semi - peatonal implica una **reducción de los aparcamientos** en el sector. Si bien, en calle Jorge Juan y Conde de Salvatierra todavía existen variados aparcamientos, han suplido la demanda a través de la construcción de aparcamientos comerciales, liberando a la calle en cierta forma de la saturación paisajística que implican los aparcamientos en la calle.
- **Instalación de bolardos** a lo largo de todas las calles propuestas. Es necesario cuidar de la seguridad de los peatones y de las fachadas por cada calle, como también asegurar que los vehículos no cometerán infracciones del tránsito al estacionar entre la acera y la calle.
- Para el caso de la calle Félix Pizcueta y Hernán Cortes, asegurar la disponibilidad para la **parada de autobuses**.
- Para el caso de Isabel la Católica, integrar dentro de las modificaciones a la calle, una zona que contemple **aparcamiento "momentáneo"** para los horarios de entrada y salida de los estudiantes del Colegio San Vicent Ferrer.
- Integrar a las calles propuestas la posibilidad de contar con **carril bici**. Una ciudad que pretende ser integradora y reducir la congestión vehicular, debe pensar en ampliar las redes viales para vehículos livianos. No hay mejor alternativa que posibilitar la conexión por carril bici entre los barrios Russafa y el centro histórico.
- Integrar el sector del Eixample al sistema de gestión de bicicletas **Valenbisi**.

Los lineamientos anteriormente expuestos, permiten tener un acercamiento a lo que hoy en día son las calles semipeatonales que existen en el centro de Valencia. Hay elementos que hemos integrado como propuesta, que consideramos fundamentales para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, como también para fomentar el comercio en la zona analizada.

### **Generación de Enlaces.**

Como propuesta a futuro, hemos considerado posibles enlaces para generar las conexiones pertinentes entre los sectores de Russafa, Eixample y el Centro Histórico de Valencia. Los enlaces que proponemos apuntan hacia una idea de "*ciudad integradora o compacta*" en donde es necesario aprovechar el impacto positivo que tiene esto en términos urbanísticos, para permitir generar las coherencias adecuadas de las demandas de residentes y comerciantes en el sector del Eixample, y el Centro Histórico.

Con ello, los lineamientos que hemos descrito anteriormente como propuesta de actuación, consideran la posibilidad de anexar las calles del sector de Russafa para generar verdaderos corredores urbanos.

Consideramos a las menos tres calles que pertenecen al sector de Russafa, que son importantes para las actuaciones que hasta el momento hemos propuesto. La extensión de los enlaces propuestos, abarcan desde la Calle Colón, cruzando la Gran vía del Marqués de Túria, hasta la Av. Peris y Valero.

a) Generar un enlace a futuro entre la calle Félix Pizcueta y calle del Pintor Salvador Abril.

b) Generar un enlace a futuro entre calle Luís de Santangel y calle Hernán Cortés.

c) Por último, aprovechar la gran extensión que posee la calle Isabel la Católica desde la Av. Peris y Valero, hasta la calle Colón.

A día de hoy, las calles que se articulan como enlaces dentro de esta propuesta, se encuentran conectadas entre sí, a pesar de la división que implica la Gran vía del Marqués de Túrria. Peatones y vehículos transitan diariamente por estas calles entre los puntos anteriormente descritos, y el objetivo de esta propuesta es que estas conexiones sean potenciadas en beneficio del comercio en la zona.

### **Consideraciones Finales.**

A modo de conclusión, es necesario comprender que las teorías urbanísticas (Ciudad dispersa y Ciudad compacta), que hemos hecho referencia en el marco teórico, no se confrontan de manera histórica como podría pensarse, sino todo lo contrario, se establecen como enfoques de sucesión, con la intención de mejorar las dinámicas sociales y económicas que van teniendo los territorios a lo largo del tiempo. Es por lo mismo, que el enfoque que hoy en día prima en las tipologías urbanísticas (ciudad compacta), es el resultado de una sucesión de decisiones que conformaron ciudades dispersas a lo largo del mundo, sobre todo de las que existen en Norteamérica y América latina. En el caso del enfoque de las ciudades mediterráneas, como bien lo observamos a través del marco teórico, no está exenta de esta realidad, y sobre todo España, la cual viene experimentando un crecimiento urbano sostenido en las últimas dos décadas, que solo ha sido frenado por la explosión de la burbuja inmobiliaria en el año 2008.

La inevitable expansión urbana que provocaron dos décadas de crecimiento inmobiliario, dieron sus frutos en nuevas tipologías de construcción basadas en el funcionamiento de las periferias urbanas, las cuales trastocaron las dinámicas propias de lo que se denomina como "enfoque de ciudad mediterránea", fragmentando el territorio y basando el funcionamiento de éste en espacios dispersos y discontinuos, que necesitan de un gran desgaste de recursos para su funcionamiento. Las metrópolis son los territorios que mayormente han sufrido los cambios de estructuras en los últimos treinta años (Madrid y



Barcelona), pero que también las ciudades intermedias como Valencia, se han visto envueltas en dinámicas de periferias urbanas, y han obligado a las autoridades a modernizar las redes de comunicación que poseen estos territorios con los centros urbanos.

Realmente en el plano teórico, es posible encontrar diferencias sustanciales entre los enfoques de ciudades dispersas y ciudades compactas, pero que en la realidad se produce todo lo contrario, ya que, coexisten los sellos característicos de los enfoques urbanísticos dentro de las grandes ciudades y las nuevas periferias urbanas. Es un elemento muy importante a tener en cuenta, ya que, tendemos a pensar que la solución pasa muchas veces por "extirpar" de las ciudades actuales, todo lo anteriormente construido.

Uno de los principales sellos que imprimen las tipologías de ciudades dispersas, tiene que ver con la implantación de grandes plataformas comerciales en las cercanías de los centros urbanos, y en muchos casos, donde no existe protección del pequeño comercio, suelen instalarse en medio de los centros neurálgicos de las ciudades. El centro comercial es una herramienta sumamente atractiva como concepto, ya que, dentro de el podemos encontrar un nuevo estilo de consumo, y una nueva forma de canalizar el ocio y el entretenimiento.

La problemática surge cuando la actividad comercial se monopoliza en un solo sector, anulando de por sí, la posibilidad de competir a los pequeños comercios, obligando a muchos propietarios a cerrar o cambiar de rubro. Junto con el cierre de múltiples locales comerciales, deviene uno de los mayores problemas que pueden tener los centros neurálgicos de las ciudades actuales, "la depreciación del territorio". Los ilustres autores del enfoque de ciudades compactas y ciudades creativas, consideran al pequeño comercio como un espacio fundamental dentro de los territorios, ya que aportan el dinamismo necesario para la comunicación y la seguridad dentro de las ciudades.

El principal promotor de la ciudad compacta debe ser el comercio, ya que invita a ocupar el territorio, apropiarse de la identidad de sus calles, y cultivar el contacto entre los

ciudadanos. Si bien existen otros elementos que permiten constituir un mejoramiento urbanístico, y para avanzar hacia una ciudad compacta y creativa (innovación y tecnología), los comercios sean de bienes y/o servicios, ocupando grandes zonas permiten dar el primer paso hacia una nueva configuración de las dinámicas económicas y sociales.

Es por lo mismo que cuando tomamos el caso del Eixample en Valencia, insistimos en la importancia de los territorios aledaños a los espacios protegidos como el centro histórico de Valencia, el cual a través de una sucesión de decisiones se ha transformado en uno de los principales centros de interés ciudadano y turístico del gran Valencia. Si bien se trata de un territorio que protege a los pequeños comercios dentro de una zona delimitada, los que quedan marginados de tal decisión, hoy en día exigen ser parte de los beneficios que imprimen las ciudades compactas. Pero la instalación de las grandes plataformas comerciales como el Saler y Nuevo Centro en las cercanías del Eixample, se han transformado en los dos grandes problemas para comerciantes de este sector y para una gran parte de los que están integrados en las zonas protegidas.

Los resultados del diagnóstico territorial en esta materia son claros, ya que, si bien ha existido una pérdida relativa de los comercios en el sector del Eixample, se ha demostrado que es un sector que posee un gran potencial por parte de los comercios asentados, como también de que combina de manera coherente las tres actividades principales de una ciudad: trabajo, comercio y residencia.

También, es necesario destacar que se ha generado una propuesta de actuación a partir del diagnóstico territorial, que se ha materializado en una propuesta que sigue una pauta indicativa, permitiendo al ejecutor centrarse en los lineamientos más que en los procedimientos. Es necesario el compromiso de las Autoridades en el mejoramiento de las condiciones urbanísticas del territorio, como también de mejorar la comunicación entre comerciantes y residentes dentro del sector, para generar un real consenso que vaya en pos del mejoramiento de las oportunidades del territorio.

Es necesario cuidar una de las mayores fuentes de trabajo que se registran en España, que claramente se enfocan en el sector de intercambio de bienes y servicios. Los pequeños comercios, cafeterías, restaurantes, entre otros, son uno de los principales sobrevivientes de la gran crisis económica, y siendo que el consumo ha caído en una situación crítica, estos siguen firmes en las zonas que habitan, pero urgen de mejoramientos de las condiciones urbanísticas y de la promoción adecuada del territorio, siendo este a mi juicio, uno de los principales roles del Desarrollo Local.

Desde el punto de vista del diagnóstico en concreto, es necesario considerar que tanto la evaluación y la propuesta de actuación son completamente indicativas e independientes del accionar de cualquier acción que se pretenda en la zona en cuestión. El diagnóstico se ha realizado a partir del análisis de variados indicadores urbanístico - comerciales, definidos con autonomía por nuestra parte, y se llevaron a cabo en mi instancia de becario en la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia.

Como bien hemos recalcado a lo largo de toda la investigación, las consideraciones realizadas tienen por objeto mejorar las condiciones urbanísticas del territorio, como también la de generar el aprovechamiento de las oportunidades existentes. También es importante, tener en consideración que un diagnóstico territorial permite observar debilidades y fortalezas dentro de un territorio en cuestión, dependiendo de los objetivos que poseen los realizadores al momento de generarlo.

En términos de Financiamiento, es de responsabilidad de la Autoridad local en cuestión, estudiar, analizar y contrastar el presente diagnóstico, si se pretende algún tipo de actuación en el territorio analizado. También se puede tramitar algún tipo de actuación a través de fondos de la Unión Europea, en la medida que se cuente con el pleno respaldo de la Administración Local de responsabilidad en el territorio.

## **7. Bibliografía.**

Borja, J. y Castells, M. (1997) *"Local y Global: la gestión de las ciudades en la era de la información"*, Madrid.

Borja, J. y Muxi, Z. (2004) *"Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona"*. Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.

Capitel, H. (1995) *"La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial"*, Departamento de Geografía Humana, Universidad de Barcelona.

Díaz, J., Hewitt, R. (2009) *"El territorio como bien de consumo: las grandes superficies comerciales en el contexto metropolitano y su implicación para el desarrollo urbano sostenible"*, Departamento de Geografía Urbana, Universidad Complutense de Madrid.

Estébanez, J. (1990) *"Madrid, presente y futuro"*. Madrid, Akal.

Escudero, L. (2008) *"Los centros Comerciales, Espacios Postmodernos de Ocio y Consumo"*, Universidad de Castilla - La Mancha, Cuenca.

Florida, R. (2008) *"Las Ciudades Creativas: por qué donde vives puede ser la decisión mas importante de tu vida"*, Editorial Paidós.

Gigosos, P. (2007) *"Urbanismo para Náufragos: recomendaciones sobre planteamiento y diseño urbano"*. Editorial Fundación Cesar Manrique, Lanzarote.

Gutiérrez, P., García, J. (2005) *"Cambios en la movilidad en área metropolitana de Madrid: el creciente uso del transporte privado"*, Anales de Geografía, Madrid.

García, J., Gutiérrez, J. (2007) *"La ciudad dispersa: cambios recientes en los espacios residenciales de la Comunidad de Madrid"*, Depto. Geografía Humana, Universidad Complutense de Madrid.

Hernández, X. (1990) *"La formación de una ciudad mediterránea a través de la historia"*. Barcelona.

Herrero, C. (2008) *"La ordenación estructural en el urbanismo valenciano"*. Centro de Estudios Delta, Valencia.

Herrero, L. (2005) *"Participación ciudadana para el urbanismo del siglo XXI"*. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, Valencia.

Jacobs, J. (1961) *"Muerte y Vida de las grandes ciudades norteamericanas"*, Capitalswing libros (2011).

López, W. (2005) *"Los valores del urbanismo en Chile"*. Editorial Red Urbano. Concepción, Chile.

Méndez, R. (2002) *"Difusión de actividades y cambios metropolitano: el dinamismo de la franja periurbana en Madrid"*, Boletín de la real Sociedad Geográfica, Madrid.

Menchén, F. (2011) *"La ciudad creativa en tiempos de crisis"*. Revista creatividad y sociedad, Madrid.

Moreno, A. (2008) *"Urbanismo y Medio Ambiente: las claves jurídicas de un planteamiento urbanístico sostenible"*. Editorial Tirant lo Blanch.

Naredo, José Manuel (1998) *"La ciudad Sostenible: Resumen y Conclusiones"*, <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a010.html>

Pérez, F. (2010) *“Arte, urbanismo y medio ambiente en la Comunidad Valenciana: estudio de los planes vigentes de ordenación del territorio y protección del paisaje”*. Cortes Valencianas, Valencia.

Rueda, S. (1998) *“La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa: La esencia de la ciudad”*.

Rodríguez, A. (2005) *“Innovación, Competitividad y Regeneración Urbana: los espacios retóricos de la ciudad creativa en el nuevo Bilbao”*, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad del País Vasco.

Santiago, E. (2008) *“El sector logístico y la gestión de los flujos globales en la región metropolitana de Madrid”*, Scripta Nova XII.

Serrano, J. (1997) *“Las grandes superficies comerciales en España (hipermercados): estudio de una realidad cambiante”*, Universidad de Murcia.

Timón, A. (2012) *“Urbanismo y Ordenación del Territorio”*, Consultor de los Ayuntamientos, Las Rozas Madrid.