

ORDENACION TECNICA DE VALENCIA Y SU COMARCA Y VALORACION DE LAS OBRAS Y EXPROPIACIONES NECESARIAS⁽¹⁾

ANEJO NÚM. 4. — Coordinación urbanística.

La ciudad de Valencia y su área comarcal de influencia inmediata, constituyen un conjunto demográfico-económico cuyas características más acusadas se describen a continuación:

GEOGRAFÍA Y DEMOGRAFÍA.

I. El núcleo urbano, con 542 666 habitantes representa el 75 por 100 de la población comarcal.

II. Existe una enorme afluencia diaria de la población satelitaria hacia la ciudad central, como puede observarse en los planos números 1 y 2, que señalan, respectivamente, los tráfico por carreteras y ferrocarriles de cercanías. La afluencia se cifra a *grasso modo* en unas cien mil personas diarias.

III. Esta circunstancia ha originado en la ciudad un pronunciado crecimiento tentacular a lo largo de los accesos, circunstancia que, a su vez, al complicar en grado sumo la viabilidad de los mismos, merma el interés de la población urbana, acomodada, hacia dichas áreas de posible expansión residencial.

IV. Valencia se encuentra enclavada en un suelo de alto rendimiento agrícola. Semejante cinturón verde, de elevado valor por metro cuadrado, constriñe a la ciudad y motiva, como ya se apuntó, que sólo hayan sido solicitados para la edificación aquellos solares que se alinean sobre carreteras y caminos de penetración urbana. Este mismo cinturón verde, con su efecto antiexpansionista ha favorecido de algún modo el crecimiento de los poblados satélites.

V. Valencia también ejerce atracción comercial sobre extensas áreas del cordón costero levantino. El puerto del Grao fué durante pasadas décadas la principal salida de sus productos agrícolas. Esta circunstancia ha motivado especialmente el desarrollo urbano a lo largo de los accesos de Alicante y Barcelona, principales rutas proveedoras.

VI. Los terrenos ocupados por la ciudad pertenecen a una vasta planicie, en la que el río Turia serpentea caprichosamente. De los varios brazos que constituían su delta primitivo, hoy sólo permanece abierto a las aguas el cauce urbano.

SISTEMA VIARIO.

VII. El dispositivo ferroviario que un día ocupó los arrabales de la ciudad, hoy ha sido completamente rebosado por éste. Sus estaciones desarticulan el

sistema urbano y los ferrocarriles de cercanías, discurriendo serpenteantes, interrumpen sistemáticamente los accesos por carretera.

VIII. Los accesos carreteros resultan insuficientes. Como ya se dijo anteriormente, la proliferación urbana a lo largo de los mismos, los ha dejado reducidos a meras calzadas de uso local congestionadas por toda suerte de circulaciones y sometida a todo tipo de interferencias. Un acceso nuevo, el de Madrid, está siendo progresivamente enfundado por la ciudad.

No existe ninguna conexión capaz entre las carreteras de Barcelona y Alicante. Tampoco existe un eje viario Este-Oeste. El acceso de Madrid (Avenida de Castilla) se pierde en el interior de la ciudad entre una maraña de calles. La salida hacia la playa del Saler, de grandes posibilidades turísticas, es prácticamente inexistente.

IX. *Calles urbanas.* — Fuera del casco antiguo, existe un sistema de calles en "Y" cuyo trazado se encuentra interrumpido por la estación del Norte, que ocupa el palo vertical de la "Y".

El enlace con el puerto, que como se puede apreciar en el plano número 1 registra tan enorme densidad de tráfico, se realiza a través de una calzada urbana a todas luces incapaz y que, para colmo, ha de ser compartida con una doble vía de tranvías, mientras ha de soportar tráfico superior al millón de toneladas por año.

La circulación Este-Oeste, por razón al trazado de las calles, resulta poco menos que impracticable, agravándose la situación por el hecho de que un buen porcentaje de las mercancías embarcadas en el puerto proceden del interior de la provincia y han de cruzar la ciudad en el citado sentido.

X. *Otros problemas.* — Entre otros varios, destacan en Valencia, especialmente, su inadecuada e incompleta red de saneamiento. Pero la conveniente brevedad de este informe, no permite más que su mención. Sólo se tocan aquellos temas cuyo estudio es capital para la futura fisonomía urbana.

LAS SOLUCIONES

Planteados a grandes rasgos los problemas urbanísticos, vamos a pasar a la descripción de los enfoques distintos que las soluciones Centro y Sur ofrece a los mismos. Para facilitar su cotejo, se irá presentando simultáneamente la forma en que cada una afronta y resuelve cada problema.

Se anuncian a continuación, y como resumen de

(1) Véase la primera parte de este importante trabajo, publicado en nuestro número anterior, págs. 673 a 685.

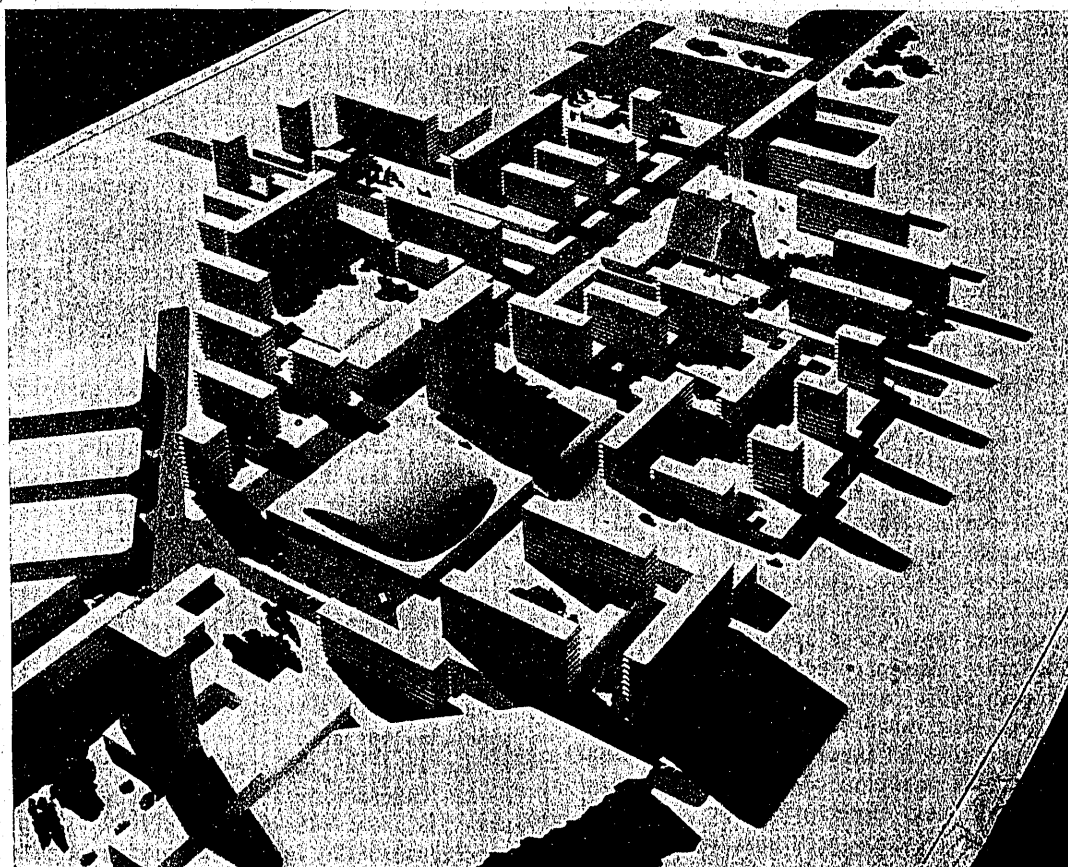
lo ya dicho, los principales temas urbanísticos que se van a tocar:

a) Limitación del crecimiento de la ciudad hacia el Sur, sobre terrenos de la huerta. Orientación de dicho crecimiento hacia el Noroeste sobre terrenos de secano, más soluble y barato.

b) Creación de un orden viario: emplazamientos ferroviarios; eje Este-Oeste, conexión de accesos y conexión con los poblados satélites, aeropuerto, puerto y playas.

ciones industriales en esta área se confía en congelar el crecimiento hacia la huerta.

Sin embargo, puede aún haber una duda. ¿Quién puede afirmar que la ciudad, en un próximo futuro, se detendrá realmente ante esta barrera artificial? Parecida era hace unos años la relación entre la ciudad y el dispositivo ferroviario del Sur y, no obstante, pese a los grandes problemas que dichas instalaciones le plantean, hoy se encuentran éstas totalmente rebasadas.



Ordenación urbana de los terrenos ocupados en la actualidad por la Estación del Norte.

c) Zonificación urbana y comarcal.

d) Utilización del cauce urbano del Turia.

TEMA a). — Limitación del crecimiento de la ciudad.

SOLUCIÓN CENTRO.

En el esquema de Urbanismo (Plano núm. 3) correspondiente a esta solución, se puede apreciar la intencionada agrupación de barreras artificiales en el borde Sur de la ciudad: vías y playas ferroviarias de recepción, clasificación, expedición y autopista.

Mediante un veto al montaje de nuevas instala-

En un período de cien años, la construcción urbana, extendiéndose hacia el Sur, ha ocupado 700 hectáreas de huerta.

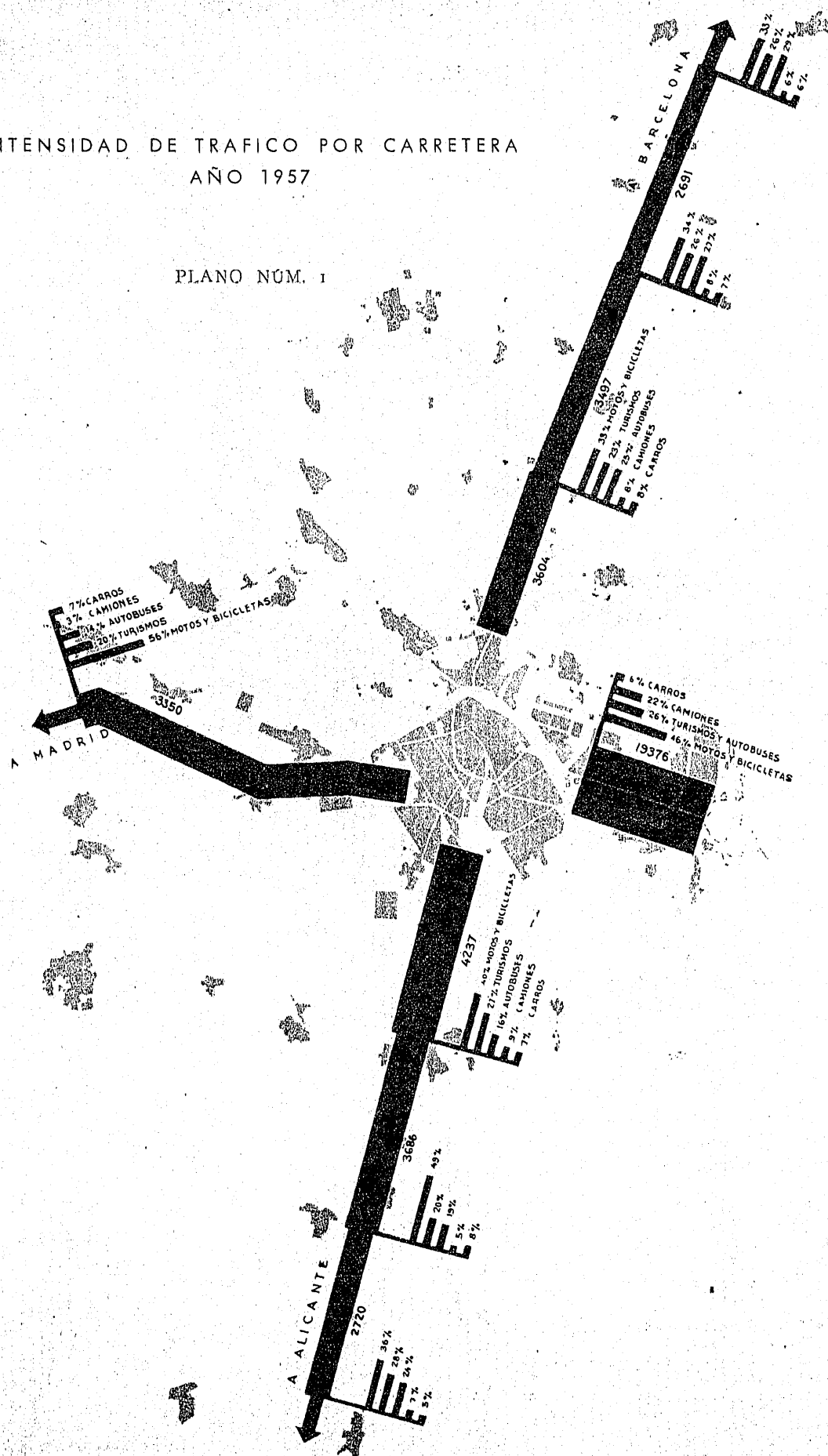
SOLUCIÓN SUR.

En este caso (véase plano núm. 4, solución Sur), la barrera contra el anexionismo urbano de Sur es múltiple; vías y playas ferroviarias, autopistas, talud de protección hidráulica y cauce de 200 metros.

Ha preocupado hondamente que permaneciesen en el margen urbano todas las instalaciones ferroviarias que un día pudiesen constituirse en focos de industrialización y, por tanto, de agrupaciones urbanas.

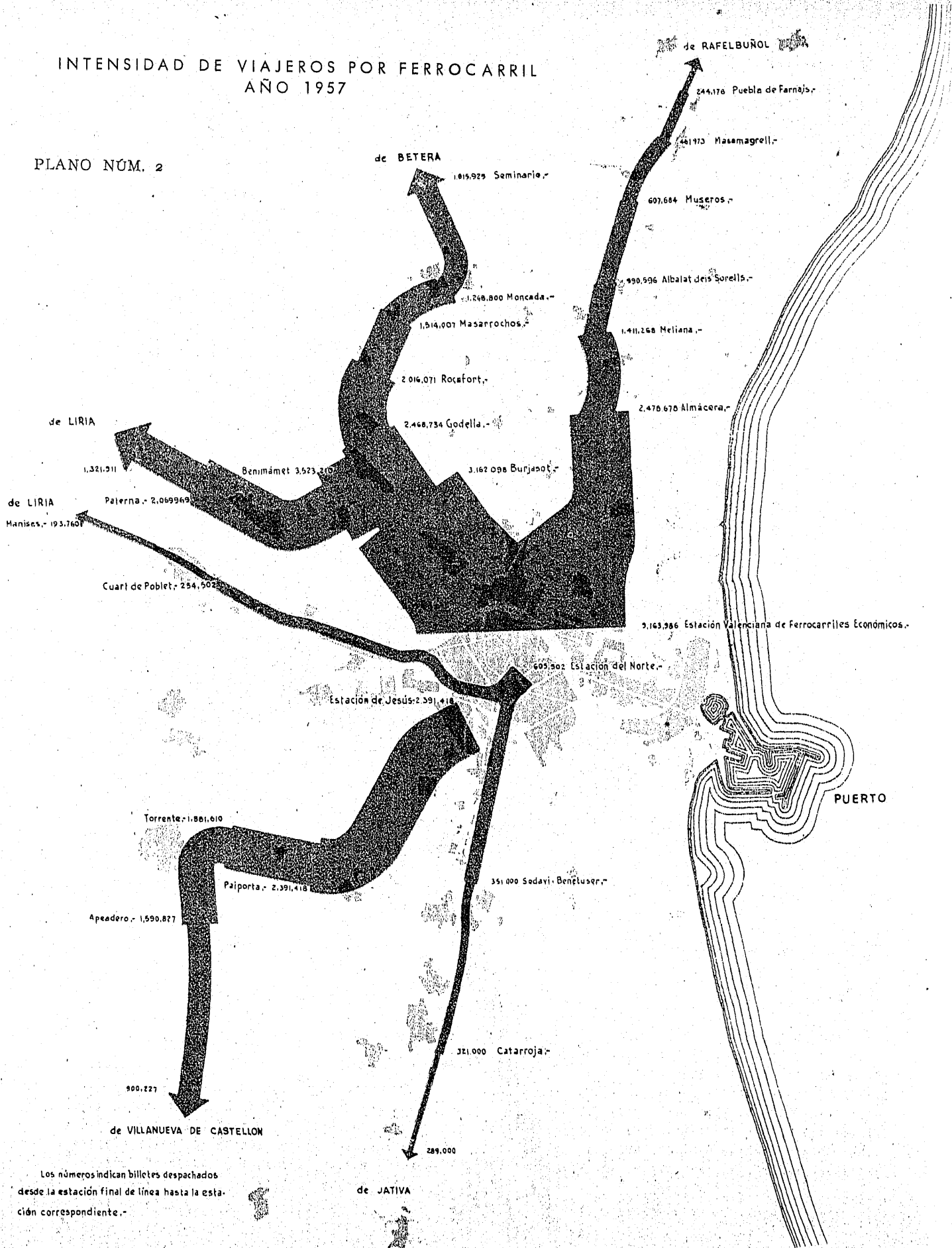
INTENSIDAD DE TRAFICO POR CARRETERA AÑO 1957

PLANO NÚM. 1



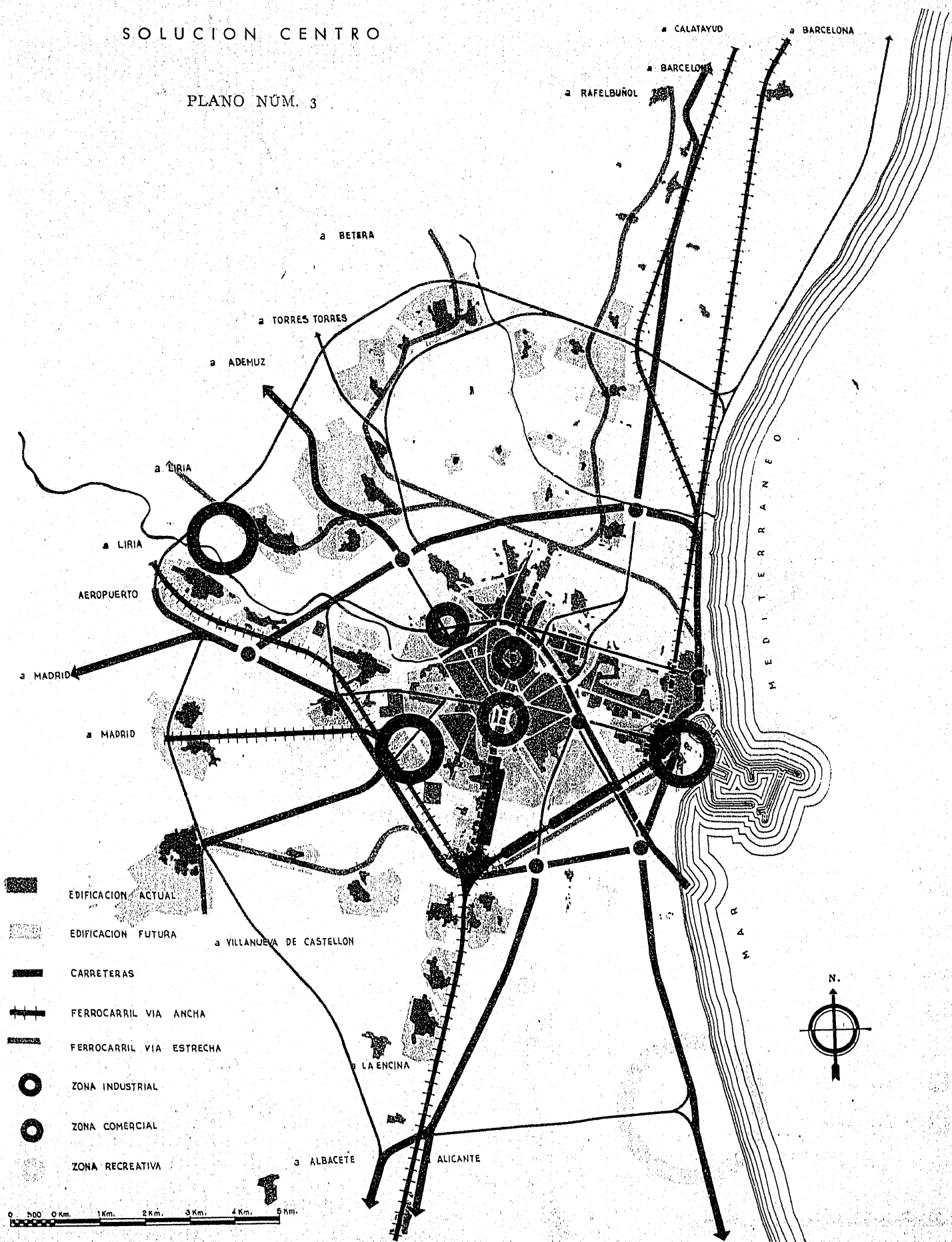
INTENSIDAD DE VIAJEROS POR FERROCARRIL AÑO 1957

PLANO NÚM. 2



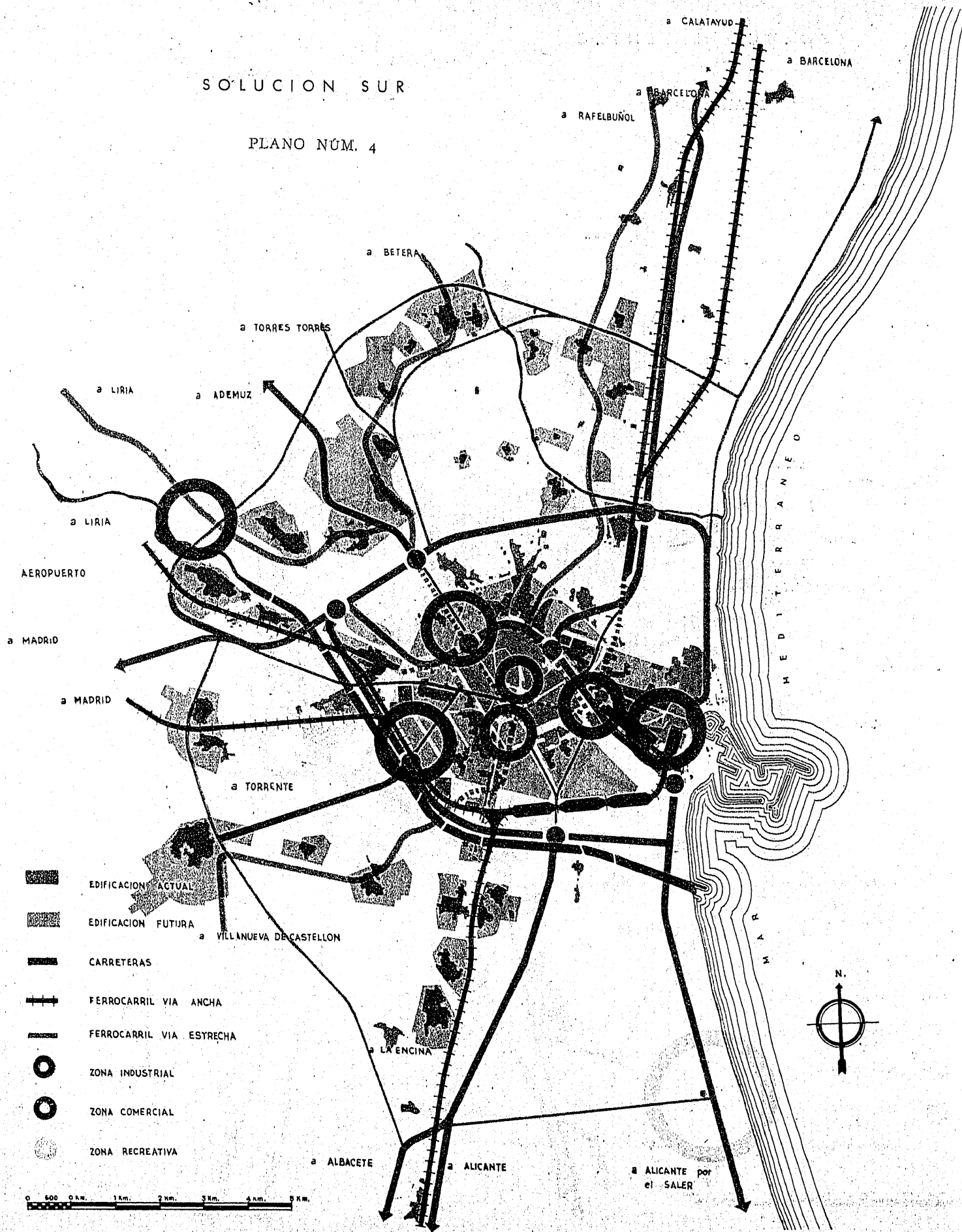
SOLUCION CENTRO

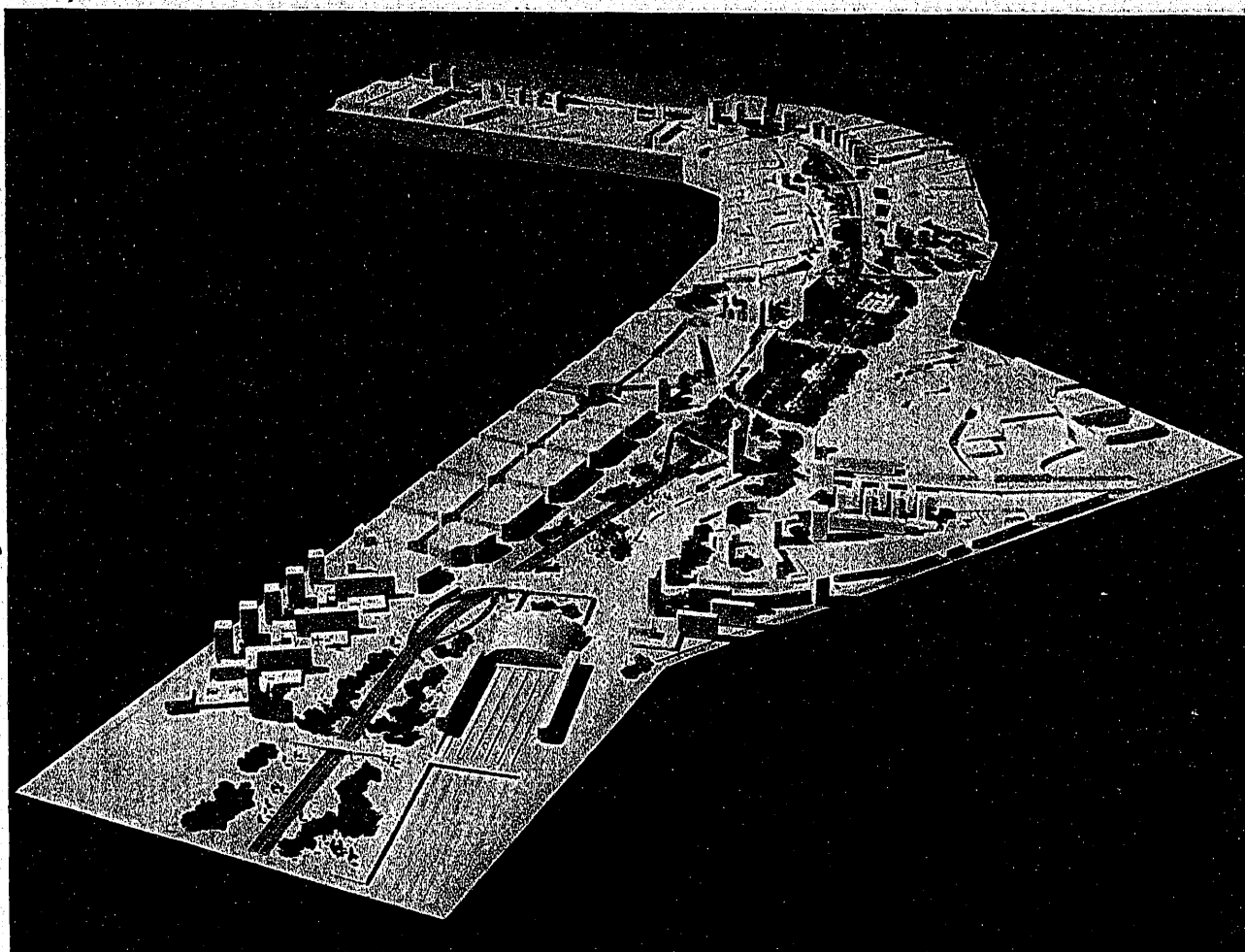
PLANO NÚM. 3



SOLUCION SUR

PLANO NÚM. 4





Urbanización de la zona del actual cauce del río Turia. En primer plano, la Estación Término.

El urbanista no se debe contentar con legislar sobre uso de áreas; ha de planear las cosas de forma que resulte imposible el empleo de las mismas según modo distinto al deseado.

TEMA b). — Orden viario.

SOLUCIÓN CENTRO.

La creación de un orden viario, es en esta ciudad un problema íntimamente ligado con los emplazamientos ferroviarios.

La disposición en "Y" interrumpida del trazado urbano puede ligarse mediante el desplazamiento hacia el Sur de las instalaciones de la estación del Norte. Así resuelve esta solución la desarticulación viaria urbana. También se corre el riesgo de que una política municipal poco enérgica sea incapaz de impedir la proliferación urbana en los espacios verdes o libres que se proyectan entre las instalaciones ferroviarias y la ciudad; con lo que vendría de nuevo a repetirse la desgraciada situación que hoy se lamenta.

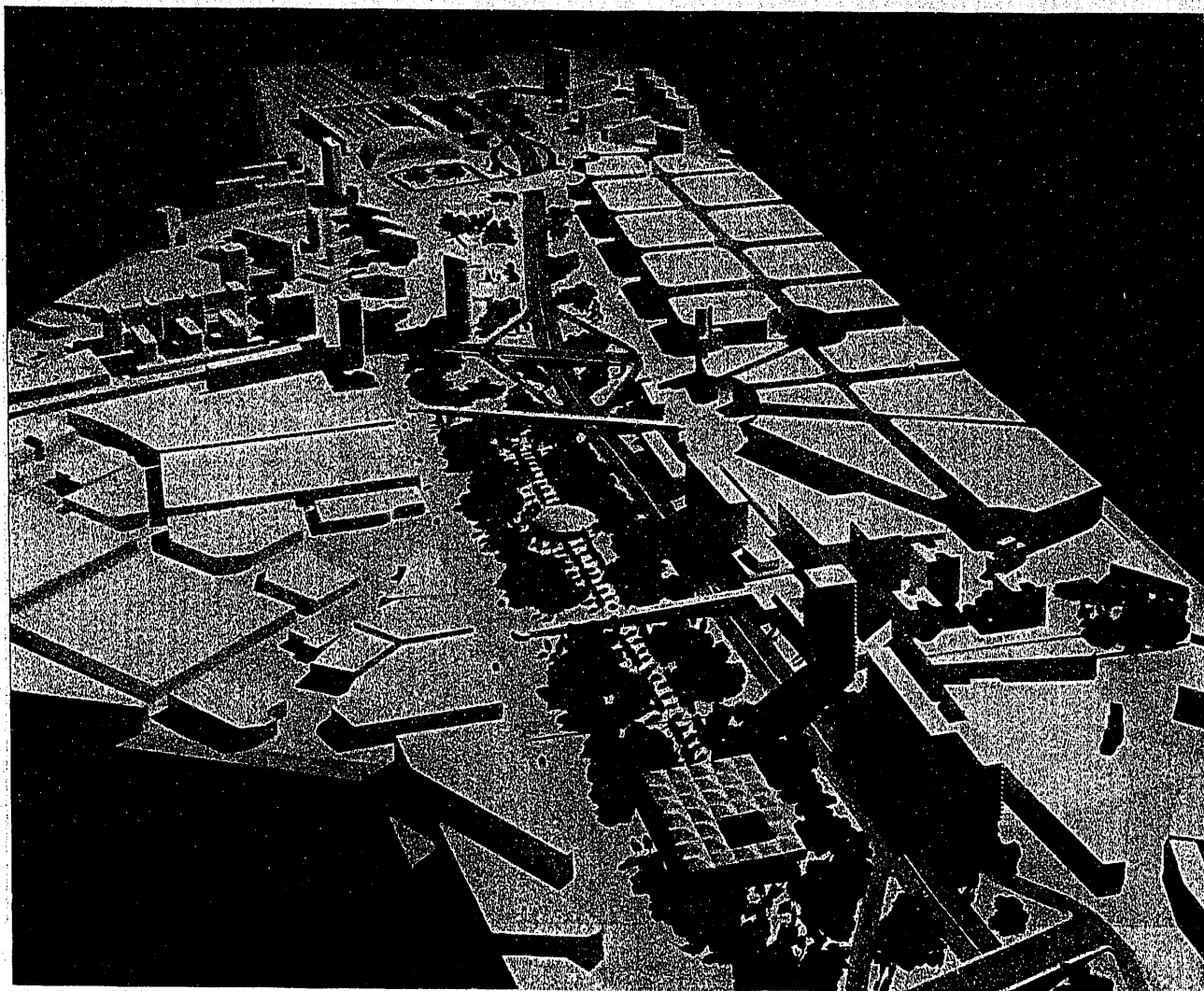
Al desaparecer la estación de Aragón de su emplazamiento actual, se consigue ligar la margen izquierda de la ciudad por la costa, a través de su nervio principal; el paseo de Valencia al mar. De paso, se facilita el acceso por la carretera de Barcelona.

El eje Este-Oeste no es posible en Valencia más que siguiendo el curso del río, por su margen izquierda (plano urbanístico núm. 3, solución Centro); se establece esta vía urbana que conectada en su principio con la autopista de Madrid, se bifurca en los Viveros, según dos direcciones: hacia el Norte, por el paseo de Valencia al mar, y hacia el Sur-Este, siguiendo la misma margen. Termina en su conexión con la circunvalación Sur.

Este eje, sometido a todas las interferencias del tráfico urbano, nunca puede tener otra categoría que la que se desprende de sus propias características.

SOLUCIÓN SUR.

El dispositivo ferroviario del Sur resultó análogo el de la solución Centro. Sólo es fundamentalmente



Urbanización de la zona del actual cauce del río Turia. En primer término, el futuro Parque de la Alameda.

distinto el emplazamiento de la estación. En esta solución, pretendió evitarse la posibilidad de que algún día ésta se pudiera convertir en una nueva brecha entre los enlaces urbanos.

Se la emplaza sobre el último tramo del cauce abandonado, en el límite de dos áreas de uso distinto (industria y residencia) y, por tanto, sin exigencia posterior de mayor conexión que la ahora proyectada.

Este emplazamiento facilita la salida de vías en zanja, cubierta por los terrenos que hoy ocupa la estación de Aragón.

El eje Este-Oeste tiene en esta solución enormes posibilidades:

1. Enlace de los accesos de Madrid y Alicante (Este-Oeste).
2. Enlace de los accesos de Barcelona y Alicante (Norte-Sur).
3. Enlace de la ciudad con las playas del Saler.
4. Enlace de la ciudad con el puerto.

5. Enlace de la ciudad con el aeropuerto.

Todas estas conexiones deben permanecer ajenas al tráfico urbano, ya que son circulaciones rápidas.

La utilización del cauce abandonado por el río, permite su conversión en autopista de cotá inferior a la ciudad y, por tanto, extraña a los conflictos urbanos de la misma. Unos pocos nudos la conectan con los accesos y la ciudad en puntos neurálgicos de la misma. En esta solución, sin duda, las funciones urbanas quedarán altamente beneficiadas con la autopista — eje que enlaza puntos tan significativos como el Aeropuerto, Centros comerciales, Estación, Puertos y Playas —. Otra utilización interesante del ex cauce del Turia y que se hace muy deseada en Valencia, es el tendido de una línea de ferrocarril metropolitano Este-Oeste, que deje conectadas entre sí los diversos ferrocarriles de cercanías. Esta línea se proyecta a lo largo de una de las márgenes del cauce abandonado.

Tanto en la solución Sur, como en la Centro, las

carreteras de circunvalación, recogiendo las afluentes perimetrales que no se dirigen al casco urbano, permiten separar del mismo un importante número de circulación (Norte-Sur), y aquellas otras de tráfico pesado destinados al puerto.

TEMA c). — Zonificación urbana y comercial.

SOLUCIÓN CENTRO.

En primer lugar, la ciudad necesita unas áreas de expansión industrial, tanto ligera como pesada, que ponga coto a la diseminada proliferación de pequeñas instalaciones fabriles.

Por las razones ya apuntadas acerca de la situación del Sur de la ciudad, unidas a la conveniencia de no establecer tampoco factorías al Este de la misma que pudieran arrojar humos sobre ella (empujados por los vientos marítimos dominantes), se desprende que sólo en el Suroeste y Noroeste es aconsejable el uso industrial.

Como también se dijo, estos centros de trabajo favorecerán el crecimiento de los poblados satélites del secano. Por razones de índole social, es también muy conveniente que el empleo industrial ocupe a trabajadores de poblados periféricos, mejor que a los ciudadanos del casco urbano, porque en aquéllos será más fácil conservar sus relaciones con la tierra. Es mucho más humana la situación del hombre que, al terminar su diario trabajo industrial, puede regresar a su casa en el campo, por humilde que sea, que aquél a quien se le sepulta en un inmueble colectivo multitudinario. El amor por la tierra que se aprecia en las gentes de esta región, es pena que no se oriente en provecho suyo y en el de la colectividad.

Al desplazar la estación del Norte de su actual asentamiento, queda libre una extensa zona en el corazón de la ciudad que puede permitir la descongestión comercial del casco antiguo. Este centro comercial tiene la ventaja de encontrarse en la confluencia de dos accesos: Catarroja y Torrente, que arrojan un importante volumen de la diaria clientela extraurbana. Otro tanto ocurre con el Centro comercial que se emplaza en el acceso de Ademiuz (frente a la Avenida de Fernando el Católico), cabeza de puente en la ciudad de los poblados de secano. La importancia de este acceso en número de visitantes, se desprende al observar el plano número 2, que registra el tráfico de viajeros a través de la próxima estación ferroviaria de cercanías.

Con estos dos centros comerciales perimetrales al casco urbano, se garantiza cierta descongestión en el corazón del mismo.

SOLUCIÓN SUR

Otro tanto se puede decir de la solución Sur; en este caso aún se puede añadir un tercer centro de negocios en las proximidades de la nueva estación.

El cauce abandonado del río sugiere otras cuantas posibilidades que se mencionan más adelante.

TEMA d). — Utilización del cauce urbano del Turia.

SOLUCIÓN CENTRO.

En la solución Centro, desde Mislata hasta el puente de Hierro (ferrocarriles de Barcelona), el cauce será sometido a obras de rectificación, que se limitarán al recalce de muros marginales y ahondado de lecho. Desde el puente indicado, hasta la desembocadura, se desvía el curso hacia el Sur, para permitir al puerto una lógica expansión en este mismo sentido, mejorando, a su vez, las condiciones de desagüe.

A todo lo largo del curso urbano se construirá un subcauce destinado a conducir las aguas de régimen normal. En el resto del lecho convendrá realizar algunas obras de jardinería.

Existe eventualidad de riesgo para esta jardinería, ya que la índole torrencial del río originará periódicos desbordamientos con su secuela de destrozo y acumulamiento de tierras. Habrá de resultar oneroso el sostenimiento de los mentados ajardinados, si es que cada año se han de reparar y, por otra parte, si éstos no se reconstruyen, el espectáculo de la futura Valencia no se diferenciará gran cosa del que hoy se disfruta.

Para la construcción de los nuevos puentes, dada la escasa profundidad del río, se precisa un trazado peraltado en el centro o elevado desde sus acometidas marginales, con el fin de evitar los efectos de remanso. En ambos casos, la estética y viabilidad de puentes y márgenes deja bastante que desear.

SOLUCIÓN SUR.

La importancia de esta faja urbana, que es el cauce abandonado, se desprende del examen de lo que ha de ser la ciudad futura. Para entonces, al desbordar el casco urbano de forma definitiva la tradicional barrera del Turia, quedará establecida en la margen izquierda una amplia área habitada. El centro vital de la ciudad sufrirá con ello un notable desplazamiento hacia el Norte, y la faja del cauce urbano se constituirá en columna vertebral de la nueva ciudad. Y ello por muchas razones:

1. En primer término, prescindiendo ya del uso para circulaciones extraurbanas que discurren por el fondo de dicha cañada, quedan también conectados importantes centros de la futura ciudad y aun de los hoy existentes. El aeropuerto, el futuro centro comercial de Fernando el Católico, la prolongación de la Avenida del Oeste, final de la Gran Vía del Marqués del Turia, estación y futuro centro comercial de la estación. Esta zona viaria con circulaciones de todo tipo, empieza y termina en sendos centros residenciales de categoría elevada, dispersos en zonas ar-

boladas, sobre los accesos de Madrid a Alicante por el Saler.

2. El grado de aprovechamiento para la construcción es distinto en los varios tramos, pero en todo caso, dada la estratégica situación de los solares, el rendimiento económico de los mismos ha de ser necesariamente elevado.

Entre Fernando el Católico y el actual Puente de Hierro, el uso comercial parece ser el más indicado: oficinas, hoteles, establecimientos recreativos y algunas tiendas. El tramo anterior a la Avenida de Fernando el Católico podrá tener un uso exclusivamente residencial de categoría no elevada.

El tramo posterior al Puente de Hierro, se ocupa fundamentalmente con instalaciones ferroviarias de la estación y factorías industriales.

3. El cauce que abandona el Turia constituye, por otra parte, una magnífica ocasión para dotar a la ciudad de algunas expansiones verdes que actualmente se echan de menos. Especialmente entre Viveros y puente de Aragón, hay ocasión para crear junto con las zonas actuales un amplio recinto verde para usos recreativos, bordeado en su margen derecha por instalaciones de hoteles y de espectáculos.

URBANISMO. — Valoración económica de la solución Centro.

Al presupuestar las obras correspondientes a Urbanización, se han incluido las necesarias para los siguientes conceptos:

1. Apertura y pavimentación de calles en las zonas recuperadas por la variación de las estaciones del ferrocarril.

2. Colectores generales.

Se estima el valor de las referidas obras en pesetas 223 631 367,27.

Por lo que respecta a la superficie de terrenos recuperados, se insertan en el cuadro X.

CUADRO X. — Recuperación de terrenos. Solución Centro (completa).

SECTOR	Superficie solares edificadas m. ²
Cauce del río. Tramo final	36 600,00
<i>Ferrocarriles.</i>	
Estación central	28 600,00
Estación central	53 875,00
Estación Alameda	2 700,00
Estación Alameda	8 400,00
Estación Alameda	25 000,00
Estación de Jesús	5 200,00
Estación Cabañal	5 000,00

URBANISMO. — Valoración económica de la solución Sur.

Esbozados en líneas generales los problemas planteados a la ciudad sobre este tema, al hablar de la solución Centro, y habiendo hecho entonces el estudio comparativo de ambas soluciones, sólo resta citar qué para la solución Sur, las obras necesarias presupuestadas para la urbanización de los terrenos recuperados son las siguientes:

a) Apertura y pavimentación de calles en las zonas recuperadas.

b) Colectores generales.

Se estima el valor de las referidas obras en pesetas 434 118 676,51.

Por lo que respecta a la superficie de terrenos recuperados edificables, se inserta el cuadro XI de superficies.

CUADRO XI. — Recuperación de terrenos. Solución Sur (completa).

SECTOR	Superficie solares edificada y huerta m. ²
<i>Cauce del río.</i>	
Desde Nazaret hasta el Puente del Angel Custodio	20 000,00
Puente del Angel Custodio al Puente de Aragón	—
Puente de Aragón hasta el Puente del Real	6 900,00
Puente del Real hasta Puente de la Trinidad.	12 400,00
Puente de la Trinidad hasta Puente de Serranos	8 840,00
Puente de Serranos hasta Puente de San José.	3 140,00
Puente de San José hasta Avenida del Oeste.	4 180,00
Avenida del Oeste hasta Fernando el Católico.	4 500,00
Avda. Fernando el Católico hasta el final...	—
Final zona edificable hasta origen desvío (huertas)	2 700,00
	5 300,00
	10 960,00
	2 100,00
	2 595,00
	11 050,00
	—
	10 350,00
	5 500,00
	280 000,00
<i>Ferrocarriles.</i>	
Estación Central	28 600,00
Estación Central	53 875,00
Estación Alameda	2 700,00
Estación Alameda	8 400,00
Estación Alameda	25 000,00
Estación de Jesús	5 200,00
Estación Cabañal	5 000,00

SOLUCION CENTRO. — PLAN DE EJECUCION

O B R A S	P E S E T A S				
	Primer bienio	Segundo bienio	Tercer bienio	Cuarto bienio	Quinto bienio
<i>Río.</i>					
Movimiento de tierras	60 000 000,00	50 000 000,00	39 022 841,84	—	—
Muros y maestras de hormigón	84 000 000,00	58 000 000,00	41 512 756,17	—	—
Acequias de riego	30 545 130,67	—	—	—	—
Puentes	52 076 575,07	—	—	—	—
Reposición de servidumbres	12 796 029,28	—	—	—	—
Obras en la desembocadura	—	41 343 111,03	—	—	—
Obras en los puentes actuales	—	21 000 000,00	20 976 108,75	—	—
Rebajamiento de la presa de Robella, Pantano de Villamarchante	—	—	5 000 000,00	—	—
Expropiaciones	110 000 000,00	116 114 846,11	—	—	—
	60 000 000,00	54 000 000,00	17 820 000,00	—	—
<i>Ferrocarriles.</i>					
Desvíos de las líneas de Liria, Utiel, Tarragona, Calatayud y acceso al Puerto	200 000 000,00	73 147 160,00	—	—	—
Estaciones de viajeros y clasificación	50 000 000,00	100 000 000,00	203 336 300,00	—	—
Estación de mercancías P. V.	—	63 265 900,00	—	—	—
Vía estrecha	41 000 000,00	60 000 000,00	70 000 000,00	40 000 000,00	43 800 000,00
Expropiaciones	40 000 000,00	68 000 000,00	13 000 000,00	2 000 000,00	2 000 000,00
<i>Carreteras (expropiaciones incluídas).</i>					
Eje E.-O.	—	20 000 000,00	40 000 000,00	40 000 000,00	40 000 000,00
Acceso de Barcelona, Ademuz y Alicante (interior)	36 000 000,00	48 000 000,00	66 460 000,00	87 630 000,00	—
Accesos de Torrente y Alicante (por la costa)	36 000 000,00	26 000 000,00	60 000 000,00	37 664 000,00	30 000 000,00
Carretera de circunvalación	—	—	32 000 000,00	34 200 000,00	67 000 000,00
Puerto	50 000 000,00	90 000 000,00	90 000 000,00	90 000 000,00	90 788 186,04
<i>Urbanización.</i>					
Alcantarillado y urbanización	70 000 00,00	80 000 000,00	43 000 000,00	15 631 367,27	15 000 000,00
<i>Sumas</i>	932 417 735,02	968 871 017,14	742 128 006,76	347 125 367,27	288 588 186,04

SOLUCION SUR. — PLAN DE EJECUCION

O B R A S	P E S E T A S					
	Primer bienio	Segundo bienio	Tercer bienio	Cuarto bienio	Quinto bienio	Sexto bienio
<i>Río.</i>						
Movimiento de tierras	145 000 000,00	225 000 000,00	226 135 825,91	—	—	—
Muros y maestras de hormigón	67 500 000,00	103 000 000,00	97 656 561,90	—	—	—
Acequias de riego	18 504 191,38	—	—	—	—	—
Puentes	100 000 000,00	114 429 180,70	—	—	—	—
Reposición de servidumbres	30 000 000,00	—	—	—	—	—
Obras en la desembocadura	—	—	31 645 538,39	—	—	—
Expropiaciones	45 000 000,00	72 000 000,00	72 000 000,00	—	—	—
<i>Ferrocarriles.</i>						
Desviación de las líneas de Liria, Utiel, Tarragona, Calatayud y acceso al puerto	70 000 000,00	80 000 000,00	77 000 000,00	58 500 000,00	120 914 060,00	—
Estaciones de viajeros y clasificación	120 000 000,00	—	—	98 000 000,00	95 388 000,00	—
Estación de mercancías P. V.	—	—	—	59 244 000,00	—	—
Vía estrecha	60 000 000,00	10 000 000,00	15 000 000,00	65 000 000,00	50 000 000,00	54 800 000,00
Expropiaciones	23 000 000,00	3 500 000,00	3 500 000,00	23 000 000,00	50 000 000,00	2 000 000,00
<i>Carreteras (expropiaciones incluídas).</i>						
Accesos de Barcelona, Ademuz y Alicante (interior)	75 000 000,00	45 000 000,00	28 000 000,00	44 000 000,00	46 090 000,00	—
Accesos de Torrente y Alicante (por la costa)	—	30 000 000,00	71 000 000,00	26 000 000,00	20 000 000,00	42 000 000,00
Carreteras de circunvalación	—	—	—	—	43 200 000,00	90 000 000,00
Vía rápida	—	—	—	60 000 000,00	40 000 000,00	—
Puerto	—	—	15 000 000,00	50 000 000,00	60 000 000,00	60 805 089,49
<i>Urbanización.</i>						
Alcantarillado y urbanización	75 000 000,00	149 000 000,00	149 000 000,00	21 118 676,51	20 000 000,00	20 000 000,00
<i>TOTALES</i>	829 004 91,38	831 929 180,70	785 937 926,20	504 862 676,51	545 592 060,00	270 069 089,49

RESUMEN PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN.

A la vista de los presupuestos reseñados, se llega a la siguiente valoración de las obras correspondientes a la *solución Centro*.

OBRAS	Pesetas
<i>Encauzamiento.</i>	
Obras en el cauce, modificación de riegos, puentes y resto de obras	516 272 552,81
Presa de Villamarchante	226 114 846,11
Expropiaciones	131 820 000,00
<i>Ferrocarriles.</i>	
Vía ancha	689 749 360,00
Vía estrecha	254 800 000,00
Expropiaciones	125 000 000,00
<i>Carreteras.</i>	
Obras y expropiaciones	560 950 000,00
Eje E.-O. — Obras (se compensan las expropiaciones con los plusvalías de terrenos)	140 000 000,00
<i>Puerto</i>	410 788 186,04
<i>Urbanización.</i>	
Colectores de alcantarillado y urbanización de zonas recuperadas	223,631 367,27
<i>Total</i>	3 279 130 312,23

RESUMEN PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN.

A la vista de los presupuestos reseñados, se llega a la siguiente valoración de las obras correspondientes a la *solución Sur*.

OBRAS	Pesetas
<i>Encauzamiento.</i>	
Obras en el cauce, modificación de riegos, puentes y resto de obras	1 158 871 298,28
Expropiaciones	189 000 000,00
<i>Ferrocarriles.</i>	
Vía ancha	779 046 060,00
Vía estrecha	254 800 000,00
Expropiaciones	105 000 000,00
<i>Carreteras.</i>	
Obras y expropiaciones	660 954 000,00
<i>Puerto</i>	185 805 089,49
<i>Urbanización.</i>	
Colectores de alcantarillado y urbanización de zonas recuperadas	434 118 676,51
<i>Total</i>	3 767 595 124,28

Acuerdo del Consejo de Señores Ministros del día 22 de julio de 1958.

El Excmo. Sr. Ministro Delegado del Gobierno pro reparación de daños de Valencia, dió cuenta al Consejo de que la Comisión Técnica Especial creada en su día para estudiar un Plan que resolviese el problema de las inundaciones causadas por el río Turia en aquella ciudad, había terminado sus trabajos, resumidos en un informe al que dió lectura.

Estudiado este informe y a la vista de las sugerencias del Ministro, que recogía indicaciones hechas anteriormente por S. E. el Jefe del Estado, el Consejo acordó que se adopte en principio la solución Sur de desviación del Turia como base del plan de conjunto, y en su consecuencia los servicios correspondientes del Ministerio de la Vivienda deberán revisar el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, con objeto de adaptarlo a dicha solución. Asimismo se producirán las Direcciones Generales del Ministerio de Obras Públicas en relación con los proyectos de sus respectivos Centros y se interesará de las Corporaciones locales afectadas que no lleven a efecto, ni autoricen, actividades urbanísticas o de

construcción que entorpezcan la ejecución de la solución aprobada.

Como primera etapa, se acordó que por el Ministerio de Obras Públicas se proceda inmediatamente al estudio y construcción del pantano de Villamarchante y que se continúen a fondo las operaciones de dragado actualmente en curso, con todas las obras complementarias de refuerzo de muros y puentes y cuantas sean necesarias para mejorar las condiciones de desagüe del río.

Para llevar a cabo el proyecto de la solución Sur de desviación del río Turia y habiendo dado por terminados sus trabajos la Comisión Técnica Especial nombrada en su día, se acordó designar una nueva Comisión presidida por el Ministro Delegado del Gobierno pro reparación de daños de Valencia y formada por Delegados de los Ministerios de Hacienda, Gobernación, Obras Públicas, Agricultura y Vivienda, que tendrá a su cargo el estudio jurídico y financiero para determinar la forma y ritmo de los trabajos que comporta este proyecto.