

LOS EQUIPAMIENTOS EN LA DIMENSIÓN METROPOLITANA

Estudio del crecimiento y la morfología territorial
de Valencia

AUTOR: MORÁN MORITÁN, SILVIA
TUTOR: TOMAS LLAVADOR, JOSE MARÍA

Curso 2017/2018



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCUELA TÉCNICA
SUPERIOR DE
ARQUITECTURA

TÍTULO:

"LOS EQUIPAMIENTOS EN LA DIMENSIÓN METROPOLITANA DE VALENCIA"

RESUMEN:

Los equipamientos públicos, a diferencia de los servicios públicos ligados a prestaciones sociales obligatorias, son aquellos que forman parte de la Red Primaria de sistema urbano. Son dotaciones de pública concurrencia, o adicionales a los Servicios Públicos. Pueden ser de propiedad pública o privada. A diferencia de las Dotaciones para servicios públicos, no son obligatorios en cualquier desarrollo urbano, aunque si son complementarios. Tienen características de centralidad, son nodos de articulación territorial.

Será objeto del trabajo, analizar los equipamientos de carácter metropolitano en Valencia, a través de su posición, naturaleza e importancia en la morfología urbana o territorial. También analizar su complejidad y composición. Así como su papel en la articulación metropolitana, y en la contribución a su configuración y carácter. Atendiendo a atributos como son la singularidad, especialización, tamaño o superficie, complejidad y dinamismo estructural.

Palabras clave:

Equipamientos públicos; Morfología urbana; Valencia; Nodos de articulación territorial; Centralidad; Dimensión metropolitana

TÍTOL:

"ELS EQUIPAMENTS A LA DIMENSION METROPOLITANA DE VALÈNCIA"

RESUM:

Els equipaments públics a diferència dels serveis públics lligats a prestacions socials obligatòries, són aquells que formen part de la xarxa primària del sistema urbà. Són dotacions de pública concurrència, o addicionals als Serveis Públics. Poden ser de propietat pública o privada. A diferència de les dotacions per a serveis públics, no són obligatoris en qualsevol desenvolupament urbà, encara que si són complementaris. Tenen característiques de centralitat, són nodes de articulació territorial.

Sera objecte del treball, analitzar els equipaments de caràcter metropolità a València, a través de la seua posició, naturalesa i importància en la morfologia urbana o territorial. També analitzar la seua complexitat, i composició. Així com el seu paper en l'articulació metropolitana, i a la contribució al seu caràcter. Atenent a atributs com són, la singularitat, especialització, mida, complexitat i dinamisme estructural.

Palares clau:

Equipaments públics; Morfologia urbana; València; Nodes d'articulació territorial; Centralitat; Dimensió metropolitana

TITLE:
"THE EQUIPMENTS IN THE METROPOLITAN DIMENSION OF VALENCIA"

SUMMARY:

Public facilities, unlike public services linked to compulsory social benefits, are those that form part of the Primary Network of the urban system. They are endowments of public concurrence, or additional to the Public Services. They can be public or private property. Unlike public serviceal locations, they are not mandatory in any urban development, although they are complementary. They have characteristics of centrality, they are nodes of territorial articulation.

It will be the object of the work, analyze the metropolitan character equipments in Valencia, through its position, nature and importance in the urban or territorial morphology. Also analyze its complexity, and composition. As well as its role in the metropolitan articulation, and in the contribution to its configuration and character. Attending to attributes such as, singularity, specialization, size, complexity and structural dynamism.

Key words:

Public facilities; Urban morphology; Valencia; Nodes of territorial articulation; Centrality; Dimension Metropolitan;

*“La arquitectura es la voluntad de la
época traducida al espacio”*

Mies Van Der Rohe

INDICE

1. INTRODUCCIÓN:	10
1.1. OBJETIVOS:	10
1.2. METODOLOGÍA	10
2. ANÁLISIS DE VALENCIA Y SU TRAMA URBANA	11
2.1. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO	11
2.2. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	11
2.3. REDES QUE LO DEFINEN	12
2.4. TEXTURA GEOGRÁFICA.....	12
3. ESTUDIO DE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD	13
3.1. CIUDAD A FINALES DEL SIGLO XIX	13
3.2. EXPANSIÓN URBANA HASTA 1950.....	14
3.3. EXPANSIÓN URBANA HASTA 1978.....	14
3.4. EXPANSIÓN URBANA DE FINALES DEL SIGLO XX	15
3.5. TRAMA URBANA EN LA ACTUALIDAD	16
4. EL CONCEPTO “EQUIPAMIENTO”	17
4.1. DEFINICIÓN Y CLASIFICACIÓN.....	17
4.2. EQUIPAMIENTOS COMO DESARROLLO SOCIAL	17
4.3. EQUIPAMIENTOS COMO INSTRUMENTO DE CONSTRUCCIÓN.....	18
4.4. IMPACTOS NEGATIVOS DE LOS EQUIPAMIENTOS EN EL ENTORNO.....	19
4.4.1. SINDROME NYMBY.....	20
5. ANALISIS DE LOS EQUIPAMIENTOS DE VALENCIA	21
5.1. RED SANITARIA.....	21
5.2. CENTROS COMERCIALES Y ZONAS DE EXPOSICIÓN.....	21
5.3. NODOS DE COMUNICACIÓN Y TERMINALES DE TRANSPORTE	22
5.4. CENTROS DE EDUCACIÓN	22
5.5. RED DE ESPACIOS LIBRES	23
6. ESTUDIO DE LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS	24
6.1. RED SANITARIA.....	24
6.1.1. HOSPITAL LA FE	24
6.2. CENTROS COMERCIALES Y MERCADOS.....	26
6.2.1. CENTRO COMERCIAL BONAIRE	26
6.2.2. MERCADO CENTRAL.....	28
6.2.3. MERCADO DE COLÓN.....	31
6.3. NODOS DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE	34
6.3.1. AEROPUERTO.....	34
6.3.2. ESTACION DEL NORTE	37
6.3.3. RED PORTURIA.....	40
6.4. CENTROS EDUCATIVOS	44
6.4.1. UNIVERSIDAD DE VALENCIA	44
6.4.2. UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA	47
6.5. RED DE ESPACIOS LIBRES	49
6.5.1. JARDINES DEL TURIA	49
6.5.2. SALER	51
7. CONCLUSIONES	53
8. BIBLIOGRAFÍA	56

1. INTRODUCCIÓN:

1.1. OBJETIVOS:

El objetivo principal de este Trabajo Fin de Grado es determinar la relación que existe entre el crecimiento de la metrópoli y la situación de sus principales equipamientos.

Los objetivos secundarios son los siguientes:

- Análisis de la ciudad de Valencia y su trama urbana
- Estudio del crecimiento de la ciudad
- Estudio de los principales equipamientos
- Determinación de los equipamientos más influyentes en el crecimiento de un territorio

1.2. METODOLOGÍA

El trabajo realizado se estructura en cuatro grandes fases.

PRIMERA FASE.

Se ha realizado un análisis de la ciudad de Valencia y su trama urbana, estudiando así el ámbito en el que se encuentra definida, las principales características del lugar y el territorio, las redes que lo definen y la texturageográfica que lo caracteriza.

SEGUNDA FASE.

Se ha realizado un estudio del crecimiento de la ciudad, abordando el estado de la ciudad a finales del siglo XIX, la expansión urbana hasta el año 1950, la expansión urbana hasta 1978, la expansión urbana de finales del siglo XX y el estado actual.

TERCERA FASE.

Se han detectado y estudiado los principales equipamientos de la ciudad de Valencia, así como los más determinantes y a tener en cuenta en la trama urbana.

CUARTA FASE.

Se ha establecido una relación entre los principales equipamientos encontrados y el crecimiento de la ciudad en torno a ellos, dando lugar a una conclusión final.

2. ANÁLISIS DE VALENCIA Y SU TRAMA URBANA

2.1. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO

LOCALIZACIÓN.

La ciudad de Valencia se encuentra en la costa mediterránea de la península ibérica, sobre la gran llanura aluvial de los ríos Júcar y Turia, justo en el centro del golfo de Valencia. La ciudad primitiva estaba ubicada a unos cuatro kilómetros del mar, en una isla fluvial del Turia. Los montes más cercanos a la ciudad son algunas de las últimas estribaciones del sistema Ibérico en la Comunidad Valenciana, como el *Cabeçol* de El Puig y la sierra Calderona, a unos 12 km y 25 km al norte de la ciudad respectivamente.

Valencia ha sido tradicionalmente la capital de la comarca histórica y natural de la Huerta de Valencia. Sin embargo, tras la división comarcal autonómica de 1987 el municipio de Valencia ha formado por sí mismo una nueva comarca, la conocida como la «Ciudad de Valencia». De este modo, la comarca de Valencia se extiende tan sólo a la ciudad, sus pedanías, y el lago de la Albufera. La «Ciudad de Valencia» limita al norte con las comarcas de Huerta Norte y Campo de Turia, al este con el mar Mediterráneo, al sur con las comarcas de Huerta Sur y Ribera Baja, y al oeste con la comarca de Huerta Oeste.

La ciudad de Valencia se divide en distritos, y estos en barrios. Los barrios de la ciudad, a su vez, se agrupan en siete órganos de gestión desconcentrada llamados juntas municipales de distrito. Las siete juntas son Ciutat Vella, Russafa, Abastos, Patraix, Trànsits, Exposició y Marítim. Algunos de los barrios y pedanías eran municipios independientes que se adhirieron a la ciudad a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Es el caso de Beniferri, Benimaclet, Patraix y Ruzafa que aparecen en el censo del año 1877 como parte de Valencia; Benimamet y ElsOrriols en 1887; Borbotó, Campanar, Marhuella, Pueblo Nuevo del Mar y Villanueva del Grao en el censo de 1897; y Benifaraig, Carpesa y Masarrochos, en el censo de 1900.

2.2. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

Geomorfología estrecha y continua franja aluvial de época cuaternaria formada por una sucesión ininterrumpida de glaciares, abanicos y llanuras aluviales alineadas a lo largo del eje de subsidencia costero. El río Turia sale a la llanura costera de Valencia a través de un estrecho valle con niveles de terrazas encajadas en un abanico aluvial. El abanico aluvial es una superficie de morfología convexa generada por el aporte sedimentario y la migración lateral del lecho del Turia a lo largo del Pleistoceno. El abanico está formado por materiales arcillosos y limosos de tonos rojizos con nódulos de carbonato, bandas de conglomerados y costras calcáreas. Presenta procesos de arrojada difusa y está surcado por vaguadas que concentran las escorrentías hacia los cursos de agua principales y hacia el litoral. Estos materiales son cubiertos por los aportes del llano de inundación, creando un nivel holoceno de limos arenosos de color marrón que conforman el material característico de la huerta valenciana.

2.3. REDES QUE LO DEFINEN

El plano callejero de Valencia presenta una estructura radial, con varios ejes concéntricos. El primer eje concéntrico es la Ronda Interior, la cual se desarrolló en el solar que quedó tras derribar la antigua muralla de la ciudad. Los nombres de las calles que conforman esta ronda son: Guillem de Castro; Játiva; Colón; Puerta del Mar; Pintor López; y Blanquerías.

Los otros ejes concéntricos son las grandes vías (Fernando el Católico, Ramón y Cajal, Germanías y Marqués del Turia), la ronda de Tránsito, formada por las avenidas de Pérez Galdós, César Giorgeta, Peris y Valero, Eduardo Boscá, Cardenal Benlloch, Primado Reig, Peset Aleixandre, General Avilés y Campanar, y finalmente, las más alejadas del centro son las rondas Norte formada por las Avenidas de Pío Baroja, de los Hermanos Machado, de los Naranjos y Serrería-Menorca y la ronda Sur formada por la avenidas del 9 de Octubre, de las Tres Cruces y Antonio Ferrándiz.

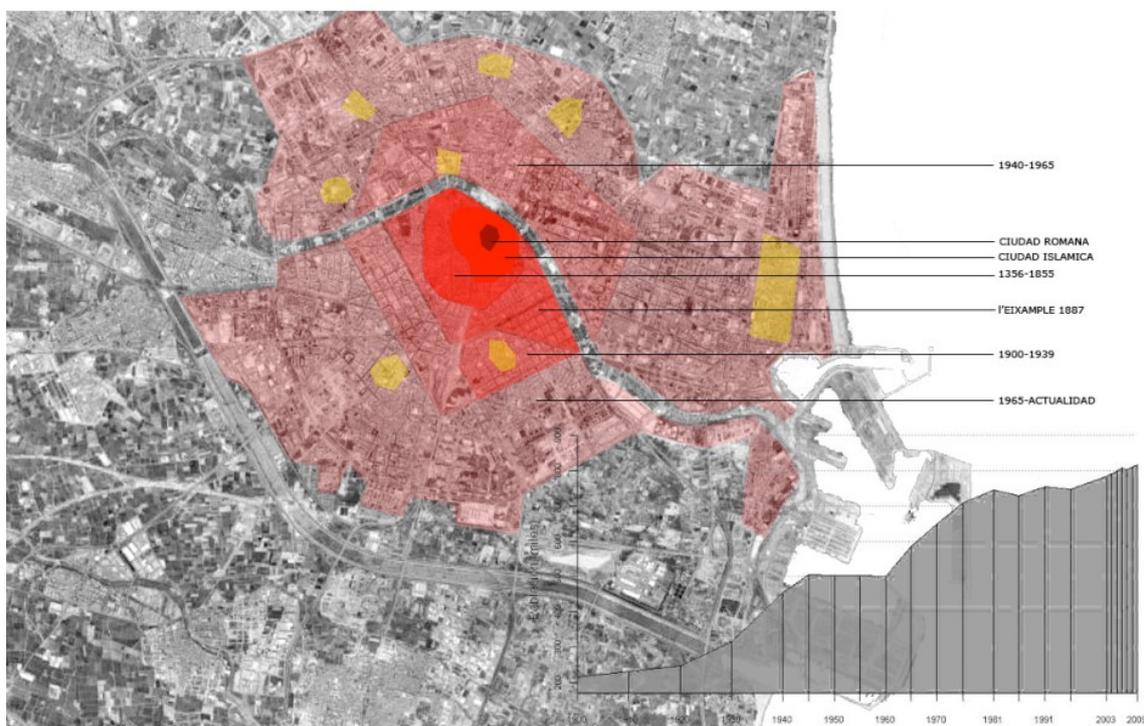
Las vías radiales son las avenidas del Reino de Valencia, Blasco Ibáñez, la avenida del Puerto, la avenida del Cid, la avenida de las Cortes Valencianas, la de AusiasMarch, la avenida de Francia, Avenida de Burjasot y las calles San Vicente Mártir, Nicasio Benlloch, Padre Ferris y Centelles. Además de todas estas calles y avenidas hay que destacar otras vías de vital importancia para la ciudad, como son los márgenes del río, ya que el Turia ha sido una barrera natural que divide en dos zonas a la ciudad.

2.4. TEXTURA GEOGRÁFICA

Las comunicaciones e infraestructuras de la ciudad de Valencia y su área metropolitana responden a un esquema básicamente radiocéntrico, que ha supuesto un colapso en el centro urbano, mitigado por la aparición de sucesivos anillos de comunicación rodada conforme ha ido aumentando el casco urbano de la ciudad. La ciudad ha crecido apoyando la urbanización a lo largo de los ejes radiales (Carretera de Barcelona, Avenida del Cid, Ademuz, San Vicente, etc.), colmatando posteriormente los espacios de huerta existentes en los intersticios. La red ferroviaria configura en la actualidad un eje radial desde el centro de la ciudad hacia el sur de la misma. El soterramiento de estas vías busca eliminar la barrera que supone este eje para la conexión anular en la zona sur del casco urbano.

3. ESTUDIO DE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD

La evolución urbana y demográfica de la ciudad tiene dos claros puntos de inflexión, por un lado los proyectos de ensanche a finales del siglo XIX y principios del XX, y por otro la década de los 60 que supuso sin duda el momento de mayor crecimiento de nuestras ciudades. El crecimiento de la ciudad de Valencia ha supuesto la anexión de núcleos urbanos como Russafa, Patraix, Campanar, Benicalap, Marxalenes, Orriols, Benimaclet y los Poblados Marítimos.



3.1. CIUDAD A FINALES DEL SIGLO XIX

La Ciudad de Valencia (su casco histórico) dista unos cuatro kilómetros del frente marítimo. Pero en realidad esta distancia parece mucho mayor. Es un tópico y un hecho innegable: Valencia ha vivido de espaldas al mar. Barreras físicas reales (la vía del ferrocarril a Cataluña y Aragón), potenciales (la fantasmagórica autopista del litoral contenida en el P.G.O.U. de 1966) e incluso administrativas (el actual barrio del Grau, que fue un municipio independiente, Vilanova del Grau, hasta el año 1897 en que se produjo la anexión) han separado la ciudad del mar. En esas condiciones, la fachada marítima presentaba una degradación extrema, tanto desde el punto de vista urbanístico, ambiental, y funcional como incluso social.

Los intentos de conectar la ciudad -su núcleo histórico y principal- con el frente marítimo datan del siglo XIX. En 1802 se construye según el proyecto del arquitecto Vicente Gaseó la avenida del Puerto. Por el norte, en 1883, se redacta y se aprueba en 1898 el proyecto del Paseo al Mar, de Casimiro que todavía está pendiente de finalización, y en 1889 se traza la línea de ferrocarril al Grau. Estas son las piezas con las que comienza la articulación de la ciudad con el litoral. Son actuaciones claves a la hora de entender el desarrollo de la ciudad y algunas de las propuestas que en la actualidad se han aprobado.

3.2. EXPANSIÓN URBANA HASTA 1950

PLAN GENERAL COMARCAL 1946.

En 1946, cuando se aprueba el primer Plan General que afectaba no sólo a la ciudad de Valencia, sino también a otros 30 municipios que abarcaban un total de 41.924 Ha, ésta todavía presentaba un perfil casi preindustrial. Era una ciudad ya no amurallada, pero todavía muy compacta, densa, encerrada en sí misma, con un límite preciso y diáfano entre el suelo urbano y el agrícola circundante, donde los fenómenos de difusión no habían hecho aparición. Todavía no se había consolidado totalmente el ensanche, y la estructura urbana era prácticamente bicéfala: por un lado, la ciudad histórica, el incipiente ensanche, y por otro, en la costa, unido apenas por un cordón umbilical, el primitivo núcleo del puerto.

Entre los objetivos básicos declarados por este plan figuraban la protección de la huerta y la desconcentración del crecimiento demográfico, redistribuyéndolo en la comarca a partir de los pueblos del cinturón. Estructuralmente el plan contiene un modelo radioconcéntrico bastante tímido que se apoya en unos futuros núcleos de desarrollo planetario y se basa en los municipios existentes, sin que se proponga la construcción de ningún tipo de "New Towns". Un modelo fiel reflejo del establecido por el Plan General de Madrid de 1944 que, a su vez, asume muchas de las ideas y propuestas de Abercrombie para Londres, referencia en la urbanística mundial durante un par de décadas. Para lograrlo se proponía el desarrollo de una serie de ejes, dos residenciales (al noroeste: Burjassot, Godella, y al suroeste: Torrent), y otros tres industriales (apoyados en carreteras existentes, al norte: la de Barcelona; al oeste, la de Madrid; y al sur: la de Alicante).

3.3. EXPANSIÓN URBANA HASTA 1978

LA SOLUCIÓN SUR (1966).

En la estructuración urbana de Valencia, el río Turia es su principal elemento conformador. De hecho, la ciudad nació sobre una isla fluvial, formada por la presencia de dos brazos, uno de los cuales ha desaparecido, a cuatro kilómetros de la costa que entonces eran tierras pantanosas. El Turia es un río típico de régimen torrencial, normalmente sin agua pero que produce avenidas importantes. Como consecuencia de una de ellas, de la riada de octubre del 1957, se propuso su desvío fuera de la ciudad. En julio de 1958 se aprobó la "Solución Sur", que consistía en la creación de un nuevo cauce al sur de la urbe, de 12.692 metros de longitud y 200 de anchura. De esta forma el antiguo cauce quedó vacante, dejando de funcionar como tal.

A pesar de que la "Solución Sur" era inicialmente sólo un proyecto hidráulico, pronto resultó evidente que las modificaciones que introducía en la estructura urbanística hacían inevitable la revisión de todo el planeamiento. El Plan General que entonces se redacta y que será aprobado en 1966, es elaborado en un contexto de fuerte crecimiento urbanístico, resultando un proyecto expansivo sobredimensionado. Ha sido calificado como un "macro plan de ingeniería viaria e hidráulica", donde la vialidad asume toda la responsabilidad en la conformación del espacio, algo que hoy sería simplemente inaceptable, pero que en su momento fue saludado entusiásticamente.

Este plan propone la utilización del viejo cauce del Turia como autopista: de él arrancaban viales de alta velocidad, que se incrustaban materialmente en la zona histórica.

Las Torres de Serranos, un magnífico ejemplar de la arquitectura civil gótica, quedaban así rodeadas de autopistas y vías rápidas.

El plan repite un modelo planetario, radiocéntrico, pero esta vez desbordado, megalómano. La propuesta de limitar la expansión del núcleo central se complementa de nuevo con la desconcentración del crecimiento sobre los núcleos periféricos, dotándolos de una conexión vial que descansa en una red de autopistas trenzada sobre las del Turia (Castilla-Valencia) y la del Litoral (Cataluña-Valencia), sus piezas claves.

La construcción del Nuevo Cauce supuso la creación de una "frontera urbana", y ha alentado la expansión de la ciudad a costa de la huerta, en dirección sureste, en contra de lo que fueron las previsiones del planeamiento que mantenía formalmente los ejes de desarrollo hacia el secano. De hecho, el plan prácticamente condenaba la huerta a desaparecer. De esta forma, en los años setenta, una vez aprobado el nuevo Plan General, el nuevo cauce actúa fuertemente "tirando" de la ciudad en dirección suroeste, y sólo será en los años ochenta cuando se produzca la colmatación de la zona norte, crecimiento que también contradice las estrategias del planeamiento.

3.4. EXPANSIÓN URBANA DE FINALES DEL SIGLO XX

En las elecciones de 1979 en Valencia, como en la mayoría de las principales ciudades, la izquierda gana con una holgada mayoría, pero la existencia de un organismo de planeamiento comarcal (la Corporación Administrativa Gran Valencia), rechazado por todos los municipios del área dada su constitución antidemocrática, impidió el acuerdo para la revisión del plan metropolitano. A la vista de las dificultades jurídicas y políticas, se tomó la decisión de abandonar la escala metropolitana y formular planes estrictamente municipales.

Sin embargo, la resolución de este conflicto -que supone la desaparición del planeamiento metropolitano llevará nada menos que tres años, y por ello el nuevo Ayuntamiento optó en 1980 por la intervención sin esperar a la revisión del Plan General Comarcal que parecía alargarse. Se aprobó el Programa de Actuación Municipal, que perseguía, como objetivo genérico, frenar el deterioro urbano inducido por los planes aprobados en los años sesenta y setenta, identificados como causa de la producción de una ciudad densa, desequipada y desestructurada.

En el PAM (programa de actuación municipal) se contemplaron tres ámbitos preferentes de intervención: la protección de los grandes espacios naturales (El Saler y El Turia), la conservación de los barrios históricos (especialmente la Ciutat Vella) y la mejora de las condiciones de habitabilidad en la periferia urbana, que se encontraba en una situación de deterioro extremo. El diagnóstico final fue que Valencia había crecido como una ciudad sumamente densificada y con un déficit agudo de equipamientos. La intervención en los barrios populares más deteriorados se llevó a cabo por medio de Planes Especiales encuadrados en el llamado Programa de Intervención en la Periferia Urbana desarrollado hasta 1984. En este programa se reordenaron 1.400 de las aproximadamente 4.020 Ha clasificadas como Suelo Urbano, reduciendo densidades, reservando suelo para equipamientos e introduciendo zonas verdes. La estrategia desarrollada se inclinó por intervenciones directas, de choque, de emergencia, de re-equipamiento.

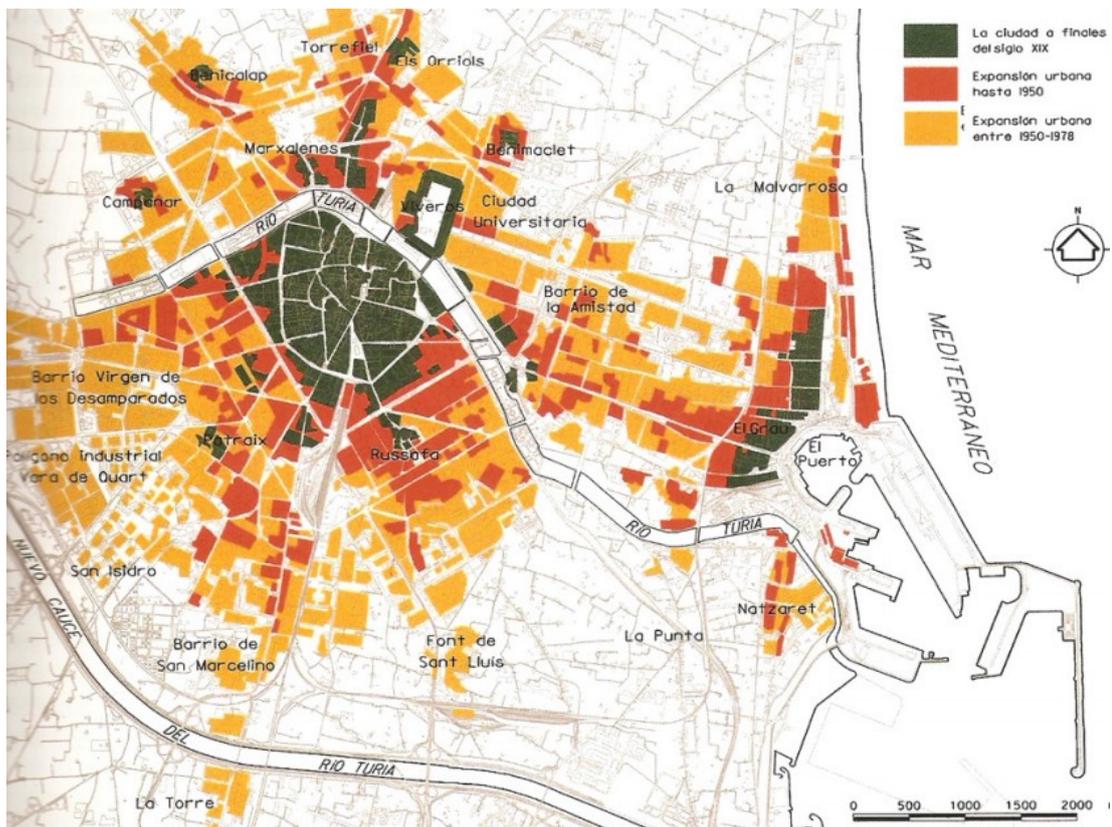
Es una política de medidas urgentes, muy alejada de las reflexiones proyectuales que, desde Barcelona, comienzan a elaborarse, y que ha sido calificada despectivamente (a posteriori) como de "Urbanismo Remedial", aunque no puede dejar de señalarse la más que discutible calidad de ordenaciones propuestas, con soluciones que retoman algunos de los peores estereotipos del Movimiento Moderno.

3.5. TRAMA URBANA EN LA ACTUALIDAD

LA CONEXIÓN LITORAL.

La operación de conexión con el litoral se implementa mediante un buen número de proyectos: el Parque del Turia, el Paseo Marítimo y la ordenación de las Playas, los Nuevos Campus Universitarios, la Ciudad de la Ciencias y la Torre de las Comunicaciones, y una serie de intervenciones sobre la red viaria, que incluyen la apertura de grandes ejes arteriales de primera magnitud: la avenida de Francia, la de los Naranjos, la de la Serrería, la Prolongación de la Alameda; así como fuertes inversiones en transporte público e infraestructuras, eliminando, por ejemplo, la barrera que suponía el ferrocarril de Cataluña y Aragón, construyendo la primera línea de tranvía moderno, ampliando el puerto y finalmente estableciendo nuevos desarrollos residenciales y terciarios de alto "standing", todo lo cual ha llevado a calificar a esta opción como la de la construcción de la "Nueva Valencia".

La ciudad definitivamente da el salto al otro lado del río e inicia un vertiginoso crecimiento que consolida este espacio intermedio en apenas quince años. Es la zona de mayor crecimiento de la ciudad, y la que, además, poco a poco adquiere un nivel medio-alto.



4. EL CONCEPTO “EQUIPAMIENTO”

4.1. DEFINICIÓN Y CLASIFICACIÓN

Los equipamientos son bienes públicos o privados, de utilidad pública, destinados a la prestación de servicios necesarios para el funcionamiento de la ciudad, implantados mediante autorización del poder público, tanto en espacio públicos como privados.

En planeamiento urbano el término equipamiento está relacionado al uso del suelo para fines colectivos o institucionales, pudiendo ser públicos o privados. La implantación de equipamientos urbanos está directamente asociada al desarrollo social, y se reflejan en la calidad de vida de la ciudad y de la población que reside en ella.

Cabe destacar la diferencia entre dotación y equipamiento. Las dotaciones son las prestaciones sociales universalizadas, de cesión obligatoria, las que el estado debe cubrir por ley, como jardines, escuelas...; por otro lado, los equipamientos públicos son aquellos que no son de cesión obligatoria en cualquier desarrollo urbano, son aquellos que forman parte de la red primaria del planeamiento para estructurarlos junto a sectores de crecimiento urbano o para expropiar por razones de utilidad pública.

CATEGORÍAS.

- Red sanitaria
- Centros comerciales y de exposición
- Nodos de comunicación y transporte
- Educación
- Red de espacios libres

4.2. EQUIPAMIENTOS COMO DESARROLLO SOCIAL

Los equipamientos urbanos han tenido históricamente un papel fundamental en la atención de las necesidades básicas de los ciudadanos y han sido instrumentos valiosos para la construcción de comunidades. Son imprescindibles para el funcionamiento de la estructura social. Son espacios que cumplen una doble función, además de proveer servicios esenciales, contribuyen en la construcción y en el fortalecimiento de la vida colectiva. Esto es posible si el equipamiento se concibe, desde el primer esquema de diseño, como un lugar que no solo debe prestar un servicio determinado, sino como un espacio para propiciar el encuentro y promover el uso adecuado del tiempo.

Así mismo, para que cumplan con su función social, es necesario que se tengan en cuenta cuatro criterios clave:

- 1) No deben ser, obligatoriamente, generadores de recursos económicos, pues de esta forma pueden garantizar la cobertura, por igual, de necesidades básicas que algunos ciudadanos no estarían en capacidad de pagar;
- 2) Deben ser concebidos como una propiedad colectiva, reconocida como tal por el Estado y las comunidades;
- 3) Su distribución debe ser homogénea en el territorio, de tal manera que se conviertan en soportes complementarios de las nuevas centralidades y garanticen equidad;
- 4) Tienen que ser flexibles para cubrir necesidades producto de momentos de crisis.

4.3. EQUIPAMIENTOS COMO INSTRUMENTO DE CONSTRUCCIÓN

El papel de los equipamientos en la estructuración de ciudad y ciudadanía está directamente vinculado con diversas realidades y factores que tienen implicaciones disímiles en los territorios y sus habitantes.

En primer lugar, la condición de “objetos” de los equipamientos les permite participar en la construcción de ciudad como puntos de referencia, como hitos que permiten la lectura de la ciudad, como elementos que contribuyen en la consolidación del sentido de pertenencia y la identidad ciudadana a partir del orgullo que genera su resultado formal y estético. El papel del arquitecto es fundamental como “artista” creador de ese “objeto”.

En segundo lugar, los equipamientos albergan usos colectivos que suplen algunas de las necesidades básicas de los ciudadanos en su vida. A partir de su condición de uso colectivo, los equipamientos, son también puntos de encuentro, de representatividad y de referencia, ya no desde su materialidad sino por la significación de la actividad.

En tercer lugar, los equipamientos son elementos arquitectónicos, ya no desde su acepción de “objeto”, sino como edificación eficiente en su funcionamiento interno y externo. Así mismo, la precisión del proyecto contribuye de forma directa a mitigar y prevenir la generación de impactos negativos en el entorno, en la medida en que se provean soluciones a los requerimientos asociados al funcionamiento del equipamiento: áreas y espacios suficientes y amplios para la escala y demanda del equipamiento, oferta de bienes y servicios requeridos por los usuarios, manejo adecuado de los accesos vehiculares y peatonales, provisión de estacionamientos, entre otros.

Finalmente, los equipamientos son hechos urbanos, no solo por su localización en la ciudad con la cual tienen una relación de interdependencia en cuanto a impactos, beneficios y requerimientos, sino además porque, en conjunto, conforman uno de los principales sistemas estructurantes de las urbes en relación directa con los otros sistemas. La tarea principal de los urbanistas y los arquitectos es la planificación asertiva del sistema de equipamientos, de tal manera que se asegure equidad en su distribución en el territorio, implantaciones acordes con la escala y usos, así como diseños que prevengan o contribuyan a mitigar impactos generados por los equipamientos. En este sentido, se sugiere que los equipamientos aseguren:

- La provisión de espacios suficientes para responder a los diversos requerimientos del uso, según su escala, tipo y demanda, y para albergar la totalidad de los usuarios sin utilizar para tales fines, vías y espacios públicos aledaños.
- La planificación de su crecimiento de tal manera que se evite la expansión o el crecimiento “invasivo”.
- La ubicación y el diseño adecuados de los accesos de vehículos como la provisión justa de plazas de estacionamiento tanto para empleados como para usuarios.
- La integración armónica del edificio con el espacio público circundante para aprovechar el equipamiento como lugar que propicia el encuentro ciudadano.

En síntesis, la integración de los equipamientos con el entorno es posible si se reconocen los efectos positivos o negativos que pueden originar y, en consecuencia, se asumen como premisas en el proceso de planificación y diseño. Así mismo, en lo estético, se debe tener presente que la calidad arquitectónica es fundamental en cualquier proyecto y que estas infraestructuras son elementos básicos para garantizar la construcción y el buen funcionamiento de la ciudad.

4.4. IMPACTOS NEGATIVOS DE LOS EQUIPAMIENTOS EN EL ENTORNO.

Más allá del rol central que cumplen los equipamientos en el desarrollo, mencionado anteriormente, es preciso tener presente que estas infraestructuras también deben ser consideradas importantes generadoras de impactos negativos. En este sentido, es posible afirmar que los equipamientos contribuyen de forma directa a la construcción de una mejor o peor calidad de vida y que, de acuerdo con sus características, pueden transformar el territorio de una manera positiva o negativa. Se ha podido establecer que la magnitud y el tipo de impactos dependen principalmente de los siguientes factores:

- La escala o cobertura (nacional, regional, departamental, metropolitana, zonal o vecinal) que puede producir impactos de magnitud variable.
- El carácter público, privado o mixto, relacionado con factores como el tipo de transporte utilizado por los usuarios y la demanda de plazas de estacionamiento.
- La cantidad de usuarios y visitantes que varía entre una alta demanda e incluso su ausencia.
- Los horarios de prestación de servicios.
- El tipo de usuarios que varía según grupos etéreos, nivel socioeconómico y su papel en relación con el equipamiento (trabajadores, usuarios o acompañantes).
- La permanencia de los usuarios en el equipamiento que puede ser constante (incluso internos) o de estancias cortas para hacer un trámite.
- La naturaleza del servicio prestado, que implica variaciones en el tipo de impactos relacionados con el medio ambiente y la movilidad.
- Las características del entorno en el que se localiza, relacionadas con los usos del suelo, las condiciones de movilidad y el espacio público.
- La cercanía de varios equipamientos, que pueden funcionar como un nodo y generar una sumatoria de impactos.

Las dinámicas que encierran cada uno de estos factores, permite determinar los siguientes impactos negativos que pueden producir los equipamientos en el entorno:

- El espacio público sufre deterioro por su uso descuidado, como ocurre por ejemplo en las plazas de mercado. Es utilizado temporalmente para suplir carencias internas como falta de espacios para espera o filas de usuarios o es invadido por vendedores informales atraídos por la concentración de gente.
- La concentración de vehículos particulares, permanentemente o en momentos de entrada y salida masiva de usuarios; el transporte público colectivo, que responde a la demanda estacionándose momentáneamente o circulando a baja velocidad para captar pasajeros; la falta de estacionamientos, o los cierres asociados con la seguridad y vigilancia de equipamientos especiales.
- Ocurren cambios de usos en las edificaciones cercanas (usos inducidos), generados por la demanda de los usuarios por bienes y servicios (alimentos, fotocopias, papelerías, bares, etc.). Así mismo, cambios de usos por la expansión del equipamiento hacia edificaciones cercanas como consecuencia de su crecimiento no planificado.
- Se pueden generar impactos negativos en el medio ambiente por altos niveles de ruido, producción de desechos tóxicos o radiaciones, y descuido, mal manejo o intervención inadecuada de áreas con valores ambientales, zonas verdes y vegetación.
- Pueden ocasionar impacto visual por la inadecuada interacción con el entorno; rechazo social hacia equipamientos, como cárceles, estaciones de policía u hogares de paso para población vulnerable, que los ciudadanos en general prefieren no tener cerca a sus lugares de residencia o trabajo.

Un arquitecto o un urbanista responsable deben plantear respuestas a estas realidades y debe evitar al máximo la generación, en el entorno y a los ciudadanos, de problemas derivados por la construcción del equipamiento. Por el contrario, debe propender por aumentar los efectos positivos para potenciar los aportes de los equipamientos en la construcción de ciudad y ciudadanía. Para ello se requiere conjugar respuestas hacia cuatro condiciones fundamentales que tienen estas infraestructuras: son objetos, usos colectivos, hechos arquitectónicos funcionales y hechos urbanos.

4.4.1. SINDROME NYMBY

NIMBY son unas siglas inglesas que significan '*Not In My Back Yard*' (no en mi patio trasero). Consiste en la reacción que se produce entre determinados ciudadanos que se organizan para enfrentarse a los riesgos que supone la instalación en su entorno inmediato de ciertas actividades o instalaciones que son percibidas como peligrosas o debido a sus externalidades, pero sin oponerse a las actividades en sí mismas.

Esta acepción resulta más clara si utilizamos el término SPAN, versión castellanizada de las siglas inglesas y que significan Sí, Pero Aquí No. Es decir, el efecto NIMBY o SPAN, sería la oposición de los ciudadanos sólo cuando un problema les afecta directamente.

El caso extremo de "nimbyzación" se produce cuando los ciudadanos "afectados" se oponen a instalaciones y actividades que ellos mismos consideran necesarias, no importándoles por tanto que se ubiquen lejos de su entorno. Así, por ejemplo, aunque los ciudadanos quieran tener buena cobertura de telefonía móvil y sepan que para ello se necesitan antenas, en general se oponen a la instalación de las mismas cerca de sus viviendas. Los sectores ciudadanos denominados NIMBY o SPAN no se oponen necesariamente a la actividad o instalación como tal, sino a una inadecuada ubicación.

Los proyectos que suelen provocar el efecto NIMBY son: aeropuertos, centros de rehabilitación para drogodependientes, prisiones, vertederos, tanatorios o crematorios, centrales nucleares, estadios, espacios públicos de uso masivo...

5. ANALISIS DE LOS EQUIPAMIENTOS DE VALENCIA

5.1. RED SANITARIA



5.2. CENTROS COMERCIALES Y ZONAS DE VENTA



5.3. NODOS DE COMUNICACIÓN Y TERMINALES DE TRANSPORTE



5.4. CENTROS DE EDUCACIÓN Y CULTURA



5.5. RED DE ESPACIOS LIBRES



6. ESTUDIO DE LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS

6.1. RED SANITARIA

6.1.1. HOSPITAL LA FE

HISTORIA.

El Hospital La Fe comenzó a construirse en 1968. Los terrenos elegidos para su emplazamiento se encontraban entre el Polígono de Campanar y la acequia de Mestalla, en un tramo próximo a la carretera de Burjassot.



El 29 de noviembre de 2010, tras 42 años de actividad en sus instalaciones del barrio valenciano de Campanar, La Fe comienza su traslado a un nuevo edificio en la zona sur. La reubicación de La Fe constituyó la operación logística de mayor envergadura y complejidad realizada hasta ese momento en el campo sanitario español, debido al gran tamaño de sus instalaciones, de su plantilla y del número de enfermos para trasladar.

PROYECTO.

Ramon Esteve y Alfonso Casares plantean la construcción de un único edificio formado por cuatro bloques conectados eficazmente en su interior, que se corresponden con el Área Asistencial, Investigación, Docencia e Instalaciones.

El bloque de las Áreas Asistenciales, el de mayor tamaño, está formado por un gran basamento de tres plantas semienterrado. Sobre esta plataforma surgen una serie de seis torres paralelas que se desplazan entre sí en dos grupos, éstas alojan las áreas correspondientes a los distintos Servicios Clínicos, agrupándolos por áreas de conocimiento.

El segundo bloque, el de Investigación, lo constituye una torre adicional exenta que se destina a Laboratorios Centrales de Análisis Clínicos y de Investigación. Se identifica estéticamente con el resto de las torres, pero tiene su propia independencia y funcionamiento.

El tercer bloque corresponde al edificio Docente y Administrativo, que se configura como continuación del basamento principal pero con una estructura interna independiente.

El cuarto bloque completa conceptualmente el anterior para definir una planta de conjunto totalmente rectangular e incluye las centrales de instalaciones.

Todo el conjunto está comunicado por un gran eje de circulación longitudinal que une los diferentes bloques, cosiendo los usos y facilitando sus relaciones.



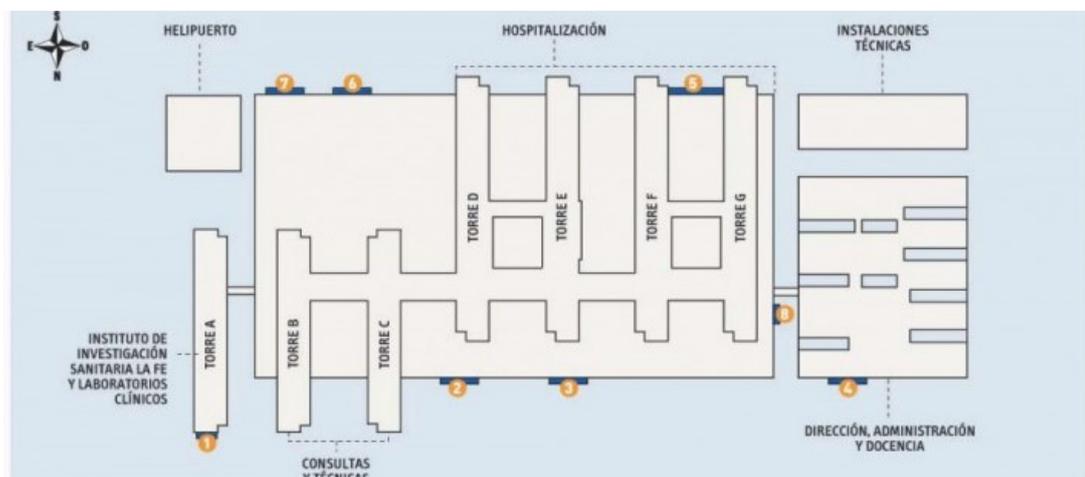
La disposición de los accesos permite una circulación eficaz y adecuada tanto por el interior como por el exterior del edificio. Distingue y separa con claridad las circulaciones, tanto verticales como horizontales, de familiares de los pacientes ingresados, valorándolas y estableciendo su segregación frente a las áreas de trabajo del personal facultativo, personal administrativo, personal de investigación y alumnado sin interferencias.

ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

Nos encontramos con un edificio de enorme envergadura. Ocupa una superficie construida de más de 260 000 m², lo que le proporciona una gran singularidad espacial.

El Hospital Universitario de la Fe tuvo que ser trasladado a las afueras de Valencia debido a la gran superficie de suelo que ocuparía la reforma. Esto ha derivado en una mala comunicación con el resto de la ciudad a causa de las grandes distancias que ahora supone llegar hasta él.

Exteriormente el hospital presenta una potente imagen con un lenguaje contemporáneo; los grandes volúmenes de hormigón blanco prefabricado generan unas piezas rotundas que configuran un conjunto de gran riqueza espacial y funcional. Presenta diversidad de usos, no solo sanitarios sino de laboratorios, e incluso la fundación Ronald McDonald, que le otorga al proyecto cierta complejidad.



6.2. CENTROS COMERCIALES Y MERCADOS

6.2.1. CENTRO COMERCIAL BONAIRE



PROYECTO.

Su apertura al público se ha realizado en distintas fases.

En 1998 comienzan las obras de construcción. Posteriormente, en el año 2000, se inicia una primera fase con la apertura de cuatro establecimientos ubicados en la zona exterior del parque. En 2001 se realiza la inauguración oficial con motivo de la apertura de la segunda fase que supone la puesta en marcha de la mayor parte del parque comercial (la Galería Comercial, el Hipermercado Alcampo y el área de Ocio).

El centro comercial Bonaire, situado en Aldaia, se encuentra constituido por 135.000 metros cuadrados de SBA, pero se realizó una ampliación para conformar una segunda zona llamada Factory Bonaire y en 2011, debido a su décimo aniversario, realizó un lavado de imagen y se hicieron algunas reestructuraciones de locales. Riofisa, grupo promotor del centro, invirtió 40.000 millones de pesetas en su construcción. Con casi 300 locales en todo su recinto, su área superior no ha tenido muy buena acogida, donde solo permanecen abiertas un par de tiendas. Recientemente se ha instalado una exitosa cadena y con gran reclamo por sus pocas aperturas en la Comunitat, Primark.



ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

Bonaire es uno de los parques comerciales más grandes de España. Gracias a su extraordinario tamaño (equivalente a 100 campos de fútbol), a su diversidad de tiendas, a la gran dimensión de las mismas y a su carácter abierto, el Parque Comercial y de Ocio Bonaire es único, presenta una enorme singularidad espacial tanto por su tamaño como por su diversidad de usos.



6.2.2. MERCADO CENTRAL

HISTORIA.

El espacio que actualmente ocupa el Mercado Central, fue desde la primera expansión de la ciudad, el emplazamiento habitual de los mercados ambulantes. En 1839, se inaugura, en esta ubicación, un mercado descubierto, el Mercado Nuevo, el germen del actual Mercado Central. Hacia finales del siglo XIX este mercado es claramente insuficiente para la ciudad de Valencia. Por este motivo, el Ayuntamiento de Valencia convocará hasta dos concursos para la construcción del nuevo mercado.

En 1910, el Ayuntamiento de Valencia convoca un nuevo concurso, y de los seis proyectos presentados se elige el de los arquitectos Alejandro Soler March y Francisco Guardia Vial. Ambos se habían formado en la Escuela de Arquitectura de Barcelona y habían trabajado en el equipo de colaboradores de Luis Doménech Montaner, arquitecto que se caracterizó por un estilo propio dentro de las líneas del modernismo.

Los arquitectos Alejandro Soler March y Francisco Guardia Vial, a instancias de la corporación municipal, modificaron el proyecto original y el Mercado se construyó de acuerdo con el proyecto fechado en noviembre de 1914. La obra la terminaron, en 1928, los arquitectos Enrique Viedma y Ángel Romani.

Alfonso XIII protagonizó el acto protocolario con que se iniciaron los derribos. El 24 de octubre de 1910, con una piqueta de plata dio varios golpes en el muro del número 24 de la plaza del Mercado. Finalmente, el 23 de enero de 1928, se inauguraba el actual edificio del Mercado Central de Valencia.



PROYECTO.

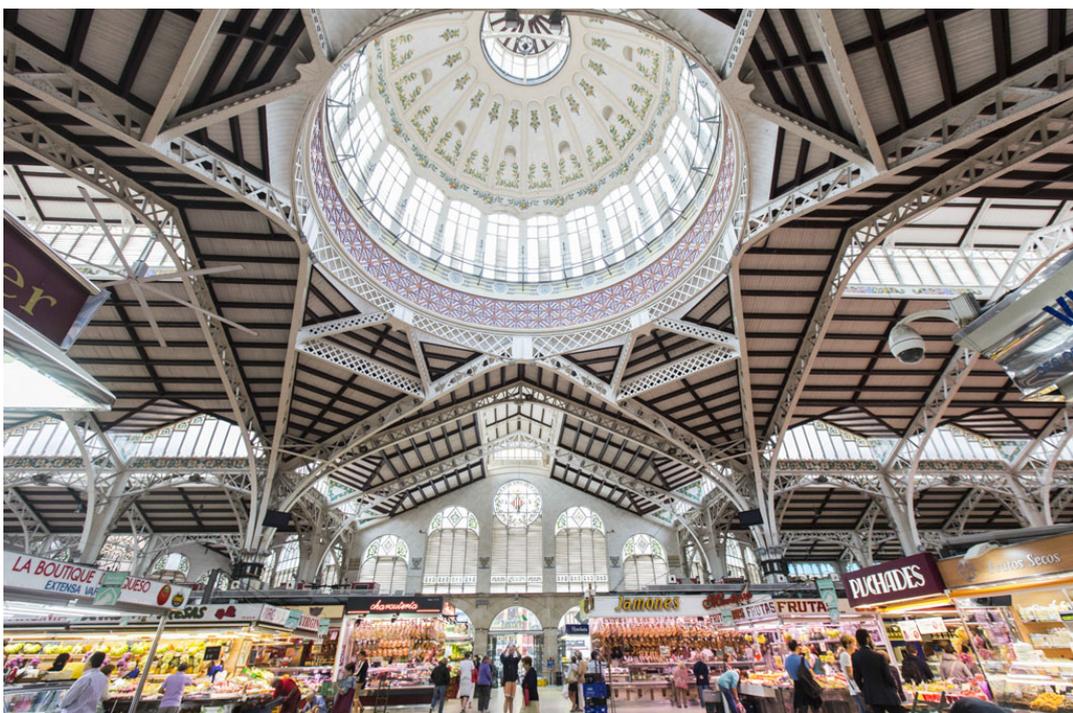
El Mercat Central de València ocupa exactament una superfície de 8.160 metres, dividida en dos zones o polígons; el primer d'ells és irregular, amb una superfície de 6.760 metres quadrats; i l'altre, octogonal, destinat a la pescaderia, té una extensió de 1.400 metres quadrats. El sotàno és de 7.690 metres quadrats; se dedicà a la subasta del peix i actualment s'utilitza com a aparcament.



El Mercat Central de València agrupa a casi 300 pequeños comerciantes que ocupan 1.219 puestos creados en origen. Es el mayor centro de Europa dedicado a la especialidad de productos frescos; y el primer mercado del mundo que afrontó el reto de la informatización de las ventas y distribución a domicilio, desde el día 2 de octubre de 1996.

En la actualidad, el Mercat es un importante foco económico en la ciudad de Valencia, tanto por la actividad de los comerciantes como por las numerosas visitas que recibe y actos que se organizan.

La espectacularidad del Mercado Central es innegable. Se trata de una de las edificaciones más atractiva y visitada de la ciudad de Valencia. Su arquitectura no rompe la estética de la plaza donde se integra a la perfección con otros dos importantes monumentos: la Lonja de la Seda y la Iglesia de los Santos Juanes. Es, indudablemente, el edificio más representativo de la Valencia que a principios del siglo XX avanza hacia el progreso tecnológico y mercantil y se siente orgullosa del potencial agrícola de su huerta. Esta apuesta por el progreso y por la producción agrícola se desprenden de la estructura modernista del mercado y de la ornamentación alegórica que observamos en su interior.

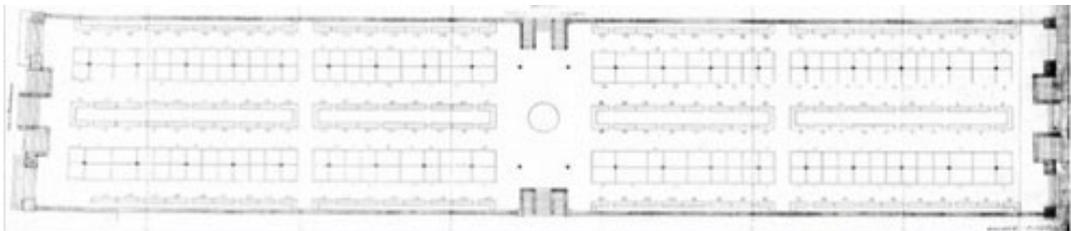
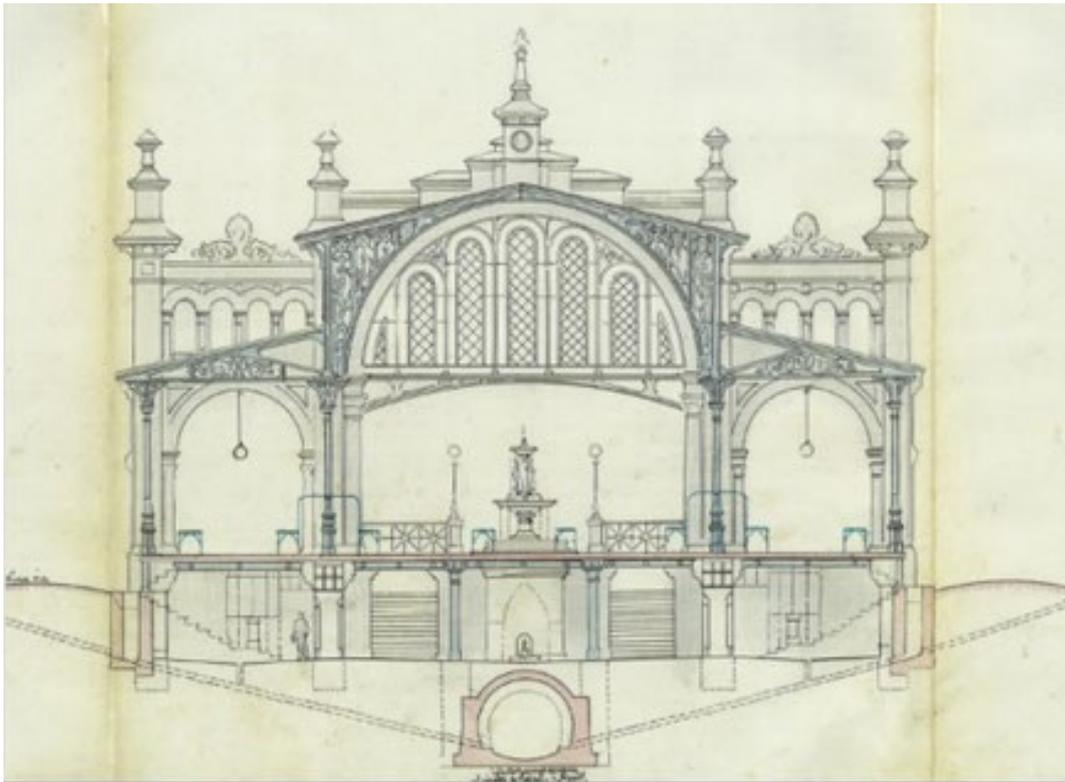


ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

Podemos considerar el mercado Central de Valencia, no solo como una joya histórica, sino como la integración de una "obra de arte" en el centro de la ciudad.

Es un equipamiento con un gran valor metropolitano que está en una posición urbana clara gracias a su fácil integración con la arquitectura de los edificios más cercanos a él.

Ha tenido también un importante papel en el crecimiento de la ciudad, ayudando a crear la trama urbana y a articular la red de transportes y circulación, dando lugar al tejido urbano que presenta hoy en día el vecindario en que se encuentra.



6.2.3. MERCADO DE COLÓN

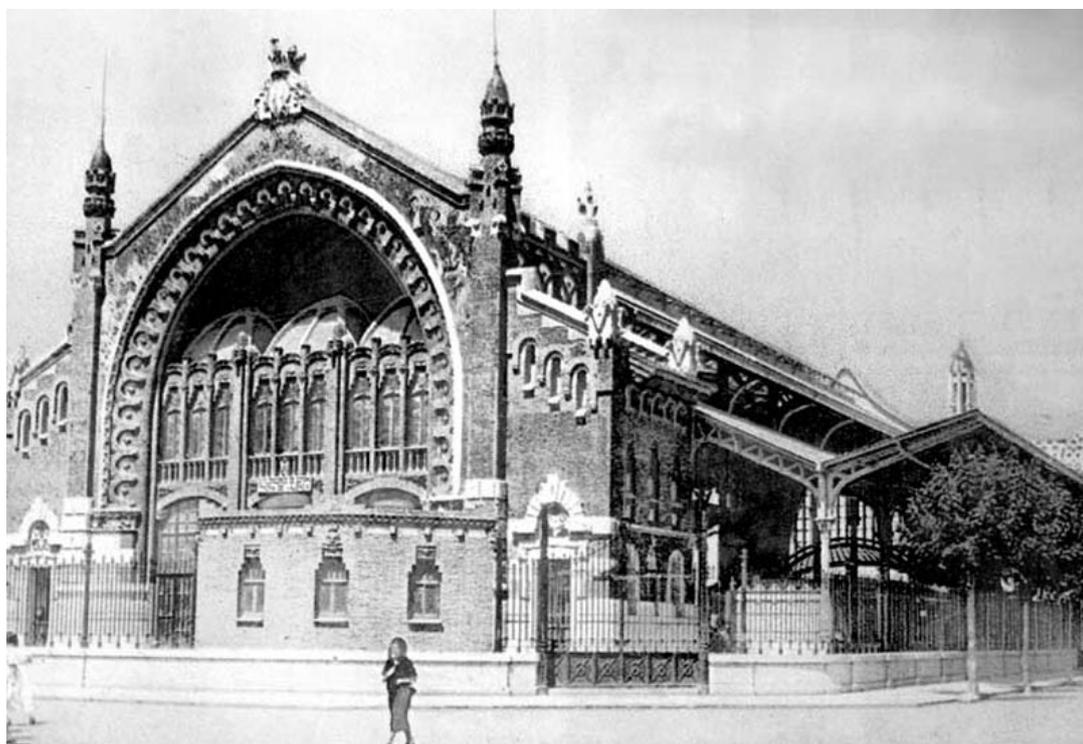
HISTORIA.

Situado en el Primer Ensanche de la ciudad de Valencia, delimitado por las calles Cirilo Amorós, Conde Salvatierra, Martínez Ferrando y Jorge Juan, el Mercado de Colón se enclava en el núcleo de una de las zonas de mayor actividad comercial de la ciudad y constituye hoy en día el centro vital de la ciudad de Valencia.

La necesidad a principios de siglo de un mercado de abastecimiento para la zona, respondiendo a una demanda generalizada por parte del creciente vecindario, fue atendida en el seno del Ayuntamiento originando así la segregación de una de las manzanas del ensanche, exactamente en parte de los solares donde se ubicaba la antigua fábrica de gas del marqués de Campo, dando lugar a la aparición de una nueva calle denominada Blanquells (actual Martínez Ferrando), quedando así la manzana como la conocemos actualmente y disponible para la ubicación del nuevo mercado, ocupando una superficie de 4.337 m².

El Proyecto se le encarga al entonces arquitecto municipal Francisco Mora, que influenciado por las corrientes modernistas catalanas de Doménech i Montaner, Puig y Cadafalch, etc, proyecta un gran espacio longitudinal de tres naves mediante cerchas metálicas, cerrando sus extremos con dos portadas de ladrillo y piedra, a la manera de arcos triunfales, con gran ornamentación y policromía, bordeando el conjunto con un cerramiento formado por una base de piedra rematada con una verja artística de forja, adoptando así una figura rectangular con sus esquinas achaflanadas de 100x47 metros de dimensión. La estructura metálica es encargada a Demetrio Ribes.

El edificio se inaugura en la Nochebuena del año 1916, con gran aceptación por parte de la sociedad de la época.



REHABILITACIÓN.

La necesidad de llevar a cabo una actuación de restauración en el monumento, debido a su estado, unido con la problemática de la zona en cuanto a necesidad de plazas de aparcamiento y el poder compaginar el espacio del mercado con un uso distinto al que venía teniendo y más acorde con las necesidades de la época, debido a que el antiguo mercado dejó prácticamente de funcionar por la aparición de nuevas galerías de alimentación en la zona y centros comerciales, llevan al planteamiento global de la forma de intervención en el edificio, donde se plantea en una primera fase, además de la restauración del edificio, la creación de tres sótanos de aparcamiento y una galería comercial en semisótano, dejando para una segunda fase la habilitación del mismo en cuanto a espacio comercial.

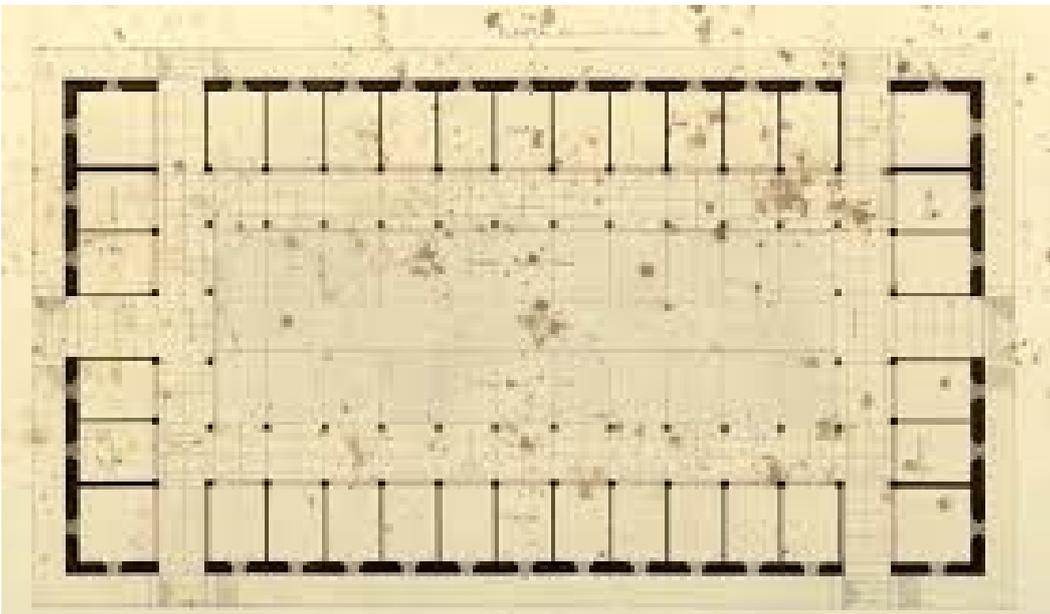
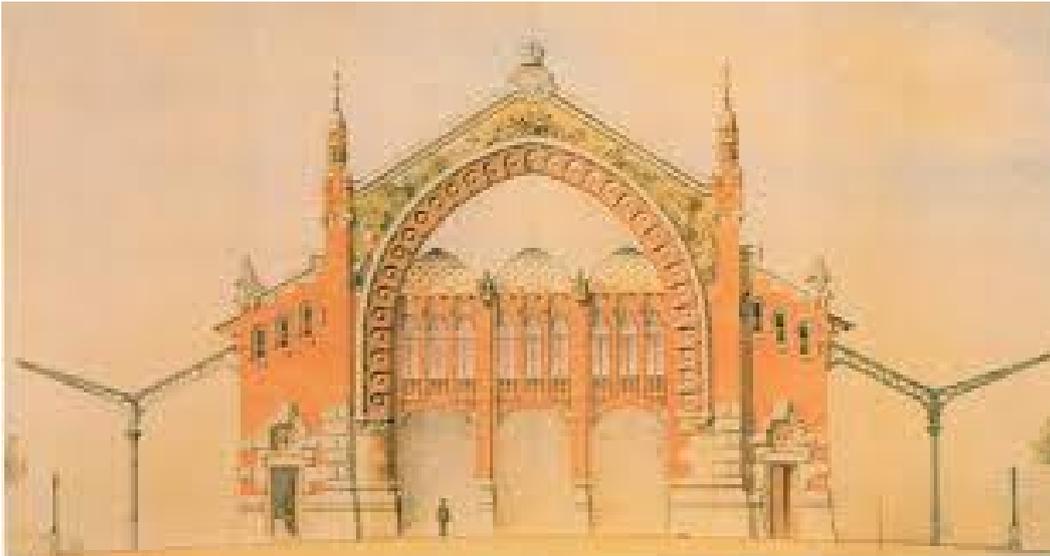


El proyecto de habilitación ha creado un marco elegante y sensible donde se puede apreciar el monumento en un entorno moderno y cómodo donde la vanguardia de hoy se une al Modernismo del pasado. El proyecto contemporáneo sirve de contrapunto elegante del edificio histórico y deja el protagonismo del monumento intacto creando un espacio donde relajarse, ver y escuchar con calidad de vida el atractivo del centro de la ciudad. La actuación se centra en la formación de seis cubos de cristal con retroiluminación interior, que alojan los comercios de la planta baja, dejando la planta inferior para la ubicación de un restaurante, una zona comercial y una zona de mercado, que se conecta visualmente con la planta baja mediante el hueco dejado en la primera fase de la obra como tema predominante y con acceso mediante escaleras mecánicas dejando como telón de fondo un arbolado que nace desde el forjado inferior apoyado en una cascada de agua.

ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

Con el mercado de Colón nos encontramos, al igual que en el mercado central de Valencia, ante un edificio de enorme valor tanto cultural como histórico que ha ido resistiendo y defendiéndose de los cambios que ha sufrido la ciudad.

El mercado sigue manteniendo su carácter singular y complejo. También ha ayudado a articular la red de transporte y circulación, organizandola trama de calles y carreteras.



6.3. NODOS DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE

6.3.1. AEROPUERTO

El Aeropuerto de Valencia, denominado también Aeropuerto de Manises, está ubicado a 8km al oeste de Valencia, entre los términos municipales de Manises y Quart de Poblet. Su implantación ha contribuido a crear un importante centro de negocios y turismo, facilitando así el desarrollo tanto económico como urbanístico de las zonas de su alrededor.

HISTORIA.

El aeropuerto de Valencia comenzó a gestarse con la ley de aeropuertos de 1927, que consideraba de carácter urgente la construcción de un aeródromo en esta zona. Por ello, se habilitó su puerto marítimo para la hidroaviación. El Plan de Líneas Aéreas de enero de 1928 declaró de interés general y de utilidad pública las líneas regulares Madrid-Valencia y Barcelona-Valencia-Alicante-Málaga-Sevilla, ratificándose la apertura del aeropuerto valenciano para la navegación aérea comercial en abril de 1930.

En un primer momento se pensó ubicar el aeropuerto en la lengua de tierra que separa La Albufera del mar y así poder utilizar las instalaciones tanto para aviones terrestres como para hidroaviones. Sin embargo, la existencia de diferentes obstáculos y, finalmente, se decidió construir el aeropuerto en la localidad de Manises.



La apertura oficial del aeródromo se produjo el 19 de marzo de 1933. Los servicios regulares se suspendieron al inicio de la guerra civil, durante la cual Manises fue base de los aviones de LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas) y cabecera del sector aéreo militar. Una vez finalizada, el 27 de julio de 1939 Iberia restableció la línea Madrid-Valencia, y en mayo el aeropuerto valenciano fue habilitado como aeropuerto aduanero. Unos meses después, el 12 de julio, un decreto abrió oficialmente el aeropuerto de Valencia a todo tipo de tráfico nacional e internacional.



PROYECTO.

El Alcalde de Valencia, Marqués de Sotelo, presentó un proyecto para dicho puerto marítimo, el cual contaría con dos partes: una para los hidroaviones, en la Albufera, y otra llamada el Puchol para las aeronaves terrestres. Sin embargo, se llegó a la conclusión de que la localización era poco adecuada, ya que había problemas a la hora de cimentar, por lo que se trasladó el proyecto a Manises.

El proyecto consiguió llevarse adelante de forma bastante rápida, el primer vuelo regular pudo realizarse con éxito en 1934 con la ruta más popular en la actualidad: Madrid–Valencia.

En el verano de 1946 se empezó a construir la primera pista. En 1948 y 1949 se terminaron de construir y afirmar otras dos pistas, así como una plataforma de estacionamiento.

Cuatro años más tarde se construyó una calle que conectaba la cabecera de la pista 30 con la plataforma, y otro año después, una calle de rodaje paralela.

Al ver que el aeropuerto tenía una buena prosperidad y todo progresaba adecuadamente, se decidió ampliar la pista 12/30 y la rodadura en su extremo noroeste, así como las zonas de parada y el sistema de luces de aproximación.



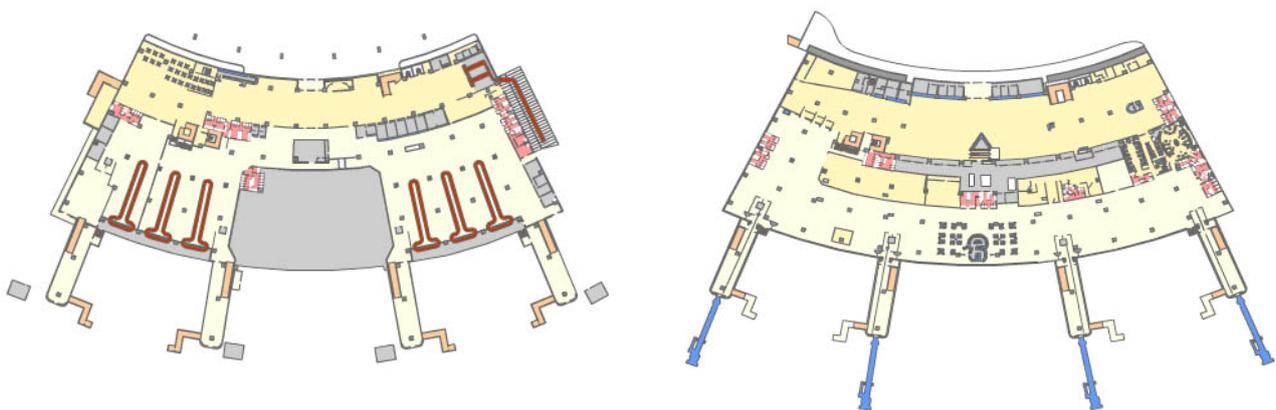
La terminal que se había construido a mediados de los años 60, ya se quedaba pequeña y vieja, por lo que en 1983 se inauguró una nueva terminal de pasajeros que contaba con la novedosa característica de paneles solares, diseñada por el arquitecto Antonio Escarió. Además, también se construyó una terminal para cubrir el incremento de la demanda, por el lado este, destinada a la aviación regional, para acoger a los visitantes de la Copa América en marzo de 2007. Finalmente, en julio de 2012, se produjo otra ampliación de la terminal de pasajeros,



ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

En el caso de este proyecto podemos observar el síndrome NYMBY. Se decide situar el aeropuerto a la población de Manises, totalmente desplazado del núcleo de la ciudad de Valencia (8km), pero comunicado con ella a través de transportes públicos como el metro o el autobús.

Esto genera en el proyecto un carácter claro de nodo de comunicación con la ciudad, produciendo una reorganización alrededor de él y otorgándole así un atributo de centralidad, dando lugar a oficinas y residencias temporales en su entorno cercano.



6.3.2. ESTACION DEL NORTE

La Estación del Norte (en valenciano *Estació del Nord*), es la principal estación de ferrocarril de la ciudad de Valencia.

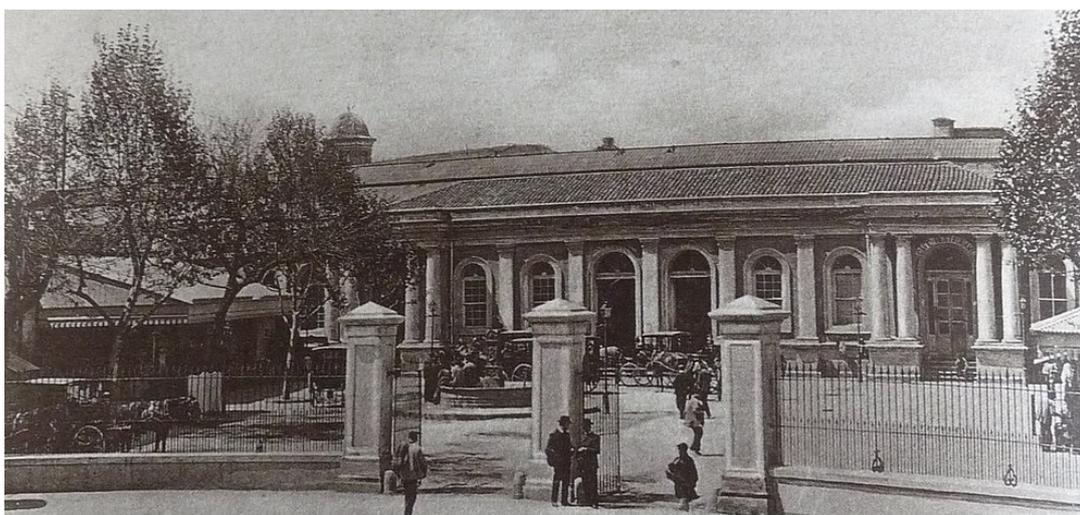
Es una estación terminal de carácter monumental y estilo modernista valenciano, inaugurada en 1917 por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, quien encargó su construcción a Demetrio Ribes. Destaca por su riqueza ornamental y sus grandes proporciones. En 1983 fue catalogada como Bien de Interés Cultural. Goza también de la consideración de estación histórica por parte de Adif.

Está situada en el centro de la ciudad junto a la Plaza de toros y a apenas 200 m del ayuntamiento.

HISTORIA.

En 1851 los ingenieros James Beatty y Domingo Cardenal construyeron cerca de la actual plaza del ayuntamiento la primera estación del Norte. Era un edificio de aspecto clásico, con un pórtico en cada extremo, decorado con cuatro columnas dóricas. Fue puesta en funcionamiento el 21 de marzo de 1852 con la apertura de las líneas de algo más de 6 kilómetros que unía Valencia con la zona portuaria de El Grao. La línea se enfrentó a dos grandes dificultades: las murallas de la ciudad y la oposición de determinados sectores que veían peligrar sus negocios con la llegada del tren.

Presentó tal crecimiento que las instalaciones se volvieron insuficientes, lo que llevó a la Sociedad de los ferrocarriles de Almansa Valencia y Tarragona a buscar soluciones. Las mismas pasaban por encontrar un nuevo terreno donde poder edificar un nuevo recinto. Se sucedieron así los estudios y propuestas que en algunos casos derivaron en pleitos debido a desacuerdos entre la compañía y los titulares de los terrenos que se pretendía expropiar. En 1889, el fallecimiento de José Campo Pérez, impulsor de la compañía, derivó dos años después en la compra de AVT por parte de Norte.



Norte decidió encargarse de su construcción al joven arquitecto Demetrio Ribes, que ya había trabajado en la estación de Príncipe Pío. En 1906 presentó un proyecto inicial que preveía separar el recinto entre mercancías y viajeros y dentro de esta última zona, entre grandes líneas y cercanías. En 1907 se iniciaron unas obras que no concluyeron hasta 1917.

La nueva estación tenía una superficie de más de 15000 metros cuadrados frente a los 5000 de la antigua y estaba cubierta con una amplia marquesina metálica de 24,5 metros de altura obra de Enrique Grasset.



En 1941, la nacionalización del ferrocarril supuso la desaparición de Norte y la creación de RENFE. Fue declarada Monumento Histórico Artístico en 1961 y Bien de Interés Cultural en 1983.

PROYECTO.

El edificio es de planta rectangular con dos zonas claramente diferenciadas: el gran hangar, de planta igualmente rectangular y cerrado con estructura de arcos articulados de acero laminado, y el edificio de viajeros propiamente dicho, de planta en U y pilares independientes de la estructura del hangar.



En su construcción se emplearon nuevos materiales introducidos a finales del siglo anterior, como la estructura metálica en forma de marquesina. La estación dispone de una fachada horizontalista, con tres cuerpos de edificación resaltados en forma de torreones.

Su fachada, con motivos vegetales, naranjas y flores de azahar, se inspira en la agricultura valenciana e incluye, entre otras referencias a la ciudad, las cuatro barras rojas sobre fondo oro del escudo valenciano.

La cubierta principal de la nave central, que cubre las vías, tiene forma de arco y guías que representan las vías del tren. Asimismo, tiene una gran abertura longitudinal destinada a que antiguamente escaparan los humos de las máquinas a vapor.

Los zócalos de cada puerta o ventanal interior del vestíbulo están hechos de madera y en los más altos se puede leer el lema "buen viaje" en distintos idiomas. Otro rasgo típico del Modernismo que se aprecia en la estación es la integración de todas las artes en una misma edificación: arquitectura, escultura, pintura y artes decorativas.



ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

Como hemos podido observar en el análisis de su proyecto, la estación del Norte genera en el centro de Valencia una increíble singularidad espacial gracias a su abrumadora riqueza histórica y arquitectónica que presenta.

Situado en pleno centro de la ciudad de Valencia, otorgándole el carácter de nodo de unión y centralidad, al igual que el de articulación de transporte, tanto público como privado.

Este equipamiento supone también un desafío a nivel de trama urbana y red viaria debido a la clara separación de la ciudad que supone la situación de las vías del tren.



6.3.3. RED PORTURIA

Valencia canaliza tráfico de prácticamente cualquier tipo de mercancía de todos los sectores de la economía. El Puerto de Valencia acoge también un tráfico regular de pasaje con las Islas Baleares e Italia y protagoniza, en los últimos años, uno de los crecimientos más continuados y sólidos en el tráfico de cruceros del Mediterráneo.

HISTORIA.

La línea de costa de Valencia, carente de cualquier abrigo natural, fue un serio obstáculo para el inicio de los intercambios marítimos comerciales. A pesar de ello, constan antecedentes de dicha actividad que se remontan al Siglo VI antes de Cristo. Es bastante después, en 1491, cuando podemos establecer un primer antecedente de una explotación propiamente portuaria. Ya en la segunda mitad del Siglo XV, la ciudad de Valencia era la más poblada de la Península Ibérica, y su puerto era el más importante de la Corona de Aragón, teniendo líneas de navegación con puertos de Italia, Europa Occidental y el Norte de África.



A partir de esa fecha y hasta el Siglo XIX se realizan diversos proyectos de construcción y mejora de las instalaciones sin demasiado éxito debido a las avenidas del río Turia y al crecimiento de la playa. Paralelamente, el tráfico del puerto va creciendo, obteniendo los privilegios de comercio con otros reinos en 1679 y con América en 1791, y estableciéndose como la sexta provincia marítima de España.

A lo largo del Siglo XX, se realizan obras de mejora sobre los edificios y almacenes y se continúa con la ampliación de los muelles hasta llegar a la configuración actual, con instalaciones especializadas para cada tipo de mercancías. Estas ampliaciones, ligadas a la aparición del tráfico de contenedores en los últimos años, permiten a Valencia alcanzar su posición actual de liderazgo entre los puertos comerciales del Mediterráneo Occidental.



PROYECTO.

A principios de los años 80, la Autoridad Portuaria de Valencia inició una política de armonización del entorno portuario más próximo a la ciudad con la rehabilitación de los antiguos Tinglados y otros edificios históricos de la Dársena Interior. Destacando Balcón al Mar en 1986, que posibilitó en 2013, la cesión a la ciudad.

Asimismo, las obras ejecutadas con motivo de la 32 America's Cup, supusieron la creación de nuevos espacios portuarios para uso ciudadano y deportivo que han posibilitado con la creación de la Marina Real Juan Carlos I, en la que se desarrollan actividades dedicadas a la náutica, la restauración, juegos infantiles, eventos deportivos, culturales, etc.



Actualmente, respecto al área sur colindante con el barrio de Nazaret, se está actualizando el proyecto del antiguo convenio de 1986 y se está trabajando por parte del Ayuntamiento y de la Autoridad Portuaria de Valencia en los contenidos y diseño para la redacción del correspondiente Plan Especial que contempla un área de más de 180.000 m² destinada a usos que sirvan de transición entre el barrio y la actividad portuaria. En este proceso, se ha articulado un cauce de comunicación y participación del movimiento vecinal a través de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, con la que se mantienen contactos periódicos.

Cabe destacar la creación en 2015 de la Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial con el objetivo de favorecer las resoluciones de las cuestiones referentes a la fachada marítima.



PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO.

El crecimiento y desarrollo del puerto a lo largo del siglo XX fue la causa de la construcción de varios edificios de relevancia arquitectónica en las primeras décadas de la centuria dentro del Plan General de Ensanche y Mejora del Puerto de Valencia, que se redactó en el año 1910 por orden del Ministerio de Fomento:

El Edificio del Reloj, diseñado en 1914 por Federico Gómez de Membrillera, ingeniero subdirector del Puerto, para estación marítima.



Los tinglados, que destacan por su decoración modernista. Diseñados por Federico Gómez de Membrillera, fueron seis, pero tan sólo quedan en pie los tinglados 2, 4 y 5.

El edificio de la Aduana, del arquitecto valenciano Enrique Viedma, terminado en 1930.



El Varadero Público, construido 1917 sobre el muelle de la aduana.



Los muelles Comerciales, proyectados hacia 1911.

ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

Nos encontramos ante un gran complejo tanto comercial como de transporte, que a pesar de haber ido evolucionando a través de los años, sigue siendo una de las fuentes económicas más importantes de la ciudad de Valencia.

Proboca una reorganización urbana a su alrededor debido al carácter de centralidad y complejidad que presenta.

6.4. CENTROS EDUCATIVOS

6.4.1. UNIVERSIDAD DE VALENCIA

La Universidad de Valencia (Universitat de València), fundada en 1499 bajo el nombre de Estudi General, es una de las universidades más antiguas de España. Es una universidad pública, orientada a la docencia e investigación en casi todos los ámbitos del saber.

Se divide en cuatro campus: Blasco Ibáñez, Tarongers, Onteniente y Burjasot-Paterna, y cuenta con numerosas extensiones, delegaciones, centros adscritos y emplazamientos ejemplares, como el edificio histórico de La "Nau" —siglas de La Nostra Antiga Universitat, "Nuestra Antigua Universidad"—, el Jardín Botánico o el Palacio de Cerveró.

HISTORIA.

Desde el siglo XIII existía en Valencia la posibilidad de cursar ciertas enseñanzas superiores, aunque éstas eran impartidas por casas y entidades diferentes. Por ello, los Jurados de Valencia se esforzaron en reunir todos los estudios dependientes de la ciudad y de la iglesia en un único "Estudi General."

Inicialmente las aulas se establecieron en unos locales junto a la Iglesia de San Lorenzo, aunque la libertad de educación otorgada por los fueros de Valencia permitió que se establecieran escuelas también en otros puntos. Esta primera unificación de los estudios duró sólo hasta 1416, aunque sirvió de base para la futura creación de la Universidad.

La Universidad de Valencia nació gracias a la iniciativa del concejo de la ciudad. Durante el siglo XV, Valencia vivió un florecimiento económico y cultural. Era la ciudad más poblada de la Corona de Aragón y, sin embargo, no tenía universidad. El concejo deseaba que los estudios impartidos en su ciudad alcanzaran el rango de estudios universitarios, igualándolos a los impartidos en Salamanca, Bolonia y otras universidades del momento. El concejo acordó la adquisición de casas y fincas que sirvieran de instalaciones del Estudio General. El resultado fue la compra de una casa con huertas y patios que se convertiría en la primera sede de la Universidad: el actual Edificio de la Nave (la Nau).



Con el aparato logístico y administrativo ya preparado, sólo faltaban las correspondientes licencias para iniciar sus actividades, expedidas en 1501, reconociendo la nueva universidad y autorizando al arzobispo de Valencia a otorgar los títulos de bachiller y doctor. La universidad nació con las facultades de Teología, Artes, Filosofía, Medicina y Derecho.

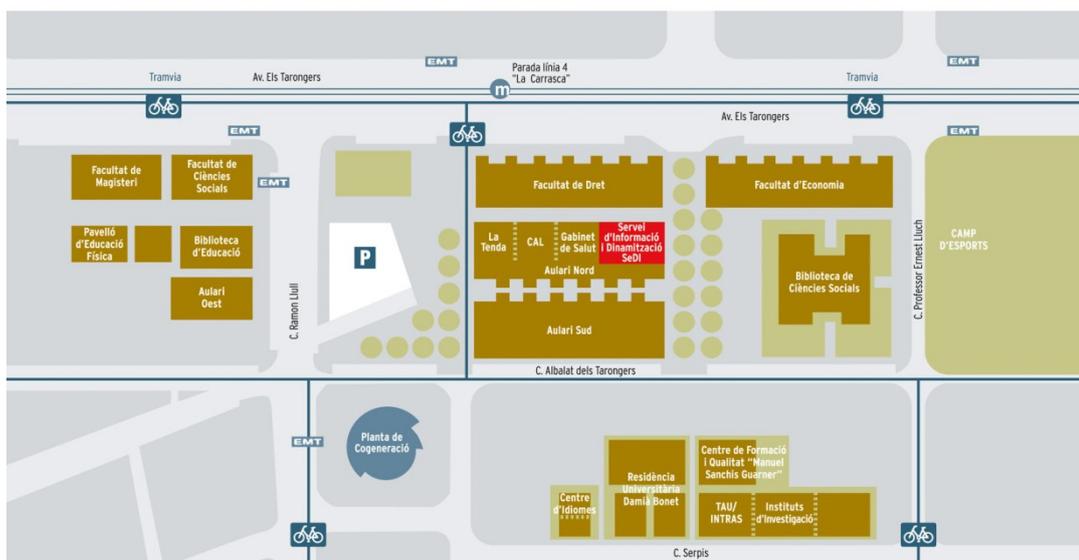


ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

A pesar de ser un equipamiento de carácter disperso, genera en la ciudad de Valencia un atributo de centralidad en cada uno de los núcleos que presenta, potenciando las zonas en las que se encuentran situados.

Además de esto, también presenta una singularidad espacial debido a la gran cantidad de superficie que ocupan, lo cual ha derivado en la creación de una nueva trama y tejido urbano desarrollado a partir de ellos, generando así nuevos espacios comunes y públicos como plazas, parques o cafeterías.

CAMPUS DELS TARONGERS



6.4.2. UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA

La Universidad Politécnica de Valencia o UPV es una universidad pública española. Está organizada en nueve escuelas técnicas superiores, dos facultades y dos escuelas politécnicas superiores.

HISTORIA.

El inicio de lo que hoy es la UPV se remonta al curso 1968-1969, cuando se crea el Instituto Politécnico Superior de Valencia, que integra cuatro centros: la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos, constituida en 1959; la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, que venía funcionando desde 1966; la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales, ambas creadas en 1968.

Durante ese primer curso, la Escuela de Agrónomos se traslada al Paseo al Mar (posteriormente avenida Blasco Ibáñez), mientras que la ETS de Arquitectura se instala provisionalmente en el Palacio de la Exposición de 1909, edificio cedido por el Ayuntamiento de Valencia hasta la finalización de las obras en los terrenos expropiados en su momento en el camino de Vera.

En 1970, el Instituto Politécnico Superior se traslada al campus de Vera y un año más tarde, la institución se constituye definitivamente en Universidad Politécnica de Valencia.

Al núcleo inicial se fueron incorporando el resto de centros: el Centro de Ingeniería Técnica Industrial de Alcoy (hoy Escuela Politécnica Superior de Alcoy). En 1993, se funda la Escuela de Gandía.

PROYECTO.

El campus principal de la UPV está ubicado al norte de la ciudad de Valencia, en el Camí de Vera. Ocupa una parcela de 558 306 m² en la que se distribuyen diversos edificios que albergan 462.848 m² de superficie construida en varias alturas.



Su construcción se ha realizado por fases. Comenzó en 1970 con la primera, que hoy ocupa la Escuela técnica superior de Ingeniería de la Edificación. En 1975 se construyó la segunda fase, integrada por la zona del Ágora, Rectorado y las escuelas de Agrónomos, Caminos, Canales y Puertos, Industriales y Arquitectura y a partir de los años noventa comenzó a expandirse hacia el este hasta llegar al actual edificio de la Ciudad Politécnica de la Innovación (CPI).



ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

La Universidad Politécnica de Valencia es un equipamiento enorme de gran valor metropolitano que un principio se situó a las afueras de la ciudad, lo que ha supuesto un crecimiento de Valencia que avanza hacia dicha zona. Este crecimiento también ha derivado en una mejor conexión de la periferia con el centro urbano, tanto mediante transportes públicos (metro, tranvía, autobús) como mediante nueva trama viaria.

Este equipamiento también presenta una gran complejidad tanto espacial como de diversidad de usos, llegando a presentar no solo servicios de carácter docente, sino cafetería, restaurante, peluquería, autoescuela, tiendas... Lo que genera a su vez una elevada ocupación de suelo.



6.5. RED DE ESPACIOS LIBRES

6.5.1. JARDINES DEL TURIA

El Jardín del Turia es un parque urbano público de 110 ha y con una longitud mayor de 7 kilómetros.



HISTORIA.

Se fundó en 1986, varios decenios después de la Gran riada de Valencia. Tras la riada, el ayuntamiento y el Gobierno de España planearon la construcción de un gran eje de comunicaciones (autopistas y otros medios de transporte) que conectase el puerto con el aeropuerto y solventase también el tráfico interno. Posteriormente y tras el movimiento ciudadano 'el riuésnostre i el volemverd' (el río es nuestro y lo queremos verde) se dio un vuelco hacia su conversión en un lugar de ocio y naturaleza para los ciudadanos y visitantes.

Las fuerzas de la naturaleza también tienen su lado negativo y muchas ciudades han sufrido las consecuencias de crecidas e inundaciones con resultados catastróficos. Algunos ríos son especialmente proclives a estas desgracias debido a su acusada irregularidad, obligando a las ciudades que conviven con ellos a tomar medidas para contrarrestar sus efectos.

Es habitual ver muros de contención para encauzar las riadas periódicas, pero en alguna ocasión se han realizado operaciones más drásticas, como trasladar el cauce fluvial, alejándolo del casco urbano y dejando seco el lecho que atravesaba la ciudad.

Este es el caso de Valencia, la ciudad española que optó por desviar el recorrido de su río, el Turia, aprovechando el antiguo curso para crear un gran parque mediterráneo de carácter lineal. Los denominados Jardines del Turia son el nuevo "río verde" que acompaña al centro de la ciudad desde que en 1987 se inauguraron sus primeros tramos (y que contiene, cerca de su "desembocadura", la controvertida Ciudad de las Artes y de las Ciencias).

PROYECTO.

En el año 1957 Valencia vivía uno de los episodios más trágicos de su historia. El 14 de octubre de 1957 la gran riada de Valenciainundó la ciudad y causó la muerte de alrededor de un centenar de personas. El gobierno de España y el ayuntamiento de Valencia decidieron que el Turia no podía seguir pasando por el centro de Valencia por el peligro que suponía nuevas inundaciones. De modo que en 1958 se decide trasladar el río a un lugar cercano desviándolo en el llamado Plan Sur (en contraposición a otras alternativas que se estudiaron) y convertir el cauce que atraviesa la ciudad en un gran espacio verde, mientras que las vías rápidas de circulación se construyeron a los lados del jardín, con algunos túneles para minimizar su impacto.

Ya entrados en el 2000, después de la inauguración de la estación de metro de Alameda y el nuevo puente de la Exposición(popularmente 'de La Peineta' o 'de Calatrava') se acondicionó el tramo próximo a esta estación colocando un arenero con juegos, una zona arbolada útil para ferias y exposiciones y una explanada para el disparo de fuegos artificiales y la instalación de ferias, circos y eventos al aire libre. A continuación, se construyó el puente de las Flores. En 2007 se reacondicionó el tramo del jardín entre el Parque de Cabecera y la Casa del Agua de tal manera que este parque es el inicio del propio Jardín.

ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

En la actualidad, el parque es un lugar de encuentro referente en Valencia. Supera en dimensiones a grandes parques de París o Madrid, convirtiéndose en el más grande de España. El parque posee integrado en su interior el Parque Gulliver y el Parque de Cabecera y, en terrenos anexos fuera del cauce histórico, el Palau de la Música, el Bioparc y la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Además el cauce se ha convertido en lugar de entrenamiento de miles de corredores que diariamente recorren sus casi 10 kilómetros de extremo a extremo, contando además de una pista preparada y de uso exclusivo para corredores. Todo esto lo caracteriza con un fuerte atributo de centralidad.



6.5.2. SALER

La Dehesa del Saler, situada en la amplia restinga que se extiende entre las desembocaduras del Turia y del Júcar, forma parte de la primitiva flecha litoral que ocasionó el cierre de la Albufera de Valencia.

La acción eólica también contribuye a la formación de dunas y a reforzar el espesor y la anchura de la restinga que separa el mar de lago. La restinga se ha formado en dos etapas: en la primera época se formó la parte del marjal y el campo de dunas más próximo a la Albufera; mientras que el campo de dunas marítimo y las playas se han formado posteriormente.



HISTORIA.

Las primeras referencias sobre la zona de El Saler datan de la época de Jaime I de Aragón, concretamente del privilegio por el cual el monarca se reservaba los ingresos provenientes de la producción de la sal, además de regular su venta, circulación y precio. Además, durante la conquista de Valencia acamparon en esta zona los soldados provenientes de Tortosa. La condición de patrimonio real impidió hasta el siglo XIX la explotación en masa de las riquezas forestales y faunísticas de la Dehesa, así como cualquier tipo de asentamiento estable en la zona. La protección de la Dehesa fue muy estricta, limitándose e incluso prohibiéndose la roturación de tierras así como la poda o aprovechamiento de las ramas, que se reservaban únicamente a los usos de las barracas de El Saler y El Palmar, previo permiso del Intendente.

En 1761 ya aparece reflejado el nombre de El Saler en la cartografía de la Albufera de Valencia.

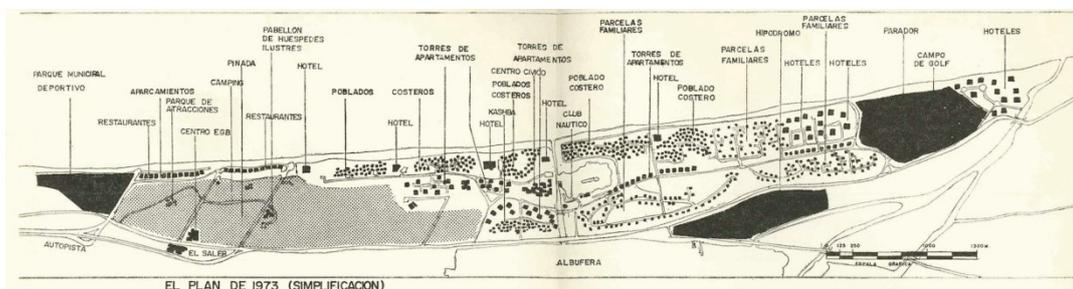
Hasta mediados del siglo XIX las aguas de la Albufera llegaban junto al caserío, aunque actualmente el área se halla convertida en campos de arroz regados mediante inundación. Existe un canal que une el antiguo embarcadero con el lago actual.



PROYECTO.

A lo largo de la primera mitad del siglo XX la población fue creciendo paulatinamente hasta la década de 1960, en que tuvo lugar un fortísimo incremento que ha continuado hasta recientemente.

Aunque la ley de 1927 por la que el ayuntamiento de Valencia adquirió la Albufera y la Dehesa establecía que el uso de esta última no sería otro que el de monte, con el boom turístico de los años 60 esta condición se derogó al aprobarse el Plan General de Ordenación del Monte de la Dehesa. Este plan preveía la construcción de 15 núcleos de grandes parcelas en los que se incluían hoteles, apartahoteles, poblados costeros, apartamentos, un aeropuerto, un club náutico, un hipódromo, grandes almacenes, restaurantes, parques y un largo etcétera. La construcción, comenzada en 1968 se paralizó en 1974 y hoy en día sólo quedan construidos un hotel de lujo, un poblado costero y varios bloques residenciales, rodeados por la Dehesa, y que constituyen el núcleo urbano de la Gola del Pujol. Desde entonces se han llevado a cabo importantes actuaciones para eliminar los restos de este plan urbanístico y se ha logrado la recuperación de gran parte del cordón dunar y del hábitat costero.



ATRIBUTOS CARACTERÍSTICOS.

El Saler está emplazado en la franja litoral de la Albufera de Valencia, entre la marjal que hasta el siglo XVII era todavía parte integrante del lago y el bosque de la Dehesa, con un largo de más de 10 km y una anchura media de 1 km.

Hace ahora 25 años, el lago de la Albufera y la Dehesa de El Saler se convirtieron en el primer Parque Natural valenciano. Con esta declaración se protegían dos espacios situados a pocos kilómetros de la ciudad de Valencia caracterizados por una gran riqueza y complejidad desde el punto de vista de la biodiversidad.

Es en la actualidad uno de los fenómenos litorales más interesantes de la Península Ibérica, tanto por su extensión como por ser uno de los pocos medios sedimentarios todavía funcionales.

7. CONCLUSIONES

Para comenzar, partiremos de la definición de equipamientos, que son bienes públicos o privados, de utilidad pública, destinados a la prestación de servicios necesarios para el funcionamiento de la ciudad, implantados mediante autorización del poder público, tanto en espacio públicos como privados.

En planeamiento urbano el término equipamiento está relacionado al uso del suelo para fines colectivos o institucionales, pudiendo ser públicos o privados. La implantación de equipamientos urbanos está directamente asociada al desarrollo social, y se reflejan en la calidad de vida de la ciudad y de la población que reside en ella.

Cabe destacar la diferencia entre dotación y equipamiento. Las dotaciones son las prestaciones sociales universalizadas, de cesión obligatoria, las que el estado debe cubrir por ley, como jardines, escuelas...; por otro lado, los equipamientos públicos son aquellos que no son de cesión obligatoria en cualquier desarrollo urbano, son aquellos que forman parte de la red primaria del planeamiento para estructurarlos junto a sectores de crecimiento urbano o para expropiar por razones de utilidad pública.

En segundo lugar, podemos distinguir las distintas categorías de equipamientos atendiendo a su función principal, encontramos así:

- 1) Red sanitaria
- 2) Centros comerciales y de exposición
- 3) Nodos de comunicación y transporte
- 4) Centros de educación y cultura
- 5) Red de espacios libres

A continuación detectamos y analizamos los principales equipamientos de la ciudad de Valencia, así como los más determinantes y a tener en cuenta en la trama urbana, teniendo en cuenta cada una de las categorías nombradas anteriormente. Podemos destacar de esta manera:

- 1) Red sanitaria
 - Nuevo Hospital la Fe
- 2) Centros comerciales y de exposición
 - Centro comercial Bonaire
 - Mercado Central
 - Mercado de Colón
- 3) Nodos de comunicación y transporte
 - Aeropuerto
 - Estación del Norte
 - Red portuaria

- 4) Centros de educación y cultura
 - Universidad de Valencia
 - Universidad Politécnica de Valencia

- 5) Red de espacios libres
 - Jardines Turia
 - Dehesa del Saler

Se realiza un exhaustivo análisis de cada uno de los equipamientos citados anteriormente centrándonos por un lado en la historia que presentan, cuándo, cómo y por qué están donde están; por otro lado en el proyecto que los ha convertido en los edificios que son hoy en día, tanto los proyectos iniciales como las reformas que han ido sufriendo a lo largo del tiempo; en último lugar hacemos referencia a los atributos característicos que presentan cada uno, así como los que transfieren y caracterizan a la ciudad de Valencia

Finalmente, como se planteaba al comienzo de este trabajo, nuestro objetivo principal era el de determinarlos parámetros que pueden influir en el crecimiento y la morfología de un área metropolitana. Atendiendo a atributos como son la singularidad, especialización, tamaño o superficie, complejidad y dinamismo estructural.

Podemos concluir por lo tanto, que dichos equipamientos transfieren atributos comunes y característicos a la ciudad, entre los que destacan:

- La centralidad alrededor del equipamiento, produciendo así una reorganización de la trama urbana de la ciudad. Los equipamientos que mejor reflejan dicho atributo son el aeropuerto, la red portuaria y los jardines del Turia.

En el caso del aeropuerto, al estar situado en la población de Manises, totalmente desplazado del núcleo de la ciudad de Valencia (8km), pero comunicado con ella a través de transportes públicos como el metro o el autobús; se genera en el proyecto una reorganización alrededor de él, otorgándole así un atributo de centralidad, dando lugar a oficinas y residencias temporales en su entorno cercano.

- El carácter de nodo, generando una articulación de la red de transporte y distribución, debido a la trama formada por calles y carreteras. Como es el caso de la estación del Norte y el mercado de Colón.

La estación del Norte aparece situada en pleno centro de la ciudad de Valencia, otorgándole el carácter de nodo de unión y centralidad, al igual que el de articulación de transporte, tanto público como privado. Este equipamiento supone también un desafío a nivel de trama urbana y red viaria debido a la clara separación de la ciudad que supone la situación de las vías del tren, llegándose a articular la ciudad en una suerte de eje de simetría, a la vez que separadora de barrios.

- La complejidad de actividades y usos, debido a la mezcla de ellas en un mismo espacio, tanto público como privado. Claro ejemplo son la Universidad de Valencia y la Universidad Politécnica.

En ellas encontramos actividades tan dispares como son la docencia, cafeterías, autoescuelas, laboratorios, dotaciones deportivas, residencias, e incluso peluquerías.

- La singularidad espacial, debido tanto a la composición característica de cada equipamiento como al componente de su tamaño, dado a la gran cantidad de suelo que ocupan la mayoría de ellos. Como hemos podido observar por ejemplo en el caso del hospital de la Fe, el aeropuerto o el centro comercial de Bonaire.

- La integración de los núcleos en la trama, como podrían ser el Mercado de Colón o Abastos, introduciéndose como una parcela más, rompen la monotonía del ensanche y generan un foco de convivencia en el espacio público.

Debido a esto podemos considerar el mercado Central de Valencia, no solo como una joya histórica, sino como la integración de una "obra de arte" en el centro de la ciudad.

Es un equipamiento con un gran valor metropolitano que está en una posición urbana clara gracias a su fácil integración con la arquitectura de los edificios más cercanos a él.

Por otro lado, aún no siendo el objetivo del presente trabajo, también podemos contemplar otra serie de atributos transferidos a la ciudad de Valencia, que a pesar de no ser comunes y repetirse, también nos han parecido a tener en cuenta para la comprensión del crecimiento de la ciudad y la composición de la trama urbana actual. De tal modo encontramos:

- El Eje Límite, como sucede en la zona universitaria de la UV – UPV, donde equipamientos en el borde acaban generando un eje potente de organización urbanística.

Esta evolución es previsible en el nuevo Hospital La Fe, donde la similitud de tangencia a una gran vía de comunicación, la proximidad al límite y el espacio disponible a su alrededor la hacen candidata para este tipo de crecimiento.

- La rectificación urbanística, como sucede en El Saler, donde tras ser cancelada la programación urbanística, aún se pueden apreciar en la actualidad la sombra de aquel plan; como el marcado eje de carreteras o las infraestructuras que se ejecutaron.

- La dualidad del Puerto Marítimo, en el que encontramos un gran equipamiento integrador como la dársena antigua enfrentándose conceptualmente a la barrera que genera el ZAL (zona de actividades logísticas), ejemplo de como un gran equipamiento puede pasar de ser una gran oportunidad para la ciudad a ser una amenaza para la misma. Lo que no hace más que significar la importancia de estos equipamientos en el desarrollo del urbanismo.

8. BIBLIOGRAFÍA

LIBROS Y REVISTAS.

FONT DE BEDOYA, Antonio. *Anatomía de una metropoli discontinua: la Barcelona metropolitana*. 1997.

COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE VALENCIA. *Historia de la ciudad III*. Valencia 2004

AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *El ferrocarril en Valencia: historia y tipología*. Valencia 1982.

AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Els equipaments socials i les obres públiques d'interès*. Valencia 2017.

TOMÁS LLAVADOR, Jose María. *Geometrías de ciudad, el juego de los agentes urbanos*. Valencia 2016.

GIMENEZ BALDRÉS, Joaquín Enrique. *La formación de la periferia metropolitana de Valencia*. Valencia 1995.

ZAYAS FERNANDES, María Belen. *Evolución de la tipología arquitectónica y caracterización paisajística de los grandes equipamientos urbanos*. Málaga 2012.

PÁGINAS WEB.

Terrasit, web de la Generalitat Valenciana

<http://www.rebellion.org/hemeroteca/ecologia/nimby.htm>

<https://www.slideshare.net/ritagandrade/edificios-y-equipamientosurbanos>

<http://blog.funcas.es/grandes-equipamientos-comerciales-nuevas-oportunidades-para-el-desarrollo-urbano/>

<http://valenciabonita.es/2017/02/27/la-estacion-del-norte-de-valencia-cumple-100-anos/>

http://www.sevilla.org/plandesevilla/eventos/declaracion/doc/ponencia_valencia.pdf

<http://hedatuz.euskomedia.org/8370/1/3105290549.pdf>

<http://www.habitatge.gva.es/documents/20551069/91101391/40829-71453-OB02SF+170111/bd13b621-863b-4f50-bcfb-25113e0b118e?version=1.0>