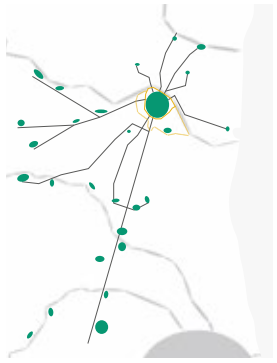
CRONOLOGÍA TERRITORIAL

HASTA 1850 LA CIUDAD AMURALLADA



1850 A 1940 LA CIUDAD BURGUESA

1940 A 1970 EL BOOM MIGRATORIO

1970 A 2010 EL BOOM INMOBILIARIO

HECHOS HISTÓRICOS

Hasta 1850 Valencia era un recinto amurallado de doble anillo, a la muralla cristiana construida en 1356, se le sumaba la musulmana, que no fue destruida y data de 1021. El resto del territorio se organizaba en señorios, mucho procentes de asientos en alquerías muslmanas, que fueron abolidos en 1837 y constituidos en ayuntamientos.

A partir de 1850 Valencia se abre al exterior, en 1852 se pone en funcionamiento la línea ferroviaria que unía Valencia con el Grao, en 1854 se inagura la línea hacia Xàtiva, que más tarde se prolongaría hasta Almansa y posteriormente hasta Madrid. La línea hasta Tarragona se pone en marcha en 1865, que finalmente alcanzaría Barcelona. El trazado ferroviario se encontró con dos dificultadas, los opositores que veían peligrar sus negocios y la muralla. A pesar de ello Cirilo Amorós decreto su derribo en 1865. Paralelamente se empieza a plantear la necesidad que una ampliación de la ciudad, comienzan a publicar varias leyes, pero los proyectos quedan paralizados debido a los sucesos revolucionarios de 1868. No es hasta 1868 uando se pone en marcha el plan de L'Eixample proyectado por José Calvo, Joaquín M.ª Arnau y Luis Ferreres. En 1907 comienza la construcción del segundo ensanche y la construcción de la Estación del Nord, como la conocemos hoy, empieza en 1917.

Aparece construcciónes de obra nueva en el eje que unía Valencia con el Grao (Av. del puerto, hoy).

El Cabanyal se expande en ésta época, gracias al crecimiento de la zona litoral, por la construcción de nuevos diques en el puerto y a que se abren a la posibilidad de nuevos proyectos debido a que se constituían en ayuntamiento independiente.

El siguiente tramo de historia se ve marcado por dos acontecimientos. El primero es la riada de 1957. Con la catastrofe se empieza a trabajar en un nuevo plan hidrográfico, de las tres posiblidades se optó por la Solución Sur, pese a ser el más costoso y el más invasivo con el medio. Éste consistía en excavar un nuevo cauce desde Quart de Poblet hasta el norte de Pinedo, cruzando por la huerta de Valencia, rompiendo así la continuidad entre ésta y L'Horta Sud. El segundo acontecimiento son las migraciones regionales hacía Valencia y su área metropolitana, atraidos por los nuevos sectores industriales. Pese a que en Valencia el aumento no es muy significativo, en las poblaciones del área metropolitana el número de habitantes se dobla en las décadas de los 60's y 70's.

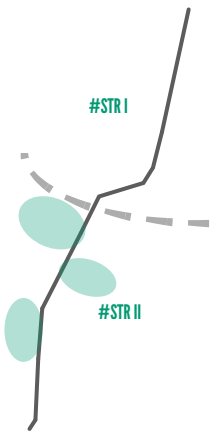
En las siguientes décadas Valencia se tranforma en una sociedad terciaria, se produce el ingreso en la CEE, el despegue del sector turístico y la difusión de una sociedad de consumo, universalizándose el Estado del Bienestar. Las infraestructuras mejoran, se construyen las principales autovías y se desaralla la red de carreteras comarcales. Se pone en marcha el sistema de metro y se empieza a conectar Valencia con las poblaciones metropolitanas cercanas. La reforma ferroviaria modifica el trazado de las vías y se soterra la estación del cabañal. El principal proyecto urbanístico en Valencia es transformar el antiguo cauce del Turia en un cinturón verde. Se colmata la parte norte y suroeste de la ciudad. Se proyectan edificios firmados por arquitectos de renombre. Los pueblos de L'Horta también aumentan su extensión urbanizada y crece el tamaño de los polígonos industriales.

ESTRATÉGIA

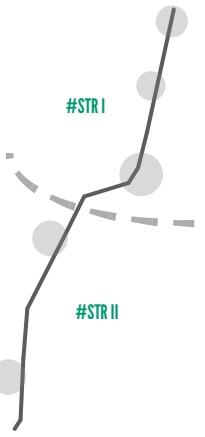
1. Conectar Valencia con la huerta sur

2. Coser los barrios y poblaciones sur

3. Coser las bolsas de huerta existentes



4. Conectar Valencia con la huerta sur



GESTIÓN URBANA

POLÍTICOS

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
COORDINADOR

Promover acuerdos y trabajar de manera horizontal con el consorcio intermunicipal, articulando los objetivos programados y coordinando los proyectos a nivel metropolitano .

CONSORCIO INTERMUNICIPAL
COORDINADOR

Estructura territorial de la región metropolitana de Valencia, compuesta por los diversos municipios de L'Horta, para gestionar políticas y promover soluciones a los problemas existentes y que son de interés común y todos los municipios.

CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE
PLANIFICACIÓN Y DIRECCIÓN

Define la estrategia territorial e identifica el conjunto de acciones y proyectos para crear un territorio de calidad y para dinamizar el sistema productivo valenciano desde el territorio, puesto que este es el soporte y destinatario final de las decisiones inversoras de los agentes económicos.

ARQUITECTOS, INGENIEROS, ABOGADOS Y PAISAJISTAS
PROYECTISTAS

Llevar a término las directrices establecidas por los órganos superiores, participar en la creación de los planes de acción aportando la experiencia y nuevas ideas, proponer nuevas formas de hacer ciudad, diseñar las actuaciones y confirmar la seguridad de éstas.

AEVAV (ASOCIACIÓN EMPRESARIAL VALENCIANA DE AGENCIAS DE VIAJES)
ASESOR

Facilitar los datos turísticos que manejan, así como aportar el listado de ventajas y desventajas de Valencia y su posición turística. Analizar y proponer nuevos sectores turísticos y las mejoras posibles para llevar estos a buen término.

CEV (CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL VALENCIANA)
ASESOR

Facilitar los datos, las sugerencias y las quejas del sector empresarial en el área metropolitana. Analizar la viabilidad de nuevos proyectos y cambios en el tejido y convenios actuales que puedan impulsar el sector, mejorando su productividad.

CIUDADANOS

REPRESENTANTES DE BARRIOS Y MUNICIPIOS
COLABORADOR

Transladar a los órganos políticos sus quejas y sugerencias, aportando la visión propia de los ciudadanos que están afectados por los planes, que conocen la situación real y conviven con los problemas a tratar.

CONFEDERACIÓN DE AGRICULTORES DE L'HORTA
COLABORADOR

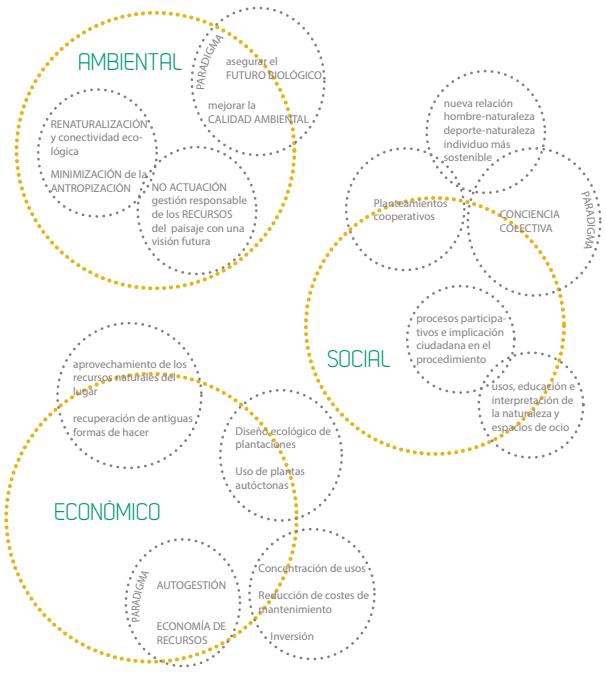
Crear una conferación que una a los pequeños agricultores y cooperativas agrícolas para formar una red potente capaz de competir en el mercado. Trazar unas líneas de acción, aportando sugerencias a los órganos superiores.

ORGANIZACIONES DE SOCIEDAD CIVIL
COLABORADOR

Basadas en el voluntariado, intentan mejorar la comunidad. Implantar programas a nivel local coordinándose con los demás agentes. Definir las prioridades, gestionar los recursos y desarrollar las formas de implantación.

CONSEJO SECTORIAL
COLABORADOR

Su finalidad y objetivos son los de facilitar la participación de los ciudadanos y canalizar la información de las entidades asociativas en los asuntos municipales. Son órganos de control y asesoramiento consultivos en el ámbito municipal.



CONECTAR VALENCIA I L'HORTA SUD

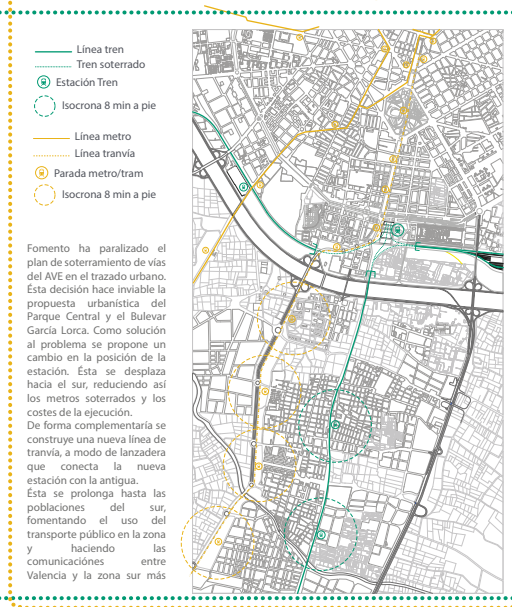
DIAGNÓSTICO

El sistema de Cercanías de Renfe une Valencia mediante cinco líneas con Castellón, Gandía, Utiel, Moixent y Caudiel. Sin embargo este medio resulta insuficiente para crear una simbiosis entre la capital y las poblaciones del sur. Estimando en 8 minutos el tiempo de acceso a una estación, el radio de área andada es muy reducido considerando el tamaño de las poblaciones. Desde Sociopolis y La Torre el acceso al tren es nulo.

Tampoco cuentan con un sistema de metro o tranvía.

Sí están bien comunicadas por carretera, al este por la V-31 y al oeste con la CV-400, esto hace que predominen las conexiones con

NUEVA RED FERROVIARIA/METRO



Fomento ha paralizado el plan de soterramiento de vías del AVE en el trazado urbano. Ésta decisión hace inviable la propuesta urbanística del Parque Central y el Bulevar García Lorca. Como solución al problema se propone un cambio en la posición de la estación. Ésta se desplaza hacia el sur, reduciendo así los metros soterrados y los costes de la ejecución.

De forma complementaría se construye una nueva línea de tranvía, a modo de lanzadera que conecta la nueva estación con la antigua.

Ésta se prolonga hasta las poblaciones del sur, fomentando el uso del transporte público en la zona y haciendo las comunicaciónes entre Valencia y la zona sur más

NUEVA RED VIARIA

Las comunicaciones entre Valencia y la zona sur por medio de autovías y carreteras son suficientes, sin embargo el nuevo trazado del tren libera espacio que nos permite realizar modificaciones en las uniones dentro de la capital.

Se libera la C/ San Vicente, desviando el tráfico por la avenida García Lorca, diseñada para soportar la afluencia.

Se generan nuevos nodos de conexión entre las zonas este-oeste de la ciudad suponiendo un continuo en su trazado.

Los parkins públicos se concentran en el centro urbano, se proyecta uno nuevo que sirva tanto a la nueva estación de tren, y también funcione de parking disuasorio para no

COSER LOS BARRIOS Y PUEBLOS

DIAGNÓSTICO 1. MORFOLOGÍA

El objetivo es crear una Valencia metropolitana fuerte, necesitamos un sistema polinuclear, donde el epicentro es Valencia y los pueblos son núcleos separados y dispuestos para generar espacios comunes que enriquezcan "la gran ciudad".

· Todos los núcleos son autónomos y cuentan con las dotaciones y servicios básicos.

· Poseen identidad propia que permite diferenciar lo globar de lo local.

· Espacios intersticiales entre los núcleos apoyándose en las bolsas de huerta existentes.

El análisis de los núcleos muestran un tejido compacto y denso. Las actividades se diseminan y existe un componente de proximidad. La ciudad es un tejido complejo que genera una vida social cohesionada.

DIAGNÓSTICO 2. OCUPACIÓN

En Valencia ha disminuido la vivienda desocupada, pero al analizar la zona sur, los barrios anexos a las vías del tren han sufrido un aumento de ésta.

Malilla aún está falto de urbanización, así como la zona que une S. Marcelino con Quatre carreres.

Sociopolis aunque cuenta con la urbanización, se han edificado pocas parcelas del total previsto.

En los poblados del sur también se produce este aumento, pese al crecimiento de la población y del parque de viviendas. La cifra de vivienda vacia ronda el 15%, pero se debe adoptar medidas de mejora que estabilicen la cifra o la reduzcan.

SITUACIÓN FINAL

La intervención urbanística se lleva a cabo en varios niveles, en función del grado de consolidación que presenten los barrios/municipios. La menos agresiva se realiza con simples mejoras en el trazado existentes o con la remodelación de alguna de las arterias.

En la segunda es necesaria una urbanización parcial de la zona, y mejoras en la trama existente.

La tercera se aplica a áreas sin apenas consolidación, donde es preciso ordenar el terreno primero, para luego

CONECTAR LAS BOLSAS DE HUERTA

DIAGNÓSTICO

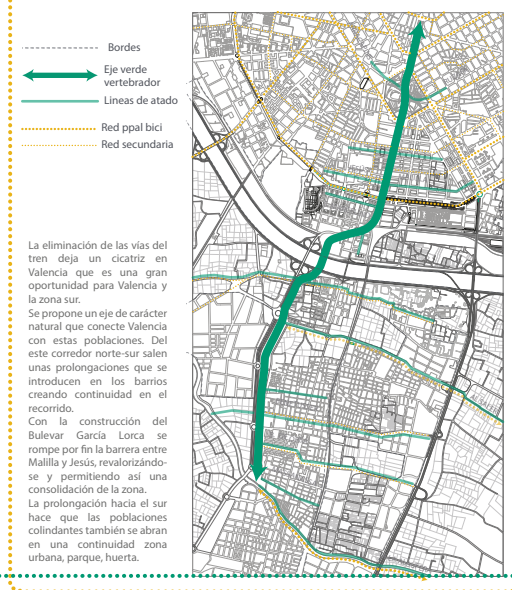
·El nuevo cauce del Turia, que provoca una discontinuidad entre la capital y la zona sur y hace costosa cualquier conexión entre ambas.

·El trazado de ferroviario es una barrera este-oest. El mayor problema se encuentra en Valencia. Se desarrolló edificación industrial en la izquierda y en la derecha Malillano nunca se ha consolidado.

·La autovía AP7 actúa como un límite de crecimiento, que ha contenido la expansión hacia la albufera.

·Los límites naturales son el barranco de Cartarroja y la huerta, que en la actualidad se percibe así.

RENATURALIZACIÓN



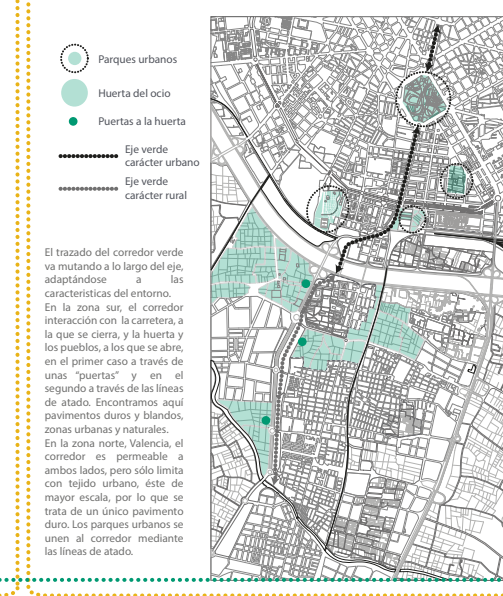
La eliminación de las vías del tren deja un cicatriz en Valencia que es una gran oportunidad para Valencia y la zona sur.

Se propone un eje de carácter natural que conecte Valencia con estas poblaciones. Del este corredor norte-sur salen unas prolongaciones que se introducen en los barrios creando continuidad en el recorrido.

Con la construcción del Bulevar García Lorca se rompe por fin la barrera entre Malilla y Jesús, revalorizándose y permitiendo así una consolidación de la zona.

La prolongación hacia el sur hace que las poblaciones colindantes también se abran en una continuidad zona urbana, parque, huerta.

GRANDES ESPACIOS VERDES



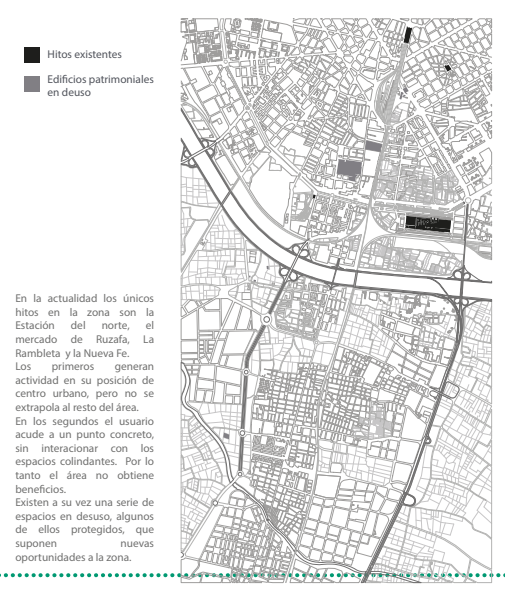
El trazado del corredor verde va mutando a lo largo del eje, adaptándose a las características del entorno.

En la zona sur, el corredor interacción con la carretera, a la que se cierra, y la huerta y los pueblos, a los que se abre, en el primer caso a través de unas "puertas" y en el segundo a través de las líneas de atado. Encontramos aquí pavimentos duros y blandos, zonas urbanas y naturales.

En la zona norte, Valencia, el corredor es permeable a ambos lados, pero sólo limita con tejido urbano, éste de mayor escala, por lo que se trata de un único pavimento duro. Los parques urbanos se unen al corredor mediante las líneas de atado.

REVITALIZAR CON HITOS

DIAGNÓSTICO



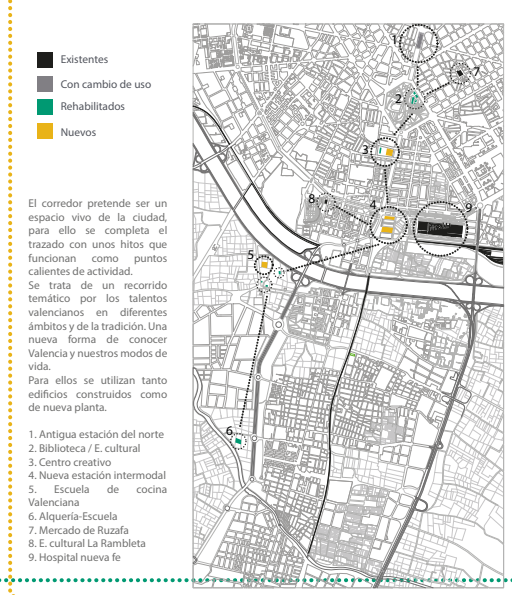
En la actualidad los únicos hitos en la zona son la Estación del norte, el mercado de Ruzafa, La Rambleta y la Nueva Fe.

Los primeros generan actividad en su posición de centro urbano, pero no se extrapola al resto del área.

En los segundos el usuario acude a un punto concreto, sin interacionar con los espacios colindantes. Por lo tanto el área no obtiene beneficios.

Existen a su vez una serie de espacios en desuso, algunos de ellos protegidos, que suponen nuevas oportunidades a la zona.

HITOS



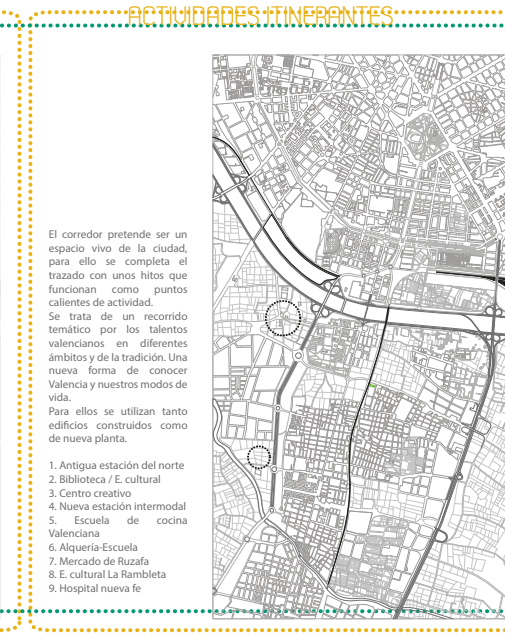
El corredor pretende ser un espacio vivo de la ciudad, para ello se completa el trazado con unos hitos que funcionan como puntos calientes de actividad.

Se trata de un recorrido temático por los talentos valencianos en diferentes ámbitos y de la tradición. Una nueva forma de conocer Valencia y nuestros modos de vida.

Para ellos se utilizan tanto edificios construidos como de nueva planta.

1. Antigua estación del norte
2. Biblioteca / E. cultural
3. Centro creativo
4. Nueva estación intermodal
5. Escuela de cocina Valenciana
6. Alquería-Escuela
7. Mercado de Ruzafa
8. E. cultural La Rambleta
9. Hospital nueva fe

ACTIVIDADES FINERANTES



El corredor pretende ser un espacio vivo de la ciudad, para ello se completa el trazado con unos hitos que funcionan como puntos calientes de actividad.

Se trata de un recorrido temático por los talentos valencianos en diferentes ámbitos y de la tradición. Una nueva forma de conocer Valencia y nuestros modos de vida.

Para ellos se utilizan tanto edificios construidos como de nueva planta.

1. Antigua estación del norte
2. Biblioteca / E. cultural
3. Centro creativo
4. Nueva estación intermodal
5. Escuela de cocina Valenciana
6. Alquería-Escuela
7. Mercado de Ruzafa
8. E. cultural La Rambleta
9. Hospital nueva fe

MARÍA CERDÁN ABAD
LABORATORIO H