



Macosa, la huella del ferrocarril

Aquí en la casa, las puertas están cerradas; las ventanas están cerradas también. Tienen las ventanas los cristales rotos y polvorientos. En el jardín, por los vales de viejos árboles, avanzan las hierbas viciosas de los arriates.

Cuando la noche llega, la casa se va sumiendo poco a poco en la penumbra. Ni una luz ni un ruido. Los muros desaparecen esfumados en la negrura. A esta hora, allá abajo, se escucha un sordo, formidable estruendo que dura un breve momento. Entonces, casi inmediatamente, se ve una lucecita roja que aparece en la negrura de la noche y desaparece en seguida. Ya sabréis lo que es: es un tren que todas las noches, a esta hora, en este momento, cruza el puente de hierro tendido sobre el río y luego se esconde tras una loma.

Una lucecita roja. Azorín.



Análisis del lugar

La privilegiada situación de la Estación del Norte, muy próxima al centro de Valencia, ha ocasionado diversos problemas desde su inauguración en el año 1917.

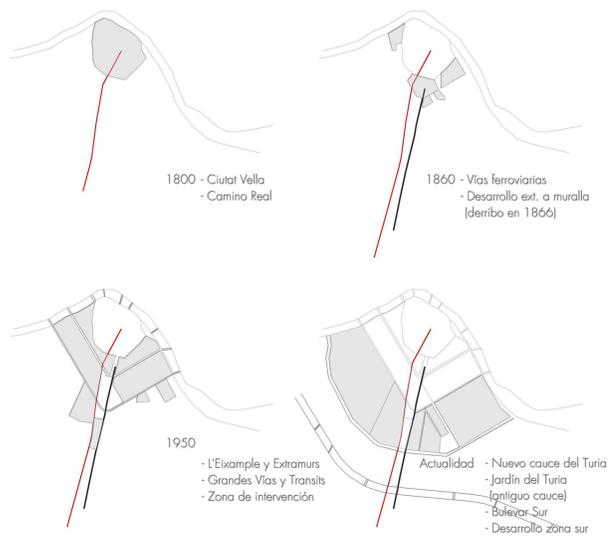
Si bien su ubicación responde a las evidentes necesidades del transporte de mercancías y pasajeros a principios del siglo XX, hoy en día se ponen de manifiesto los inconvenientes que acarrea la existencia del enorme haz de líneas ferroviarias que parte de la estación, dividiendo el sur de la ciudad. De esta forma, deja ambas partes totalmente inconexas y sin posibilidad de relación, salvo mediante puntales y poco apetecibles pasos elevados o avenidas de mayoritario tráfico rodado.

Las virtudes de su situación, no obstante, son innegables. La proximidad al centro histórico y social de Valencia le otorga una gran funcionalidad, concurrencia e, incluso, carácter emblemático. De hecho, la estación de AVE, de reciente construcción, se sitúa junto a este haz de vías, aprovechando la ubicación y las infraestructuras existentes.

Por tanto, las dos principales estaciones de tren se encuentran formando una barrera que impide conectar los barrios de la zona sur de una manera eficiente.

La zona sur de Valencia se ha desarrollado de forma deficiente y con escasa planificación urbanística. Las comunicaciones son insuficientes y mal planificadas, destacando el mencionado "haz de vías". Existe una gran cantidad de espacios vacíos, sin uso y muchas edificaciones abandonadas y obsoletas.

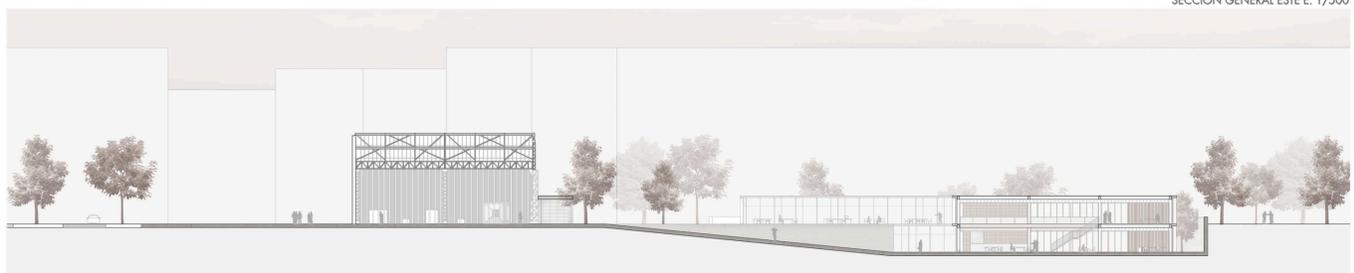
Se observa, asimismo, una preocupante escasez de dotaciones públicas y espacios de recreación (zonas verdes).



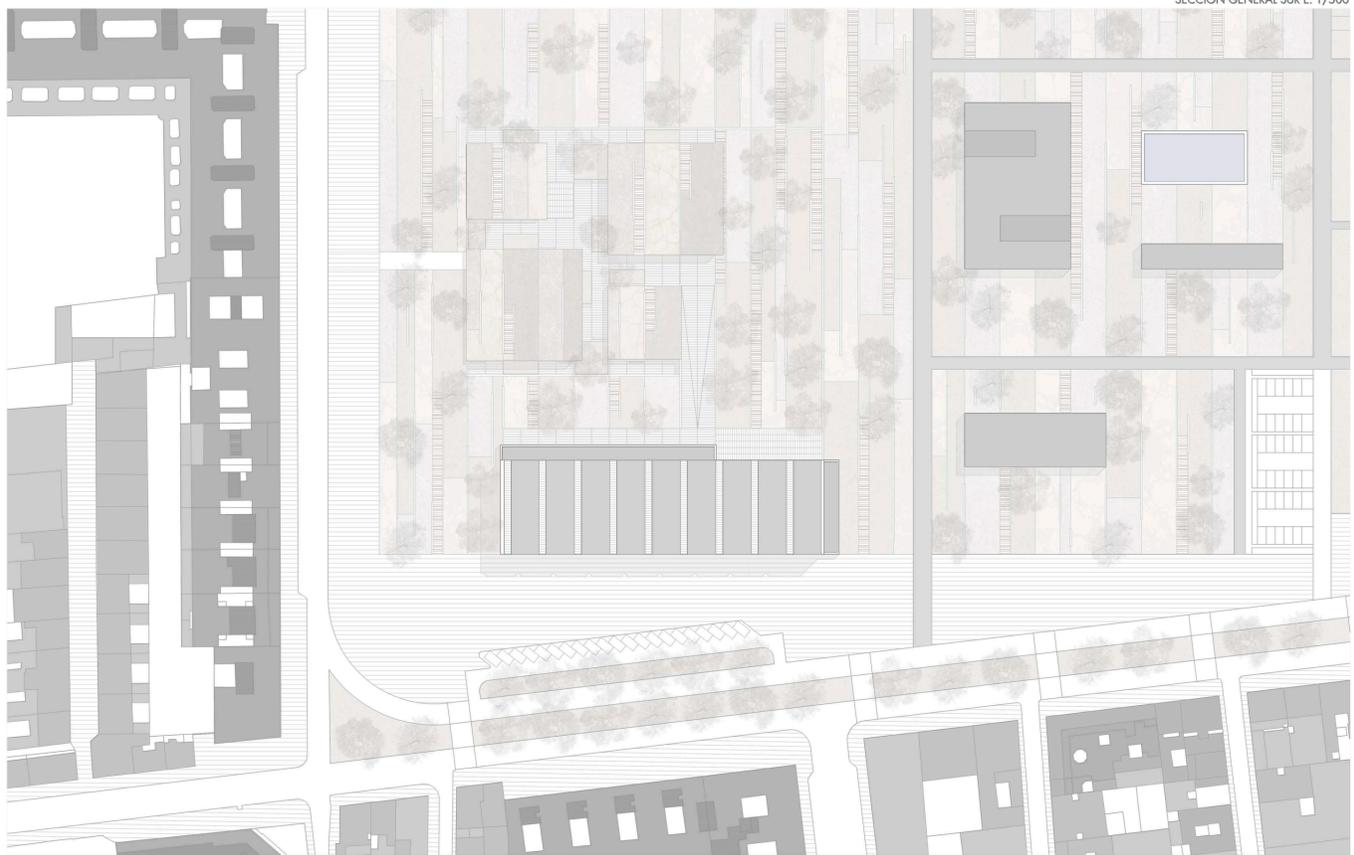
SITUACIÓN E. 1/3000



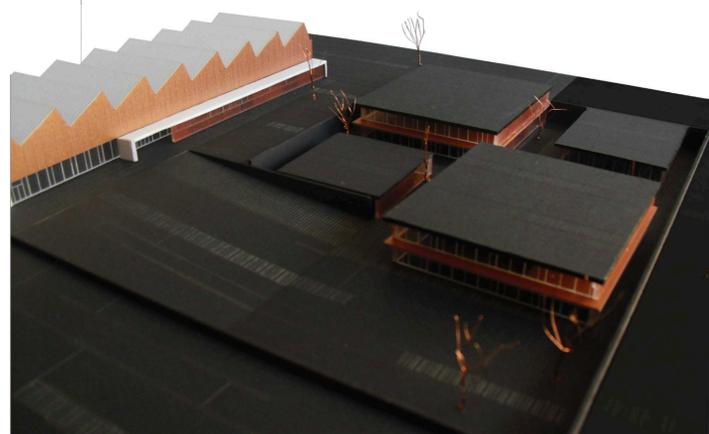
SECCIÓN GENERAL ESTE E. 1/500



SECCIÓN GENERAL SUR E. 1/500



IMPLANTACIÓN E. 1/1000



IDEA DE ESPACIO EXTERIOR



CONCLUSIONES

- la principal conclusión que obtenemos del análisis es que la solución a la nula interconexión de los barrios de Jesús y Quatre Carreres es el soterramiento de las vías de tren.

- Se propone, de acuerdo con el PRI Parque Central aprobado por el Ayuntamiento de Valencia, un eje verde en sustitución del haz de vías. De esta forma no solo se conectan entre sí los dos barrios antes mencionados, sino que se potencia su relación con el resto de la ciudad.

- Se plantea además una propuesta de revitalización urbanística (mayoritariamente en Quatre Carreres) que sirve para dignificar la zona y paliar sus múltiples deficiencias, entre ellas la falta de equipamientos y zonas verdes.