

CV-35. Els Paisatges de les noves perifèries



Treball Final de Màster i. Tipologia 4: Producció artística inèdita acompanyada de fonamentació teòrica

Presentat per **Lluís Beltran Serrano**

Dirigit per **Eva María Marín Jordà**

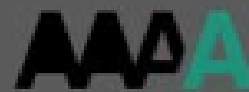
València, juliol 2021



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



FACULTAT DE BELLES ARTS DE SANT CARLES



MAESTRO EN
PRODUCCIÓN



Il·lustració 1 *Perifèria*, de *Llíria*, 2020. Font pròpia

RESUM

A partir de la descripció de l'àrea metropolitana configurada al voltant de l'autopista CV-35, aquesta investigació analitza la perifèria de València i els nous paisatges que s'han generat, amb un model urbà basat en l'automòbil. S'analitzen els nous paisatges "creats" per l'autovia i el paisatge que podem mirar des d'ella —la proliferació d'àrees comercials o industrials, urbanitzacions, viaris, estacionaments o l'omnipresència d'espais residuals— per contribuir a *artealitzar* aquestes noves perifèries. Amb aquesta intenció s'analitzen les aportacions teòriques de Alain Roger, Rem Koolhaas, Paula de Santiago, Gilles Clément, Solà Morales, Joan i Enric Nogué, Francesc Muñoz o Pere Sala entre altres, com les exposicions *Periferias* (col·lectiva) o *Castillos en el aire* de Hans Haacke o les obres d'autors com Montserrat Soto. L'objectiu és projectar un dispositiu artístic per a reflexionar sobre aquesta realitat i contribuir a crear una nova mirada cap aquests paisatges que finalment es du a la pràctica a partir de la realització d'un treball, artístic d'autoria pròpia, principalment, fotogràfic, escultòric i documental.

Paraules clau

Art, paisatge, noves perifèries, *artealització*, ecologia, Àrea Metropolitana de València, CV35.

RESUMEN

A partir de la descripción del área metropolitana configurada alrededor de la autopista CV-35, esta investigación analiza la periferia de Valencia y los nuevos paisajes que se han generado con un modelo urbano basado en el automóvil. Se analizan los nuevos paisajes “creados” por la autovía y el paisaje que podemos mirar desde ella —la proliferación de áreas comerciales o industriales, urbanizaciones, viarios, estacionamientos o la omnipresencia de espacios residuales— para contribuir a *artearizar* estas nuevas periferias. Para ello se analizan las aportaciones teóricas de Alain Roger, Remo Koolhaas, Paula de Santiago, Gilles Clément, Solà Morales, Joan y Enric Nogué, Francesc Muñoz o Pere Sala entre otros, como las exposiciones *Periferias* (colectiva), *Castillos en el aire* de Hans Haacke o las obras de autores como Montserrat Soto. El objetivo es proyectar un dispositivo artístico para reflexionar sobre esta realidad y contribuir a crear una nueva mirada hacia estos paisajes. Finalmente se lleva a la práctica mediante la realización de un trabajo artístico, de autoría propia, principalmente fotográfico, escultórico y documental.

Palabras clave

Arte, nuevas periferias, *artearización*, ecología, Área Metropolitana de València, CV35

ABSTRACT

Based on a description of the metropolitan area surrounding the CV-35 highway, this work analyses this periphery of Valencia's metropolitan area and the new landscapes that have emerged because of an urban model based on the use of cars. I analyse the new landscapes which have been "created" by the highway and the landscape that can be seen *from* the highway —the proliferation of commercial or industrial areas, roads and parkings and the omnipresence of residual spaces—, in order to contribute to *artealize* these new peripheries. To do so, I analyse the theoretical contributions of Alain Roger, Remo Koolhaas, Paula de Santiago, Gilles Clément, Solà Morales, Joan and Enric Nogué, Francesc Muñoz or Pere Sala, amongst others, as well as the exhibitions *Periferias* (collective) or *Castillos en el aire* (Hans Haacke) or the works by authors like Montserrat Soto. The main objective is to project an artistic device in order to reflect on this reality and to contribute to create a new gaze upon these landscapes. This takes the form of a practical —mainly photographic, sculptural and documentary— work of own authorship

Key words

Art, new peripheries, artealize, ecology, Valencia Metropolitan Area, CV35

Per a Marcel, que complirà 30 anys al 2050

Agraïments

A María José, Guillem i Amparo.

A la meua tutora Eva Marín Jordá, pels seus valuosos consells i aportacions

Funicular

*Som a l'estació del pic més alt,
I ara en un girar d'ulls ja som a baix.
D'hora en hora saltant, tornem a dalt,
I anem un altre cop al seu punt més baix.*

*Dona sentit al joc que aquest món roda;
l'instant es resumeix sobre una via
on cadascú haurà encaixat la roda
clavant els ulls al terme de la via.*

*La fosca no vigila cap muntanya
I veure el cel de nit fa callar el mapa.
En caure el dia pujo la muntanya.
Sé d'una gruta on hi ha enterrat un mapa.*

*Ja l'horitzó no amaga cap missatge.
El mapa té la mida del paisatge.*

*Joan Brossa, Furgó de cua (1987-1991)
(Brossa, 2019: p.119)*

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	11
1.1 Objectius	14
1.2 Metodologia	14
1.3 Estructura	16
<hr/>	
2. ELS PAISATGES DE LA PERIFÈRIA	17
2.1 País i paisatge	17
2.2 El Territori de l'àrea CV35	18
2.3 Territori i paisatge, ecologia i art	22
2.4 Art públic / relació amb l'espectador	25
2.5 Paisatge i globalització:	25
2.5.1 La Ciutat Genèrica i L'Àrea Metropolitana de València	26
2.5.2 Junkspace: espai residual o espai escombraria?	29
2.6 La Perifèria "canònica": Espais de marginalitat i ruïnes	30
2.7 Les noves perifèries	32
2.7.1 Els límits de la perifèria de l'Àrea CV35	35
2.7.2 La perifèria com a no-paisatge	38
2.7.3 La nova perifèria com a paisatge	39
2.7.4 La crisi del paisatge rural	41
2.8 Els espais residuals, element característic de la nova perifèria	43
2.8.1 Espais residuals i l'abandonament de l'agricultura.	45
2.8.2 Terrain Vague?, Tercer Paisatge?	48
<hr/>	
3. EL PAISATGE DE LA CV35	52
3.1 Descripció : tipologia de paisatge	52
3.1.1 El riu Túria	53
3.1.2 Pobles i ciutats històriques	54
3.1.3 Les urbanitzacions	55
3.1.4 Els polígons industrials i de serveis	58
3.1.5 El camp: Hortes i secans	60
3.1.6 La hibridació	62
3.1.7 Llum i color a l'autopista	64
<hr/>	
4. EL PAISATGE DES DE LA CV35	71
4.1 Els paisatges d'autopista	71
4.2 Trajectes i Seqüències de la CV35	72
4.2.1 De Domenyo a Lliria. Tram 1	74
4.2.2 Circumval·lacions. Tram 2	76
4.2.3 La ciutat extensa. Tram 3	81
4.2.4 L'autovia de la Mediterrània A-7. Tram 4	87
4.2.5 La ciutat compacta. Tram 5	91
4.2.6 La ciutat central. Tram 6	95

5. AMENACES I OPORTUNITATS 100

6. PRODUCCIÓ ARTÍSTICA 103

6.1 Antecedents

6.2 Projecte expositiu. *CV35: Els paisatges de l'autopista* 105

6.2.1 *Objectes perduts* 108

El Talús 108

L'Escomesa 112

5.000 m: El mapa 116

L'Enclusa 123

La màquina d'estavellar 127

6.2.2 Instal·lació: *Dormir a la CV35* 129

6.2.3 A tornaveu: País i paisatge 133

7. CONCLUSIONS 138

8. FONTS REFERENCIALS 141

9. INDEX D'IL·LUSTRACIONS 150

ANNEXES

ANNEX I CV35: Un riu de formigó 156

ANNEX II Sol·licituds sales d'exposició 175

ANNEX III Bases convocatòria Premis 180

INTRODUCCIÓ.

Plantejament.

Son nombrosos els treballs que des de l'art aborden la ciutat, el creixement urbà o la perifèria. A l'àmbit valencià també s'ha treballat profusament aquesta temàtica, tanmateix he trobat a faltar treballs sobre la València metropolitana, més enllà de l'Horta. Junt a la lògica defensa dels espais amenaçats, s'han oblidat els nous paisatges que s'estaven configurant sobre espais més humils. L'atenció sobre l'àrea metropolitana és encara incipient, no existeix encara institucionalment i la seua extensió és variable. Mentre per l'Ajuntament de València es redueix a la primera corona metropolitana, fins el Bypass, amb 1.400.000 habitants, el recent Pla bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València (endavant: AMV), publicat per la Generalitat Valenciana 2018, inclou la segona corona amb 400.000 habitants més. El que és ben cert és que constitueix una realitat actual.

Presentació del cas d'estudi.

L'àmbit objecte d'investigació es limita a l'àrea urbana desenvolupada al voltant de l'autovia del Túria (CV35), inclosa, pel Pla Bàsic de Mobilitat, en l'AMV. aquesta àrea ha estat el meu paisatge quotidià, he estat testimoni de la seua transformació social i estètica, des de la ruralitat a la nova realitat urbana que s'ha configurat i amb això els nous paisatges que hauríem de crear.

L'interès per abordar, des de la pràctica artística, aquesta realitat urbana tan propera, és l'origen d'aquest treball. A aquesta motivació ha contribuït també el currículum del Màster de Producció Artística, que des les assignatures: *Claus del discurs artístic contemporani*, especialment el mòdul de *Geo-estètiques de Processos Soci espacials; Metodologia de projectes; Ecologia, Art i Cultura Contemporània*, impartida pel professor José Albelda i *Paisatge i Territori: la Mirada i la Petjada*, impartida per la professora Eva Marín, han aportat un corpus teòric. Mentre, a les assignatures: *Instal·lacions. Espai i Intervenció* impartida per les professores Sara Vilar i Pilar Crespo; *Procediments Constructius en Fusta i Metall*, professor: Daniel Tomás Marquina; *Pràctica Pictòrica: concepte, estructura i suport*, professora Isabel Tristán Tristán, *Talla en Fusta i Pedra*, professor: Moisés Gil Igual; *Tècniques Avançades de Fossa Artística* impartida per la professora Carmen Marcos Martínez, s'ha aprofitat la pràctica artística per treballar de manera transversal el projecte en totes les assignatures. Ha estat doncs el resultat d'un joc entre praxis i teoria al llarg de tot el màster. També s'han considerat aportacions d'altres disciplines com ara la geografia física i urbana, la sociologia, l'antropologia, la crítica cultural, l'urbanisme, l'arquitectura, l'ecologia, l'agronomia o la literatura. La proposta s'enquadra en els estudis de paisatge, en l'art vinculat amb la realitat i relaciona art, ciutat i ecologia.

Per la CV-35 circula la meua vida des de fa més de quaranta anys, em connecta amb quasi tot. Si sumem el temps emprat en passar per aquesta via, equivaldria a haver viscut 8 mesos en aquesta carretera, "no lloc". Són 8 mesos viscuts, d'elucubracions, idees, projectes, desenganys, discussions, converses, jocs, música, informació. Ho converteix això en un lloc d'identitat? Si ho calculem com una dedicació laboral, equivalen a 6 anys de treball com conductor, a raó de huit hores diàries, 250 dies a l'any.

Aquesta honestedat amb la realitat suposa situar-se en la posició de la víctima, de l'afectat, de qui pateix la realitat.

Però encara més, es pot patir eixa realitat i no sentir-se afectat per ella, ser víctima i no saber-ho. Açò està ocorrent amb les conseqüències dels desequilibris ecològics, som víctimes de la desaparició d'espècies sense pensar que això ens afecte d'alguna manera, patim ja les conseqüències del canvi climàtic però no ho tractem com un problema real de la vida quotidiana.

Com tots, estic afectat directament per aquesta realitat, a més, la meua formació tècnica està relacionada amb la natura i visc en un entorn semi-rural en la perifèria de l'Àrea Metropolitana, on observe diàriament els canvis al meu entorn, i els canvis que veig anuncien els que vindran i aquests em preocupen. Pot ser això em converteix en un afectat en el sentit que li dona Garcés (2013):

Dejarse afectar no tiene nada que ver con cuestiones de interés, puede incluso ir en contra del propio interés" (ibidem. p. 69). O quan afirma: "Ser afectado es aprender a escuchar acogiendo y transformándose, rompiendo algo de uno mismo y recomponiéndose con alianzas nuevas ((ibidem p.70).

Estic doncs en condicions de fer un treball honest al respecte? Tanmateix, visc en un d'eixos habitatges disseminats de la perifèria i conduïsc tots els dies 60 km per acudir a classe. Són aquestes les aliances que hauria de re-composar?

Es pregunta M. Garcés (2013) si podria contribuir l'art a descobrir-nos implicats, a interrompre el sentit del món, a retrobar la força de l'anonimat i "adquirir passions inapropiades" (ibidem p.76). "La honestidad con lo real no se define por sus temas, por sus procesos ni por sus lugares, sino por la fuerza de su implicación y por sus anhelos". (ibidem p.68)

Respectar la realitat és també reconèixer els avantatges que ens ha suposat aquesta autovia en quant a comoditat, temps i oportunitats. No cal negar-ho, però hem de saber quant val això i si podem assumir el seu cost.

L'observació atenta de la realitat ens mostra la confluència de tres problemes globals: la crisi ecològica, la desigualtat i l'exhauriment de matèries primeres estratègiques, que amenaça amb convertir-se en una "tempesta perfecta".

Ens proposem explorar una mirada local a aquests problemes globals. Una mirada des de la visió d'implicat, d'afectat personalment, amb una doble vessant tècnica i artística. És a dir, una visió personal i artística fonamentada en el respecte a la realitat.

L'Àrea metropolitana de València (AMV) ha crescut seguint el model de ciutat extensa al voltant de les principals vies de comunicació. Tanmateix, el major creixement dels darrers 30 anys s'ha donat sobre una via local, que no comunica València amb cap altra metròpoli important. En efecte, l'àrea urbana articulada al voltant de la carretera Vcia - Además, CV-35, és el principal eix de creixement, tant en allò que es refereix a població com a la superfície urbanitzada. Al voltant d'aquesta via s'ha constituït una con-

urbanització de més de 77 km² ¹, en gran part dispersa i/o difusa (Il·lustr. 12). El resultat és altament insostenible, tant en termes de mobilitat, com de petjada ecològica i de consum de recursos limitats.

Reflexionar sobre el paisatge del país anteriorment descrit és el repte plantejat.

1.1 Objectius.

- Descriure el país, l'estat del territori: analitzar el creixement de l'AMV sobre l'eix de la CV-35.
- Assenyalar les amenaces i oportunitats d'aquest model de desenvolupament urbà.
- Relacionar aquesta realitat amb el paisatge resultant, articular el país amb el paisatge, en paraules d'Alain Roger, crear un paisatge d'aquesta nova perifèria.
- Exposar un dispositiu artístic d'informació i anàlisi, sobre el paisatge i la realitat urbanística /ecològica de l'àrea CV35, com s'esmenta més endavant, es tracta de conèixer la realitat del país per configurar una mirada estètica que al seu temps ajude a reflexionar sobre el país, però des d'una òptica ampla i comprensiva que situe la realitat concreta en el marc global. Aquest dispositiu replega la producció artística inèdita i es concreta en una exposició itinerant per diferents localitats de l'àrea CV35 (ANNEX II)

1.2 Metodologia.

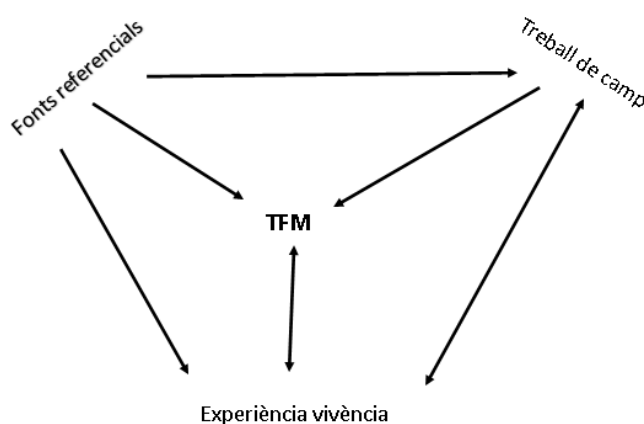
L'estudi s'engega amb el treball sobre la mobilitat i el creixement urbanístic del Camp de Túria: "*CV35 un riu de formigó*", incorporat com ANNEX I, realitzat en l'assignatura de Metodologia de Projectes, a partir dels textos i reflexions del mòdul *Geo estètiques de Processos Soci-espacials*, com ara: Rem Koolhaas, Jordi Borja, Gerard Vilar o Martí Perán. La motivació està relacionada, també, amb la nostra participació en els moviments socials en defensa del territori i contra els abusos urbanístics (2005-2010), arran el boom immobiliari dels anys 2000.

Aquesta investigació prèvia, en gran part derivada a l'ANNEX I, ha obligat a augmentar l'extensió d'aquest treball. D'altra banda hem volgut aprofitar l'oportunitat que ens ofería el TFM, en disposar d'un curs complet, per abastar diferents aspectes del paisatge, en els que teníem interès per formar part important de la proposta d'*artrealització*, tant la part textual com el treball fotogràfic que il·lustra el text. Tampoc no hem volgut renunciar al treball pràctic, ja que el projecte expositiu és bàsic per a la difusió entre un

¹ Càlcul propi, realitzat amb l'aplicació del Google Earth, sobre imatges del 2019, des de la CV30 fins a Domenyo (Il·lustr.12), del sòl urbanitzat o afectat per cap actuació que redueix de manera sensible i amb difícil reversió la condició de sòl natural, no s'han mesurat els vials extra-urbans. La superfície afectada és superior a la de la ciutat de València, d'aproximadament 54 km², considerada entre la V-30, la CV30 i el mar. L'àrea-CV35 completa té una superfície de 300 km², per tant està afectat un 25% del sòl.

públic local. Tot açò ens ha dut a excedir l'extensió habitual d'un TFM, tot i que a la vista dels resultats, pensem que està justificada.

L'estudi del paisatge s'inicia en l'assignatura de *Paisatge i Territori: La mirada i la petjada*, amb la lectura dels textos de Joan Nogué (2007), Elena Voz Mediano (2014), Javier Maderuelo (2008) o Gilles A. Tiberghien (2014). La tesi doctoral de Paula De Santiago ha estat fonamental per conèixer els referents i embastar un guió inicial. En aquesta fase s'ha cercat i seleccionat la informació, que es relacionava amb la situació de l'àrea objecte d'estudi, aquesta confrontació ha provocat un procés de reflexió, que s'ha procurat transformar en la producció de notes i textos que, junt a la informació, es recopilava i classificava per temes, corresponents als epígrafs del guió. La fase d'escriptura comença quan la fase anterior està suficientment avançada i es compagina amb el treball de camp fotogràfic, *in situ* o virtual. Aquest treball de camp ens ha suposat una nova mirada sobre els espais que, per quotidians, hem vist sovint sense la distància necessària. Ens ha permès descobrir, millor: crear nous paisatges.



Simultàniament s'ha preparat un projecte expositiu, presentat a sis ajuntaments, de l'àrea afectada, per sol·licitar espais expositius, procés detallat a l'apartat 6 i a l' ANNEX II. Com a conseqüència de les restriccions ocasionades per la pandèmia, aquest procés s'ha ajornat successivament, i finalment s'haurà de realitzar amb data posterior a la finalització d'aquest TFM.

Al llarg de text de fonamentació teòrica s'incorporen imatges de peces, del projecte expositiu, i per tant d'autoria pròpia, per a il·lustrar la idea exposada i mostrar la relació entre aquesta fonamentació i la pràctica artística. Les fotografies que il·lustren les descripcions dels paisatges, capítols 2, 3 i 4, les hem preses directament amb càmera digital, o s'han seleccionat del *Google Street View*, endavant GSV, utilitzant aquesta aplicació com a eina.

Referències artístiques.

Hans Haacke és una referència important per aquest treball, tant des del punt de vista formal, per la presentació de la documentació, com conceptual, pel seus treballs de reflexió de l'espai urbà, especialment s'ha considerat la exposició "*Castillos en el Aire*" (MNCARS 2012).

La tesi doctoral d'Eugènia Vidal-Casanova (2015) ha estat el referent fonamental per a l'anàlisi dels paisatges des de l'autopista.

Altre referent important ha estat l'exposició de fotografia "*Periferias*"² en la que van participar els artistes: Gabriele Basilico, Sergio Belinchón, Stéphane Coutier, Gerardo Custance, Francesco Jodice, Matthias Koch, Bas Princen, Xavier Ribas i Montserrat Soto. Especialment Sergio Belinchón i Montserrat Soto, han estat una referència fonamental en moltes de les peces de l'exposició.

També s'esmentaran treballs de Perejaume, Rogelio López Cuenca, Bárbara Fluxá, Lara Almarcegui o Anselm Kiefer i altres artistes com ara: Jordi Colomer pel seu projecte AnarKitecton, i tots els que es nomenen al capítol 6 com a referents d'alguna peça del projecte expositiu.

Els referents esmentats són exemples de tractament de diferents problemes de l'urbanisme i l'ecologia des de l'art, des de l'arxiu documental, la fotografia icònica, el muntatge descriptiu o l'expressivitat matèrica.

1.3 Estructura.

El nostre estudi consta de tres blocs, el primer bloc fa referència a l'estudi més tècnic que ha donat origen a aquest treball: el creixement de l'àrea urbana desenvolupada al voltant de l'autovia CV35 (endavant Àrea CV35), la seua realitat actual i les perspectives, aquest bloc es presenta a l'epígraf 2.2. El segon bloc se centra en el paisatge de l'àrea esmentada i el tercer bloc fa referència a l'exposició amb producció artística pròpia.

Al segon bloc, es confronten els estudis crítics sobre el paisatge dels nous territoris urbans i periurbans amb la realitat de l'AMV i en concret de l'Àrea CV35. S'han considerat les aportacions teòriques d'autors procedents de l'arquitectura, l'urbanisme, l'agronomia i el paisatgisme, la geografia o l'economia, com ara Reem Koolhaas, Solà-Morales, Gilles Clement, Joan Nogué però amb aportacions també des de l'estètica i l'art en general o disciplines concretes com la fotografia i la literatura, com Alain Roger, Pere Grimau, Toni Sala o Aurora Fernández Polanco, amb una referència fonamental en el treball de Paula De Santiago en el referent al paisatge i la ciutat i José Albelda respecte a la relació entre l'art i l'ecologia.

² 2009, CA2M Centro de Arte Dos de Mayo. Comissariada per Rosa Olivares.

2. ELS PAISATGES DE LA PERIFÈRIA.

2.1 País i paisatge.

Ortega diferencia el territori físic del paisatge i subratlla el caràcter històric i cultural dels paisatges humanitzats. *“frente a la materialidad geológica, el paisaje es el resultado de la interacción del hombre con ella, es fruto de la historia y de la cultura, que transforman lo inerte en dinamismo espiritual”*. (Ortega Temas del Escorial en Gómez, 2020: p.1)

El paisatge va més enllà de la materialitat, és espiritual i subjectiu: *“No hay un yo sin un paisaje, y no hay paisaje que no sea mi paisaje o el tuyo o el de él. No hay un paisaje en general”* (OMT, VII, 409 en Gómez 2020: p.1). Entre el paisatge i les persones hi ha una interacció, les persones formen el paisatge i el paisatge és part de la circumstància de cadascun.

Alain Roger senyala el País com l'origen de la paraula paisatge, per a diferenciar ambdós conceptes: *“País es el grado cero del paisaje, es lo que precede a su artealización”* (Roger 2008: p.22). Per a Roger: l'art inventa el paisatge, propugna que el paisatge no forma part del medi ambient, ni del territori, ni del país. Aquests conceptes fan referència al medi físic i són objecte d'estudi de la geologia, la geografia o l'ecologia. Mentre el paisatge és d'origen artístic i com a tal li correspon una anàlisi essencialment estètica. Però afegeix *“Això no vol dir que no s'hagen d'articular els dos termes, ben al contrari”*, (Roger, 2008: p.4)

Per a Kennet Clark el paisatge no procedeix solament de l'art, sinó, sobretot, del pla d'operativitat humana, de la visió del món i de la contemplació. (Milani, 2008: p.47)

En tot cas, hi ha acord que el paisatge és una construcció humana: *“Es el hombre el que inventa con su mirada el paisaje y el que transforma su realidad más inmediata en un entorno que puede ser apreciado estéticamente”*. (De Santiago, 2009: p.586).

La constitució estètica del paisatge procedeix de les “lleis” de la forma i de la disposició dels materials (Milani, 2008: p.54), com activitat artística, en la constitució del paisatge no hi ha materials rics i pobres, amb el materials dels quals disposa cada paisatge tots poden tindre interès estètic. El paisatge respon a les mateixes lleis de la percepció visual: pes, textura, color o, com ara, l'equilibri, la unitat o el contrast.

Però, el paisatge no s'esgota amb la composició plàstica, també té una càrrega cultural, històrica, la fenomenologia dels elements: el xiprer, l'olivera, l'ametller, certa qualitat de la terra, de la roca, les figures que apareixen.

“paisaje cultural es la huella del trabajo sobre el territorio, algo así como un memorial al trabajador desconocido.” (Montaner 2008: p.256). Hi ha diferents mirades sobre eixe paisatge cultural perquè entren en joc els records i les

experimenta una gran expansió urbanística, fins constituir una con-urbanització de quasi 25 km, integrada ja dins l'Àrea metropolitana de València (AMV).

La població censada a les 14 localitats, de l'AMV, que conflueixen en aquesta via, té una població censada de més de 250.000 habitants ³ i una població flotant que pot duplicar aquesta xifra. En el cas dels municipis del Camp de Túria aquest creixement s'ha accelerat amb la construcció de l'Autovia en 1992 i posterior ampliació en 2009, triplicant la població en aquest procés. Actualment s'estan executant les obres d'ampliació del tercer carril entre La Pobla de Vallbona i Lliria i la prolongació de l'autovia fins *Losa del Obispo*, ja a *La Serranía*.

Sobre aquesta carretera es situen grans centres atractius de trànsit ⁴: 6 Centres comercials i d'oci, , 5 hospitals, 6 polígons industrials, el Campus Universitari de Burjassot-Paterna de la Universitat de València, la Fira de València, el Palau de Congressos, centres administratius, les casernes de Bétera i Marines o l'accés a la A7... i es troben en construcció més, com el nou estadi del VCF.

La CV-35 és, en aquest moment, la via d'accés a València amb major Intensitat Mitja Diària (IMD) i el pont de les Glòries el de major trànsit de València, segons el Pla bàsic de Mobilitat de l'AMV.

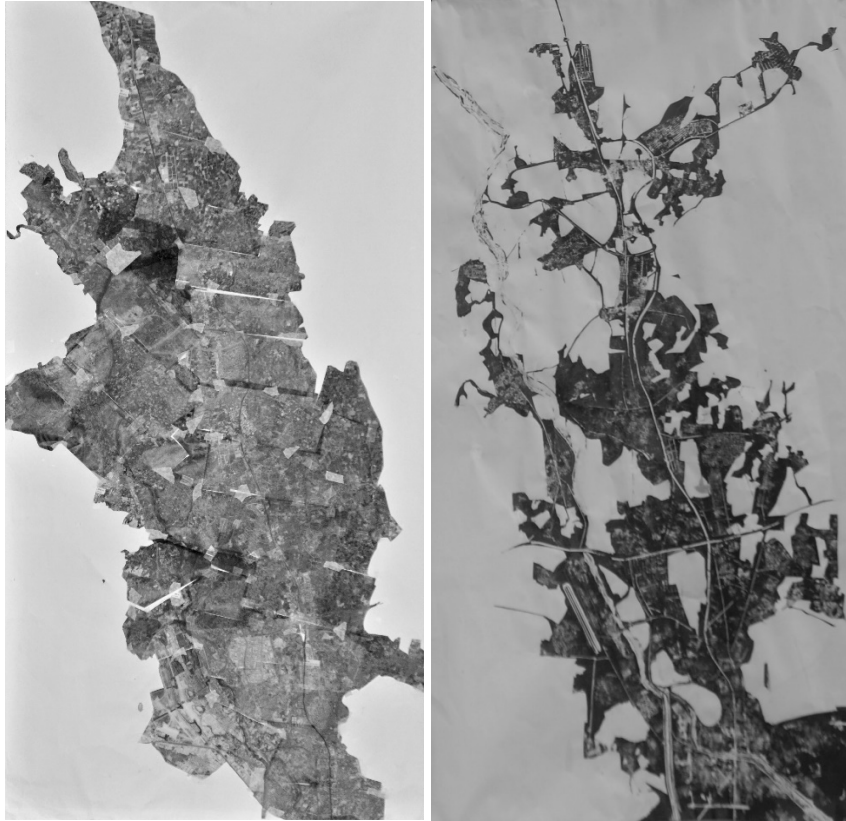
La inauguració de la CV-35 al 1992, sobre gran part del traçat de l'antiga C-234, va produir un gran augment de població els anys següents i més encara de sòl urbanitzat. S'ha demostrat que l'autovia ha tingut un efecte accelerador sobre els moviments demogràfics cap a la segona corona metropolitana, que ha suposat l'absorció del Camp de Túria per part de l'AMV.▪ En el període 1998-2017, la 2ª corona ha augmentat la seua població un 37,6%. (Pla bàsic de mobilitat de l'AMV 2018). Creixement atribuïble en gran part al Camp de Túria que creix un 57% en el mateix període.

Es genera un augment de mobilitat entre la comarca i amb la resta de l'AMV. Al 2001 més de la meitat de la població ocupada del Camp de Túria treballa a un municipi diferent al de residència. Fet que produeix un gran augment de la mobilitat, articulada, en bona part, a partir de la CV35, i que ve a constatar la incorporació clara del Camp de Túria a l'àrea laboral organitzada al voltant de la ciutat de València. Veure la figura següent.

³ Veure detall de la població de cada municipi a l'ANNEX I. Pàgina 156

⁴ Veure la relació de centres atractius a l'ANNEX I. P. 156

altera el curs de les aigües pluvials i entrebanca la recàrrega dels aqüífers, al temps que el model d'habitatge unifamiliar augmenta el consum d'aigua i energia. La fragmentació del territori ha suposat la ruptura de la infraestructura verda, com es pot apreciar a les il·lustracions següents.



Il·lustració 5. 5.000 m. Lluís Beltran, 2020. Mòduls 1 i 3. Al mòdul 1 s'observa l'àrea CV35 entre el riu Túria i l'autovia. En la figura de la dreta la superfície, de la mateixa àrea, coberta de sòl artificial

La velocitat amb la qual es transforma el territori ens afecta com habitants d'un paisatge que canvia contínuament, vivim més anys que el paisatge que ens acompanya i, per tant, mantenim una relació tràgica amb el territori. S'ha perdut el caràcter hieràtic dels llocs, el paisatge és un element efímer més. (Perejaume, 2008).

És un procés, amb les seues particularitats, extrapolable a la resta de les àrees de creixement de l'Àrea metropolitana de València (AMV).

A l'ANNEX I aportem, més extensament, les dades i referències de l'estudi.

2.3 Territori, paisatge, ecologia i art.

La relació entre l'art i l'ecologia, és una relació de l'art amb la ciència. Des d'aquest punt de vista, respectar la realitat també es pot entendre amb la companyia de la ciència quan es tracta d'abordar un tema ecològic, evitar plantejaments acientífics.

Les relacions entre les arts-humanitats i les ciències han estat poc fluides, el desconeixement és mutu. Pel sociobiòleg Edward Wilson (2018) les arts creatives i les anàlisis crítics no tenen en consideració els processos naturals que explica la ciència i alhora els científics, com obrers molt especialitzats, estan poc preparats per col·laborar amb els artistes i humanistes. (ibídem: p. 191).

Tanmateix en allò que es refereix a les amenaces ambientals és imprescindible aquesta col·laboració. La ciència ja ha mostrat amb suficient claredat l'origen antropogènic del calfament global:

El reciente informe especial sobre el calentamiento global presentado por el IPCC pone de manifiesto que existe un alto riesgo de que, con las trayectorias de emisiones actuales y las contribuciones realizadas, el calentamiento global exceda los 2 grados. No obstante, e incluso si el aumento se limitara a 1,5 grados, los patrones climáticos y los eventos extremos en océanos y tierra firme implicarán riesgos para los ecosistemas y las sociedades más extensos que en la actualidad.

Si no se limita el ascenso de las temperaturas a 1,5 grados, se registrará un 10% más de días con temperaturas extremas, un 25% más de ecosistemas afectados o un incremento del 50% del estrés hídrico mundial, con millones de seres humanos desplazados por su causa". (Hayhoe, 2018)

Però les mesures per reduir la emissió de gasos d'efecte hivernacle són polítiques. No sols en allò que competeix a les institucions, aquestes mesures requereixen la participació ciutadana conscient i informada. A eixa consciència no es pot arribar sols des de la raó, les dades objectives no són suficients per crear una opinió, cal un relat que compregui les emocions i això és el que han d'aportar les arts i les humanitats.

Més enllà, una descarbonització significativa requereix no sols la substitució de les fonts d'energia fòssils, sinó una reducció dràstica del consum energètic. Això no és possible amb l'actual paradigma consumista. La definició d'un nou model de producció i consum és nou model de vida i que forçosament ha de ser a escala planetària. Això, possiblement, es sembla molt als meta-relats criticats pel postmodernisme.

Els problemes ecològics es relacionen directament amb molts altres problemes com ara l'exhauriment de les matèries primeres i, per tant, amb el model de creixement en que es basa el capitalisme. També amb la desigualtat desbocada, al 2015 el 8,1% dels adults controla el 84,6% de la riquesa, mentre el 71% de la població viu amb el 3%. I la desigualtat és creixent, mentre al 2013 qui posseïa menys de 10.000 dòlars era el 68,4% de la població i al 2015 és el 71% qui s'havia de repartir un mateix percentatge de riquesa, concretament el 3% de la riquesa total. (Ariño, 2016, p. 53). Aquest sector,

desfavorit al repartiment, difícilment podrà fer front a les conseqüències del canvi climàtic, ni se li podran demanar més renúncies. La recent revolta dels *jaquetes grogues* a França contra la taxa ecològica sobre els combustibles d'automoció és una crida d'atenció al respecte.



Il·lustració 6 *Màquina d'estavellar*, Lluís Beltran 2019.

Hi ha doncs raons per a l'esperança?

Són reptes de tal envergadura que és legítim preguntar-se si té sentit, si hi ha cap possibilitat d'èxit, sobretot en aquells problemes que van contra el temps, particularment els de tipus ecològics, pel caràcter sovint irreversible de les pèrdues, per exemple en el cas de la desaparició d'espècies, o el canvi climàtic. En aquest cas hi ha pocs elements per a l'optimisme. Certament hi ha iniciatives positives, però vist en perspectiva, els passos endavant es compten en metres i els que caminem endarrere en kilòmetres. Aquesta realitat ens podria fàcilment dur a una conclusió fatalista: tot està perdut, però seria una posició determinista. Com diu Terri Eagleton (2015: p. 75) *“Puede que no haya esperanza, pero si no actuamos como si la hubiera, lo más probable es que esa posibilidad se convierta en certeza”*. És més *“es posible tener fe en las capacidades humanas, al tiempo que se consideran prácticamente nulas sus posibilidades de éxito”* (ibídem: p.73).

-Que pot fer l'art?

Rogelio López Cuenca, en una entrevista de Bea Espejo, per a la inauguració de l'exposició a l'IVAM al 2015, declara:

- Y el arte, ¿cómo puede tener una implicación social real? ¿Qué lugar ocupa en esa idea de revolución?

R.- Es que el arte produce realidad, sólo que parece que le estamos exigiendo una inmediatez palpable, un resultado que no puede ser sino frustrante. Igual que cuando se entiende por política sólo la institucional, o aún peor, la electoral, la profesional. Las posibilidades de intervención de las prácticas artísticas no tienen siempre la misma velocidad, pero su presencia es fundamental en los procesos de transformación social. (Espejo, 2015)

De la mateixa manera Albelda i Sgaramella plantegen:

El arte y la estética no son sustanciales para producir un cambio revolucionario, pero son un compañero de viaje necesario para que dicha revolución sea exitosa y perdurable. Sin estética que acrisole las ideas, que permita la identificación colectiva no hay revolución que se asiente (2015: p. 22, 23).

També des de la ciència i la tecnologia hi ha opinions semblants, Humberto Astibia advoca per unir el discurs mediambiental al del paisatge:

El enfoque exclusivamente ecológico sobre la defensa del entorno resulta con frecuencia frío, lejano, reduccionista. El discurso sobre el medioambiente ha de unirse al del paisaje para llegar al corazón de la gente. El paisaje es un foro donde convergen y son necesarios todos los gremios. El paisaje se siente y se recuerda. La reivindicación moderna del paisaje como unidad patrimonial puede ser, al menos a escala local, una de las claves para la reformulación de la conciencia ecológica y la creación de una nueva cultura de vuelta a la naturaleza. (ibídem: p.1).

Per a Jorg Zimmer (2008) l'estètica del paisatge té una dimensió ètica de manera que la contemplació estètica del paisatge pot crear consciència del lliure respecte cap al món, "per donar-nos una mesura i uns objectius raonables per a la nostra praxis." (ibídem: p.43).

També Habermás (2000) considera que en la relació amb la natura l'experiència estètica té més pes que la fonamentació ètica.

Confiem doncs, sense esperar resultats immediats, en la capacitat de l'art per despertar emocions estètiques que ajuden a afirmar la consistència del discurs mediambiental.

2.4 Art públic/ Relació amb l'espectador.

Per assolir eixa empatia és necessari tindre compte de l'espectador. Segons Juan Martín Prada (2018), per a l'estètica de la recepció, l'obra d'art contemporània crea espais d'indeterminació, deixa buits en la interpretació perquè l'espectador pugui omplir eixa falta d'informació i d'esta manera es pugui veure reflectit, interpellat per l'obra. Proposa així l'art com un joc en el qual l'artista proposa un marc i unes normes i invita el públic a participar-hi, a observar l'obra i detectar les evocacions, emocions i reflexions que apunten cap a elements essencials d'un mateix.

Aquest joc requereix una observació pausada i una mirada oberta per part de l'espectador. Mentre, l'artista ha de contenir el caràcter explícit de la proposta i mantenir la dosi d'ambigüitat necessària, la indeterminació suficient per deixar espai a l'espectador.

Si atenem als tipus d'interacció entre l'artista i el públic que fa Suzanne Lacy podem distingir quatre models: l'artista experimentador, l'informador, l'analista i l'activista. (Lacy, 2010: p.175)

L'exposició inclosa en aquest TFM pretén interpellar a l'espectador utilitzant diferents recursos, tant a través dels espais d'indeterminació, com per mitja de la informació i l'anàlisi.

Plantegem una exposició amb voluntat d'Art Públic, per suposat, pel lliure accés a les sales, i per l'associació entre la crítica político-social i el context local. Es pretén una participació activa del públic, des de la preocupació per la seua opinió i implicació.

2.5 Paisatge i globalització.

La descripció anterior de l'àrea CV35 respon al fenomen de les noves perifèries, conseqüència d'un procés global d'expansió de les ciutats. Així ho descriu Jordi Borja (2007):

Los nuevos territorios urbanos ya no se reducen a la ciudad central y su entorno más o menos aglomerado, lo que se llamó "área metropolitana", es decir el modelo de la ciudad de la sociedad industrial. El territorio urbano-regional es discontinuo, mezcla de zonas compactas con otras difusas, de centralidades diversas y áreas marginales, de espacios urbanizados y otros preservados o expectantes. Una ciudad de ciudades en su versión optimista o una combinación perversa entre enclaves globalizados de excelencia y fragmentos urbanos de bajo perfil ciudadano. (ibídem. p. 42).

Un procés que homogeneïtza i banalitza els paisatges urbans, sobre tot els perifèrics. Aquest procés forma part del concepte més ample de globalització que, per a Paula De Santiago (2012) "se desarrolla en paralelo a toda una serie de cambios espaciales, territoriales, arquitectónicos, etc., que de forma interconectada están contribuyendo a definir el concepto". (ibídem: p. 493). Un fenomen que contribueix a unificar el planeta, a tots els nivells, convertint el mercat i la informació en alguna cosa mundial —." *todo entra en el circuito de la mercancía*". (ibídem: p. 497).

Degut a l'escala a la que es produeixen aquests moviments:

constituyen abstracciones que escapan a la experiencia cotidiana y la capacidad cognitiva de los individuos, trascienden los principios del planeamiento urbano y la arquitectura y ponen en jaque el repertorio estético de las prácticas artísticas, y el modo en que el arte se relaciona con el espacio y el tiempo. (Brissac, Nelson, 2006, en De Santiago, 2012: p.510)

—*La configuración actual impide la representación mental de los paisajes urbanos. Las ciudades ya no permiten que sus habitantes tengan, en su imaginación, una localización correcta y continua con respecto al resto del tejido urbano* (Brissac, Nelson, op. cit., p. 108. En De Santiago, 2012: p.512).

A més, aquesta nova situació suposa que el planeta siga sempre vist al seu conjunt, un món que es defineix en l'imparable avanç d'allò virtual, la informàtica i les xarxes de comunicació. (De Santiago, 2012: p. 496).

2.5.1 la Ciutat Genèrica i L'AMV

L'Arquitecte Rem Koolhaas és un dels autors que ha reflexionat sobre les ciutats de la globalització, sobre la pèrdua d'identitat d'unes ciutats cada vegada més paregudes entre sí, es pregunta què és el que resta si es lleva la identitat: el Genèric? Proposa el concepte de Ciutat Genèrica per referir-se a un perfil espacial i constructiu contemporani.

Al seu llibre, *La ciutat genèrica*, publicat al 1997, defineix aquest concepte a través d'una sèrie de característiques: estadístiques, polítiques, urbanístiques o culturals.

Els trets esmentats han de ser presos, dins d'allò possible, en el sentit més descriptiu i no tant com a judicis de valor.

Ens proposem en aquest apartat contrastar aquestes característiques amb les de l'Àrea CV35. Començarem per aquells trets respecte els que hem apreciat diferències substancials.

Trets no coincidents per ara, tot i que puguen apuntar una tendència.

- La Ciutat genèrica de Rem Koolhaas (2006) és habitada actualment per una mitjana de 15 milions de persones: correspon al paradigma de gran concentració asiàtica, construïda en poc de temps a partir de models bàsicament dels EE-UU. "Alguns continents com Àsia aspiren a la ciutat genèrica, altres continents, Europa suposem, se'n avergonyís d'ella". (ibídem: p. 13).

- La Ciutat Genèrica és rigorosament multiracial i multicultural: 8% de negres, 12% blancs, 27% hispans, 37% asiàtics, ... (ibídem: p.22). És evident que la societat de l'àrea estudiada està lluny de ser "rigorosament multiracial". Tot hi haver una creixent diversitat racial i cultural.

- L'Aeroport de Manises està encara lluny d'adquirir una dimensió crítica i un elevat grau d'autonomia, tampoc no és un element diferenciador de l'AMV.

- Mentre la Ciutat Genèrica és una ciutat alliberada de la captivitat del centre, L'AMV és essencialment dependent del centre pel que fa tant a les comunicacions, marcadament radials, com per a la provisió de béns i serveis.

- Respecte la manca d'identitat de les àrees metropolitanes, subrogada a un centre metropolità emissor d'identitat, podríem dir que l'AMV està constituïda per un sistema de ciutats menudes, 70.000-20.000 habitants, amb història i identitat, tot i que molt vinculades a València, a hores d'ara, no han estat assimilades, al menys en els seus nuclis històrics.

- L'Àrea CV35 està a una fase inicial del procés vital, la majoria de les edificacions són de primera ocupació, encara no ha donat temps que es tornen obsoletes, que s'abandonen. Però hauríem d'estar atents a un procés que ja s'ha donat en altres llocs. "abandonar el que no funciona"(ibídem: p. 23).

- L'habitatge a la Ciutat Genèrica "no és un problema, s'ha resolt completament (legalitat) o s'ha deixat a l'atzar (il·legal). En el primer cas són torres, o blocs al segon cas, casetes d'auto-construcció improvisades"(ibídem: p. 65). L'Àrea CV35 no està en cap d'aquestes situacions, funciona com a vàlvula d'escapament als processos de gentrificació del centre metropolità o de la demanda de viure amb major contacte amb la natura. La problemàtica de l'habitatge és ben diferent, podríem dir que a les darrers dècades s'ha deixat a l'atzar del mercat dins d'una legalitat complaent.

La C.G. està passant de l'horitzontalitat a la verticalitat. Si hi ha horitzontalitat està en vies d'extinció. Tampoc no estem en eixe procés, la verticalitat està centrada bàsicament en València (Avinguda Corts Valencianes) i en Paterna amb els barris suburbials que afronten a l'autovia. A la resta de l'àrea predomina la construcció de baixa altura, el que domina és l'extensió de l'espai construït.

Koolhaas ens avisa que: "Sempre hi ha un barri que es diu Lipservice, que conserva una mínima part del passat i és transformat en reclam turístic". El *Village*, exalta el passat com solament ho pot fer allò nou-concebut. És una amenaça, no és una realitat, però en una hipotètica futura aglomeració total de l'àrea CV35 els nuclis històrics de les localitats podrien convertir-se en eixa Village tematitzada.

Si hi ha altres trets, de la C.G., que ens ha paregut reconèixer a l'Àrea CV35

Al punt 3.3, defineix que La Ciutat Genèrica és fractal, una interminable repetició del mateix mòdul estructural simple. Podem reconèixer aquests mòduls a les noves urbanitzacions residencials, industrials o comercials, que descriurem als epígrafs 3.1.2; 3.1.3; 3.1.6.

Al punt 3.1 descriu la sensació dominant en la Ciutat Genèrica com una calma misteriosa. La serenitat de la Ciutat Genèrica s'aconsegueix mitjançant l'evacuació d'àmbit públic. (ibídem: p. 17). El pla urbà conté ara sols el moviment necessari, fonamentalment els cotxes; les autovies són una versió superior dels bulevards (...) El que és nou, d'aquest àmbit públic sobre rodes, és que no pot mesurar-se amb dimensions. El mateix trajecte (diguem 10 km) proporciona gran número d'experiències completament distintes: pot durar cinc minuts o quaranta; pot compartir-se amb tota la població, o amb quasi ningú; pot proporcionar el plaer de la velocitat pura i vertadera- en llur cas la sensació de la Ciutat Genèrica pot, fins i tot, tornar-se intensa o com a mínim adquirir densitat- o moments de detenció completament claustrofòbics- en eixe cas la tenuïtat de la Ciutat

Genèrica serà més apreciable. (Ibídem: p. 16-17). Podrem reconèixer aquestes característiques a molts indrets del paisatge de la CV35 descrits als apartats 3 i 4.

Al punt 3.4 qualifica els camps de golf com tot el que resta de l'alteritat, podem observar-ho al camp de golf de la masia de Torre en Conill a Bétera.



Il·lustració 7. Club de golf. Bétera. Font C.G. Escorpión

Al punt 6 es parla de la verticalitat, quan les torres ja no estan juntes; se separen de manera que no interactuen, idealitzant la densitat aïllada. És el model seguit als nous barris de Paterna, enfrontats a la CV35.

Allò que es produeix a les zones residencials, com a les industrials és la conseqüència de l'especialització de la manca de multi-funcionalitat que caracteritza la ciutat compacta. No és coincident amb el sentit que li dona Koolhaas, en la ciutat difusa la mort es produeix per manca de vianants, per consagrar el carrer als cotxes.

Totes les C.G. “sorgeixen de taula rasa, si hi havia alguna cosa ho reemplacen” (ibídem: p. 26). L'urbanisme de nova planta, la ciutat difusa que s'ha escampat en cinquanta anys sobre milers d'hectàrees, ha sorgit de taula rasa, reemplaçant els usos rústics anteriors: forestals, agrícoles, vials, pecuaris, però sobre la base de localitats històriques que han tingut la responsabilitat de la seua gestió.

La CG és l'apoteosi del concepte d'elecció múltiple: no ha estat “planejada” en el sentit usual que certa organització burocràtica controle el seu creixement, sinó com si diverses espores i llavors hagueren caigut a terra a l'atzar i hagueren arrelat (ibídem: p.26). Al cas que ens ocupa, l'organització burocràtica ha anat darrere de la iniciativa privada, que ha tingut aquest efecte de dispersió.

L'aspiració a la tropicalització: l'habitatge amb jardí té una tirada pel “bon temps”, és a dir, pel sol, les temperatures suaus i els dies llargs que permeten viure a l'aire lliure, es cerca el paisatge associat amb aquestes condicions, això es pot observar en la vegetació utilitzada en la jardineria pública i privada on abunden les palmeres i altres espècies subtropicals, però associada amb la gespa i espècies autòctones en un collage sovint pròxim al *kitsch*. La climatització creixent dels edificis, fins i tot piscines, abunda en aquesta tirada per viure tot l'any en el “bon temps”, fins i tot quan s'ha de fer vida a l'interior.

Koolhaas vaticina que: “En un termini entre cinc i deu anys treballarem en casa”. Durant la situació de pandèmia, que patim mentre es redacten aquestes línies, s'ha destacat l'augment del teletreball i s'ha disparat la demanda d'habitatges amb jardí a la perifèria.

En la C.G l'única activitat és anar de compres. No es podria adoptar literalment com una possibilitat única però sí com la més estimulada. A la llum de la proliferació de centres comercials i d'oci, espais publicitaris i altres incentius al consum, fins a set grans centres de consum trobarem a les vores d'aquesta autovia, ben preparats per al consum motoritzat.

La C.G. viu un clima més càlid de l'habitual, va de camí al sud, cap a l'equador. València és per clima una aturada interessant en el viatge al sud, és una de les principals avantatges que citen els expatriats, junt el menjar i els preus assequibles.

En la C.G. es construeixen infraestructures per competir amb altres infraestructures i amb ciutats rivals. Fora de l'Àrea CV35 tenim el cas del Port de València com a exemple d'infraestructura que creix amb aquestes motivacions. Les infraestructures situades a l'Àrea creixen darrere de la demanda, que alhora estimula, en un cercle viciós que analitzem més extensament a l'annex 1

La millor definició estètica de C.G. és "l'estil lliure", sobre tres elements: carretera, natura i edificació. Qualsevol dels tres pot dominar, eixa dominació és fluctuant, canvia a cada tram, (P.28). Aquesta descripció s'adapta molt bé al paisatge que veurem des de la CV35, capítol 4.

Les carreteres són sols per als cotxes. Els vianants es canalitzen per veredes sotmesos a les inclemències, gasos i olors. P.29. També aquesta situació es produeix sovint en la zona, la metròpoli és per al cotxe, mentre els carrils bici se situen en paral·lel a l'autovia, i sotmeten el ciclista al soroll, al paisatge, als gasos i als olors de l'autopista. Ja hem parlat de la dependència de l'automòbil a l'apartat 2.6.4, a varis municipis de l'Àrea CV35, huit de cada deu desplaçaments es fan en vehicle privat a motor. Aquesta idea de mobilitat es pot relacionar amb el concepte d'Autopia, introduït per Banham al 1971, però en el sentit positiu, utòpic d'una mobilitat democràtica ideal. El referent és la ciutat de Los Angeles.



Il·lustració 8. Disneyland va nomenar Autopía al 1955 a una atracció patrocinada per la petrolera Richfield Oil

2.5.2 Junkspace: espai residual o espai escombraria?

Traduït al castellà com "espacio basura", Reem Koolhaas (2007) es refereix al "Junkspace" com el residu que la humanitat deixa sobre el planeta.

es lo que queda después de que la modernización haya seguido su curso o, más concretamente, lo que se coagula mientras la modernización está en marcha; su secuela. El "espacio basura" es la suma total de nuestro éxito actual.; hemos construido más que todas las generaciones anteriores juntas, pero en cierto modo no se nos recordará a esa misma escala. Nosotros no dejamos pirámides.

Cuanto más habitamos lo palaciego, más informalmente parece que nos vestimos. Un estricto código indumentario – ¿el último arrebató de la etiqueta?

- rige el acceso al “espacio basura”: pantalones cortos, zapatillas deportivas, sandalias, chándal, borreguillo sintético, vaqueros, chaquetón y mochila. Como si el pueblo entrase de pronto en los aposentos privados de un dictador. (ibídem: P.14)

En vez de desarrollo produce entropía. (ibídem: P.19)

El tráfico es “espacio basura”, desde el espacio aéreo hasta el metro; toda la red de autopistas es espacio basura, una vasta utopía en potencia atascada por sus usuarios, como se aprecia cuando finalmente han desaparecido yéndose de vacaciones.

Comprovem que, tot i amb les diferències esmentades, les característiques, que Koolhaas defineix, de la ciutat Genèrica, tenen un protagonisme evident a l'àrea estudiada. Per a De Santiago, el que trobem a faltar a aquesta C.G. és justament la ciutat, una sensació que tindrem sovint quan observem moltes imatges d'aquest treball. Es pregunta si és aquesta una deriva inevitable:

Tal y como acabamos de observar, tanto el espacio basura como la ciudad genérica nos aproximan a una realidad territorial dominada por la interconexión y la vacuidad, ...; una realidad en la que el orden es una simple apariencia y en donde la ciudad es algo que resulta paradójicamente inexistente, ...; un espacio destinado a producir control a través del consumo y de la sedación...; ¿Es inevitable la conversión contemporánea del espacio en espacio basura? (De Santiago, 2009, p.529)

Com recomana De Santiago, m'abstindré de qualificar cap espai concret amb alguns del termes encunyats, com ara: Espai Porqueria o Ciutat Genèrica, pels juís de valor que inevitablement porten associats.

2.6 La Perifèria “canònica”: Espais de marginalitat i ruïnes

La perifèria és allò que trobem al final de la ciutat, la frontera amb altra realitat diferent. En la contemporaneïtat, amb més o menys heroïcitat, els artistes i pensadors s'han sentit atrets per les perifèries urbanes. Italo Calvino parla d'on s'acaben les cases i els fanals i comença l'autopista.

“Caminaren per la ciutat il·luminada pels fanals, i només veien cases: de boscos, ni l'ombra. Trobaven algú que passava, però no gosaven preguntar-li on hi havia un bosc. D'aquesta manera arribaren fins on s'acabaven les cases de la ciutat i el carrer es convertia en autopista.” (Calvino, 2013: p.245).

Toni Sala (2004) relaciona el paisatge i la perifèria amb la literatura. Situa la perifèria en l'eixida de la ciutat i troba un terra de ningú, la desintegració, per altra eixida troba una tenda de sofàs, un McDonald's, un hipermercat, una granja de porcs buida, les restes d'un aqüeducte romà,... tot és desordre, “Les perifèries s'han anat fent, i així han quedat. No hi ha ordre ni jerarquia, no hi ha llenguatge.” (ibídem: p. 68)

Walter Benjamin va trobar a la Marsella dels anys trenta del segle passat un paisatge perifèric més agressiu. “És la lluita cos a cos dels pals de telègraf contra les plantes de pita, dels filats contra les palmeres espinoses”(Benjamin, 1995 [1930]: p. 16).

És veritat que aquestes noves rodalies formen part actualment de la perifèria metropolitana, però no han estat reconegudes com a part essencial del seu paisatge fins fa molt poc. Per això, la perifèria canònica —fragmentada, anòmica, indeterminada i residual— encara forneix de contingut de manera aclaparadora la memòria visual i l'imaginari metropolità col·lectius (Muñoz, 2004: p. 95)

2.7 Les noves perifèries.

Quan Xerardo Estévez (2004) descriu una perifèria actual de Galícia, trobem gran similitud amb el que acabem de llegir.

La perifèria actual és més complexa, barreja les infraestructures amb els blocs i cementeris, les instal·lacions universitàries, amb estudis de TV, àrees comercials, polígons industrials, àrees residencials i també residus rurals, descampats, cultius abandonats (Estevez, 2004:p.38)

Després de llegir aquestes línies, sembla que descriuen un trajecte de la CV35, al pas entre Burjassot i Paterna.

“El resultat és que aquests espais —perifèries-franges— són els nous paisatges sobremoderns”(ibídem: P.38), quan els observem zenitalment “son més difícils de comprendre perquè s’han format a la babalà”. (ibídem: p. 38)

La formació d’estes noves perifèries es producte d’una dinàmica de forces que es repeteix per tot arreu.

Una força centrípeta consagra la ciutat central com a lloc de la simbologia, l’oci, el trànsit aclaparador, els equipaments punters i la presa de decisions, mentre que una altra força centrífuga dissemina l’activitat econòmica en una barreja d’usos residencials, industrials, serveis, infraestructures, àrees comercials, instal·lacions de lleure, discoteques, parcs aquàtics... i transforma les carreteres en nous carrers i les instal·lacions perifèriques en llocs de trobada.(...) (Estévez, 2012: p. 39)

L’Àrea CV35 es correspon millor amb aquestes noves perifèries, que no han estat reconegudes com a part essencial del paisatge, fins fa molt poc. Les noves perifèries no són un espai abandonat, ni marginal, són àrees clau, neuràlgiques, un espai de diversitat, però també un àrea de canvi. (Colafranceschi, 2012: p. 53)

Per Francesc Muñoz (2004) son :“(...).Més que una contrapart en negatiu de la ciutat, la perifèria constitueix avui, per tant, la millor metàfora i el millor mirall de la vida urbana”. (ibídem: p. 114)

A la perifèria actual, els habitatges suburbans es combinen amb centres d’exposicions, les gasolineres amb palauets, les zones industrials en desús amb equipaments destinats a l’oci, els edificis d’apartaments amb fàbriques de cervesa, els parcs científics amb residències d’avis, els restaurants de carretera amb complexos agroindustrials. Aquesta heterogeneïtat no està estructurada

per un espai públic coherent ni per una forma urbana forta. Habitualment, és el resultat d'una simple juxtaposició d'elements que no s'interfereixen entre si, i per aquest motiu no generen cap mena de simbiosi [...]" (Heynen, 1992: p. 55, en Muñoz, 2012: p.103)



Il·lustració 10 Valterna. Font: Google Street View,, endavant GSV.



Les perifèries de Mario Sironi es poden semblar al paisatge de l'autovia entre Burjassot i Paterna, però la indústria ha estat desplaçada, en la nova perifèria, als polígons industrials

Il·lustració 11. Perifèria Mario Sironi. Font: Carpetas docentes de historia

En aquest itinerari estètic es pot apreciar molt bé com la qualitat principal d'aquests entorns urbans és l'exotisme o la raresa amb relació a la ciutat formal, central i planificada, el món de l'art ha presentat les perifèries com un paisatge amb una càrrega semiòtica i emotiva ben propera a allò sublim.

Com ja hem esmentat, l'Àrea CV-35 no reuneix bàsicament les característiques de la perifèria "canònica". En eixe sentit el paisatge de la CV35 no és un paisatge sublim perquè no en té ruïnes, ni parla de l'abandonament, està en plena expansió amb un caràcter residencial, comercial i d'oci marcat, també amb àrees actives industrials i de serveis.

Tanmateix, per Remo Bodei (2011), al seu assaig sobre allò sublim al paisatge, planteja la hipòtesi que allò sublim s'ha desplaçat dels escenaris físics als històrics, polítics i els seus esdeveniments. Potser, en eixe sentit, sí es puga considerar un paisatge sublim en quant escenari d'un creixement metropolità característic d'un època dominada per l'automòbil, que "La transformació de la natura ha arribat a tal extrem que actualment ens preocupa, més que no pas ens inquieta, l'estat i la realitat física del territori" (Muñoz. 2012, p.87). Per a Francesc Muñoz la perifèria representaria una rereguarda d'allò sublim en quant ens resulta desconeguda i s'oposa de manera agonística a la ciutat.

L'àrea estudiada reuneix els quatre elements que F. Muñoz troba en els paisatges de la perifèria : la infraestructura com eix vertebrador i origen de la urbanització, els blocs de cases estan, però en aquesta ciutat post industrial dominen altres blocs més extensos com les àrees de serveis i un mar de casetes, "xalets", més o menys disseminades. Els blocs verticals són substituïts quan es supera el terme de Paterna per blocs tombats i una explosió de bloquets de tota mena.

Certament les ruïnes arquitectòniques són marginals als paisatges estudiats, els *terrain vague* que trobem en altres zones metropolitanes poden ser l'avís d'allò que pot arribar a convertir-se el paisatge actual, com ha passat en altres països :

les ruïnes de l'emmagatzematge i el comerç a l'engròs, ben representades pels hipermercats de primera generació que apareixen abandonats a les faixes de territori vora les autopistes secundàries a països com ara França, o el Regne Unit ; les ruïnes de l'oci, que es troben a no poques ciutats britàniques, on els primers parcs comercials i d'oci urbans han estat abandonats i substituïts pels nous espais ressort i per parcs temàtics; si trobem abundants mostres de les ruïnes del procés de construcció del territori, resultat de la fallida de les bombolles immobiliàries globals i sobretot la ruïna del paisatge agrícola. (Muñoz, 2012: P.95)

A l'igual que Grimau (p.120), al nostre treball, hem intentat travessar la fina membrana que separa la condició d'habitador de la perifèria del fet d'experimentar-la. Hem recorregut , amb la càmera fotogràfica, els marges de la CV-35, les Moles, on projectava instal·lar-se "INTU-MEDITERRÀNEO", urbanitzacions, àrees agrícoles en producció, l'horta de Benaguasil camí del riu, el dipòsit de remolques, la pròpia CV35, l'autovia CV50 abandonada, la pedrera abandonada, els hospitals, i també espais icònics com ara: els pobles i ciutats històriques, el Castell de Benissanó, les Termes de Mura, el Castell de Riba-roja, Sant Miquel, Edeta, Montiel, el riu Túria, el Parc de S. Vicent, o l'interior més íntim d'un dels habitatges de la perifèria, escenificat a la instal·lació "Dormir a la CV35"



Il·lustració 12. Dormir a la CV35. Lluís Beltran 2019.

No hem trobat referents artístics sobre les franges de l'AMV i en particular sobre aquesta franja. Ens preguntem si hi haurà cap pel·lícula, literatura, tal vegada la

fotografia siga la que més ha tractat aquest paisatge, però no ha arribat a contribuir de manera significativa a crear un imaginari, a transformar la mirada o simplement a conduir la mirada.

Pere Grimau (2004), caminant i fotògraf, abunda en aquesta idea:

Les franges són aquells espais al marge de la planificació de la ciutat que veiem des de la finestra del cotxe o des del transport públic en els nostres recorreguts diaris, anant i venint de la ciutat". (Grimau, 2004: p.118)

... el fet que hagin estat pocs els escriptors, els artistes i els cineastes a casa nostra que dialoguessin amb el paisatge de la perifèria explica, en gran part, que aquesta perifèria es continuï coneixent i apreciand poc "(ibídem: p. 117)

Hi aporta altres trets importants: la quotidianitat i la invisibilitat. Els veiem des de la finestra de cotxe, però potser no els "mirem". En tot cas no utilitzem una mirada estètica.

Sovint encara no es considera com perifèria més que les Hortes, al primer cinturó metropolità, i sobretot, com una perifèria que merezca una mirada estètica, la mateixa situació descriu Grimau respecte el paisatge català

Aquest desinterès continu per un territori tan intensament transformat els darrers anys contribueix a incrementar encara més la distància ja existent entre les imatges mítiques del paisatge català, els paisatges tradicionals de referència, forjats en la literatura i la pintura, i la realitat dels paisatges catalans del principi del segle XXI, que són els paisatges quotidians per a milers de persones, sobretot les perifèries. (ibídem: p. 171)

2.7.1 Els límits de la perifèria de l'Àrea CV35.

Considerarem l'Àrea definida per la CV-35 des del pont de les Glòries Valencianes, a les portes de Ciutat vella, fins l'extrem de la segona corona metropolitana, és en gran part un àrea perifèrica i és al tram perifèric en el qual centrarem l'atenció.

L'estació de FGV a Lliria és una bona metàfora del límit de la perifèria, on acaba el transport públic metropolità, el final de línia 3 de Metrovalència, com a Bétera trobem el final de línia 1. I a Riba-Roja el final de línia 5. Totes tres, línies radials cap al centre metropolità. En tot cas hem considerat el límit en el terme de Lliria, sent sabedors que es podria estirar més enllà.

Estrictament la CV-35 pren el nom i ple caràcter d'autovia quan sobrepassa el Palau de Congressos. A partir d'aquest punt les vores estan limitades per barreres de seguretat (guarda-rails), la barrera marca el límit de l'asfalt, més enllà la cuneta comença a ser colonitzada per la vegetació i desapareixen les vores de vianants.



Il·lustració 13. Inici de la CV35 front al Palau de Congressos. Font : GSV

Més enllà de Beniferri, la ronda de circumval·lació CV30 marca una frontera física, difícilment es pot franquejar, en aquest punt, caminant o en bicicleta. Al nord comença Burjassot, mentre al sud de l'autovia trobem Benimamet, pobles que es van convertir en barris. Tal vegada la ronda fora també l'inici actual de la perifèria de València, però hem d'acceptar la indefinició dels límits de la perifèria actual. Veure fig. 7 i 10. La imatge de frontera va restar palesa quan, durant el confinament municipal de febrer 2021, a aquest pont, que creua sobre la ronda CV30, se situaven els controls policials, València restava aïllada, per exemple, del campus situat en els pobles-barris veïns, la realitat metropolitana es contradeïa amb la divisió municipal del segle XIX, quan València es va annexionar Campanar, Benimamet o Beniferri, hui Poblats de l'Oest.

Si acceptem que, com diu Aurora Fernández Polanco, paisatge, passejant i passeig formen la tríada directament relacionada amb l'estètica (Fernández, 2012: Franges. P. 145), ens haurem de preguntar si podrem fer una mirada estètica per on no podem passejar, o bé haurem d'acceptar que es pot adoptar la mirada estètica del passejant des de la finestra del cotxe.

A l'artista no sols li interessa la representació del territori sinó la situació de les emocions que li produeixen, allò psíquic substitueix allò físic. La qüestió ara és crear, explorar l'extraradi vital. Les emocions no van a ésser les mateixes des de la percepció del caminant que de l'ocupant d'un vehicle. Però, no es pot passejar una autovia, no és possible caminar, ni tan sols circular en bicicleta. No és possible eixir o entrar a peu d'una ciutat per aquesta via. Per la via habitual, quotidiana. Haurem de veure el paisatge diari sempre des d'una finestra. Ens caldrà fer un passeig motoritzat o virtual, enlairat o a terra. La mirada serà diferent, la mirada detinguda, la imatge fixa contemplativa es converteix en seqüència animada. El fet de veure a gran velocitat conforma la mirada, com veurem més endavant.



Il·lustració 14. Senyal que prohibeix la circulació a vianants, ciclistes, vehicles de tracció animal i tractors, situada en totes les entrades a l'autovia. Font pròpia

Al 2008, Perejaume va dur a terme la pràctica d'eixir de Madrid caminant, amb l'objectiu de demostrar que era possible deixar la ciutat sense recórrer a cap mitjà de transport.

Tant el peu com el pas són unitats de mesura. El dibuix que corre dins i el dibuix que corre fora coincideixen en el pas, coincideixen, de miracle, en el pas [...]. Naturalment, no volem dir que tots els ciutadans hagin de sortir un dia o altre a peu de la seva ciutat, sinó que tinguin representat mentalment un camí pedestre de fugida, de mesurament de connexió [...]. De vegades no sabem si els nusos perifèrics actuals de carreteres o infraestructures entorn d'una conurbanització expressen el desordre alfabètic d'un conflicte amb les mesures i les distàncies, o l'assimilació o intent d'assimilació digestiva, totalitària i violenta del món exterior. (Perejaume, 2008: p. 49, 138. Franges. Els paisatges de la perifèria).

Podríem emular aquesta experiència, no sense dificultat, eixir de València i caminar en paral·lel a l'autovia a través dels carrers de les ciutats i urbanitzacions que l'acompanyen, veuríem el paisatge "creat" per l'autovia però no el veuríem des de l'autopista. Des de l'autèntic "carrer major" d'aquesta àrea urbana.

En tot cas haurem de tindre una mirada ampla, no sols estètica:

Per entendre la lògica i la idiosincràsia de les perifèries calen mirades molt variades, de l'art a la literatura, de la música al cinema, de la fotografia a l'arquitectura, de la geografia a la sociologia, de l'urbanisme a l'ecologia." (Observatori del Paisatge, 2010: p.145).

2.7.2 La perifèria com a no-paisatge.

Entre la variació de mirades Aurora Fernández (2012) ens proposa, "una mirada alternativa al flaneur, una mirada menys lúdica" (p. 144), ens hi proposa : moure el marc, buscar fins i tot fora de camp i problematitzar sempre la representació d'allò donat:

Una d'aquestes mirades és la que he considerat com a no-paisatge i això, com es pot entendre, pel fet de remetre'm a consideracions que ens separen tant de la concepció que lliga el paisatge a la distància i la presència d'un observador; a un passeig, a un recorregut, o a aquell altre règim modern que estableix l'equació art = vida i, per tant, una vivència lúdica de l'espai abans que "s'allunyés en una representació". Els artistes que ara treballen en aquesta perifèria com a no-paisatge fan que el marc es mogui, busquen fins i tot el fora de camp. El recorregut pot ser pels mons de la vida però també d'imatge en imatge. L'estratègia: problematitzar sempre la representació d'allò donat. (Fernández, 2012: p. 144)

Aquestes paraules serveixen per presentar la col·lecció: "*Destrucción y Construcción del Territorio. Memoria de Lugares Españoles* (2008)" Una proposta que va partir del malestar que sentien les editores, com a ciutadanes davant el greu deteriorament del territori.

Altres plantejaments també qüestionen el paisatge de la perifèria des de la literatura, Toni Sala es qüestiona així el paisatge de la perifèria:

Però el paisatge perifèric, en si mateix, és paisatge? He fet la prova, l'he visitat, i el que el defineix és la dificultat de definició, tan temporal com física, és un paisatge en mutació constant, inaprehensible, que se situa entre la ciutat i el defora, és a dir, és un paisatge fronterer (Sala. 2012, p.79)

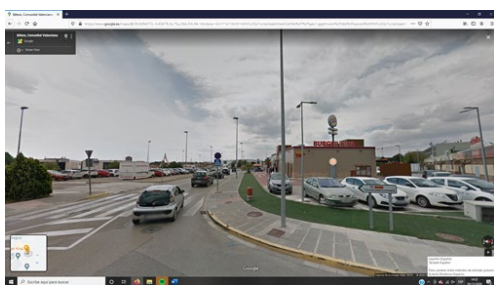
Allò que venen a plantejar és que el paisatge de les noves perifèries necessita una mirada diferent a la mirada romàntica que s'ha fet de la perifèria canònica, cal una mirada més ampla que inclou no solament la vessant estètica, una mirada crítica però oberta, si escau, a la possibilitat d'inventar uns nous paisatges, en el sentit que apunta l'Alain Roger (2007). "*Todavía no sabemos ver nuestros complejos industriales, nuestras ciudades futuristas, el poder paisajístico de una autopista. Somos nosotros los que tendremos que forjar los esquemas de visión que nos los conviertan en estéticos*". (ibídem: p.122)

En termes literaris haurem de aprendre a llegir i escriure la llengua del paisatge de les noves perifèries.

El paisatge parla en un idioma determinat i dona uns fruits literaris determinats, de la mateixa manera que el paisatge condiona la pintura cap a uns colors determinats o una llum determinada. La pintura, com la poesia. Si el pintor pinta el paisatge amb la llum d'un paisatge, l'escriptor escriu el paisatge amb la llengua del paisatge. (Sala, 2012: p.76).

2.7.3 La nova perifèria com a paisatge.

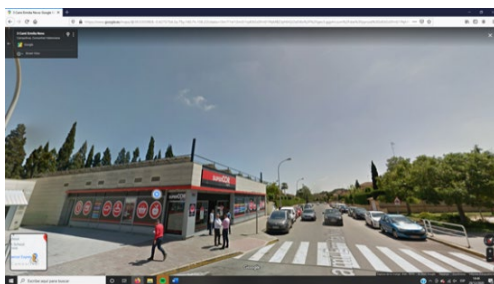
Per a Raffaella Milani (2008) l'alteració rapidíssima i brutal de la relació entre camp i ciutat i la imposició d'estructures territorials contínues (autopistes, centres comercials,..) han creat un estat caòtic del territori i una difícil llegibilitat del paisatge. (P.56-57). "En el caos y en lo Kitsch, diseminados por todas partes, se inaugura una reflexión arquitectónica y urbana representada principalmente por un "perverso" modo de mirar el mundo." (p.57). Milani cita Las Vegas com a model d'aquesta tendència, afegim ací Los Ángeles, i en general les àrees residencials de baixa densitat dels EE.UU, com altres models que semblen haver inspirat l'Àrea CV35, a les imatges següents es poden comparar diferents urbanitzacions de l'Àrea CV35 amb urbanitzacions suburbials de Califòrnia, Kansas i Las Vegas. Si més no, totes comparteixen el model de mobilitat: l'absència de vianants i la presència massiva de cotxes.



Il·lustració 15 Mas Camarena, Bétera. Font: GSV



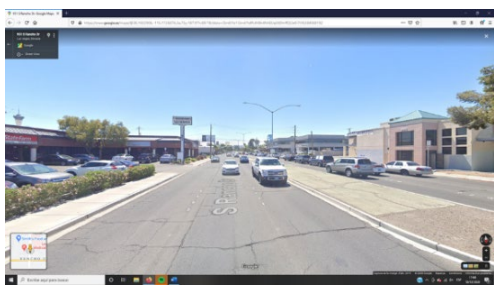
I. 16 Torre en Conill, Bétera Font: GSV



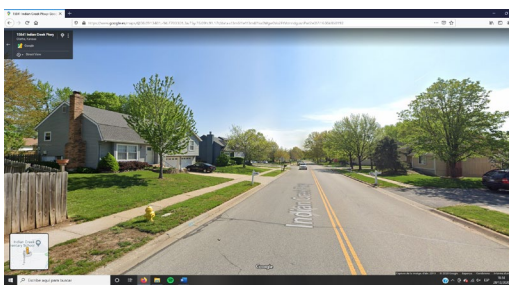
Il·lustració 17 Campolivar. Rocafort Font: GSV



Il·lustració 18 Sta. Ana. Califòrnia Font: GSV



Il·lustració 19 Las Vegas Font: GSV



I. 20 Kansas City. Indian Creek Font: GSV

De fet, entre les localitats amb una mobilitat més insostenible del País Valencià estan algunes de l'àrea estudiada (Vore ANNEX I: p.42)

L'Alain Roger (2007) analitza la dificultat d'apreciar els nous paisatges que contemplem. Mentre la mirada *in situ* confirma la destrucció dels paisatges tradicionals "*reducidos al estado de país por nuestras agresiones i nuestra incuria*", la situació de les ciutats és semblant, sobretot a les perifèries, on es barregen zones industrials, residencials,

habitatges il·legals, saturació de panells publicitaris, en definitiva un procés de “rurbanització”. La mirada in visu no troba models que ens permeten apreciar allò que vegem. Així, planteja que l’actual crisi del paisatge prové de la conjunció del deteriorament *in situ* amb la manca de referències *in visu*. Els nous paisatges de la perifèria no han estat artealitzats (Roger; 2007: p. 123), “*Todavía no sabemos ver el poder paisajístico de una autopista, nuestras ciudades futuristas*”. (ibídem: p.123)

“la evidencia, en su gravedad poética, habla, al contrario, de la urgencia de elaborar un nuevo sistema de valores y de modelos que nos permita artealitzar in situ e in visu el “horroroso país”⁸ que estamos obligados a habitar (ibídem: p.123).

Però, no és una posició resignada a acceptar com inevitable allò que hi ha, ens adverteix també que això no significa que ens haguem de conformar amb un país deteriorat i acontentar-nos amb poetitzar-ho.

Acceptem la proposta d’inventar un paisatge des d’una mirada crítica al territori. Com ja s’ha esmentat anteriorment, vivim un desfasament entre les imatges que considerem representatives del nostres països i la complexitat de la realitat. Josep M^a Montaner presenta una aposta per la renovació del paisatge per adaptar-lo a la nova realitat:

“Es necesaria pues una puesta al día crítica de las imágenes emblemáticas de cada lugar. Hay que repensar y descubrir cuales son los referentes colectivos contemporáneos, proponiendo nuevos paisajes con los que la sociedad se identifique. (Montaner,2008: p. 233)

Más allá de los anacrónicos paisajes míticos y de los lugares que aún señalamos con su nombre, lo que domina cada vez más en nuestros territorios son las manifestaciones de fenómenos globales y genéricos, lo que podríamos denominar, por ejemplo, suburbio, explosión, trasteros urbanos, planeta automóvil, nación asfalto, islas, entre otras denominaciones. (ibídem: p. 233)



Il·lustració 21 Talús, obres ampliació CV35. Font pròpia



Il·lustració 22. El talús Lluís Beltran2019

Els apartats 3, 4, 5 i 6 es dediquen a relatar el paisatge que vegem en la nova perifèria de la CV35.

⁸ Amb “*Horroroso país*” es refereix a l’expressió que utilitzaven molts viatgers, fins finals del segle XVII, per referir-se a paisatges salvatges que després es van “descobrir” com a sublims, per exemple les muntanyes de Suïssa i el desert.

2.7.4 La crisi del paisatge rural.

El paisatge rural, és, encara, en gran part el paisatge agrícola, que representa la natura domesticada, amable, productiva, està present en la primera mirada estètica a la natura, el camp, cultivat, colonitzat, és el paisatge que s'instal·la en la mirada del S.XVI : “un país amable vecino de la Ciudad”. (Roger 2007: p.87).

Aquest país creat durant mil·lennis d'activitat humana i convertit en paisatge des de fa segles, forma part de l'imaginari col·lectiu, com el “paisatge natural”, lligat a la identitat cultural de molts pobles.

Per crear els camps de cultiu es va inventar un sistema ortogonal basat en l'angle recte, per maximitzar l'aprofitament del sòl, facilitar la distribució i càlcul de les àrees i del reg sobre els terrenys plans. Per aprofitar les terres en pendent es recorre a l'abancament en terrasses per augmentar el cub de sòl disponible i retindre la escorrentia. Es creen així unes trames agrícoles, uns murs de pedra seca, una quadricula parcel·l·ària que ha passat a formar part del paisatge de molts sistemes agraris arreu del món, entre ells el mediterrani. Un paisatge amb reconeguts valors, estètics, culturals, històrics i lligat en origen a uns sistemes tradicionals de cultiu, que han assegurat nivells òptims de fertilitat i biodiversitat.



Il·lustració 23, Recreació del parcel·lari. Detall. Lluís Beltran 2020

L'estructura agrària vinculada a aquest paisatge entra en crisi als anys seixanta, com a conseqüència de la industrialització de l'agricultura, la pressió urbanística, i la globalització dels mercats d'aliments entre altres factors. Als anys següents l'abandonament d'aquests camps va augmentant progressivament.

El procés d'abandonament de parcel·les de cultiu és un fenomen generalitzat a pràcticament tota la costa mediterrània i especialment aguditzat al País Valencià. L'agricultura valenciana encapçala, des de fa molts anys el ranking de terres de cultiu abandonades, al 2016 ja s'havien acumulat 162.896 Ha perdudes, que suposen el 20%

del sòl agrícola (⁹). A l'àrea estudiada aquesta proporció és molt superior, a l'apartat 3.1.3 s'aborda de manera més precisa. El paisatge agrícola viu és ja residual en les vores de l'autovia i en regressió accelerada en la resta de l'Àrea CV35. Els canvis al paisatge no es limiten a l'abandonament de terres de cultiu, el canvi del reg tradicional, a manta, pel reg localitzat, amb canonades de pressió, comporta, des del punt de vista del paisatge, l'abandonament de les sèquies i l'aparició d'infraestructures com ara basses o edificacions de control i bombeig. La imatge de l'aigua corrent per les sèquies i els camps està passant a la història.

Aquestes paraules de J.M. Naredo (2002), referides al creixement de la con-urbanització madrilenya, retraten perfectament els canvis produïts en l'àrea CV35, com es pot visualitzar a la peça 5.000 m: *"El mar de ruralidad más o menos naturalizada todavía existente en los años cincuenta, que albergaba algunas islas urbanas, se ha convertido hoy en un mar metropolitano, en el que perviven algunos islotes de ruralidad o naturaleza"*. (Naredo, 2002: Lámina 6)

La pintura de Manaut (Il·lustració 24) reflexa encara als anys seixanta un país agrícola. A hores d'ara el paisatge real, cada vegada més homogeni i banal, ja no es correspon amb el paisatge arquetípic que hem transmès de generació en generació impulsat artística i mediàticament per obres com la de Manaut. Tanmateix, encara ens identifiquem amb aquest paisatge que ha participat en el procés de creació i consolidació d'identitat.



Il·lustració 24 Llíria, Jose Manaut, 1963. Font Ajuntament de Llíria



Il·lustració 25 Llíria 2021.

Molt artistes locals continuen amb la mirada fixada en un paisatge idealitzat, que amb prou feines es pot reconèixer en la realitat, ens pot valdre de mostra la imatge actual

⁹ Encuesta sobre Rendimientos y Superficies de Cultivos (Esyrce) 2016

del paisatge que va mirar Manaut fa cinquanta-huit anys, que es pot veure a la I.25. La caracterització de les terres abandonades per al cultiu s'aborda al punt 2.8.1.



Il·lustració 26. *Atardecer del paisaje de la ciudad de Llíria con su ermita de San Miguel en lo alto de la montaña.* 2015. José Luis Jurado Lara. 61 x 50 cm. Font: Internet

Gilles Clément afirma que “per a qui vol veure bé tot es converteix en art” (en Astibia, 2016) així els usos del territori poden originar involuntàriament composicions artístiques que Astibia considera com Art Mediambiental. Els paisatges agrícoles poden assolir sovint aquesta condició. Els usos agrícoles converteixen territori en paisatge per a moltes mirades. Astibia els compara amb obres dels expressionistes abstractes Barnett Newman o Mark Rotto (p.1)

In situ la confirmación de defunción significaría que, efectivamente, hemos deteriorado, si no destruido, nuestros paisajes tradicionales, reducidos al estado de país por nuestras agresiones y nuestra incuria. A pesar de algunas iniciativas, por lo demás equivocadas, cada vez está menos asegurada la conservación del territorio rural por parte de los agricultores, con la extensión de los eriales como horizonte. (Alain Roger, 2008: p.123)

A la crisi agrícola s'afegeix el problema de la pressió urbanística, ja que el nou model d'urbanització, a diferència de l'anterior, té interès en envair els sòls de regadiu, amb major qualitat agronòmica i paisatgística.

2.8 Els espais residuals, un element característic de la nova perifèria.

Entendrem per residuals aquells espais en desús tant en zones rústiques com urbanes, el terme inclou per tant: els solars en zones urbanes sense edificar, els terrenys en sòl urbanitzable que han deixat de tindre aprofitament agrícola, els camps de cultiu abandonats en sòl no urbanitzable, les zones marginals a les vores de les infraestructures, el sòl ocupat per infraestructures abandonades sense acabar o en desús o fins i tot zones verdes abandonades sense manteniment i *vandalitzades*.

No disposem d'una quantificació de la superfície existent en aquesta situació a l'Àrea CV-35, però, és evident que és molta. L'abundància de sòl residual és deguda a la crisi de l'agricultura, ja esmentada a l'apartat 2.6.3, a la pressió urbanitzadora i a l'extensió de la infraestructura viària.

A les imatges següents es poden observar diferents espais residuals que formen ja part del paisatge quotidià de la CV35, un “paisatge residual”.



Il·lustració 27 perifèria de Lliria. Font pròpia



Il·lustració 28 perifèria de L'Elia Font: GSV



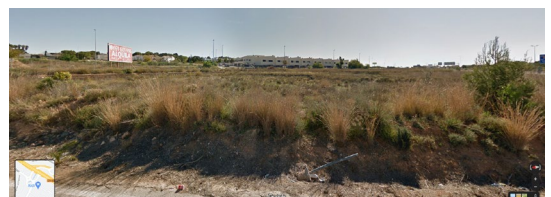
I.29 Accés Hospital Intermutual. Font: GSV



Il·lustració 30 Paterna Zona Serveis Font: GSV



Il·lustració 31 Enllaç 27A Font: GSV



Il·lustració 32 Enllaç 19 S. Antonio Benageber Font: GSV



Il·lustració 33 E. 11 Accés Pol. Industrial Font: GSV



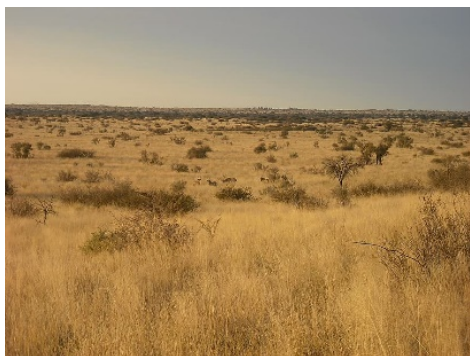
I. 34 Immediacions de La Pobla Font pròpia



Il·lustració 38 Horta entre Riba-Roja i L'Elia. Des de 384 m. Font: GE

La vegetació que colonitza aquests espais és herbàcia anual, quan acaba el seu cicle se seca i cobreix el sòl d'una manta marró-grisenca de pèl llarg. L'aspecte és de certa aridesa i amb herba alta pot recordar una sabana africana. Un sabana parcel·lada, degradada, esguitada d'impropis i a les portes de la ciutat. (Il·lustr. 39 i 40).

En países como Francia, Alemania, Portugal e Italia se ha asumido la conciencia de que la raíz del paisaje europeo está en la pervivencia de las tramas agrícolas, que es vital proteger y revitalizar, desde los planes territoriales hasta los proyectos concretos (Montaner, 2008: p.236)



Il·lustració 39 Sabana africana Font: internet



Il·lustració 40 Lliria. La Coma Font pròpia

Al següent apartat 2.8.3 es tracta l'evolució d'aquesta vegetació i la influència sobre el sòl, la biodiversitat i el paisatge.

No hi ha encara una gran superfície abandonada contínua. Les parcel·les abandonades comparteixen paisatge amb les que es mantenen cultivades, el contrast és cridaner. L'abandonament de les antigues sèquies i marges, els abocaments, incrementen la ruïna del paisatge rural tradicional.



Il·lustr. 41 Sèquia envaïda per la vegetació Il·lustr. 42. Escamesa. Lluís Beltran 2019 Font pròpia

El nou paisatge assilvestrat oposa, en l'imaginari col·lectiu, esterilitat a la fertilitat, colors pàl·lids als verds brillants, homogeneïtat front a diversitat, desordre front a control. Culturalment ens transmet inseguretats, improductivitat, descontrol, ruïna, i, per tant, ens produeix inquietud i tristesa. Fins i tot produeix el sentiment d'un dol ocasionat per la pèrdua.

Aquest nou paisatge, pel caràcter ruïnós, potser s'acosta més al paisatge sublim que al pintoresc.

Llauradors i paisatge.

El llaurador, creador d'aquests paisatges tradicionals, desapareix al mateix ritme que s'abandonen les parcel·les. De fet l'abandonament sobrevé, sovint, quan l'agricultor cessa en l'activitat i no troba relleu generacional. El paisatge contemplat a les imatges aèries està lligat a l'agricultura familiar, al sí de la família es produïa el relleu. La conversió en agricultor – empresari no sempre s'ha arribat a produir. La propietat de la terra està vinculada a l'herència, a vegades des de moltes generacions, el vincle emocional estava ben present. El sistema familiar de successió hereditària té bona part de responsabilitat en el minifundisme apreciable a les imatges esmentades, un dels factors estructurals que han contribuït a estrangular la seua economia familiar, però també a crear la textura del paisatge, a l'interès plàstic de la trama.

Per a Roger (2007), el llaurador, "*le paysan*" és l'home del país no del paisatge, apunta que per apreciar la dimensió estètica cal un distanciament que difícilment tindrà qui té tan estreta vinculació amb la terra. "*Para estos agricultores el entorno raramente es paisaje*" (Roger, 2012: p.32). Serà per tant l'habitant de la ciutat qui pot aportar eixa dimensió distanciada i estètica. Cita enquestes realitzades a diferents llocs (Bretanya i la Margeride) que indiquen que els llauradors no tenen connivència amb el paisatge com a construcció estètica. Evidentment aquests paisatges no s'han creat per a gaudir de la seua contemplació estètica, els motius, més pragmàtics, s'han explicat anteriorment, però l'aportació de l'agricultura al paisatge sí ha estat reivindicada per les organitzacions agràries i s'hauria de buscar la complicitat dels llauradors per gestionar aquest paisatge.

Aquesta manca de distància per apreciar el paisatge no és en absolut exclusiva de l'agricultor, els paisans en general, els habitants habituals del país, fins i tot els de la ciutat, precisament per la major proximitat deixem de mirar els nostres paisatges habituals.

Ja deia Ortega que: "Estamos despaisados, hemos perdido el contacto con nuestro paisaje" (Muerte y resurrección 1917,II, 149 en Mazón 2020: p.1). Hem deixat de mirar els paisatges quotidians, hem renunciat a mantenir una mirada estètica sobre el paisatge

rural residual, sobre els nous paisatges suburbans d'autopista. No els hem artealitzat., diria Alain Roger.

2.8.3 Terrain Vague?, Tercer Paisatge?

Hi ha dos conceptes que han tingut un gran èxit entre els estudiosos del territori i el paisatge i que es podrien relacionar amb aquests espais residuals: *le terrain vague* i el Tercer Paisatge.

Terrain vague

El terme *Terrain vague*, encunyat per l'urbanista Ignasi De Solà-Morales, té un caràcter més urbà, el mot *terrain* en francès es refereix a un solar: "una extensió de sol de límits precisos, edificable, a la ciutat" (De Solà, 1996: p. 37) en altres accepcions de la paraula francesa es refereix també a una porció de terra en situació expectant, potencialment aprofitable. La paraula *vague*, en la seua arrel llatina: *vacus*, significa buit, lliure. Així el potencial evocador de l'expressió *terrain vague* seria el d'un espai urbà lliure, disponible. De-Sola vol mantindre l'ambigüitat de l'expressió: "el missatge que rebem d'aquests espais indefinits i incerts no és necessàriament un missatge només negatiu" (ibídem: p.32).

Són llocs obsolets en els quals només sembla que es mantenen uns certs valors residuals, malgrat la seua completa desafecció de l'activitat de la ciutat. Són, en definitiva, llocs externs, estranys, que queden fora dels circuits, de les estructures productives. Des d'un punt de vista econòmic, hi ha àrees industrials, estacions de ferrocarril, ports, zones residencials insegures i llocs contaminats que han esdevingut àrees de les quals podem dir que la ciutat ja no hi és. (ibídem: p.38).

El sòl agrícola abandonat, té algun dels trets del *terrain vague* : un lloc aparentment oblidat, on domina la memòria del passat rural, que allotjava una agricultura minifundista que ara es considera obsoleta, s'han convertit en llocs externs i estranys a l'espera que els arribe la marea urbanitzadora, o tal vegada els horts solars (fig. 44), o, de manera més immediata, des de la pura desídia a un ús recreatiu igualment residual o marginal, com podem observar a la il·lustració 44 i 45.

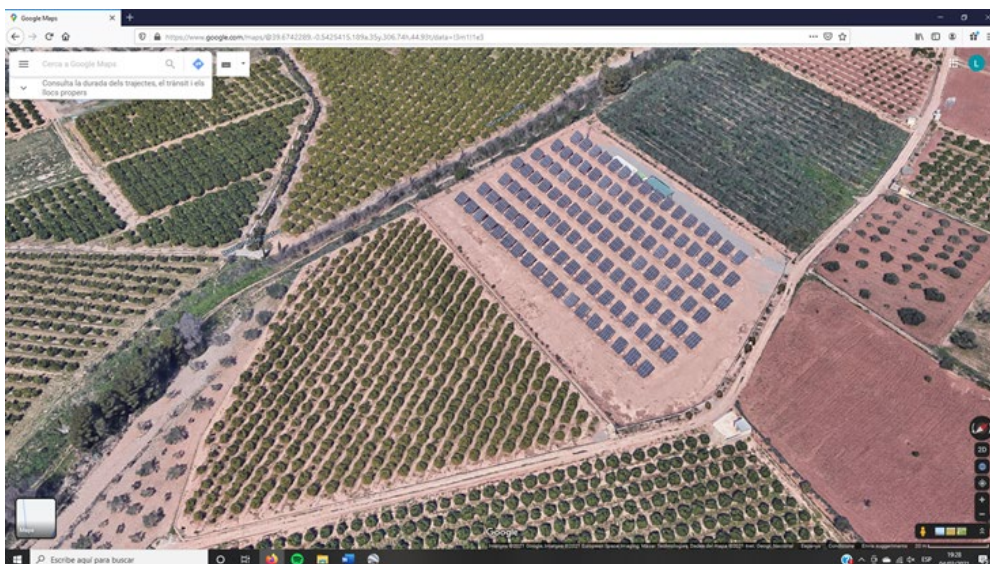


I. 43. Abocament, immediacions de l'autovia, La Pobla Font pròpia

I 44. Us

recreatiu marginal. Llíria Font pròpia

Però no són terrenys desocupats per la ciutat, no hem arribat encara a aquesta etapa de desenvolupament urbà, per generar en abundància aquests buits en expectativa.



Il·lustració 45 Hort solar junt al barranc de Zafra, Marines. Nous usos del sòl sobre l'antic parcel·lari. Desapareix la coberta vegetal de cap tipus, el color de la terra denota la escassa humitat, potser, per cap tipus de segellat del sòl, les catenàries substitueix a les sèquies.

Tercer Paisatge.

Gilles Clément, tècnic agrònom i paisatgista, es refereix amb aquest concepte als espais descartats per a la seua explotació i recolonitzats per la natura. A l'hora de valorar-los fica l'accent en la diversitat biològica, i des d'aquest punt de vista reivindica una "revalorització improductiva" pels espais residuals com a reserves de bio-diversitat. Aquests espais a més dels espais primaris, mai explotats i les reserves naturals, constitueixen els refugis de la biodiversitat, expulsada de la resta d'espais per l'explotació agrícola, urbana, industrial, els viaris etc. Els espais residuals augmenten i es fragmenten amb l'ordenació del territori i per tant tenen una importància i extensió creixent. A la suma de tots els espais residuals proposa denominar-la Tercer Paisatge.

"La ciudad produce tantos más espacios residuales cuanto más distendido es su tejido. Los espacios residuales del corazón de la ciudad son pequeños y escasos, mientras que los de la periferia son grandes y numerosos". (Clément 2004: p. 13)

Com venim explicant, el paisatge de la CV35 està ple d'aquest tipus d'espais residuals i, en particular, els camps erms per l'abandonament de l'agricultura encaixen perfectament en el concepte del Tercer Paisatge: expulsats de l'explotació agrícola. Ens centrarem en el sòl agrícola abandonat.

Per a Clément la necessitat de conservar la diversitat confereix al Tercer paisatge una dimensió política. Certament defensar que el millor que podem fer és deixar anar l'abandonament de l'agricultura és una posició política i radical, tot i que pot coincidir amb la política dominant de fets.

Constatem que el Tercer paisatge està en continu creixement en aquesta perifèria i podria ser dominant en moltes localitzacions.

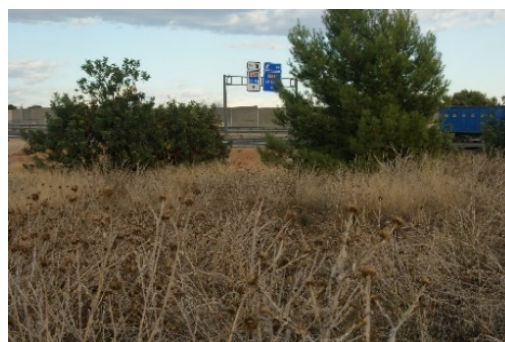
Hi ha certa lògica en deixar actuar a la natura sense interferències, l'amenaça d'eixos camps abandonats, l'és per nosaltres, per a la natura és el principi de la recuperació d'un espai d'on havíem expulsat la diversitat. D'altra banda ens espanta el desordre, veiem

brut eixe camp abandonat, és una amenaça d'incendi, un cau de plagues, un descontrol. Tanta diversitat i tan prop de casa! Ens costa d'acceptar aquest paisatge assilvestrat, costa gaudir de la terra erma, però en esta proposta les persones no som el primer.

En regadiu les parcel·les tradicionalment han estat anivellades, per l'abancament, per permetre el reg a manta per gravetat, quan es deixen de conrear produeixen, d'una banda, la pèrdua dels arbres per manca de reg, si es tracta de cítrics o altre fruïter de regadiu, i d'altra, la colonització per espècies herbàcies en primera instància. El gran volum de sòl fèrtil disponible i acumulació de l'aigua de pluja, com a conseqüència de l'anivellament, que minimitza l'escorrentia, permet el creixement d'una coberta vegetal densa i alta, més d'un metre, salpicada d'estructures arbòries en diferent grau de defoliació. L'extensió dels espais residuals de tota mena és ben significativa, estan presents per tot arreu, si apuntem aleatòriament a un punt de l'Àrea CV35 la probabilitat de trobar a la vista espais residuals és enorme. Hem fet la prova amb *street-View* i es poden trobar espais residuals visibles des de tots els accessos a l'autovia. Més encara, arriben a caracteritzar nombrosos trams d'autovia i unitats de paisatge a considerable distància de l'autovia, com veurem als apartats 3 i 4.



Il·lustració 47. De. L'Escomesa, Lliria, La Coma



Il·lustració 46. Espai residual en les immediacions de l'autovia, La Pobla de Vallbona. Font pròpia

No es tracta ja de l'abandonament de terres marginals, sinó de regadius amb drets d'aigua històrics i d'alta qualitat edàfica.

L'abandonament de terres de cultiu té generalment una valoració clarament negativa a tots els efectes de: percepció social, seguretat, culturals, productius, paisatgístics i fins i tot ecològics. Malgrat la seua extensió, reproduïm a continuació un text al respecte que contrasta amb la proposta de Clément.

Debido al abandono de tierras de cultivo se produce una paulatina desaparición de paisajes alterados por la acción humana que transforman el paisaje rural. El cese de estas modificaciones conduce a la situación primigenia. Este fenómeno está relacionado con consecuencias culturales, debido a su estrecha relación con la disminución de las prácticas agrarias tradicionales (Corbelle y Crecente, 2008). – Percepción social: Un campo abandonado tiene una percepción negativa en la sociedad ya que generalmente no se le impone ningún valor ni económico ni ecológico. Además, la percepción paisajística que se recibe en áreas de este tipo tampoco es muy positiva. Estos aspectos provocan baja empatía hacia estos espacios dando lugar a malas prácticas por parte de la población (aparición de vertederos ilegales) (Corbelle y Crecente, 2008). El conjunto de parcelas que conforman un paisaje agrario forma una red de cultivos y variedades en distinta

fase de desarrollo. Estas tierras albergan márgenes, lindes o setos que proporcionan alimento y refugio para la biodiversidad; son estructuras de vital importancia, pero poco valoradas, que se acaban perdiendo con el tiempo. (CERDÁ, 2000: pp. 176-179)

D'altra banda, ni l'augment de biodiversitat, ni la millor resposta a l'erosió, està garantida amb la regeneració espontània. El temps de recuperació del clímax és molt variable i pot ser no mai es torne a la situació prèvia a la explotació. Pineda i Montalvo (1995) enumeren els factors que intervindran en la regeneració: dependrà de les condicions físiques i químiques del sòl, de la disponibilitat de fonts de llavors silvestres, de la presència d'individus dispersors, a més de les condicions climàtiques. (p. 20). En l'àrea observada no s'han detectat espècies perennes (llenyoses) en parcel·les on l'activitat agrícola ha cessat des de fa més de deu anys.

Des de el punt de vista estètic, l'abandonament produirà una homogeneïtzació del paisatge en perdre el mosaic de cultius. Fins i tot pot haver pèrdua de sol i diversitat i encaminar-se cap la banalització.

Altres autors proposen la reconversió en espais verds de lleure, en la direcció que apunta Marta Benages:

En aquest context, les polítiques recents en matèria d'ordenació del territori incorporen criteris de revaloració d'aquests espais per tal de revertir la seva condició d'indrets residuals potencialment urbanitzables, i recuperar el vincle entre el ciutadà i l'entorn natural. D'aquesta manera, els espais oberts periurbans adquireixen progressivament la condició d'espais de lleure, configuren el paisatge quotidià de molts ciutadans i donen resposta a la demanda social creixent d'espais verds per a la regeneració física i mental. (Benages-Albert. 2013, P.2)

La proposta de Clément aporta esperança per a la pervivència de la biodiversitat des d'una visió no antropogènica i resulta clau per mirar d'altra manera els espais residuals, la seua divulgació és útil per guanyar empatia cap els espais marginals, s'hauria de considerar per als espais residuals que reuneixen les característiques adients, esmentades anteriorment, que fan possible la regeneració espontània.

3. EL PAISATGE DE LA CV35

Al text que plantegem a continuació no hi ha certeses, ni respostes, ni judicis, tan sols la transcripció d'experiències directes d'aquest territori Metropolità des de la nostra mirada.



Il·lustr. 48 Panorama general de l'àrea, des de Benissanó fins a la mar, des del Tossal de S. Miquel. Font pròpia.

3.1 Descripció: Tipologia de paisatge.

Unitats de paisatge.

Entenem per unitats de paisatge parts del territori amb un caràcter comú, és a dir, caracteritzades per un conjunt de factors que fan un paisatge diferent d'un altre, sense per això considerar-lo millor o pitjor.

Per a la definició d'aquests factors, ens hem basat en els criteris utilitzats per a la redacció dels Catàlegs de paisatge de Catalunya, elaborades al 2006 per Joan Nogué i Pere Sala, Director i Coordinador de l'observatori del paisatge de Catalunya.

Así, las unidades de paisaje en los catálogos de paisaje se basan, principalmente, en los elementos que estructuran el territorio (las montañas, los ríos o la red de caminos) y en su organización (suelo agrícola, forestal o urbano). El carácter de la unidad dependerá, pues, de la combinación de formas del relieve (montaña, valles, llanos...), cubiertas del suelo (cultivos, zonas urbanizadas, bosques de ribera...), organización del espacio, dimensión histórica (estructuras paisajísticas seculares y modernas...), percepción (textura, colores, formas...), o de las relaciones que se establecen entre la población y su paisaje (Nogué, 2006: p. 15-16)

Estableixen set variables paisatgístiques per delimitar les unitats de paisatge (ibídem: p.17) :

1. Els factors fisiogràfics i, en especial, el relleu
2. Els usos i cobertes del sòl
3. La dimensió històrica del paisatge
4. L'estructura del paisatge
5. Estudi de visibilitats, .. existència de certs punts d'observació i de recorreguts visuals (fites topogràfiques. Nuclis urbans, vies de comunicació)
6. Detecció de dinàmiques recents i tendències immediates
7. El sentiment de lloc

A aquestes variables hem afegit una mirada personal i el plantejament dels problemes exposats. Presentem una primera proposta de set tipologies o ambients de paisatge que es podrien diferenciar a l'Àrea CV35 :

El riu Túria, Pobles i Ciutats històriques, El camp, Les urbanitzacions, Els polígons industrials, La hibridació, Llum i color a l'autopista, que desenvolupem als sub-epígrafs següents.

3.1.1 El Riu Túria.

L'Àrea s'articula sobre dos eixos, convergents al pont de les Glòries Valencianes, el riu Túria i l'autovia CV-35. Eixos que hui mantenen camins paral·lels, prou independents. La definició de l'Àrea CV35 com el territori urbà desenvolupat al voltant de l'autovia, exclouria l'àrea urbana al voltant del riu, articulada amb València a través de Manises, Riba-Roja i Vilamarxant.

Però la imatge metafòrica és poderosa: dos vies, dos rius que vinculen l'Àrea amb València: la ciutat central, porten el fluid en direccions convergents però de sentit contrari. Una corrent d'aigua cap a València i una corrent demogràfica i econòmica, des de València cap a la perifèria. El riu aporta una corrent continua essencial, l'autovia aporta corrent alterna: un flux de trànsit en els dos sentits. L'aigua del Túria es distribueix per sèquies per la meitat sud, mentre l'autovia distribueix el trànsit per la meitat nord, ambdues xarxes rizomàtiques, viàries i hidràuliques, es troben i es creuen sense tocar-se, però mantenen una lluita sorda, es disputen el sòl, la urbanització envia aigües pudentes, el riu reclama de vegades el seu territori, la batalla actual la va guanyant el cotxe.

Junt l'autovia són els únics ambients de paisatge que tenen continuïtat i coherència al llarg de tot el recorregut.



Il·lustració 49 Riu Túria al pas per Riba Roja. Font: Parc Natural del Túria

És un espai d'alt valor ecològic i paisatgístic, inclòs al Parc Natural del Túria junt algunes àrees fronteres com el bosc de la Vallesa.

3.1.2 Pobles i ciutats històriques.

“A prop del riu la faixa regada per quatre sèquies dels anomenats “pobles castells”: Pedralba i Benaguasil, amb La Pobla de Vallbona a l'esquerra, Vilamarxant i Riba-roja a la dreta, amb unes 3000 Ha en total.(Lopez, 1977: p. 177)

Malgrat la seua extensió, recorrerem a les descripcions que fa Luis Guarner, al 1974, d'algunes localitats hui comunicades per l'autovia. Es destaca el seu marcat caràcter agrícola i s'apunta l'aparició incipient de les primers urbanitzacions de segona residència a l'Elia.

Atravesando en amplio cauce del barranco de Carraixet, de ordinario seco y polvoriento, entramos en el pueblo de Bétera, situado en una colina sobre tierras secanas y en parte de regadío. Es eminentemente agrícola, y las construcciones son de tipo rural, en contraste con otras que se esparcen por los alrededores, típicas de las casas de veraneo de una época pasada, cuando se iniciaba la costumbre de las vacaciones estivales en la sierra.

Entramos en la llanura, más bien altiplanicie que, geográficamente, se llama Campo de Llíria. Tierra de secano, con olivos, algarrobos y almendros, aunque con grandes porciones de regadío bien aprovechado, En la llanura nos sale al camino un pequeño poblado llamado La Elia, en el que hay varias masías y fincas agrícolas, como la del Marques de Cáceres. En la actualidad, una asociación de propietarios ha tomado la iniciativa de fundar una ciudad residencial veraniega en plena construcción y en estímulo constante de promoción de chalés. (Guarner, 1974: p. 483).

... Llegamos a un núcleo de población que nos sale a recibir a la carretera, conocido como Ventas de la Puebla de Vallbona, porque es un barrio de este prospero pueblo que, a nuestra izquierda, extiende su caserío sobre una extensa y feraz huerta regada por las aguas del Túria. (ibídem: p. 484)

En Benaguasil un próspero pueblo de aspecto moderno, buena urbanización y mejor economía, basada en la agricultura. Se extiende por una llanura, junto a un alto cerro, casi cónico, sobre el que hay un santuario dedicado a la Virgen de Montiel y desde donde se divisa una amplia panorámica de todo el Campo de Liria, por cuyo centro serpentea el Turia. (ibídem: p. 486)

La ciudad de Liria, en la actualidad con unos 11.000 habitantes escasamente, presenta aspecto predominantemente agrícola de secano, pues, aunque son buenas sus tierras, no a todas alcanza todavía el beneficio del riego. (Ibídem: p.488)

És interessant la descripció que fa de S. Antonio de Benageber, localitat creada pel "Instituto de Colonización", de l'administració franquista, al 1957, després d'ocupar les terres de Benageber el pantà, es va segregar de Paterna el 1998.

De pronto, inesperadamente, nos encontramos en el camino con una población nuevecita, de blancas paredes y casas alineadas, según un plano ideado y resuelto en los altos organismos oficiales de Madrid, donde conocen bien- dicen ellos – las características y localismos más típicos de todos los pueblos de España. Puede parecernos un pueblo de cartón-piedra montado provisionalmente para una "rodar" una película. Pero no, no es un pueblo artificial, como podemos comprobar cuando entramos en él y vemos la plaza mayor, con su fuente con agua que mana, niños que juegan y tractores que pasan llenando de estampidos la plaza. (ibídem: p. 483)

Els nuclis esmentats s'han independitzat del paisatge rural que els envoltava, la seua perifèria és actualment, en gran mida, les urbanitzacions, els polígons industrials o els espais residuals.

El paisatge d'aquests pobles està dominat per dos fites rellevants: els turons de Sant Miquel i de Montiel que sobrevolen Lliria i Benaguasil, coronats pels respectius monestirs. No obstant això, els nuclis centrals històrics mantenen una identitat forta.

3.1.3 Les Urbanitzacions.

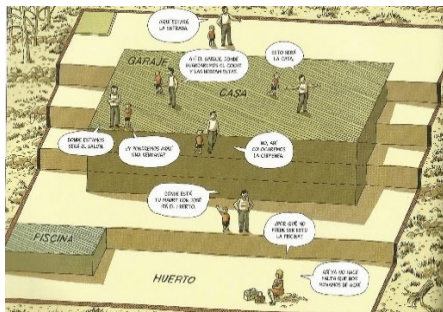
Al 1933, Indalecio Prieto, en aquella l'època ministre d'Obres Públiques, projectava, amb un concepte de l'urbanisme fonamentalment anglosaxó, una ciutat jardí a la perifèria de Madrid per a la classe obrera: —"cada família, una casa assolellada amb jardí". A hores d'ara aquells poblats que somniava Prieto s'han convertit en files d'adossats a les vessants de la serra de Guadarrama (Fernández, 2012:p.135)

En paraules de Aurora Fernández: "El lema d'Indalecio Prieto ha quedat, per tant, una mica modificat: cada família, una casa, quatre cotxes i jardí ...". En paraules de Lewis Mumford, "aïllar-se del món com un monjo i viure com un príncep". (ibídem: p.135)

Les urbanitzacions, de les localitats perifèriques, junt als polígons industrials i comercials, són la part substancial de la nova perifèria. Front la ciutat compacta i multifuncional, que representen els nuclis històrics, les urbanitzacions són establiments recents, amb menys de 50 anys, exclusivament residencials i extensius, sovint dispersos. La seua estructura és analitzada per Xerardo Estevez, referida a les franges de Galicia:

Les urbanitzacions de baixa densitat colonitzen el territori com un campament romà, jalonant els carrers i omplint les quadrícules amb objectes banals, perquè el que es planteja no és la qualificació del lloc, sinó construir-hi ràpidament. El resultat, arreu on vas, sembla la mateixa metròpoli, el mateix lloc, amb carrers mig buits on s'implanta la mateixa construcció per a habitants amb necessitats semblants o diferents, i el conjunt cristal·litza en quelcom que sembla irracional. D'aquesta manera es produeixen unes franges de la diàspora residencial que, en termes geogràfics i territorials, amb prou feines es diferencien entre si (Estévez,2012:p.36)

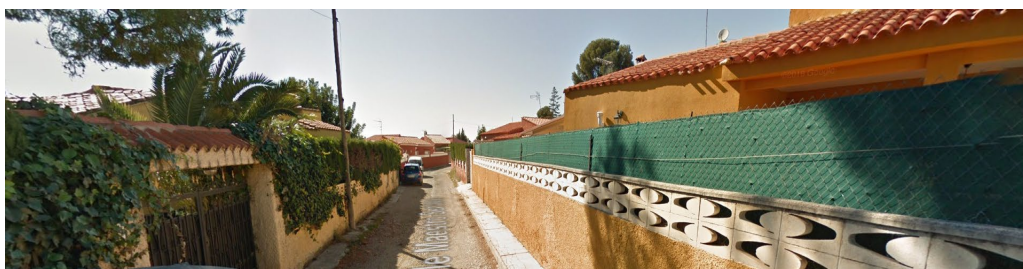
Es poden agrupar doncs en la mateixa tipologia o ambient de paisatge, tot i que hi ha diferències entre elles. Evidentment existeixen diferents tipus d'urbanitzacions: algunes "populars", nascudes com a segona residència als anys setanta i, sovint, basades en l'autoconstrucció, en l'altre extrem trobem urbanitzacions de "Alt estànding" amb camp de golf i/o tancades amb accés restringit i seguretat privada.



Il·lustr. 50. *La Casa*, Paco Roca Il·lustr. 51 L'Elia Publicitat "Chalet alto standing". . Font ap Observem en estes imatges els dos models extrems

El sentiment de lloc és difús, oscil·lant, entre la identificació amb la localitat i l'absència d'identitat, una identitat híbrida. La identificació amb la pròpia casa pot ser molta forta, és il·lustradora, al respecte, la història relatada per Paco Roca al seu llibre "*La casa*", on conta les il·lusions i motivacions que contenen molts d'aquests habitatges.

Els recorreguts visuals des del carrer estan reduïts per les tanques, que sovint oculten totalment la façana i el jardí (vore Il·lustr.52). La tanca es converteix en la façana, és la cara visible. En aquest aspecte hi ha diferències significatives amb el model nord-americà, mentre ací s'oculta, allí s'ensenya (vore il·lustr. 20). En tot cas la funció del carrer està limitada a l'accessibilitat, les funcions socials com a espai públic no existeixen. El carrer és per als cotxes, la dependència de l'automòbil es maximitza, a les localitats amb major proporció de residents a les urbanitzacions, s'arriben a un 84% de desplaçaments no sostenibles, a l'annex 1 s'explica amb detall el fenomen.



Il·lustració 52 Llíria C/ Maestro Serrano. Font: G.S.V



Il·lustració 53 Bétera Urb. Torre en Conill. Font: GSV

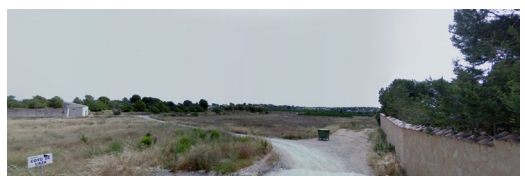


Il·lustració 54 Artifici de finestra, Instal·lació "Dormir a la CV35" Lluís Beltran 2019.

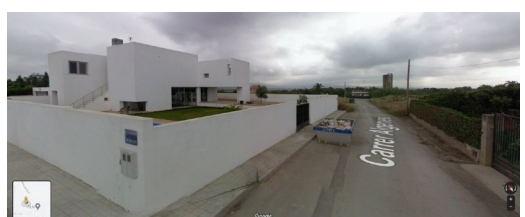
Les urbanitzacions mantenen una gran proximitat amb els espais residuals, moltes d'elles estan envoltades per aquesta terra de ningú.



Il·lustració 55. Llíria Volta del Rossinyol. F:GSV Il·lustració 56 La Pobla. Urb. Jardín de Lauro. F: GSV



I. I.57. Pobla de V. Urb. El Perigall F:GSV I. 58 Bétera . Soto Camarena. Sector II. F:GSV



I. 59. La Pobla. La Sima C/Algemesí. Font: GSV

I. 60. La sima. La Pobla de Vallbona. Font: GSV

El valor principal que guarda aquest paisatge tancat és el jardí, la xicoteta porció de natura controlada i privada, o simplement d'espai a l'aire lliure, que podem gaudir, podríem parlar, sovint, de micro-paisatges, auto-limitats per les altes tanques que ens preserven de la mirada curiosa des de l'exterior. Sovint l'efecte combinat de la hostilitat de l'entorn i el confort interior produeixen un efecte d'auto-confinament.

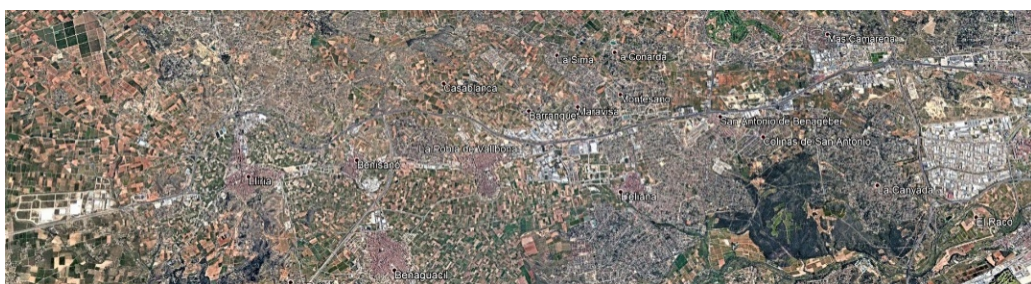
Respecte la identitat d'aquests espais és rellevant quins són els paisatges destacables del seu imaginari, Pere Sala ens explica el resultat d'un estudi referent a zones residencials, similars, de la Vall del Llobregat:

Mentre que els habitants de ciutats grans mencionen com a paisatges imaginats els relacionats amb el seu paisatge urbà, o els habitants de pobles assenyalen principalment elements agrícoles i muntanyes, els que viuen a les zones residencials periurbanes tenen com a paisatges imaginats les imatges més mítiques (Sagrada Família, Montserrat, Collserola), és a dir, paisatges ben coneguts per l'àmplia majoria de la gent però que tenen molt poc a veure amb les zones residencials on viuen (Sala, 2012: p. 173)

3.1.4 Els polígons industrials i de serveis.

Són altre dels elements de nova implantació, la demanda, o expectativa de demanda, de sòl industrial i les connexions que ofereixen les autopistes han fet que totes les localitats hagen construït varis polígons, podem comptar més de 12 en les immediacions de l'autovia, si bé alguns d'ells tenen un nivell d'ocupació molt baix, a l'ANNEX I es descriuen amb més detall. El seu impacte paisatgístic i ambiental és destacable. Ocupen gran quantitat de sòl i és un tipus d'urbanització dura, amb grans vials i escassa vegetació. Tenen un gran impacte sobre el paisatge circumdant, pel contrast entre l'edificació intensiva i l'entorn rural. La tipologia de les construccions, majoritàriament naus de grans dimensions està molt estandarditzada i en són un gran element d'uniformització del paisatge.

Com es pot observar a la imatge, es poden detectar des de gran altura en una vista aèria. Són eixes taques clares, gris-blanquinoses, que dibuixen geomètricament contorns i quadrícules interiors.



Il·lustració 61 Vista aèria de l'Àrea CV35 des de 20 km d'altura. Polígons industrials. Font: GE

Són grans centres atractius de trànsit. Depenen completament del transport privat per accedir, tant les mercaderies, en camions de gran tonatge, com les persones que diàriament es traslladen per anar a treballar.



Il·lustració 62 Parc tecnològic de Paterna. Podem apreciar a esta fotografia certa tropicalització del paisatge, un aire a Florida. Font: GEV

Com es pot apreciar a aquestes imatges, hi podem trobar diferències entre uns polígons i altres. El Parc tecnològic no és un recinte industrial, reuneix, bàsicament, instituts

tecnològics i empreses de serveis, excepcionalment, les zones verdes superen el 10% de la superfície total. L'enjardinament ens recorda eixa tropicalització de la Ciutat Genèrica.

Una observació general és la presència bromadora de cotxes i l'absència de vianants.



Il·lustració 63. La Pobla de Vallbona 6 Carrer nº-4 Ue-2 Sauti 2. Font: GSV



Il·lustració 64 Llíria Polígon industrial de Carrases. Font: GSV



Il·lustració 65 San Antonio de Benageber. Polígon industrial. Font: GSV

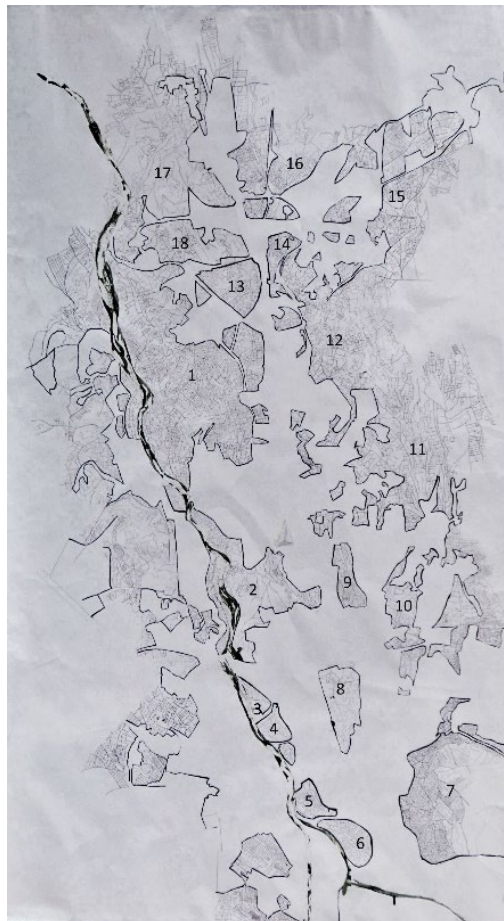
Destaca la llum d'aquests paisatges, els colors clars de les construccions, els carrers amples, l'altura reduïda dels edificis, la manca d'arbres d'ombra. Tot reflexa llum i evita l'ombria, ens suggereix un paisatge velat. Contrasta la solitud dels carrers amb l'activitat interior a les naus.

3.1.5 El camp: hortes i secans.

La superfície de sòl agrari i forestal, o simplement no urbanitzat, inclòs dins l'Àrea CV35, està representada a la peça 5.000m inclosa a l'exposició. Als mòduls 2, 3 està diferenciada en negatiu, com a buit i al mòdul 4 dibuixada en positiu.



I. 66. De 5.000 m Mòdul 3. Sòl artificial.
"naturals".



I. 67 de 5.000 m, mòdul 4.. Numeració d'espais
"naturals".

Com es pot observar a la imatge 67, el sòl "natural" es troba molt fragmentat, pràcticament tallat en dos per l'eix urbà articulat al voltant de la CV35. A la dreta del riu observem la zona urbana Manises-Riba-Roja.

Donem a continuació alguns pinzellades dels principals reductes "naturals" de l'Àrea, numerats a la il·lustració 67 per identificar-los.

1. Hortes regades per les sèquies de l'esquerra del Túria dels anomenats "pobles castell": Riba-Roja, Benaguasil i La pobla de Vallbona. Malgrat l'abandonament de moltes de les terres, esmentat l'apartat 2.8.1, encara és una franja d'horta dinàmica i productiva amb funcionalitat econòmica, social i ambiental. Una franja que preserva elements culturals i històrics, sèquies i regs, que la doten d'identitat pròpia. El total de les hortes regades per les quatre sèquies dels pobles castell, incloses Pedralba i Vilamarxant tenien al 1977 3.000 Ha. (Lopez, 1977: p. 173). Sols la franja enfrontada al riu està inclosa dins Parc Natural del Túria.

2.- Bosc de La Vallesa. Pineda madura, mediterrània, és un espai relativament ben conservat. És l'única zona forestal ressenyable, està inclòs dins el Parc Natural del Túria.

3 i 4.- Horta de Paterna, inclosa al Parc General del Túria

5 i 6 .- Horta de Campanar

7.- Horta de Burjassot, Godella, Borbotò, Poble Nou i Benicalap.

8.- Les Moles. Paterna. Paisatge mixt forestal i cultivat de secà, garroferars. De gran valor estratègic, com es pot comprovar a la imatge, és l'únic espai que resta "lliure", en una gran zona molt urbanitzada. Ha estat amenaçat recentment pel projecte "INTUMEDITERRÁNEO", presentat al seu dia com el major parc d'oci d'Europa i continua assetjat per la degradació i l'especulació.



Il·lustració 68. Recreació projecte INTUMEDITERRRANEO. Font: El Mundo 26/07/2018

9.- Partides de la Sima i La Conarda, als termes de La Pobla de Vallbona i Bétera. Regadiu de pou, majoritàriament taronjar.

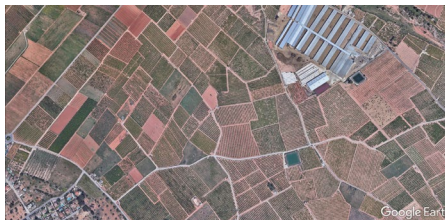


Il·lustració 69 Bétera. Font: GE



Il·lustració 70 La Conarda. Font: GSV

10.- Horta de Bétera de característiques semblants a l'anterior



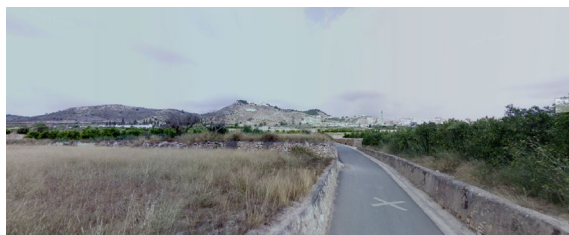
Il·lustració 71 Bétera Font: GE



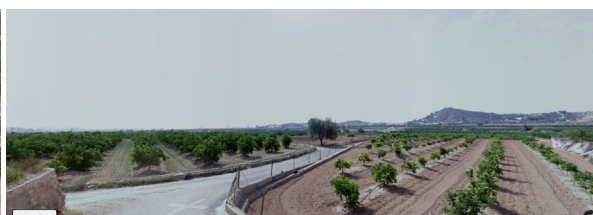
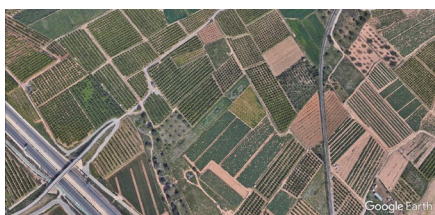
Il·lustració 72 Els nous sistemes de reg han canviat el paisatge de sèquies i marges. Font GSV

13 i 14 La Coma- Horta vella de Lliria i regadius de Benaguasil: l'horta vella de Lliria es rega de la font de S. Vicent, des de l'època romana quan es va canalitzar fins les termes de la ciutat de Lauro. "Una menció especial mereix l'aflorament de la font de S. Vicent, a Lliria, amb un cabal mitjà de 20-30 m³/min, que ha originat una horta de 700 Ha."

(Lopez, 1977: p. 173). Actualment es troba molt degradada per l'abandonament de cultius.



Il·lustració 73 i 74 Horta vella de Lliria amb la fita del tossal de S. Miquel al fons. Font: GE i GSV



Il·lustració 75 i 76 Benaguasil. Font GE i GSV

«El campo de Castilla no es sólo árido, desértico, áspero; hay en él, además, la huella del abandono. Es un campo desdeñado. La campiña de Francia no es sólo húmeda, grasa, blanda; es una gleba retocada, acariciada, gozada» (II, 374). (Ortega, en Gómez 2020)

Aquesta cita d'Ortega ens fa pensar en l'evolució del paisatge agrícola del Camp de Túria, i per extensió de gran part del paisatge agrari valencià, mentre, fins fa uns anys es podia atribuir la cura i estima del camp francès, ha passat a semblar-se cada vegada més, a la imatge de pobresa que oferia, per Ortega, el camp de Castella.

3.1.6 La hibridació.

11. 12- A aquestes zones es barregen els usos agrícoles, residencials disseminats i forestals, sovint degradats, comprenen amples franges dels termes de Lliria, La Pobla de Vallbona, Bétera, fins Olocau, Naquera i els contraforts de la Serra Calderona. Són la perifèria de la perifèria.



Il·lustració 77 Contraforts de la Calderona. Font: GE Il·lustració 78. Font : GSV



Il·lustració 79 i 80 La Pobla de Vallbona, Canyada Maquiva. Font: GE i GSV

Troblem així un paisatge esguitat de construccions de diferent tipus: tanques, cases i casetes, bases de reg i piscines, rafals, hivernacles. Els antics camins agrícoles, pavimentats o sense pavimentar, s'han convertit en carrers sense voreres, els espais residuals es multipliquen. Abunda l'autoconstrucció, és el paisatge del reciclatge i també de l'abandonament, de la manyaga i la desídia. Sens dubte, malgrat el desordre, són paisatge entranyables per als seus habitants, són espais de memòria i vida, un lloc antropològic, en referència a Marc Augé (De Santiago, 2012: p18)



Il·lustració 81 i 82. La Pobla, La Casa blanca. Font: GE

Com ens recorda Pere Sala també als paisatges de la perifèria trobem valors i bellesa.

Així, alguns paisatges de la perifèria ens poden semblar espais sense identitat, on a primer cop d'ull costa reconèixer una coherència en el conjunt, un sentit o uns valors paisatgístics. De tota manera, enmig del caos i del desori aparents, sorgeixen valors evidents i altres de latents. S'hi troben torrents, boscos de ribera, bosquines, conreus amb trames històriques, prats, horts, closes, fruiterars, cellers i vinyes, paravents arbrats, accessos arbrats als nuclis, castells i torres, masies, fars, colònies industrials, camins històrics, molins, sínies, canals, barraques i murs de pedra seca, cementiris, ponts, nuclis amb fesomia singular.(Sala, 2012: p.167)

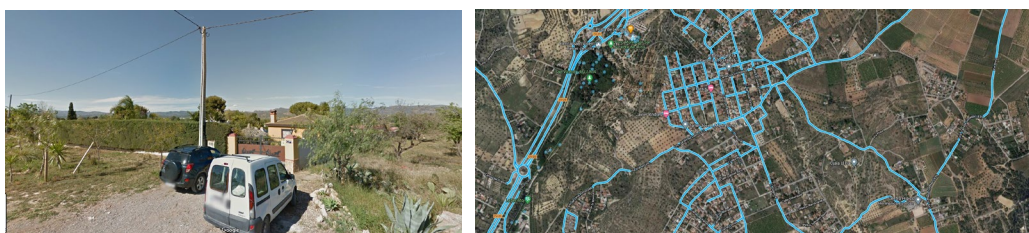
Generalment ocupen els secans i les llomes, són assentaments relativament antics, dels anys seixanta i setanta i fins i tot dels huitanta, de dimensió molt variable, des de l'habitatge aïllat, als xicotets nuclis de de 2 a 15 parcel·les, agregacions de varis nuclis han arribat a constituir "urbanitzacions" amb centenars. Hi ha una indeterminació dels límits entre uns i altres.



Il·lustració 83 Llíria, immediacions de "Jardín de Lauro". Font : GE

Domina l'aire de refugi, de resistència robinsoniana, l'aïllament i la soledat pot ser un valor, però també ens podem trobar amb mansions, amb bardisses ben tallades. Abunda el porxo i la balustrada, la teula i, en general els elements castissos.

Les imatges del *Google Earth* ens donen un color més fosc, la sensació d'humitat és major, la distància i el pla zenital ens separa de la figuració, poden semblar paisatges equilibrats, rics, per la variació d'elements, podem trobar certa bellesa, però, quan baixem arran de terra el paisatge és més pàl·lid i més difícil de comprendre perquè el desordre es fa palès en els detalls.



Il·lustració 84. Llíria, Xalet aïllat. Font: GSV I. 85. Recorreguts del G.M. Street View

L'espai públic no està ni se l'espera, els vials són per al transit, els postes i les catenàries. Les escomeses han arribat, sovint, després de la construcció, són el vincle amb la xarxa global: aïllats però connectats. El pal i l'escomesa és la fita que determina l'exacta posició del cosmonauta en la seua bombolla. La càmera de l'*Street View* desisteix de recórrer tots els vials on apareix dispersió. Tot està comunicat per un camí transitible, el cotxe és imprescindible, i tot es connecta finalment amb l'autovia, autèntica artèria nutrient de tot el sistema.

3.1.7 Llum i color a l'autopista.

Abordem ací l'autopista com a objecte de contemplació exterior, no com a usuari, mirada que s'aborda al capítol 4. Podem considerar la pròpia autovia com un tipus de paisatge, no en quant a element autònom sinó en el seu context concret. A favor d'aquesta consideració apuntaríem elements formals com ara: la continuïtat del relleu de la plataforma, la gran continuïtat en quant a la forma, color i textures. Tot i dominar l'horitzontalitat, la senyalística, els ponts o els bàculs dels fanals, aporten uns elements verticals iguals al llarg de tot el trajecte, o com apunta Francesc Muñoz: pel que fa de la interrupció visual un paisatge en si mateix (Muñoz, 2012: p. 92). És un paisatge de línies

i formes precises, corbes enllaçades amb compàs, fileres de punts i traços en moviment lineal, un munt de missatges Morse sense parar ni desxifrar.



Il·lustració 86 Intersecció de la A-7 i la CV-35, Paterna. Font: GE

L'obra *Graves*, de Lara Almarcegui, ens recorda que sabem ben poc del paviment que xafem, en particular fa esment en la grava com material i en la pedrera com a lloc de contemplació. Reflexiona sobre l'origen geològic de la roca, d'on prové la grava, i el contrast "entre la lenta violència de la transformació morfològica de la Terra contraposada al caràcter temporal de la construcció artificial".¹⁰



Il·lustració 87. *GRAVES* Lara Almarcegui 2021. Font: El País .cat.

¹⁰ "*Graves*" Lara Almarcegui. Centre d'Art La Panera, Lleida. 19.02.2021 — 30.05.2021. A cura de Cèlia del Diego. La proposta incloïa un dia de portes obertes a la pedrera de Sorigué, el 19 de febrer del 2021, durant el qual els visitants experimenten aquest lloc com un lloc de contemplació.

Aquesta referència ens ha fet pensar en la composició del paviment de l'autovia: l'asfalt, un conglomerat de diferents àrids (grava i sorra) amb betum (una barreja d'hidrocarburs). Simplificadament roca i petroli. Dos materials caracteritzats pel seu origen geològic antiquíssim, formats durant milions d'anys a enormes pressions, l'un d'origen mineral i l'altre orgànic, un matrimoni ben suggeridor. La nostra vida discorre rodant, amb més petroli, sobre aquesta amalgama, amb la qual cobrim milers de kilòmetres quadrats. Sols a l'àrea estudiada estimem que més de mil hectàrees estan cobertes d'asfalt. L'asfalt és un element bàsic del paisatge.

Art i carretera.

La mirada paisatgista a la carretera, o des de la carretera, no és un tema nou, des del segle XVIII podem trobar exemples de l'artelització de les infraestructures:

La apreciación estética de la infraestructura pertenece a los criterios románticos de lo sublime, definido inmejorablemente por Giovanni Battista Piranesi: “del terror surge el placer” (I Cammini, 1767). Las visiones de Piranesi de las antiguas obras de infraestructura romanas, tal el “Emissarium” cerca del Tivoli, yuxtapone figuras humanas, minúsculas e insignificantes, al poder de las grandes estructuras. Los sentimientos contradictorios de lo sublime —fascinación y repulsión— se volvieron el contrapunto negativo al gusto clásico. (Richard 2020)

Aquests inicis romàntics van tenir continuïtat amb l'impressionisme, el futurisme o el moviment pop art. Aquests moviments pictòrics s'han ocupat del ferrocarril, els ponts i altres infraestructures, però trobem pocs exemples destacables que s'hagen ocupat de les autopistes. Ha estat més recentment el cinema i la fotografia qui les incorpora, i amb tot i això, no són abundants els exemples de reconeixement dels valors estètics de l'autopista, tot i que la primera autopista es va posar en servei a Alemanya l'any 1932. Potser degut al gran impacte que tenen les autopistes sobre el paisatge preexistent, a més dels efectes negatius per al medi ambient com ara: la fragmentació del territori, la contaminació atmosfèrica, però també acústica i lumínica, la gran quantitat de sòl ocupat o com es destaca en aquest treball, la dispersió dels creixements residencials i industrials, han suposat un entrebanc per a valorar el seu potencial cultural i estètic.

Cada autopista té les seues característiques, sent la relació amb l'entorn el seu principal element diferenciador. (Vidal-Casanovas, 2015: p.11).

Per a Francesc Muñoz, l'autopista és un dels elements estètics que han contribuït a fixar la imatge de les rodalies metropolitanes.

En primer lloc, la carretera o autopista com a horitzó, tot reflectint un sentiment d'inacabament que ultrapassa l'ànima de l'observador, el qual, situat en el mateix punt de vista que el conductor, experimenta una sensació fins i tot propera al sublim. Segon, la carretera o autopista en primer pla, tot mostrant la galeria de paisatges que acostuma a acompanyar els espais vora el traçat viari, ben popularitzats pels diferents formats i diverses generacions de *road movies* —de les benzineres als clubs i motels de carretera passant pels suports de publicitat i tota la iconografia que incorpora la senyalística d'aquests tipus d'infraestructures. I, en tercer lloc, l'autopista com a paisatge en si mateixa, quan la disposició i l'acumulació de vials fan de la interrupció visual un paisatge pròpiament dit. (Muñoz, 2012: P. 92).



Il·lustració 88. 2020. Panoràmica. La CV35 en obres, amb la mar al fons, des del Tossal de S. Miquel. Lliria. Font pròpia



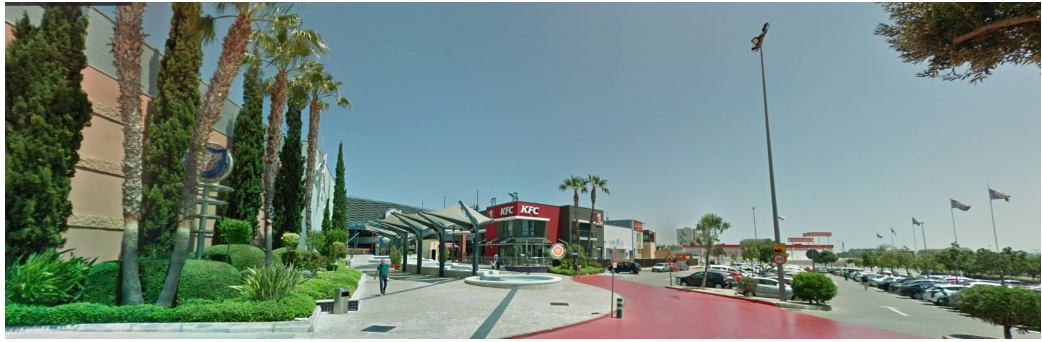
Il·lustració 89, 90. 2020. CV35 Circumval·lació Lliria primer pla CV35, Serra Calderona tercer pla. Font pròpia

Estudiarem en aquest apartat la relació de la CV35 amb el seu entorn, al seu recorregut metropolità, en particular els elements que aporten homogeneïtat al trajecte metropolità com ara:

Les àrees comercials-recreatives o industrials, que han sorgit a la seua vora i es mostren enfrontades a la via, cercant l'atenció dels transeünts motoritzats, que amb les urbanitzacions formen un seguit urbà, que tenen l'autovia com a carrer principal.



Il·lustració 91, 92 Centre Comercial El Osito. L'Eliana – La Pobla de Vallbona. Font pròpia



Il·lustració 93 Heron City. Paterna. Entrada vianants i aparcaments. Font: GSV



Il·lustració 94. Heron City, Vista nocturna. Font: . <https://heroncity.com/valencia/heron-city-paterna/galeria/>

En totes aquestes àrees comercials destacaríem dos elements comuns: els reclams publicitaris i els aparcaments. La llum i el color són dos dels principals reclams publicitaris, apreciables sobretot a la nit, i l'aparcament és en si mateix, també, un reclam fonamental (Il·lustr. 94).



Il·lustració 95 Parque Ademuz I. 96 Parque Alban, Burjassot. El pàrquing com element central. Font:

https://www.tripadvisor.es/LocationPhotoDirectLink-g1063698-d5016151-i88624739-McDonald_s-Burjassot_Province_of_Valencia_Valencian_Country.html



Il·lustració 97, 98 Parc Comercial S. Antoni Benageber. Font: GSV i GMaps

L'enllumenament nocturn i les llums dels vehicles destaquen a la nit sobre l'entorn, creant un ambient kitsch.



Il·lustració 99 Vista nocturna de l'autovia. Font C.C El Osito

També el paisatge sonor és igual i característic al llarg de la via, variant a diferents hores, en funció del trànsit i de l'orientació del vent, s'escampa sobre un àrea variable.

El sòl residual, que acompanya a la via és significatiu de la indeterminació i la manca de límits que caracteritzen la perifèria.



Il·lustració 100. 101 sòl residual i construcció abandonada junt a un centre comercial. La Pobla. Font pròpia



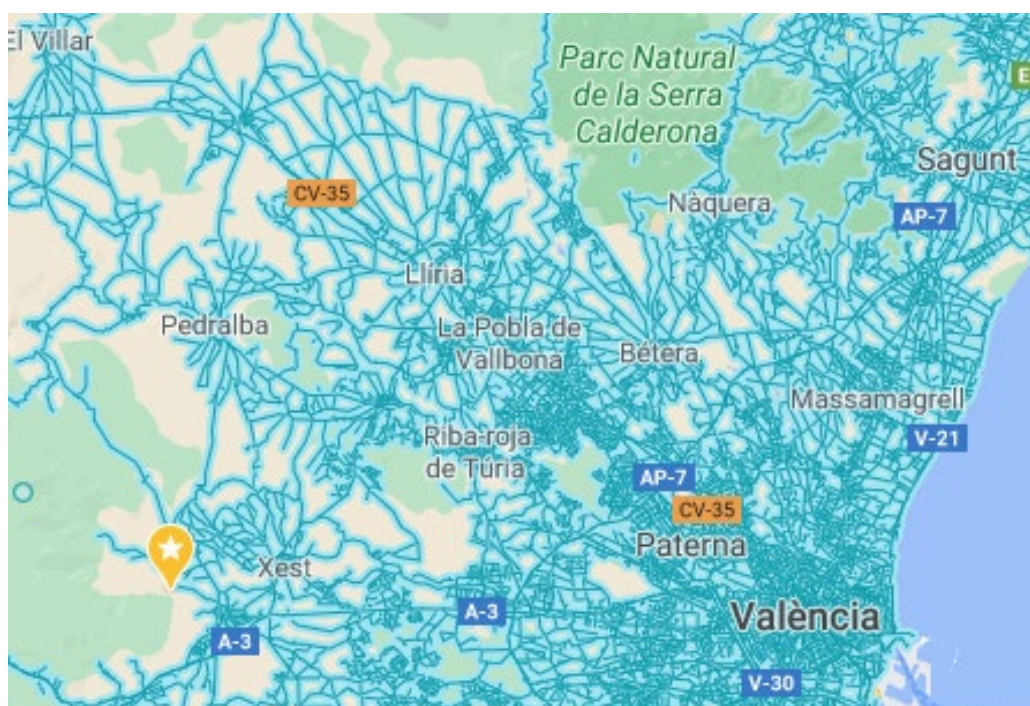
Il·lustració 102. Auto-cine abandonat, espai residual en venda. Il. 103 Vista posterior pantalla insonorització Entre Lliria i La Pobla. Font pròpia



Il·lustració 104 Sanefa, detall collage, de la instal·lació: *Dormir a la CV35*. 2019

L'absència de sentiment de lloc la caracteritzaria com un *no lloc*. Ningú no es reconeix a aquest paisatge, però el reconeguem com una unitat al llarg del seu recorregut, quan es contempla a distància, sovint, ens referim a que - per allí passa l'autovia - com atribuint moviment, vida pròpia, a la infraestructura.

Si unim l'autovia a la resta de vials que es deriven d'ella apareix una imatge rizomatososa (Il·lustr. 104), que expandeix la urbanització, al seu temps, amb un creixement rizomàtic. *Vore 5000 m.*



Il·lustració 105 Àrea Metropolitana de València. Viari Street View. Font GSV

El sistema d'autovies de l'Àrea es completa amb la A7 al terme de Paterna i amb el tram de la CV-50 entre La Pobla de Vallbona i Benaguasil, aquesta obra projectada fins la A-3 es va detenir al 2008 i el tram des de Benaguasil fins el riu, ja obert, resta abandonat, com es mostra a la fotografia (Il·lustr. 105), constitueix un dels espais residuals més significatius. Il·lustració 106

4. EL PAISATGE DES DE LA CV35.

4.1 Els paisatges d'autopista

Les autopistes, com altres infraestructures de transport, ofereixen una experiència que transforma la visió en una vivència cultural amb gran impacte sobre l'imaginari col·lectiu, en paral·lel al seu impacte sobre el territori preexistent.

Des del punt de vista paisatgístic les autopistes són considerades, o bé elements autònoms, o bé cicatrius que cal ocultar. Altres plantejaments, en canvi, les consideren un element deslligat del territori. En tot cas ignoren el seu potencial cultural i estètic.

La Tesi d'Eugènia Vidal-Casanovas: *Paisatges d'autopista, la seqüència com a lectura paisatgística* (2016), és la base sobre la qual reflexionem en aquest capítol. Vidal-Casanovas parteix de la hipòtesi que: "El principal element diferenciador en relació a d'altres paisatges és l'experiència seqüencial del viatge." (ibídem: p. 15). Aquesta experiència seqüencial es deu a les condicions perceptives que la conducció per l'autopista imposa en l'observador, en especial a la coincidència de quatre factors:

1. **Confinament** : Viatgem confinats per la via i pel propi vehicle: "... El cotxe és com una segona casa que reproduïx, en paraules de Marc Augé: l'ambivalència d'un espai privat obert sobre l'espai públic"(ibídem: p. 15).

2. **Moviment** : La velocitat elevada dificulta l'apreciació de matisos, "el resultat és un paisatge pla, homogeni i distant", a l'hora implica també un canvi d'escala, altera les nocions de proximitat i llunyania.(ibídem: p. 16)

3. **Preeminència visual**: "Forma part de la condició contemporània". L'escala tàctil, aquella on és possible comprovar la solidesa, les distàncies, etc., perd força "en detriment de l'escala visual". En aquest context visual, la llum i el color són dos aspectes fonamentals.(ibídem: p. 16)

4. **Linealitat**: Així com "la continuïtat superficial de l'autopista deriva en dos aspectes: D'una banda implica un diàleg constant amb l'entorn. De l'altra, potencia una experiència acumulativa del trajecte". Qualsevol element al llarg d'un autovia forma part d'un recorregut. (Vidal, 2016: P.16)

Donat el confinament, el moviment, la preeminència visual i la linealitat que caracteritza l'autopista, el paisatge és viscut a través d'una successió de seqüències visuals. Aquestes seqüències constitueixen la unitat mínima del trajecte (ibídem: p.17).

Vidal-Casanova estableix la similitud entre l'experiència com espectadors del cinema i com viatgers per l'autopista. En ambdós casos som observadors immobilitzats, mentre la imatge se'ns presenta en moviment. "Tant al cinema com a l'autopista, el mot seqüència serveix per a identificar una unitat visual coherent"(ibídem: p.17). Al cinema, designa un pla o una successió de plans que conformen una unitat narrativa diferenciada per raons espacials o temporals.

En el cas de la infraestructura, s'empra per a definir un tram visualment recognoscible en el transcurs de la via. La seva identificació es produeix sobretot pel contrast amb les

seccions, precedents i posteriors, i depèn tant de les particularitats de l'entorn com de les característiques de la infraestructura i els seus espais associats.(ibídem: p.17)

Respecte el mètode aplicat, Vidal-Casanova parteix de la definició de cinc seqüències bàsiques (ibídem: p. 18):

Seqüències de camp visual : oberta i tancada

Seqüències de ritme: lineal, de fita i estàtica.

Les seqüències obertes ofereixen una visió general l'entorn. A més, a l'existència a l'hora de tres espais com són el vehicle, la via i l'espai exterior, cal afegir l'amplitud de la mirada i els múltiples enfocaments possibles, el resultat és una visió panoràmica del paisatge on domina l'horitzontalitat.

En les seqüències tancades, la superfície i tractament paisatgístic de la secció suplanta la visió directa de l'entorn.

Basant-se en el criteri de diferents autors estableix **tres plans visuals bàsics** (p.39)

Primer pla (fins a 30 m) Una de les conseqüències de l'alteració perceptiva provocada per la velocitat és la distorsió dels elements que configuren el primer pla o horitzó visual. Es converteix en una successió de taques de colors.

Segon pla o entremig (fins a 300 m), i **final o tercer** (fins a 3.000 m). Degut a les elevades velocitats, el segon i tercer pla esdevenen els elements més estables i constants des de la carretera. Moltes de les àrees visibles coincideixen amb espais oberts, entorns naturals amb un cert grau d'antropització. El contorns es dissolen i aquesta alteració provoca en les seqüències obertes la preeminència visual dels plans més allunyats. A partir del 3000m el paisatge s'aplana i es converteix en un teló de fons.

4.2 Trajectes i Seqüències de la CV35.

Recórrer lentament l'autopista.

El paisatge de la CV35 té totes aquestes característiques amb una particularitat, per a la gran majoria de desplaçaments, els que es realitzen dins l'àrea metropolitana, és tracta un viatge curt, inferior als 30 minuts. Seria per tant un curt metratge. A més, és repetitiu, la majoria de desplaçaments es repeteixen moltes vegades a la setmana o al dia. És un curt que ja hem vist moltes vegades, això accentua la desconexió del paisatge, la pèrdua de contacte amb el paisatge quotidià, entranya menor empatia i major risc d'abandonament.

L'avaluació de la lectura paisatgística es basa simultàniament en l'experiència de la seqüència, tant in situ com a través de *Google Street View*.(endavant G.S.V.)

La major part del traçat de la CV35 té el seu origen en el desdoblament de l'antiga carretera comarcal C-234, als anys 1990-92, els trams on aquesta comarcal travessava nuclis urbans (La Pobla, Benissanó i Llíria) o s'havia construït intensivament a ambdues vessants (polígon de l'Andana), l'autovia va ser derivada per un nou traçat alternatiu al que circumval·lava per aquests nuclis. La C-234 actual continua comunicant les poblacions esmentades. Els trams desdoblats han estat, des de fa molt més de temps, afectats per les intervencions urbanístiques i per construccions que cercaven la proximitats de la carretera, mentre que els trams de nova planta travessaven espai rural

i en algun tram vorejaven les urbanitzacions ja existents. Aquesta característica està en la base de la divisió en sis trajectes que proposem per analitzar el paisatge des de l'autovia. A la il·lustració 106, s'acoten els espais que abraça cada tram.



Il·lustració 107. Delimitació de la divisió en sis trams. Font: elaboració pròpia sobre G. Maps.

Com s'ha explicat al punt anterior, cada trajecte està compost per seqüències amb un camp visual obert o tancat de paisatge i per diferents ritmes que aporta el traçat i la freqüència de les fites. Sovint aquestes seqüències es superposen o s'alternen, ocasionant diferents sensacions de dinamisme i velocitat o impressions i lectures del paisatge. Factors que influiran en l'experiència del trajecte.

El viatge complet té una longitud de 35 km, amb un desnivell de 150m. Aquest trajecte metropolità de la CV35 discorre per la vessant nord de la vall del Túria, sobre una orografia de transició entre la lloma i la planura. Pel que quan travessen les suaus elevacions s'alternen trams en negatiu amb altres sobre terraplè, ocasionant una combinació topogràfica de seqüències obertes o semiobertes amb altres tancades.

La dominància és de les seqüències tancades o semitancades, solament al llarg de 15 km, aproximadament, trobarem seqüències obertes amb visuals panoràmiques, als dos costats de la carretera. L'alternança entre seqüències tancades i obertes de manera successiva potència una lectura més atenta i espacial del paisatge.

Per indicar la situació de les imatges indicarem el municipi, la seua posició al nord o sud de l'autovia i el sentit de circulació cap al sud-est (València) o cap al nord-oest (Llíria). Simplificadament SE i NO.

4.2.1. De Domenyo a Llúria. Tram 1.



Il·lustració 108 Trajecte 1. De Domenyo a Llúria. Font Google Earth. Altura ull 5790m

Es tracta d'un tram originat en el desdoblament de la C-234 fins a Casinos. Una línia recta quasi perfecta que unia les dues poblacions Llúria i Casinos amb un suau desnivell.

El trajecte arranca amb una seqüència oberta i lineal, a la vessant sud trobem el polígon industrial de Domenyo, (Il·lustr. 101) mentre al nord una finca agrícola ha vorejat el marge de l'autovia amb una alineació de palmeres washingtonies que *tropicalitza* el paisatge a les ports de Els Serrans (Il·lustr. 109).



I. 109 Sud.SE. Pol. Ind. Domeño. Font: GSV.



I. 110 Nord.NO. Alineació de palmeres. Font: GSV



Il·lustració 111. Sud. SE Llúria. Font: GSV



I. 112 Hotel Puerta de la Serranía. Llúria. Font: GSV

En segon pla i a les dos bandes, podem observar un paisatge agrícola totalment pla, fins on ens permet visualitzar, solament alguna torre elèctrica aporta verticalitat i trenca la línia de l'horitzó, al tercer pla i, com a teló de fons, la Serretilla i la Loma de la Pinada, a Bugarra i Pedralba, tanquen la vall del Túria.

Més endavant, a la vessant nord, trobem el polígon industrial de Carrases, construït als anys dos mil, amb un milió i mig de metres quadrats, distribuïts en parcel·les de grans dimensions que ha entrat en funcionament quinze anys després i la seua ocupació encara és minoritària.

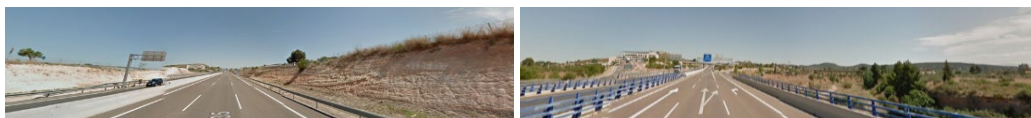


I.113. Carrases. Lliria. font pròpia I. 114. P.I. Carrases Torre control aeròdrom. Lliria. Font G.S.V

Des de l'autovia el polígon de Carrases encara apareixia al 2018 com una gran plantació de fanals, a la il·lustració 114, s'hi veu l'antiga torre de control de l'aeròdrom, construït durant la guerra civil i que va ocupar part d'aquests terrenys fins els anys noranta, una fita que s'hauria de conservar visible en aquesta seqüència.



Il·lustració 115 Mitjana buida front Carrases S. NO.. Il·lustració 116 Vial de servei i zona de servitud Font G.E.V



Il·lustració 117 Visual frontal, Font G.E.V. I. 118 V. frontal rambla primer i hospital Font: GSV

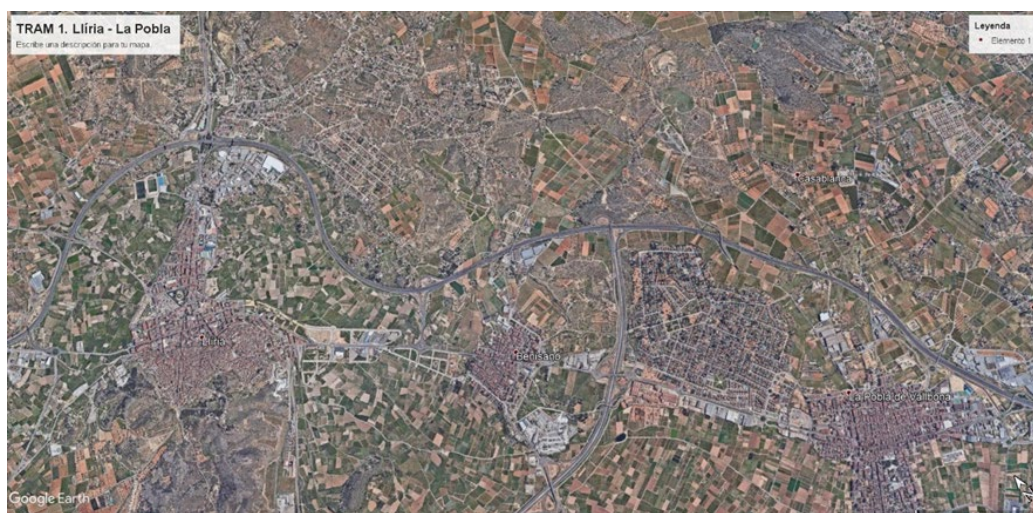
Continuem amb una seqüència tancada per talús de roca tallada, nua (Il·lustr.116) rematada per una cresta herbàcia, esguitada per algun arbre o arbust, fins la rambla Primera on es torna a obrir amb una vista de gran profunditat (Il·lustr.118). A la vessant sud l'hospital adquireix el caràcter d'una fita que marca la seqüència (I.119).



Il·lustració 119 Hospital de Lliria . Font G.E.V. Il·lustració 120 Pol. Ind. Monte Collado, Lliria

De nou entrem en una seqüència tancada per una talús al nord i al sud per un xicotet talús i la pantalla creada per les edificacions del polígon industrial Monte Collado en primer pla (Il·lustr. 120). Finalitza ací un trajecte amb dominància de les seqüències obertes i lineals, amb ambient visible industrial i agrícola. El ritme lineal afavoreix el diàleg constant amb l'entorn i el desnivell allarga les visuals frontals.

4.2.2 Circumval·lacions. Tram 2.



Il·lustració 121 Trajecte 2. De Llíria a la Pobla de Vallbona. Font G. Earth

Com s'ha esmentat anteriorment, aquest és un tram d'autovia de nova planta, construït com a circumval·lació dels nuclis urbans ja existents. En els gaire trenta anys que porta en funcionament noves edificacions han anat situant-se en les seues vores i configurant un nou paisatge. És el trajecte més llarg i amb més revoltes, amb una longitud d'onze km, travessa una àrea poblada per més de 60.000 habitants i té capacitat en les segones residències per a triplicar la població censada, (vore ANNEX I).



I. 122 Llíria i la serra Calderona Font: GSV. I. 123 Llíria i el tossal de Sant Miquel. Font: GSV

Comença amb una seqüència oberta de gran profunditat amb la ciutat de Llíria en tercer pla al sud i un segon pla agrícola (Il·lustr.123). Al tercer pla frontal es dibuixen les muntanyes de la serra Calderona (Il·lustr.122).



I. 124. Carril bici i casetes vandalitzades. Font: GSV I. 125 Marges amb vegetació. Font: GSV

El carril bici acompanya solitari a l'autovia com a part de la infraestructura, un trajecte que eviten els ciclistes per eludir aquesta companyia, monòtona i sorollosa. Les torres elèctriques són les principals fites verticals (il·lustr. 124), en aquest tram la vegetació espontània ha colonitzat el talús que separen el carril bici de la calçada. Els espais residuals són abundants al llarg del trajecte (il·lustr. 125)

Al creuament amb la carretera de Marines-Olocau es torna a obrir per veure la pineda del Prat, la massa de vegetació, en primer pla, més frondosa de tot el trajecte.(il·lustr. p. 126)



Il·lustració 126. Eixida 25, Llíria nord. Pinar del Prat. Encreuament carretera Marines -Olocau. CV S.SE. Font: GSV

Quan sobrepassem aquest pas elevat, entrem en altra seqüència confinada entre talús. Sobre el talús sud s'arriba a veure lateralment els edificis del polígon industrial Pla de Rascanya, mentre que el talús nord oculta algunes urbanitzacions. Entrem així en un nou ambient residencial- industrial amb un paisatge agrícola en retrocés.(il·lustr. 126)



Il·lustr. 127. S. SE. Sud pol. Pla de Rascanya, nord Urbanització El Regalón Font: GSV Il·lustr 128 Nord. Talús Obres d'ampliació 2020-21. Font pròpia

El traçat corbat de la circumval·lació ofereix, durant tota la seqüència, una vista frontal de l'entorn, a més de les laterals. La vegetació que ja havia cobert el talús sud ha estat recentment eliminada per les obres d'ampliació del tercer carril que comencen en aquest punt.

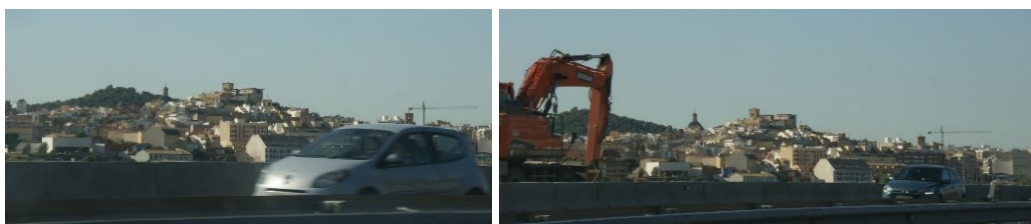


Il·lustració 129. S.NO La Coma i Llíria amb el tossal de S. Miquel Font: GSV Il·lustració 130 S. SE

En aquesta seqüència tancada l'elevació de la via ajuda a ressaltar el paisatge que s'obri a continuació sobre La Coma, en segon pla, i en tercer pla del nucli històric de Llíria, emmarcat en el Tossal de S. Miquel. Malgrat la degradació de l'horta de la Coma continua essent una imatge icònica: Llíria dominant el seu paisatge agrícola. És un dels pocs miradors, hi ofereix una de les millors vistes del viatge, la seqüència té la durada suficient per poder gaudir l'experiència sense perill (il·lustr. 128, 129,130, 131).

Els valors agrícoles del segon pla són destacats com un element fonamental de la identitat paisatgística a molts indrets. Però, Vidal Casanova també ens prevé contra la nostàlgia, ja que sovint: "les referències agrícoles són cites d'un passat obsolet" (Vidal-Casanova, 2012: p.57). Tanmateix front a la industrialització del món rural "països com

Noruega subvencionen els pagesos per tal que sembrin certs cultius al llarg dels corredors de transport.”(ibídem: p.57)



Il·lustració 131- 132 Font pròpia. Tot i que les condicions del trànsit i la via, sovint, ens ho presenten així



I. 133 Lliria. S.NO. nord. Grafits en els marges. Font: GSV Il·lustració 134:Lliria S.NO. Font: GSV



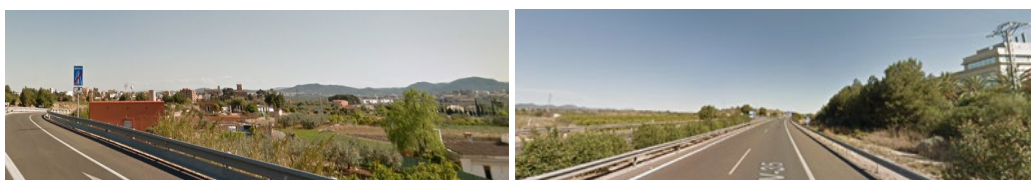
Il·lustració 135. Lliria Nocturna. Font: Internet

Però, amb bones condicions, podríem trobar aquestes vistes nocturnes. (Il·lustr.135)



I. 136. Granges i disseminats. Benissanó. Nord. Font: GSV I. 137 Benissanó Sud Font: GSV

Es tanca aquesta seqüència oberta amb un ambient agrari i residencial difús, amb abundant sòl residual, que trobem quan travessem el terme de Benissanó (Il·lustr.135 i 136). El poble de Benissanó i la principal fita icònica d'aquest paisatge: El Castell, es veu justament al final de la seqüència junt a l'eixida Lliria est.(il·lustr.137).



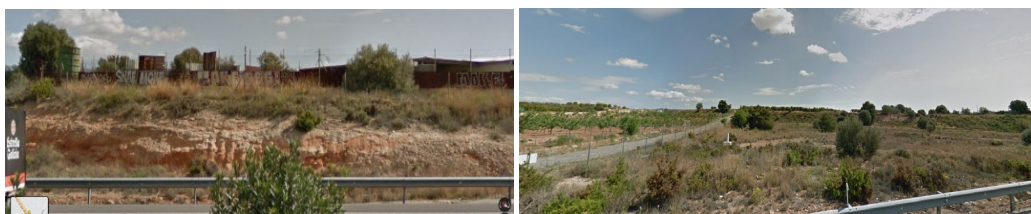
I. 138. Castell de Benissanó Eixida Lliria est. Font: GSV I. 139. Benissanó sud Font: GSV

Entrem en una seqüència molt tancada, on, al sud, el talús ens oculta al poble de Benissanó, quan eixim d'aquest curt confinament el panorama es torna a obrir (il·lustr. 137). Al nord, en segon pla, l'ambient agrícola està esguitat de residencials disseminats i diferent construccions, i com a teló de fons, es veu clarament la Serra Calderona. Al

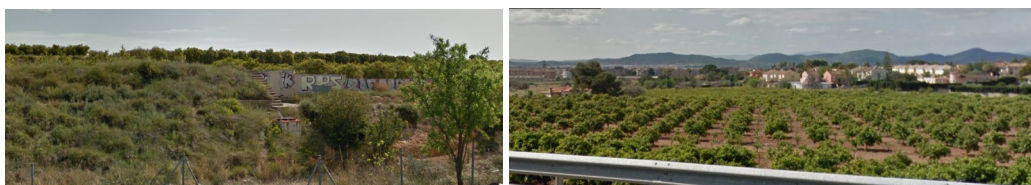
sud, un segon pla d'oliveres centenàries, hortes i algun secà, un ambient agrícola ben conservat, fins arribar a la connexió amb la CV-50, que naix ací com autovia fins circumval·lar Benissanó i Benaguasil. Després d'aquest enllaç entrem en altre confinament, al nord, per un alt talús, que es deixa coronar per alguna vegetació i, al sud, per una llarga pantalla sonora que oculta la urbanització La Rascanya, ja al terme de La Pobla de Vallbona. (il·lustr. 140). Aquests marges han estat modificats per l'obra d'ampliació del tercer carril. És una llarga seqüència, on la visió resta limitada a poc més que la infraestructura



La següent seqüència s'obri en un ambient molt hibridat entre residencial agrícola, residual i industrial. La presència de grafitos és constant sobre tot tipus de suports, marges, tanques i murs de la infraestructura, (il·lustr.141, 142,143, 144) ...



Il·lustr. 142 La Pobla. Talús, tanques i grafitos Il. 143 La Pobla. Residual en regeneració Font: GSV



Il·lustr. 144 Nord. Escalles, marges grafiats, tarongers i malesa. Il. 145. Agrícola residencial. La-Pobla Font: GSV

Quan arribem a la circumval·lació de la Pobla la seqüència es va tancant, en primer pla per talús, tanques i edificacions: tallers , desguàs a les dos bandes, vehicles a l'espera, tot "decorat" per grafitos textuals de lectura imposable (il·lustr. 145-146-147).



Il·lustració 146. Sud Desguàs La Pobla

Font: GSV I. 147. Nord Desguàs i grafitos Font: GSV

Els marges de la calçada, ampliada a tres carrils des de fa més de deu anys, estan escasament colonitzats per la vegetació.

Entre les propostes més interessants que subratllen les possibilitats del tall, destaquen les basades en l'exhibició dels estrats geològics visibles gràcies la construcció de la via

(Vidal-Casanova, 2016: p.97). En aquest sentit, la visió dels estrats de pedra natural transformen la via en un museu a l'aire lliure.



Il·lustració 148.sud. Circumval·lació La Pobla, Font: GSV

A la banda nord, el polígon industrial Gutemberg ha plantat una arbreda a mode de filtre verd que el separa de l'autovia (il·lustr. 150). Les edificacions i els vehicles aporten colors vius en un segon pla, que actuen com una pantalla. Al sud arribem a veure les primeres edificacions de Les Ventes, finques blanques, edificacions industrials. Les fites verticals que aporten els bàculs dels fanals, alguns xops, palmeres i xiprers, les torres de la xarxa elèctrica o la senyalística compensa la horitzontalitat dominant, però amb desordre, amb un ritme molt irregular.



Il·lustr.149. Nord Pol. Ind. sud La Pobla. Font: GSV



I. 150. Nord. Pol. Ind. Gutemberg. Sud Pantalla Font: GSV

El trajecte ha estat caracteritzat per l'alternança entre seqüències obertes i tancades, sobre un traçat amb marcada sinuositat, que ha permès visualitzar, frontal i lateralment, un ambient híbrid: ha començat amb la fita del casc històric de Lliria i Sant Miquel en un marc agrícola, que ha dominat la meitat del trajecte, el paisatge ha esdevingut cada vegada menys agrari, amb una presència creixent de edificacions residencials i industrials i una degradació del paisatge agrícola, perceptible des de l'autovia.

4.2.3 La ciutat extensa. Tram 3.



Il·lustració 151. Trajecte 3. De La Pobla a S. Antoni de Benageber Font: GE

Com es pot apreciar a la imatge (il·lustr. 149), en aquest trajecte, d'uns 6,6 Km, travessem un continu urbà dispers, que s'escampa fins molts kilòmetres més enllà de la via, el paisatge rural passa a ésser residual i molt degradat. Entre L'Elia i Sant Antoni de Benageber sumen una població fixa de 27.000 habitants, si bé la població flotant en segones residències és molt superior.



I. 152 Nord, enjardinament enllaç Font: GSV



I. 153. Sud. IES i pantalla. La Pobla de Vallbona Font: GSV

La via segueix en aquest tram el traçat de la comarcal 234, desdoblada al 1992 i ampliada en una tercer carril al 2008. El trànsit augmenta gradual i considerablement en rebre el fluxe de La Pobla, L'Elia i San antonio i Bétera



Il·lustració 154. Passarel·la vianants i ciclistes. Font: GSV



Il. 155, Gasolinera, La Pobla Font: GSV

La passarel·la, grafiada amb el nom del municipi: La Pobla de Vallbona, ha esdevingut en una fita directa. I per tant, en una seqüència de fita en tant que focalitza l'atenció del viatger amb una finalitat identitària i publicitària, amb consideracions estètiques.



Il·lustr.156. Parc de caravanes. S. A. de Benageber. Font: GSV. I. 157. Sòl residual i enjardinat Font: GSV

La caravana, com a casa rodant, hauria d'ocupar un lloc preeminent a un paisatge d'Autovia. Són moltes les instal·lacions presents dedicades a la venda, emmagatzematge i manteniment de caravanes i autocaravanes. En aquest cas situada en primer pla, constitueix quasi un tancament per el nord (il·lustr.155).

Continuen alternant-se seqüències tancades i obertes, al nord observem un primer pla saturat: sobre un talús, que en tretze anys amb prou feines s'ha cobert d'alguns matolls, s'han alçat les tanques i sobre elles una proliferació de tanques publicitàries, (il·lustr.157). Els marges dels antics bancals s'han cobert de grafitis, i el sòl residual resultant no aconsegueix passar d'una vegetació herbàcia esclarissada (il·lustr.158)



Il·lustració 158. Proliferació de tanques publicitàries i grafitis. Es pot apreciar l'estat de regeneració dels marges i el sòl residual en aquests 13 anys. S. A. de Benageber. Font: GSV

Les seqüències següents s'obren al sud cap al centre comercial *El Osito*, amb vocació de mercat central d'aquesta porció de metròpoli motoritzada, a imatge del "mall" nord-americà, (il·lustr.159-160). Situat a cavall entre l'Eliana i la Pobla de Vallbona, busca l'atenció del viatger amb nombroses torres publicitàries amb vocació de fites externes.



Il·lustració 159- 160. Parc comercial El Osito. Proliferació de fites publicitàries Font: GSV

A les dues bandes, les edificacions en primer pla, actuen com a pantalles externes que confinen la seqüència. Al nord per damunt d'aquests obstacles arribem a captar algun arbre, o la cúpula d'una mesquita, sobretot ofertes de gespa artificial, hamburgueses, artefactes per a mascotes o materials de construcció, molts grafitis, torres elèctriques i més espais disponibles; més a l'oest, uns vivers ens ofereixen més washingtonies i piscines prefabricades. Al sud, la pantalla la formen, en segon pla, els edificis del polígon industrial de l'Eliana i el centre comercial. La pantalla es completa amb la selva publicitària, dirigida als viatgers de l'autovia, sobre tot tipus de suports, la torre del Carrefour intenta imposar-se a la resta de reclams, la saturació, de tants punt focals,

dilueix l'atenció. Al fons, es poden veure les muntanyes de Les Rodanes a Riba-Roja i Vilamarxant.



I. 161. Edificació ruïnosa coberta de grafit, darrer vestigi d'una rica finca agrícola. Font: GSV

Més cap a l'est la seqüència s'obri sobre les urbanitzacions de la Conarda de S. Antoni, en primer pla una franja de sòl residual, possiblement servitud de l'autovia, i al bell mig una edificació ruïnosa coberta de grafit, darrer vestigi de la rica finca agrícola que ocupava aquests terrenys (il·lustr.160).

L'accés a l'Eliana, és una pareneria d'estatus, tots els espais intersticials estan enjardinats amb gespa ben curada, llenç d'aigua, palmeres i bardisses retallades, ens mostra l'èxit del model més antic de vocació residencial dispersa.



Il·lustr. 162 Jardí accés a L'Eliana. Sud. Font: GSV



Il·lustr. 163. Accés L'Eliana . Nord Font: GSV

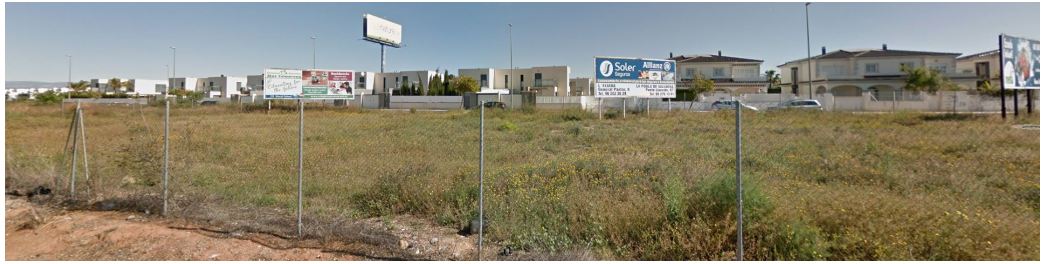
Les palmeres washingtonies s'han situat, en aquesta ocasió, vorejant la banda nord de l'autovia (il·lustr.162).

Tornem a una seqüència semi confinada, amb franges de servitud a les dues bandes i ambient residencial en segon pla. El tercer pla resta ara ocult per les edificacions.

A l'entrar al terme de S.A. de Benageber trobem al sud l'única edificació rural en bon estat que ha respectat l'autovia (il·lustr. 163).



I. 164. Sud. En primer pla, possible antiga venda, hui centre d'equitació. S. A. Benageber Font: GSV



Il·lustr.165. Nord, primer pla, zona de servitud, en segon pla: Villas de Montesano. S. A. de Benageber.
Font: GSV

Quan es sobrepassen, al nord, les urbanitzacions de Montesano ens trobem en una curta seqüència oberta, sense urbanitzar, que permet veure fugaçment la serra Calderona, darrere d'un segon pla boscos, abans d'entrar en una seguida, en primer pla, de serveis de jardineria i construcció fins la carretera de Bétera on s'obri la perspectiva fins a les pinedes del Mas de Camarena.



Il·lustració 166. Enclusa amb Torres A.T. subestació de l'Eliana. Lluís Beltran 2021.
Recentment s'ha instal·lat una pantalla en aquest tram que oculta la vista que es mostra a aquesta imatge. Font: pròpia



Il·lustració 167. Enclusa amb Pantalla acústica instal·lada al 2021. Lluís Beltran. S. Antonio de Benageber, S. Vicent. Font pròpia

Al sud hem continuat amb la zona de serveis en primer pla i la urbanització de Sant Vicent en segon pla, aquesta seqüència s'ha vist confinada, des de febrer 2021, per una pantalla acústica de planxes metàl·liques, sembla una gran llanda de conserva (il·lustr.166) que l'ha convertit en una seqüència semitancada. Les torres d'alta tensió ens recorden la proximitat a la subestació de L'Eliana, podrien ser fites externes, però al nostre parer no focalitzen l'atenció, pocs viatgers se n'adonaran que la catenària sota la que passen és una de les principals línies de la xarxa elèctrica de València. La catenària sobrevola les urbanitzacions de L'Eliana i S. A. Benageber provinent de la Central nuclear de Cofrents i continua a per l'energia de la Central Tèrmica de Castelló i la Central nuclear de Vandellós.

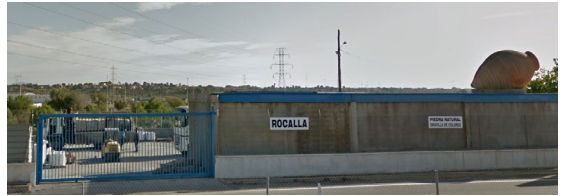
La seqüència que creua davant del nucli de San Antonio de Benageber està tancada, al nord, pels murs de formigó en primer pla i les edificacions del nucli urbà en segon pla. Algunes cases blanques encara recorden l'antic poblat dels anys cinquanta del passat segle. La imatge del poble elevat sobre el mur pot recordar a una població mediterrània, emmurallada, que trau el cap per aguitar qui passa per la carretera que l'alimenta.



Il·lustració 168. Sud. San Antonio de Benageber. Font: GSV

Aquesta línia d'edificacions té continuïtat en el polígon industrial, la gasolinera, les restes d'un magatzem incendiat fa anys, un motel i quasi empalma amb la zona de comercial i de serveis, una gran parcel·la d'aquesta ordenació separa l'àrea industrial de

la residencial, reuneix alguns camps en producció i és l'única agricultura activa que trobem des de fa alguns km (il·lustr.169).



Il. 169. Sud, camp encara cultivat sobre grafit. Font: GSV Il, 170. Venda de pedra per a jardineria Font: GSV

Al nord la panoràmica s'obri, per damunt del desocupat polígon industrial, un mar de sòl residual, fins a perdre de vista la tercera torre elèctrica, per damunt dels boscos que oculten les urbanitzacions de Bétera i Godella.



Il·lustració 171, nord Hospital Intermutual, sud Centre Comercial. Font: GSV

Acaba el trajecte amb la seqüència oberta centrada en la fita, al sud, de l'Hospital Intermutual de Levante, elevat sobre una lloma, domina com un castell el paisatge. Al nord l'àrea comercial de S.A. Benageber (il·lustr.171).

Sobrepasat l'hospital entrem en una seqüència tancada per un alt talús al sud, sobre el qual s'endevinen algunes naus industrials i un talús menut coronat per garroferes al nord. Una línia d'alta tensió emmarca la vista frontal durant tota la resta de la seqüència.

Ha estat un trajecte d'ambient marcadament residencial extensiu i comercial, amb alguna presència industrial. La visió ha estat limitada en gran part per les edificacions en segon o primer pla, si bé el primer pla ha estat reservat per la zona de servitud de l'autovia, convertida en sòl residual.

4.2.4 L'autovia de la mediterrània A-7. Tram 4.



Il·lustració 172. Trajecte 4. De S.A. Benageber a Valterna. Font: GE

El trajecte recorre cobrint una distància d'uns 5,2 km, majoritàriament transita sobre un traçat nou, obert al 1992, l'antiga C-234 estava ja, en aquest tram, molt urbanitzada en les seues vores, amb indústries i àrees de serveis. A la imatge anterior (il·lustr. 172) es pot apreciar al sud els polígons per on passava la C234, actualment Avinguda de la indústria. Tant el traçat actual com l'anterior estan situats dins el terme municipal de Paterna, població amb uns 70.000 habitants i abundant població flotant a les urbanitzacions de la Canyada. És un trajecte molt uniforme. Rectilini en el traçat i marcadament industrial i de serveis. Es tracta d'una àrea de gran valor degut a la seua situació que permet l'accessibilitat tant des de la CV35 com des de l'A7: Autovia de la Mediterrània.

La primera seqüència comença a l'eixida 11, cap a la A7 i el polígon de l'Andana, discorre en secció negativa, però amb escassa diferència de cota, que permet que les edificacions de les vores siguin visibles sobre el talús.

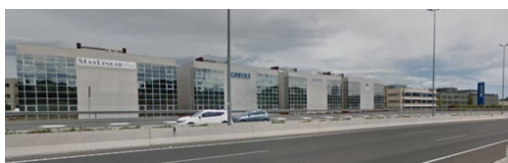


Il·lustració 173. Nord, Parc tecnològic. Sud Pol. Ind. L'Andana Font: GSV

Al nord apareixen les primeres construccions del Parc Tecnològic, una pantalla lineal, beix i homogènia que sembla una continuació del talús, Una cinta de vegetació de poca densitat separa les dos bandes pàl·lides. Al sud, el talús està coronat per un pobre filtre vegetal, reforçat escassament per bardisses de plàstic. Aquests elements dibuixen una seqüència lineal, monòtona i tancada. En aquestes condicions els bàculs de la lluminària,

les torres elèctriques o els pals publicitaris són fites que adquireixen cert protagonisme en la sensació de desplaçament.

Una nova seqüència s'obri cap al nord al llarg de gran part del Parc Tecnològic, el pàl·lid talús és substituït ara per una pantalla que alterna vidre i formigó. Els reflexes de la llum sobre els vidres ens mostren la naturalesa canviant de la llum solar (il·lustr. 174), la pantalla es prolonga després en segon pla deixant alguns espais oberts (il·lustr. 175), per on destaca la profunditat de la urbanització. La seqüència canvia, breument, quan arribem a l'espai obert de la ciutat esportiva del València C.F. (il·lustr. 176).



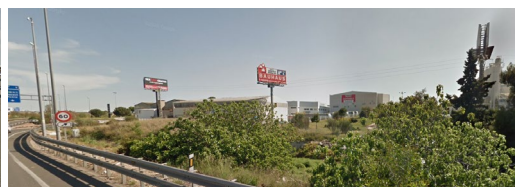
Il·lustració 174. Parc Tecnològic Font: GSV



Il. 175. Nord. Parc tecnològic Paterna Font: GSV



Il. 176. Nord, Ciutat esportiva València C.F Font: GSV.



I. 177. sud. Zona industrial Font: GSV

Al sud, un curt talús, i la vegetació que el corona, amb prou feines oculta una franja molt degradada de sòl residual, entre el polígon industrial de l'Andana i l'autovia. Una seqüència tancada topogràfica o negativa, on es pot apreciar la textura de la roca. Les textures tenen una gran influència en la percepció final de l'espai i del moviment, els relleus més marcats accentuen la sensació de moviment. La textura suau de la roca d'aquest talús dirigeix l'atenció sobre la corona vegetal i la vista frontal (il·lustr. 177, 178).



Il·lustració 178 i 179. Sud. Talús i franja degradada. Font: GSV

Els encreuaments amb altres carreteres, produeixen situacions espacials enrevesades, l'enllaç amb la A7 (Bypass) és una d'aquestes situacions per les dimensions de ambdues vies. El pas sota aquesta autopista crea un túnel en el qual els conductors poden experimentar un canvi sobtat, tant de llum, com d'altura i velocitat. El paisatge és volumètric i des de l'interior del nus la visió frontal capta al màxim la nostra atenció, les visions laterals resten semicultes per la foscor, en contrast amb la llum frontal. Tanmateix paga la pena observar l'obra: és un conjunt brutalitzat. Són interessants els jocs de volum, l'encaix de les peces ressaltat per les juntes de dilatació, les petjades que els encofrats han deixat al formigó, les textures contrastades de bigues i pilars i la vegetació que colonitza el túnel a les juntes que deixa el formigó (il·lustr. 180, 181).



Il·lustració 180 i 181. Pas baix l'A7. Font: GSV

Quan es travessa l'A7, la seqüència s'obri un poc al nord, mentre que al sud resta limitada per l'enjardinament dels espais intersticials de l'enllaç i els talús dels passos elevats. En poc de temps la via augmenta significativament la pendent, en sentit descendent les visuals frontals tenen major recorregut, entrem en una llarga seqüència lineal semiconfinada, d'acusat contrast entre les dos visuals laterals. Mentre que al sud s'obri profundament sobre el paratge de Les Moles, al nord el talús continua fins abandonar completament l'enllaç. En eixe moment s'obri sobre el començament de la zona comercial. Encara disposem per uns segons d'una visual profunda sobre els terrenys on projecta instal·lar-se la multinacional TESCO, damunt les ruïnes d'un antic escorxador, tot integrant-se en la gran àrea d'oci i comercial de Paterna. Des de l'autovia, sobre el talús, sols veurem: Porcelanosa, "Heron City" o Bauhaus. En conjunt, un gran centre de consum pensat per a l'autovia i el cotxe. Contrasten els colors vius, les fites verticals.



Il·lustració 182. Contrast entre els centres comercials al nord i Les Moles al sud. Font: GSV

publicitàries, sobre tot l'enllumenament nocturn, quan la visual lateral de Les Moles resta a fosques. Un dispositiu molt efectiu per captar l'atenció del viatgers de l'autovia.

Llum i color Un element important del paisatges és el tractament de les superfícies: la il·luminació artificial i els efectes produïts per la llum solar.



Il·lustració 183. Nord, Àrea comercial i d'oci. Paterna. Font: GSV

Mentre que al sud, en una visual llarga i oberta., podem veure, encara, un gran paratge sense urbanitzar: una part de Les Moles de Paterna, que separa l'autovia del polígon industrial de la "Fuente del Jarro". Des de l'autovia la visual es pot perdre fins l'horitzó sense trobar cap construcció, sembla desafiar la voracitat urbanística de Paterna.



Il·lustració 184. Sud Les Moles Paterna. Font: GSV

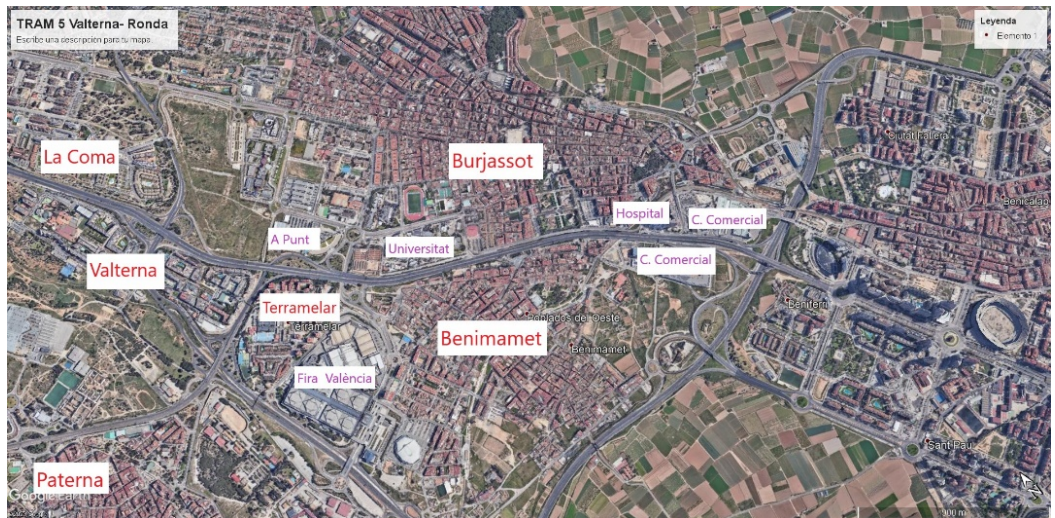
Com s'explica quan es descriu la unitat de paisatge "El Camp" (3.1.3), aquest paratge ha estat amenaçat pel projecte de construcció d'un gran centre d'oci: INTUMEDITERRANEO.

El trajecte acaba amb aquesta seqüència, quan apareix, al sud, les primeres finques residencials del barri de Valterna i una residència "per a majors" al límit de la urbanització. Al nord, l'alt talús, està rematat per un enjardinament ben curat que encara ens permet veure les finques residencials dels barris de La Coma (il·lustr. 179).



Il·lustració 185. Nord sobre el talús Urb. La Coma. Sud Urb. Valterna. Font: GSV

4.2.5 La ciutat compacta. Tram 5.



Il·lustració 186 Trajecte 5. De Valterna a la Ronda CV30 Font: GE.

Quan ens situem entre els barris de Valterna i La Coma, la urbanització residencial es fa més compacta, l'autovia passa entre finques d'apartaments al sud, barrejades amb unifamiliars al nord: l'enjardinament, els xalets, el Liceu Francès, tot té un ambient d'estatus elevat. Comença a dominar la verticalitat, les torres no estan juntes; es separen de manera que no interactuen: és la densitat aïllada (il·lustr. 187).



Il·lustració 187. Urb. La Coma i Liceu Francès Font: GSV

Aquesta seqüència és manté fins el nuc amb la CV31 (Godella-CV30) on la posició elevada de l'autovia permet una seqüència molt oberta i profunda. Al nord, sobre Burjassot, amb un primer i segon pla verd on s'uneixen l'enjardinament de l'enllaç amb una gran parcel·la sense construir (il·lustr.189), en tercer pla, els estudis de RTVV: À

Punt, les instal·lacions de la Universitat de València i el Parc Científic. Darrere s'estén Burjassot fins l'horitzó.



Il·lustració 188. Sud, Valterna. Font: GSV Il·lustració 189, Nord, Parc Científic i RTVV. Font: GSV

Al Sud un elevat talús nu i els edificis de Valterna constitueixen una elevada pantalla tot mantenint un primer pla arbrat. La seqüència té un elevat contrast entre les dos visuals laterals, la sensació de moviment resulta acusada al sud, mentre que al nord un primer pla espaiós minva la velocitat (il·lustr. 190).

A aquest punt es produeix un estrangulament de l'autovia, es passa de tres a dos carrils per la incorporació de la CV-365. Així, les retencions formen part del paisatge diari a les hores punta i sovint, es prolonguen des de molts kilòmetres abans.



Il·lustració 190. Embús a la CV35. setembre 2020. Font pròpia

Quan sobrepassen la carretera a Paterna CV365, els edificis de Burjassot, al nord, es situen ja en segon pla. La Torre de Telecomunicacions de À Punt constitueix una fita destacada d'aquesta seqüència (il·lustr.191), mentre que al sud continua la pantalla de torres de Valterna i Terramelar en primer pla, una autèntica muralla en finestrada (il·lustr. 190).



I. 191. Nord. Torre À Punt. Burjassot Font: GSV I. 192.Sud. Fira València. Terramelar. Font: GSV

Al nord i al sud, es situen ara les tàpies dels cementeris de Burjassot i Benimamet, ja en el terme municipal de València. Ambdues tanques acompanyen la corona dels tradicionals xiprers amb construccions senyeres contemporànies: la torre de la RTVV i la Fira de València (il·lustr: 193, 194).



I.193. Nord, Cementeri Burjassot. TVV.À Punt Font: GSV



I. 194. Sud, Cementeri Benimamet i Fira. València Font: GSV

El succeeix al nord, en primer pla, una pantalla vegetal, darrere de la qual, en segon pla tenim les facultats de ciències amb la cúpula de l'observatori astronòmic. Al sud un grup d'unifamiliars sobre un talús reverdit (il·lustr.195).

Al sud, Benimamet, se situen les construccions al peu de l'autovia amb un desordre de perifèria canònica: vehicles aparcats en les vores, tanques publicitàries, una antiga draperia, solars sense urbanitzar i antics xalets abandonats (il·lustr. 198).



Il·lustració 195. Sud, Benimamet Font: GSV



Al nord continuem amb el Campus de Burjassot-Paterna. darrere la pantalla vegetal (I.196), quan passem el Campus, trobem el poliesportiu de Burjassot i alguns carrers de cases humils transversals a l'autovia ens deixen veure en profunditat, breument, abans de trobar les primeres finques alineades amb la via com una pantalla (il·lustr. 197).



Il·lustració 197 Burjassot Font: GSV



Il·lustració 198 Benimamet. Font: GSV

La via s'eleva per permetre alguns passos inferiors, proporciona així una visió des d'una cota superior sobre Burjassot.

Després d'una breu seqüència tancada per una espessa bardissa, la visió sud s'obri al sud sobre les vies de Metro-València i l'estació de Cantereria, i a continuació sobre la Facultat de Psicologia de la U. Catòlica i l'àrea comercial Parque Ademuz. (il·lustr. 200)



Il·lustració 199. Sud, Parque Ademuz. Font: GSV



Il·lustració 200. Sud. Estació de Cantereria i facultat. Font: GSV

Al nord la bardissa oculta completament el Parc de la Granja a Burjassot i quan desapareix deixa descoberta la via del tramvia que circula en paral·lel i una profunda visual sobre Burjassot i València solament interrompuda pels edificis. En segona línia, de

l'hospital IMED i el mastodòntic bloc CREA, convertit en una fita que no ressalta el paisatge, sinó que l'oculta com una "brutalista" pantalla (il·lustr. 201).



Il·lustració 201. Nord, Burjassot, Hospital IMED i edifici CREA. Les vies del tranvia en primer pla

Sobrepassada la gran caixa, la seqüència s'obri de nou sobre el Parc comercial Alban i la ronda nord (il·lustr. 200). Les torres de l'Avinguda de les Corts a València apareixen com a tercer pla.



Il·lustració 202. Nord, Parque Alban, al fons Ronda Nord i València. en primer pla bigues viaducte Font: GSV

Aquesta darrera seqüència del trajecte, entre les àrees comercials i l'hospital, destaca especialment a la nit, quan a l'enllumenament de l'autovia es suma la dels dos parcs comercials i a la del viari circumdant. L'enllumenament del pont sobre la ronda encara augmenta més la intensitat que deixa, per contrast, a fosques l'entrada a l'avinguda de les Corts Valencianes.

4.2.6. La ciutat central. Tram 6



Il·lustració 203. Trajecte 6. Av. Corts Valencianes i Pius XII Font: GE

L'autovia, convertida ara en Avinguda de les Corts Valencianes, té continuïtat amb l'Avinguda de Pius XII, fins el vell llit del riu Túria, on acaba el trajecte, però no és més que una prolongació de la Gran Via de Ramón i Cajal, en perfecta línia recta fins la plaça d'Espanya.

El pas sobre la ronda CV-30 és una seqüència molt oberta i de gran profunditat, al sud contemplem València: les torres de l'avinguda de les Corts i l'església de Beniferri, testimoni dels poblats de l'oest de la València agrícola. Una gran torre de comunicacions proporciona més profunditat a la panoràmica (il·lustr. 202). Quan passem el pont un cartell ens avisa de la possibilitat de retencions i una pantalla acústica metàl·lica i plena de grafit, oculta el poblat de Beniferri. (il·lustr. 203)



I. 204. Sud, primer pla: ronda CV30, a l'esquerra Beniferri i l'Avinguda de les Corts Font: GSV



I. 205. Nord, Primer pla: Ronda nord, a la dreta Estació de l'Empalme, esquerra València Font: GSV

Al nord, la ronda obri una visual lateral fins la Ciutat Fallera, a Benicalap, a la dreta s'acomia Burjassot, amb la "Casita amarilla" junt l'estació de l'Empalme i al fons les torres de la plaça Guillem Agulló. Ja en tercer pla, a l'esquerra de la ronda, les torres que envolten el Palau de Congressos, ocult pels jardins. (il·lustr. 205)



Il·lustració 206. Sud, Beniferri aguaita darrere la pantalla acústica. Font: GSV

A la nit, venim d'una seqüència molt enllumenada, l'enllumenament del pont sobre la ronda encara augmenta més la intensitat lumínica, per contrast, l'entrada a l'avinguda de les Corts Valencianes resta enfosquida i quan travessem el pont sembla que ens dirigim cap a un túnel, els ulls tarden un poc en acostumar-se a una lluminària més modesta i ecològica. Aquesta nova perifèria llueix més que la pròpia ciutat central.

A l'entrada destaquen les dos torres de l'hotel Sercotel Sorolla Palace que aplaten el Palau de Congressos, pensat a una escala diferent a les torres, construïdes posteriorment. (il·lustr. 207).



Il·lustració 207. Nord, Palau de Congressos i l'edifici del Sercotel. Font: GSV

És una zona representativa de “l’arquitectura del segle XXI” en València, amb estètica de districte financer, on es concentren quatre edificis de més de 90 metres i un de més de 100 m. En aquesta redona la presència del Casino i els gratacels resulta, segons la divulgadora arquitectònica Merxe Navarro, un



Il·lustració 208. Sud, Casino i Poblament vell de Beniferri i la torre de telefonia. Font: GSV Il·lustració 209. Casino Font: CIRSA

intens homenatge a Las Vegas. El Casino dona l’esquena i oculta el poblament vell de Beniferri (il·lustr. 207, 208), que conserva el nucli original del segle XII. En pocs punts resta tan palesa la contradicció entre una i altra València: un poblament de cases rurals que sobreviu discretament al costat del desenvolupament, el carrer principal de Beniferri és l’antic Camí vell de Lliria, substituït ara per l’autovia. Dos paisatges contraposats.



Il·lustració 210 i 211. Av. Corts Valencianes. Nou Mestalla i Dama Ibèrica Font: GSV

La seqüència continua tancada per pantalles d’edificis de gran altura a les dos bandes, fins la redona de La Dama Ibèrica de Manuel Valdés, escultura colossal a la que serveix de rerefons el derelict del Nou Mestalla i altres altes torres de la mateixa escala i similar estètica (il·lustr. 209, 210).

L’enjardinament del primer pla suavitza la monumentalitat arquitectònica i humanitza l’escala. El monumental estadi inacabat acompanyarà la resta de la seqüència fins entrar al pas soterrani, sota l’avinguda del General Avilés (il·lustr. 212).



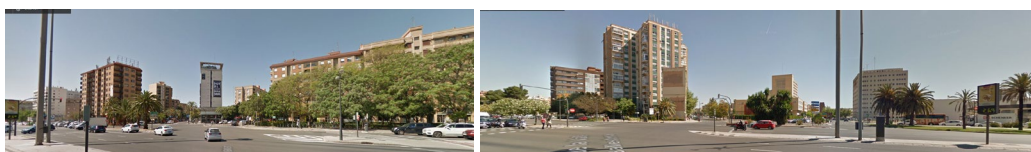
I. 212. Pas sota l’Av. General Avilés. Font: GSV I. 213, Creuament General Avilés en superfície Font: GSV

En superfície, ja com l’Av.de Pius XII, el Corte Inglés presideix l’entrada a Campanar (il·lustr. 213). Quan eixim del túnel entrem en una seqüència més oberta on les finques estan situades de manera transversal deixant visuals alternatives (il·lustr. 214): al nord la visual s’obri sobre el patí de varis instal·lacions educatives. L’ambient és el d’un barri residencial de classe més modesta, desapareix l’enjardinament anterior, l’escala es redueix substancialment, els cotxes aparquen en bateria.



Il·lustració 214. Campanar Font: GSV

Al sud, entre finques, s'endevina la torre de l'església del poblat de Campanar, altra relíquia rural amagada entre finques (il·lustr. 214).



I.215. Sud, Av. de Campanar i Vall de la Ballestera, I. 216. Nord, antic hospital La Fe i subdelegació del Govern Font: GSV

L'encreuament amb els carrers de Campanar i Vall de la Ballestera-Joaquin Ballester, és una gran explanada de trànsit dens i continu; al nord, s'ofereix, en segon pla, la visió de dos finques de gran altura i l'esquena d'un edifici fora d'ordenació que invita a la pintura mural. Al fons, l'antic hospital de la Fe i la subdelegació del Govern (il·lustr. 215), mentre que al sud, l'edifici blanc de l'hotel Kramer contrasta amb les finques de rajola caravista (il·lustr. 214).



Il·lustració 217 Solars i publicitat Font: GSV



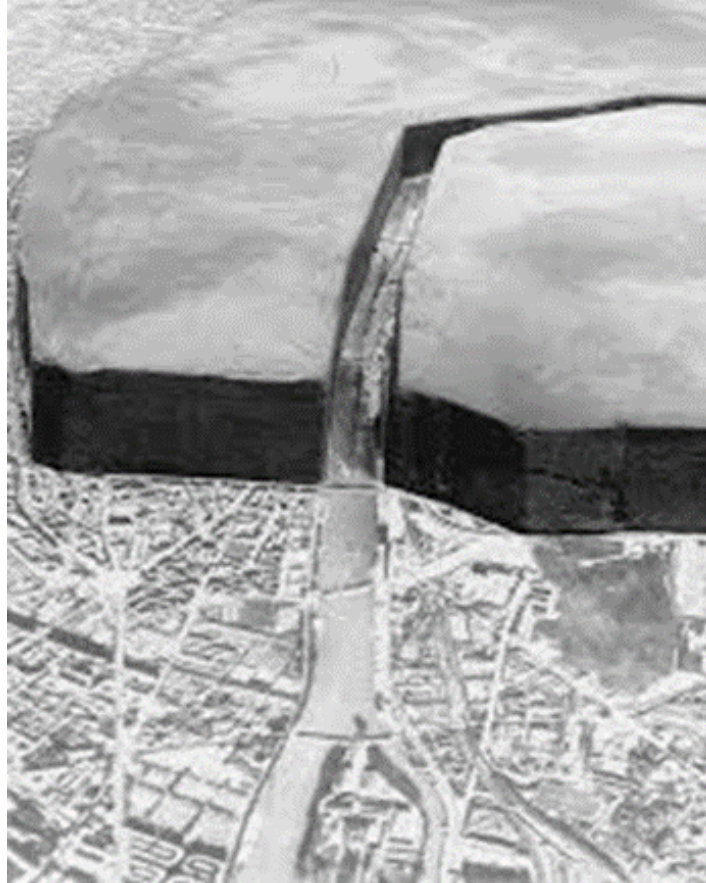
Il·lustració 218. Nuevo Centro Font: GSV

La darrera seqüència del viatge està marcada, una vegada més, pel contrast entre el Centre comercial *Nuevo Centro*, al nord (il·lustr. 218), i una zona desordenada amb trets marginals: un munt de solars ocupats com aparcaments, un finca tapiada que espera la picota, tanques publicitàries i grafitis, vegetació abandonada i colonitzadora (il·lustr. 217).



Il·lustració 219. Pont de les Glòries Valencianes. Font: GSV

Quan s'arriba al pont de les Glòries Valencianes, la seqüència es tanca per la vegetació que desborda el Jardí del vell Ilit del Túria i enllaça amb el Jardí Botànic al sud. Ja en tercer pla, al fons, la Gran Via de Ferran el Catòlic travessa els barris d'Extramurs i projecta una línia recta més enllà de la plaça d'Espanya, delimita el que, encara no fa cent anys, era la perifèria de València.



Il·lustració 220 París formigonat,. Vostell 1970. Serigrafia. Font: Cortés 2002.

La imatge de Vostell ens ha evocat l'entrada a la ciutat central des de la perifèria, la ciutat compacta que Vostell, en aquest cas, senyala amb la màxima densitat. Podria ser un exemple d'artelització crítica del model urbà del qual venim parlant.

5. AMENACES I OPORTUNITATS.

Amb la intenció de contribuir a la difusió d'aquest treball, tenim la intenció de presentar-ho al Premis *Sandalio Miguel* - Maria Aparicio, premis dedicats a la investigació sobre mancances i necessitats específiques que pot tenir la ciutat de València, en el nostre cas referit al sector de la cultura, de la qual el paisatge forma part, però relacionat amb les infraestructures i el medi ambient. Les bases de la convocatòria, incloses a l'annex 3, especifiquen que els treballs d'investigació hauran d'anar acompanyats, de forma preceptiva, de la: "solució o solucions pràctiques i aplicables, degudament desenvolupades". Per aquest motiu s'inclou aquest epígraf d'amenaques i oportunitats.

Proposarem el propi TFM i el projecte d'exposició com una contribució, pràctica i aplicable, a la necessària artealització de la nova perifèria valenciana, una part necessària de la solució als problemes plantejats. En el nostre cas aportem una proposta d'artelització *in visu*.

El Consell d'Europa ja va reconèixer als anys noranta la necessitat de protegir els valors intangibles del paisatge i no solament dels paisatges valorats, també dels paisatges quotidians, com hem vist, els més amenaçats o ja degradats i banalitzats. Riccardo Priore, jurista especialitzat en Dret Europeu, ho explica amb molta claredat al text que, malgrat la seua extensió, reproduïm a continuació per la similitud al cas que ens ocupa:

Ocuparse de los paisajes significa pues proteger los valores espirituales y los sentimientos que vinculan a los ciudadanos con su marco de vida cotidiano y contribuir a su serenidad frente a una sociedad que con demasiada frecuencia se expresa únicamente en términos de valores bursátiles y de ofertas comerciales. Esto representa un mundo virtual y superficial, a veces muy lejano de las necesidades íntimas de los seres humanos.

Estos valores materiales producen, en la mayor parte de los casos, paisajes degradados debido a la extensión incontrolada de la urbanización, la proliferación de centros comerciales, el espectacular aumento de vallas publicitarias, el desarrollo a veces aberrante de infraestructuras de transporte y de producción energética, la creación de instalaciones turísticas no duraderas, la simplificación de los paisajes agrarios, el abandono de ciertas regiones rurales, la extensión de bosques y eriales, la destrucción de esos bosques por los incendios, la explotación salvaje del suelo o el abandono de zonas mineras. Estos factores afean y banalizan nuestros paisajes, reducen considerablemente la diversidad de los lugares y sus caracteres autóctonos, debilitan la identidad y el sentimiento de pertenencia de los habitantes y alejan a los visitantes extranjeros. (Priore, 1999, p.4-5).

No és l'objectiu d'un treball sobre el paisatge, com a construcció estètica, assenyalar les solucions urbanístiques, agronòmiques o polítiques als problemes de degradació paisatgística i del territori. Tanmateix, com s'ha manifestat en altres capítols d'aquest treball, no podem contemplar el paisatge sense considerar la realitat del país. Ens limitarem a recopilar els elements, apuntats en diferents apartats d'aquest TFM, que estan degradant el territori i/o el paisatge de l'Àrea CV35 o el poden degradar i algunes línies d'actuació que es plantegen al respecte.

Els principals problemes detectats fan referència al model extensiu de la urbanització, associat a la dependència de l'automòbil, al segellat del sòl i la fragmentació del territori,

i en segon lloc, al creixement del sòl residual i en particular a l'abandonament de terres de conreu. Des del punt de vista paisatgístic, a aquests dos fenòmens fonamentals, cal afegir la proliferació de centres comercials i d'oci, reclams publicitaris, grafitis, abocaments, o les pedreres abandonades. El resultat és un procés de degradació del paisatge, de banalització i pèrdua d'identitat.

Els problemes i les alternatives de mobilitat són abordats pel Pla Bàsic de Mobilitat de L'AMV i analitzats a l'annex 1. Bàsicament suposen reconduir el model de mobilitat quan es redueix al màxim la mobilitat motoritzada privada i adoptar solucions sostenibles (caminar, bicicleta i transport col·lectiu). La necessitat d'aquesta transició no solament ve donada per les urgències mediambientals. Les previsible dificultats a les quals s'haurà d'enfrontar el transport per carretera a mitja termini faran imprescindible aquest canvi, segons previsions basades en els pronòstics de l'Agència Internacional de la Energia (Turiel, 2020).

De manera immediata ens hauria de fer replantejar les ampliacions de la xarxa de carreteres i els nous desenvolupaments urbanístics. S'han plantejat a aquest treball els nombrosos casos de centres d'oci o serveis fantasmes o abandonats (fenomen conegut com *Dead Mall*) junt a les autopistes secundàries del Regne Unit, França o els EUA, per motius diferents, als quals ara s'afegirien les dificultats d'accés.

Cal abordar el tractament a donar a la immensa i creixent massa d'espais en desús, el relleu de l'agricultura i la reconversió forestal són urgents. Particularment urgent és l'actuació als espais periurbans. Hem de fer una invitació a recuperar el paisatge al voltant dels pobles, fent compatibles la diversitat del Tercer paisatge amb els usos funcionals agrícoles, paisatgístics, d'esplai. És una oportunitat per inventar un nou paisatge. Una *artealització in situ*. Un cinturó verd que done continuïtat a iniciatives anteriors. Una simbiosi de medi ambient i cultura. Montaner (2008) planteja possibilitats d'intervenció en aquest sentit:

Y es en este sentido que cabría defender los paisajes culturales y, en consecuencia, los parques patrimoniales, como una reacción frente a dicha extensión de los "no lugares", frente a la globalización y banalización de tantos escenarios, como una reclamación por intervenir conservando la identidad de un territorio, valorando su memoria. Los paisajes culturales adquieren el valor de espacios semánticos, cargados de significados y capaces de transmitirnos valiosas informaciones sobre nuestra propia historia. (Montaner 2008: p.257)

Però, també ens avisa, al mateix text, del perill de convertir el paisatge en un parc temàtic.

L'artealització *in situ* del país ha de contribuir a la retrobada afectiva dels habitants metropolitans amb els nous paisatges de la perifèria. Són necessàries intervencions paisatgístiques en les quals els valors estètics i culturals tinguen una presència fonamental, però sobretot, s'haurien de considerar criteris paisatgístics en totes les actuacions que afecten al paisatge, més enllà de la restauració cosmètica. En aquest sentit, es fan necessàries intervencions planificades per preservar i ficar en valor els paisatges de la perifèria en una acció conjunta entre l'urbanisme, el paisatgisme i l'art.

Més concretament, hi ha un sèrie d'actuacions projectades o previstes que suposen l'agregament d'aquesta situació i mereixen ésser esmentades.

- L'ampliació en execució de dos a tres carrils de la CV35 entre la Pobla de Vallbona i Llíria i la prolongació fins a La Llosa, accentuarà el model de mobilitat basat en l'automòbil i els processos d'urbanització esmentats.
- Els mateixos efectes tindrà el desdoblament de l'A7 (Bypass) esmentat a l'annex 1 (p. 152) i ja licitat.
- Respecte el risc d'urbanització de Les Moles de Paterna, la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica ha incorporat aquest indret com àrea d'influència al PORN del Parc Natural del Túria, fet que suposarà majors exigències als possibles projectes que es puguen plantejar, però no necessàriament els impossibilitarien.
- La tramitació de la Urbanització del Molí a l'horta de Benaguasil, com s'ha esmentat a la pàgina 62.
- La finalització de les obres del nou estadi de futbol del VCF a l'avinguda de les Corts Valencianes, incrementaria notablement el trànsit, de no existir mesures dissuasives.

Els paisatges que veiem quan circulem per l'autovia hauríem de ser especialment considerats per ser el principal mirador i el principal focus d'actuacions.- La restauració paisatgística de la CV35 és mínima, no hi ha renaturalització dels talús, les pantalles d'insonorització que s'instal·len a San Antonio de Benageber no han tingut consideracions estètiques, ni cap a la via, ni cap a les zones protegides. Tampoc no hi ha senyalització que fiqui en valor l'entorn cultural o natural, la identitat del paisatge circumdant. La proliferació de tanques publicitàries, els grafitis i els abocaments en les vores, embruten el primer i segon pla en nombrosos trams.

Trobem a faltar a la Llei 5/2019, de 28 de febrer, d'Estructures Agràries de la Comunitat Valenciana, cap referència al valor del paisatge agrícola, si bé es consideren el turisme rural o els treballs ambientals com a activitats complementàries de les explotacions agràries, no es considera la possibilitat de contribuir des de l'agricultura a la conservació i millora del paisatge.

En definitiva, es tracta d'educar la mirada en els paisatges de la perifèria ja que considerem que aquesta és una qüestió fonamental per afavorir la sensibilització i la conscienciació paisatgística d'uns espais, en general, poc valorats per la ciutadania.

6. PRODUCCIÓ ARTÍSTICA

6.1.- Antecedents

La relació entre el paisatge i el territori ha estat una constant en la nostra trajectòria artística. A les exposicions *Ciutat i desert (2008)* i *Des del Cel : Topografia pintada (2012)*, a les qual pertanyen les pintures que es mostren a continuació, es treballa sobre el paisatge creat per la petjada humana sobre el territori, a diferents entorns suburbials.



Il·lustració 221. *El Cairo 2007*. 122x83 Acrílic i pigments sobre tauler



Il·lustració 222 *Carrer dels fornillers*, 2011. 105x75. 2007 Acrílic i carbó sobre cartró



Il·lustració 223 *Ciutat dispersa*, 2007, 2011. 61x46. Acrílic sobre paper

A l'exposició *Escrit amb runa* (2017), es treballa sobre las ruïnes a la societat contemporània, amb peces tridimensionals de formigó.



Il·lustració 224 *Reciclatge d'una presa*.2016 Formigó armat

Aquest és el text publicat al catàleg de l'exposició

Em pregunte perquè m'atrauen les ruïnes. Pot ser el seu caràcter de construcció incompleta, que deixa espai a la imaginació, resulta suggeridora, pot haver-hi bellesa, romàntica si es vol, i a l'hora ser torbadores .

Les ruïnes també ens parlen de somnis trencats. M'interessen les ruïnes de la societat industrial, són les ruïnes del formigó i l'acer. Amb les ruïnes l'home s'enfronta a si mateix, als seus límits. Qüestionen el somni del progrés i la modernitat. Ens parlen d'abruptes canvis tecnològics, socials, polítics, econòmics i de modificació de l'espai.

Per a Maria Zambrano el que veiem i sentim en les ruïnes és una esperança empresonada.

La contemplación de las ruinas cura, purifica, ensancha el ánimo haciéndole abarcar la historia y sus vaivenes, como una inmensa tragedia sin autor. Las ruinas son en realidad una metáfora que ha alcanzado categoría de tragedia sin autor. Su autor es simplemente el tiempo."

Tanmateix les tragèdies que evoquen moltes ruïnes recents tenen més autors a banda del temps, es diuen obsolescència, desídia, malbaratament, desordre, pensament efímer, corrupció, ...

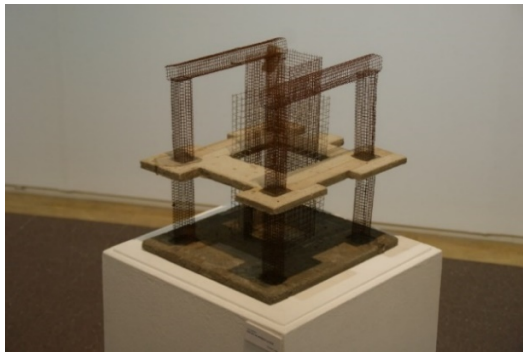
Els espais de "*Escrit amb runa*", s'han bastit a mode d'escenografies d'eixes tragèdies. Però poden no estar exemptes d'esperança. Es proposa pensar en les possibilitats que ofereixen: monuments escultòrics a la memòria, reutilització o simple reciclatge de la runa. Alguns elements poden adquirir connotacions estètiques i simbòliques més enllà del records que evoquen. Altres poden remetre a aqueix bastir i desbastir de la obra com a objecte de consum. (Beltran, 2017: p. 4)



Il·lustració 225. Presa reciclada. 2016. Formigó armat.



Il·lustració 226 Construcció interior 2016, 50 cm x 50 cm x 35 cm, Formigó armat, arpillera i morter



Il·lustració 227. Paratge després de la rutina,. 2017. Formigó armat

6.2 Projecte expositiu: CV35: Els paisatges de l'autopista

Desenvoluparem en aquest punt tot allò que es refereix a la realització del projecte expositiu de producció pròpia, titulat, CV35: Els paisatges de l'autopista.

Descripció del projecte

Frente al apogeo de las imágenes ruidosas, propias del actual territorio de la globalización, se hace necesario recuperar el caudal analítico y simbólico de la imagen que es capaz de producir el arte. Un caudal que permite esa posibilidad reflexiva y distanciada a la que se refiere Debray. Debido a ello, la imagen artística puede asumir un sentido crítico frente al poder que ejerce la homogeneización. (De Santiago, 2009: p.485)

Com es va exposar a la pàgina 13, un dels objectius d'este TFM és exposar un dispositiu artístic d'informació i anàlisi, sobre el paisatge i la realitat urbanística /ecològica de

l'àrea CV35. Es tracta de conèixer la realitat del país per configurar una mirada estètica que al seu temps ajude a reflexionar sobre el país, però des d'una òptica ampla i comprensiva que situe la realitat concreta en el marc global. Aquest dispositiu recull la producció artística inèdita i es concreta en una exposició itinerant per diferents localitats de l'àrea CV35.

Plantegem una exposició amb voluntat d'Art Públic (pàgina 25), per suposat pel lliure accés a les sales, i per l'associació entre la crítica politicosocial i el context local. Es pretén un participació activa del públic, des de la preocupació per la seua opinió i implicació. Volem interpel·lar a l'espectador utilitzant diferent recursos, tant a través dels espais d'indeterminació, com per mitja de la informació i l'anàlisi crític.

Si atenem als tipus d'interacció entre l'artista i el públic, que fa Suzanne Lacy al seu text "*Debated territory: Toward a critical language for public art*", podem distingir quatre rols no fixes : l'artista experimentador, l'informador, l'analista i l'activista. Al diagrama de la il·lustració 227 es "representa un model per un continu de posicions dels artistes. Aquets no són rols discrets o fixos, sinó que es defineixen a efectes de discussió" (Lacy. p.175)



Il·lustració 228 Diagrama posicions dels artistes. Lacy. p.175

A la producció artística exposada s'adopten les funcions d'experimentador, informador i analista, també en menor mida, la d'activista.

L'exposició consta tres àmbits: (A) *Objectes perduts*: Un bloc de cinc peces tridimensionals, (B) una instal·lació i (C) un àrea d'anàlisi i documentació.

A.- *Objectes perduts*: cinc peces tridimensionals autoportants.

Peça 1. *El talús*, 2019. Dues peces de 150x135x70 cm, fusta..

Peça 2. *L'Escomesa*, 2020. 157 x 150 x 96. ferro.

Peça 3. *5.000 m: El mapa*, 2020. L'àrea CV35 presentada amb quatre figures pictòriques, bidimensionals i translúcides de 90 x 170 cm, sobre poliestirè vidre en blanc i negre, muntades sobre suports autoportants.

Peça 4. *L'Enclusa*, 2020. 175 x 110 x 110, bronze fos i trípod topogràfic

Peça 5. *La màquina d'estavellar*, 2019. 220 X 150 x150. Pedra arenosa tallada, fusta i acer.

B. *Dormir a la CV35*, 2019. Instal·lació.

Es recrea la escenografia d'un dormitori, per experimentar la sensació d'estar en l'espai íntim privat d'algú dels habitants de la con-urbanització extensa. Dimensió variable, mínim 300 X 300 x 400.

C. A tornaveu: País i paisatge.

L'àrea d'anàlisi i documentació consta de: fotografies, mapes i dades exposats en este TFM, un vídeo: *Viatge per la CV35*, una hemeroteca i un espai de participació. Dimensió variable.

Cadascuna de les peces ens conduirà a algun dels aspectes abordats al llarg d'aquest treball, a través de la documentació que acompanyarà la peça, de manera que l'exposició dispose d'un fil conductor coherent amb la resta del TFM.

Els talús ens introduiran en l'autovia, als efectes que ha tingut la construcció i successives ampliacions de la via i en el model de mobilitat que sustenta tot el sistema.

L'escomesa ens planteja les transformacions del territori per la urbanització massiva i la interconnexió a la xarxa global.

5.000, El mapa: plasma gràficament aquestes transformacions

Mentre que *l'Enclusa* ens conduirà la mirada per crear els nous paisatges

Amb El dormitori entrem en la mirada íntima, més subjectiva, l'aïllament, la soledat de la dispersió.

L'estavelladora ens dona distància per apreciar el caràcter global dels fenòmens plantejats.

I *A tornaveu: País i paisatge* documentem i analitzem tot el contingut anteriorment exposat.

6.2.1: Objectes perduts

Peça 1: *El Talús*

Talús vell



Il·lustració 229. *Talús vell*, 2019. Vista frontal



Il·lustració 230. *Talús vell*, 2019. Vista posterior

Característiques: 2019. 150x135x70 cm, fusta.

Una autovia es pot veure com una successió de talús, els que provoquen els desmunts que s'obren quan es travessa una elevació i els terraplens que s'utilitzen per a elevar la plataforma. Així, el talús és el primer pla, que veiem en circular per una autovia, un element principal del paisatge. Alguns estan nus i sotmesos a l'erosió, d'altres estan enjardinats, són de roca, estan protegits per malles o formigonats. Els talús són els llavis de la ferida que l'obra crea en obrir-se camí. Hi ha ferides que cicatritzen i hi ha que s'infecten. En aquest cas la infecció s'escampa i amenaça amb una sèpsia. La peça evoca la fragmentació, el trencament traumàtic, una ferida mal curada, oberta encara, on l'erosió ha excavat escorrancs. Com ens recorda Albelda, la metàfora de la ferida remet al tall en la continuïtat de la pell.

“El siguiente indicador de declive será la conocida metáfora de «la herida» del paisaje, que no es en absoluto nueva en su formulación, pero que nos sigue

sorprendiendo desde su intensidad contemporánea. La percepción de la herida se apoya en la idea del paisaje como cuerpo extenso, cuya integridad se daña si se corta la continuidad de su piel. (Albelda, 2013: p.19)

Talús nou

Característiques 2021 160 x 114 x 78 cm, fusta.



Il·lustració 231. *Talús Nou*, 2021. Vista frontal



Il·lustració 232. *Talús nou*, 2021. Vista perfil esquerra

Quan es trau del seu context el talús el convertim en un objecte autònom, es tractaria d'una artealització *in visu*, utilitzant el terme d'Alain Roger. Els cavallets vistos suporten el pla inclinat, hi resta, així, al descobert, el seu caràcter escenogràfic, una tramoia en el sentit d'una part que resta oculta.

Els talús emmarquen l'entrada a l'autovia i a l'exposició, el talús vell ens remet a la transformació que ha suposat per al país la construcció de l'autovia, mentre que el talús nou ens parla de les successives ampliacions de l'obra i les perspectives de futur, plantejades al punt 2.2. i a l'ANNEX I.

Referents

Montserrat Soto

Artista que ens interessa per la seua exploració del paisatge i els efectes del desenvolupament urbà en allò referent al procés de construcció i destrucció, manifesta com la natura venç i mor. En aquestes fotografies converteix un paisatge poc atractiu en imatges “quasi èpiques” (Rosa Olivares, 2009: p.86), en la sèrie Invasió successió el subjecte és la transformació que la construcció realitza sobre el paisatge, “com eixa destrucció es converteix en construcció”.



Il·lustració 233 .Invasión Sucesión 1, Montserrat Soto. Font: Periferias



Il·lustració 234 Talús: Obres d'ampliació CV35, octubre 2020 Font pròpia



Il·lustració 235 i 236. Obres abandonades CV50. Font pròpia



Il·lustració 237 i 238. Obres abandonades CV50. Detall del Talús Font pròpia

Anselm Kiefer (Donaueschingen, Alemanya, 1945). Les seues obres matèriques són tan impactants per a la vista com per al tacte. La planxa de formigó armat ruïnosa, situada a la sala, fora de context, pren la seua pròpia espiritualitat.



Il·lustració 239. *Etroits sont les vaisseaux*-2002 Anselm Kiefer Font : MASS MOCA

Peça 2: L'Escomesa



Il·lustració 240. L'escomesa. 2020. (39º 38' 01,41N - 0º 35' 11,45")

Característiques: La peça està composta per tres elements: la construcció, les fotografies en les localitzacions (Fig. 252 a 256) i la peça textual (il·lustració 257). Dimensions de la construcció: 157 x 150 x 96. Caixa i estructura autoportant d'acer.



Il·lustració 241, interior de la caixa de l'Escomesa.

La selecció i disposició dels objectes que se situen a l'interior, tenen l'objectiu d'aportar la condició d'objecte connotat a les caixes. Tenen una "història", els senyals d'òxid i les herbes i fulles que han entrat, ens parlen que porten cert temps en eixes localitzacions, algú ha treballat amb elles i ha deixat petjades, ha deixat elements que ens suggereixen la memòria que guarden els contenidors. S'ha buscat una poètica de la ruïna, de l'abandonament que connecta amb l'abandonament del cultiu, però també amb una natura que recupera l'espai usurpat, començant per la primera avançada vegetal: la brossa, en un enfrontament amb l'avançada de la urbanització.

Localitzacions: s'han cercat localitzacions que responguen a la tipologia periurbana de les localitats de l'àrea metropolitana afectada per la CV-35. Conreus de secà i regadiu,

de taronger i horta, oliveres, garroferes i figueres, espais agrícoles en cultiu junt altres degradats i abandonats. Es mostra ací un seguit d'aquestes localitzacions.



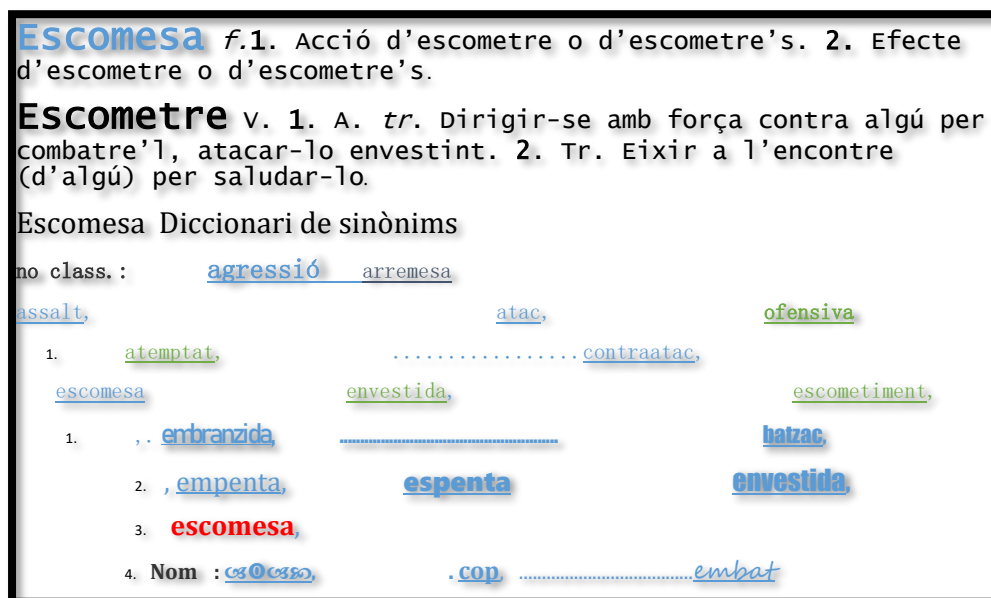
I. 242. L'escomesa en un carxofar ($39^{\circ}37'55,99''\text{N}$ - $0^{\circ}36'08,24''\text{O}$) i en un guaret. ($39^{\circ}37'59''\text{N}$ - $0^{\circ}35'08''\text{O}$) Horta protegida La Coma. Llíria



Il·lustració 243. Escomesa sota figuera ($39^{\circ}38'01,27''\text{N}$ - $0^{\circ}35'11''\text{O}$) - en horta protegida i en taronjar degradat urbanitzable ($39^{\circ}37'56''\text{N}$ - $0^{\circ}35'15,40''\text{O}$)



Il·lustració 244. Escomesa a la Coma, horta protegida. Llíria ($39^{\circ}37'57,99''\text{N}$. $0^{\circ}35'08,24''\text{O}$)



Il·lustració 245.. Sinònims. Peça textual. 2020.

La darrera onada urbanística de principis de segle XIX ha tingut una caràcter menys espontani i ha vingut de la mà de la urbanització prèvia "legalitzada". La fotografia de Montserrat Roig de la sèrie "Invasión Sucesión" 2005 (il·lustr. 258), ens va dur a pensar que si es pot urbanitzar aquesta estepa, es pot urbanitzar qualsevol indret, per inhòspit que siga, sempre que estiga prop d'un àrea metropolitana i es puguen portar les connexions de serveis mínims. Com apareix a la imatge referida, n'és prou amb unes voreres i les escomeses, peculiar denominació que és sinònim d'assalt, agressió o envestida, com es presenta a la peça textual, *sinònims*, mostrada a la il·lustració 257.

Així de violenta veu Rosa Olivares aquesta "història de destrucció i construcció".

"Un mundo violento, brutal, en continua transformación que no deja tras de él las ruinas del tiempo, sino los cascotes de la construcción rápida, unos cascotes que no tienen tiempo de convertirse en ruinas." (Olivares, 2005: p11)

L'escomesa és la connexió a una enorme xarxa de cables aeris o subterranis, tubs, línies que recorren milers de kilòmetres i integren eixe punt en un sistema complex de subministres, un flux continu de nivell supracontinental i gestionat per gran multinacionals. Ens connecta doncs, a un món globalitzat.

Traure eixos armaris de connexió del seu context, fer-los transportables i situar-los en diferents localitzacions, fora de context, provoca un xoc de contrast. Un xoc que interpel·la a l'espectador amb preguntes com ara: què és això?, què fa això ací? què faran ací?, i noves preguntes quan ens aproximem per veure l'interior. Podem qüestionar els mecanismes que ens converteixen en terminals de múltiples xarxes.

Referents

Montserrat Soto (Barcelona, 1961).



Il·lustració 246 *Invasión Sucesión 4*, 2006, Montserrat Soto, 100x225 cm Font: Periferias 2009.



Il·lustració 247 *Invasión sucesión 3*. Montserrat Soto, 2006. Font: Periferias 2009. Catàleg exp.

Premi nacional de fotografia 2019. Artista que ens interessa per la seua exploració del paisatge i els efectes del desenvolupament urbà en allò referent al procés de construcció i destrucció, manifesta com la natura venç i mor. En aquestes fotografies converteix un paisatge poc atractiu en imatges “quasi èpiques” (Rosa Olivares, 2009: p. 86), en la sèrie *Invasió successió* el subjecte és la transformació que la construcció realitza sobre el paisatge, “como eixa destrucció es converteix en construcció”.

Peça 3 5.000 m : El mapa

La peça consta de quatre panells en blanc i negre de 90 x 170 cm, muntats sobre planxa rígida de poliestirè-vidre de 2mm de gruix, es presenten suspeses sobre penjadors autoportants de fusta de 200 x 110 cm, en conjunt constitueixen un panell de forma i dimensions variables.

Els panells 1 i 2 són collages d'imatges retallades de Google Earth, impreses en paper vegetal. El mòdul 3 és una figura pintada amb tinta xinesa, amb imprimacions de pintura acrílica sobre paper continu blanc. El mòdul 4 és un dibuix a tinta xinesa sobre paper continu blanc.

En funció de la disposició dels panells, la peça s'adaptarà a diferents espais expositius d'interior, quan disposa dels suports autoportants. La disposició decidida dependrà bàsicament de la proporció adient entre continent-contingut i la il·luminació. També és adient la disposició en paral·lel, tot i que dificulta el diàleg directe entre imatges. Es deixa veure la figura al besllum per la part posterior, en aquesta disposició és possible circular entre las imatges. Seria l'opció triada quan l'espai ho permet.

L'objectiu és crear un dispositiu artístic per reflexionar sobre el creixement metropolità de València. Es treballa sobre la convergència entre el riu Túria, origen de la ciutat de València i l'autovia del Túria (CV-35).

Quan es contempla com a Treball Fi de Màster un model teòric /pràctic sobre el cartografia creixement urbanístic de l'Àrea Metropolitana de València, vam considerar la digital com un material fonamental per observar el territori transformat. El pla zenital esdevé un punt de vista adient per estudiar les trames urbanes superposades a l'anterior mosaic rural, tot configurant un nou paisatge del qual són els suburbis metropolitans valencians, on l'element urbà es barreja, indissolublement i en successives capes, amb l'espai rural en retrocés, però també humanitzat.



Il·lustració 248, 5000m: El mapa. Lluís Beltran 2021

Als quatre panells es fa ús de la llicència creativa, no existeix una mimesi completa, hi ha desajusts d'escala, detalls inventats i una selecció de l'espai presentat per a la qual s'ha tingut compte criteris estètics per damunt dels geogràfics. D'altra banda un mapa no és un imatge realista, en paraules de de R. Smithson quan es dibuixa un plànol de carrers o un mapa topogràfic, es dibuixa una imatge lògica bidimensional. La imatge lògica es diferencia de la imatge naturalista o realista perquè rarament sembla allò que

representa. No obstant, la distribució d'usos del sòl és suficientment ajustada a la realitat per a no distorsionar les possibles conclusions.

La recerca se centra en els elements que actuen com vectors del procés d'ocupació del territori. En aquesta ocasió s'ha treballat sobre els vials: la pròpia autovia i la trama del viari urbà. Per a Javier Maderuelo (2008), al paisatge el caracteritza la temporalitat, «*es una instantánea del territorio en un momento determinado*». Entre tant, el mapa actual és atemporal i mancat de subjecte. Tanmateix, els registres de les ortofotos i de les construccions virtuals com *Google Earth* tenen característiques pròpies del mapa topogràfic, com per exemple la localització i la visió zenital i, alhora, adopten la singularitat de les vistes fotogràfiques, açò és evident en la discontinuïtat de les composicions panoràmiques: els canvis de llum, les variacions entre preses, “tot allò que la topografia rebutja com soroll, la fotografia ho transforma en substancial” (Freixà, 2010: p. 262).

“A diferència de la majoria dels sistemes de representació virtual generats per ordinador, la permanència de la fotografia suposa la supervivència del registre analògic, la possibilitat d'establir un diàleg amb la temporalitat de la representació” (Freixà, 2010: p. 262).

Estem doncs, davant un registre híbrid, amb característiques pròpies de la fotografia i altres de la cartografia. Per altra banda, la creixent utilització de mapes en la producció artística contemporània sembla indicar un retrobament entre la geografia i l'art. Per als artistes contemporanis els mapes s'han convertit en eines per reflexionar sobre el territori, l'autoritat, la mobilitat i molts altres temes.



Il·lustració 249. Panell 1: Àrea CV35



Il·lustració 250 Panell 2: Urbanalització

Panell 1: L'Àrea CV35. Es parteix de la representació del territori situat entre el riu i l'autovia i organitzat al voltant d'aquests eixos. La selecció al sud del riu i al nord de la CV-35, que constitueix el contorn de la figura, s'ha realitzat amb criteris estètics i no exclusivament geogràfics. La figura s'ha construït amb un collage translúcid d'imatges de *Google Earth*, impreses, en blanc i negre, sobre paper vegetal i preses des de 5.000 m, altura a la qual sobrevolen el territori representat els avions que tenen origen o destí a l'aeroport de Manises. Ens apunta a la dependència de la tecnologia per comprendre l'artefacte tecnològic urbà.

La tècnica del collage remet a la fragmentació i a la juxtaposició i per tant al tractament que ha rebut el País.

En la vista zenital la ciutat compacta, més que entrar en conflicte amb la ciutat extensa, queda diluïda, difuminada, amb prou feines es distingeix com una taca de major densitat. És una imatge dialèctica? Podem parlar de la dialèctica del paisatge en aquest cas?

Per a un coneixedor de la zona és possible identificar distintes localitats, urbanitzacions, polígons industrials i un bon observador reconeixeria un camí, un barranc, uns camps o uns carrers, fins i tot podria reconèixer algun edifici. En determinades zones és difícil diferenciar el que es veu: són cases?, boscos?, què hi ha?. L'escala possibilita així la participació i empatia de l'espectador amb l'obra.

Panell 2: Urbanització. La intervenció sobre el "mapa" anterior elimina las zones de sòl "natural", deixant únicament representat el sòl artificial. La imatge resultant és una figura suggeridora. El sòl urbà disposat, sovint, sobre el viari rural manifesta ambigüitat, fragmentació. La fotografia ens mostra la confusió tal como és, a diferència del mapa que simplifica amb la simbologia.

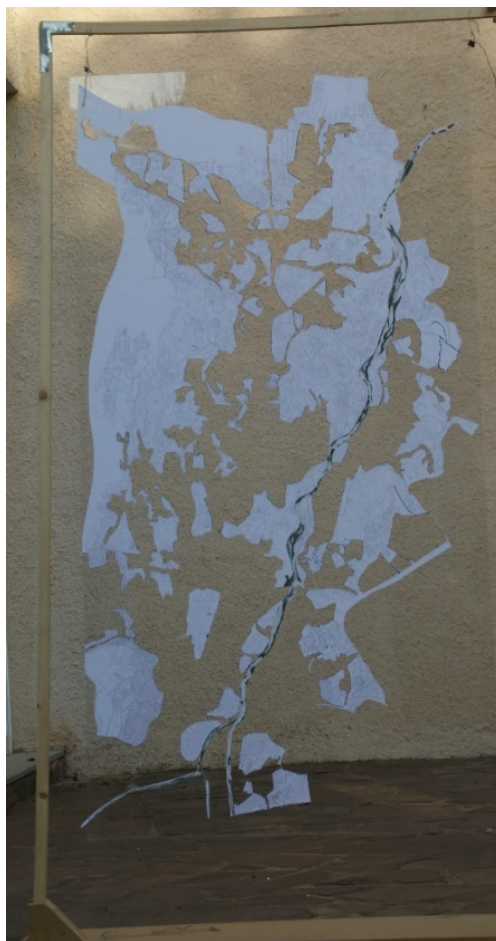


Il·lustració 251 Detall panell 2 *Urbanització*

S'observa la proporció que ocupa el sòl artificial, i la seua distribució, la situació de borsa aïllada i marginal a la qual s'ha vist reduït el sòl natural, s'aprecia el seu valor estratègic i la seua vulnerabilitat.



Il·lustració 252 Panell 3: *Gris verdós obscur*. 2021



Il·lustració 253. Panell 4: *Dos rius invertits*. 2021

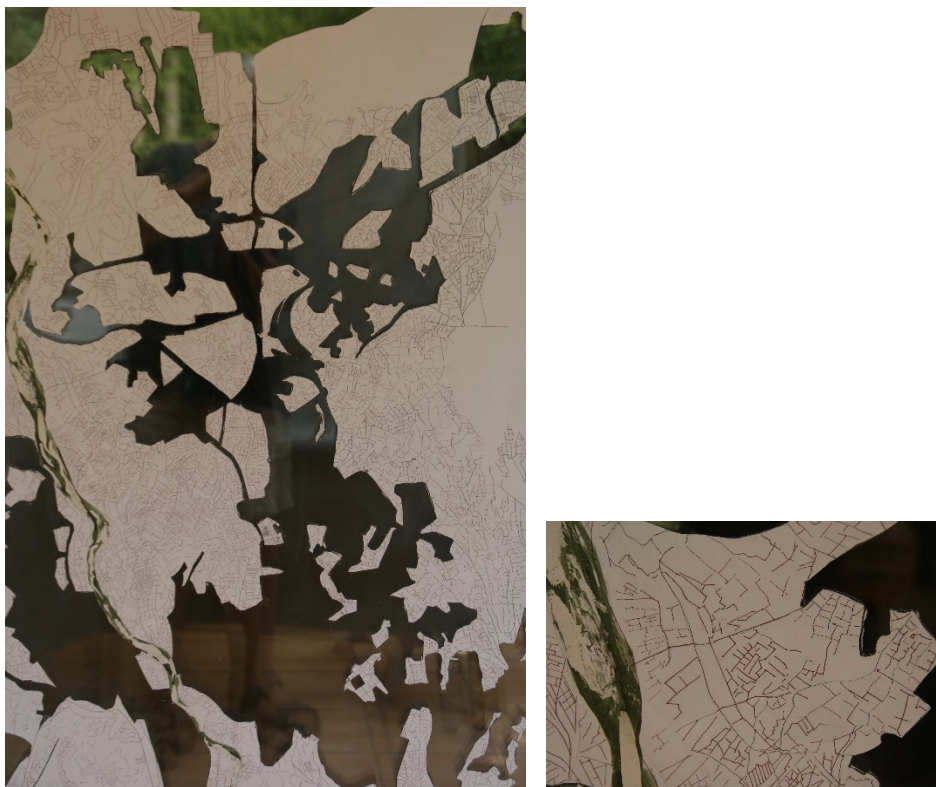
Panell 3: *Gris verdós obscur*. Pintura en tinta xina i acrílic, on s'esquemmatitza el mòdul 2, es destaca la silueta del riu Túria en color i las trames del viari en blanc. És el pas de la imatge digital a l'analògica i manual. El pas de la imatge informatitzada, informació binària codificada, als impulsos elèctrics, nerviosos, expressió de la pols i la mirada. El títol fa referència a la pedra de Portland que va donar nom al cement pel seu color paregut.

Panell 4: *Dos rius invertits*. (il·lustr. 253) És un buidat de la figura anterior, s'elimina ara el sòl artificial i es dibuixa una recreació personal del parcel·lari rústic i del viari rural. Un paisatge zenital imaginat. El Túria pren importància i organitza l'espai, però resta desconnectat.

Aquestes dos últimes peces expressen allò positiu i allò negatiu d'un mateix paisatge, ara segregat en dos usos oposats.

Es suggereixen les diferents tipologies de sòl rústic: les hortes històriques, el sòl forestal, els conreus de secà, les noves transformacions, o la petjada de la urbanització difusa, tot utilitzant signes i símbols inspirats en la tipografia ibera o grega o en simbologies inventades, es deixen buits que l'ull i el cervell poden tancar i crear altres figures.

Ens remet a un lloc vascularitzat, intensament viscut, amb història. La trama representa la dimensió pràctica, però també cultural i política. Són uns camins, uns marges dibuixats a passes, com diu Perejaume: “és possible que un dibuix fet a mà distreta, a peu distret, assoleixi el polze de l’escriptura dibuix de les coses?” (Perejaume, 2008: p.58). Un dibuix escrit amb lletres antigues o uns camins escrits a passes.



Il·lustració 254 i 255. Detalls panell 4, recreació de la trama del parcel·lari agrícola.

Les successives imatges construeixen un relat sobre l’evolució del territori, que plàsticament va de la figuració a l’abstracció, de la cartografia a la subjectivitat, de la fotografia a la pintura, en un procés de simplificació, de pèrdua de densitat, fins “oblidar” el mapa. La monocromia en blanc i negre permet centrar l’atenció i destacar el sòl artificial. S’han realitzat proves amb distintes combinacions de transparència, saturació del color, contrast i intervencions analògiques sobre el color, la forma o les textures de determinades zones. També la disposició de les imatges del collage proporciona una figura de la qual s’aprofita el seu interès plàstic i comunicatiu en coherència amb el concepte.

Referents

La realització de totes les peces d’*Objectes perduts* troba antecedents en altres treballs artístics de diversos autors. S’han seleccionat alguns per a cada peça, en esmentar-los no farem referència a tota la producció d’aquests artistes, sinó tan sols d’algunes de les seues obres.

Assenyallem a continuació els referents de *5000m: El mapa*.

Luciano FABRO. Torí, 1936 – Milà, 2007.

Va formar part del grup d'artistes italians que, a la segona meitat del S.XX, va donar lloc a l'Art Povera.



Il·lustració 256. *Italia revesciata*, 1968. Luciano Fabro. Font: Arte Povera

En aquesta peça, es dona la volta al mapa d'Itàlia i se'l penja d'una corda, anys després, utilitzant la mateixa tècnica, es va penjar els mapes de diferents regions d'Itàlia. *“Esta presentació inusual d'un tema, que d'altra manera seria mentider, crea un desplaçament del seu significat i de la nostra experiència d'ell”.* (Christov, 2014: P.103)

Newton Harrison i Helen Mayer Harrison (USA, 1932 i 1929)

El concepte d'art de Harrison abraça una àmplia gamma de disciplines. Són historiadors, diplomàtics, ecologistes, investigadors, emissaris i activistes de l'art. El seu treball consisteix a proposar solucions i implica no només un debat públic, sinó una extensa cartografia i documentació d'aquestes propostes en un context artístic. (theharrisonstudio.net/)

A la seva instal·lació multimèdia, Greenhouse Gran Bretanya, 2007-09 representa, l'impacte futur de l'escalfament global el Regne Unit, assenyalant a aquests mapes les àrees inundables.



257. Newton Harrison and Helen Mayer Harrison 2006... - IS MUN/

Il·lustració

Bárbara Fluxá (Madrid, 1974)

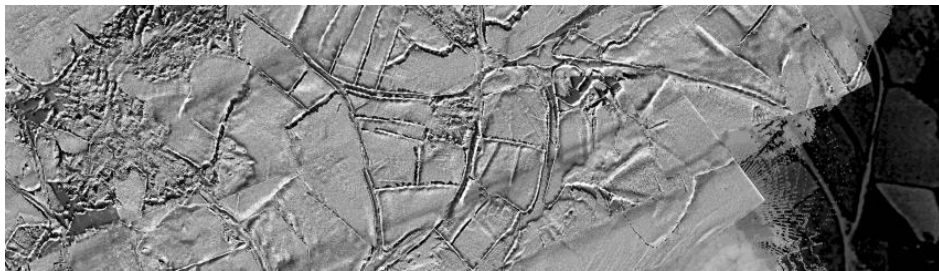
Es especialista en llenguajes plásticos actuales en torno a la representación del paisaje contemporáneo. Investiga nuevas estrategias y prácticas artísticas contemporáneas

para abordar desde el arte la crisis sistémica medioambiental y la sensibilización hacia las problemáticas actuales entre humanidad, tecnología y naturaleza.
(bellasartes.ucm.es/barbara-fluxa-alumni)

Analitza com la societat consumista construeix el territori (urbà o rural) com un “paisatge-objecte” cultural



Il·lustració 258. *Lugares*, Bárbara Fluxá. Font: WWW.barbarafluxa.com



Il·lustració 259 Bárbara Fluxá. font : WWW.archivodecreadores.es

Paulina Carreño.

Aquesta artista Xilena (1990), des de 2005, recopila imatges de satèl·lit de vistes aèries de les plataformes de Google Earth, Bing Maps i SAS Planet. selecciona sectors concrets a partir d'un criteri estètic, per a després dibuixar-les sobre paper a llapis. Aquestes il·lustracions les treballa com a vídeo i configura un paisatge difús. Focalitza l'atenció en les zones afectades per les transformacions de l'agroindústria.



Il·lustració 260. *Deformar el paisaje*. Paulina Carreño 2018. Font: Internet

Peça 4. L'Enclusa



Il·lustració 261. L'Enclusa. 2021. Fosa de bronze i trípod teodolit.

Característiques: 2021. Fosa de bronze amb patena oxidant. Dimensions 15,7 X 30 x 11 cm. Les dimensions del trípod són variables, en ser les potes telescòpiques. A l'altura d'un usuari d'estatura mitjana la peça muntada sobre el trípod obert mesura 157 X 150 X 150 cm.

El teodolit era la principal eina de treball del topògraf analògic, una disciplina imprescindible en l'observació i intervenció en el territori. Al seu temps l'enclusa és la base sobre la que es conforma el metall durant la forja. Quan se situa l'enclusa sobre el trípod d'un teodolit es suggereix un joc d'associacions. El trípod peanya, la línia de l'enclusa que apunta i construeix la mirada. El paisatge que es transforma contínuament. Com diu Perejaume: L'Aldous Huxley ja va definir al 1959 a l'home com la major força geològica del planeta "Hem incorporat el temps com un element més del territori". (Perejaume, 2008: p.21)

Quan es munta l'Enclusa sobre aquest trípod de topografia aportem un objecte connotat, ja que es tracta del trípod del teodolit amb el qual he treballat durant anys i he contribuït a algunes de les transformacions del paisatge objecte de reflexió.

Tanmateix, es pretén suggerir una reflexió a l'espectador, sense renunciar a l'interès estètic i expressiu de la proposta. Considerem que el conjunt, peça més trípod, reuneix les característiques formals i conceptuals cercades, amb una poètica que es veurà reforçada en situar l'Enclusa en les localitzacions adients de treball.

La proposta és completa amb les fotografies de la peça a diferents localitzacions, s'inclou així el context en la peça, és el que es denominaria *site specific*, un mot determinant quan ens referim a l'art als espais públics.



Il·lustració 260 Enclusa pàrquing Suministros Garcamps, Avda. de la Industria Paterna,
Il·lustració 262. Enclusa a Colinas de S. Antonio Restes antiga discoteca Arabesco. 2021



Il·lustració 261 Enclusa a Colinas de S. Antonio. 2021
Il·lustració 263. Enclusa a l'horta vella de Lliria 2021



Il·lustració 262, Enclusa a la Avda. de la Industria, Paterna, 39°32'40,27"N/0°28'0,02"O

La localització de l'Enclusa a un emplaçament (lloc físic) el senyala com un lloc: un espai utilitzat, en transformació, amb connotacions culturals, econòmiques, polítiques, vernacles, psicològiques, socials. (Blanco, 2011)

L'enclusa ens dirigeix la mirada cap als nous paisatges d'aquesta perifèria.

Referents

Els referents fonamentals estan als objectes utilitzats en la composició: L'enclusa i el trípod de topografia



Il·lustració 264 Enclusa. Font: Envilfire.com i trípod topogràfic. Font: South ATS-2

Trobem referents a la poesia objecte de Joan Brossa o les fotografies poètiques de Chema Madoz.

Joan Brossa i Cuervo (Barcelona, 1919-1998)

Poeta, dramaturg i artista plàstic. Un dels poetes avantgardistes catalans més importants de la primera meitat del segle XX. Fou un dels fundadors de la revista avantgardista *Dau al set*. *“La obra de Brossa se situa dentro de una poética post-dadaista y dado su interés por la naturaleza mental del arte, también asume aspectos y recursos de prácticas analíticas y conceptuales”* (MNCARS, Exp.1991).

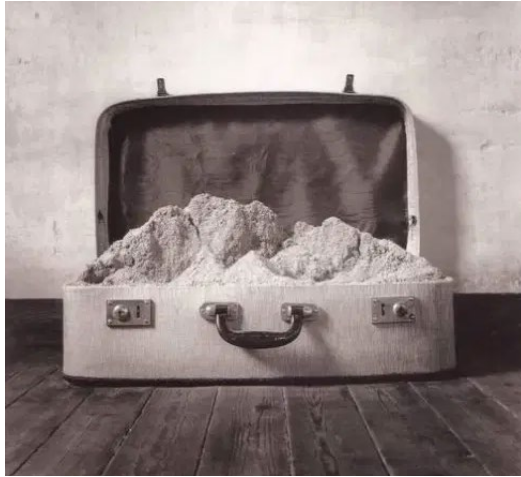


Il·lustr. 265. Joan Brossa. *Paleta-poeta*. 1989. Font: MNCARS

Chema Madoz (Madrid, 1958).

Fotògraf. Madoz utilitza objectes quotidians per destacar alguna complementarietat dialèctica entre les categories d'allò real i allò virtual, de vegades oposats de manera conflictiva. Oscil·la entre el conceptualisme i el surrealisme.

Esa capacidad de desvelar el verdadero rostro de las cosas dota a la actividad del artista de una dimensión cognitiva y, con ello, hace buena la vinculación que las estéticas del siglo XX —de Heidegger a Adorno— han querido ver entre arte y verdad. (Arenas, SD)



Il·lustració 266. Chema Madoz Font: Web

artista

Peça 5: *Màquina d'estavellar*



Il·lustració 267 *Màquina d'estavellar*. Lluís Beltran. 2019 Il·lustració 268 *Detall Màquina d'estavellar*

Característiques: 2019, 220 X 150 X 150 cm. Pedra arenosa, fusta, acer i alumini. L'esfera de pedra pesa 12 kg. Ø.

La peça es compon de tres elements: l'estructura triangulada de fusta i acer, l'esfera de roca i l'espai buit que abasta, en particular l'espai que resta semi-confinat entre l'esfera, l'estructura i el terra que sembla sostindre i esperar l'esfera. El mecanisme amb aparença arcaica constitueix altre triangle amb vèrtex en l'esfera, la corriola i el cargol sense fi. En l'esfera conflueixen doncs, tots tres triangles.

S'hi poden trobar diferents lectures a aquesta peça, la bola de pedra penjada, pot remetre al planeta, al pèndul o la ploma demolidora. La màquina, la tecnologia, alça l'esfera i porta a la tensió límit tota l'estructura, però és la tensió del cable qui millor expressa l'esforç. L'esfera passa a dependre de la màquina, sols un fil la manté suspesa. El títol de la peça també pot aportar alguna pista a les lectures possibles.

Referents

Hem trobat referents per a aquesta peça en les màquines de Leonardo Da Vinci, la bola suspesa de Giacometti o alguns mòbils de A. Calder.

Alexander Calder: (EE.UU. 1898–1976)

Enginyer i escultor. Va evolucionar de la figuració inicial fins l'abstracció, iniciador de l'escultura cinètica. Els seus mòbils (nomenats així per M. Duchamp) estructures de

formes orgàniques abstractes, en general suspeses en l'aire, es doten d'un moviment suau i harmònic.

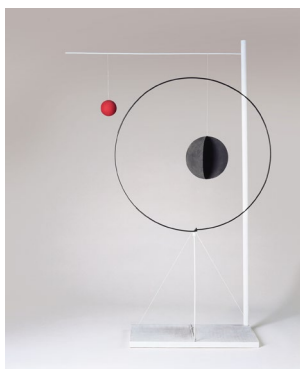


Il·lustració 269 *Boule suspendue*, 1931 Alberto Giacometti. Font: VEGAP, Bilbao 2018

Ens ha interessat especialment la peça *Bola suspesa*, per les referències al pèndul, i per com l'espectador rep el moviment i la relació amb el temps.

*El aspecto más innovador que Bola suspendida incorpora para la época es la utilización del movimiento real en la obra. Hasta entonces, la escultura había sido siempre considerada estática. Gracias a que la bola oscila como un péndulo, el espectador percibe el movimiento, es decir, la obra no se limita a dar ilusión de movimiento, sino que este existe de manera física concreta y objetiva, y no solo como forma plástica. El movimiento es real, y, por lo tanto, el medio temporal en el que se inscribe es el tiempo real de la experiencia.*¹¹

De la peça *Objecte amb bola roja* ens interessa la relació entre l'esfera i el triangle.



Il·lustració 270, *Objecte amb bola roja*, 1931, A. Calder. Font: INFOBAE 2018

¹¹ Presentació de la Retrospectiva Giacometti. Guggenheim Bilbao 2018

B. Instal·lació: *Dormir a la CV35*



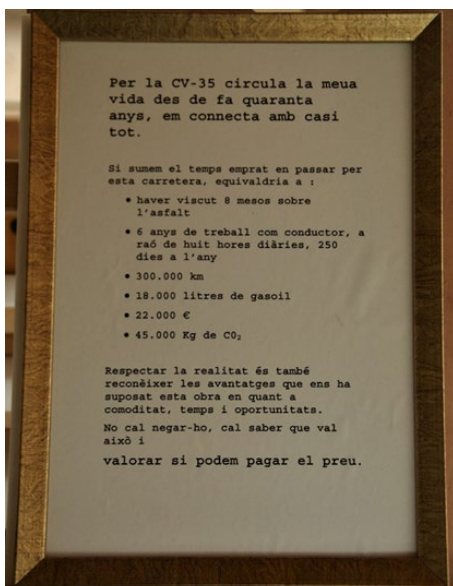
Il·lustració 271, Maqueta instal·lació "*Dormir a la CV35*" Lluís Beltran 2019

La proposta es pot adequar a diferents espais expositius amb un mínim 12 m². L'accés al dormitori es realitza a través d'una porta o corredor. El mobiliari està format per dos llits individuals, un llit obert i utilitzat i l'altre sense desfer, dos tauletes de nit, una taula i un cadira. Dalt del llit se situa una fotografia "artística" de la CV-35 i a una paret un artifici de finestra on podem veure, imatges de la urbanització difusa de l'Àrea CV35. (il·lustr. 267). Un panell dalt la taula amb un text emmarcat (il·lustr. 264), sobre com afecta la CV-35 a la meua vida, la imatge d'un dormitori decorat amb la fotografia d'una autopista, reflex irònic del propi espai on es trobem.

Es concep com un espai al qual cal entrar per a experimentar la sensació d'estar al dormitori privat d'un dels habitants, d'un xalet de la con-urbanització difusa. Inclou la intervenció de l'espai que aporta el caire vivencial. Pretén recrear l'escenografia d'un espai íntim. Proposa viure una experiència d'intromissió, anar més enllà del *voyeur*, entrar al joc de descobrir per les "pistes" qui dorm allí. El paisatge urbà és una petjada que descriu a qui l'habita i quina és la seua circumstància. La casa no és per tant un marc innocent, és el nostre reflex, el lloc d'intimitat, del conflicte i d'allò inhòspit.

A *Dormir a la CV35* es juga amb la ironia, la metàfora i la contraposició entre natura i cultura.

La presentació formal s'inspira en l'estètica del còmic, hi ha en tot això una referència al llibre "*La casa*" on Paco Roca (2016) descriu el procés de construcció de la segona residència familiar, en un relat entranyable i extrapolable a moltes altres cases d'aquest tipus. Però, sobretot, fa esment al fet d'entrar a una realitat fictícia, una construcció artística i efímera.



Il·lustració 272. *Dormir a la CV35. Declaració emmarcada,*

imatge de capçalera del llibre i sanefa perimetral

Es cerca com suggerir a l'espectador associacions entre el relat geogràfic-polític i la història personal. Conèixer les relacions entre aquest model urbanístic i el canvi climàtic. Sentir i pensar les contradiccions de viure en la natura gràcies al cotxe i a l'autovia, amb paraules de Paula De Santiago: "*en la exacta posició del cosmonauta en su burbuja*" (De Santiago: p.508).

Per aconseguir-ho, plantegem en primera persona una declaració sobre una realitat en la qual es podem reconèixer tots els que també tenim una dependència del transport motoritzat privat (il·lustr. 264).



Il·lustració 273. *Dormir a la CV35. Collage - Sanefa perimetral*

Una sanefa perimetral envolta l'estança, es tracta d'un collage d'imatges, en to sèpia, de l'autovia en tot el seu recorregut metropolità.



Il·lustració 274 *Dormir a la CV35. Detall Collage- Sanefa*



Il·lustració 275 *Dormir a la CV35*. Detall de l'artifici de finestra.

L'artifici de finestra retro-enllumenada, amb fotografies sobre paper vegetal constitueix un bloc de documentació visual sobre el paisatge de les urbanitzacions i aporta la principal il·luminació de l'espai.

Referents

Paco Roca. (València, 1969).

Dibuixant-guionista i escriptor d'històries gràfiques i il·lustrador. Premi nacional de Còmic 2008. Guanyador del premi [Inkpot Award](#) 2019 a la [Comic Con](#) de San Diego.

Al llibre *“La Casa” 2015* aporta una mirada autobiogràfica de les persones que han construït o viuen en molts dels habitatges de la perifèria dels quals hem parlat en aquest treball. Descriu el procés de construcció de la segona residència familiar en un relat extrapolable a moltes altres cases de segona residència. Però, sobretot, fa esment al fet d'entrar a una realitat fictícia, una construcció artística i efímera.



Il·lustració 276. *La Casa* Paco Roca, 2015. p.8. Font: Sillón orejero.

L'exposició *“A pie de cama, Miradas sobre un espacio”* (Sala Parpalló 2010) descriu el llibre com, *“Un espacio que se convierte en escenario de situaciones tan especiales como el*

nacimiento y la muerte, el sexo, la enfermedad, los sueños, el miedo, el trabajo o la reflexión, un único lugar donde habitamos por completo.” Em planteja la convergència amb el cotxe on també vivim moltes d’aquestes situacions.

Molts artistes han representat un llit com a expressió d’intimitat, reflex de la personalitat de l’usuari. Com ara Delacroix i *My Bed* (1998) de Tracey Emin, un llit totalment desorganitzat, o el llit de Louise Bourgeois, perfectament ordenat amb suggeridors objectes sobre ell.

Mona Hatoum. (Beirut 1952)

Artista britànica d’origen palestí,



Interior Landscape, 2008. Instal·lació

Exp. IVAM 2021

Hatoum centra el seu interès en la creació d’unes peces que, malgrat la seua forma simple i reduccionista, impacten emocionalment i psicològicament en l’espectador. L’artista incorpora deliberadament a les seues obres uns estrats paradoxals de significat generadors d’una ambigüitat i ambivalència que fan possible lectures diverses i contradictòries. A més, recorre amb freqüència a materials atractius i seductors amb els quals crear objectes i instal·lacions suggeridores però que, vistos de prop, permeten albirar sota la seua superfície un rerefons d’amença o de perill (Dossier de premsa IVAM Exp.Mona Hatoum 2021)

C. A tornaveu: País i paisatge



Il·lustració 277 Fragment de 'l'Arxiu fotogràfic: A tornaveu, País i paisatge.

"Sobrevolar el lugar equivocado como estrategia de producción artística"

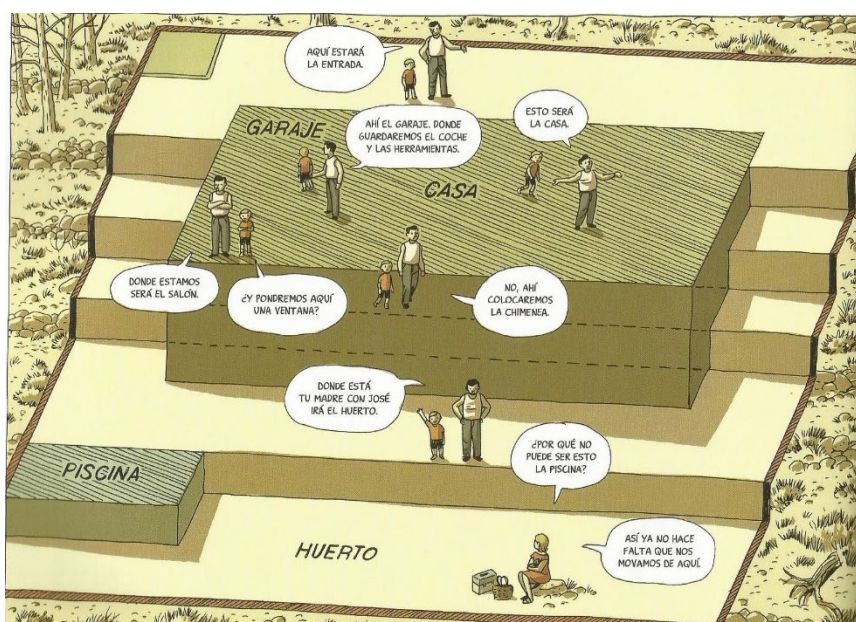
Anàlisi i documentació

En aquest apartat es procedeix a exposar part de la informació recopilada, en gran part replegada i analitzada a l'ANNEX I. S'han emprat recursos variats, hem disposat de la documentació, del número, de les dades, del càlcul, de la demografia, l'enginyeria o l'estadística. S'utilitza l'hemeroteca, la cartografia, el text, la fotografia, el vídeo, l'arxiu fotogràfic o la col·lecció d'objectes. La documentació exposada s'adjunta a l'ANNEX III.

Quan estudiem el país articlem un discurs que ens torna en forma de paisatge, la visió ressona en l'objectivitat i el tornaveu ja és mirada, la mirada és emoció. En aquest apartat transitem de les raons i les dades a les emocions que ens han de permetre construir un paisatge i, al seu ressò, repensar un país.

Hi trobem tres blocs de documentació:

A.- Partim de la il·lustració de Paco Roca "La casa", on es planifica i es projecten les il·lusions i expectatives que van generar molts d'aquests habitatges, es situa en un pla emotiu.



Il·lustració 278. La Casa Paco Roca.

Un text que convida a l'espectador a calcular les emissions de CO2 equivalent per la mobilitat del seu cotxe. Sobre la taula es situa una pantalla amb un vídeo de 8 minuts en bucle, amb un viatge sobrevolant la CV-35 des del Pont de Les Glòries, ciutat de València, fins el polígon industrial de Carrasses al terme de Lliria, seguit de la visita a una de les urbanitzacions amb el so característic d'aquests espais.

Vols fer el teu càlcul?

Indica els Km recorreguts a l'any _____

Un turisme consumeix cada 100 Km entre 5 i 10 litres de combustible, consum medi, per exemple, 7 l/100km

Consum anual = Km recorreguts $\times 7 / 100 =$ _____ litres de gasoil/gasolina.

Amb un factor d'emissió mitjà de 2,5 Kg de CO₂/litre (Oficina Catalana del canvi climàtic, 2018) les **emissions equivalents de CO₂** seran:

_____ litres de combustible $\times 2,5$ Kg CO₂/litre = _____ Kg equivalents CO₂

Cost econòmic = litres de combustible \times preu medi 1,2 €/litre = _____ €

Il·lustració 279 Càlcul personal d'emissions equivalents de CO₂

Un **quadern de notes** en blanc i una **llapissera** per fer càlculs.

A aquest bloc es situa l'arxiu fotogràfic, exposat en este TFM. Il·lustració 277.

Aquest primer bloc de documentació apel·la més directament a les emocions, es pretén que actue com un detonant per captar l'interès cap a la resta de documentació.

B.- El segon bloc és informatiu, es dedica a la caracterització de l'àrea estudiada, amb els mapes topogràfics corresponents i textos sobre la mobilitat, l'Àrea Metropolitana de València, la població i les emissions de CO₂ que se li poden atribuir. També, sobre la taula, es troba l'estudi tècnic en el qual s'ha fonamentat aquest treball i del qual s'ha extret la documentació.



Il·lustració 280 Mapes topogràfics amb les zones urbanitzades

MOBILITAT SOSTENIBLE	
Són sostenibles, els desplaçaments no motoritzats (a peu i bici) i el transport públic.	
Localitat	MOBILITAT SOSTENIBLE
Castellón	20,1 %
La Vall de València	22,7 %
L'Albufera	23 %
Bar. Benicarló de Benicarló	23,8 %
València	24,3 %
Benicarló	24,4 %
Vila Morisca	24,5 %
Liria	24,7 %
Valencia	24,8 %
Àrea Metropolitana	24,9 %

Les successives ampliacions del viari no han fet sinó incrementar el trànsit fins tornar a saturar la infraestructura.

Així té relació tant amb l'efecte atractor de la pròpia via quan funciona de manera fluida com amb el continu creixement urbanístic sobre el mateix model difús i dispers.

Fita tècnica mobilitat JMV 2018 p. 30-34

Emissions CO₂

El trànsit que circula per l'autopista entre València i Liria, (25 km) podem estimar que genera unes emissions equivalents de l'ordre de **150.000 TM** de CO₂/any.

Com referència, les emissions equivalents de CO₂ del conjunt de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) durant 2017 van suposar 27.933 TM CO₂ (FGV 2017)

Sobre la CV-35 es situen grans centres atractors de transit:

- 6 Centres comercials i d'oci
- 11 polígons industrials
- 5 hospitals
- El Campus de Burjassot
- La Fira de València
- Grans centres administratius
- Les casernes de Marines i Bètera
- La Ciutat esportiva del VCF
- El Palau de Congressos
- ... i estan previstos més, però no caben més ampliacions als trams congestionats

POBLACIÓ

- En la CV-35 conflueixen 14 localitats amb més de 250.000 habitants i una població flotant que pot duplicar o triplicar esta cifra
- Al Camp de Túria el creixement es va accelerar amb la construcció de l'autovia el 1992 i posterior ampliació el 2009, la població s'ha triplicat en este procés

C.- El tercer bloc és l'hemeroteca, analitza al confrontar les notícies recents, que afecten la CV-35, amb les notícies sobre el canvi climàtic.

ACTUALITAT

- Projecte de construcció de un nou centre comercial i d'oci INTUMEDITERRANI front a Kinèpolis.
- Projecte d'ampliació del Bypass a 12 carrils
- Debat sobre la continuïtat de la construcció del Nou Metalla
- Aprovació el passat 29 de novembre del primer Pla bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València
- Publicació el 5 de febrer 2019 de la nova LLEI, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge de la Generalitat. Permet regularitzar 350.000 habitatges il·legals al País Valencià.



Il·lustració 281. Hemeroteca. Fragment

S'ha construït una narració subjectiva perquè es fa una selecció amb la intenció de problematitzar la situació analitzada a aquest treball, encara que basada en dades objectives. Procurem analitzar les dades amb certa profunditat, per dotar el relat de coherència conceptual i amb les imatges que acompanyen els textos. Com apunta Paloma Blanco (2011), al referir-se a l'artista analista:

Quando el artista adopta una posició de analista, el trabajo sobre la imagería visual se sustituye a menudo por un énfasis sobre el texto verbal en la obra, desafiando de este modo las convenciones de belleza. Su análisis asume un carácter estético desde la coherencia de ideas o desde su relación con las imágenes visuales. (Blanco, 2011: p.18)

Es cerca també l'empatia amb el reconeixement dels avantatges que ens procura l'autovia o la construcció d'una casa en la natura, per contrastar-la amb l'altra realitat: el temps, els diners i els costos que externalitzem perquè, finalment, també recauen sobre nosaltres. Passem així del jo al nosaltres.

Es podrà optar per diferents graus d'aprofundiment, per exemple, en llegir els titulars o els textos complets, descobrir les diferents cares-capes. La presentació formal, la implicació personal de l'autor i la relació amb el cotxe i l'autovia, la realitat d'una

València extensa, el model urbanístic adoptat i les seues conseqüències. La relació amb el canvi climàtic.

Referents

Hans Haacke (Colònia, 1936)

Referent de l'art conceptual, des d'una pràctica artística que contempla l'estètica de sistemes i de la investigació d'estructures sociopolítiques que posaven l'èmfasi en les institucions de l'art.

A obres com "*on social grease*"(1975) o el "*Projekt'74*" utilitza panells amb textos on es descriuen el fets que s'interessa comunicar per deixar veure, per juxtaposició, la relació entre art i comportament social.

Ha estat una referència per a aquest treball, tant des del punt de vista formal com conceptual, pels seus treballs de documentació de l'espai urbà a l'exposició *Castillos en el aire* (2012), al MNCARS, on esbrina la realitat de l'eixample de Vallecas, mostra les imatges junt a escriptures immobiliàries, plànols d'edificis i carrers buits amb noms dedicats als principals moviments artístics del segle XX.



Il·lustració 282. *Castillos en el aire*. 2012 Hans Haacke Font: MNCARS

Rosell Meseguer. Oriola, 1976.

Entrellaça imatges, escultures i nombrosa documentació i es recolza en aquests elements per narrar el seu discurs.



Il·lustració 283 *Lo invisible* 2019. Rosell Meseguer. Casa Bardín. Alacant

7. CONCLUSIONS

L'àrea urbana articulada al voltant de la carretera Vcia -Ademús, CV-35, és el principal eix de creixement de l'Àrea Metropolitana de València, tant en quant a població com respecte a la superfície urbanitzada. Al voltant d'aquesta via s'ha constituït una conurbanització de més de 77 km² en gran part dispersa i/o difusa. Es tracta d'un model de perifèria basat en l'ús massiu de l'automòbil, una realitat extrapolable al creixement de tantes altres àrees metropolitanes, emmarcada en un fenomen global de transformació de les ciutats compactes en àrees metropolitanes extenses. Podem trobar trets comuns a totes estes conurbanitzacions, Rem Koolhaas descriu en *La Ciutat Genèrica* els principals trets d'estes macroubanitzacions i alguna d'aquestes característiques les podem trobar a l'Àrea estudiada, així com els espais porqueria (Junkspace).

El model que planteja problemes tant en termes de mobilitat, com de petjada ecològica de consum de recursos limitats. Ens plantejem així les relacions entre els quatre elements: territori, paisatge, ecologia i art i conclouem que el paisatge com experiència estètica és necessari per acceptar objectius raonables referits al territori i l'ecologia.

També ha produït transformacions radicals del paisatge, una mirada sobre aquesta realitat ens permet reflexionar sobre el paisatge del país anteriorment descrit. Trobem un paisatge perifèric organitzat al voltant de l'autovia, on conviuen els centres d'exposicions amb els cementeris i les universitats, les àrees comercials amb els hospitals i els nous barris residencials, de tota mena, encarats a l'autovia, els nuclis històrics amb els polígons industrials, parcs empresarials i equipaments esportius amb bosses de ruralitat residual. Una juxtaposició d'elements que sols troba origen i continuïtat en la pròpia autovia.

Aquesta descripció no es correspon amb el cànon estètic romàntic que associa perifèria i marginalitat, tot i que també hi ha marginalitat en aquesta nova perifèria, el model es correspon amb el de les noves perifèries metropolitanes. Es tracta d'una àrea neuràlgica de l'Àrea metropolitana de València, un espai de diversitat i canvi, escenari d'un creixement metropolità característic d'una època dominada per l'automòbil, i en eixe sentit es podria considerar un paisatge sublim.

Com diu A. Roger la mirada *in situ* ens confirma la destrucció del paisatge rural tradicional, en un procés de rurbanització, al temps, no trobem referències de la mirada *in visu*, es tracta d'un paisatge no artealitzat.

Com habitants d'aquest país hem deixat de mirar aquest entorn quotidià, mal que siga a través de la finestreta del cotxe, ens cal una mirada estètica a la realitat d'aquesta nova perifèria, sense que això signifiqui conformar-nos amb un país deteriorat. Els canvis profunds i tan ràpids provoquen un trencament del vincle afectiu amb el territori, una desafecció cap al territori que ja no es reconeix. Això comporta un major maltractament i una major passivitat front a la degradació.

Ens plantejem així la necessitat de artealitzar aquesta nova perifèria, des d'una visió personal com afectats, d'inventar un nou paisatge des d'una mirada estètica i crítica al

territori real, eixe és l'objectiu que s'ha intentat aportar amb les descripcions i consideracions realitzades a aquest TFM.

Es tracta, doncs, de conèixer la realitat del país per configurar una mirada estètica que al seu temps ajude a reflexionar sobre el país.

Els apartats 3 i 4 s'han dedicat a recuperar eixa mirada estètica sobre els diferents paratges de l'Àrea CV35, en descriure i analitzar les diferents tipologies de paisatge identificades apareixen expressions com ara: homogeneïtzació, tropicalització, banalització, urbanització, pèrdua de identitat, interconnexió, vacuïtat, nuclis històrics que s'han independitzat del paisatge rural, paisatges velats, fragmentació,... que ens plantegen els problemes trobats. Però també podem trobar altres expressions com: recuperació, regeneració, reconversió, revalorització, continuïtat, coherència, identitat, història, horta dinàmica i productiva, espais ben conservats, Parc Natural, paisatges entranyables, espais de memòria i vida o paisatges de perifèria amb valors i bellesa.

És destacable l'abundància d'espais en desús : sòl urbà sense construir, zones marginals de les infraestructures, infraestructures i pedreres abandonades, espais forestals degradats i sobre tot la terra agrícola sense cultivar.

Aquesta enorme quantitat de superfície "residual" reuneix trets del Tercer Paisatge de G. Clement o/i del Terrain Vague de I. Solà. Com hem assenyalat, a molts indrets arriba a configurar-se un nou paisatge, que pel caràcter ruïnós, potser s'acosta més al paisatge sublim que al paisatge pintoresc que era.

La producció artística explicada al capítol 6, pretén aprofitar la capacitat de l'art per despertar emocions estètiques que ajuden a afirmar la consistència del discurs mediambiental i en general de reflexió sobre el paisatge i el territori. És, en tot cas, un camí del qual, segurament, no es poden esperar resultats immediats.

Cadascun dels elements construïts per a aquest projecte expositiu ens conduirà a algun dels aspectes abordats al llarg d'aquest treball, a través de la documentació que acompanyarà la peça.

Els talús ens introduiran en l'autovia, en els efectes que ha tingut la construcció i successives ampliacions de la via i en el model de mobilitat que sustenta tota l'estructura.

L'escomesa ens planteja les transformacions del territori per la urbanització massiva, la interconnexió a la xarxa global.

5.000, El mapa: plasma gràficament eixes transformacions

Mentre que *l'Enclusa* ens conduirà la mirada per a crear els nous paisatges

Amb El dormitori entrem en la mirada íntima, més subjectiva, l'aïllament, la soledat de la dispersió.

L'estavelladora ens ofereix distància per apreciar el caràcter global dels fenòmens plantejats.

I A tornaveu: País i paisatge documentem i analitzem tot el contingut anteriorment exposat.

Com s'ha apuntat al capítol 5, sobre les amenaces i oportunitats, el paisatge com a construcció estètica no viu al marge de de la realitat del país, assenyalant alguns dels principals problemes que s'han plantejat al respecte.

En primer lloc, cal reconduir el model de mobilitat, reduir al màxim la mobilitat motoritzada privada i adoptar solucions sostenibles (caminar, bicicleta i transport col·lectiu). La necessitat d'aquesta transició no solament ve donada per les urgències mediambientals, les previsible dificultats a les quals s'haurà d'enfrontar el transport per carretera a mitja termini va a fer imprescindible aquest canvi, segons previsions basades en els pronòstics de l'Agència Internacional de la Energia (Turiel, 2020). De manera immediata ens hauria de fer replantejar les ampliacions de la xarxa de carreteres i els nous desenvolupaments urbanístics. S'ha plantejat a aquest treball els nombrosos casos de centre d'oci o serveis fantasmes o abandonats (fenomen conegut com *Dead Mall*) junt a les autopistes secundàries del Regne Unit, França o els EUA, per motius diferents, als que ara s'afegirien les dificultats d'accés.

Cal abordar el tractament a donar a la immensa i creixent massa d'espais en desús, el relleu de l'agricultura i la reconversió forestal són urgents. Particularment urgent és l'actuació als espais periurbans.

L'arteficialització *in situ* del país ha de contribuir a la retrobada afectiva dels habitants metropolitans amb els nous paisatges de la perifèria, són necessàries intervencions paisatgístiques en les quals els valors estètics i culturals tinguen una presència fonamental, però sobretot, s'haurien de considerar criteris paisatgístics en totes les actuacions que afecten al paisatge, més enllà de la restauració cosmètica. Els paisatges que veiem quan circulem per l'autovia hauríem de ser especialment considerats per ser el principal mirador i el principal focus d'actuacions.

8. FONTS REFERENCIALS

Recursos en línia

ALBELDA, J. Et al (2015). *Arte, empatía y sostenibilidad. Capacidad empática y conciencia ambiental en las prácticas contemporáneas de arte ecológico*. Ecozon@ Vol.6, nº 2 Recuperat de <http://ecozona.eu/article/view/662/708>

ALBELDA, J. (2013). *Los paisajes del declive. La concepción del paisaje en el contexto de la crisis ecológica global.*, Bilbao: FabriKart nº11, EHU. pp. 12-27. Recuperat de <http://www.ehu.eus/ojs/index.php/Fabrikart/article/view/12539>

APPLEYARD, Donald; LYNCH, Kevin, MYER, John. (1965). *The View from the Road*, [The View from the Road - National Academy of Sciences ...](#)

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE TELEDETECCIÓN (2020). 1Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0) Recibido: 04/03/2015Aceptado: 29/07/2015REVISTA DE TELEDETECCIÓN (2015) 44, 1-14ISSN 1133-0953EISSN 1988-8740<http://dx.doi.org/10.4995/raet.2015.3628>* Autor para la correspondencia: luifergim@hotmail.com

ASTIBIA, Humberto. 2016. *Sobre el paisaje y su relación con el arte y la naturaleza*. Artículo publicado en la Revista Euskonews de Eusko Ikaskuntza (nº 708). <http://www.euskonews.com/0708zkb/gaia70801es.html>

BENAGES-ALBERT, Marta. (2015) *Els Espais Oberts Periurbans I La Configuració del Paisatge Quotidià en Entorns Metropolitans*. Programa de doctorat en Arquitectura. Universitat Internacional de Catalunya. ESARQ. [110 Benages-Albert Marta.pdf](#)

CABRELLES Sagredo, M.ª Soledad. (2013). *El paisaje sonoro: “una experiencia basada en la percepción del entorno acústico cotidiano”*. Biblioteca virtual Miguel de Cervantes [el paisaje sonoro: “una experiencia basada en la percepción ...](#)

CARRASCO Barranco, Matilde. (2017). *¿Es posible el regreso de la belleza? Estética, belleza y política en el arte contemporáneo** (Ágora - Papeles de filosofía. (PDF) [¿Es posible el regreso de la belleza? Estética, belleza y ...](#)

COLAFRANCESCHI, Daniella. (2010). *Paisatge del conflicte, espai de diàleg*. En Franges. Els paisatges de la perifèria] [en línia]. < http://www.catpaisatge.net/franges2010/cat/img/franges_CAT.pdf> [consulta: 17.10.2011].

CONSELL D'EUROPA. (2000). *Conveni europeu del paisatge*. [en línia]. http://www.mma.es/secciones/desarrollo_territorial/paisaje_dt/convenio_paisaje/pdf/cep_catala.pdf

DEBORD, Guy. (1958). *Teoría de la deriva*. <https://derivelab.org/11-teoria-de-la-deriva/> [en línia]. [consulta: 02.04.2021].

DE SOLÀ-MORALES, Ignasi. (2007). *Terrain Vague* file:///C:/Users/lluis_gfpx4hz/Downloads/document.pdf

ESPEJO, Bea. (2015). Entrevista de a Rogelio López Cuenca per a la inauguració de l'exposició a l'IVAM. <https://elcultural.com/Rogelio-Lopez-Cuenca> (consulta: 30/10/2020)

GARCÍA, Ernest. (2006). *El cambio social más allá de los límites al crecimiento: un nuevo referente para el realismo en la sociología ecológica*. [En línea] Aposta revista de ciencias sociales. Abril 2006 núm. 27. [Citado el: 14 de abril de 2013] Disponible en Web: <http://www.bioeticanet.info/ambiente/creccambso.pdf>

GENERALITAT VALENCIANA. (2007). *PORN Parc Natural del Túria*. <http://www.parquesnaturales.gva.es/va/web/pn-turia>

FERNÁNDEZ-Gimeno i López-García. (2015). *Expansión urbana del Área Metropolitana de Valencia en el periodo 1984-2011 a partir de imágenes Landsat TM y ETM* REVISTA DE TELEDETECCIÓN 44, 1-14
<http://www.gabrisolera.com/images/tex/7.pdf>. El Terrain Vague por Ignasi Solà

HERMOSILLA PLA, J. (1993). *El Camp de Túria y la Hoya de Buñol-Chiva. Accesibilidad, industria y segunda residencia*. Departament de Geografia, Universitat de València, Valencia, 266.

HERMOSILLA, Jorge. Coord. (2019). - *La indústria valenciana. Una visió territorial del mercat laboral* 1. El context productiu a la subàrea funcional de València 2 El Camp de Túria. Universitat de València. p.60-61

INGERSOLL, Richard. (2020). *Infraestructura como arte: hacia los readymades urbanos*. <https://www.arquine.com/infraestructura-como-arte-hacia-los-readymades-urbanos/>

LAKA, Xavier. (2013). *Arte y ecología: la práctica artística entre la urgencia estética y la alarma ecológica*. Conferencia presentada en el Seminario I+D Prácticas artísticas, ecológicas y colaborativas en espacios marginales, (Centro de Arte Dos de Mayo, Móstoles, Madrid, abril,) Organizado por I+D de Arte y Entorno de la Facultat de Belles Arts de Valencia

LAZY, Suzanne. (1995). *Debated territory: toward a critical language for public art*. <https://documents.pub/document/lacy-debated-territories.html>

LÓPEZ Cuenca, Rogelio. (2015). Entrevista de Bea Espejo a per a la inauguració de l'exposició a l'IVAM. <https://elcultural.com/Rogelio-Lopez-Cuenca>

MARÍN, Carmen. (2013). *Hacia un método de análisis de las actividades artísticas desde la ecología* [En línea] [Citado el: 04 de 07 de 2013.] Disponible en Web: ECOLOGISTAS EN ACCIÓN. <http://www.ecologistasenaccion.org/article25345.html>.

NAREDO, José Manuel. (2002). *Anatomía y fisiología de la conurbación madrileña: gigantismo e ineficiencia crecientes*. JOSÉ MANUEL NAREDO Barcelona (España), 26 de octubre de 2002.

[Anatomía y fisiología de la conurbación madrileña: gigantismo ...](#)

NAVARRO, Merxe. (2015). Culturplaza.com, en: *Estos son los edificios más feos de València según los arquitectos*. <http://epoca1.valenciaplaza.com/ver/156560/estos-son-los-edificios-mas-feos-de-valencia-segun-los-arquitectos.html>

MNCARS [PDF](#) museoreinasofia.es [LIBRO] [Castillos en el aire](#)
[Centro andaluz de Arte Contemporáneo. Atributos urbanos. Un proyecto del](#)
<https://www.atributosurbanos.es/terminos/autopia/> (2 novembre 20).

OBSERVATORI DEL PAISATGE. (2010). [Programa del Seminari Internacional Franges. Els paisatges de la perifèria] [en línia]. < http://www.catpaisatge.net/franges2010/cat/img/franges_CAT.pdf> [consulta: 17.10.2011].

PASCUAL, J.A., (2004). *Dinámica reciente de usos del suelo en el continuo metropolitano de Valencia (1956- 1998)*. Cuadernos de Geografía, 76, 183-202.

SADURNÍ, Laia i Ramujkic, Vahida.(2003). [Mapes Rotor . Crítica urbana](#). Col·lecció de cartografies creades pel col·lectiu RoToR:
<https://concentricfields.org/ca/cartografia/?project=2>

SALA, Pere. (SD). *Perifèries urbanes. L'experiència dels catàlegs de paisatge de Catalunya*.http://www.peresala.cat/wp-content/uploads/Periferies_urbanes_Plecs_de_Paisatge.pdf

Libres i catàlegs

AA. VV. (2001). *Arte y Naturaleza*. NMAC Montenmedio Arte Contemporáneo. Cádiz: Ed. Fundación NMAC.

ADORNO, Theodor W. (2004). *Teoría estética*. Madrid: Akal.

ABALOS, Iñaki. (2000). *La buena vida*. Barcelona: Gustavo Gili.

ALBELDA, José y SABORIT, José. (1997). *La construcción de la naturaleza*. Valencia: Generalitat Valenciana.

ALBEROLA, M., ROMERO, J. et al. (2015). *Un siglo bajo el influjo de las ciudades*, p.46. *Los límites del territorio. El País Valenciano en la encrucijada*. València: Publicacions de la Universitat de València.

ARIÑO, A i ROMERO, J. (2016) *La secesión de los ricos*. P.53. Barcelona: Galàxia Gutenberg.

AUGÉ, Marc. (2004). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Una antropología de la sobremodernidad. Barcelona: Gedisa.

BATLLE, E. (2011). *El jardín de la metrópoli: del paisaje romántico al espacio libre para una sociedad sostenible*. Barcelona: Gustavo Gili.

BELTRAN, Lluís (2017). *Escrit amb runa*. Catàleg exposició *Sala Sporting Russafa*.

- BENAGES-Albert, Marta. (2010). *Els espais oberts periurbans i la configuració del paisatge quotidià en entorns metropolitans*. Recerca preliminar paisatge, territori i societat civil. València: edicions tres i quatre.
- BENJAMIN, Walter. (2005). *Libro de los Pasajes. Apuntes y materiales*. Madrid: Akal.
(1983). *L'obra d'art en l'època de la seva reproductibilitat tècnica*. Art i Literatura. Barcelona: Edicions 62, p. 25-53.
- BLANCO, Paloma, (ed). (2011). *Explorando el terreno*. En *Modos de hacer: arte público, esfera pública y acción directa*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- BODEI, Remo. (2011). *Paisajes sublimes. El hombre ante la naturaleza salvaje*. Madrid: Siruela. [Títol original Paesaggi Sublimi de 2008].
- BOIRA, J.V. (1999). *Transformación en la ocupación del espacio al noroeste de la ciudad de Valencia*. En: Domínguez Rodríguez, R. (Coord.) *La ciudad: tamaño y crecimiento*. Málaga, España, Departamento de Geografía de la Universidad, pp. 257-265.
- BRISSAC, Nelson. (2006). —*Real/Virtual: Redefiniciones ante las nuevas configuraciones espaciales y sociales*|| en Marchán Fiz, Simón (Ed.), *Real/Virtual en la estética y la teoría de las artes*, Barcelona: Paidós, pp. 105-106
- BROSSA, Joan. (2019). *Poemes transgredits*. Madrid, Nórdica libros.
- BÜRGER, Peter. (1974). *Teoría de la Vanguardia*. Península 2000.
- CALVINO, Italo. (1995). *Las Ciudades Invisibles*, Barcelona, Minotauro
(2000). *Lliçons americanes. Sis propostes per al pròxim mil·lenni*. Barcelona: Edicions 62. [Títol original Lezioni americane de 1988].
(2013). *El bosc a l'autopista. Marcovaldo: o les estacions a la ciutat*. Ed. 62.
- CARERI, Francesco (2002). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili
- CARRASCO Barranco, Matilde. (2017). *¿Es posible el regreso de la belleza? Estética, belleza y política en el arte contemporáneo** (Ágora - Papeles de filosofía).
- CHRISTOV-BAKARGIEV, Carolyn. (2014). *Arte Povera*. Phaidon
- CLÉMENT, Gilles, (2007). *Manifiesto del Tercer paisaje*, Gustavo Gili, Barcelona,
- CORTÁZAR, J. i Dunlop, C. (1996). *Los autonautas de la cosmopista o Un viaje atemporal París-Marsella*. Dibujos de Stephan Hébert. Madrid: Alfaguara.
- CORTÉS MORILLO, Josefa. (2002). *Obra Gráfica De Wolf Vostell – Dialnet*
- DEL RIO, Eugenio. (1997). *Modernidad, posmodernidad (Cuadernos de Trabajo)*. Madrid: Talasa Ediciones.

DEMATTEIS, Giuseppe. (1998). *Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas* dins Javier Monclús (ed.). *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: CCCB, p. 17-34

FERNÁNDEZ Polanco, Aurora; Mora, Magdalena; Peñamarín, Cristina (eds.) (2008). *Construcción y Destrucción del territorio. Memoria de lugares españoles: 1. Galicia y Madrid*. Madrid: Editorial Complutense

FERNÁNDEZ Polanco, Aurora, 2012. *La perifèria com a no-Paisatge*. Dins: Plecs de Paisatge: Reflexions 3 Franges. Els paisatges de la perifèria. Observatori del Paisatge de Catalunya.

GARCÉS, Marina. (2013). *Un mundo común*. Barcelona: Edicions Bellaterra.

GARCÍA VÁZQUEZ, Carlos, (2011). *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*, Barcelona: Gustavo Gili.

GENERALITAT VALENCIANA. (2018). *Pla bàsic de mobilitat de l'Àrea metropolitana de València*, Conselleria d'habitatge, obres públiques i vertebració del Territori.

(2016) *Pla d'acció territorial metropolitana de València. Document d'inici del procés d'avaluació ambiental i territorial estratègica*. Conselleria d'habitatge, obres públiques i vertebració del Territori.

GUARNER, Luis. (1974). *Valencia, tierra y alma de un país*. Espasa-Calpe S.A.

GUASCH, Anna Maria. (2011). *Arte y archivo, 1920-2010. Genealogías, tipologías y discontinuidades*, Madrid: Akal.

EAGLETON, Terry. (2015). *Esperanza sin optimismo*. Madrid: Taurus.

ESTEVEZ, Xerardo. (2012). *Franges. Galicia: Del paisatge rururbà al megaterritori antropitzat*. Dins: Plecs de Paisatge: Reflexions 3 Franges. Els paisatges de la perifèria. Observatori del Paisatge de Catalunya.

KOOLHAAS, Rem. (2006). *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili,

(2007). *Espacio basura*. Barcelona: Gustavo Gili,

LAGUILLO, Manolo. (1992). *La belleza de la periferia*. UR, Revista d'Urbanisme, núm. 9-10, p. 24-25.

LOPEZ Gómez, A. (1977). *Les terres Valencianes*. València: Papers Bàsics 3i4. p.171-174.

MADERUELO, Javier. (2005). *El paisaje. Génesis de un concepto*. Madrid: Abada Editores.

(2008). *Maneras de ver el mundo, de la cartografía al paisaje. Paisaje y territorio*. Madrid: Abada.

MONTANER, Josep M.ª. (2008). *Reciclaje de paisajes: Condición postmoderna y sistemas morfológicos*. en *El paisaje en la cultura contemporánea*. Joan Nogué (ed). 2008. Paisaje y teoría. Biblioteca Nueva, p.233-248.

- MUÑOZ, Francesc. (2010). *La densitat urbana: de la ciutat de concentració al camp urbanitzat*, (ed.). L'agenda Cerdà: construint la Barcelona metropolitana. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, p. 75-114
- MUÑOZ, Francesc. (2008). *UrBANALizació: Paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- MURRAY SCHAFER, R. (1994). *Hacia una Educación Sonora. Pedagogías Musicales Abiertas*, Buenos Aires:
- NOGUÉ, Àlex (2008). *El paisaje en el arte contemporáneo: de la representación a la experiencia del paisaje* dins Joan Nogué (ed.). *El paisaje en la cultura contemporánea*. Madrid: Biblioteca Nueva, p. 155-168.
- NOGUÉ, Joan i Sala, Pere. (2006). *Bases conceptuales, metodológicas y procedimentales para la elaboración de los Catálogos del Paisaje de Cataluña*. ATLL, Concessionària de la Generalitat, SA. (Documents; 3). ISBN: 978-84-617-6545-4
(2007). *La construcción social del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva SL.
- I Joan Romero (2008); *“El tiempo del territorio, los territorios del tiempo”*, (2006). (eds.). *Las otras geografías*. València: Tirant lo Blanch, p. 235-254.
(2009). *Entre paisajes*. Barcelona: Àmbit.
- (2010) *Paisatge, Territori i Societat Civil*. València: Tres i Quatre.
- (2013). *El paisaje en la cultura contemporánea*. Paisaje y teoría Biblioteca Nueva.
- NOVO, M. et al. (2015). *Arte y ecología* (1.st ed.). Madrid: UNED
- OLIVARES, Rosa. ROIG, Montserrat. (2005). *Catàleg exposició, Periferias*. Centro de Arte Dos de Mayo. Madrid. Comissària Rosa Olivares.
- PEREJAUME i PORRAS-Isla, Fdo. (2007). *Tres dibujos de Madrid “Una acción con Perejaume”*. Madrid: Ed. Complutense.
- (2008). *L'obra i la por*. Galaxia Gutenberg. Círculo de lectores.
- RAQUEJO, Tonia. (2008). *“Los pasos compartidos”* dins Perejaume; Fernando Porras-Isla; Tonia Raquejo; Marcos Montes. *Tres dibujos de Madrid. Una acción de Perejaume*. Madrid: Editorial Complutense, p. 7-12.
- ROCA, Paco. (2012). *La Casa*. Bilbao: Astiberri Ediciones.
- ROGER, Alain. (2007). *Breve tratado del paisaje*. Paisaje y Teoría. Biblioteca nueva.
- RUHRBERG, Karl. (2001). *Arte del siglo XX*. Pintura. Ed. Taschen
- SIMMEL, Georg. (1986). *“Filosofía del paisaje”* dins Georg Simmel. *El individuo y la libertad*. Barcelona: Península, p. 175-186. [Ed. original de 1903].
- SMITHSON, Robert. (2006). *Un recorrido por los monumentos de Passaic*. Barcelona: Gustavo Gili. [Ed. original de 1967].

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. (1995). "Terrain Vague", dins Cynthia C. Davidson (ed.). Anyplace. Nova York: Anyone Corporation; Cambridge: The MIT Press, p. 118-123.

WILSON, E. (2018). *Los orígenes de la creatividad humana*. Madrid: Crítica.

Tesis Doctorals

DE SANTIAGO, Paula. (2009). *VISIONES DEL ENTORNO Paisaje, territorio y ciudad en las artes visuales*. Tesis doctoral. UPV. València

FREIXA i Font, Pere. (2010). *Fotografía panoràmica i representació del territori. Una aproximació a les rutes amagades de Mallorca de Jesús Garcia Pastor (1964-1980)*. Universitat de Barcelona.

LANGARIT, Maria. (2016). *Territorios de excepción. La CV500 como laboratorio de arquitectura*. UPM, Madrid.

VIDAL-Casanovas, Eugènia.-(2015) *Paisatges d'autopista, la seqüència com a lectura paisatgística*. UPC, Barcelona.

MAZUECOS, Amalia. (2008). *Arte Contextual. Estrategias de los artistas contra el mercado del arte contemporáneo. 4.3.1. Hans Haacke y la sociología del arte como propuesta artística (pp.274-285)*. Univ. Granada.

Treballs Final de Màster

ARNAU, J O. (2012). *Planeta ciudad. Proyecto artístico: construyendo un nuevo paisaje urbano*. MPA. Facultat BB.AA. S. Carles. UPV.

FERNÁNDEZ, L. (2014). *Evolución de la cobertura artificial en el Área Metropolitana de Valencia en el periodo 1984-2011 a partir de imágenes Landsat TM-ETM+*. U. València.

GALLEGO, Gabriela. (2014). *OIKOS La deconstrucción del habitar en tres actos*. Facultat BB.AA. S. Carles. UPV.

MARTÍNEZ, Ana María. (2019). *Cumbre del Sol. Paisajes fotográficos contemporáneos: nuevas estéticas a partir de la ética ecológica*. MPA. Facultat BB.AA. S. Carles. UPV.

MORANT, Gustavo. (2013). *Los lugares. Una propuesta para habitar el espacio*. MPA. Facultat BB.AA. S. Carles. UPV.

PISANO, Serena. (2012). *Oikonomia*. MPA. Facultat BB.AA. S. Carles. UPV.

SANCHEZ León, Núria. (2013). *Arte Público de Enfoque Ecológico, Análisis De Resultados Según Suzanne Lacy. Producción propia como artista*. MPA. Facultat BB.AA. S. Carles. UPV.

Articles

BELTRAN, Lluís. (2007). *Per un Camp de Túria habitable*. Revista Saó nº313.

CERDÁ, A. (2003). *Tierras marginales, abandono del campo y erosión*, Mètode: Revista de Difusió de la Investigació de la Universitat de València, núm. 1, pp. 176-179.

CORBATO, Román, (2015). *Del mapa al dron: paisajes contemporáneos, nuevas interpretaciones del territorio*. Comunicació. II Congreso Internacional de Investigación en Artes Visuales ANIAV 2015.

FREIXÀ, Pere. (2005). *La fotografía panorámica y la representación del territorio: antecedentes para una indexación virtual del mundo*. Actas. Primer Congreso Historia de la Fotografía. Photomuseum, Zarautz. pp. 105-115. ISBN: 8481480266.

JORDÁN, Josep M^a. (2007). *L'expansió demogràfica del Camp de Túria.: Revista Saó nº313*.

LECHUGA, Clotilde. (2011). *Patrimonio Cultural, el paisaje de la imagen expandida.* Boletín de Arte nº. 32-33, Departamento de Historia del Arte, Universidad de Málaga, 2011- 2012, págs. 351-361

MIRA, Joan Francesc. (1996). *Sobre la identitat i el territori: poble, comarques país*. Ponència II Congrès Camp de Túria d'estudis comarcals. p.21. Benaguasil: Institut d'estudis comarcals del Camp de Túria.

OLMOS, Joan. (1991). *L'impacte de la construcció de l'autovia comarcal en l'ordenació del territori*. (p.47) Primer congrés d'estudis del Camp de Túria. Institut d'estudis comarcals

SORRIBES, Josep. (2002). *L'engoliment del Camp de Túria en l'àrea metropolitana de València*. Actes del III Congrès, Institut d'estudis comarcals. *Revista Lauro nº10*, (p.32).

Altres fonts analògiques

Martín Prada, J. (2018). *La cuestión del espectador en las prácticas artísticas contemporáneas*. [conferencia] Seminari inici de curs MPA UPV


Mapa Topogràfic MTN50 695 (28-27) Lliria

Mapa topogràfic MTN50 696 (29-27) Burjassot

Diaris Levante - EMV, El País.

Referents artístics

ALMARCEGUI, Lara. [GRAVES LARA ALMARCEGUI - Centre d'Art la Panera](#)
ASENDROF Kim. 2013 Font: <http://kimasendorf.com/>

BASILICO Gabriele [Gabriele Basilico. Entropía y espacio urbano - Fundación ICO](#)
BELINCHÓN, Sergio <https://www.sergiobelinchon.com>
BROSSA, Joan. 1991 Exp. MNCARS.  [Folleto de Brossa 1941 – 1991](#)
CARREÑO, Paulina www.instagram.com/paulina.carreno.r/
COUTIER, Stéphane, <http://www.stephanecouturier.fr>
CUSTANCE, Gerardo DAVIES, John Fotògraf www.johndavies.uk.com
FABRO, Luciano <https://masdearte.com/artistas/fabro-luciano-2/>
FLUXÁ, Bàrbara, <http://www.barbarafluxa.com/>
HAACKE, Hans <https://www.macba.cat/ca/art-artistes/artistes/a-z/haacke-hans>
HARRISON, Newton i Helen Mayer . theharrisonstudio.net
HATOUM, Mona . <https://www.ivam.es/exposiciones/mona-hatoum/>
JODICE, Francesco, <http://www.francescojodice.com/cover.php>
KIEFER, Anselm [Inside Anselm Kiefer's astonishing 200-acre art studio ...](#)
KOCH, Matthias. [MATTHIAS KOCH](#)
LAGUILLO, Manolo. [Manolo Laguillo manololaguillo.com](#)
LÓPEZ CUENCA, Rogelio. Cartografías críticas de la ciudad. IVAM exposició *Radical Geographics* 7 octubre, 2015
MADOZ, Chema. <http://www.chemamadoz.com>
MESEGUER, Rosell. <http://www.rosellmeseguer.com/index.php/es/>
PEREJAUME. [Perejaume | MACBA Museu d'Art Contemporani de Barcelona](#)
PRINCEN, Bas. [Bas Princen http://basprincen.com](#)
RIBAS, Xavier <http://www.xavierribas.com>
ROCA, Paco. <https://www.pacoroca.com>
SOTO, Montserrat <https://www.montserratsoto.com/>
SEURAT. Perifèria
[VOSTELL, WOLF. Cortes Morillo Josefa, 2002. Obra Gràfica Wolf Vostell. Dialnet](#)

9. INDEX D'IL·LUSTRACIONS

Il·lustració 1 Perifèria, Lliria, 2020. Font pròpia	3
Il·lustració 2. Àrea CV35. En negre el traçat de les autovies, encerclades en grog les àrees urbanitzades, en verd el Riu Túria. Font. Elaboració pròpia sobre Google earth.	12
Il·lustració 3. En roig: Àrea urbana CV35. Font: elaboració pròpia sobre GE	18
Il·lustració 4. Municipis definits com Àrea Metropolitana de València segons el PATEVAL	20
Il·lustració 5. 5.000 m. Lluís Beltran, 2020. Mòduls 1 i 3. Al mòdul 1 s'observa l'àrea CV35 entre el riu Túria i l'autovia. En la figura de la dreta la superfície, de la mateixa àrea, coberta de sòl artificial	21
Il·lustració 6 Màquina d'estavellar, Lluís Beltran 2019.	23
Il·lustració 7. Club de golf. Bétera. Font C.G. Escorpión	28
Il·lustració 8. Disneyland va nomenar Autopía al 1955 a una atracció patrocinada per la petrolera Richfield Oil	29
Il·lustració 9. Intersecció de la CV35 i la Ronda de circumval·lació. Naixement de la CV35 junt front al Palau de Congressos. Font: Google Maps, endavant (GM)	31
Il·lustració 10 Valterna. Font: Google Street View,, endavant GSV.	33
Il·lustració 11. Perifèria Mario Sironi. Font: Carpetas docentes de historia	33
Il·lustració 12. Dormir a la CV35. Lluís Beltran 2019.	34
<i>Il·lustració 13. Inici de la CV35 front al Palau de Congressos. Font : GSV</i>	36
Il·lustració 14. Senyal que prohibeix la circulació a vianants, ciclistes, vehicles de tracció animal i tractors, situada en totes les entrades a l'autovia. Font pròpia	37
Il·lustració 15 Mas Camarena, Bétera. Font: GSV I. 16 Torre en Conill, Bétera Font: GSV	39
Il·lustració 17 Campolivar. Rocafort Font: GSV Il·lustració 18 Sta. Ana. Califòrnia Font: GSV	39
Il·lustració 19 Las Vegas Font: GSV I. 20 Kansas City. Indian Creek Font: GSV	39
<i>Il·lustració 21 Talús, obres ampliació CV35. Font pròpia</i> <i>Il·lustració 22. El talús Lluís Beltran 2019</i>	40
Il·lustració 23, Recreació del parcel·lari. Detall. Lluís Beltran 2020	41
Il·lustració 24 Lliria Jose Manaut 1963. Font Ajuntament de Lliria Il·lustració 25 Lliria 2021.	42
<i>Il·lustració 26. Atardecer del paisaje de la ciudad de Lliria con su ermita de San Miguel en lo alto de la montaña. 2015. José Luis Jurado Lara. 61 x 50 cm. Font: Internet</i>	43
<i>Il·lustració 27 perifèria de Lliria. Font pròpia</i> <i>Il·lustració 28 perifèria de L'Elia Font: GSV</i>	44
<i>I.29 Accés Hospital Intermutual. Font: GSV</i> <i>Il·lustració 30 Paterna Zona Serveis Font: GSV</i>	44
<i>Il·lustració 31 Enllaç 27A Font: GSV</i> <i>Il·lustració 32 Enllaç 19 S. Antonio Benageber Font: GSV</i>	44
<i>Il·lustració 33 E. 11 Accés Pol. Industrial Font: GSV</i> <i>I. 34 Immediacions de La Pobla Font pròpia</i>	44
Il·lustr.. 35 La Pobla de Vallbona. Font pròpia Il·lustr. 36 La Pobla de Vallbona Font pròpia	45
<i>Il·lustració 37 Horta entre Riba-Roja i L'Elia Des de 3.250 m. Font: Google Earth, endavant GE</i>	45
<i>Il·lustració 38 Horta entre Riba-Roja i L'Elia. Des de 384 m. Font: GE</i>	46
<i>Il·lustració 39 Sabana africana Font: internet</i> <i>Il·lustració 40 Lliria. La Coma Font pròpia</i>	46
<i>Il·lustr. 41 Sèquia envaïda per la vegetació</i> <i>Il·lustr. 42. Escomesa. Lluís Beltran 2019 Font pròpia</i>	47

I. 43. Abocament, immediacions de l'autovia, La Pobla Font pròpia marginal. Lliria Font pròpia	I 44. Us recreatiu	48
Il·lustració 45 Hort solar junt al barranc de Zafra, Marines. Nous usos del sòl sobre l'antic parcel·lari. Desapareix la coberta vegetal de cap tipus, el color de la terra denota la escassa humitat, potser, per cap tipus de segellat del sòl, les catenàries substitueix a les sèquies.		49
<i>Il·lustració 47. De. L'Escomesa, Lliria, La Coma</i>		50
Il·lustració 46. Espai residual en les immediacions de l'autovia, La Pobla de Vallbona. Font pròpia		50
<i>Il·lustr. 48 Panorama general de l'àrea, des de Benissanó fins a la mar, des del Tossal de S. Miquel. Font pròpia.</i>		52
<i>Il·lustració 49 Riu Túria al pas per Riba Roja. Font: Parc Natural del Túria</i>		54
<i>Il·lustr. 50 La Casa, Paco Roca</i> <i>Il·lustr. 51 L'Elia Publicitat "Chalet alto standing".</i>		56
<i>Font ap</i>		56
<i>Il·lustració 52 Lliria C/ Maestro Serrano. Font: G.S.V</i>		56
Il·lustració 53 Bétera Urb. Torre en Conill. Font: GSV		56
<i>Il·lustració 54 Artifici de finestra, Instal·lació "Dormir a la CV35" Lluís Beltran 2019.</i>		57
Il·lustració 55. Lliria Volta del Rossinyol. F.GSV	Il·lustració 56 La Pobla. Urb. Jardín de Lauro. F: GSV	57
I. I.57. Pobla de V. Urb. El Perigall F:GSV	I. 58 Bétera . Soto Camarena. Sector II. F:GSV	57
<i>I. 59. La Pobla. La Sima C/Algemesí. Font: GSV</i>	<i>I. 60. La sima. La Pobla de Vallbona. Font: GSV</i>	57
Il·lustració 61 Vista aèria de l'Àrea CV35 des de 20 km d'altura. Polígons industrials. Font: GE		58
<i>Il·lustració 62 Parc tecnològic de Paterna. Podem apreciar a esta fotografia certa tropicalització del paisatge, un aire a Florida. Font: GEV</i>		58
<i>Il·lustració 63. La Pobla de Vallbona 6 Carrer nº-4 Ue-2 Sauí 2. Font: GSV</i>		59
<i>Il·lustració 64 Lliria Polígon industrial de Carrases. Font: GSV</i>		59
Il·lustració 65 San Antonio de Benageber. Polígon industrial. Font: GSV		59
I. 66. De 5.000 m Mòdul 3. Sòl artificial.	I. 67 de 5.000 m, mòdul 4.. Numeració d'espais "naturals".	60
Il·lustració 68. Recreació projecte INTUMEDITERRRANEO. Font: El Mundo 26/07/2018		61
<i>Il·lustració 69 Bétera. Font: GE</i>	<i>Il·lustració 70 La Conarda. Font: GSV</i>	61
<i>Il·lustració 71 Bétera Font: GE</i>	<i>Il·lustració 72 Els nous sistemes de reg han canviat el paisatge de sèquies i marges. Font GSV</i>	61
<i>Il·lustració 73 i 74 Horta vella de Lliria amb la fita del tossal de S. Miquel al fons. Font: GE i GSV</i>		62
<i>Il·lustració 75 i 76 Benaguasil. Font GE i GSV</i>		62
<i>Il·lustració 77 Contraforts de la Calderona. Font: GE</i>	<i>Il·lustració 78. Font : GSV</i>	62
<i>Il·lustració 79 i 80 La Pobla de Vallbona, Canyada Maquiva. Font: GE i GSV</i>		63
<i>Il·lustració 81 i 82. La Pobla, La Casa blanca. Font: GE</i>		63
<i>Il·lustració 83 Lliria, immediacions de "Jardín de Lauro". Font : GE</i>		64
<i>Il·lustració 84. Lliria, Xalet aïllat. Font: GSV</i>	<i>I. 85. Recorreguts del G.M. Street View</i>	64
<i>Il·lustració 86 Intersecció de la A-7 i la CV-35, Paterna. Font: GE</i>		65
Il·lustració 87. GRAVES Lara Almarcegui 2021. Font: El País .cat.		65
<i>Il·lustració 88. 2020. Panoràmica. La CV35 en obres, amb la mar al fons, des del Tossal de S. Miquel. Lliria. Font pròpia</i>		67
<i>Il·lustració 89, 90. 2020. CV35 Circumval·lació Lliria primer pla CV35, Serra Calderona tercer pla. Font pròpia</i>		67

<i>Il·lustració 91, 92 Centre Comercial El Osito. L'Eliaana – La Pobla de Vallbona. Font pròpia</i>	67
<i>Il·lustració 93 Heron City. Paterna. Entrada vianants i aparcaments. Font: GSV</i>	68
<i>Il·lustració 94. Heron City, Vista nocturna. Font: . https://heroncity.com/valencia/heron-city-paterna/galeria/</i>	68
<i>Il·lustració 95 Parque Ademuz I. 96 Parque Alban, Burjassot. El pàrquing com element central . Font: https://www.tripadvisor.es/LocationPhotoDirectLink-g1063698-d5016151-i88624739-McDonald_s-Burjassot_Province_of_Valencia_Valencian_Country.html</i>	68
<i>Il·lustració 97, 98 Parc Comercial S. Antoni Benageber. Font: GSV i GMaps</i>	69
<i>Il·lustració 99 Vista nocturna de l'autovia. Font C.C El Osito</i>	69
<i>Il·lustració 100. 101 sòl residual i construcció abandonada junt a un centre comercial. La Pobla. Font pròpia</i>	69
<i>Il·lustració 102. Auto-cine abandonat, espai residual en venda.. Il. 103 Vista posterior pantalla insonorització Entre Lliria i La Pobla. Font pròpia</i>	69
<i>Il·lustració 104 Sanefa, detall collage, de la instal·lació: Dormir a la CV35. 2019</i>	70
<i>Il·lustració 105 Àrea Metropolitana de València. Viari Street View. Font GSV</i>	70
<i>Il·lustració 106 Tram de la CV-50 inacabada entre Lliria i el riu. Font pròpia</i>	70
<i>Il·lustració 107. Delimitació de la divisió en sis trams. Font: elaboració pròpia sobre G. Maps.</i>	73
<i>Il·lustració 108 Trajecte 1. De Domenyo a Lliria. Font Google Earth. Altura ull 5790m</i>	74
<i>I. 109 Sud.SE. Pol. Ind. Domeño. Font: GSV. I. 110 Nord.NO. Alineació de palmeres. Font: GSV</i>	74
<i>Il·lustració 111. Sud. SE Lliria. Font: GSV I. 112 Hotel Puerta de la Serranía. Lliria. Font: GSV</i>	74
<i>I.113. Carrases. Lliria. font pròpia I. 114. P.I. Carrases Torre control aeròdrom. Lliria. Font G.S.V</i>	75
<i>Il·lustració 115 Mitjana buida front Carrases S. NO.. Il·lustració 116 Vial de servei i zona de servitud Font G.E.V</i>	75
<i>Il·lustració 117 Visual frontal, Font G.E.V. I. 118 V. frontal rambla primer i hospital Font: GSV</i>	75
<i>Il·lustració 119 Hospital de Lliria . Font G.E.V. Il·lustració 120 Pol. Ind. Monte Collado, Lliria</i>	75
<i>Il·lustració 121 Trajecte 2. De Lliria a la Pobla de Vallbona. Font G. Earth</i>	76
<i>I. 122 Lliria i la serra Calderona Font: GSV. I. 123 Lliria i el tossal de Sant Miquel. Font: GSV</i>	76
<i>I. 124. Carril bici i casetes vandalitzades. Font: GSV I. 125 Marges amb vegetació. Font: GSV</i>	76
<i>Il·lustració 126. Eixida 25, Lliria nord. Pinar del Prat. Encreuament carretera Marines - Olocau. CV S.SE. Font: GSV</i>	77
<i>Il·lustr. 127. S. SE. Sud pol. Pla de Rascanya, nord Urbanització El Regalón Font: GSV</i>	
<i>Il·lustr 128 Nord. Talús Obres d'ampliació 2020-21. Font pròpia</i>	77
<i>Il·lustració 129. S.NO La Coma i Lliria amb el tossal de S. Miquel Font: GSV Il·lustració 130 S. SE</i>	77
<i>Il·lustració 131- 132 Font pròpia. Tot i que les condicions del trànsit i la via, sovint, ens ho presenten així</i>	78
<i>I. 133 Lliria. S.NO. nord. Grafits en els marges. Font: GSV Il·lustració 134:Lliria S.NO. Font: GSV</i>	78
<i>Il·lustració 135. Lliria Nocturna. Font: Internet</i>	78
<i>I. 136. Granges i disseminats. Benissanó. Nord. Font: GSV I. 137 Benissanó Sud Font: GSV</i>	78
<i>I. 138. Castell de Benissanó Eixida Lliria est. Font: GSV I. 139. Benissanó sud Font: GSV</i>	78

<i>Il·lustr.140. Pas elevat. Benissanó. Font: GSV I. 141 Pantalla sonora. La Pobla. La Rascanya Font: GSV</i>	79
<i>Il·lustr. 142 La Pobla. Talús, tanques i grafits Il. 143 La Pobla. Residual en regeneració Font: GSV</i>	79
<i>Il·lustr. 144 Nord. Escales, marges grafiats, tarongers i malesa. Il. 145. Agrícola residencial. La-Pobla Font: GSV</i>	79
<i>Il·lustració 146. Sud Desguàs La Pobla Font: GSV I. 147. Nord Desguàs i grafits Font: GSV</i>	79
<i>Il·lustració 148.sud. Circumval·lació La Pobla, Font: GSV</i>	80
<i>Il·lustr.149. Nord Pol. Ind. sud La Pobla. Font: GSV I. 150. Nord. Pol. Ind. Gutemberg. Sud Pantalla Font: GSV</i>	80
<i>Il·lustració 151.Trajecte 3. De La Pobla a S. Antoni de Benageber Font: GE</i>	81
<i>I. 152 Nord, enjardinament enllaç Font: GSV I. 153. Sud. IES i pantalla. La Pobla de Vallbona Font: GSV</i>	81
<i>Il·lustració 154. Passarel·la vianants i ciclistes. Font: GSV Il. 155, Gasolinera, La Pobla Font: GSV</i>	81
<i>Il·lustr.156. Parc de caravanes. S. A. de Benageber. Font: GSV. I. 157. Sòl residual i enjardinat Font: GSV</i>	82
<i>Il·lustració 158. Proliferació de tanques publicitàries i grafits. Es pot apreciar l'estat de regeneració dels marges i el sòl residual en aquests 13 anys. S. A. de Benageber. Font: GSV</i>	82
<i>Il·lustració 159- 160. Parc comercial El Osito. Proliferació de fites publicitàries Font: GSV</i>	82
<i>I. 161. Edificació ruïnosa coberta de grafits, darrer vestigi d'una rica finca agrícola. Font: GSV</i>	83
<i>Il·lustr. 162 Jardí accés a L'Elia. Sud. Font: GSV Il·lustr. 163. Accés L'Elia. Nord Font: GSV</i>	83
<i>I. 164. Sud. En primer pla, possible antiga venta, hui centre d'equitació. S. A. Benageber Font: GSV</i>	83
<i>Il·lustr.165. Nord, primer pla, zona de servitud, en segon pla: Villas de Montesano. S. A. de Benageber. Font: GSV</i>	84
<i>Il·lustració 166.Enclusa amb Torres A.T. subestació de l'Elia. Lluís Beltran 2021. Recentment s'ha instal·lat una pantalla en aquest tram que oculta la vista que es mostra a aquesta imatge. Font: pròpia</i>	84
<i>Il·lustració 167. Enclusa amb Pantalla acústica instal·lada al 2021. Lluís Beltran. S. Antonio de Benageber, S. Vicent. Font pròpia</i>	85
<i>Il·lustració 168. Sud. San Antonio de Benageber. Font: GSV</i>	85
<i>Il. 169. Sud, camp encara cultivat sobre grafits. Font: GSV Il, 170. Venda de pedra per a jardineria Font: GSV</i>	86
<i>Il·lustració 171, nord Hospital Intermutual, sud Centre Comercial. Font: GSV</i>	86
<i>Il·lustració 172. Trajecte 4. De S.A. Benageber a Valterna. Font: GE</i>	87
<i>Il·lustració 173. Nord, Parc tecnològic. Sud Pol. Ind. L'Andana Font: GSV</i>	87
<i>Il·lustració 174. Parc Tecnològic Font: GSV Il. 175. Nord. Parc tecnològic Paterna Font: GSV</i>	88
<i>Il. 176. Nord, Ciutat esportiva València C.F Font: GSV. I. 177. sud. Zona industrial Font: GSV</i>	88
<i>Il·lustració 178 i 179. Sud. Talús i franja degradada. Font: GSV</i>	88
<i>Il·lustració 180 i 181. Pas baix l'A7. Font: GSV</i>	89
<i>Il·lustració 182. Contrast entre els centres comercials al nord i Les Moles al sud. Font: GSV</i>	89
<i>Il·lustració 183. Nord, Àrea comercial i d'oci. Paterna. Font: GSV</i>	89
<i>Il·lustració 184. Sud Les Moles Paterna. Font: GSV</i>	90
<i>Il·lustració 185. Nord sobre el talús Urb. La Coma. Sud Urb. Valterna. Font: GSV</i>	90

<i>Il·lustració 186</i> Trajecte 5. De Valterna a la Ronda CV30 Font: GE.	91
<i>Il·lustració 187.</i> Urb. La Coma i Liceu Francès Font: GSV	91
<i>Il·lustració 188.</i> Sud, Valterna. Font: GSV	
<i>Il·lustració 189,</i> Nord, Parc Científic i RTVV. Font: GSV	92
<i>Il·lustració 190.</i> Embús a la CV35. setembre 2020. Font pròpia	92
I. 191. Nord. Torre À Punt. Burjassot Font: GSV	
I. 192. Sud. Fira València. Terramelar. Font: GSV	92
I. 193. Nord, Cementeri Burjassot. TVV. À Punt Font: GSV	
I. 194. Sud, Cementeri Benimamet i Fira. València Font: GSV	93
<i>Il·lustració 195.</i> Sud, Benimamet Font: GSV	
I. 196. Nord, Campus Universitari Font: GSV	93
<i>Il·lustració 197</i> Burjassot Font: GSV	
<i>Il·lustració 198</i> Benimamet. Font: GSV	93
<i>Il·lustració 199.</i> Sud, Parque Ademuz. Font: GSV	
<i>Il·lustració 200.</i> Sud. Estació de Cantereria i facultat. Font: GSV	93
<i>Il·lustració 201.</i> Nord, Burjassot, Hospital IMED i edifici CREA. Les vies del tranvia en primer pla	94
<i>Il·lustració 202.</i> Nord, Parque Alban, al fons Ronda Nord i València. en primer pla bigues viaducte Font: GSV	94
<i>Il·lustració 203.</i> Trajecte 6. Av. Corts Valencianes i Pius XII Font: GE	95
I. 204. Sud, primer pla: ronda CV30, a l'esquerra Beniferri i l'Avinguda de les Corts Font: GSV	95
I. 205. Nord, Primer pla: Ronda nord, a la dreta Estació de l'Empalme, esquerra València Font: GSV	96
<i>Il·lustració 206.</i> Sud, Beniferri aguaita darrere la pantalla acústica. Font: GSV	96
<i>Il·lustració 207.</i> Nord, Palau de Congressos i l'edifici del Sercotel. Font: GSV	96
<i>Il·lustració 208.</i> Sud, Casino i Poblat vell de Beniferri i la torre de telefonia. Font: GSV	
<i>Il·lustració 209</i> Casino Font: CIRSA	97
<i>Il·lustració 210 i 211.</i> Av. Corts Valencianes. Nou Mestalla i Dama Ibèrica Font: GSV	97
I. 212. Pas sota l'Av. General Avilés. Font: GSV	
I. 213. Creuament General Avilés en superfície Font: GSV	97
<i>Il·lustració 214.</i> Campanar Font: GSV	98
I. 215. Sud, Av. de Campanar i Vall de la Ballestera, I. 216. Nord, antic hospital La Fe i subdelegació del Govern Font: GSV	98
<i>Il·lustració 217</i> Solars i publicitat Font: GSV	
<i>Il·lustració 218.</i> Nuevo Centro Font: GSV	98
<i>Il·lustració 219.</i> Pont de les Glòries Valencianes. Font: GSV	98
<i>Il·lustració 220</i> París formigonat,. Vostell 1970. Serigrafia. Font: Cortés 2002.	99
<i>Il·lustració 221.</i> El Cairo 2007 122x83 Acrílic i pigments sobre tauler	103
<i>Il·lustració 222</i> Carrer dels fornillers 2011 105x75. 2007 Acrílic i carbó sobre cartró	103
<i>Il·lustració 223</i> Ciutat dispersa 2007, 2011 61x46. Acrílic sobre paper	103
<i>Il·lustració 224</i> Reciclatge d'una presa. 2016 Formigó armat	104
<i>Il·lustració 225.</i> Presa reciclada. 2016. Formigó armat.	105
<i>Il·lustració 226</i> Construcció interior 2016, Formigó armat, arpillera i morter	105
<i>Il·lustració 227.</i> Paratge després de la rutina. 2017. Formigó armat	105
<i>Il·lustració 228</i> Diagrama posicions dels artistes. Lacy. p.175	106
<i>Il·lustració 229.</i> El Talús 2019. Vista frontal	108
<i>Il·lustració 230.</i> El Talús. 2019. Vista posterior	108
<i>Il·lustració 231.</i> Talús Nou, 2021. Vista frontal	109
<i>Il·lustració 232.</i> Talús nou, 2021. Vista perfil esquerra	109
<i>Il·lustració 233</i> .Invasión Sucesión 1, Montserrat Soto. Font:	110
<i>Il·lustració 234</i> Talús: Obres d'ampliació CV35, octubre 2020 Font pròpia	110

<i>Il·lustració 235 i 236. Obres abandonades CV50. Font pròpia</i>	111
<i>Il·lustració 237 i 238. Obres abandonades CV50. Detall del Talús Font pròpia</i>	111
Il·lustració 239. <i>Etroits sont les vaisseaux-2002 Anselm Kiefer Font : MASS MOCA</i>	111
Il·lustració 240. <i>L'escomesa. 2020. (39º 38' 01,41N - 0º 35' 11,45")</i>	112
Il·lustració 241 , <i>interior de la caixa de l'Escomesa.</i>	112
I. 242. <i>L'escomesa en un carxofar (39º;37';55,99"N- 0º 36' 08,24"O) i en un guaret.(39º 37' 59"N- 0º 35' 08"O) Horta protegida La Coma. Lliria</i>	113
Il·lustració 243. <i>Escomesa sota figuera (39º 38' 01,27" N- 0º 35' 11"O) - en horta protegida i en taronjar degradat urbanitzable(39º 37' 56"N- 0º 35' 15,40" O)</i>	113
Il·lustració 244. <i>Escomesa a la Coma, horta protegida. Lliria (39º 37' 57,99"N. 0º 35' 08,24"O)</i>	113
Il·lustració 245.. <i>Sinònims. Peça textual. 2020.</i>	114
Il·lustració 246 <i>Invasión Sucesión 4 2006, Montserrat Soto, 100x225 cm Font: Periferias 2009.</i>	115
Il·lustració 247 <i>Invasión sucesión 3. Montserrat Soto, 2006. Font: Periferias 2009.</i>	115
<i>Catàleg exp.</i>	115
<i>Il·lustració 248, 5000m: El mapa. Lluís Beltran 2021</i>	116
Il·lustració 249. <i>Panell 1: Àrea CV35</i> Il·lustració 250 <i>Panell 2: Urbanització</i>	117
Il·lustració 251 <i>Detall panell 2</i>	118
Il·lustració 252 <i>Panell 3: Gris verdós obscur. 2021</i> Il·lustració 253. <i>Panell 4: Dos rius invertits. 2021</i>	119
Il·lustració 254 i 255. <i>Detalls panell 4 Recreació de la trama del parcel·lari agrícola.</i>	120
Il·lustració 256. <i>Italia revesciata, 1968. Luciano Fabro. Font: Arte Povera</i>	121
<i>Il·lustració 257 Newton Harrison and Helen Mayer Harrison 2006... - IS MUNI</i>	121
Il·lustració 258. <i>Lugares, Bárbara Fluxá. Font: WWW.barbarafluxa.com</i>	122
Il·lustració 259 <i>Bárbara Fluxá. font : WWW.archivodecreadores.es</i>	122
<i>Il·lustració 260. Deformar el paisaje. Paulina Carreño 2018. Font: Internet</i>	122
<i>Il·lustració 261. L'Enclusa. 2021. Fosa de bronze i trípod de teodolit.</i>	123
Il·lustr. 262. <i>Enclusa a Colinas de S. Antonio Restes antiga discoteca Arabesco. 2021</i>	124
Il·lustració 263. <i>Enclusa a l'horta vella de Lliria 2021</i>	124
<i>Il·lustració 264 Enclusa. Font: Envilfire.com i trípod topogràfic. Font: South ATS-2</i>	125
<i>Il·lustr. 265. Joan Brossa. Paleta-poeta. 1989. Font: MNCARS</i>	125
Il·lustració 266. <i>Chema Madoz Font: Web artista</i>	126
<i>Il·lustració 267 Màquina d'estavellar. Lluís Beltran. 2019</i> <i>Il·lustració 268 Detall Màquina d'estavellar</i>	127
Il·lustr. 269 <i>Boule suspendue, 1931 Alberto Giacometti. Font: VEGAP, Bilbao 2018</i>	128
Il·lustració 270, <i>Objecte amb bola roja, 1931, A. Calder. Font: INFOBAE 2018</i>	128
<i>Il·lustració 271 Maqueta instal·lació "Dormir a la CV35" Lluís Beltran 2019</i>	129
Il·lustració 272. <i>Dormir a la CV35. Declaració emmarcada, imatge de capçalera del llit i sanefa perimetral</i>	130
Il·lustració 273. <i>Dormir a la CV35. Collage - Sanefa perimetral</i>	130
Il·lustració 274 <i>Dormir a la CV35. Detall Collage- Sanefa</i>	130
Il·lustració 275 <i>Dormir a la CV35. Detall de l'artifici de finestra.</i>	131
Il·lustració 276. <i>La Casa Paco Roca, 2015. p.8. Font: Sillón orejero.</i>	131
Il·lustració 277 <i>Fragment de 'l'Arxiu Fotogràfic: A tornaveu, País i paisatge.</i>	133
Il·lustració 278. <i>La Casa Paco Roca p.</i>	134
Il·lustració 279 <i>Càlcul personal d'emissions equivalents de CO2</i>	135
Il·lustració 280 <i>Mapes topogràfics amb les zones urbanitzades</i>	135
Il·lustració 281. <i>Hemeroteca. Fragment</i>	136
Il·lustració 282. <i>Castillos en el aire. 2012 Hans Haacke Font: MNCARS</i>	137
Il·lustració 283 <i>Lo invisible 2019. Rosell Meseguer. Casa Bardín. Alacant</i>	137

ANNEX I

CV-35: UN RIU DE FORMIGÓ

El Creixement de l'Àrea Metropolitana de València al voltant de la CV-35

DE LA CARRETERA COMARCAL C-234 A LA AUTOVIA CV-35.

Aquesta és la història de la transformació d'un territori al voltant d'un carretera i de com l'àrea que comunica la autovia CV-35 València-Ademús experimenta una gran expansió urbanística, fins a constituir una con-urbanització de quasi 25 km, integrada ja dins l'Àrea metropolitana de València (AMV).

La població censada a les 14 localitats que conflueixen en aquesta via tenen una població censada de més de 250.000 habitants ⁽¹⁾ i una població flotant que pot duplicar aquesta xifra. En el cas dels municipis del Camp de Túria aquest creixement s'ha accelerat amb la construcció de l'Autovia en 1992 i posterior ampliació en 2009, triplicant la població en aquest procés.

Sobre aquesta carretera es situen grans centres atractius de trànsit ⁽²⁾: 6 Centres comercials i d'oci, el campus de Burjassot de la Universitat de València, la Fira de València, 5 hospitals, centres administratius, les casernes de Marines i Bétera... i estan previstos més.

La CV-35 és en aquest moment la via d'accés a València amb major Intensitat Mitja Diària (IMD) i el pont de les Velles Glòries el de major trànsit de València, segons el Pla bàsic de mobilitat de l'AMV. Les emissions de CO₂ anuals que s'hi poden atribuir directament a l'autovia entre Lliria i València són superiors a les 150.000 Tm.

El creixement de l'Àrea metropolitana de València (AMV) al voltant de l'autovia CV-35

El tema torna a l'actualitat amb l'aprovació el passat 29 de novembre del Pla bàsic de mobilitat de l'Àrea metropolitana. Mentre que es projecta l'ampliació del Bypass, tenim paralitzades, de moment, les obres de construcció del Nou Mestalla i es mantenen les pressions per a la construcció d'un nou centre comercial i d'oci a la vora de l'autovia, al terme de Paterna.

A aquest text aportem les dades tècniques i polítiques del territori, de la mobilitat i de la sostenibilitat. És un procés, amb les seues particularitats, extrapolable a la resta de les àrees de creixement de l'Àrea metropolitana de València (AMV), una aglomeració de 1.800.000 habitants. L'expansió en conjunt de l'AMV, amb les seues singularitats, s'emmarca dins un procés global d'expansió de les ciutats. Així per Jordi Borja,

Los nuevos territorios urbanos ya no se reducen a la ciudad central y su entorno más o menos aglomerado, lo que se llamó "área metropolitana", es decir el modelo de la ciudad de la sociedad industrial. El territorio urbano-regional es discontinuo, mezcla de zonas compactas con otras difusas, de centralidades diversas y áreas marginales, de espacios urbanizados y otros preservados o expectantes. Una ciudad de ciudades en su versión optimista o una combinación perversa entre enclaves globalizados de excelencia y fragmentos urbanos de bajo perfil ciudadano. (Borja, 2007: p.42)

Podrem reconèixer aquest paisatge a les pàgines que segueixen.

- El creixement urbanístic del Camp de Túria

Ens centrarem ara en analitzar les característiques del creixement urbanístic del Camp de Túria i les seues conseqüències.

S'inicia prou abans de la construcció de l'autovia. Ja, als anys 70 i 80, s'havien consolidat gran quantitat d'urbanitzacions en un model difús i dispers i moltes vegades *a-legal* o *il·legal*. La C-234 era la via de comunicació fonamental d'aquest creixement i va arribar a la saturació, amb grans retencions els caps de setmana i períodes de vacances.

Durant la construcció de l'autovia Jorge Herminosilla es plantejava quin era l'objectiu d'aquesta obra i les conseqüències que podia tenir. Conseqüències que després s'han confirmat.

En primer lloc, cal plantejar-se la finalitat que persegueix la construcció de l'autovia. Es crea per descongestionar l'Horta o és conseqüència directa de les necessitats generades per la instal·lació de noves indústries i pels trasllats procedents de l'àrea metropolitana de València (AMV)? Segons les dades que utilitzem, s'hi donen ambdues circumstàncies, però amb diferències temporals. Cronològicament l'autovia es construeix després de la instal·lació de diferents establiments temporals i de considerables contingències demogràfiques procedents de l'AMV, si bé aquests processos de descongestió tendiran a accentuar-se amb la construcció d'aquesta via de comunicació terrestre (Herminosilla, 1992: p. 83).

En segon lloc, és indubtable el significat de la carretera d'Ademús (C-234) com a eix estructurador del territori del Camp de Túria (Olmos, 1991).

Al 1996, quan l'autovia porta ja en funcionament quatre anys, es confirma l'efecte accelerador d'aquesta infraestructura sobre els moviments demogràfics cap a la segona corona de l'àrea metropolitana. Així, a les primeres jornades de geografia del Camp de Túria, Josep Vicent Boira apunta:

El seu creixement demogràfic recent ha estat espectacular, l'Eliana ha augmentat un 450% entre 1960 i 1991. Per la seua part, Llíria ho ha fet en un 39%, La Pobla en un 59% i Benissanó en un 36%. A més, L'Eliana compta amb un índex d'automòbils per habitant més alt (413 per cada 1000 persones) no sols de la Comarca del Camp de Túria, sinó també de tota l'horta No són dades anecdòtiques: el model de desenvolupament territorial i urbà ha forçat aquestes xifres. No debades, més del 84% dels viatges produïts són fets per mitjans privats, quan la mitjana de les comarques del Camp de Túria i de l'Horta és del 67%. (Boira, 1996: p.7, 8)

Es constaten els efectes d'aquest creixement espectacular.

“ L'engoliment” del Camp de Túria té uns efectes netament perversos des de la perspectiva de la identitat col·lectiva tant de les ciutats de la comarca com de

la existent consciència comarcal. El conreu de la pròpia identitat, lluny de ser anacrònic o reaccionari, és d'una importància cabdal per mitigar l'estranyament dels individus i la seua dissolució en una societat global despersonalitzada (Sorribes, 2002, p.33)

I respecte al llegat cultural informa d'unes últimes dades referents a l'Elia, el municipi amb major augment de població en eixe moment. Les dades són:

- *Un 10% dels empadronats a L'Elia declaraven no entendre el valencià, per un 4% a Bétera i Riba-roja, un 3% a Lliria i un 1,2% a La Pobla.*

- *A L'Elia cinc de cada deu habitants sap, parla o escriu el valencià. a Lliria, huit de cada deu. (Boira, 1996, p.8)*

Aquesta pèrdua d'identitat es pot constatar tant en l'ús del Valencià, com en la toponímia. Noms com ara "El Osito", "Colinas", "El Periquillo"... han vingut a ser les noves referències espacials, tot i que en altres casos s'han adoptat el nom de les partides tradicionals, com ara "Rascanya", "Carrases", "Torre en Conill" o "El Perigall" per denominar els nous establiments.

Assistim en pocs anys a la transformació dràstica del paisatge, d'una ruralitat diversificada a la urbanització homogeneïtzant. Hi ha una sensació de pèrdua que, com apunta Albelda (2013), és un indicador del declivi del paisatge, la ràpida reconversió genera un trencament del vincle afectiu amb el nou entorn. Hi havia un valor cultural en el paisatge anterior amb una indubtable funció identitària, com a referència històrica i ambiental.

Respecte els factors que han propiciat aquest fenomen urbanitzador lligat a la segona residència Hermosilla assenyala cinc: la proximitat a aglomeracions urbanes (radi màxim de 60-100 km), una bona accessibilitat, l'existència de paisatges i d'espais "naturals" apreciats, una certa dotació de serveis, i un preu del sòl favorable als promotors urbans en relació al rendiment obtingut pels propietaris (secà i forestal són usos de baix rendiment, perfectes doncs, per a ser transformats en urbans).

L'Elia reunia aquestes condicions: a 16 km de València i "la facilitat tradicional de les comunicacions primer per la carretera d'Ademús (C-234) ara Autovia i també pel ferrocarril de via estreta cap a Lliria."

A aquests factors afegeix un altre fonamental determinant: "Una actitud no sols permissiva, sinó activa (fonamentalment demostrada a través de la legislació urbanística" per part de l'autoritat municipal que fomenta la conversió del terme en una "ciutat jardí" o espai urbanitzat en la seua totalitat. (Boira, 1996: p.8)

Aquesta opinió és corroborada per l'antropòleg Joan Francesc Mira, vinculant-ho a l'expansió de l'àrea metropolitana :

“Tot açò ve a confirmar que el notable augment de la població del Camp de Túria en els darrers anys s'explica principalment pel fenomen de la desconcentració urbana i demogràfica del nucli central de l'àrea metropolitana de València...

La qüestió és que la taca urbana s'ha anat expandit cap a l'oest i abraça ja la major part del Camp de Túria", " en l'actualitat la construcció de l'autovia comarcal sembla localitzar els seus efectes expansius sobre L'Eliana, La Pobla de Vallbona i Lliria, en tant que Bétera i Riba-roja continuen el seu creixement en base a la seua contigüitat a la comarca de l'Horta. (Mira, 1996: p.21)

Els moviments de població generen un augment de la mobilitat intracomarcal i amb la resta de AMV, fonamentalment amb la ciutat de València, així ho mostra Josep, V. Pitxer amb dades del cens de 2001:

“És per això que més de la meitat de la població ocupada (la població amb un treball remunerat) que viu al Camp de Túria treballa en un municipi distint al de residència, una mobilitat Inter municipal més intensa que la existent en altres indrets del País Valencià”. (Pitxer, 2007: p.21)

Hi constata que bona part dels desplaçaments s'articulen a partir de la CV-35 que facilita l'accessibilitat a l'Horta i València.

"A partir de l'anàlisi detallada d'esta informació obtenim dos resultats principals: d'una banda, la incorporació clara del Camp de Túria a l'àrea laboral organitzada al voltant de la ciutat de València,.." (Ibidem: p.22)

I es certifica la incorporació de facto del Camp de Túria a l'AMV.

Ja fa més d'una dècada que els nuclis urbans més importants del Camp de Túria tenen un nivell de interrelació tan fort amb la ciutat de València que totes les delimitacions realitzades de la "ciutat real" de València inclouen Bétera, L'Eliana, Benaguasil, Vilamarxant, Riba-roja, La Pobla de Vallbona i la mateixa Lliria. ...

Des d'una perspectiva miop i de vol de gallina, el model ha esdevingut un èxit aclaparador si hem de jutjar-lo pel dinamisme d'ocupació de tots els terrenys per a nous usos. Tanmateix, cada vegada és més palès fefaent que aquest model és pura i simplement insostenible a mitja i llarg termini. Insostenible, no tant que també, per raons de caire estrictament mediambiental, sinó pel fet que assistim al desenvolupament d'un model de difusió dispersa, on les activitats se situen en funció de l'accessibilitat a la xarxa viària sense cap planificació prèvia i, la majoria de les vegades relativament lluny dels nuclis urbans. Això suposa la impossibilitat material de bastir una xarxa eficient de transport públic i la millor "garantia" d'un us quasi exponencial de la motorització privada. Model aquest que té garantit el fracàs perquè encara que s'amplie (amb elevats costos monetaris i no monetaris) la capacitat de la xarxa viària, el conegut efecte de

generació de més transit que duu aparellada la millora de la xarxa existent conduirà a la situació de cercle viciós."(Sorribes, 2002: p.32)

Cinc anys més tard, 2007, resta palès l'efecte multiplicador del trànsit que ha generat l'autovia i la incapacitat de la via per absorbir-ho, comença la construcció de la primera ampliació.

En 1992 es va inaugurar l'autovia de València a Llíria (que és l'eix viari central del Camp de Túria i això ha tingut un impacte formidable en l'evolució demogràfica, econòmica i social de la comarca; com també l'ha tingut el Bypass. L'àrea metropolitana de València ha induït, doncs un efecte d'arrossegament sobre el Camp de Túria i ha accelerat el procés d'urbanització de la comarca.... L'autovia comarcal CV-35 ja pateix problemes de congestió del trànsit, per això hi ha en marxa l'ampliació a tres carrils en un determinat tram i l'allargament fins Losa del Obispo (que incidirà igualment en l'evolució dels Serrans). Aquesta obra millorarà evidentment l'accessibilitat exterior de la comarca, però no és l'única solució possible i generarà automàticament un major us del transport privat. (Jordan, 2007, p.18)

Tot i que tots els experts citats, a més de valorar els beneficis que l'autovia podia aportar, adverteixen de la necessitat de contenir l'expansió urbanística per part dels ajuntaments i d'una ordenació supramunicipal, la tendència va ser la contrària i l'arribada del *boom* immobiliari a començaments de segle té un efecte multiplicador en aquesta dinàmica expansiva. L'envergadura dels projectes presentats, sumats al sòl urbanitzable ja previst als PGOUS en vigor, genera alarma en alguns sectors de la població que organitzen una contestació a aquesta urbanització massiva i sumen la informació dels diferents pobles.

Si es consumen els projectes que hui estan damunt la taula, la suma de l'àrea urbana i urbanitzable produiria un conglomerat continu que abastaria més de 100 km² (una superfície equivalent a la ciutat de Barcelona) ,,... La capacitat residencial del conjunt de la comarca superaria els 500.000 habitants. (Beltran, 2007, p. 27)

El nivell d'ocupació del territori que es projecta és tan gran, estem parlant de la requalificació en quatre anys de més de 50 milions de m² (5.000 ha o 50 km²), el 6% del 830 km² de la comarca- que suposa la pràctica desaparició del sòl agrícola a molts termes. (Beltran, 2007, p.28)

La crisi econòmica que va començar al 2008 va paraitzar alguns dels projectes d'urbanització i va fer que es desestimaren altres. Amb tot, el sòl urbanitzable i urbà disponible actualment tindria capacitat per contenir més del doble d'habitatges. El creixement demogràfic no s'ha aturat malgrat la crisi, com es pot comprovar al següent quadre. La població absoluta augmenta any rere any i la importància demogràfica relativa respecte al conjunt del País Valencià.

Evolució demogràfica del Camp de Túria

	Habitants Camp de Túria	Increment % Mitjana anual %	Habitants País Valencià	% (1) / (2)
1970	54.984		3.078.095	1,8
1981	63.515	8.531 h. 15,5% M. anual 1,40%	3.646.778	1,7
1991	72.789	9.274 h. 14,6% M. anual 1,46%	3.857.234	1,9
2001	101.958	29.169 h. 40% M. anual 4%	4.162.776	2,4
2005	125.129 (!)	23.171 h. 22,72% M. anual 5,68%	4.692.449	2,6
2010	148.329 (!)	23.200 h. 18,54% M. anual 3,70%	5.111.706 (!)	2,9
2015	155.250 (!)	6.921 h. 4,66 % Anual 0,93%	4.980.689 (!)	3,1
2017	158.246 (!)	2.996 h. 1,92% Anual 0,96%	4.941.509 (!)	3,2
2020	166.444	8.198 h. 5,18% Anual 1,72%	5.057.353	3,29

(!) Institut nacional d'estadística i elaboració pròpia

La jerarquia urbana del Camp de Túria també s'ha vist alterada, si al 2005 Lliria ocupava el primer lloc amb 20.224 habitants seguida de Bétera amb 18.177 i la Pobla Vallbona amb 17.114. Al cens de 2017, el primer lloc és ocupat per la Pobla de Vallbona amb 23.684 h, seguida de Bétera amb 23.178 h. Lliria perd població als darrers anys i resta en tercer lloc amb 22.793 h.

Tanmateix al Pla bàsic de mobilitat de l'AMV(2018) s'hi cita el PATEVAL i reconeix que :

Lliria exerceix com a centralitat del Camp de Túria, però només els municipis de l'eix de la CV-35, més propers a València, tenen vinculació rellevant amb València (o altres municipis importants de l'àrea), per la qual cosa Lliria actua, igual que el cas de Sagunt, com a límit exterior de l'Àrea Metropolitana de València, i només

els municipis de la seua àrea d'influència, que tenen vinculació amb València, han de ser considerats. (Pla d'Acció Territorial Metropolitana de València, 2016, PATEVAL).

La Tassa estimada de creixement de la població per al període 2010-2030 per al Camp de Túria és d'un 1,30 % i l'Horta Oest 0,90 % (% anual acumulatiu) (ETCV Objectiu 23. 1.2). Els increments de població reals de l'Àrea CV35 es poden observar a la graella següent. Municipis com Paterna, S. A. Benageber, Rocafort, Bétera, La Pobla de Vallbona, Vilamarxant i, sobretot, Nàquera sobrepassen la referència.

Com es pot veure a la taula de la pàgina 9, els municipis del Camp de Túria han passat de 158.246 al 2017 a 166.444 al 2020, un augment del 5,18 % en tres any, un increment anual del 1,72%, superior al 1,30% de referència.

En les dos dècades del 1991 al 2010 s'observa un creixement demogràfic superior al 4% anual (recordem que al 1992 s'inaugura l'autovia) Aquest ritme es frena amb la crisi i comença a remuntar a partir de 2015 amb una tendència a l'acceleració.

(INE 2017 i 2020)

	2017 habitants	2020 habitants	Creixement %
Benaguasil	10.936	11.286	3 %
Burjassot	37.575	38.632	2,8 %
Benissanó	2.233	2.291	2,5 %
Godella	13.031	13.131	0,7 %
Rocafort	7.004	7.314	4,4 %
Paterna	68.547	71.035	3,6 %
S. Antonio de Benageber	8.755	9.286	6 %
L'Eliana	17.760	18.362	3,3 %
Bétera	23.178	24.604	6,1 %
La Pobla de Vallbona	23.684	24.858	9 %
Llíria	22.793	23.482	3 %
Vilamarxant	9.376	9.891	5,4 %
Domeño	689	673	-
Marines	1.686	1.848	9,6 %
Nàquera	6.058	6.897	13,8 %
Olocau		1.825	
Total	253.305 habitants	264.715	3,78 %

Allí donde estos dos tipos se suman, aparecen las áreas metropolitanas (monocéntricas o policéntricas), es decir, los contextos territoriales favorables al desarrollo de niveles industriales y terciarios más avanzados.

Hay que hacer constar, no obstante, que las formas del desarrollo periurbano y difuso-reticular que caracterizan a las regiones más desarrolladas presentan graves debilidades desde el punto de vista territorial y medioambiental como formas de desarrollo no sostenible a medio-largo plazo, en tanto que grandes consumidoras de suelo y de energía, fuentes de contaminación del aire y del agua con unos costes de infraestructuras y de gestión de los servicios. Especialmente en las regiones mediterráneas, donde el paisaje rural presenta estructuras históricamente muy elaboradas, existe el peligro de una degradación cualitativa ... (Dematteis, 1998)

Conseqüències

Major mobilitat

El model de creixement té associat una major necessitat de desplaçaments per diferents motius com ara que el lloc de treball és diferent del lloc de residència, les zones residencials estan separades dels serveis o que la desvinculació amb el lloc de residència comporta més viatges de relació social. Tot i que també està relacionat amb altres factors com l'edat.

Si per al conjunt de l'ÀMV la ràtio és de 2,58 viatges per persona al dia, a S. Antonio és de 3,07, L'Eliana 3,08, a La Pobla 2,61, Paterna 2,63. Mentre que a Lliria és de 2,48, a Bétera 2,12, a Benaguasil 2,15 i Burjassot 2,51 (Pla bàsic de mobilitat p.27).

Mobilitat basada en el transport privat motoritzat.

Com s'ha vist anteriorment la mobilitat del model de difusió dispersa està basada en el transport privat motoritzat i fa impossible bastir una xarxa eficient i suficient de transport públic col·lectiu.

Comprovem que els pobles de l'ÀMV amb major dependència del transport motoritzat estan al Camp de Túria. A La Pobla de Vallbona el 85,7% dels desplaçaments es fan motoritzats, a Loriguilla el 84,8%, a San Antonio de Benageber el 83,3%, a L'Eliana el 82,1%, a Riba-roja el 78,8%, a Bétera el 71,7 %. Prenem com referència la ciutat de València, amb el 51,8% del desplaçaments motoritzats, solament Lliria té un percentatge de viatges motoritzats inferior el 50%. A més, bàsicament aquests viatges es fan en vehicles privats. (Pla bàsic de mobilitat AMV; p.32)

Si considerem la Mobilitat sostenible/no sostenible, mentre que la ràtio del conjunt de l'Àrea Metropolitana ens diu que el 58% dels desplaçaments són sostenibles, considerant el modes no motoritzats (a peu i bici) i el transport públic, els pobles del Camp de Túria tenen la ràtio de mobilitat sostenible més baixa de l'ÀMV. (Pla Bàsic P.30-31)

Localitat	Ràtio mobilitat sostenible
Loriguilla	20,8 %
La Pobla de Vallbona	22,7 %
L'Eliana	23 %
San Antonio de Benageber	23,5 %
Riba-roja	26,9%
Bétera	32,4 %
Nàquera	34,5 %
Benaguasil	39,4 %
Vilamarxant	50,9%
Llíria	54,7
València	69,9 %

Pla bàsic mobilitat AMV 2018 p.30-36

Les successives ampliacions del viari no han fet sinó incrementar el trànsit fins tornar a saturar la infraestructura. Això té relació tant amb l'efecte atraient de la pròpia via quan funciona de manera fluïda com amb el continu creixement urbanístic sobre el mateix model difús i dispers. El sòl urbà i disponible en municipis com La Pobla Vallbona, San Antonio, Lliria, o Bétera fa possible que aquest creixement se sostinga durant encara molts anys. A més, la conversió d'un gran parc d'habitatges de segona residència en primera residència, permet també l'augment de la població censada. La disponibilitat de sòl urbanitzable, en molts casos en tramitació, per executar la urbanització ens fa pensar que pel que fa a la planificació urbanística no es posarà límit a l'augment de motorització privada. El límit potser vinga per la impossibilitat d'ampliació del viari quan arribe al punt de saturació. Podem veure a continuació la situació actual del trànsit de la CV-35.



Al mapa podem veure en color morat les vies amb major IMD. El Pla bàsic de mobilitat de l'AMV diu al respecte.

A partir de les dades de IMD presentades anteriorment, corresponents a l'any 2016 (Ministeri de Foment i Generalitat Valenciana) i 2017 (Diputació de València), es poden extraure les següents conclusions:

- Quant a la xarxa viària de l'àrea metropolitana, les carreteres més transitades coincideixen amb la continuació dels accessos a la ciutat o la seua principal circumval·lació: V-31 (120.000), V-30 (98.000), A-7 (92.000), V-21 (71.000), AP-7 (60.000), V-11 (52.000), totes elles, pertanyents a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, gestionada pel Ministeri de Foment.

- La xarxa de carreteres gestionada per la Generalitat Valenciana ofereix IMD fins i tot majors: CV-35 (120.000), CV-30 (80.000), CV-36 (72.000), CV-31 (52.000). (P. 121)

- La A-7 (Bypass) amb gran intensitat entre la V-30 i la CV-32 ja té aprovat l'expedient d'ampliació per a :

La construcció de calzadas laterales adosadas al trazado actual, que conectarán entre sí los enlaces actuales y permitirán separar el tráfico de agitación del tráfico de largo y medio recorrido. (Levante 26-12-2108) "La autovía actual se mantendría para el tráfico de largo recorrido mientras las dos nuevas vías «colectoras» permitirían la conexión entre todos los enlaces existentes en el tramo actual. El resultado sería una superestructura similar a muchas vías de alta capacidad comunes en algunas ciudades estadounidenses con hasta 12 carriles, seis por sentido". (Levante, 4 abril 2018).

És previsible doncs que, si s'executa aquesta ampliació, s'aporte més trànsit a la CV-35.

Altres projectes que actuarien com centres atractius de trànsit són el Camp de futbol de València CF, en construcció a l'Avinguda de les Corts i el centre d'oci i comercial *INTU-Mediterráneo* a Paterna directament sobre la CV-35 que és ja la via d'accés a València amb major IMD i que, en eixe tram, entre la CV-31 i la CV 30, difícilment es pot ampliar més, tot i ser freqüents els embossos.

Perspectives del Pla bàsic de mobilitat de l'AMV

Amb l'estructura territorial de l'Àrea Metropolitana, el repte principal de mobilitat és aconseguir que els desplaçaments es realitzen de la forma més sostenible possible. La clau està en el repartiment modal. S'hauria d'aconseguir el repartiment modal que fos el més procliu als modes sostenibles, per aquest ordre: viatges a peu, amb bicicleta, en transport públic i només, si no hi ha més remei, en vehicle privat.” (p.163)

El gran repte, no obstant això, de l'AMV, és els desplaçaments Inter municipals de major distància i la relació amb València. Ací el repartiment modal és desastrós ja que més del 75% dels desplaçaments són en vehicle privat, i cada dia entren i ixen a València més de 150.000 cotxes que no són de la ciutat. Per a reduir l'ús de l'automòbil en aquests desplaçaments seria imprescindible establir punts d'intercanvi modal entre cotxe i xarxa de transport públic (...) (p.163)

...encara falten diversos vectors importants de mobilitat que han de ser abordats: les connexions amb Alaquàs i Aldaia, Xirivella, algunes zones de Torrent (per la seua grandària), Tavernes, Almàssera, l'eix des de Benetússer fins a Catarroja, Picassent i Alcàsser i totes les zones més pròximes a la CV-35 (més allunyades de la L2 del metro). No necessàriament totes aquestes connexions han de ser amb metro, però sí amb transport d'alta capacitat/ velocitat/ qualitat. El repte del PMOME és definir com fer-ho: plataformes reservades, prioritat en les entrades a València, carrils exclusius (BUS-VAO)... (p.164)

La CV-35 està entre les vies proposades per fer una gestió dinàmica de la velocitat

Sorprèn l'escassa atenció prestada pel Pla bàsic de mobilitat als serveis prestats per FGV. Tant a la línia 1 (Bétera) com la 2 (Llíria). No hi ha dades de passatgers transportats en el tram fins València, ni sobre l'evolució del servei, ni la durada dels viatges. No hi ha compromisos de millora de la velocitat, ni respecte a la freqüència.

L'ocupació del sòl

Altra conseqüència d'aquest model de creixement és la gran quantitat de sòl que ocupa. Factor de gran importància estratègica donada la condició de recurs no renovable i escàs. Això produeix una baixa eficiència en la prestació de serveis i un desequilibri entre el sòl artificial i la resta de cobertures, amb un gran impacte ambiental i paisatgístic. Ja que elimina importants masses vegetals que actuen com magatzems de CO₂ i la impermeabilització altera el curs de les aigües pluvials i entrebanca la recàrrega dels aqüífers.

En aquest sentit el Pla d'acció territorial metropolitana de València (esborrany) informa que els augments del sòl urbanitzable l'Àrea Metropolitana de València durant el període 1991-2015 ha sigut d'un 60 %, tres vegades superior al creixement de la població en l'Àrea Metropolitana de València. Dels 300 Km² de l'Àrea CV35, 77 Km²¹² corresponen a sòl urbanitzat (residencial, industrial, terciari, esportiu, miner), si afegim un 8% de sòl afectat per infraestructures¹³, l'aproximació al sòl segellat o sòl artificial serà d'uns 83,4 km², per tant està afectat un 25% del sòl. La superfície afectada és superior a la de la ciutat central de València, aproximadament 54 km², considerada entre la V-30, la CV30 i la mar.

La densitat de població de l'Àrea CV35 seria de 833 h/km². Inferior a la densitat mitjana del conjunt de l'AMV: 1.237 h/km²¹⁴. Tanmateix, la proporció de superfície urbanitzada quasi es duplica: un 25% front al 13%. Fet que apunta a un sistema molt més extensiu. Resulta una proporció estimada de sòl segellat per habitant de 312 m²/hab, superior a la mitja europea de 300 m²/hab. L'ETCV es planteja la meta 23.1 de mantenir consums de sòl artificial per baix de la mitjana europea (p.30). Al País València la mitjana és de 250m²/hab. Tot i que, el realment rellevant és l'elevada proporció de sòl urbà discontinu.

Al País València la franja situada entre 5 i 30 km de la línia costera concentra el 57% del creixement de sòl artificial. (ETCV, 2011: p.17)

Allò més destacable d'aquest creixement, al marge del pes de les infraestructures, és que, per primera vegada, la superfície ocupada pels teixits urbans dispersos de baixa densitat s'equipara amb els teixits compactes de casc i eixample, que deriva cap a un model urbà de baixa eficiència quant al consum de recursos i lligat a la mobilitat en transport privat. (Pla bàsic Mobilitat p.22)

És un model territorial que, malgrat obeir a decisions personals de preferència per un tipus d'hàbitat diferent al de la ciutat compacta, genera importants externalitats negatives i una transferència de recursos des de la ciutat compacta respecte al seu manteniment pels impostos als ciutadans. Aquest major cost de la conservació dels

¹² Càlcul propi, realitzat amb l'aplicació del Google Earth, sobre imatges del 2019, des de la CV30 fins a Domenyo (fig.), sense mesurar el viari extra-urbà.

¹³ Percentatge de sòl destinat a infraestructures estimat com a mitjana a l'Estratègia territorial Comunitat Valenciana 2011. P.13.

¹⁴ Segons EMT València amb dades del Cens 2009.

serveis induïts per la dispersió urbana ha sigut avaluat en un 20 % de mitjana a la Comunitat Valenciana, encara que hi ha municipis de l'Àrea Metropolitana de València, especialment en la segona corona metropolitana (Montserrat, Torís, Bétera, Lliria, Riba-roja de Túria, etc.) on aquests percentatges superen el 40 % d'increment respecte els costos mitjans de prestació de serveis bàsics." (p.23)

Gran part d'aquest sòl classificat pel planejament urbanístic en vigor no té cap viabilitat, i hi ha sectors que presenten una marcada insostenibilitat per sobrepassar els índexs màxims de creixement de sòl de l'ETCV, per estar allunyats dels teixits compactes preexistents o perquè són clarament incompatibles amb la infraestructura verda del territori. Per tant, són sòls sobre els quals, en funció de la seua situació jurídica i urbanística, s'hauran de prendre determinacions de major o menor abast per a garantir el seu ajust al model territorial i urbanístic que pretén el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València." (p.33).

Valera, A (2011) estudia el procés de segellat antropogènic en àrees metropolitanes de la C. Valenciana i destaca el cas del Camp de Túria.

Emissions de CO₂.

El model de mobilitat esmentat té un cost ambiental molt elevat, per concretar en el trànsit que circula directament per l'autovia entre València i Lliria, 25 km. Si prenem les dades⁽³⁾ que proporcionen les estacions d'aforament al 2017 publicades al Pla bàsic de mobilitat (p.113)

Amb una estimació de consum de 9 litres cada 100 km i un factor d'emissió mitjà de 2,5 Kg de CO₂ /litre (Oficina Catalana del canvi climàtic. 2018) resultarien unes emissions equivalents aproximades a 150.000 Tm de CO₂ /any. Per poder tindre cap referència podem apuntar que les emissions equivalents de CO₂ del conjunt de transports públics de FGV durant el 2017 suposen 27.933 Tm CO₂ (FGV 2017) o que les emissions d'Espanya al 2017 van ser de 338,8 milions de Tm (*El independiente 2018*).

Comparem les 150.000 Tm que pot emetre la CV-35 amb unes 4.000 Tm que poden correspondre a les línies 1 i 2 de Metrovalència, entre Bétera- Vcia. i Lliria-Vcia. Clarament, si s'hagueren de transportar per ferrocarril el mateix nombre de passatgers i mercaderies, les emissions serien molt superiors, però, així i tot, la desproporció és tan gran que no invalida la referència.

Per a fer un càlcul complet de les emissions atribuïbles al model esmentat hauríem d'estimar també les emissions pel consum d'energia extra dels habitatges unifamiliars i de residència secundària. Mentre que les zones de residència permanent consumeixen 3.800 Kwh d'energia elèctrica a les zones de residència secundària el consum es multiplica per quatre, fins els 12.700 Kwh. (Boira, 1996, p.7).

També hauríem d'afegir la sobre-mobilitat que no circula per l'autovia o el CO₂ que deixa de retenir la massa vegetal eliminada.

Sobre l'aigua

És sabut que les urbanitzacions extensives són intensives en quant al consum d'aigua, que en aquest cas prové bàsicament de pous. A més, la manca d'una xarxa paral·lela d'aigua de rec aboca a regar amb aigua potabilitzada els jardins. Aquesta és altra de les incògnites de sostenibilitat d'aquest model, donat el règim de pluges variable, característic de la localització i agreujat amb la perspectiva del canvi climàtic.

Respecte dels recursos hídrics, i com ja s'ha comentat anteriorment, la disminució de les aportacions serà un fet greu i inqüestionable. Segons dades de treballs realitzats pel Consell Valencià de Cultura per a la Cimera del Clima celebrada a París, les aportacions hídriques a la Comunitat tindran una disminució considerable per la no linealitat demostrada entre la disminució prevista de precipitacions del 10 % i la disminució dels escolaments. En el cas de la conca del riu Túria, amb rangs de precipitacions a penes superiors als 400 litres per metre quadrat i any, el descens pot ser dramàtic, ja que les aportacions dels rius per davall d'aquesta precipitació són insignificants. Açò pot comportar un augment de la pressió i un deteriorament de la qualitat dels aqüífers. Cal doncs desenvolupar models urbans i territorials eficients en el consum d'aigua tal i com proposa el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València, evitant creixements urbans de baixa densitat i aplicant sistema de gestió de la demanda per als recursos hídrics. (Pla d'acció territorial metropolità de València, p. 106)

La depuració d'aigües negres és altre capítol pendent de resoldre, tot i que la legislació ja no permet els pous cecs, el funcionament de moltes foses sèptiques és insuficient i la xarxa de clavegueram està incompleta i no sempre connectada a la depuradora.

Recollim, com a resum, les paraules de Sorribes citades pel periodista Miquel Alberola *"Pero si se hace una difusión dispersa, con polígonos, urbanizaciones y grandes superficies, es un desastre"* (2005, p.46)

Com continuem?

Notes

1.- Població censada als municipis situats sobre l'eix de la CV-35. (Elaboració pròpia amb dades del INE 2017 i 2020)

	2017 habitants	2020	% increment
Benaguasil	10.936	11.286	3 %
Burjassot	37.575	38.632	2,8 %
Benissanó	2.233	2.291	2,5 %
Godella	13.031	13.131	0,7 %
Rocafort	7.004	7.314	4,4 %
Paterna	68.547	71.035	3,6 %
S. Antonio de Benageber	8.755	9.286	6 %
L'Eliana	17.760	18.362	3,3 %
Bétera	23.178	24.604	6,1 %
La Pobla de Vallbona	23.684	24.858	9 %
Llíria	22.793	23.482	3 %
Vilamarxant	9.376	9.891	5,4 %
Domeño	689	673	-
Marines	1.686	1.848	9,6 %
Nàquera	6.058	6.897	13,8 %
Olocau		1.825	
Total	253.305 habitants	264.715	3,78 %

2.- Centres atractius de trànsit situats sobre la CV-35 i la seua prolongació Av. de les Corts Valencianes i AV. Pius XII.

- 6 Centres comercials : El Osito (l'Eliana), Parc comercial S. Antonio, Heron City més l'Àrea comercial contigua (Paterna), Parque Alban (Burjassot), Parque Ademúz i Nuevo Centro (València).

-5 hospitals : Hospital de Lliria, Centre Rehabilitació Levante, IMED (Burjassot). Hospital Arnau de Vilanova (Vcia), IVO (Vcia).

- 9 Polígons industrials : 2 a Lliria, 3 a la Pobla, 1 Benaguasil, 3 a Paterna.

- 15 Poblacions de l'AMV (264.715 h), a més de València

- Ciutat Deportiva València CF, Fira València, A Punt, Campus de Burjassot, Palau de Congressos. Casino CIRSA, Conselleria d'Educació (Av Campanar) i les casernes de Marines i Bétera.

Fonts referencials

ALBELDA, J. Et al (2015) *Arte, empatía y sostenibilidad. Capacidad empática y conciencia ambiental en las prácticas contemporáneas de arte ecológico.* Ecozon@ Vol.6, nº 2
Recuperat de <http://ecozona.eu/article/view/662/708>

ALBELDA, J. (2013) *Los paisajes del declive. La concepción del paisaje en el contexto de la crisis ecológica global.*, Bilbao: FabriKart nº11, EHU. pp. 12-27. Recuperat de <http://www.ehu.es/ojs/index.php/Fabrikart/article/view/12539>

ALBEROLA, M.. ROMERO, J. et al.(2015) *Un siglo bajo el influjo de las ciudades*, p.46.. *Los límites del territorio. El País Valenciano en la encrucijada.* València: Publicacions de la Universitat de València.

ARIÑO, A I ROMERO, J. (2016) *La secesión de los ricos.* P.53. Barcelona: Galaxia Gutenberg.

BELTRAN, Lluís. (2007) *Per un Camp de Túria habitable.*: Revista Saó nº313.

BORJA, J. (2007) *Revolución y contrarrevolución en la Ciudad global: las expectativas frustradas por la globalización de nuestras ciudades*, P.42: Revista eure, Vol. XXXIII, nº 100.

BOIRA, Josep Vicent (1996) *Creixement i urbanització en un municipi metropolità: el cas de L'Elia.* Primeres Jornades de Geografia del Camp de Túria . Benaguasil: Institut d'estudis comarcals.

DEMATTEIS, Giuseppe (1998) *Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas.* En Monclús, F.J. (ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, CCCB, Barcelona.
<http://www.etsav.upc.es/personals/monclus/cursos2002/dematteis.htm>

FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA. (2017). *Memòria de sostenibilitat*
Recuperat de: <http://www.fgv.es/memorias/memoria2017v/mobile/index.html#p=1>

COMISSIÓ INTER DEPARTAMENTAL DEL CANVI CLIMÀTIC Generalitat de Catalunya.
(2018) *Guia pràctica para el càlcul d'emissions de GEH.* (p.21) Oficina catalana del Canvi climàtic. Recuperat de file:///C:/Users/Lluis/Documents/BB.%20AA/Master%20Producció%20Artística/Metodologia%20de%20projectes/Bibliografia%20%20CV35/18_Guia-practica-calcul-emissions_sense-canvis_CA.pdf

GENERALITAT VALENCIANA (2011) *Estratègia territorial Valenciana O2.*

(2018). *Pla bàsic de mobilitat de l'Àrea metropolitana de València*, Conselleria d'habitatge, obres públiques i vertebració del Territori.

(2016) *Pla d'acció territorial metropolitana de València. Document d'inici del procés d'avaluació ambiental i territorial estratègica*. Conselleria d'habitatge, obres públiques i vertebració del Territori.

HAYHOE, K. (7 de desembre de 2018). La nueva estrategia de los científicos climáticos. *El diario.es*. Recuperat de: https://www.eldiario.es/internacional/cientificos-climaticos-estadounidenses-decidido-ofensiva_0_840265997.html

HERMOSILLA, J (1992) L'autovia de València a Llíria i la dinàmica industrial del Camp de Túria. Efectes espacials: *Revista Lauro* nº 6.

HERMOSILLA, J (1993) *El Camp de Túria y la Hoya de Buñol- Chiv. Accesibilidad, industria y segunda residencia*. Departamento de geografía. Universitat de València.

El independiente. (9 de julio 2018). *España eleva las emisiones de CO2 por el mayor uso de carbón y gas para electricidad*. Recuperat de <https://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=8&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEw1dW2oL7fAhVATBUIHQ7kCkkQFjAHegQIAxAB&url=https%3A%2F%2Fwww.elindependiente.com%2Feconomia%2F2018%2F07%2F09%2Fespana-dispara-las-emisiones-co2-mayor-uso-carbon-gas-electricidad%2F&usg=AOvVaw2k90QgS5TkgHwOvLxA6K2V>

JORDÁN, JM. (2007) L'expansió demogràfica del Camp de Túria.: *Revista Saó* nº313.

MIRA, JF. (1996) Sobre la identitat i el territori: poble, comarques país. Ponència II Congrés Camp de Túria d'estudis comarcals. p.21. Benaguasil: Institut d'estudis comarcals del Camp de Túria.

OLMOS, J.(1991) L'impacte de la construcció de l'autovia comarcal en l'ordenació del territori. (p.47) Primer congrés d'estudis del Camp de Túria. Institut d'estudis comarcals.

PICÓ, J; (camp.) (1992). *Modernidad y posmodernidad*. Madrid: Alianza.

PITXER, JV. (2007) L'articulació espacial del Camp de Túria. *Revista Saó* nº 313.

Sorribes, J. (2002) L'engoliment del Camp de Túria en l'àrea metropolitana de València. Actes del III Congrés, Institut d'estudis comarcals. *Revista Lauro* nº10, (p.32).

VALERA LOZANO, A.(2011). *Dinámica espacio-temporal de usos/cubiertas del suelo y sostenibilidad ambiental en áreas metropolitanas de la Comunidad Valenciana*. (Tesi doctoral) Recuperat de . <https://www.tdx.cat/handle/10803/78869>

ANNEX II

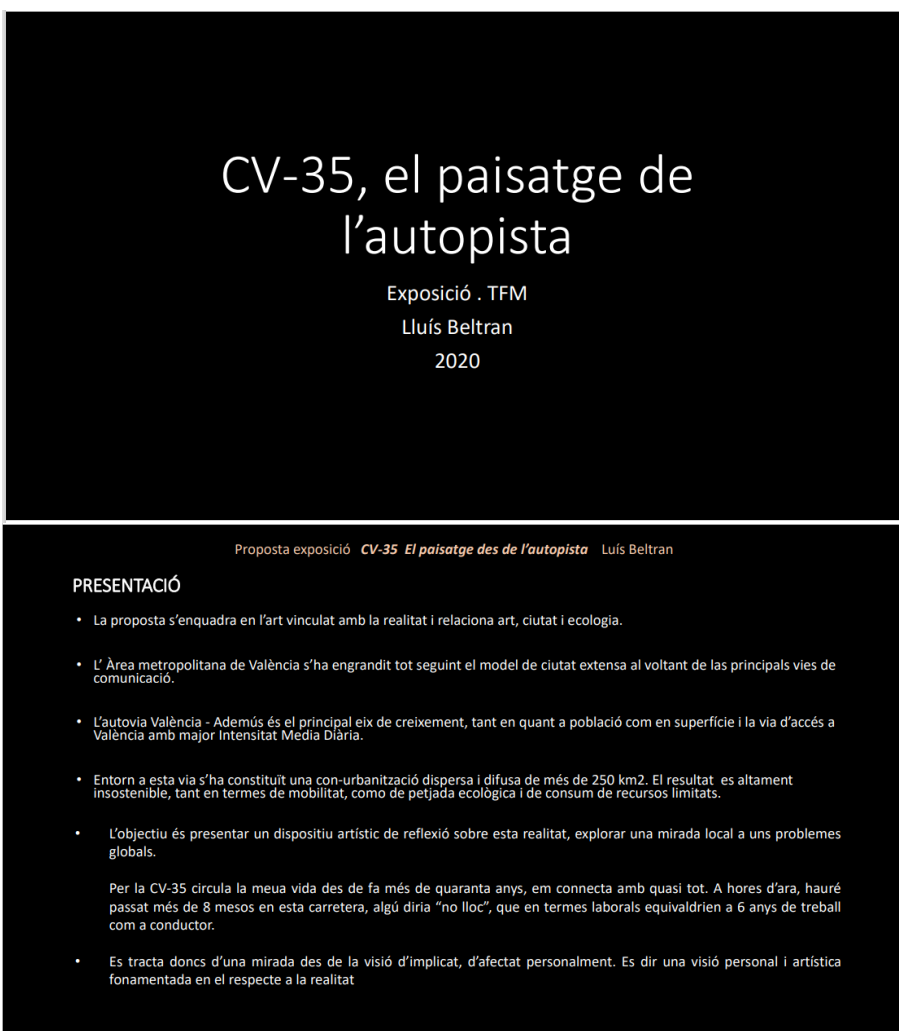
Sales d'exposició sol·licitades

Al mes d'octubre i novembre de 2020 es van sol·licitar espais expositius als ajuntaments de:

Paterna,	03/11/2020
Bétera,	03/11/2020
L'Eliana,	
La Pobla de Vallbona	23/10/2020
Llíria.	29/10/2020
Burjassot	consulta verbal

A data de juliol 2021 no hem tingut resposta de cap d'aquests ajuntaments.

A la instància de sol·licitud s'adjuntava el dossier següent




Proposta exposició CV-35 El paisatge des de l'autopista Lluís Beltran

- La exposició consta de tres parts.
 - Un bloc de cinc peces tridimensionals autoportants.
 
 - Una instal·lació
 
 - Un àrea d'arxiu i documentació
 

Proposta exposició CV-35 El paisatge des de l'autopista Lluís Beltran

Primer bloc peces autoportants PEÇA N°1



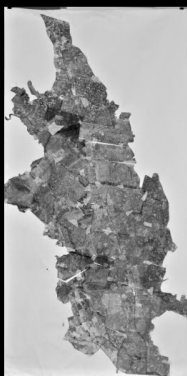
L'àrea metropolitana de València centrada en la CV35, representada per quatre mapes compostats amb imatges preses des de 5.000 m d'altura, altura a la sobre-volen el territori representat els avions que tenen origen o destí a l'aeroport de Manises.

5.000 m. Quatre mòduls de 90 x 180 cm, sobre paper continu en blanc i negre.

Peça 3 és una figura en tinta xina, amb imprimacions en pintura acrílica.
Figura 4 és un dibuix a tinta xina. Es presenten penjades sobre perxes autoportants de a de 200 x 110 cm

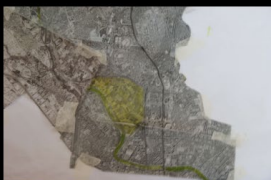
Proposta exposició CV-35 El paisatge des de l'autopista Lluís Beltran

Primer bloc peces autoportants. PEÇA 1



Mòdul 1 Mapa de l'àrea metropolitana CV-35 180x100

Composició amb imatges retallades de Google Earth des de 5.000, impreses en paper vegetal en blanc i negre.



Detall València- Paterna

Proposta exposició CV-35 El paisatge des de l'autopista Lluís Beltran

Primer bloc peces autoportants. PEÇA 1



Mòdul 2. Mapa de l'àrea urbana i sòl artificial. 180x100

Al mapa anterior s'han eliminat les zones amb sòl no artificial, resten destacades les zones urbanes, vials i altres sòls artificials



Detall Lliria

Proposta exposició **CV-35 El paisatge des de l'autopista** Lluís Beltran
Primer bloc peces autoportants. PEÇA 1

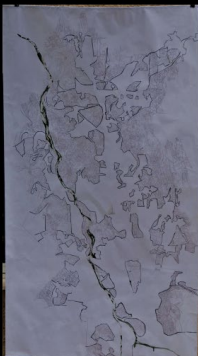


Mòdul 3 **Mapa del sòl artificial 2** 100 X 180. Dibuix a tinta.

Del segon mapa s'ha fet una lectura personal, amb el joc de textures que creen les trames urbanes superposades als viaris. Es destaca la xarxa viària i el riu, per apreciar com s'estructura al seu voltant la urbanització.




Proposta exposició **CV-35 El paisatge des de l'autopista** Lluís Beltran
Primer bloc peces autoportants. PEÇA 1



Mòdul 4 **Mapa del sòl no artificial** 100 X 180. Dibuix a tinta.

Del tercer mapa s'ha tret el negatiu. Resta ara eliminar el sòl artificial i es destaca el sòl rústic, agrícola, forestal, hidrologic, ... Es pot apreciar la discontinuïtat de la infraestructura verda. Per al dibuix del parcel·lari es deriva cap una representació menys figurativa, s'utilitzen diferent elements amb simbologia com alguns grafismes ibers.



Detall dibuix parcel·lari

Proposta exposició **CV-35 El paisatge des de l'autopista** Lluís Beltran
Primer bloc peces autoportants. PEÇA 2




El talús. Construcció i talla de fusta
70x 135x 150 cm.

Una autopista es pot veure com una successió de talús. Hi han que estan nus i solmesos a la erosió, hi ha d'enjardinats, de roca, protegits per malles, formigonats,

El talús es la ferida que l'obra crea en obrir-se camí, hi han ferides que cicatritzen i hi han que s'infecten, en aquest cas la infecció s'escampa i amenaça amb una sèpsia.




Proposta exposició **CV-35 El paisatge des de l'autopista** Lluís Beltran
Primer bloc peces autoportants. PEÇA 3



Eines per conformar el paisatge Bronze fos i tripode topogràfic
175 x 110 x 110

Reproducció en bronze d'una enclusa japonesa del S. XIX muntada sobre tripode de topografia.

El teodolit és la principal eina de treball del topògraf, una disciplina imprescindible en l'observació i intervenció en el territori. Al seu temps la enclusa és la base sobre la que es conforma el metall durant la forja. En situar la enclusa sobre el tripode d'un teodolit es suggereix un joc d'associacions. El tripode peanya, la línia de la enclusa que apunta i construeix la mirada. El paisatge que es transforma continuament, vivim més anys que el paisatge que ens acompanya i per tant mantenim una relació tràgica amb el territori.

En muntar la peça sobre un tripode de topografia aportem un objecte connotat, ja que es tracta del tripode del teodolit amb el que he treballat durant anys i he contribuït a les transformacions del paisatge objecte de reflexió.

La proposta es completa amb un escenari de presentació, el context dels paisatges canviants, les intervencions sobre el territori, en definitiva la localització podrien ser qualsevol de les obres actualment en execució o en projecte a l'Àrea Metropolitana

Proposta exposició **CV-35 El paisatge des de l'autopista** Lluís Beltran
Primer bloc peces autoportants. PEÇA 4



Màquina d'estavellar 2019 Pedra arenosa tallada, fusta i acer 220 X 150 x150



"On no pot viure la flama, no pot viure cap animal que respire" *

Conèixer la natura, la botànica, les dinàmiques de l'aigua, l'anatomia animal ...
Ara ens tornem cap a la natura amb altra mirada i descobrim com som d'estúpids.

* Leonardo da Vinci, *Cuadernos de notas*. M.E. Editores, S.L. 1993

Proposta exposició **CV-35 El paisatge des de l'autopista** Lluís Beltran
Primer bloc peces autoportants. PEÇA 5



L'Escamesa Acer 157 x 150 x 96

L'escamesa és la connexió a una enorme xarxa de cables aeris o subterranis, tubs, línies que recorren milers de quilòmetres i integren eixe punt en un sistema complex de subministres, un flux continu de nivell supracontinental i gestionat per gran multinacionals. Ens connecta doncs a un món globalitzat.
Traure eixos armaris de connexió del seu context, fer-los transportables i situar-los en diferents localitzacions fora de context provoca un xoc de contrast. Un joc que interpel·la a l'espectador amb preguntes com ara "Que és això?", "Que fa això ací?", "que van a fer ací?", i noves preguntes en aproximar-nos per vore l'interior

Proposta exposició **CV-35 El paisatge des de l'autopista** Lluís Beltran
Segon bloc INSTAL·LACIÓ

CV-35 Maqueta

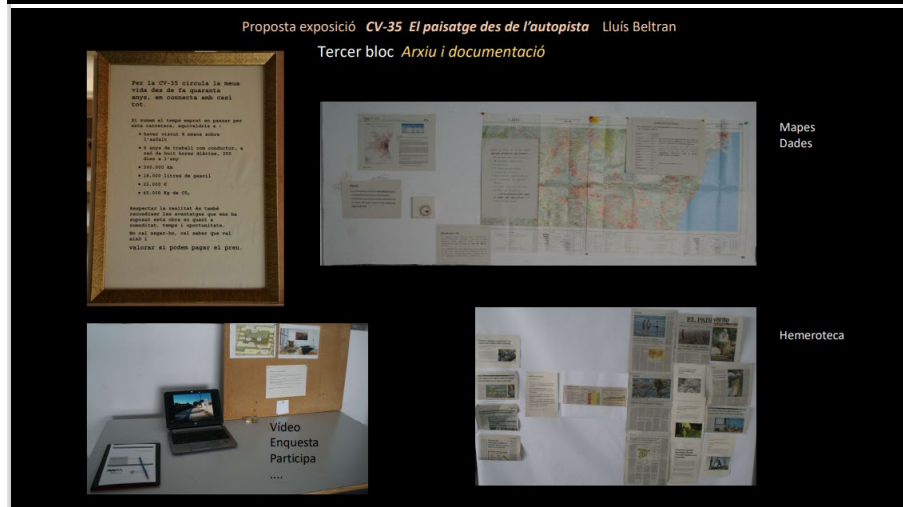


- Es recrea la escenografia d'un espai íntim per experimentar la sensació d'estar en el dormitori privat d'algun dels habitants de la con-urbanització difusa.
- Viure una experiència de intrusió, anar més enllà del voyeur. Entrar al joc de descobrir per les "pistes" qui hi dorm.
- Sentir i pensar les contradiccions de viure en la natura gràcies al cotxe.

Proposta exposició **CV-35 El paisatge des de l'autopista** Lluís Beltran
Segon bloc INSTAL·LACIÓ




Sanefa Collage 2019 8 cm X 5 m. detall Instal·lació CV-35 .



ANNEX III

Bases premis Sandalio Miguel –María Aparicio



Fundación Institución Cultural
DOMUS
 Calle
 48110, Godelia, Valencia
 Tel.: 962 038 822
 www.fundaciondomus.org

PUBLICACIÓN DE LOS PREMIOS

- La Fundación Institución Cultural Domus se reserva el derecho a la publicación y difusión de los trabajos premiados, así como los correspondientes derechos de autor de la primera edición. En caso de que el trabajo ya haya sido publicado, deberá presentarse un documento cediendo los derechos de autor a la Fundación.
- Las publicaciones, en material audiovisual o en cualquier formato o soporte, que se deriven de este trabajo deberán hacer mención explícita de la concesión de este premio. Si ya han sido publicados se hará mención al premio en sucesivas publicaciones.
- Los autores de los trabajos premiados se comprometen a exponer los mismos en conferencia a requerimiento de la Fundación Domus.

CALENDARIO ANUAL DE LOS PREMIOS

- Los trabajos podrán presentarse hasta final de septiembre de 2019.
- El fallo del Jurado y la entrega de premios se realizará en un plazo máximo de cuatro meses.
- Los trabajos no premiados podrán ser retirados hasta un mes después de la publicación del fallo, fecha a partir de la cual no podrán ser reclamados por sus autores.

JURADO

- El Jurado, nombrado por el Patronato, estará integrado por un mínimo de tres miembros y un máximo de siete, más un representante del Patronato de la Fundación, que ejercerá de presidente, pudiéndose requerir la ayuda de los asesores técnicos que estime necesarios.
- El nombre de los componentes del Jurado se mantendrá en secreto hasta después de comunicar el fallo.
- Si el Jurado estima que las obras presentadas no tienen la calidad mínima deseada, el premio podrá declararse desierto. En ningún caso el importe de los premios será fraccionado.
- El fallo del Jurado será inapelable y no cabe contra él recurso alguno.

ACEPTACIÓN DE LAS CONDICIONES

- La participación en este concurso supone la aceptación de las presentes bases y la sujeción a la normativa vigente sobre el Impuesto de la Renta de las Personas Físicas.
- La Fundación Institución Cultural Domus se reserva el derecho de modificar y tomar iniciativas no reguladas en las bases, siempre que contribuyan al mejor desarrollo del certamen.
- En la interpretación de las presentes bases se aceptará el criterio que fije el Patronato de la Fundación.

RESGUARDO DE ENTREGA

- Seudónimo del autor o autores _____
- Título del trabajo _____
- Sello Fundación Institución Cultural Domus _____

FICHA DE INSCRIPCIÓN

- Seudónimo del autor o autores _____
- Título del trabajo _____

BASES

OBJETO DEL PREMIO

- Los Premios Sandalio Miguel-María Aparicio tienen por objeto promover cada año **la investigación sobre unas carencias y necesidades específicas que pueda tener la ciudad de Valencia**, en los siguientes sectores:
 - Social, económico o jurídico
 - Salud física y mental
 - Infraestructuras y medio-ambiente.
 - Religión, cultura, educación, ocio y servicios.
- Dichos trabajos de investigación **deberán ir acompañados de forma preceptiva, de la solución o soluciones prácticas y aplicables, debidamente desarrolladas.**

PARTICIPANTES

- Los premios están dirigidos a universitarios, investigadores o equipos de investigación. En este último caso el equipo deberá estar representado por su Director.

CARACTERÍSTICAS DEL TRABAJO

- Los trabajos que opten a este premio se elaborarán en una de las dos lenguas oficiales de nuestra Comunidad: castellano o valenciano.
- Podrá tratarse de proyectos fin de carrera, tesis doctorales o trabajos de investigación, inéditos o publicados durante los dos últimos años (en caso de estar publicados, deberán ceder los derechos de autor); de carácter innovador, que incluyan, como mínimo, los siguientes aspectos:
 - Exposición documentada de las carencias o necesidades específicas de la ciudad de Valencia detectadas.
 - Metodología de trabajo.
 - Soluciones concretas, prácticas y aplicables, debidamente desarrolladas.
 - Estudio de la viabilidad del proyecto en todos sus ámbitos de aplicación.
- No podrán presentarse trabajos que ya hayan obtenido otro premio anterior.

PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

- Los trabajos se presentarán en la sede de la Fundación, por triplicado, en hojas de tamaño A-4 y encuadrados. Y en formato digital.
- En la cubierta de los trabajos se deberá incluir una ficha (cuyo formato se podrá descargar de la página web de la Fundación Domus o solicitar por correo electrónico), en la que se hará constar:
 - El título correspondiente.
 - El premio al que se presenta.
 - Elseudónimo del autor o autores.
 - Breve descripción de la carencia o necesidad a la que hace mención el trabajo.
 - Soluciones que se proponen

- En el momento de la presentación del trabajo se entregará la ficha de inscripción que figura en este díptico, junto a un sobre cerrado que contendrá los datos reales del autor o autores: nombre y apellidos, D.N.I, dirección y teléfono de contacto, el currículum y el nombre del director, en caso de que sea un equipo.

DOTACIÓN DE LOS PREMIOS

- Se otorgarán dos premios:
 - Primer premio de 6.010,12 euros
 - Segundo premio de 3.005,06 euros