



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Legibilidad urbana en el Jardín del Turia: puntos de
orientación e información

Trabajo Fin de Grado

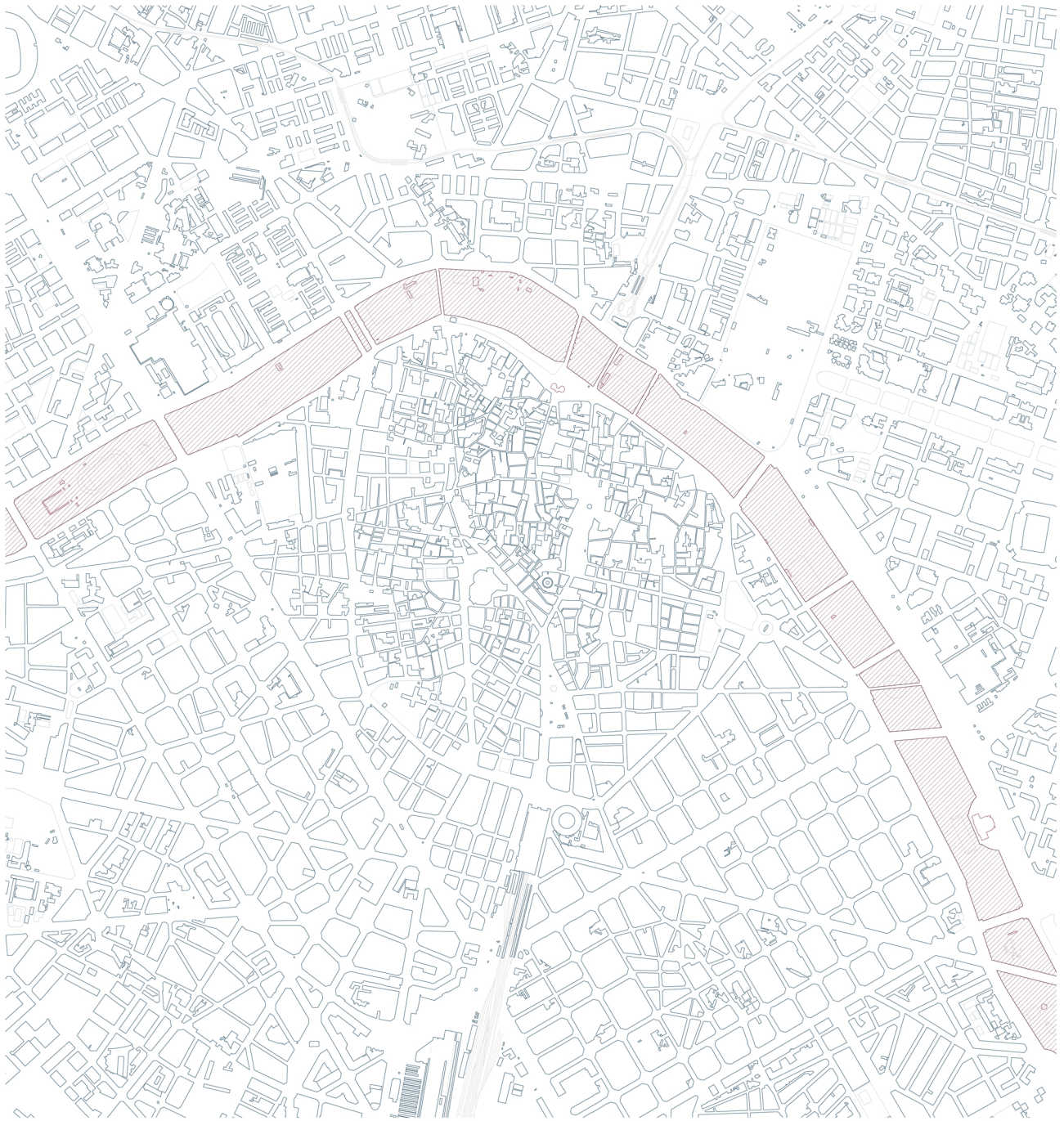
Grado en Fundamentos de la Arquitectura

AUTOR/A: Torre Bustos, Patricia de la

Tutor/a: Alvarez Isidro, Eva María

Cotutor/a: Gómez Alfonso, Carlos José

CURSO ACADÉMICO: 2022/2023



LEGIBILIDAD URBANA EN EL JARDIN DEL TURIA

PUNTOS DE ORIENTACIÓN E INFORMACIÓN



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA



UNIVERSITAT
POLITÀCNICA
DE VALÈNCIA

PATRICIA DE LA TORRE BUSTOS
Tutores: Eva M. Álvarez Isidro y Carlos J. Gómez Alfonso

Grado en Fundamentos de la Arquitectura
Universitat Politècnica de València
Curso 2022-2023

RESUMEN

Desde las primeras civilizaciones, Valencia ha estado fuertemente ligada al río Turia, siendo el lugar elegido para los distintos asentamientos próximo al río y, a lo largo del tiempo, creciendo y desarrollándose en torno a este. Actualmente, su apariencia es la de un gran jardín lineal, un pulmón verde que atraviesa la ciudad permitiendo su conexión entre esta y el mar.

Sin embargo, pese a su posición privilegiada en la ciudad, resulta especialmente complicado para aquellos que transitan el Jardín del Turia identificar en qué parte de la ciudad de Valencia se encuentran en cada momento. Esto es debido a estar situado a una cota inferior del nivel de la calle, por haber sido en su origen un cauce fluvial, lo cual proporciona tranquilidad, pero también genera cierta sensación de aislamiento y, en algunos casos, inseguridad.

En consecuencia, el objetivo del presente Trabajo de Final de Grado es conocer la estructura urbana del Jardín del Turia y su entorno más inmediato y detectar aquello que obstaculiza y que permite la orientación de las personas en la ciudad, con la intención de mejorar la legibilidad urbana y así conseguir que sea un espacio más inclusivo. Para ello se estudiarán proyectos en los que la orientación de las personas es un elemento de partida, como son los proyectos de City ID y el sistema "Wayfinding", y posteriormente se aplicará su metodología al propio jardín, teniendo en cuenta constantemente el punto de vista del peatón y, por tanto, aplicando la perspectiva de género.

PALABRAS CLAVE

Urbanismo, Jardín del Turia, parque urbano, Valencia, legibilidad urbana, wayfinding, perspectiva de género.

RESUM

Des de les primeres civilitzacions, València ha estat fortament lligada al riu Túria, tant que el lloc triat per als diferents assentaments va estar pròxim al riu i, al llarg del temps, ha anat creixent i desenvolupant-se entorn d'aquest. Actualment, el seu aspecte és el d'un gran jardí lineal, un pulmó verd que travessa la ciutat permetent la seua connexió entre aquesta i la mar.

No obstant això, malgrat la seua posició privilegiada a la ciutat, resulta especialment complicat per a aquells que transiten el Jardí del Túria identificar en quina part de la ciutat de València es troben a cada moment. Això és degut a estar situat a una cota inferior del nivell del carrer, per haver sigut a l'origen un llit fluvial, la qual cosa proporciona tranquil·litat, però també genera una certa sensació d'aïllament i, en alguns casos, inseguretat.

En conseqüència, l'objectiu del present Treball de Final de Grau és conèixer l'estructura urbana del Jardí del Túria i el seu entorn més immediat i detectar allò que obstaculitza i que permet l'orientació de les persones a la ciutat, amb la intenció de millorar la llegibilitat urbana i així aconseguir que siga un espai més inclusiu. Per a això s'estudiaran projectes en els quals l'orientació de les persones és un element de partida, com són els projectes de City ID i el sistema "Wayfinding", i posteriorment s'aplicarà la seua metodologia al propi jardí, tenint en compte constantment el punt de vista del vianant i, per tant, aplicant la perspectiva de gènere.

PARAULES CLAU

Urbanisme, Jardí del Túria, parc urbà, València, llegibilitat urbana, wayfinding, perspectiva de gènere.

ABSTRACT

Since the earliest civilizations, Valencia has been strongly linked to the Turia River, being the place chosen for the different settlements near the river and, over time, growing and developing around it. Nowadays, its appearance is that of a great linear garden, a green lung that crosses the city allowing its connection between it and the sea.

However, despite its privileged position in the city, it is especially difficult for those who walk through the Turia Garden to identify in which part of the city of Valencia they are at any moment. The reason is that it is located at a lower level than the one of the streets, as it was originally a riverbed, which provides peacefulness, but also generates a certain sense of isolation and, in some cases, insecurity.

Consequently, the objective of this Final Degree Project is to understand the urban structure of the Turia Garden and its immediate surroundings and to detect what is an obstacle and what enables people to find their way around the city, with the intention of improving urban legibility and thus making it a more inclusive space. For this purpose, projects in which people's orientation is a starting point, such as the City ID projects and the "Wayfinding" system, will be studied, and their methodology will then be applied to the garden itself, constantly considering the pedestrian's point of view and, therefore, applying the gender perspective.

KEY WORDS

Urban planning, Turia Garden, urban park, Valencia, urban legibility, wayfinding, gender perspective.

INDICE

Resumen	3
Resum	4
Abstract	5
1. <u>Introducción</u>	7
1.1. Objetivos	9
1.2. Metodología	9
2. <u>Contexto histórico del río Turia</u>	10
2.1. El río Turia y la ciudad de Valencia	11
2.2. Detonante: Riada de 1957	17
2.3. Proyecto de parque lineal	20
3. <u>La importancia de la legibilidad de las ciudades</u>	26
3.1. La legibilidad urbana. Conceptos y definiciones	27
3.2. Perspectiva de género	30
3.3. Legibilidad urbana en el Jardín del Turia desde la perspectiva de género	33
4. <u>City ID. Proceso para la incorporación de la legibilidad en las ciudades</u>	36
4.1. Legible Dublin	39
4.2. Legible London. A Wayfinding Study	46
4.3. Conclusiones y recomendaciones	50
5. <u>Análisis crítico. City ID aplicado al Jardín del Turia en la actualidad</u>	52
6. <u>Conclusiones</u>	62
7. <u>Bibliografía</u>	65

01.

INTRODUCCIÓN

1. Introducción

El Jardín del río Turia es uno de los elementos más característicos de la ciudad de Valencia, un espacio abierto que permite recorrer la ciudad y ofrece numerosas oportunidades de ocio, deporte y cultura. Es un espacio del que los valencianos se sienten orgullosos, que sigue manteniendo su identidad de "río" pese a no llevar agua. Pero muchos no conocen su origen ni las circunstancias que lo han convertido en el parque urbano que es hoy en día, simplemente se da por sentado.

La ciudad de Valencia ha estado siempre ligada al río Turia. Fue fundada próxima a éste, tanto por proporcionar protección frente a invasiones como por permitir su conexión directa con el mar. Sin embargo, desde sus orígenes ha ocasionado problemas derivados de las lluvias torrenciales, provocando graves inundaciones en distintos momentos de la historia. La más significativa de todas fue la riada de 1957, tras la cual el futuro del río y de la identidad de Valencia se vería modificada para siempre.

El resultado de ello fue la construcción del Jardín del Turia, un parque lineal que atraviesa la ciudad de este a oeste, y que se ha convertido en parte de la identidad de la ciudad. Sin embargo, recorrer la ciudad a través de este resulta especialmente complicado, ya que por haber sido un río se encuentra a un nivel inferior con respecto al nivel de la calle, lo cual dificulta identificar en qué parte de la ciudad se encuentran las personas en cada momento y, por tanto, dificulta orientarse por la ciudad.

Kevin Lynch introduce el concepto de "legibilidad", y con ello el proceso de orientación. Cada individuo percibe el espacio y los elementos que lo componen de manera individual, pudiendo haber diversas imágenes mentales de un mismo espacio. Esta imagen mental es importante en el proceso de orientación, permitiendo identificar elementos que sirven de ayuda en el recorrido. Por ello es importante tener en cuenta cómo los usuarios perciben y recorren el espacio.

City ID tiene como objetivo principal en sus proyectos hacer que el espacio urbano sea más agradable y fácil de recorrer, por ello se centran en la experiencia del usuario y en sus necesidades. Su proceso de trabajo queda reflejado en los proyectos que llevan a cabo, sirviendo como metodología para incorporar la legibilidad en las ciudades. Por tanto, en el presente Trabajo de Final de Grado se aplicará dicho proceso en el Jardín del Turia y en su entorno más próximo, pudiendo identificar aquello que dificulta la movilidad, así como la legibilidad del espacio.

1.1. Objetivos

Los objetivos del presente Trabajo Final de Grado son los siguientes:

- Conocer la relación de la ciudad de Valencia con el río Turia a lo largo de la historia.
- Reflexionar sobre la percepción del espacio público.
- Reflexionar sobre la perspectiva de género en la arquitectura y el urbanismo.
- Reflexionar sobre la importancia de la legibilidad en las ciudades.
- Estudiar proyectos cuyo punto de partida es la orientación de las personas en la ciudad.
- Investigar cómo mejorar la legibilidad en el espacio urbano.
- Analizar la estructura urbana del Jardín del Turia y de su entorno inmediato.

1.2. Metodología

La metodología empleada para la realización del presente Trabajo de Final de Grado es la siguiente:

- Investigación y estudio de referencias para incorporar la legibilidad urbana y la experiencia del usuario.
- Puesta en práctica de la metodología estudiada aplicándola al espacio del Jardín del Turia y su entorno.
- Extraer conclusiones a partir de los datos obtenidos.

02.

CONTEXTO HISTÓRICO DEL RÍO TURIA

2. Contexto histórico del río Turia

2.1. El río Turia y la ciudad de Valencia.

Los primeros asentamientos que se conocen sobre el territorio valenciano fueron los Iberos, pueblo predominante en las costas de la península ibérica entre el año 5000 y el siglo III a.C. A pesar de tener características culturales comunes, se repartían por el territorio en grupos diferentes e independientes unos de otros, nunca hubo un poblado ibérico éticamente homogéneo, por lo que se relaciona el iberismo con un fenómeno cultural y no racial (*Los Iberos: su origen y sus asentamientos en la Comunidad Valenciana*, 7 de noviembre de 2016). Según este artículo, los poblados más importantes se establecían en lugares elevados, sobre las cumbres de las colinas y en lugares fácilmente defendibles, como la ciudad que fue su capital, Edeta, donde se encuentra la actual Llíria. Sin embargo, también hubo pequeños asentamientos en zonas llanas.

Las características geográficas del momento hicieron que los principales poblados se establecieran fuera de donde se encuentra la actual ciudad de Valencia. Sin embargo, aunque no hay información clara, parece ser que hubo un pequeño asentamiento fortificado junto a un meandro del río Turia, llamado entonces Tyrius, y que se habría denominado Tyris o Tyrin.



Ilustración 1 – Principales poblados iberos (valenciabonita.es)

Tras los iberos, después de las guerras lusitanas, el entonces cónsul en Hispania Décimo Junio Bruto otorgó a los soldados romanos que lucharon en tiempos de Viriato tierras y un *oppidum* al que denominaron Valentia. Así, en el año 138 a.C. se fundó por primera vez como ciudad romana la ciudad de Valencia. Dicho asentamiento tuvo lugar en la isla fluvial junto al cauce del río Turia, donde anteriormente estaba el asentamiento ibero y cuyo aspecto se ha visto modificado a lo largo del tiempo.

En esta época, y más concretamente en el tramo donde se fundó Valentia, el río Turia constaba de dos brazos: el primero y principal, un tramo aproximadamente rectilíneo que se extiende entre los puentes de Serranos y la Iglesia del Temple y que podemos apreciar en la traza del antiguo cauce, y el segundo brazo, uno notablemente más largo y de forma casi

circular, que podríamos identificar con el trazado que presentaría la envolvente más extensa de la muralla árabe, construida en el siglo XI (Vigil de Insausti, 2012).

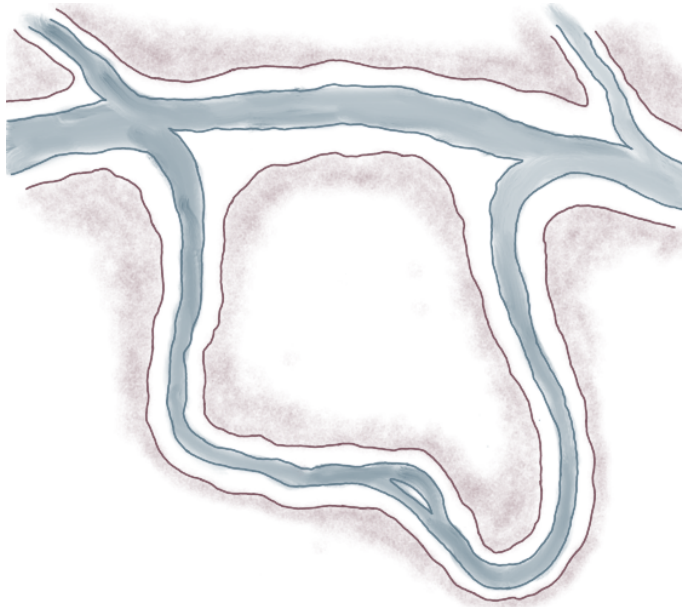


Ilustración 2 – Valencia prerromana, Isla fluvial – Elaboración propia basada en la imagen de esta de Nicolau Primitiu

La ubicación del asentamiento romano, por tanto, se vio claramente influenciada por el propio río. El montículo de tierra que quedaba rodeado por los brazos del Turia fue el lugar elegido para dicho asentamiento. Como bien relata Vigil de Insausti en su tesis, la ciudad no quedó adherida al río, sino algo retirada del mismo, ya que la escasa diferencia de cota entre este y la isla fluvial la convertía en una ciudad vulnerable a las inundaciones causadas por los desbordamientos. Por otro lado, a su vez, el río proporcionaba cierta seguridad frente a posibles invasiones debido a la inaccesibilidad.

En su tesis Vigil de Insausti también recoge la estructura urbana de la ciudad. Como todas las ciudades romanas, la estructura urbana de Valentia se diseñó a partir de dos grandes ejes perpendiculares, el norte-sur o *cardus*, que coincide con la vía más importante de Hispania, la vía Hercúlea o Augusta, y el este-oeste o *decumanus*, quedando dividida en cuatro secciones. A partir de estas dos calles principales, se incorporaban calles secundarias paralelas, creando una retícula ortogonal de la que surgen las *insulae* o manzanas de casas (Ajuntament de València, s. f.). Según se recoge en esta publicación, los edificios públicos se disponían próximos a las vías más importantes de la ciudad, entre ellos el foro, y en el caso de nuestra ciudad, los hallazgos arqueológicos han demostrado la presencia de dos edificios relacionados con el agua. Estos se corresponden con un santuario al este, dedicado al culto del agua y, por tanto, probablemente un *Asklepieion*, y al oeste, unas termas. Un *Asklepieion* es un templo curativo dedicado al dios Asclepio, dios de la medicina. En época romana, se creía que el agua podía tener propiedades curativas, y por ello se relacionaba el agua con el dios Asclepio. Por otro lado, en cuanto a las termas, son las termas más antiguas que se conservan de Hispania. También se señala que la proximidad de estos edificios hidráulicos podría indicar la existencia de manantiales naturales de agua, lo que esta, junto con el paso de la vía Augusta, podrían figurar entre las razones por las que se eligió este lugar para la fundación de la ciudad.



Ilustración 3 - Reconstrucción de la ciudad de Valencia romana en época Republicana (jdiezarnal.com)

La primera Valencia fue arrasada por el general Pompeyo en el año 75 a.C. durante las guerras Sertorianas. Los restos arqueológicos encontrados en l'Almoína, correspondientes a diversas armas y 17 esqueletos de soldados ejecutados, demuestran la destrucción de la ciudad. El único edificio que quedó en pie fue el santuario de Asclepio, que siguió funcionando como lugar de paso de la vía Augusta, el resto fue incendiado y la ciudad abandonada.

Pasados más de 70 años, ya en el siglo I d.C. y siendo emperador Cesar Augusto, la ciudad fue refundada y por tanto repoblada. (Jiménez Salvador et al., 2014) Sin embargo, como bien se explica en este artículo, hubo de pasar un tiempo considerable para que ésta recuperase el aspecto que la dotara de trascendencia mediante la construcción de un nuevo foro, que conservó el emplazamiento del de época republicana, así como de nuevos edificios públicos, edificios residenciales, e incluso un acueducto que permitió un mejor abastecimiento de agua. La nueva Valentia doblaba en amplitud a la ciudad republicana.

En ambas ocasiones, la fundación de la ciudad tiene lugar en el mismo emplazamiento, próximo al río. De esta manera se aseguraban algunas condiciones como el acceso a agua dulce, terrenos aluviales aptos para el cultivo o la entrada al mar a través de la vía fluvial (Carmona González, 1997). Sin embargo, la ciudad se ha visto afectada a lo largo del tiempo también por esta proximidad, ya que, desde época romana, han tenido lugar numerosos episodios de desbordamientos del río.

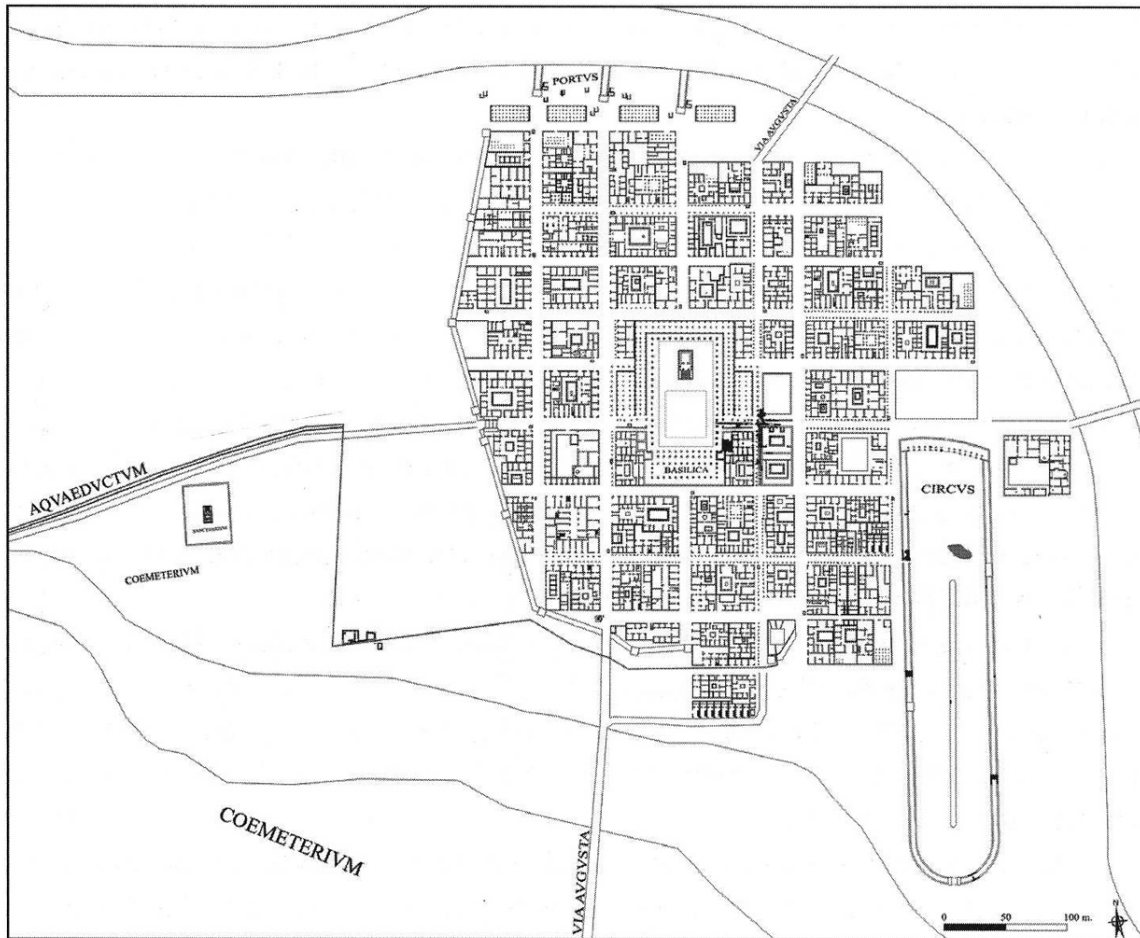


Ilustración 4 - Plano hipótesis de la Valencia romana en época imperial. Reconstrucción hipotética. (SIAM, Ayuntamiento de Valencia)

Conforme la ciudad ha sido ocupada por las distintas civilizaciones, ha necesitado crecer. Es por ello que las características morfológicas de la llanura aluvial inicial tuvieron que ser modificadas para permitir su crecimiento urbano.

En época musulmana, posiblemente en el siglo XI, se eliminó el brazo más largo del río, aquel que abrazaba la ciudad por el sur y definía el trazo curvilíneo del meandro (Vigil de Insausti, 2012). Así la ciudad quedaba directamente conectada por el sur con el territorio, perdiendo su carácter insular, mientras que por el norte el río presentaba su aspecto habitual. Con la ampliación del territorio creció la ciudad, y se construyó una nueva muralla cuya traza más extensa redibujaba el límite fluvial parcialmente desaparecido.

Este cambio fue importante tanto para la ciudad como para el río, ya que permitió la extensión de la primera, pero, como ya menciona Vigil de Insausti en su tesis, el agua que discurría anteriormente por el segundo brazo tenía que pasar por el principal. Esto se hacía notable con las crecidas del río, ya que este segundo brazo las aliviaba al desviar parte del agua del cauce principal. Al suprimirse, el caudal aumentó notablemente lo que generó serias consecuencias. Un ejemplo de ello es la riada de 1088, la primera de la que se tiene constancia, en la que el río se desbordó y arrasó el puente principal, llamado Al-Qantara, posiblemente situado donde se encuentra el actual puente de Serranos.

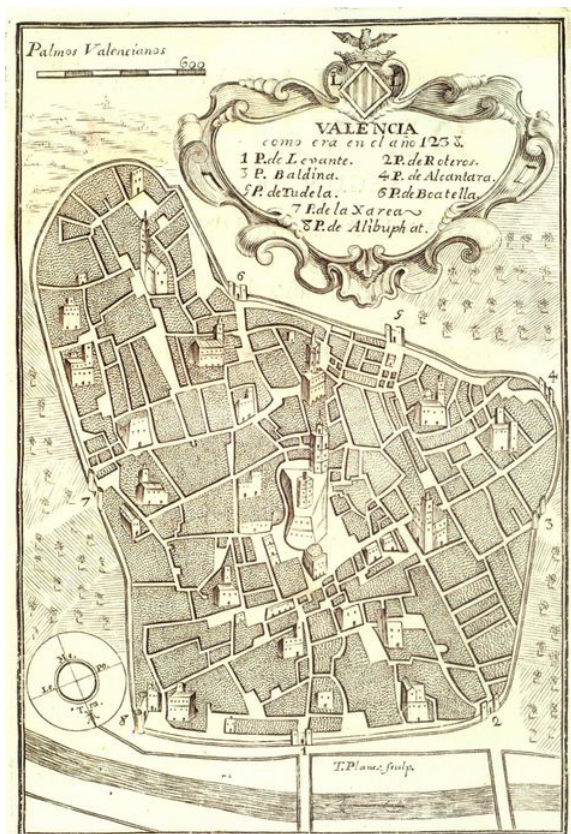


Ilustración 5 – Plano de Valencia de 1238

En 1238 Jaume I tomó la ciudad de Valencia y se proclamó Rey Conquistador tras haber ganado en la Batalla de El Puig y derrotado así la última de las defensas del reino musulmán en 1237, con lo que la ciudad dejó de ser musulmana para convertirse en cristiana (Generalitat Valenciana, s. f.). Con la conquista de la ciudad, el cauce del Turia se convirtió en una regalía en 1239 y, por tanto, pertenecía al Patrimonio Real (Vigil de Insausti, 2012). Sin embargo, cincuenta años después de su entrada en Valencia, el rey devolvió la propiedad de dicho cauce a la ciudad, lo que permitió que esta pudiese hacerse cargo de su mantenimiento y de acondicionar debidamente el cauce para intentar protegerse de las sucesivas avenidas del río. Para ello, a finales del siglo XIII, se inició un proceso continuo de construcción de las obras necesarias para defender la ciudad, quedando todas ellas registradas a partir de este momento.

Según la tesis de Vigil de Insausti, años después, en la primera mitad siglo XIV, se registraron varias riadas, siendo la de 1358 la más destacable. Se caracterizó por destruir los puentes de Serranos, de la Trinidad y del Mar, que ya habían resultado dañados en las riadas de los años anteriores y se había procedido a su reparación. No solo eso, sino que además causó la muerte de casi 400 personas y destruyó un millar de casas, afectando también las murallas nuevas que se estaban construyendo desde 1356 en la ciudad. Debido a los estragos causados por esta, se toma la decisión de crear la *Fàbrica de Murs i Valls*, un organismo municipal destinado a decidir todo lo relacionado con las aguas del río, con el objetivo de mantener las construcciones en perfecto estado, así como de reparar en caso necesario los daños causados por las avenidas en murallas, puentes y pretilos.

También cabe destacar la riada ocurrida en 1517, en la que tres de los cinco puentes históricos, el de Serranos, San José y del Mar, fueron destruidos por la fuerza del agua, que también arrasó uno de los arcos del Puente de la Trinidad y las barandas de este y las del Puente del Real. Gran parte de la ciudad quedó anegada, incluyendo los barrios de Blanquerías, la Xerea y la Zaidía, así como el monasterio de la Trinidad y el Palacio del Real, además de que numerosas viviendas fueron destruidas.

Tras la riada, se procedió a reconstruir los puentes y reparar los daños causados por la misma. Sin embargo, debido a la gravedad de los daños y de las riadas que se sucedieron tras esta, la ciudad no tuvo tiempo de recuperarse. En 1589 se produjo una nueva riada, que fue tan desastrosa que la *Fàbrica de Murs i Valls* se vio obligada a proponer unas obras tan costosas que no fue posible ejecutarlas por falta de fondos.

Con el fin de aliviar las dificultades económicas tras esta última riada, en 1590 se creó la *Fàbrica Nova del Riu*, una institución similar a la *Fàbrica de Murs i Valls*, a la cual sustituía. La nueva mantenía la misma función que la antigua, pero conseguía unos presupuestos mayores, lo que permitió llevar a cabo la reconstrucción y refuerzos necesarios de los puentes, además de empezar la construcción de los nuevos pretils del cauce.

Cabe destacar también la riada acontecida en el año 1897. Esta no dejó víctimas mortales, pero sí hubo momentos de peligro y rescates a personas que habían quedado aisladas. La crecida de las aguas inundó los barrios de Campanar, el Grao y Nazaret, y además de que los tranvías que llegaban a ellos quedaron inutilizables, por lo que los barrios del Grao y Nazaret quedaron incomunicados. Según cuentan las crónicas, un periódico narraba que la lluvia caía tan intensamente que era *"como si se hubieran abierto las cataratas del cielo y que una tromba inagotable vertiera sobre la ciudad su copiosísimo caudal"* (Vidal Corella, 1947, como se citó en Vigil de Insausti, 2012).



Ilustración 6 – Multitud en las Alameditas de Serranos viendo la crecida del río Turia en 1897. Antonio García 1897. Archivo José Huguet.

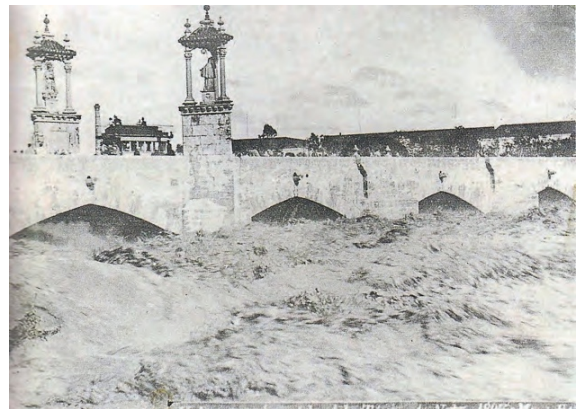


Ilustración 7 – Vista de la riada de 1897 en el puente del Mar. Archivo José Huguet.

Las crecidas del Turia continuaron hasta finales del siglo XX, conociéndose un total de 44 riadas entre los siglos XI y XX. En cada siglo se produce al menos una riada devastadora, que como en las ya descritas los elementos que se vieron más perjudicados fueron los puentes. Por tanto, la ciudad no solo ha tenido que adaptarse continuamente para permitir su propio crecimiento, sino que también ha tenido que adoptar tecnologías cada vez más sofisticadas en el canal del Turia para protegerse de las fuertes inundaciones.

Por otro lado, la relación de Valencia con el río no solo se produce con las riadas. La mayor parte del tiempo el cauce del Turia estaba prácticamente vacío, ocupando como máximo entre la mitad y un tercio de la superficie total. Es por ello, además de por ser este el único espacio abierto vinculado a la ciudad desde época medieval, que se convirtió en un área de esparcimiento para la población, empleándose de forma cotidiana para realizar actividades que no se podían hacer intramuros. Como bien menciona Vigil de Insausti, el cauce se utilizó como lugar de comercio con todo tipo de mercancías, además de para el ocio, organizando carreras de caballos, meriendas en Pascua, juegos de pelota o para volar cometas, incluso se llevaban allí las fiestas populares y las ferias. También se celebraron juegos navales, como las naumaquias celebradas en 1755 con motivo del tercer centenario de la canonización de San

Vicente Ferrer (Bustos Pizarro, 2018). Este acto consistió en tres fases: los juegos, la batalla naval entre moros y cristianos y, finalmente, música y fuegos artificiales desde las plataformas flotantes. Como ya se ha mencionado, se celebró en el río Turia, concretamente en el tramo entre los puentes del Real y de la Trinidad, creando un lago artificial en el que recrear la batalla naval.



Ilustración 8 – Grabado de la Naumaquia de 1755 en el río Turia (valenciaenblancoynegro.blogspot.com)

En definitiva, es posible afirmar que desde el momento de sus orígenes Valencia ha estado vinculada al río Turia y, por tanto, no se puede entender como una entidad separada de este (Vigil de Insausti, 2012). Ambos han variado según las necesidades de la población, pero siempre entendiéndose como una unidad indisoluble y, por ello, en la actualidad debemos entenderla de la misma manera, aunque el cauce original ya no sea fluvial, sino un espacio público para todos los valencianos.

2.2. Detonante: Riada de 1957

En 1957 tuvo lugar la última riada causada por el Turia, cuyas consecuencias tuvieron un gran impacto en la morfología y en la identidad de la ciudad de Valencia.

Tras varios días de intensa lluvia en las zonas del interior de la provincia, el día 13 de octubre de ese mismo año el caudal del río llegaba crecido a la ciudad. En ese momento apenas había llovido en la capital, por lo que no se interpretó como algo preocupante (Rivera, 2016). Sin embargo, el caudal siguió creciendo a lo largo del día, y durante la noche se produjo la primera riada, desbordando las defensas de Campanar (Guia, 2023). Como bien relata Aitana Guia en su libro, en los barrios más próximos al cauce y a la desembocadura del río se dio la señal de alarma, pero ya no había forma de parar el agua.

Esta primera riada dio poca tregua, ya que el día 14 se produjo una nueva crecida del Turia. Esto junto con las lluvias torrenciales que se precipitaron sobre la capital (Rivera, 2016) provocaron que al medio día el río terminase desbordándose de nuevo, esta vez con mayor magnitud que la anterior (Guia, 2023).

Como cuenta Aitana Guia, la Ciutat Vella, los barrios de Campanar, Tendetes y Marxalenes, así como los Poblados Marítimos y parte del Ensanche quedaron anegados. Curiosamente, la zona correspondiente a lo que en su origen fue la isla fluvial y, por tanto, la Valencia romana, quedó intacta. Sin embargo, lo que una vez fue el segundo brazo del río, desaparecido durante casi dos mil años, recuperaba su sitio de nuevo, inundando todo aquello a su paso.

Las alturas alcanzadas por el agua fueron muy variadas en los distintos puntos de la ciudad, desde los 40 centímetros en la Avenida Reino de Valencia, pasando por los 2,25 metros en la Plaza de Tetuán, hasta los 5,20 metros en la Calle Doctor Olóriz.

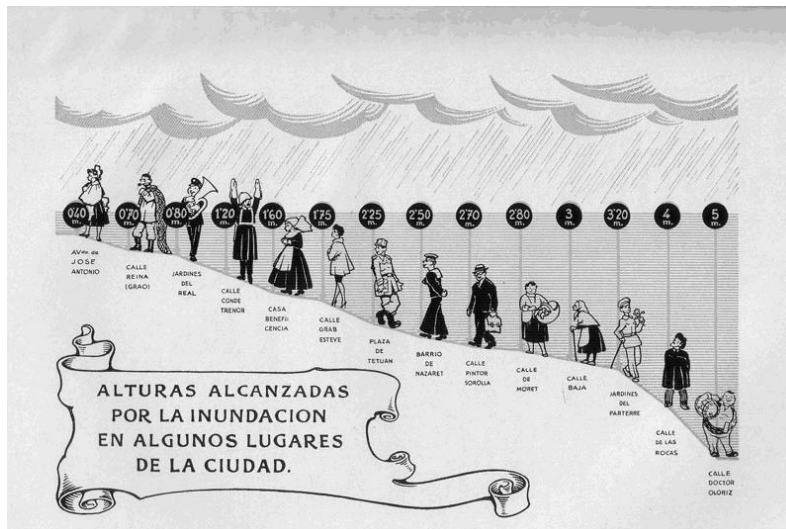


Ilustración 9 – Alturas alcanzadas por la riada de 1957 (eltiempo.lasprovincias.es)



Ilustración 10 – Efectos de la riada de 1957 (lasprovincias.es)

La cifra oficial de fallecidos fue de 85 personas, sin embargo, se conoce que en ese momento había un gran número de chabolas al final del propio cauce, por lo que el número debió de ser mayor (Guia, 2023). Guia cuenta que, a pesar de que tras la riada de 1949 se había prohibido la construcción de chabolas, la necesidad y la desesperación superan al miedo, y tiempo después seguía habiendo demasiadas.

En cuanto a las pérdidas materiales, muchos edificios de la Ciutat Vella viejos y mal mantenidos quedaron inhabitables, toda la ciudad se llenó de barro y desechos arrastrados por el agua (Guia, 2023). Los puentes de San José, Serranos, Trinidad, del Real y del Mar fueron capaces de resistir la fuerza del agua, mientras que los más nuevos sufrieron notables daños (Rivera, 2016).

Este acontecimiento supuso un antes y un después para la ciudad de Valencia, ya que se llegó a la conclusión de que era necesario tomar medidas para que esto no volviese a ocurrir. Para ello, se recuperó la idea ya planteada años antes de construir un nuevo cauce (Guia, 2023). Se propusieron tres opciones: mantener el río donde estaba, desviarlo por el norte o desviarlo por el sur. Tras ser minuciosamente evaluadas dichas opciones, se aprobó la tercera de estas, popularmente conocida como Plan Sur (1958). Esta proponía desviar el Turia desde Quart de Poblet, evitando que pasara por la ciudad, y llevando la desembocadura cerca de la playa de Pinedo. El proyecto fue aprobado por ley en diciembre de 1961, y planteaba un

nuevo cauce de aproximadamente 12 kilómetros de largo, 175 metros de ancho y una capacidad para desaguar 5.000 metros cúbicos por segundo (Aguas de Valencia, 2015), muy superior a los 3.700 metros cúbicos por segundo que se estimaban necesarios para evitar la riada del 57 (Guia, 2023). Tras varias modificaciones del proyecto inicial, las obras se iniciaron en 1965 y el nuevo caudal terminó de construirse en 1969, siendo inaugurado por el entonces jefe de estado Francisco Franco en diciembre del mismo año (Aguas de Valencia, 2015). Sin embargo, las obras del proyecto completo finalizaron en 1973.

La reubicación del río Turia dejaba libres las más de cien hectáreas del antiguo lecho del río, por lo que se buscó darle un uso. La propuesta que tuvo mayor alcance fue la de introducir una autopista, además de todas las conexiones para distribuir el tráfico por la ciudad. De esta manera, serviría para conectar tanto el centro de la ciudad de Valencia como la capital de estado, Madrid, de forma directa con el puerto.

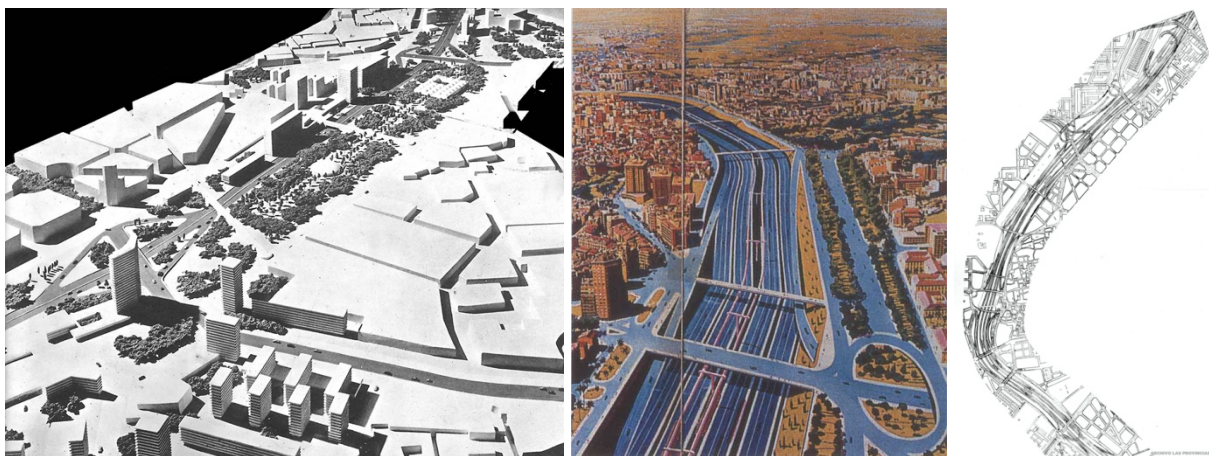


Ilustración 11 – Exposición de maquetas del Plan Sur. Ilustración 12 – Proyecto de autopistas Ilustración 13 – Solución Detalle del viejo cauce del Turia. 1961. (Aguas de Valencia, 2015) Ilustración 12 – Proyecto de autopistas en el cauce del río. 1971. (Aguas de Valencia, 2015) Ilustración 13 – Solución del paso de la autopista por la ciudad. 1971. (Aguas de Valencia, 2015)

Afortunadamente, el proyecto de la autopista no se llevó a cabo gracias a la acción ciudadana, quienes preocupados por la identidad y el futuro de la ciudad se opusieron intensamente a este (Guia, 2023). Bajo el lema “*El llit del Túria és nostre i el volem verd*” la gente salió a las calles para defender que el viejo cauce se convirtiese en un río verde, un parque urbano para todos los valencianos. Este movimiento surge principalmente por dos motivos, el sentimiento colectivo de que el río es parte de la ciudad y, por tanto, pertenece a los valencianos, y la necesidad de zonas verdes en la ciudad para mejorar el bienestar de los ciudadanos.



Ilustración 14 – Pegatina del movimiento vecinal reivindicando el Jardín del Turia (Aguas de Valencia, 2015)

Gracias a la presión continua ejercida por organizaciones, ciudadanos e incluso la prensa local, como el periódico *Las Provincias*, se consiguió que el Ayuntamiento franquista renunciara al proyecto de autopista y declarara el antiguo lecho del río como zona verde "total" en 1977. Con la llegada de la democracia, el Ayuntamiento empieza los trámites para transformar el antiguo cauce en un parque urbano. En 1981 Ricardo Bofill era el arquitecto elegido por el Ayuntamiento de Valencia para diseñar el proyecto del Jardín del Turia, lo que sería el comienzo de una nueva fase en la historia de la ciudad de Valencia.

2.3. Proyecto de parque lineal

En 1982 Ricardo Bofill presentó al público en una exposición en la Lonja de la Seda su proyecto para el Jardín del Turia. Este buscaba crear un bosque urbano que atravesara la ciudad, además de rendir homenaje a dos elementos clave, la vegetación y el agua, y se inspiraba en el modelo de jardinería musulmana, con un trazado estrictamente geométrico y un fuerte simbolismo (Rodrigo, 2022). Este proyecto no terminó de agradar a los ciudadanos, ya que además del elemento verde se necesitaban muchas otras infraestructuras, especialmente deportivas como campos de fútbol o pistas de atletismo entre otros, algo incompatible con la propuesta de Bofill (Guia, 2023).



Ilustración 15 – Plano del Jardín del Turia de Ricardo Bofill (Aguas de Valencia, 2015)

Finalmente, el proyecto de Bofill no se llegó a ejecutar, pero sirvió de base para el diseño de los distintos tramos (Guia, 2023). En 1984 se decidió que el proyecto del Jardín sería realizado por tramos, acotados por los puentes, y que estos serían diseñados por distintos equipos de arquitectos y técnicos valencianos, a excepción de uno de ellos, que sería realizado por el Taller de Bofill (Vigil de Insausti, 2012).

El primer tramo que se construyó fue el Tramo 2, construido en 1985 y diseñado por el equipo de arquitectos Vetges Tu i Mediterrània. Este tramo está delimitado por la Casa del Agua y el puente de Campanar, y tiene un diseño clásico, geométrico, con un eje central paralelo a los pretils del viejo cauce a lo largo del que se disponen los distintos elementos. El agua era el hilo conductor del proyecto, que surgía de la Casa del Agua y recorría el tramo apareciendo y desapareciendo, rememorando lo que una vez fue el río Turia.

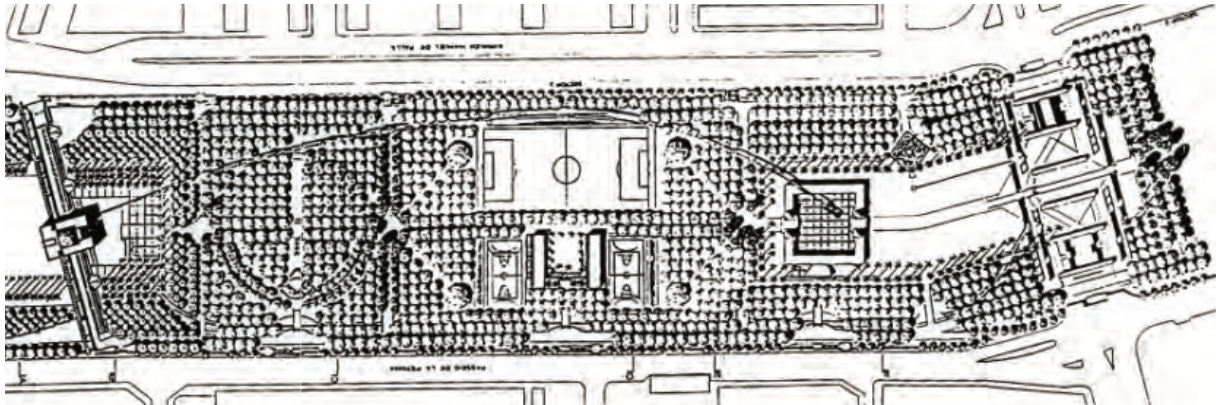


Ilustración 16 – Planta general del proyecto de Vetges Tu i Mediterrània. 1985 (Vigil de Insausti, 2012)

También en 1985 se ejecutaron los tramos diseñados por el Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill, los tramos 10 y 11. El proyecto se comprende entre el Puente de las Flores y el Puente del Ángel Custodio, y sigue el diseño original del proyecto inicial de Bofill para el jardín (Guia, 2023). Se caracteriza por un trazado geométrico, con una ordenación regular y simétrica, muy poco flexible.



Ilustración 17 – Boceto del proyecto inicial de Bofill. Tramos 10 y 11 (MAKMA)

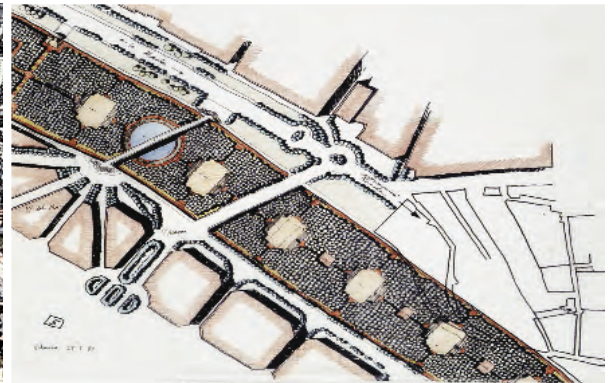


Ilustración 18 – Boceto del proyecto de Bofill para los tramos 10 y 11. (Vigil de Insausti, 2012)

En 1989 se realizó el Tramo 3, que fue diseñado por los arquitectos Juan de Otegui, José Luis Gisbert y Juan Francisco Noguera. Está delimitado por el Puente de Campanar y el de Ademuz, y también se organiza a partir de un eje de simetría, aunque el tratamiento dado a los márgenes junto a los pretils es diferente en norte y sur (Vigil de Insausti, 2012). Se caracteriza por introducir equipamientos deportivos, entre ellos una piscina olímpica, que finalmente no se ejecutó, un campo de fútbol y una pista de atletismo, entre otros.

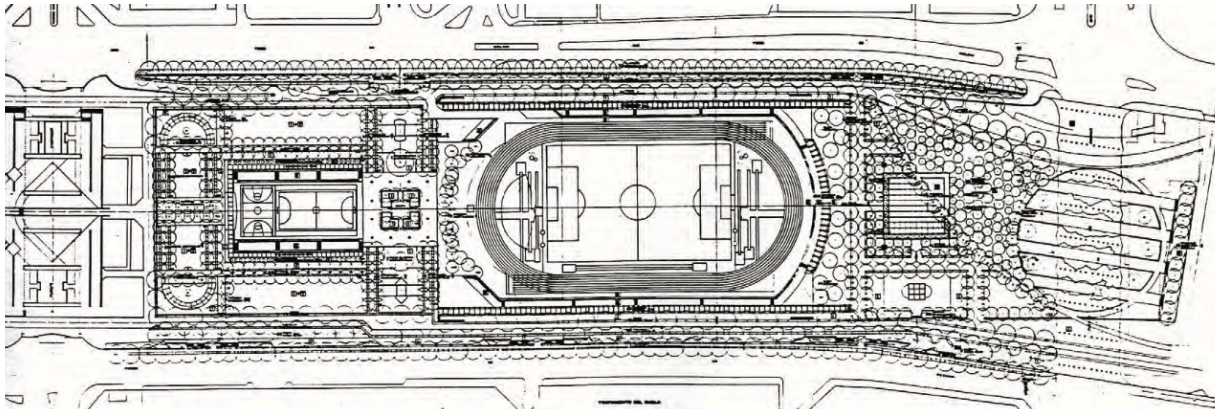


Ilustración 19 – Planta general del proyecto de Otegui/Gisbert/Noguera. 1989 (Vigil de Insausti, 2012)

En 1990 se ejecuta el tramo 1, contenido entre el puente Nou d’Octubre y la Casa del Agua, y fue diseñado por Ángel Zurilla. El proyecto original se puede dividir en dos partes, una de ellas compuesta por dos rectángulos ajardinados, en la zona central de los cuales se ubicó un cuadrado de 72 metros de lado, destinado a juegos infantiles. La segunda parte, consiste en un talud ajardinado, donde se pretendía disponer en un futuro el llamado Lago de Cabecera, con el objetivo de unir mediante el agua el puente Nou d’Octubre y la Casa del Agua. Sin embargo, con la aprobación del proyecto del Parque de Cabecera esta segunda parte no se llevó a cabo (Ayuntamiento de Valencia, 2009).

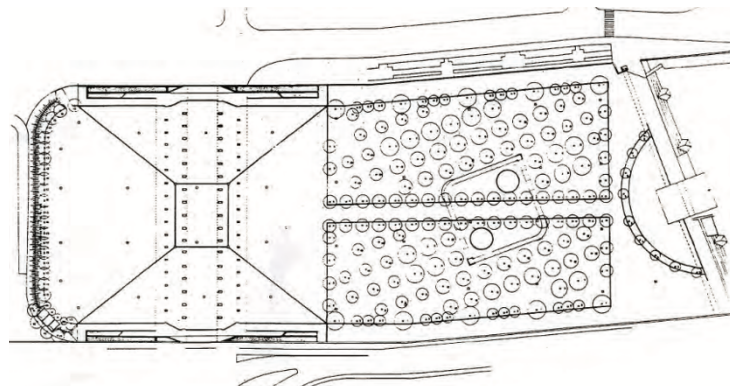


Ilustración 20 – Planta general de la propuesta de Ángel Zurilla (Vigil de Insausti, 2012)

También en 1990 se realizaron los tramos 4 y 5, ambos llevados a cabo por la Conselleria d’Agricultura (Vigil de Insausti, 2012). Estos tramos se encuentran entre el puente de Ademuz y el de San José, y en ellos se propone un “Parque Forestal Urbano”. Debía ser compatible con una posible ampliación del Jardín Botánico, y como característica fundamental debía ser un proyecto sencillo en diseño, en implantación y en mantenimiento. Además, también se incorporaba un campo de rugby con su campo de entrenamiento anexo.

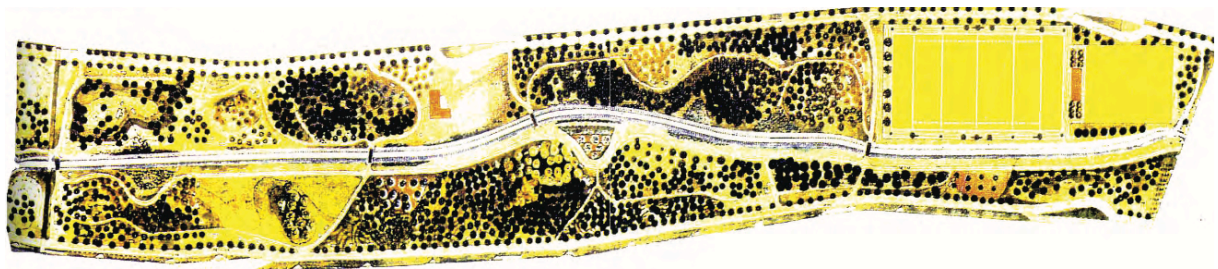


Ilustración 21 – Planta general de la propuesta de la Conselleria de Agricultura (Vigil de Insausti, 2012)

Posteriormente se construyó el tramo Tramo 12, comprendido entre el puente del Ángel Custodio hasta el inicio del tramo 14, cerca de l’Hemisfèric, incluyendo el puente del Regne.

Fue diseñado por Rafael Rivera y Manolo Martín, y se ideó como “Un riu de xiquets”, un lugar en el que integrar todos los juegos infantiles que se pueden encontrar en los parques, manteniendo los esquemas del Jardín del Turia.

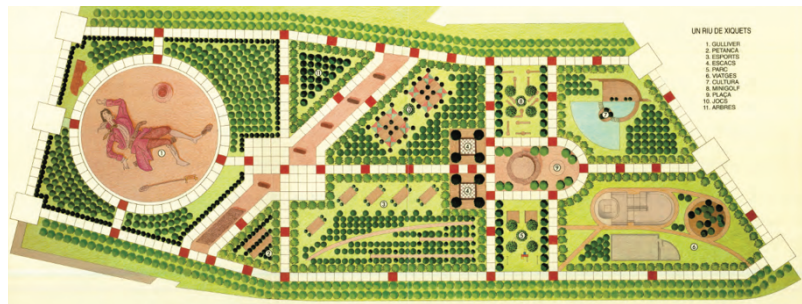


Ilustración 22 – Planta general de la propuesta de Rafael Rivera y Manolo Martín (Vigil de Insausti, 2012)

Entre los años 1988 y 1990 se realizó el tramo 6, que se encuentra entre el puente de San José y el de La Trinidad. Fue diseñado por Ángel Zurilla y es el resultado del ajardinamiento realizado como parte del movimiento ciudadano del Día del Árbol, siendo la primera plantación extensiva que se llevó a cabo en el antiguo cauce después de la llegada del primer gobierno democrático (Ayuntamiento de Valencia, 2009). También cuenta con infraestructuras deportivas, entre ellas un campo de béisbol y softbol y un par de campos de fútbol, aunque en el proyecto original había más (Guia, 2023).

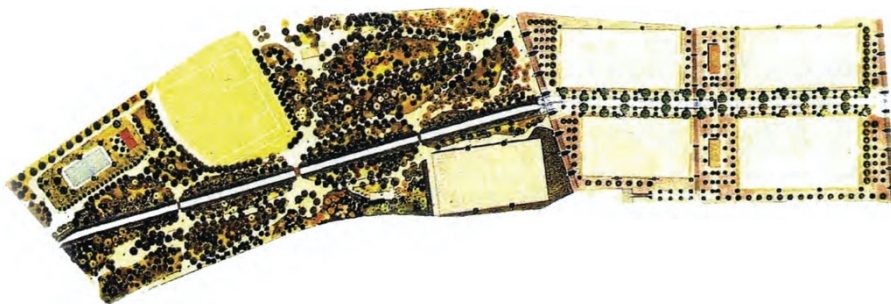


Ilustración 23 - Planta general de la propuesta para el Tramo 6 (Vigil de Insausti, 2012)

El Tramo 7, también diseñado por Zurilla, se construyó en los años 2000 (Vigil de Insausti, 2012). Este queda limitado por el puente de La Trinidad y el puente del Real, y se caracteriza por la vegetación, habiendo mantenido parte del arbolado del vivero municipal que había allí ubicado.

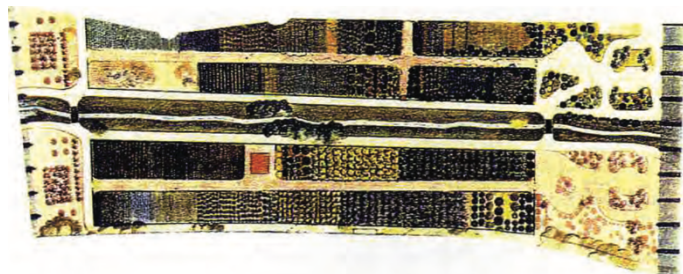


Ilustración 24 – Planta general de la propuesta para el Tramo 7 (Vigil de Insausti, 2012)

Al igual que el tramo 6, el tramo 8 es el resultado del movimiento ciudadano por el Día del Árbol (Ayuntamiento de Valencia, 2009). Conserva el trazado del paseo central como referencia simbólica al paso del agua y el paisaje que se percibe en su recorrido es una disposición vegetal aleatoria junto a sinuosos recorridos para caminar.

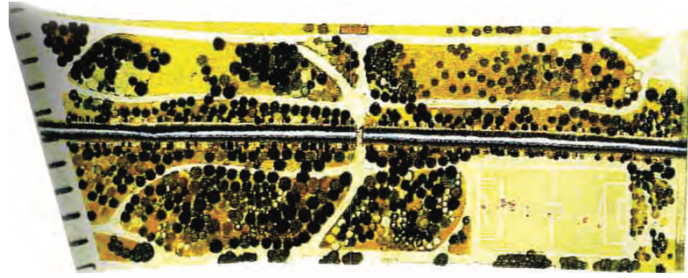


Ilustración 25 – Planta general de la propuesta para el Tramo 8. (Vigil de Insausti, 2012)

El tramo 9, comprendido entre el puente la Exposición y el de las Flores, fue planteado por Zurilla como un espacio polivalente (Vigil de Insausti, 2012). El proyecto original planteaba un rectángulo delimitado por arbolado, que a su vez se dividía en tres espacios más pequeños, separados también por arbolado, permitiendo una permeabilidad total entre dichos espacios. Su aspecto actual difiere en gran medida con el proyecto original, ya que gran parte de estos subespacios está ajardinado.

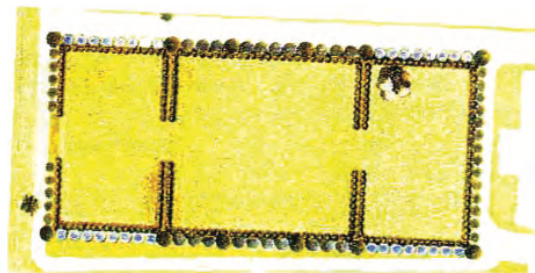


Ilustración 26 – Planta general de la propuesta para el Tramo 9. (Vigil de Insausti, 2012)

En 1996 se desarrolló el proyecto de los tramos 13, 14, 15 y 16, diseñado por Jacobo Ríos Capapé, Rafael Narbona y Ángel Palomar. Estos tramos se encuentran delimitados por el final del tramo 12, junto a l’Hemisfèric, y el puente del Ferrocarril. Consiste en unos jardines de inspiración naturalista, en cuya zona central se redibuja a través de paseos lo que podrían ser meandros fluviales, similares a lo una vez fue el curso del río Turia en la cartografía histórica. Los jardines se relacionan con el entorno en el que se disponen los edificios monumentales de la Ciudad de las Artes y las Ciencias.

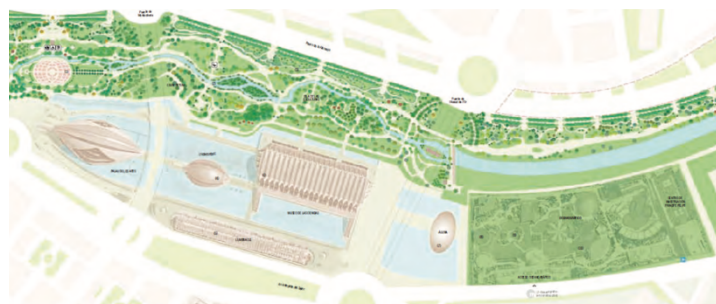


Ilustración 27 – Planta de la propuesta de Ríos/Narbona/Palomar editado por el Ayuntamiento (Vigil de Insausti, 2012)

El parque de Cabecera se construyó en 1998 y fue diseñado por Arantxa Muñoz Criado, Eduardo de Miguel Arbonés y Vicente Corell Farinós. Se encuentra en la zona oeste de la ciudad, separado del tramo 1 por el puente 9 d’Octubre, y el objetivo del proyecto era dotar a la ciudad de un espacio forestal a modo de parque urbano incorporando como elementos estructurantes el agua, la vegetación, la topografía y la sectorización, además de ser el inicio del parque del Turia.

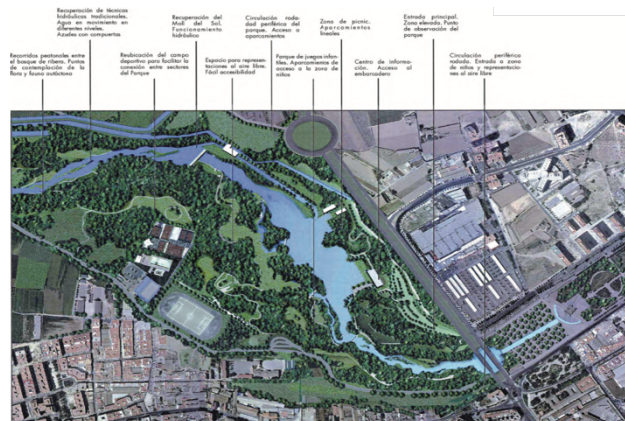


Ilustración 28 - Propuesta para el Parque de Cabecera (Vigil de Insausti, 2012)

En cuanto a los tramos finales del antiguo cauce, se convocó un concurso de ideas en el año 2022 con el objetivo de mejorar la transición de la ciudad al puerto, además de mejorar la situación del barrio de Nazaret (Actualitat Valenciana, 2022), aislado del resto de la ciudad de Valencia desde la ampliación del puerto (Serrano, 2017). El concurso fue ganado por la propuesta “(Con)fluir”, que tiene como objetivo recuperar la forma original del río y reducir el impacto acústico y visual causado por estar tan próximo al puerto (Gozalbo, 2023). Para ello se plantea introducir de nuevo el agua, además de arbolado que configure un bosque urbano, pasarelas y espacios de juego para los niños.

03.

LA IMPORTANCIA DE LA LEGIBILIDAD DE LAS CIUDADES

3. La importancia de la Legibilidad de las ciudades

3.1. Legibilidad urbana. Conceptos y definiciones.

El concepto de Legibilidad fue introducido por Kevin Lynch en su libro *La imagen de la ciudad* en 1960. Según este, podemos entender la legibilidad como “la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse las partes de un paisaje urbano en una pauta coherente”(Kevin Lynch, 2008), es decir, la capacidad de un espacio para ser fácilmente comprendido, recorrido y disfrutado desde el punto de vista del peatón. Por tanto, este concepto está directamente relacionado con la capacidad de orientación del peatón en un determinado entorno urbano.

Como bien desarrolla Kevin Lynch, lo que permite el proceso de orientación es la imagen ambiental, es decir, “la representación mental generalizada del mundo físico exterior que posee un individuo” (Kevin Lynch, 2008). Esta imagen es el resultado de la interacción entre el observador y el espacio en el que se encuentra. El espacio ofrece una información tanto visual como sensitiva que el observador interpreta de forma personal y subjetiva, dotando de significado lo que ve. De manera que la imagen real de un determinado lugar puede diferir de un observador a otro, sin embargo, si tenemos en cuenta factores como el sexo, edad o cultura entre otros, se ha observado que existen coincidencias entre los miembros de un mismo grupo. Son estas imágenes colectivas las que permiten concebir una idea general cercana a la imagen real de un espacio urbano determinado.

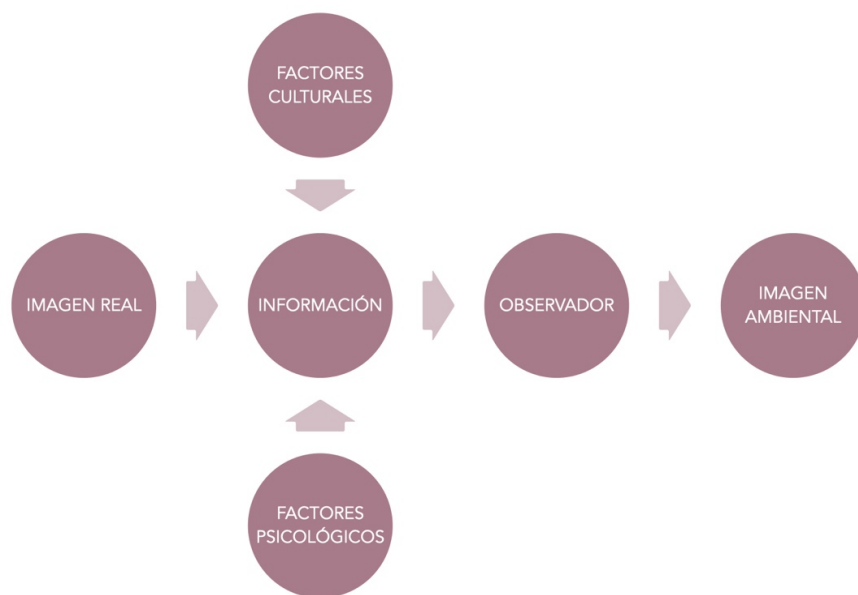


Ilustración 29 – Esquema de formación de una imagen ambiental – Elaboración propia

Estas conclusiones son el resultado del estudio llevado a cabo por Lynch en el que buscaba determinar cómo las características de un espacio urbano concreto influyen en la capacidad de las personas para recordarlas. Dicho estudio se concentró en tres ciudades, Boston, Los Ángeles y Jersey City (Nueva Jersey), y consistió en entrevistar a sus residentes y que estos dibujaran el mapa de sus respectivas ciudades de memoria. Tras esto, se comprobó en qué medida los planos y las entrevistas coincidían con el trazado real de cada ciudad, y se observó que para describir su imagen de la ciudad cada persona utilizaba elementos comunes que

son sendas, bordes, barrios, nodos e hitos. Estos elementos se pueden definir de la siguiente forma:

1. **Sendas:** Son los caminos que recorre el observador de forma habitual, ocasional o potencial. Algunos ejemplos pueden ser calles, senderos, líneas de tránsito, entre otros. Las personas observan la ciudad mientras la recorren, y los demás elementos del entorno se organizan y conectan a través de estos caminos.

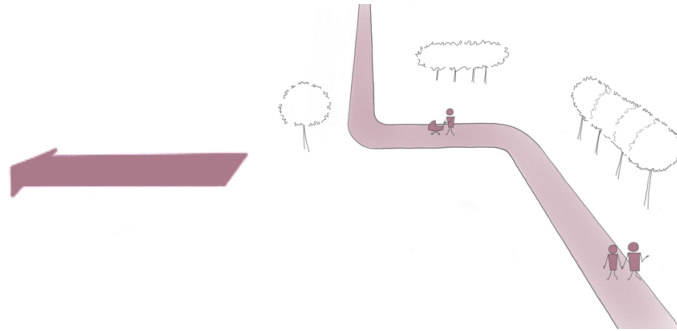


Ilustración 30 – Icono y ejemplo de senda – Elaboración propia

2. **Bordes:** Son elementos lineales que establecen el límite entre dos regiones, como pueden ser playas, cruces ferroviarios, límites urbanos o muros. A su vez, pueden diferenciarse barreras, más o menos permeables, que separan un área de otra o bien pueden ser suturas, es decir, líneas mediante las que se conectan y vinculan dos regiones.

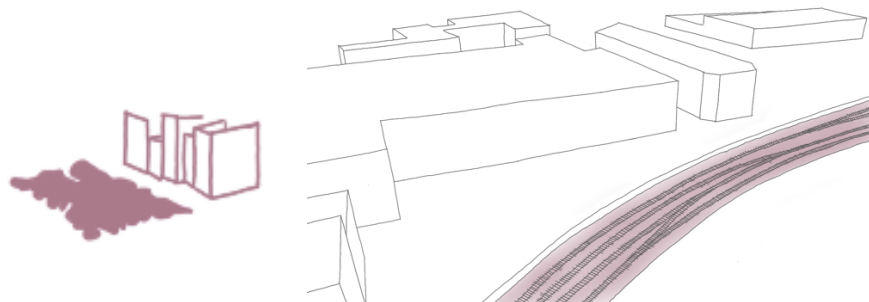


Ilustración 31 – Icono y ejemplo de borde – Elaboración propia

3. **Barrios:** Son las áreas de la ciudad de dimensiones variables, de medianas a grandes, de las que se considera que tienen un volumen bidimensional en el que el observador “entra” mentalmente y se pueden identificar fácilmente por tener características distintivas en común. Siempre son reconocibles desde el interior y, si son visibles desde el exterior, también pueden utilizarse como referencia externa.

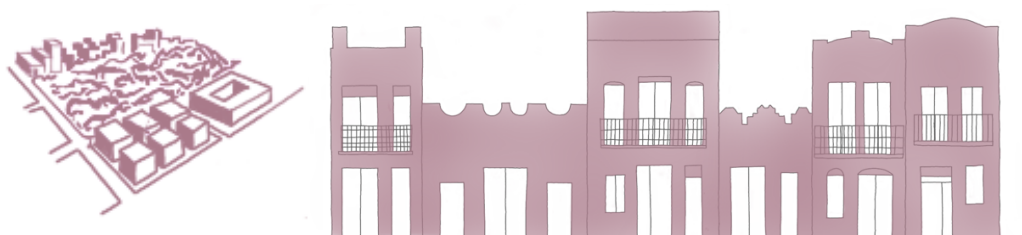


Ilustración 32 – Icono y ejemplo de Barrio – Elaboración propia

4. Nodos: Son determinados puntos de una ciudad en los que el observador puede entrar o pasar por ellos y, a su vez, forman parte del fenómeno de desplazamiento por la ciudad, de manera que estos actúan como lugares de partida o de llegada. Por un lado, pueden ser confluencias, es decir, intersecciones, un cruce o convergencia de sendas, o también pueden ser puntos de concentración, es decir, lugares cuyo uso característico trae consigo una confluencia de flujos como por ejemplo una esquina donde se reúne la gente o una plaza pública. Algunos de estos nodos de concentración pueden destacar de tal manera que se convierten en puntos importantes de un barrio, en este caso se les conoce también como núcleos. Estos rasgos de concentración o confluencia no son exclusivos, sino que pueden darse al mismo tiempo en un mismo nodo.

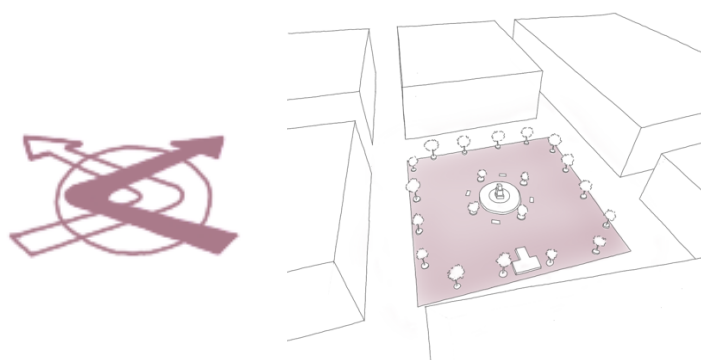


Ilustración 33 – Icono y ejemplo de Nodo – Elaboración propia

5. Hitos: Son puntos de referencia exteriores al observador, es decir, este no entra en ellos, sino que los percibe desde fuera. Por lo general, es un objeto físico sencillo, como un edificio, una señal, una tienda o una montaña, que suele destacar entre el resto de los elementos de su entorno. Algunos están más alejados, dentro o fuera de la ciudad, y pueden verse desde muchos ángulos y distancias pudiendo utilizarse como referencias radiales. Algunos ejemplos de ello son las torres aisladas, las cúpulas doradas y las grandes colinas. Otros son esencialmente locales, siendo visibles sólo desde determinados puntos de la ciudad. Entre ellos encontramos innumerables letreros, escaparates, árboles, entre muchos otros ejemplos.



Ilustración 34 – Icono y ejemplo de hito – Elaboración propia

A pesar de que se pueden identificar estos elementos de manera aislada, no suelen aparecer en el espacio urbano independientemente, sino que se superponen y se relacionan. Así los nodos están directamente relacionados con las sendas, ya que en muchos casos un nodo es

la intersección entre sendas, además de con los barrios, como ya hemos mencionado antes con el ejemplo de núcleos, siendo estos los puntos focales de dichos barrios.

Por tanto, estos elementos además de permitir al peatón generar su propia imagen de la ciudad en la que se encuentra, le permiten mejorar la orientación mientras la recorre. Los hitos son lugares memorables que ayudan al peatón a localizarse; los barrios lo ayudan a situarse en el entorno y los nodos determinan la posición desde la que tomar decisiones en cuanto al camino a seguir. El peatón recordará y experimentará las rutas que ya ha recorrido, por lo que si se tienen en cuenta dichas experiencias para diseñar un espacio recorrer la ciudad será más sencillo.

3.2. Perspectiva de género.

Podemos definir la perspectiva de género como la herramienta capaz de reconocer y mostrar las desigualdades sociales que existen entre hombres y mujeres debidas no sólo por su determinación biológica, sino también por sus diferencias culturales (Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia Contra las Mujeres [CONAVIM], 2018). Estas diferencias que nos caracterizan y definen como seres humanos han servido de excusa para justificar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres ejercida en todos los ámbitos de la vida, tanto en el laboral como en el familiar entre otros (Pérez Porto & Merino, 2019). Por tanto, su objetivo principal es cuestionar y evaluar dicha desigualdad, además de determinar cómo se debe actuar sobre los factores de género y cómo elaborar las condiciones de cambio con las que avanzar en la construcción de la igualdad (CONAVIM, 2018).

A lo largo de la historia, el papel de la mujer en la sociedad quedaba relegado a las labores del hogar y los cuidados y, por tanto, quedaban excluidas del mundo del conocimiento y de la cultura (Amnistía Internacional Catalunya, s. f.). Y no es que no haya habido casos de mujeres que hayan tenido ocupaciones alejadas del hogar, sin embargo, la sociedad en la mayoría de los casos no ha tenido interés en que quedara constancia de sus aportaciones.

En la historia de la arquitectura y el urbanismo la situación no es distinta. Las ciudades han sido diseñadas, ideadas y construidas casi exclusivamente por hombres en los cargos de arquitectos, urbanistas, políticos, promotores, constructores y obreros (Albeniz Goikoetxea et al., 2010). Las mujeres, por otro lado, también han estado presentes en este ámbito a lo largo de la historia, pero como en el resto de las disciplinas su aportación ha sido ignorada y menospreciada (Muxí Martínez, 2018). Un ejemplo de ello es Elizabeth Mytton (1632-1705), quién pasó a ser Lady Wilbraham tras casarse con Thomas Wilbraham, que diseñó numerosos edificios para la familia, entre ellos la residencia Weston Park en Strattforshire en 1671. En su caso, al tratarse de una mujer no podía firmar sus obras, por lo que es complicado encontrar rastros de su obra. Como resultado, cuando ha sido citada su contribución ha sido minimizada o infravalorada por algunos historiadores.



Ilustración 35 – Retrato de Elizabeth Wilbraham – extraído de Wikipedia



Ilustración 36 – Denise Scott Brown – extraído de AIANY Calendar

Otro ejemplo claro en el campo del urbanismo es Denise Scott Brown, quien desarrolló junto con Robert Venturi sus proyectos arquitectónicos. En 1991 se decidió otorgar de manera individual el premio Pritzker a Robert Venturi, a pesar de haber trabajado asociados 30 años y de no haber dudas de que el conocimiento y la forma de interpretar aportada por Denise Scott Brown tuvieron un impacto importante y beneficioso para el trabajo de ambos.

Este punto de vista claramente masculino se hace evidente en la forma en la que se ha dado respuesta durante siglos a los problemas del crecimiento y desarrollo de las ciudades (Albeniz Goikoetxea et al., 2010). Un punto de vista claramente androcéntrico que se ha pretendido establecer como neutro y universal, pese a no tener en cuenta aspectos de la vida tan básicos, como es la vida doméstica y los cuidados, y tan necesarios para el desarrollo de las sociedades. Es decir, para garantizar el desarrollo de la vida y, por tanto, de las ciudades, es tan importante asegurar unas condiciones óptimas para el desarrollo del trabajo productivo como del trabajo reproductivo.

Como bien se recoge en el libro recopilatorio sobre el Seminario de *Urbanismo inclusivo. Las calles tienen género* (como se citó en Azara Escrivá & Gil Vila, 2017):

“El género, en el ámbito urbanístico, tiene como objetivo la creación de unos espacios y una ordenación urbana que resulten adecuados para hacer más confortable el trabajo reproductivo, las labores de cuidado y, sobre todo, la vida cotidiana, y, por supuesto, pretende crear unos espacios más seguros y unos entornos más agradables y reconfortantes para el encuentro”. (p.1)

Con el paso del tiempo, los roles que tradicionalmente habían sido asignados a la mujer hoy en día también son desempeñados por los hombres (Albeniz Goikoetxea et al., 2010), por lo que este urbanismo con perspectiva de género no va dirigido únicamente a la mujer, sino que busca satisfacer las necesidades de todas las etapas de la vida del ser humano, desde la infancia a la vejez, teniendo en cuenta tanto el trabajo productivo como el reproductivo.

Afortunadamente, en los últimos años hemos podido observar una mayor concienciación, llegando a convertirse la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en una de las prioridades tanto a nivel europeo como mundial (Azara Escrivá & Gil Vila, 2017).

En el año 2015, durante la Cumbre sobre el Desarrollo Sostenible, la Organización de las Naciones Unidas estableció 17 Objetivos de desarrollo sostenible con el propósito de poner fin antes del año 2030 a situaciones importantes para el desarrollo de la sociedad, como es la pobreza, el deterioro del planeta o, como ya hemos mencionado, la desigualdad entre hombres y mujeres (Naciones Unidas, s. f.).

Entre estos objetivos podemos destacar “Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”, que tiene como una de sus metas “Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública”. Por otro lado, otro de los objetivos, que está directamente relacionado con el anterior, es “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”, en el que se determina como una de sus metas “proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad avanzada y las personas con discapacidad”.

Según el Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible del 2022 (Organización para las Naciones Unidas [ONU], 2022), la pandemia de la Covid-19 ha sido un punto de inflexión para el desarrollo de estos objetivos, ya que los avances que se habían producido a nivel mundial se vieron profundamente interrumpidos, e incluso mermados, a partir de este momento. Este informe muestra una situación especialmente preocupante, ya que según los datos recogidos la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible está en grave peligro. Esto es debido a las distintas crisis progresivas e interrelacionadas, de las que destacan la Covid-19, el cambio climático y el conflicto armado.

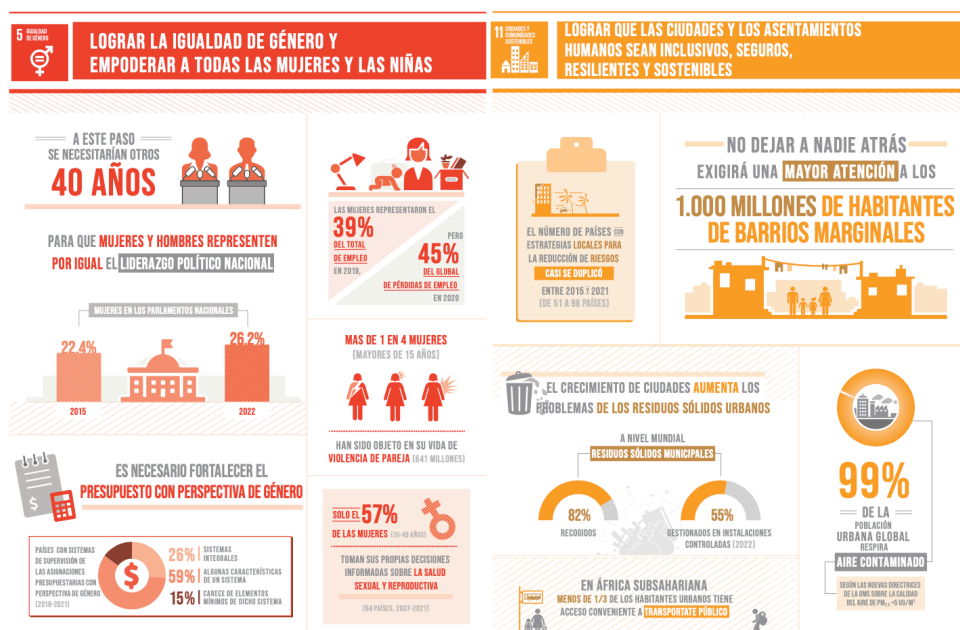


Ilustración 37 y 38 – Panorama general de los objetivos 5 y 11 – Informe de los ODS 2022

Todo ello ha traído consigo consecuencias a nivel mundial, entre ellas un aumento de la pobreza, un descenso en la posibilidad de acceso a la salud y a los estudios, además de la amenaza de una crisis alimentaria mundial. Y, como siempre, los más afectados por estas crisis han sido las mujeres, los niños y otras personas vulnerables.

Por todo ello, ahora más que nunca es necesario que todos los países, sin excepción, vuelquen todos sus esfuerzos en rescatar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, planificando las medidas urgentes necesarias para cumplir con la Agenda 2030 y recuperarse así de las crisis ya mencionadas.

En el caso que nos ocupa, que es lograr la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y, al mismo tiempo, lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, algunos organismos internacionales han señalado el urbanismo y la ordenación del territorio como áreas de política pública esenciales para alcanzar estos objetivos (Azara Escrivá & Gil Vila, 2017). La herramienta principal con la que cuenta el urbanismo es, como ya hemos mencionado al inicio, la perspectiva de género.

3.3. Legibilidad urbana en el Jardín de Turia desde la perspectiva de género.

Valencia es una ciudad rica en historia, la cual la ha dotado de una gran riqueza arquitectónica y cultural. Es una ciudad de tradición, presente en su propia identidad y en la de los valencianos, con un notable compromiso por la sostenibilidad y por la mejora de la calidad de vida. Esto la ha llevado a ser galardonada con el premio a la Capital Verde Europea del 2024 (Batlle Cardona, 2022). Es por ello que la imagen de Valencia debe contar con una identidad clara y sencilla que refleje esa esencia tan característica de la ciudad y de sus habitantes (Francesca Danesi, 2013).

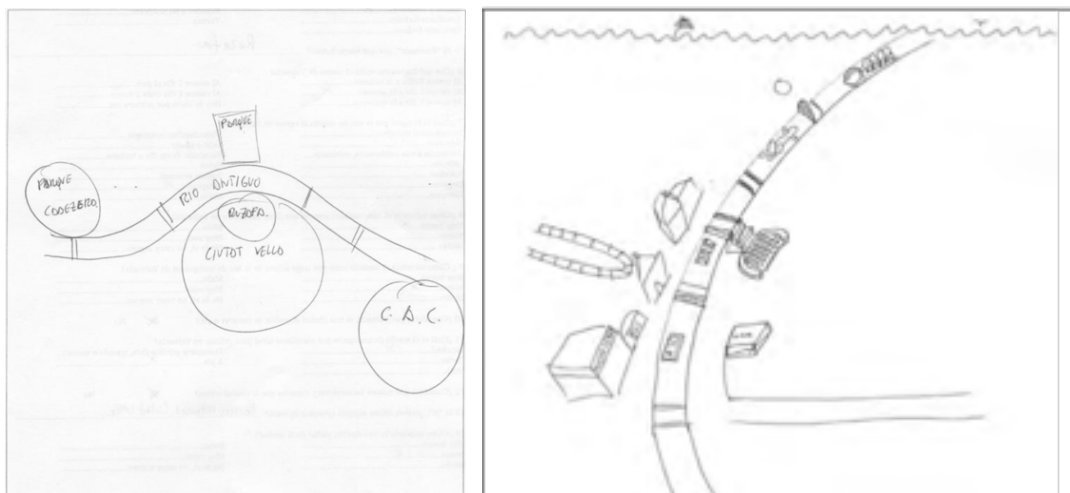
Uno de los elementos más representativos de la ciudad, y de más valor para los valencianos, es el Jardín del río Turia. Este funciona como un gran pulmón verde que recorre la ciudad hasta su llegada al mar. Debido a estar situado en lo que en su origen fue el cauce del río Turia, este gran parque urbano está a una cota inferior al nivel de la calle, lo que es una virtud y un inconveniente al mismo tiempo, ya que proporciona tranquilidad, pero también aislamiento con respecto al entorno urbano.



Ilustración 39 – Imagen desde el interior del parque (visitvalencia.com)

Este aislamiento puede llegar a suponer un problema para recorrer la ciudad, ya que para el peatón puede ser complicado saber en qué parte de esta se encuentra desde el propio jardín. Esto nos lleva a preguntarnos cuáles son las características del paisaje urbano del jardín del Turia y de su entorno más próximo que permiten al peatón orientarse y recorrer la ciudad. *Valencia Legible City. A wayfinding study* es un trabajo realizado por Francesca Danesi en el que investiga de qué manera los ciudadanos leen el paisaje urbano y qué elementos utilizan para orientarse por la ciudad de Valencia, con el objetivo de mejorar su accesibilidad y legibilidad mediante el sistema "Wayfinding" (Francesca Danesi, 2013), es decir, introduciendo elementos físicos de información urbana que ayuden a recorrer la ciudad.

Este estudio se centró en el centro histórico de la ciudad de Valencia y el Jardín del río Turia, y consistió en realizar una serie de entrevistas a los habitantes de la ciudad y que estos dibujaran un mapa mental de la zona en la que se encontraban, además de estudiar el material informativo ya existente como mapas y guías turísticas entre otros. La mayoría de los entrevistados situaron el parque del Turia como elemento principal, representándolo como una barrera que dividía la ciudad en dos partes y alrededor de la que se disponían elementos aislados. Algunos incluso trataron de representar una red de calles interconectadas. Sin embargo, con este análisis in situ se ha llegado a la conclusión de que la gente no conoce la ciudad tan bien como creen, ya que la información que se ha proporcionado tanto en las entrevistas como en los mapas mentales ha sido escasa, o incluso errónea. La situación se complica al tratar de describir la imagen desde el interior del parque urbano. En general, se ha observado que existen problemas de orientación y comunicación con el entorno debido a situarse a una cota inferior al resto de la ciudad, como ya hemos mencionado, lo que intensifica la sensación de aislamiento e incluso de pérdida.



Ilustraciones 40 y 41 – Bocetos realizados por los entrevistados – Valencia Legible City

En cuanto al modo en que se orientan por la ciudad, se ha observado que las personas toman una serie de elementos que les sirven como herramientas de navegación, como por ejemplo los puntos de referencia, las características de los edificios o los nombres de las calles entre otros. Esto nos confirma la teoría que se mostraba en *La imagen de la ciudad* (K. Lynch, 2008) mencionada anteriormente, que afirma que son cinco los elementos (sendas, bordes, barrios, nodos e hitos) que permiten generar una imagen de la ciudad y, además, ayudan a recorrerla. Sin embargo, en el caso de Valencia, estos elementos no se dan con la frecuencia necesaria,

por lo que en muchos casos antes o en mitad de un trayecto se siguen necesitando mapas. Además, en el caso del parque del Turia, la orientación es mucho más complicada, ya que la única conexión con la ciudad es a través de los puentes y algunos puntos de referencia que se observan desde una perspectiva poco habitual, lo que genera una sensación de cierta inseguridad cuando se camina por este.

La percepción de seguridad es una condición importante en el urbanismo con perspectiva de género, ya que un espacio urbano seguro es al mismo tiempo accesible para toda la ciudadanía (Albeniz Goikoetxea et al., 2010). Como bien se recoge en este manual, es en estos espacios de la ciudad donde tienen lugar la mayoría de las interacciones sociales, por lo que cuando una persona se siente segura en un lugar se apropia de este, lo percibe como propio y lo utiliza, lo que lo convierte en un lugar para la convivencia. Cuando esto no ocurre y la ciudadanía no se siente en convivencia con el espacio, este pierde las cualidades para generar vida y se convierten en espacios de transición, que sólo se recorren con el fin de ir de un sitio a otro. Estos son los espacios que el antropólogo Marc Augé denomina como “no lugares”, y son el tipo de espacios a evitar.

Por tanto, la forma más adecuada para solucionar los problemas de inseguridad es creando espacios destinados al encuentro y la relación entre los ciudadanos (Albeniz Goikoetxea et al., 2010). Para ello, se debe evitar generar espacios con una sola función, y fomentar en su lugar que las calles se llenen de personas y actividades a lo largo del día. Con ello se conseguirán espacios y calles más seguras.

En el caso del parque del Turia, se conoce que es un espacio utilizado de forma diaria por mucha gente, ya sea de camino al trabajo como lugar de paso o como espacio de ocio en el que pasar el rato. Sin embargo, la actividad que se produce en este no es igual en cada tramo. Por tanto, para conocer el nivel de percepción de seguridad que se tiene del propio parque debemos estudiar qué actividades se desarrollan en cada tramo y los flujos de personas que estas atraen.

Por otro lado, no debemos olvidar que las mujeres han sufrido mayor discriminación del acceso al espacio público ya que, históricamente, estas han estado relegadas al espacio privado (Albeniz Goikoetxea et al., 2010). Sin embargo, en la actualidad, son las que más uso hacen del espacio público, ya sea en el papel de cuidadoras o acompañantes o desde su experiencia personal. Es por ello que podemos suponer que también son conocedoras de las experiencias de otros colectivos, como el de la tercera edad, la infancia e incluso la adolescencia. Por tanto, para conseguir ciudades más inclusivas y seguras debemos tener en cuenta las experiencias de cada uno de los colectivos. Una ciudad que no considera la vida cotidiana en el espacio público puede llegar a ser una ciudad insegura.

04.

CITY ID. PROCESO PARA LA INCORPORACIÓN DE LA LEGIBILIDAD EN LAS CIUDADES

4. City ID. Proceso para la incorporación de la legibilidad en las ciudades.

City ID es una empresa británica formada por urbanistas, proyectistas y diseñadores dedicada a desarrollar proyectos con los que mejorar la legibilidad y la experiencia de las ciudades y los sistemas de transporte (City ID, s. f.). Entre los proyectos que llevan a cabo se encuentran la creación de espacios, identidad urbana, legibilidad y señalización, también conocido como “wayfinding”.

Su proceso de trabajo está basado en cinco fases: pensamiento, planificación, ideas, diseño y dirección. Todas estas fases se centran en la experiencia del usuario, y su objetivo es hacer que las ciudades y los espacios públicos sean más acogedores, atractivos y fáciles de usar.

En la fase de pensamiento se recogen todas aquellas tareas relacionadas con una primera aproximación al lugar en el que se va a intervenir. Estas son la recopilación y estudio de diversos documentos, como proyectos y planes de desarrollo del ayuntamiento, guías turísticas o páginas web; el estudio de otras ciudades como referencias para preparar el estudio de la ciudad; visitas al lugar para familiarizarse con el entorno y su estructura urbana; el análisis de la estructura urbana del lugar y la definición del alcance del proyecto en base a lo estudiado.



Ilustración 42 – Estudio y análisis (City ID)



Ilustración 43 – Investigación (City ID)

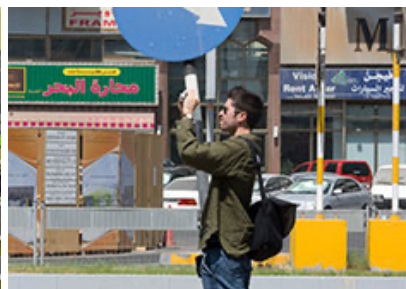


Ilustración 44 – Lectura urbana (City ID)



Ilustración 45 – Análisis (City ID)

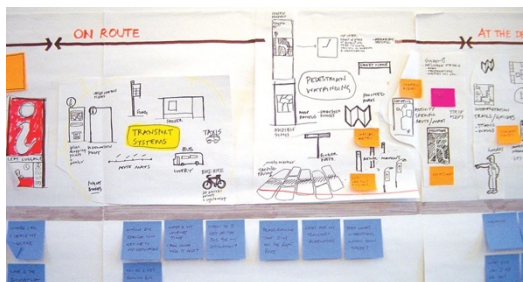


Ilustración 46 – Alcance (City ID)

La segunda fase de trabajo, planificación, consiste en conocer cómo percibe el usuario el espacio en el que se encuentra y cómo lo recorre. Para ello se llevan a cabo cuestionarios y entrevistas en los que, además de contestar preguntas sobre el espacio urbano, los entrevistados dibujan mapas mentales de la ciudad. Toda esta información permite planificar los movimientos en la ciudad y posteriormente establecer las especificaciones para llevar a cabo el diseño del proyecto.

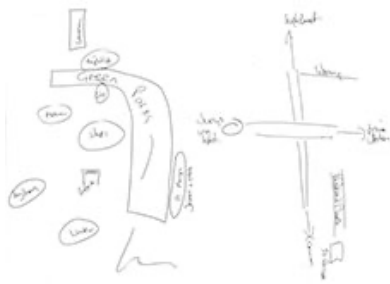


Ilustración 47 – Diseño centrado en el usuario (City ID)



Ilustración 48 – Pruebas de usuario (City ID)

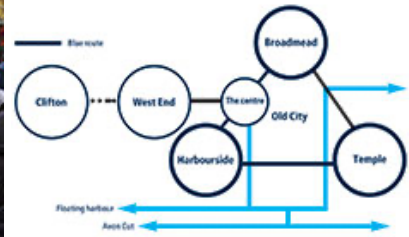


Ilustración 49 – Planificación de movimientos (City ID)

En la fase de ideas se toman los datos de partida establecidos en la fase anterior sobre las necesidades de los usuarios y la información obtenida del análisis, se define a qué tipo de usuarios va destinado el proyecto, para posteriormente crear un diseño conceptual y definir las estrategias para el proyecto a realizar. También se llevan a cabo sesiones de estudio y de trabajo en grupo para poner en común dichas ideas.



Ilustración 50 – Concepto (City ID)



Ilustración 51 – Narración. Sesiones de grupo (City ID)



Ilustración 52 – Estrategia (City ID)

En cuanto a la fase de diseño, consiste en desarrollar el propio diseño del proyecto. Para ello, se tienen en cuenta aspectos como la creación de identidad, el diseño inclusivo, la disposición de la información y la ilustración y cartografía.

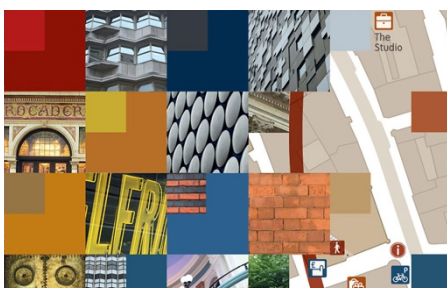


Ilustración 53 – Desarrollo de identidad (City ID)

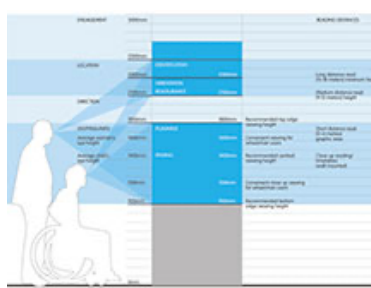


Ilustración 54 – Diseño inclusivo (City ID)



Ilustración 55 – Ilustración y cartografía (City ID)

Finalmente, la fase de dirección está relacionada con los procesos finales de desarrollo y ejecución del proyecto. Por tanto, incluye tareas como la planificación y redacción del proyecto, consultas en sesiones de estudio y de taller abiertos, la gestión del diseño y la divulgación de dicho proyecto ya sea mediante publicaciones, exposiciones o eventos.

Este trabajo se va a centrar en las fases de pensamiento e ideas, más concretamente en el análisis de la estructura urbana y el desarrollo de conceptos. A continuación, se recoge el

análisis de algunos de los proyectos de City ID, que nos servirá como base para analizar el Jardín del Turia.

4.1. Legible Dublin

Legible Dublin es una iniciativa que se llevó a cabo en el año 2004 que tenía como objetivo principal hacer de Dublín una ciudad peatonal legible de clase mundial (City ID, 2004). Esta buscaba poner en valor los elementos que caracterizan a la ciudad, como son el río, las calles o los espacios públicos, además de mejorar el sistema de circulación y desarrollar sistemas de orientación e información integrados que ayudasen a conectar todos estos elementos.

Como primer paso para desarrollar de esta iniciativa se llevó a cabo un estudio de la ciudad, delimitando el área de estudio desde Heuston Station al oeste hasta The Point Depot al este, y desde el Royal Canal al norte hasta el Grand Canal al sur.

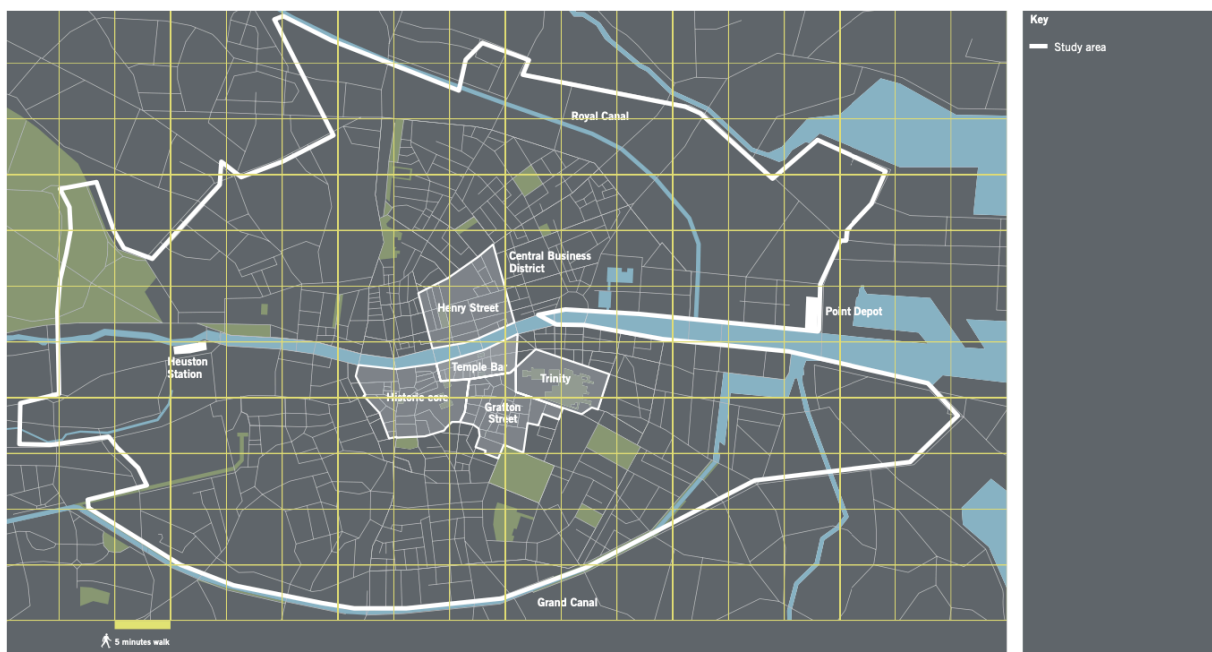


Ilustración 56 – Área de estudio de la ciudad de Dublín – Legible Dublin.

La metodología con la que se evaluó la ciudad de Dublín consistió en diversas tareas, entre las que se encontraban una investigación previa de la documentación de la ciudad, tanto de los planes del Ayuntamiento para el desarrollo de esta como guías turísticas o páginas web, y la investigación del lugar mediante visitas a pie de calle para evaluar en persona la situación de la circulación, del espacio público o la forma de proporcionar información para recorrer la ciudad.

Otra de las tareas fue el análisis urbano, que consistió en analizar la zona delimitada anteriormente según los elementos de la estructura urbana: la estructura funcional, el sistema de circulación, la estructura espacial y la estructura organizativa.

4.1.1. Estructura funcional

La estructura funcional de una ciudad, es decir, la forma en la que se distribuyen los usos del suelo o la concentración de usos específicos afecta directamente a las imágenes mentales que tanto sus habitantes como aquellos que la visitan construyen de esta.

Como se puede observar en el siguiente plano, en el centro de la ciudad, entre Parnell Square, Leinster House y el Castillo de Dublín, existe una concentración de motores económicos y agrupaciones culturales consolidados. Además, también podemos ver que estos elementos se han ido extendiendo a lo largo del río Liffey, hacia Docklands y la estación de Heuston, por lo que podemos afirmar que el centro urbano ha ido creciendo.

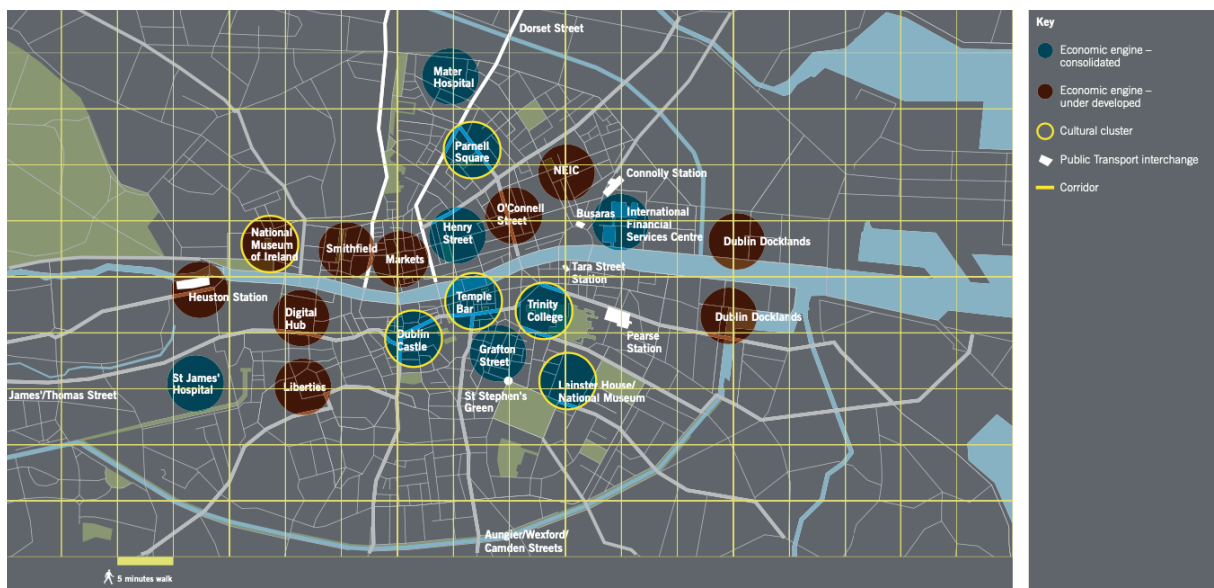


Ilustración 57 – Motores económicos y agrupaciones culturales – Legible Dublin.

También hay una serie de calles importantes, como Dorset Street, Aungier/Wexford/Camden Street y Thomas Street. Son ejes importantes para la actividad comercial, para los barrios residenciales circundantes y como rutas de transporte público, vehicular y peatonal hacia y desde el centro de la ciudad. Como resultado, estas calles tienen mucha actividad peatonal, pero la alta presencia de vehículos motorizados genera conflictos entre estos y los peatones y ciclistas. El mal estado de los espacios públicos y la falta de mantenimiento agravan este problema.

Se pueden diferenciar 29 zonas en la ciudad de Dublín según criterios como el tejido físico, el uso del suelo o el perfil del vecindario, como podemos ver en el siguiente plano. Mientras que algunas áreas tienen un alto potencial de desarrollo o ya han experimentado un desarrollo significativo, otras tienen menos posibilidades de hacerlo. Sin embargo, el estudio de la legibilidad plantea una serie de dudas en cuanto a estas zonas como la aparente exclusión del río Liffey y los muelles de la ciudad, los límites mal definidos o la falta de fuerte identidad funcional en ciertas zonas.



Ilustración 58 – Character areas – Legible Dublin.

En el plano que se observa a continuación se destacan aquellos lugares que, por una razón u otra, generan flujos de personas que recorren la ciudad por sí solos. Entre ellos se encuentran atracciones turísticas, edificios cívicos e intercambiadores. Estos destinos se distribuyen a lo largo de dos ejes, uno norte-sur que va desde Mountjoy Square (45) hasta el National Concert Hall (44), y otro este-oeste entre el Point Depot (65) y el Museo Irlandés de Arte Moderno (2).

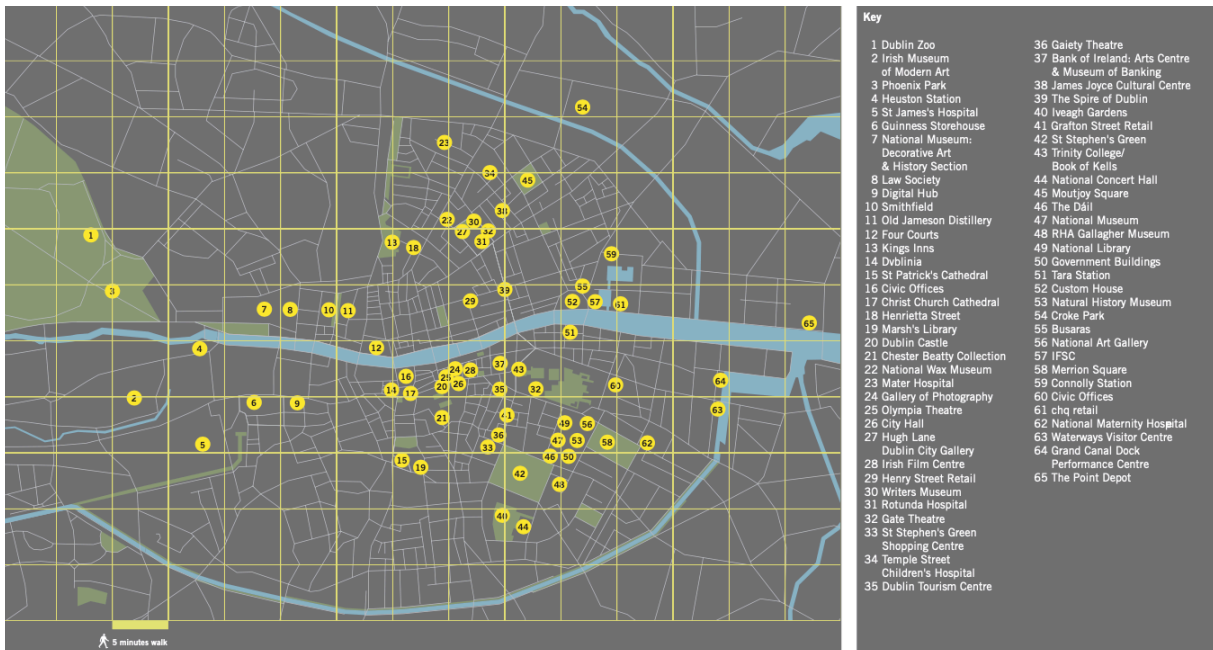


Ilustración 59 – Destinos – Legible Dublin.

Por otro lado, se ha observado que la conexión entre muchos de estos puntos no se puede recorrer de forma peatonal, y en los casos en los que sí se puede, el recorrido se ve perjudicado por el tráfico, una señalización inadecuada o una mala integración con el transporte público.

4.1.2. Sistema de circulación

En este apartado se tratarán los distintos tipos de circulación que tienen lugar en la ciudad, siendo estos el transporte público, la circulación rodada y la circulación peatonal.

En primer lugar, el sistema de transporte público está formado por las redes de ferrocarril (con los servicios de Mainline, cercanías y Dart), autobús y tranvía (LUAS). Como se puede ver en el plano, la línea de tranvía permite la conexión este-oeste entre las estaciones Heuston y Connolly de las zonas de actividad en el lado norte del río Liffey. Además, se propone su extensión hasta Docklands. Sin embargo, las zonas en el lado sur del río están peor servidas, lo cual podría afectar al desarrollo de dichas zonas.

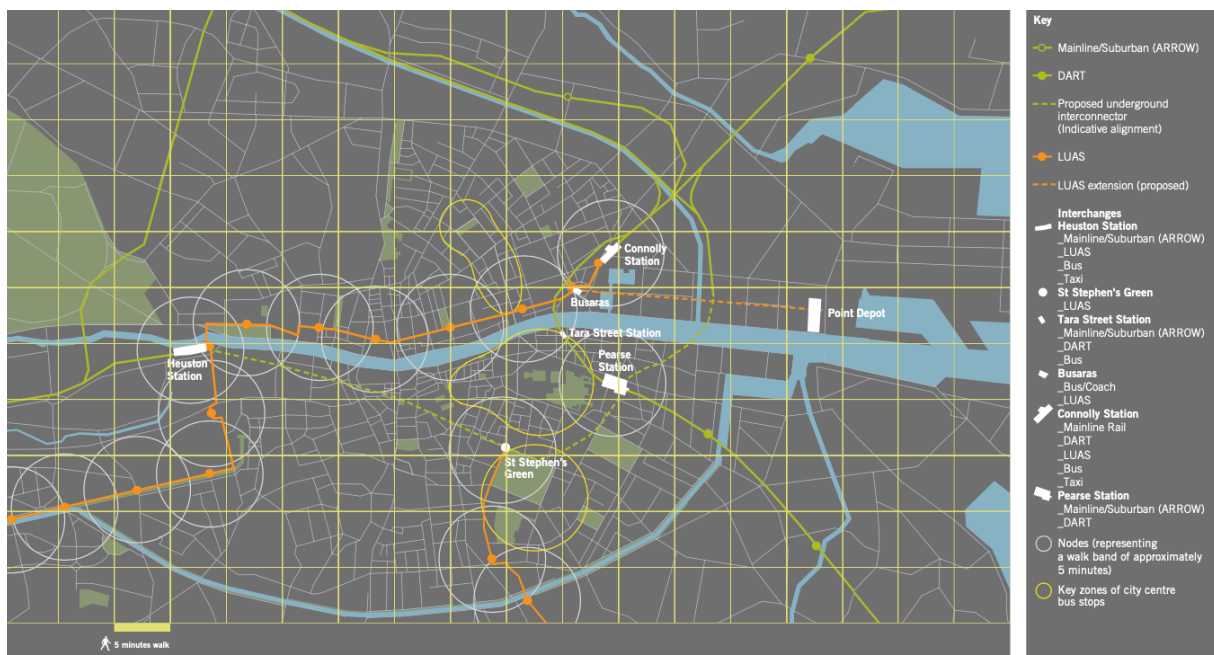


Ilustración 60 – Transporte público existente - Legible Dublin.

Para mejorar esta situación, se propone que en el lado norte del río las paradas de tranvía se integren en una red de rutas peatonales y así aprovechar al máximo la conectividad. Mientras que, en el lado sur se propone introducir puntos de información para que los desplazamientos a pie o en transporte público desde los intercambiadores a los destinos del centro de la ciudad sean más fáciles.

En segundo lugar, en cuanto a la circulación rodada, en el momento en el que se realizó el análisis el Ayuntamiento había implementado un sistema de acceso y gestión del tráfico en el centro de la ciudad. Este consistía en dos anillos, uno interior y otro exterior, que permitían acceder a los aparcamientos designados y “redirigir el tráfico innecesario fuera del centro de la ciudad” aliviando así la congestión. Pese a la buena intención del plan, este suscitó algunos problemas, como la falta de claridad y legibilidad en la señalización debido a la excesiva información que esta proporcionaba a los conductores, la deficiente colocación de dicha señalización por aumentar el desorden en las calles o la falta de integración y relación del plan con una continuación del desplazamiento a pie o en transporte público, entre otros.

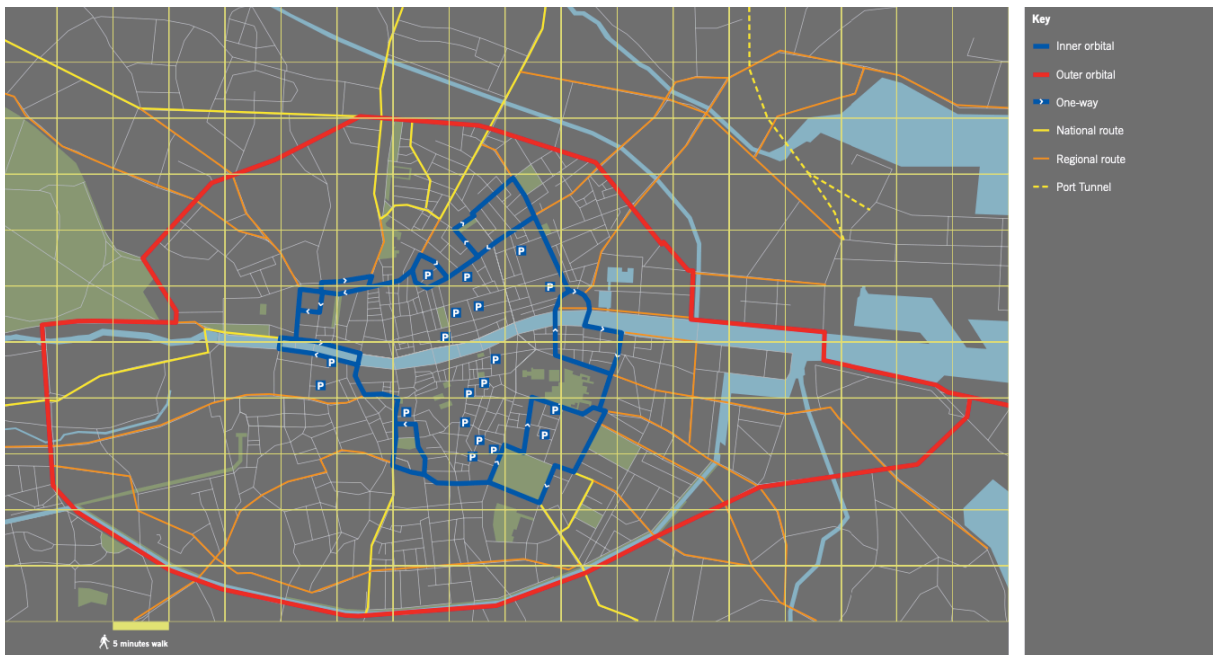


Ilustración 61 – Control del tráfico – Legible Dublin.

Por último, la circulación peatonal se ve afectada por la presencia del tráfico rodado debido a efectos como el ruido, la contaminación y el corte de algunas vías clave. Incluso algunos puntos de la ciudad, como College Green, apenas pueden percibirse como espacios debido a la intrusión del tráfico.

Por otro lado, no existe una red coherente de rutas y espacios ni tampoco un sistema de orientación adecuado que permita a los peatones llegar a los distintos puntos de la ciudad. Y en las rutas que conectan algunos de estos puntos se encuentran problemas de calidad y diseño por su inconsistencia a lo largo del recorrido, como por ejemplo la anchura inadecuada de las aceras como ocurre en College Green, o problemas en la señalización por desarrollarse de forma desordenada a lo largo del tiempo.



Ilustración 62 – Colocación inadecuada y diseño de baja calidad de expositor publicitario en Grafton Street. - Legible Dublin.



Ilustración 63 – Congestión peatonal en College Green debido al tráfico. - Legible Dublin.



Ilustración 64 – Señalización de diseño heterogéneo en Grafton Street. - Legible Dublin.

Otros puntos débiles en la señalización son la falta de mantenimiento, la ubicación inadecuada, información cartográfica insuficiente, confusión con la señalización para tráfico rodado, entre otras.

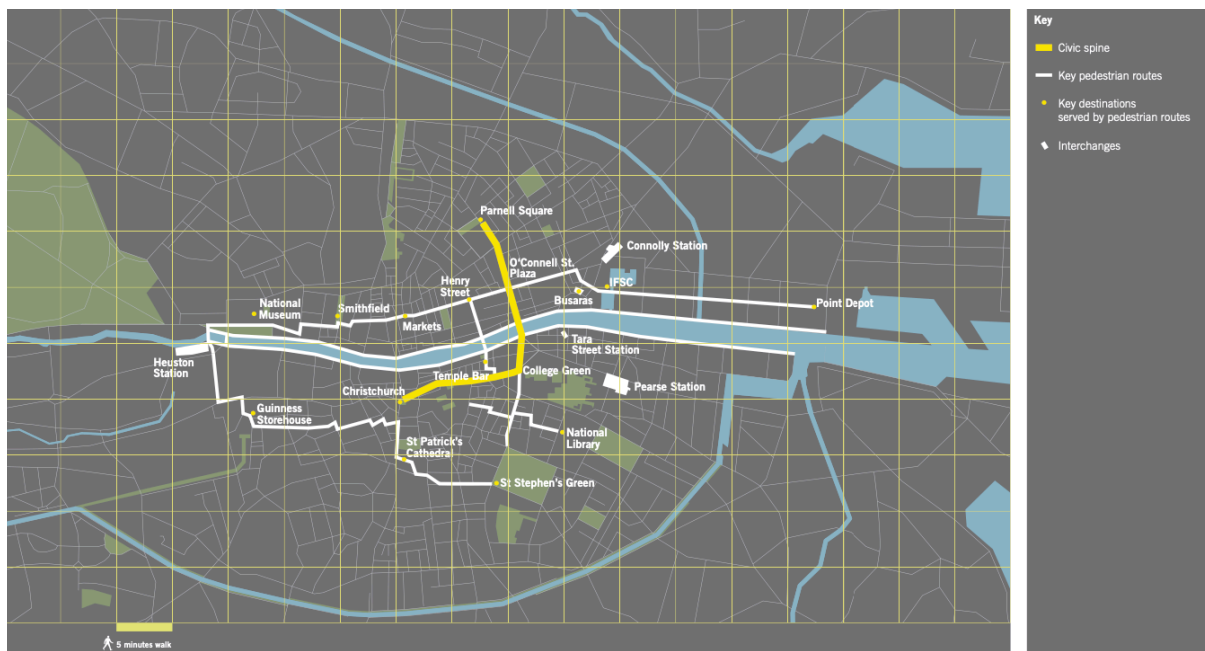


Ilustración 65 – Recorridos peatonales – Legible Dublin.

Como podemos ver en el plano, en cuanto a los recorridos peatonales que hay en la ciudad, se ha podido identificar una espina dorsal urbana que actúa como eje clave para conectar de forma transversal la ciudad. Esta espina une Parnell Square con Christ Church a través de O'Connell Street, College Green y Dame Street, permitiendo así las conexiones con las zonas próximas. También se han identificado otras rutas importantes que permiten la conexión con los intercambiadores de transporte.

4.1.3 Estructura espacial

En cuanto a la estructura espacial, se va a estudiar cómo se distribuyen los elementos más importantes de la ciudad y cómo se relacionan con el tejido urbano.

Dublín se ha convertido en un destino internacional clave y en una región con un importante potencial de crecimiento. Sin embargo, en el momento en el que se realizó el análisis, pese a haber llevado a cabo mejoras importantes, las cualidades relativas a la estructura espacial y la calidad del entorno peatonal se veían perjudicadas por el impacto del tráfico, además de la falta de un enfoque coordinado del diseño, la gestión y el mantenimiento.

Para analizar las relaciones espaciales en el centro de la ciudad se llevó a cabo un plano de fondo y figura, representando en negro la forma construida y el espacio como fondo blanco. Como se puede observar, el río Liffey es un elemento muy importante de la ciudad, así como los muelles, aunque estos últimos se utilizan principalmente como vías para el tráfico y el espacio acuático está infrautilizado.



Ilustración 66 – Plano de Fondo y Figura – Legible Dublin.

También se puede apreciar la importancia de lugares como St. Stephen's Green, Merrion Square, Iveagh Gardens, Trinity College y Mountjoy Square, así como la estructura que siguen las calles de la ciudad.

En el plano siguiente se han destacado los hitos y los espacios públicos más importantes, pudiendo observar su relación con el entorno inmediato. También se han señalado aquellas zonas que suponen un obstáculo para la circulación peatonal, como por ejemplo el río, que supone una barrera física, además de algunos espacios públicos que por su morfología carecen de permeabilidad y restringen las rutas peatonales.

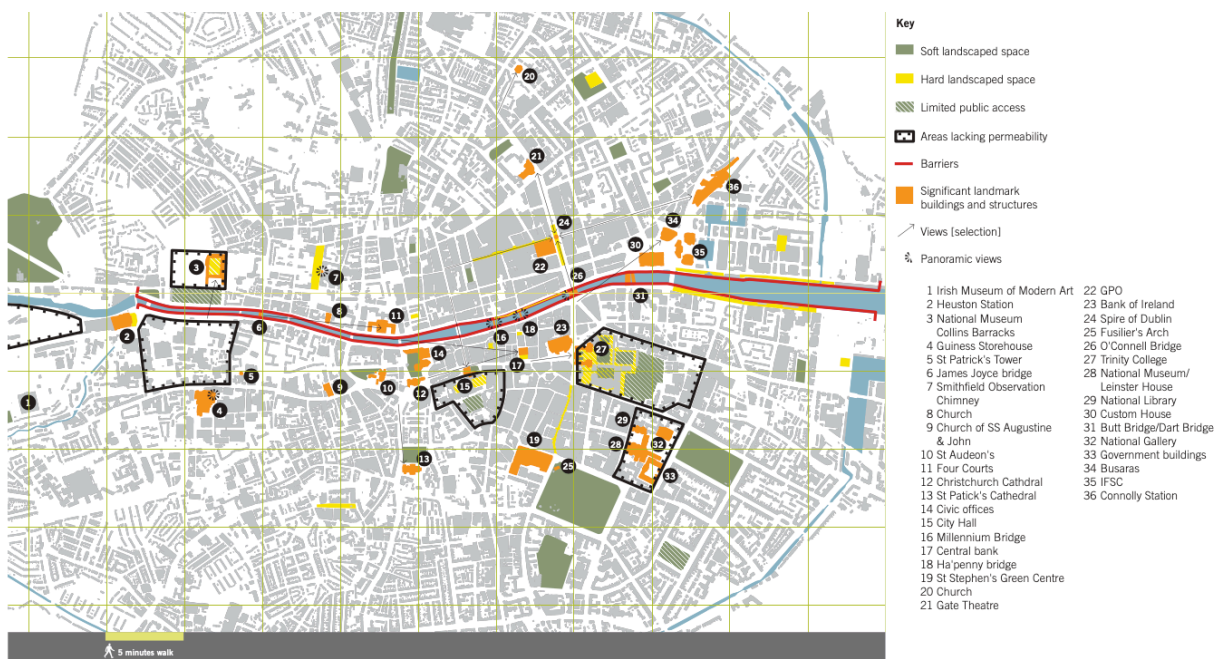


Ilustración 67 – Estructura espacial e hitos clave – Legible Dublin.

4.1.4. Estructura organizativa

En cuanto a la estructura organizativa, el Ayuntamiento, además de otras organizaciones, es un actor clave para el desarrollo de la ciudad de Dublín. Una de las acciones que ha llevado a cabo es el desarrollo de herramientas de planificación por zonas, con el objetivo de comprender la dinámica de cada zona y así desarrollar ideas, políticas y propuestas para su futuro. Además, la Autoridad de Desarrollo de los Docklands de Dublín y las propiedades de Temple Bar también han elaborado planes de marco urbanos basados en zonas.



Ilustración 68 – Area plans and frameworks – Legible Dublin.

Sin embargo, no existe un marco global para coordinar el diseño urbano del centro de la ciudad que ayude a guiar el desarrollo de futuros planes y marcos de zonificación o a identificar nuevas áreas de cambio y acción.

4.2. Legible London. A Wayfinding Study.

Legible London es una iniciativa que se llevó a cabo junto con Applied Information Group (AIG) en el año 2006 que tenía como objetivo principal fomentar los desplazamientos a pie por toda la ciudad de Londres (Applied Information Group [AIG], 2006). Para ello, se buscaba mejorar los sistemas de información y señalización y así mejorar la manera en que se orientaba la gente por la capital. El aumento de los desplazamientos peatonales tendría efectos tan positivos como la reducción de la presión sobre el sistema del metro, el aumento de la actividad y la vitalidad en la calle y la mejora potencial de la seguridad personal, entre otros.

Como primera aproximación, se estableció como área de estudio la conocida como *Congestion Charging Zone (CCZ)*, que recoge los municipios de Westminster, Camden, Islington, Hackney, The City, Tower Hamlets, Southwark y Lambeth, aunque las soluciones propuestas tenían intención de ser aplicadas a los 33 municipios de Londres.

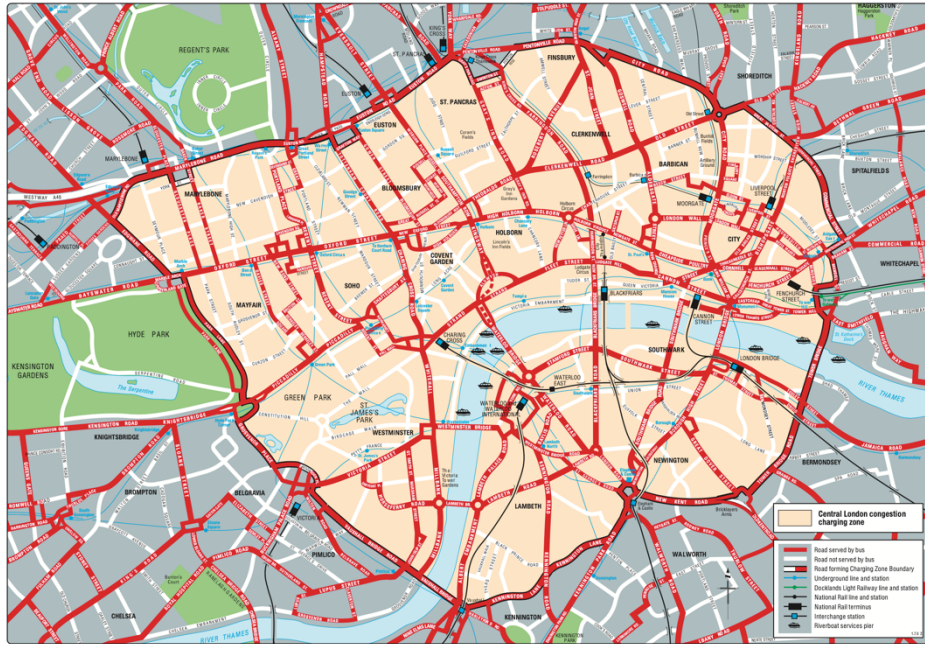


Ilustración 69 – Congestion Charging Zone – Legible London.

El primer paso antes de desarrollar un proyecto es conocer la situación de la ciudad, es decir, qué cosas se pueden mantener, eliminar o mejorar en cuanto a normativas o a elementos físicos de la propia ciudad. Por tanto, la metodología para evaluar la situación de partida consistió en varias tareas, entre las que se encontraban una investigación previa de la documentación de la ciudad, tanto de los planes de desarrollo para los distintos municipios como normativas, y el estudio del lugar mediante visitas a pie de calle para evaluar en persona la situación de la circulación y los sistemas de señalización de la ciudad.

Londres es una ciudad compleja, con una gran variedad de barrios y municipios, una estructura urbana heterogénea y un denso tráfico. Pese a estar llena de destinos y lugares representativos resulta especialmente complicado para el peatón orientarse por la superficie. Por tanto, es importante estudiar los sistemas de orientación e información que existen en la ciudad.



Ilustración 70 – Municipios de Londres (CCZ) – Legible London.

En el momento en el que se realizó el análisis del centro de Londres se identificaron 32 sistemas de orientación distintos, ya que cada municipio tiene su propia normativa con respecto a estos sistemas, lo cual resulta costoso y perjudica a la legibilidad de la ciudad. Algunos de los problemas encontrados son la incoherencia en los nombres de los destinos y en las indicaciones de distancia, la excesiva diferencia en cuanto a color, forma, tipo de letra y materiales, la falta de mantenimiento por incoherencias en las normas de los distintos organismos encargados de este, y la falta de una norma común sobre la colocación de dicha señalización.



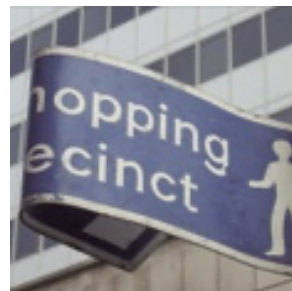
Ilustraciones 71 y 72 – Señalización peatonal de estilos diferentes en el centro de Londres - Legible London.



Ilustración 73 – Señalización peatonal demasiado alta en el centro de Londres - Legible London.



Ilustraciones 74 y 75 – Incoherencia en unidades de distancia en la señalización peatonal del centro de Londres - Legible London.



Ilustraciones 76 y 77 – Mantenimiento deficiente de la señalización peatonal del centro de Londres - Legible London.



Esto hace que sea muy difícil confiar en los sistemas de señalización para desplazarse a pie por la ciudad. Por eso, los peatones siguen otras estrategias para dichos desplazamientos. Según el estudio realizado, estas estrategias son una mezcla de planificación y de improvisación durante el recorrido. De los resultados se obtuvo que la mayoría de los encuestados (44,7%) utilizaba el plano del metro como herramienta principal para la planificación de sus trayectos, seguido de internet (20%) y la guía A-Z (8,5%), mientras que la señalización peatonal era la menos utilizada (3,7%).

Por otro lado, para orientarse durante el recorrido, algunos factores como los hitos o puntos de referencia, el arte público, la iluminación, el paisajismo o la planificación urbana ayudan a mejorar la legibilidad y definen los elementos característicos de Londres, como por ejemplo el río Támesis, los pasos subterráneos, los túneles y los callejones, entre otros. También son de ayuda los mapas impresos y algunos quioscos de información en la vía pública.



Ilustraciones 78, 79, 80 y 81 – Situaciones típicas en el centro de Londres que ilustran la orientación, la planificación y la búsqueda de consejos – Legible London.

En cuanto a la forma de desplazarse por la ciudad, se ha observado que muchos de los trayectos que podrían hacerse a pie se hacen en transporte público, sobre todo en metro, lo que ha traído consigo una saturación importante de este.

Según el estudio realizado, uno de cada diez trayectos en toda la red de metro tiene una longitud inferior a dos kilómetros, como casi la mitad de los viajes en autobús. El 5% de los trayectos en metro entre algunas estaciones del centro de la ciudad son de menos de 800 metros, lo cual se traduciría en un viaje de menos de 10 minutos andando. El motivo por el que las personas deciden hacer estos trayectos en metro es porque desconocen cuál es el recorrido a seguir a pie, y no hay planos de la ciudad ni sistemas de orientación adecuados que los reflejen. Por tanto, si se dispone de mejor información sobre los trayectos será más fácil juzgar si un trayecto es más cómodo y rápido a pie o en transporte público.



Ilustración 82 – Distancias a pie en el centro de Londres – Legible London.

En el plano podemos ver señalados en rojo los lugares donde se encuentran las estaciones de metro, puntos desde donde se han trazado radios correspondientes a trayectos de 12 a 15 minutos a pie en naranja. Como vemos, estos radios se superponen en muchos casos, por lo que podemos afirmar que se pueden crear rutas peatonales que conecten estaciones de metro, espacios públicos, hitos e incluso municipios.

4.3. Conclusiones

Tras estudiar ambos proyectos, podemos ver que, aunque cada caso tiene unos objetivos concretos es necesario saber la situación de la cual se parte para poder dar solución a los problemas que se presenten. Por ejemplo, el proyecto de Dublín buscaba lograr una ciudad peatonal y legible, interviniendo en toda la estructura urbana e incorporando el sistema wayfinding. Mientras que el de Londres buscaba fomentar los desplazamientos a pie mejorando los sistemas de información y señalización. Por tanto, el análisis en el primer caso abarca toda la estructura urbana, mientras que en el segundo se centra en los desplazamientos peatonales. Aun así, existen coincidencias en los campos estudiados.

DUBLÍN

No existe un sistema de orientación coherente, y el existente presenta numerosos problemas: falta de mantenimiento, ubicación inadecuada en la ciudad, información sobre mapas insuficiente, confusión con la señalización para tráfico rodado, etc.

No hay una red de rutas peatonales que conecte de forma coherente los distintos puntos de la ciudad. Las conexiones existentes son deficientes por la invasión del tráfico, la señalización inadecuada y la mala integración con el transporte público.

Las mejoras en las líneas de transporte público ha generado un aumento del número de pasajeros. Pese a ello sigue siendo deficiente, ya que la zona al norte del río Liffey está mejor servida que la zona del lado sur, y los únicos servicios de autobús que conectan las zonas y destinos clave son los autobuses turísticos. Además, no está integrado con las rutas peatonales.

Pese a la introducción de un plan para redirigir el tráfico y aliviar la congestión en el centro, su presencia sigue siendo elevada y afecta negativamente tanto a los desplazamientos peatonales como a la percepción del espacio público.

LONDRES

Hay 32 sistemas de orientación diferentes, lo que resulta costoso y dificulta la legibilidad. Otros problemas son: nombres de los destinos e indicaciones de distancia incoherentes, falta de uniformidad en el diseño, mantenimiento deficiente e inexistencia de una norma común sobre su colocación.

No hay una red coherente que una los distintos puntos de la ciudad, y los problemas en la señalización hace complicado y confuso orientarse de forma peatonal, por lo que la gente recurre a otras estrategias, como planificar el recorrido o emplear el transporte público, lo que ha causado su saturación.

La red de transporte público conecta de forma eficaz los distintos puntos de la ciudad, tanto que muchas estaciones de metro están a una distancia inferior a 800m. Es por ello que el transporte público sufre una importante saturación, que se vería aliviada con un aumento de los desplazamientos a pie de los trayectos más cortos.

Con el objetivo de reducir el tráfico en el centro de la ciudad y lograr una zona de bajas emisiones se introdujo un plan de tarifas de congestión. Pese a ello, la presencia del vehículo sigue siendo elevada e interfiere en los desplazamientos peatonales.

SEÑALIZACIÓN PEATONAL

RUTAS PEATONALES

TRANSPORTE PÚBLICO

TRÁFICO RODADO

Por tanto, como conclusiones generales, podemos destacar las siguientes:

- Los proyectos que se desarrollan de forma independiente para solucionar problemas concretos, sin tener en cuenta cómo pueden afectar al resto de elementos de la ciudad, tiene un impacto importante en la legibilidad de las ciudades.
- La calidad de las conexiones peatonales entre distintos puntos de la ciudad es un factor importante para la legibilidad, y en algunas ocasiones pueden verse afectadas por la presencia del tráfico rodado, sistemas de señalización y orientación inadecuados o una mala integración con el transporte público.
- Para garantizar al máximo las conexiones entre los destinos clave de las ciudades es importante integrar las paradas de transporte público dentro de una red de rutas peatonales, proporcionando información en dichas paradas sobre las rutas a seguir tanto a pie como en otro tipo de transporte urbano.
- Para desarrollar un sistema de información y orientación adecuados es importante saber lo que necesitan los peatones, de manera que cubriendo dichas necesidades y con una mejor información sobre las distintas rutas será más fácil fomentar los desplazamientos a pie.
- El aumento de los desplazamientos a pie trae consigo efectos positivos para las ciudades como el impulso de la economía local, una mayor vida en la calle, la mejora potencial de la seguridad personal y una mayor sostenibilidad.
- La elaboración de sistemas de orientación y proyectos de desarrollo coordinados para todo un territorio trae consigo más beneficios en cuanto a la legibilidad de las ciudades que si se desarrollan por zonas, barrios, distritos, etc.

05.

ANÁLISIS CRÍTICO. CITY ID APLICADO AL JARDÍN DEL TURIA EN LA ACTUALIDAD

5. Análisis crítico. City ID aplicado al Jardín del Turia en la actualidad.

El jardín del Turia se extiende actualmente desde el Parque de Cabecera, junto al municipio de Mislata, hasta el Passeig de l'Albereda, junto al Oceanogràfic, atravesando la ciudad hasta prácticamente su llegada al mar. Fue inaugurado en 1986, tras decidir desviar el río y trasladarlo a la zona sur de la ciudad debido a los peligros de las crecidas del agua que se habían sucedido a lo largo de los siglos. Tiene una longitud próxima a los 8,5 kilómetros y ocupa unas 136 hectáreas actualmente, aunque con la finalización del parque de Desembocadura llegará a casi los 10 kilómetros y 160,5 hectáreas.

Debido a su posición privilegiada en la ciudad y a su morfología, fue planteado como un elemento de conexión verde, permitiendo recorrer la ciudad tanto a pie como en bicicleta. Además, su extensión y su categoría de espacio abierto ha permitido albergar numerosas actividades de distinto tipo que dan servicio a la ciudad, por lo que es uno de los elementos más visitados, tanto por los turistas como por los propios valencianos.

Entre algunas de las actividades que alberga el río se encuentran equipamientos deportivos, culturales y espacios lúdicos, además de numerosas actividades temporales a lo largo del año. Todo ello genera flujos de personas que se desplazan desde diferentes partes de la ciudad, incluso de otros pueblos, hasta el antiguo cauce, dotándolo de vitalidad y convirtiéndolo en un espacio de comunidad. Sin embargo, la situación no es favorable todo el tiempo, ya que por la noche la actividad decrece en algunos tramos de éste.

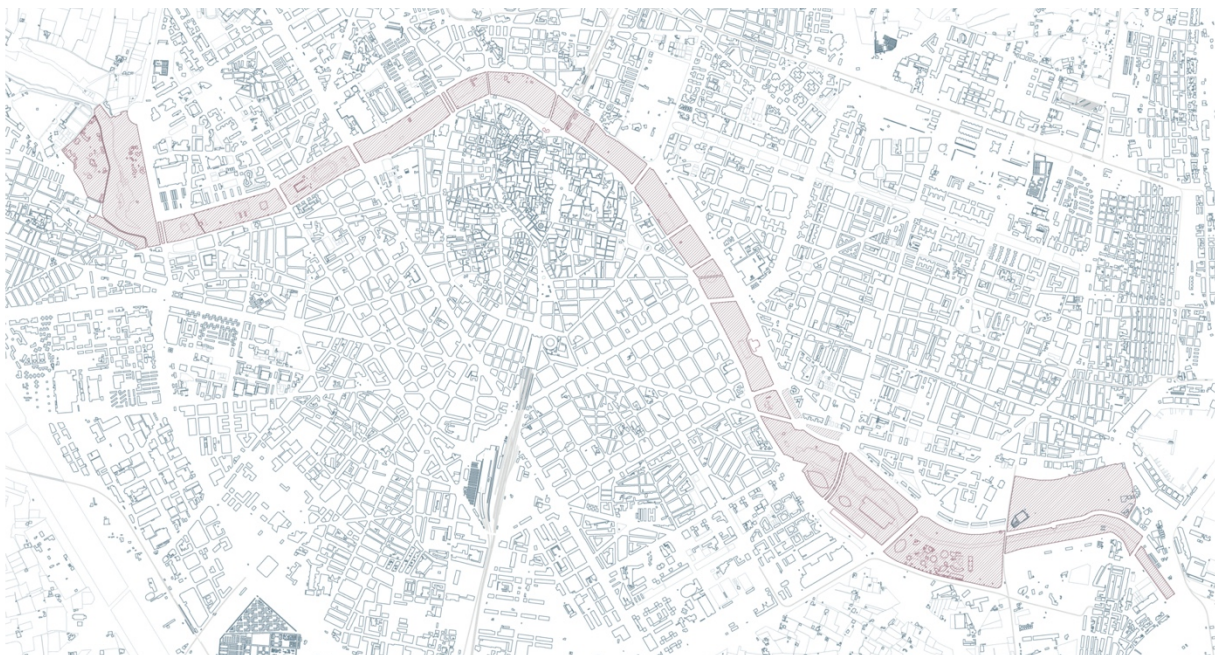


Ilustración 83 – Plano general de Valencia – Elaboración propia

El actual Jardín del Turia está formado por 18 tramos, acotados por los distintos puentes. 15 de dichos tramos están completamente desarrollados y los tres restantes, correspondientes a la desembocadura, están por desarrollar. Como ya se ha comentado, para la finalización de estos tramos, en 2022 se convocó un concurso de ideas (Actualitat Valenciana, 2022). La propuesta ganadora fue “(Con)fluir”, que plantea introducir de nuevo el agua, además de

arbolado que configure un bosque urbano, pasarelas y espacios de juego para los niños (Gozalbo, 2023).

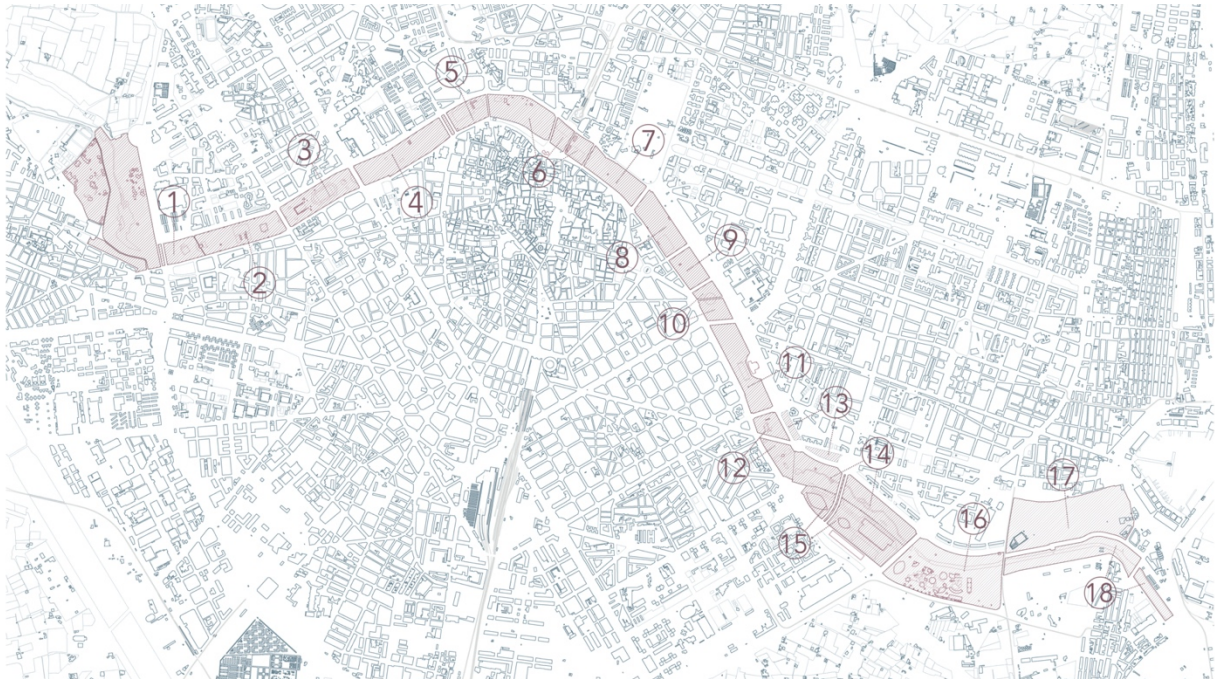


Ilustración 84 – Plano tramos del Turia – elaboración propia

En este apartado se pretende analizar la situación en la que se encuentra el Jardín del Turia y los barrios adyacentes en la actualidad aplicando la metodología definida por City ID estudiada en el apartado anterior. Debido a su gran extensión, vamos a establecer como área de estudio el tramo 6 y sus alrededores.



Ilustración 85 – Área de estudio – Elaboración propia

5.1. Estructura funcional

La estructura funcional de una ciudad recoge la ubicación y composición de los usos del suelo, es decir, cómo se distribuyen las distintas actividades en la ciudad. Esta composición influye en la forma en la que las personas perciben y recorren el espacio, generando una imagen mental de la ciudad.

Valencia está dividida administrativamente en 19 distritos, que a su vez se separan en 87 barrios y pedanías (Las Provincias, 2015). Cada uno de ellos tiene su propia estructura e identidad, lo que ayuda a orientarse por la ciudad. A continuación, se señalan aquellos más próximos al antiguo cauce.



Ilustración 86 – Barrios adyacentes – Elaboración propia

En cuanto a la distribución de los usos del suelo en cada barrio, en el plano que se muestra a continuación se puede observar una mayoría de uso residencial, seguida de los equipamientos, que se distribuyen siguiendo el eje este-oeste correspondiente con el antiguo cauce. La presencia de equipamientos varía en los distintos barrios, concentrándose en mayor medida en el barrio de la Trinitat y en la Seu.

Con respecto a las zonas verdes, se puede ver una gran diferencia de densidad en los distintos barrios. En primer lugar, destaca el Jardín del Turia, seguido del parque de Viveros en el barrio de la Trinitat. En los barrios correspondientes al margen izquierdo del río, en el lado norte, se puede observar la presencia de algunas zonas verdes, aunque escasas para la densidad de los barrios. Sin embargo, en los correspondientes a la Ciutat Vella, en el lado sur, destaca la ausencia de dichos espacios, encontrándose en sitios puntuales de la trama urbana.



Ilustración 87 – Usos del suelo – Elaboración propia

Entre todos estos equipamientos, solo algunos de ellos constituyen la imagen mental de la ciudad. Son los que se muestran en el plano siguiente, y se corresponden con aquellos que se sitúan en torno al eje del parque del Turia, al centro histórico y a las calles importantes de la ciudad.

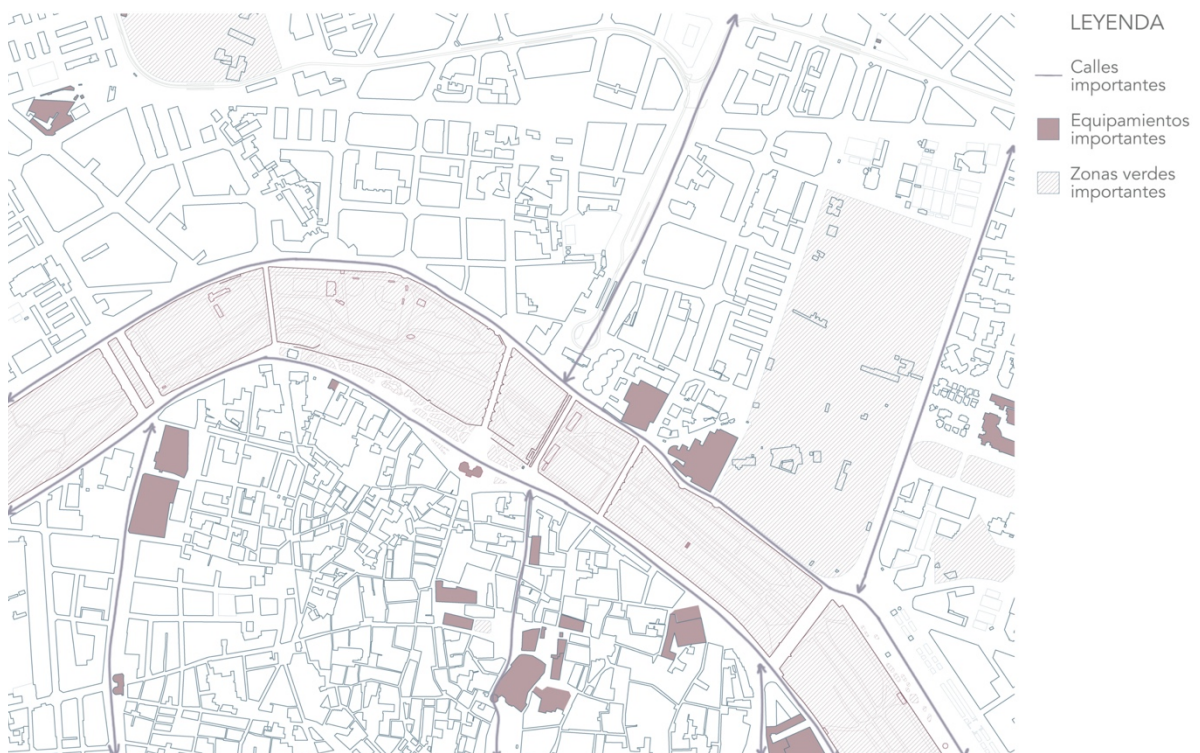


Ilustración 88 – Equipamientos y calles importantes – Elaboración propia

5.2. Sistema de movilidad

El sistema de movilidad agrupa la red de rutas peatonales, ciclistas, de transporte público y de vehículos, así como su grado de integración.

La red de transporte público en este tramo de la ciudad está formada por el autobús y el tranvía. Como se puede ver en el plano, la ciudad cuenta con una amplia red de autobuses, conectando las distintas partes de la ciudad. En los barrios correspondientes al margen izquierdo del parque del Turia las conexiones mediante este medio de transporte son abundantes. Además de la red de autobuses, también cuenta con línea de tranvía, permitiendo conectar los distintos puntos entre estos barrios de manera constante.

Por otro lado, en el margen derecho, la red de autobuses está presente en menor medida, conectando los puntos alrededor del centro histórico, sin llegar a adentrarse en este. Además, no existe línea de tranvía, por lo que se puede considerar que esta zona de la ciudad está peor servida.



Ilustración 89 – Transporte público existente – Elaboración propia

En el año 2016, el distrito de Ciutat Vella adoptó una serie de medidas con el fin de proteger el entorno patrimonial, además de mejorar la calidad de vida (Ayuntamiento de Valencia, s. f.). Estas incluyen la ampliación y recorridos peatonales en el espacio público, así como la reducción de la presencia de tráfico motorizado no residencial. De esta manera se fomenta el desplazamiento sostenible, así como se consigue una reducción de la contaminación acústica y medioambiental. Por tanto, la presencia del vehículo se ha visto reducida en el ámbito del centro histórico.

Sin embargo, en el resto de la ciudad sigue habiendo una presencia intensa de tráfico rodado, que debe compartir espacio con la red de carril bici, y dificulta los desplazamientos

peatonales. Un ejemplo de ello son las calles paralelas a los pretiles del viejo cauce, diseñadas para albergar un intenso tráfico, lo que aumenta la sensación de separación de los barrios de la ciudad con este.



Ilustraciones 90 y 91 – Tráfico en el entorno del Jardín del Turia – Imágenes propias

Como se ha mencionado, se ha incorporado una red de carriles bici en la ciudad de Valencia. Esta se distribuye por toda la ciudad y se une con los carriles existentes en el interior del parque del Turia, permitiendo el desplazamiento longitudinal por los distintos tramos de este, y transversal con los distintos puntos de la ciudad, fomentando de esta manera la movilidad sostenible.

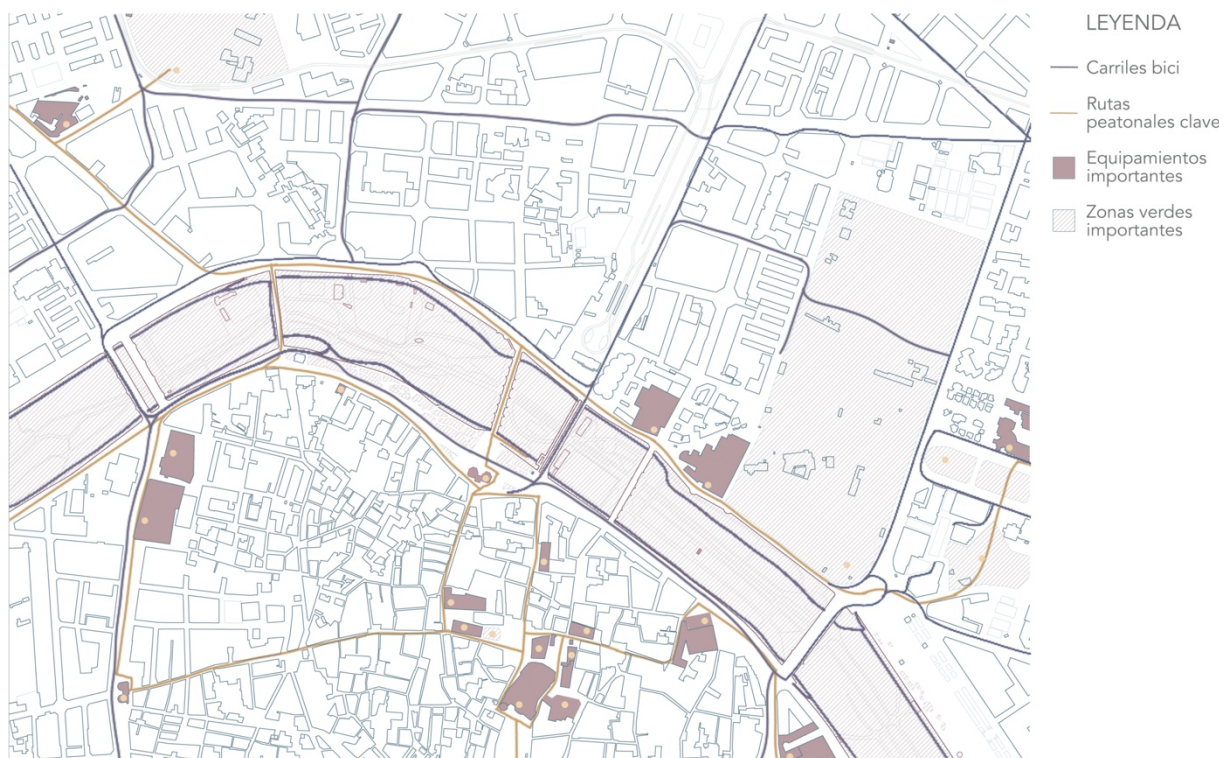


Ilustración 92 – Recorridos peatonales y carriles bici – Elaboración propia

En lo que respecta a las rutas peatonales, como ya se ha mencionado, varían en calidad en los distintos puntos de la ciudad. Al haberse implementado medidas para reducir la presencia del tráfico en el centro histórico, las rutas peatonales en esta zona son de mejor calidad. En

el caso de los barrios situados en la zona norte, la calidad de estas conexiones se ve perjudicada por la presencia del tráfico. Pese a estas diferencias, se puede afirmar que no existe un sistema de orientación coherente en toda la ciudad, incluyendo el interior del Jardín del Turia. En este último caso, con la incorporación de la vía para corredores se ha incorporado nueva señalización que indica los principales monumentos que se encuentran próximos a este. Sin embargo, no se indica la distancia ni la dirección en la que se encuentran, ni tienen un diseño unificado con el resto de la señalización presente en el jardín y en los alrededores.



Ilustraciones 92, 93, 94, 95, 96 y 97 – Señalización en el entorno del Jardín del Turia – Imágenes propias

5.3 Estructura espacial

La estructura espacial recoge la composición de calles y espacios definida por el tejido de la edificación, lo cual permite estudiar las relaciones entre las construcciones y el espacio público. Para analizar dicha relación espacial en este tramo de la ciudad se ha realizado un plano de fondo y figura, representando en azul la forma construida y el espacio como fondo blanco.

Este plano revela el trazado urbano de los distintos barrios, siendo en los barrios de la zona norte característica la manzana cerrada y calles amplias y regulares, mientras que en la zona sur se observan calles estrechas y trazado irregular característico del centro histórico. Este trazado se ve abruptamente frenado por la presencia del viejo cauce, cuyos pretiles actúan como barrera e impiden el crecimiento de los barrios y la conexión directa de estos con el propio parque. Esto sumado a la diferencia de cota impide percibir desde el interior del jardín lo que ocurre en el exterior, y viceversa.



Ilustración 93 – Plano fondo y figura – Elaboración propia

Además, la presencia de la circulación rodada en las inmediaciones del parque aumenta esta separación con los barrios, y dificulta el desplazamiento peatonal.

5.4 Conclusiones

Cada uno de los barrios que compone la ciudad de Valencia tiene su propia estructura e identidad, por lo que aquellos que los recorren pueden identificar sus características para poder orientarse. Uno de los elementos que componen dichos barrios son los hitos, en este apartado identificados como equipamientos importantes, los cuales se distribuyen en torno al eje generado por el Jardín del Turia. Es por ello que la imagen de la ciudad de muchas personas es construida a partir de este eje. Pero identificar dichos hitos no es suficiente para recorrer la ciudad de forma segura.

En cuanto a las formas de desplazarse por la ciudad son muy diversas, fomentándose el uso del transporte público u otros modos de desplazamiento sostenible. La presencia notable de transporte público en los alrededores próximos al jardín facilita llegar a este desde distintos puntos de la ciudad o desde otros municipios. Además, incorporar los carriles bici del interior del jardín con la red de carriles bici de la ciudad permite los desplazamientos sostenibles por toda la ciudad de Valencia. Si embargo, estas redes de transporte no sirven a la ciudad de igual forma en las distintas zonas, siendo la correspondiente al centro histórico la peor servida. El transporte público rodea el centro histórico, no se adentra en este, por lo que los desplazamientos desde las distintas paradas deben hacerse a pie, lo que aumenta la dependencia de información para llegar a los distintos puntos. La situación general de la señalización en la ciudad es escasa y sin uniformidad en el diseño, lo que dificulta la legibilidad del espacio urbano. Por tanto, se cree conveniente incorporar las paradas de transporte público en una red de rutas peatonales, con elementos de información y orientación que permitan desplazamientos agradables y seguros por la ciudad.

En lo referente a la conexión de los distintos barrios con el Jardín del Turia, debido a la presencia de los pretilos y la diferencia importante de cota, este parque actúa como una barrera física en la ciudad, impidiendo su vinculación directa. Por tanto, una forma de mejorar esta relación es incorporar en el propio cauce elementos que recuerden a los barrios adyacentes. De esta manera, conforme se produce el recorrido por el viejo cauce se identifica de forma directa en qué zona de la ciudad se encuentra cada usuario, mejorando también la legibilidad en el propio cauce.

06.

CONCLUSIONES

6. Conclusiones

La ciudad de Valencia siempre ha estado vinculada al río Turia. Fue fundada en las proximidades del mismo, y a lo largo de la historia ha crecido y se ha desarrollado entorno a este. Sin embargo, esta proximidad no ha resultado siempre una ventaja, ya que en épocas de lluvias torrenciales se han sucedido crecidas del río, llegando en muchas ocasiones al desbordamiento, con las consecuencias que esto ha traído. La última y más significativa fue en el año 1957, cuando el río se desbordó en dos ocasiones, ambas de ellas inundando gran parte de la ciudad, dejando pérdidas tanto materiales como personales. Tras esto se tomó la decisión de desviar el río por el sur de la ciudad y dar un nuevo uso a lo que fue el cauce del río. Entre los proyectos planteados se proponía convertir el viejo cauce en una autopista, pero gracias a los movimientos vecinales se consiguió impedir su ejecución. Finalmente, se realizó aquello que los ciudadanos reclamaban tan fuertemente, un parque lineal que cruzara la ciudad y que fuera para todos los valencianos.

Una vez tratado el origen del parque del Turia, se ha procedido a reflexionar sobre la importancia de la legibilidad en las ciudades. El concepto de legibilidad fue introducido por Kevin Lynch en los años sesenta, relacionando el espacio urbano con la persona que lo recorre. Establece que el espacio urbano tiene una serie de componentes que permiten al usuario crear su propia imagen de dicho espacio, que posteriormente empleará para recorrerlo y orientarse por este. Este concepto también es importante en la perspectiva de género, ya que si un espacio es difícil de recorrer crea sensación de inseguridad, incluso de pérdida. La mayoría de las interacciones sociales tienen lugar en la ciudad, por lo que cuando las personas se sienten inseguras en un espacio dejan de utilizarlo y este deja de ser un lugar de convivencia para convertirse en uno de transición. En el caso del Jardín del Turia, es un espacio utilizado por muchas personas de forma continua, ya sea como espacio de recreo, como espacio deportivo o como lugar de paso. Sin embargo, su vinculación directa con la ciudad es complicada debido a la diferencia de cota entre la calle y el propio cauce, de manera que desde el interior es muy difícil saber qué ocurre en la ciudad, y viceversa, lo cual tiene un impacto en la legibilidad de la ciudad. Francesca Danesi, tras realizar un estudio sobre cómo se orientan las personas en la ciudad de Valencia, propone incorporar el sistema wayfinding, es decir, introducir elementos físicos que proporcionen información y ayuden en la orientación tanto en el viejo cauce como en la ciudad.

Un ejemplo de aquellos que aplican la legibilidad incorporando este sistema y, por tanto, se centran en la experiencia de las personas en la ciudad es City ID, una empresa británica que reúne urbanistas, proyectistas y diseñadores con el fin de llevar a cabo proyectos urbanos con los que conseguir lugares agradables y fáciles de recorrer. Su proceso de trabajo consta de cinco fases: pensamiento, planificación, ideas, diseño y dirección, todas ellas tratadas teniendo en cuenta la experiencia del peatón. Tras estudiar algunos de sus proyectos, se ha procedido a aplicar esta metodología en el Jardín del Turia y su entorno próximo.

La metodología aplicada se ha centrado en el análisis de su estructura urbana. Esto ha consistido en estudiar la estructura funcional, la de movilidad y la espacial. Con ello se ha podido observar que la imagen mental que construyen las personas sobre la ciudad de Valencia se organiza entorno al Parque del Turia, y que los hitos que permiten identificar los

distintos barrios se organizan a lo largo de este, pero que esto no es suficiente para poder recorrer de forma segura la ciudad. También, que las medidas implantadas recientemente en el centro histórico con el objetivo de reducir la contaminación y mejorar la calidad del espacio urbano ha mejorado la forma de desplazarse por este, fomentando el uso de transporte público y otras formas de movilidad sostenible. Sin embargo, la red de transporte público no llega a todos los puntos de la ciudad, como es el caso del interior del centro histórico, lo que obliga al desplazamiento peatonal y, a su vez, a depender de puntos de información, incoherentes e insuficientes en la actualidad, que ayuden en estos recorridos. Por otro lado, se ha evidenciado el problema de relación entre el parque del Turia y los barrios adyacentes, observándose que actúa como barrera física y separa lo que ocurre en el parque con lo que ocurre en la ciudad.

Por tanto, se cree conveniente crear una red de rutas peatonales que cuente con puntos de información y orientación adecuados, tanto en el interior del parque del Turia como en la ciudad, permitiendo recorridos agradables y seguros y que permitan la vinculación entre ellos.

07.

BIBLIOGRAFÍA

7. Bibliografía

- Actualitat Valenciana. (2022, mayo 11). *Las obras del Parque de Desembocadura empezarán por Nazaret*. <https://actualitatvalenciana.com/obras-parque-desembocadura-nazaret/>
- Aguas de Valencia. (2015). *Un río que cambia de cauce*. Global omnium. <https://125aniversario.aguasdevalencia.es/portfolio/aguas/un-rio-que-cambia-de-cauce/>
- Ajuntament de València. (s. f.). *Los contenidos del centro arqueológico de l'Almoina. La fundación de Valentia*. Recuperado 10 de abril de 2023, de <https://www.valencia.es/es/cas/almoina/la-fundacio>
- Albeniz Goikoetxea, A., Alonso Mendez, A., Ruiz Menéndez, O., & Telleira Andueza, K. (2010). *Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Amnistia Internacional Catalunya. (s. f.). *La otra media humanidad; las mujeres en la historia*. Recuperado 19 de junio de 2023, de <https://www.amnistiacatalunya.org/edu/es/historia/inf-mujeres-hist.html#ret>
- Applied Information Group [AIG]. (2006). *Legible London. A wayfinding study*.
- Ayuntamiento de Valencia. (s. f.). *Área de prioridad residencial de Ciutat Vella (APR Ciutat Vella Norte)*. Ayuntamiento de Valencia. Recuperado 11 de septiembre de 2023, de <https://www.valencia.es/es/-/area-de-prioridad-residencial-de-ciutat-vella>
- Ayuntamiento de Valencia. (2009). *Guía de jardines históricos y parques urbanos de la ciudad de Valencia*. Ayuntamiento de Valencia.
- Azara Escrivá, S., & Gil Vila, M. V. (2017, marzo). *Set para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano*. Generalitat Valenciana. https://mediambient.gva.es/documents/168489756/0/SET_cas_link.pdf/0cf2c19d-e679-4c10-810a-fea0dd4fb484
- Batlle Cardona, M. (2022, noviembre 2). *Valencia mira al futuro como Capital Verde Europea de 2024*. Viajes National Geographic. https://viajes.nationalgeographic.com.es/lifestyle/por-que-valencia-sera-capital-verde-europea-2024_18718
- Bustos Pizarro, M. Á. (2018, septiembre 11). *La naumaquia valenciana 1755*. DE CASI TODO,...CON VUESTRO PERMISO O NO... <http://miguelangelbustospizarro.blogspot.com/2018/09/la-naumaquia-valenciana-1755.html>

- Carmona González, P. (1997). La dinámica fluvial del Turia en la construcción de la ciudad de Valencia. *Universidad Politécnica de Valencia. Facultad de Geografía e Historia*, 85-102. <https://ddd.uab.cat/record/1206>
- City ID. (s. f.). *City ID*. Recuperado 2 de agosto de 2023, de <http://www.cityid.com/>
- City ID. (2004). *Legible Dublin*. <https://dokumen.tips/documents/legible-dublin.html?page=1>
- Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia Contra las Mujeres [CONAVIM]. (2018, noviembre 22). *¿Qué es la perspectiva de género y por qué es necesario implementarla?* Gobierno de México. <https://www.gob.mx/conavim/articulos/que-es-la-perspectiva-de-genero-y-por-que-es-necesario-implementarla#:~:text=Cuando%20se%20habla%20de%20perspectiva,asignadas%20a%20los%20seres%20humanos>.
- Francesca Danesi. (2013). *Valencia Legible City. A wayfinding study*. Universidad Politécnica de Valencia.
- Generalitat Valenciana. (s. f.). *La Conquesta*. Recuperado 25 de agosto de 2023, de <https://elsfors.gva.es/es/la-conquesta>
- Gozalbo, M. (2023, marzo 24). El proyecto para el parque de Desembocadura incorpora un «segundo» Gulliver y un bosque urbano. *valenciaplaza*. <https://valenciaplaza.com/proyecto-parque-desembocadura-contara-segundo-gulliver>
- Guia, A. (2023). *La rebel·lió dels vianants. El Jardí del riu Túria al centre d'una nova València*. Edicions Bromera.
- Jiménez Salvador, J. L., Ribera i Lacomba, A. V., & Rosselló Mesquida, M. (2014). Valentia y su territorium desde época romana imperial a la antigüedad tardía: una síntesis. *Monografías de arqueología cordobesa* (20), 265-282. https://www.academia.edu/11329574/VALENTIA_Y_SU_TERRITORIUM_DESDE_%C3%89POCA_ROMANA_IMPERIAL_A_LA_ANTIG%3%9CEDAD_TARD%3%8DA_UNA_S_%C3%8DNTESIS
- Kevin Lynch. (2008). *La Imagen de la Ciudad* (1ª). Editorial Gustavo Gili, SL.
- Las Provincias. (2015, enero 27). Mapa de los barrios y distritos de Valencia. *Las Provincias*. <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/201501/27/mapa-barrios-distritos-valencia-20150127074231.html>
- Los Iberos: su origen y sus asentamientos en la Comunidad Valenciana. (7 de noviembre de 2016). *Ateneo Mercantil de Valencia*. Recuperado el 27 de agosto de 2023 de <https://www.ateneovalencia.es/los-iberos-su-origen-y-sus-asentamientos-en-la-comunidad-valenciana/>

- Muxí Martínez, Z. (2018). *Mujeres, casas y ciudades. Más allá del umbral*. dpr-barcelona.
- Naciones Unidas. (s. f.). *La Agenda para el Desarrollo Sostenible*. Recuperado 21 de junio de 2023, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>
- Organización para las Naciones Unidas [ONU]. (2022). *Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2022*. https://unstats.un.org/sdgs/report/2022/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2022_Spanish.pdf
- Pérez Porto, J., & Merino, M. (2019, julio 4). *Perspectiva de género - Qué es, definición y concepto*. Definicion.de. <https://definicion.de/perspectiva-de-genero/>
- Rivera, A. (2016, octubre 13). *La riada de Valencia del 14 de octubre de 1957*. *eltiempo. Las Provincias*. <http://eltiempo.lasprovincias.es/las-cosas-del-clima/riada-valencia-del-14-octubre-1957>
- Rodrigo, A. (2022, noviembre 22). *35 años del "pulmón verde" de Ricardo Bofill*. MAKMA. *Revista de artes visuales y cultura contemporánea*. <https://www.makma.net/35-anos-del-pulmon-verde-de-ricardo-bofill/>
- Serrano, Á. (2017, febrero 12). *Nazaret, el barrio olvidado*. *Las Provincias*. <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/201702/12/nazaret-barrio-olvidado-20170212130615.html>
- Vigil de Insausti, A. (2012). *Paisajes fluviales: La ciudad de Valencia y el río Turia. Metodología de intervención en cauces urbanos* [Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Valencia]. <http://hdl.handle.net/10251/17452>