



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

HACIA UN SISTEMA DE PARQUES PARA VALENCIA ESTUDIO DE CONECTIVIDAD ENTRE ESPACIOS VERDES URBANOS

Elizabeth Méndez Crousset

Tutor: Javier Pérez Igualada, Dr. Arq.
Departamento de urbanismo de la ETSAV.

MASTER

A rquitectura avanzada

P aisaje

U rbanismo

D iseño

LÍNEA DE URBANISMO, TERRITORIO Y PAISAJE.



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

HACIA UN SISTEMA DE PARQUES PARA VALENCIA ESTUDIO DE CONECTIVIDAD ENTRE ESPACIOS VERDES URBANOS

Elizabeth Méndez Crousset

Tutor: Javier Pérez Igualada, Dr. Arq.
Departamento de urbanismo de la ETSAV.

MASTER

Arquitectura avanzada

Paisaje

Urbanismo

Diseño

LÍNEA DE URBANISMO, TERRITORIO Y PAISAJE.

Los jardines domesticaron la naturaleza para el ocio, los parques la introdujeron en las grandes ciudades, los sistemas verdes tratan de organizarlas con el fin de conseguir una mejor ordenación de nuestros paisajes urbanos.

Enric Batlle

El jardín de la metrópolis

Agradecimientos:

Al Doctor Arquitecto Javier Pérez Igualada, gracias por su orientación, asesoramiento, e implicación en el presente trabajo de investigación.

Dedicatoria:

A mis padres y mis hermanos.

A mis amigos.

INDICE

Introducción	7
1. DE LOS SISTEMAS DE PARQUES URBANOS A LA INFRAESTRUCTURA VERDE	10
1.1 Los bulevares como ejes verdes urbanos.....	11
1.2 Park Ways y Park Systems: Frederick Law Olmsted.....	13
1.3 Los sistemas de espacios verdes de escala regional: el Plan de Chicago de 1909.....	20
1.4 Los sistemas de espacios verdes en la ciudad funcional: La teoría de las V7 de Le Corbusier.....	21
1.5 Robert T. Forman: El sistema patch-corridor-matrix en la ecología del paisaje.....	23
1.6 La idea de infraestructura verde urbana y territorial: hacia un sistema integrado de espacios verdes.....	25
1.7 Landscape Urbanism. El sistema de espacios verdes como generador del proyecto urbano.....	27
1.8 Sistemas de espacios verdes urbanos: experiencias urbanísticas recientes.....	29
Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz.	
Anillo Verde de Zaragoza.	
Madrid-Río.	
All London Green Grid. 2011.	
Piano Verde. Milán.	
2. LOS SISTEMAS DE ESPACIOS VERDES URBANOS EN LA CIUDAD DE VALENCIA.....	40
2.1 Los espacios verdes en el planeamiento general de Valencia.....	41

Plan General de Valencia y su Cintura de 1946.	
Plan General de 1966, adaptado a la Solución Sur.	
Plan General de Ordenación Urbana de 1988.	
Plan General de Ordenación Urbana de 2008.	
2.1 La infraestructura verde del área metropolitana de Valencia.....	416
El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta.	
Estudio de Paisaje de Valencia.	

3. ELEMENTOS DEL SISTEMA DE ESPACIOS VERDES URBANOS DE VALENCIA..... 52

3.1. Parques urbanos de la ciudad de Valencia.....	53
Los jardines históricos.	
Los Parques vecinales.	
La última generación de parques vecinales.	
El jardín del Turia.	
Valencia parque central.	

3.2. Paseos, bulevares y vías urbanas ajardinadas.....	69
--	----

4. HACIA UN SISTEMA DE ESPACIOS VERDES URBANOS. SITUACION ACTUAL 52

4.1 Diagnóstico de la situación actual en materia de conectividad entre espacios verdes urbanos.....	125
Relación entre el sistema de espacios verdes y polos de actividades.	
Relación entre el sistema de espacios verdes y la red viaria.	
Relación entre espacios verdes y movilidad blanda (red ciclista).	
Integración de la infraestructura verde urbana y periurbana.	

4.2 identificación de problemáticas y carencias	135
---	-----

5. PROPUESTA DE MEJORA DEL SISTEMA DE ESPACIOS VERDES URBANOS DE VALENCIA52

5.1 Propuesta de mejora de la conectividad entre espaciosverdes urbanos	138
5.2 Propuesta de mejora de secciones viarias para elementos lineales del sistema de espacios verdes (vías parques)	146

6. CONCLUSIONES.....52

6.1 Recapitulaciones	152
6.2 Conclusiones	152

7. BIBLIOGRAFIA.....52

Introducción

El paisaje ha ido considerándose en los últimos años como una variable imprescindible en el planeamiento espacial a diversas escalas, desde la territorial hasta la del proyecto urbano, formándose una fusión de ciudad, espacio libre y paisaje, en la que la infraestructura verde adquiere un papel protagonista, por ser el elemento que estructura el modelo urbano discontinuo, permitiendo conectar los fragmentos de la metrópoli.

En el presente trabajo se pretende hacer una investigación acerca de la conectividad de los espacios verdes urbanos, determinando los criterios orientativos para su trazado, basándose en el análisis historiográfico, el análisis comparativo de referentes de proyectos innovadores sobre ejes verdes y ambientales en diferentes ciudades. El trabajo se estructura en cinco capítulos, a los que se añaden las conclusiones y la bibliografía.

En el primer capítulo se hace un análisis histórico, como introducción al tema, analizando las principales aportaciones al entendimiento de los parques como sistemas urbanos continuos, partiendo de los bulevares o vías parques, como elemento conector lineal para vincular los parques de la ciudad y la periferia. En este capítulo también se analizan experiencias urbanísticas recientes sobre sistemas de espacios verdes urbanos.

El segundo capítulo se centra en la evolución histórica de los espacios verdes urbanos de la ciudad de Valencia, estudiando esta evolución a través de los sucesivos planes generales, desde el Plan de Valencia y su cintura de 1946, pasando por los planes de 1966 y 1988, hasta llegar a la revisión del Plan general del 2008, que contiene ya un estudio del paisaje y una propuesta de infraestructura verde para el área metropolitana.

En el tercer capítulo se analizan los elementos del sistema de espacios verdes urbanos de la ciudad. Tomando como fuente la guía de parques de Valencia se describen los parques urbanos actuales y los planificados. Además, se hace un catálogo en formato de fichas con las principales avenidas y vías urbanas ajardinadas, detallando sus características, planta y sección viaria.

En el cuarto capítulo se realiza un diagnóstico de la situación actual de la ciudad, relacionando en materia de conectividad los espacios verdes urbanos con los polos de actividades, la red viaria, la red ciclista y los espacios periurbanos. Se identifican asimismo las disfunciones y carencias en estos ámbitos.

El quinto capítulo corresponde a la propuesta general de mejora de la conectividad entre los espacios verdes de la ciudad de Valencia, y plantea además una clasificación tipológica de las vías que formarán parte del sistema de espacios abiertos, basándonos en criterios de escala y función.

Los resultados obtenidos permitirán extraer criterios de diseño para la toma de decisiones a menor escala, en forma de proyectos específicos, esenciales para desarrollar un modelo general si el objetivo final es el de hacer de Valencia una ciudad más habitable.

El objetivo principal de este trabajo es, por tanto, el de realizar una aproximación a un sistema de parques en la Ciudad de Valencia, mediante el estudio de conectividad de los espacios verdes, para generar una red de vías parques que potencialicen la movilidad sostenible y la calidad ambiental de la ciudad.

Los objetivos específicos del trabajo son los siguientes:

- Estudiar los elementos que estructuran el territorio y los principios de la arquitectura del paisaje mediante su evaluación para proponer soluciones de integridad ecológica, que reduzcan la fragmentación y degradación del paisaje.
- Analizar ciudades modelo que sirvieron de base para la sistematización de los espacios verdes.
- Comparar los diferentes planes generales de ordenación urbana de Valencia e identificar el crecimiento de las áreas verdes planificadas y los proyectos no ejecutados desde 1946.
- Analizar la estructura de la ciudad de Valencia, identificando las áreas verdes y los ejes que servirán de conectores para proponer el sistema.
- Analizar las principales vías con potenciales de conectividad de la ciudad y proponer mejoras por tipologías.

El proceso de investigación se desarrollará guiándonos del esquema metodológico que se recoge en la figura 1.

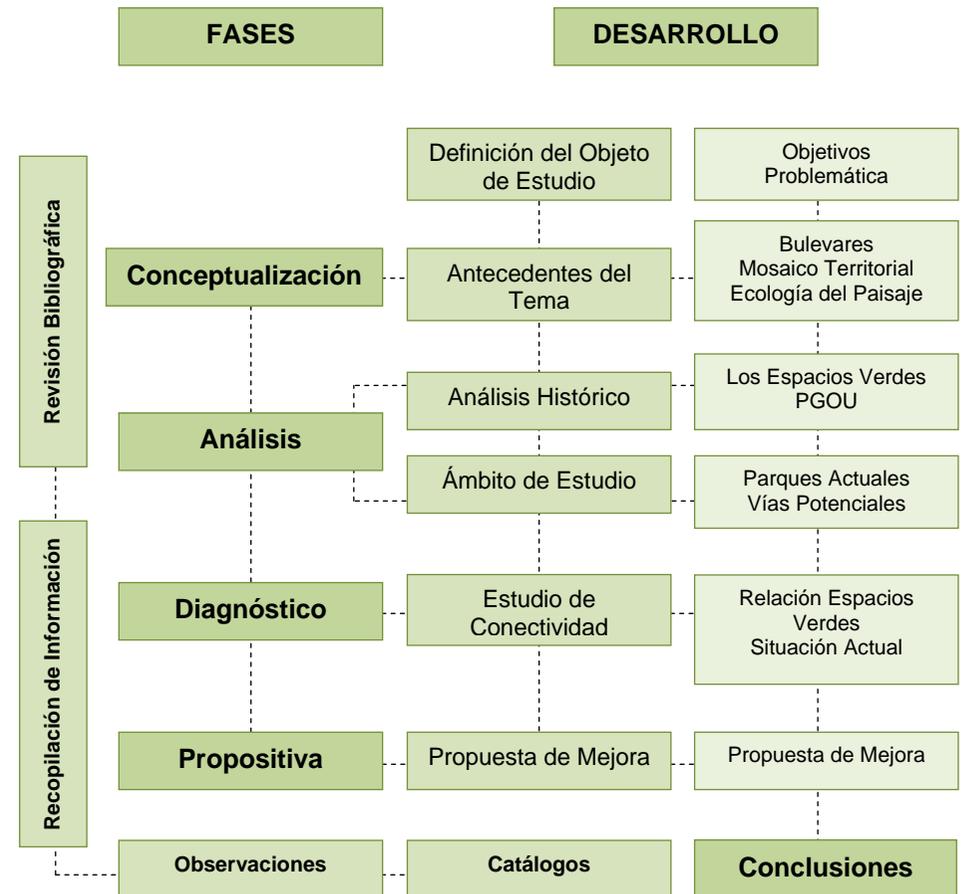


Figura 1. Esquema metodológico

1. DE LOS SISTEMAS DE PARQUES URBANOS A LA INFRAESTRUCTURA VERDE

1.1 Los bulevares como ejes verdes urbanos.

La palabra “bulevar” proviene del término alemán *Bollwerk*, que designaba al paseo de ronda a lo largo de las murallas de las ciudades fortificadas. Por extensión, el término pasó a aplicarse a los paseos construidos sobre los terrenos resultantes del derribo de murallas, que constituían un cinturón de circulación que rodeaba la ciudad.

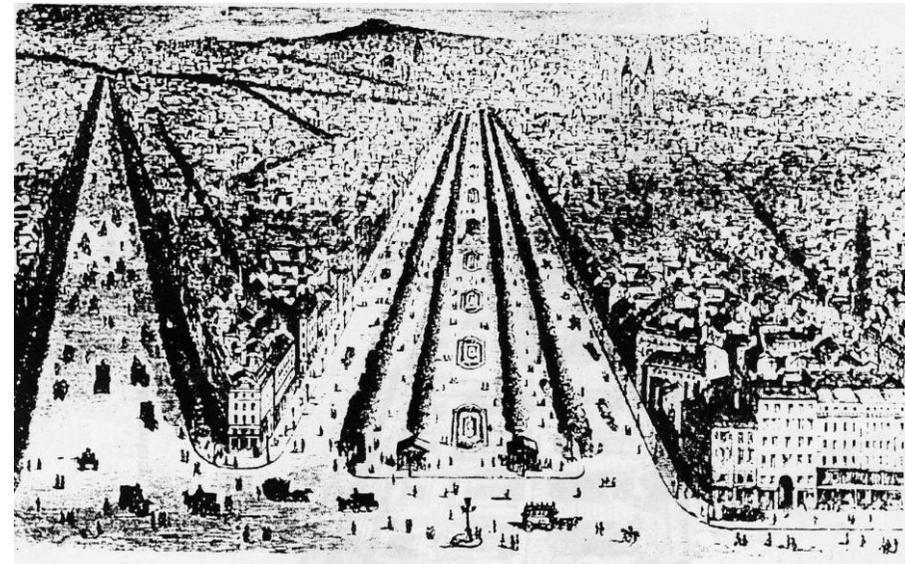
Así, el primer boulevard de París, abierto por Luis XIV en 1670, discurría desde la puerta de Sant Denis hasta la Bastilla, ocupando el espacio de las antiguas murallas derribadas por Vauban. Giedion¹ señala que estos primeros bulevares eran paseos ceremoniosos, diseñados como jardines para los “promeneurs”, los paseantes, y no estaban pensados como calzadas de circulación intensa.

Los bulevares serán más adelante, en el París del segundo imperio, un elemento esencial en las operaciones de transformación urbana llevadas a cabo entre 1853 y 1870 bajo la dirección del barón Haussmann, que comportan la apertura de nuevos ejes urbanos arbolados a través del tejido histórico de la ciudad, con el objetivo de mejorar las condiciones higiénicas y de circulación, de construir nuevos edificios y, también, de facilitar los movimientos de tropas en caso de revueltas. *Les Promenades de París*, el célebre libro de Alphand publicado en 1867, es un magnífico documento de este proceso.

El bulevar, en su acepción actual, es una calle de gran dimensión con un paseo peatonal central arbolado y ajardinado. Como señala Piñon, el bulevar es un tipo de organización de la sección viaria que podemos encontrar tanto en avenidas como en alamedas o paseos.²

Es precisamente el paseo central arbolado lo que diferencia al bulevar de otros ejes urbanos de gran amplitud, y lo que lo convierte en el antecedente directo de las vías-parque. Con el bulevar, la ciudad se dota de unas calles que son algo más que canales de circulación, ya que la sección viaria integra además un espacio verde lineal continuo.

Sin embargo, la estructuración de la ciudad mediante un sistema de bulevares no comporta en las ciudades europeas del XIX, en principio, una voluntad de crear un sistema de espacios verdes interconectados, en el que los parques urbanos se enlazan a través de los bulevares.



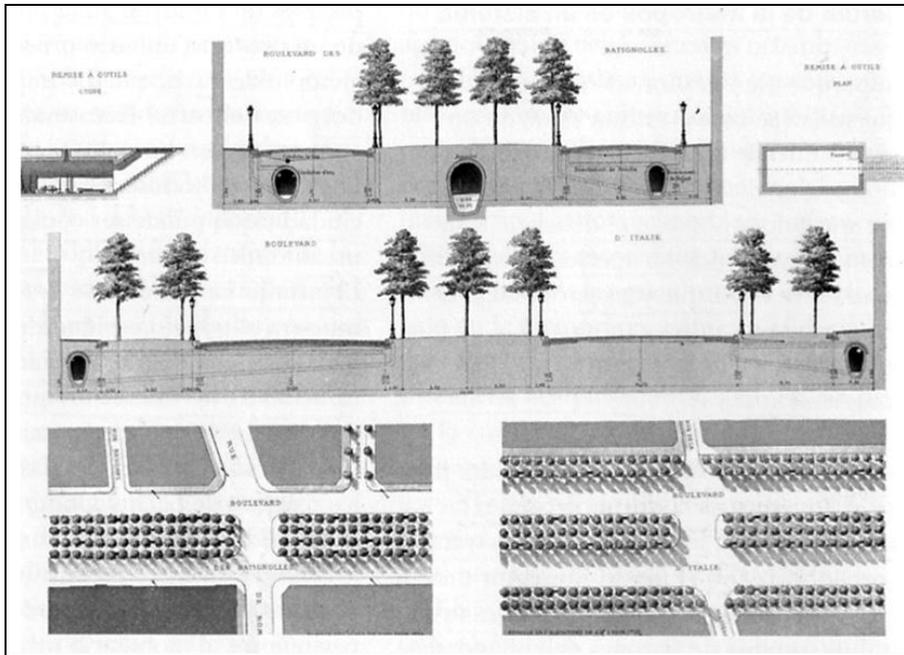
Bulevar Richard-Lenoir, 1861-1863, París.



Bulevar Richard-Lenoir, 1861-1863, París. Vista del paseo central.

¹ Giedion, Sigfried. *Espacio, Tiempo y Arquitectura*. Barcelona: Reverté, 1965.

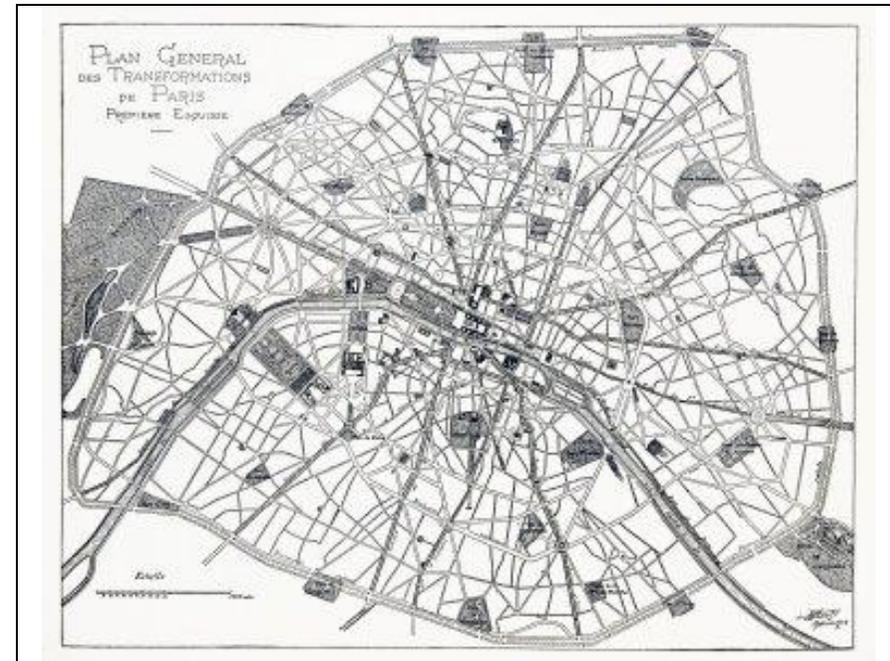
² Piñon Pallares, Juan Luis. *Bulevares: Introducción al estudio de los nuevos bulevares de Valencia*. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 1992.



Adolphe Alphand. *Les promenades de Paris*. 1853-1870.



Valencia. *Gran Vía Marqués del Turia*.



Henard. *Plano general de las transformaciones de París*, c. 1904.

Así, en el plano de propuestas para la transformación de París elaborado por Eugene Henard hacia 1904, podemos ver que el papel de los bulevares es esencialmente viario, y que los parques son elementos aislados, desconectados por lo general del sistema de ejes verdes lineales que constituyen dichos bulevares.

A lo largo del siglo XIX, el modelo del bulevar parisino se difundió en la práctica urbanística de las ciudades europeas, en actuaciones tan memorables como el Ring de Viena o Unter den Linden en Berlín.

El modelo de bulevar parisino se trasladará también al continente americano, donde pasará a formar parte del repertorio urbanístico de la City Beautiful. En España, los ensanches decimonónicos, como el de Cerdá de Barcelona, el Plan Castro de Madrid, o el de Valencia, adoptarán también el modelo del bulevar para sus ejes estructurantes principales, las llamadas grandes vías.

1.2 Park Ways y Park Systems: Frederick Law Olmsted.

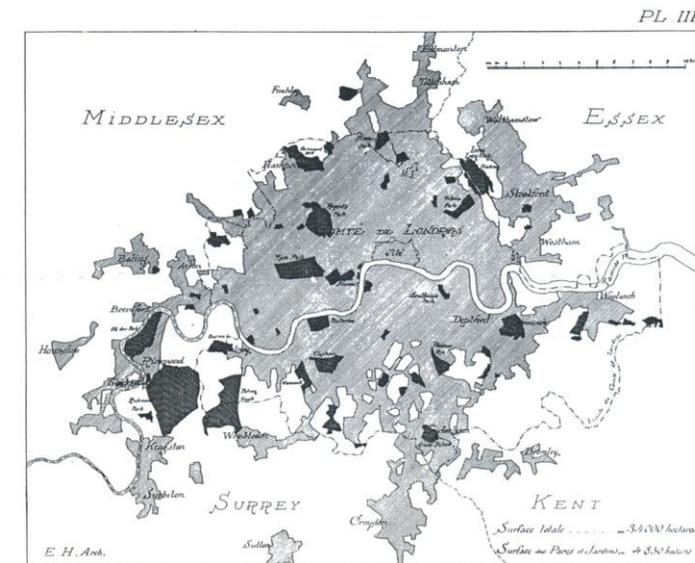
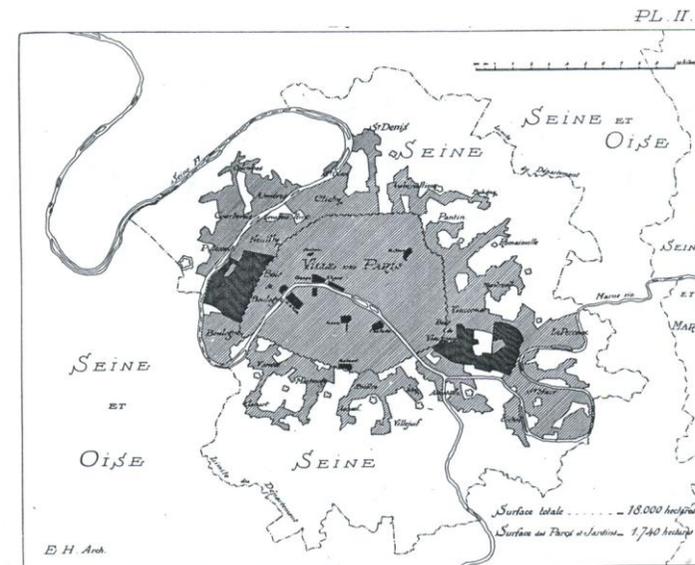
Hasta el siglo XIX, el jardín era un elemento de recreo que formaba parte de palacios o de residencias señoriales. La idea de parque público urbano surge como respuesta a la gran concentración de población en las ciudades que se produce a partir de la Revolución Industrial. El parque urbano se considera desde ese momento un elemento necesario para la higiene, el recreo y el ejercicio físico al aire libre de los habitantes de las congestionadas ciudades de la época.

El Birkenhead Park de Liverpool, de 1843, de 40 Ha, puede considerarse como el primer parque público. Pero será en Londres, a partir de 1834, con la apertura al público de una serie de espacios verdes propiedad de la corona, donde se creará por vez primera un conjunto de grandes parques urbanos para la ciudad, con una extensión de casi 600 Ha, que comprende St. James Park, Green Park, Hyde Park y Kensington Gardens en el centro, y Regent's Park, Victoria Park y Battersea Park en localizaciones más periféricas.³

En el París del Segundo Imperio, Haussmann incluirá en su Plan de reestructuración de la ciudad un ambicioso programa de construcción de parques y jardines urbanos. Este programa, dirigido por Alphand, contemplaba la realización de dos grandes parques, uno al oeste, el Bois de Boulogne, y otro al este, el Bois de Vincennes, junto con otros parques de menor tamaño, como el parque Monceau, el de Buttes-Chamout y el de Montsouris.

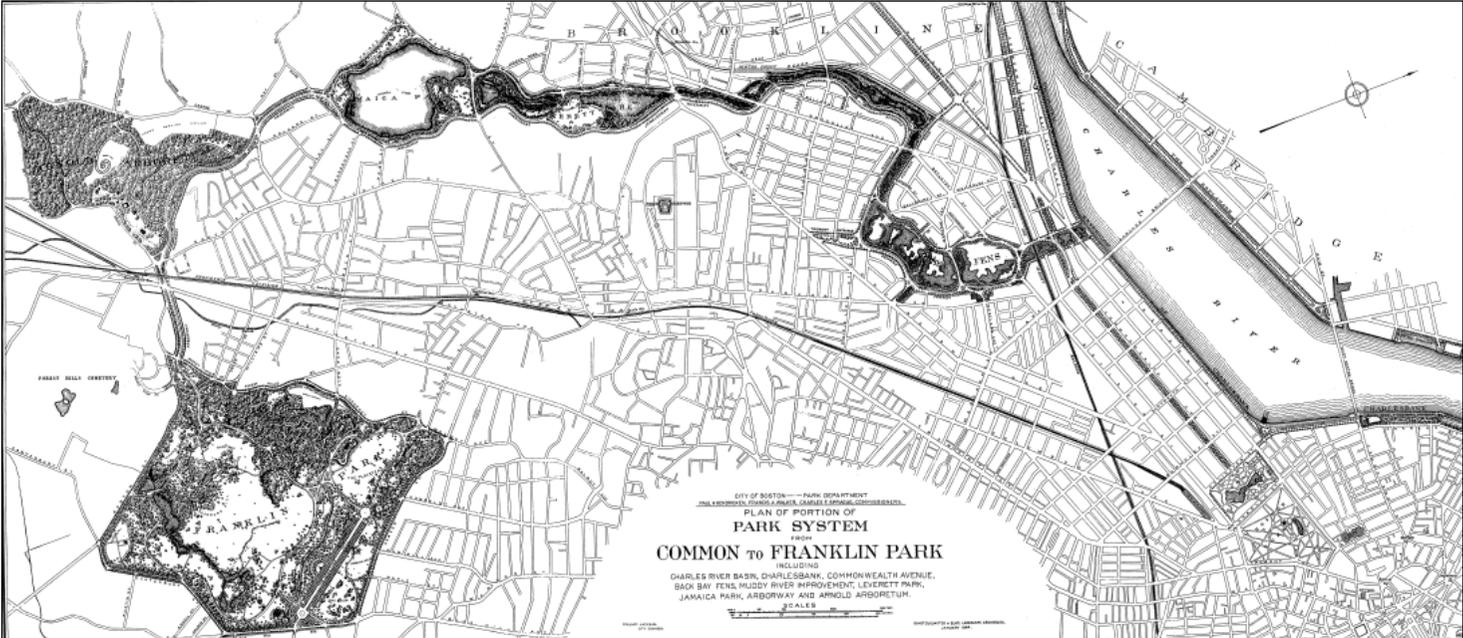
Pero tanto en Londres como en París, el conjunto de parques no se proyecta como un sistema interconectado. Como hemos comentado en el apartado anterior, los bulevares se consideran como un elemento fundamentalmente viario, no como parte integrante de un sistema articulado de espacios verdes.

El desarrollo de la idea de un sistema de parques públicos urbanos, como elemento estructurante de la ciudad, se produce en Estados Unidos, con el "Park Movement", cuyo principal impulsor es Frederick Law Olmsted.



Parques de la región de París y la región de Londres. (Henard, Etudes pour la transformation de Paris, 1904)

³ Pérez Igualada, Javier. Elementos del proyecto urbano, UPV, 2005



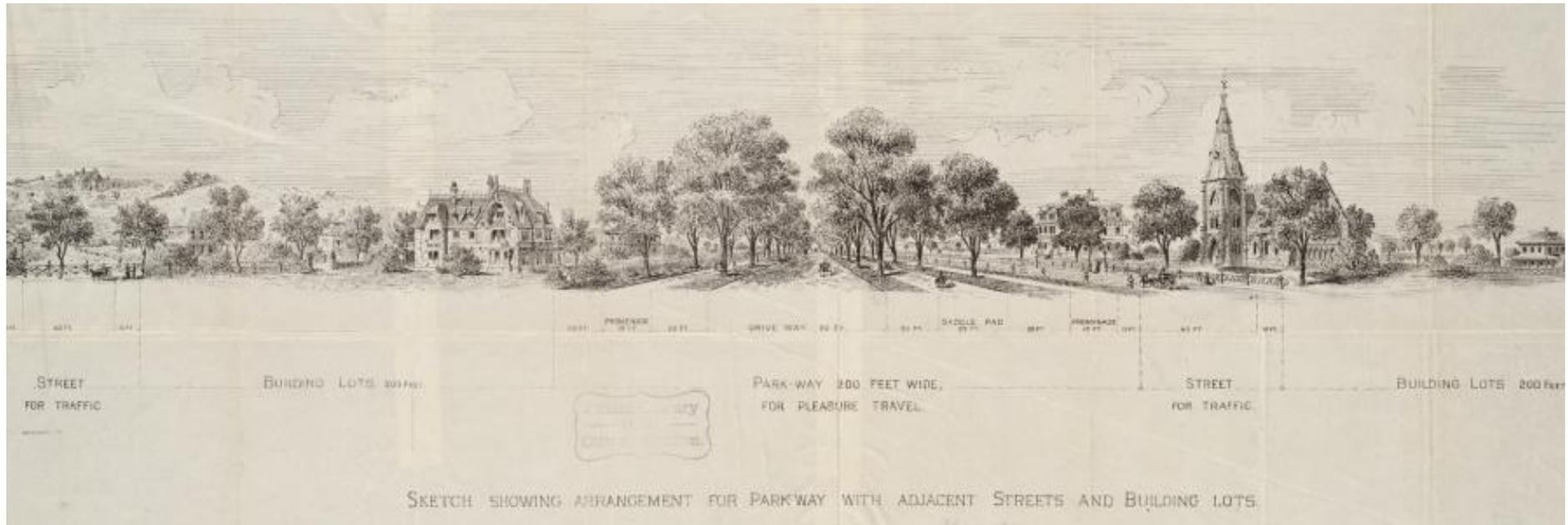
Boston Park System (Emerald Necklace). Frederick Law Olmsted, 1885-1895.



COMMONWEALTH AVENUE,
Showing the Brattle-Square Church and the Hotel Vendome.

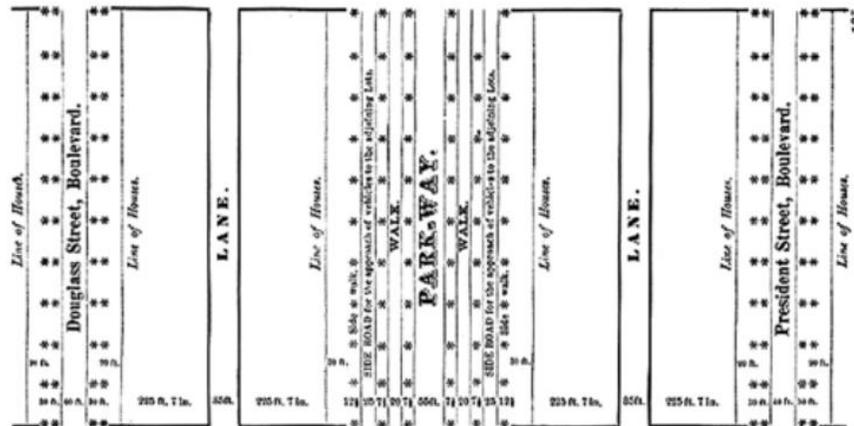


Commonwealth Avenue (1870)



Perspectiva de una parkway mostrando la organización de los diferentes tipos de tráfico y de las parcelas edificadas adyacentes. Boston Park Commissioners, 1876.

The Parkway and Boulevards.



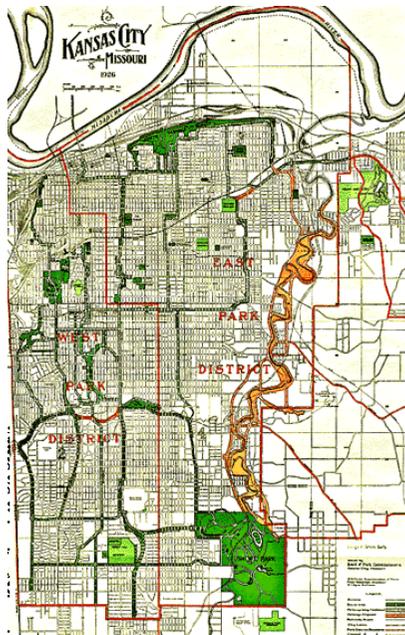
Para Olmsted, como hemos señalado, un sistema de parques es una serie de espacios públicos interconectados, cada uno sirviendo a un propósito en particular. El elemento que une los elementos dispersos del sistema de parques - y que proporciona una estructura al espacio libre público- son las llamadas *parkways* o vías-parque.

Las vías-parque son ejes verdes lineales, de 60 m de ancho mínimo, que conectan parques y áreas de juego, y su función es doble. Por una parte, aportan espacios verdes vecinales a las áreas urbanas que atraviesan y, por otra, son unos agradables ejes viarios de circulación rodada y peatonal que atraviesan la ciudad, en los que los diferentes tipos de tráfico están separados.

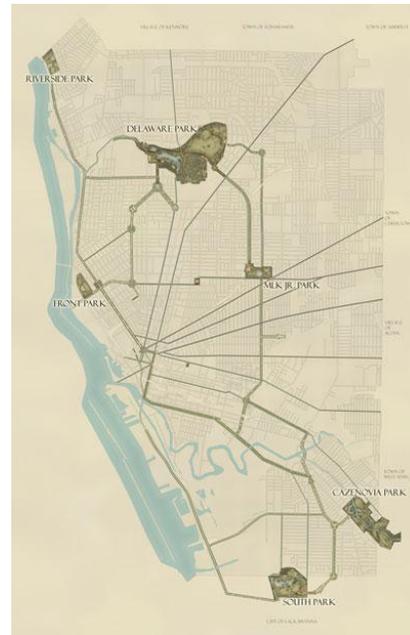
Así, cada *parkway* tenía una avenida ancha en el centro para el uso exclusivo de los coches privados, y dos viales laterales de servicio para carros y vehículos lentos, junto con recorridos específicos para caminos de herradura y senderos peatonales. Los diferentes viales estaban separados por alineaciones de árboles simples o dobles, que aportaban vegetación y sombra a lo largo de todo el eje.



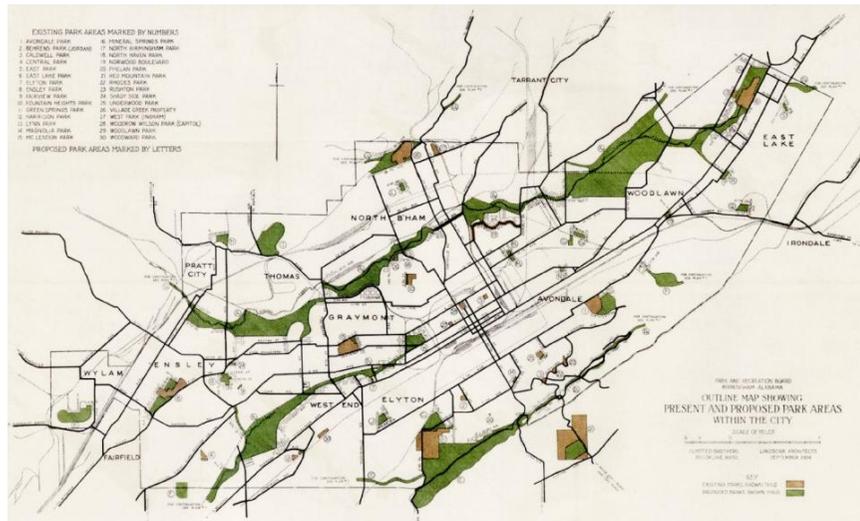
*Sistema de parques metropolitanos de Boston.
F.L. Olmsted y Charles Eliot, 1899.*



G.E. Kessler. Sistema de Parques de Kansas City, Missouri, 1915.



F.L. Olmsted. Sistema de parques de Buffalo, Nueva York, 1876.

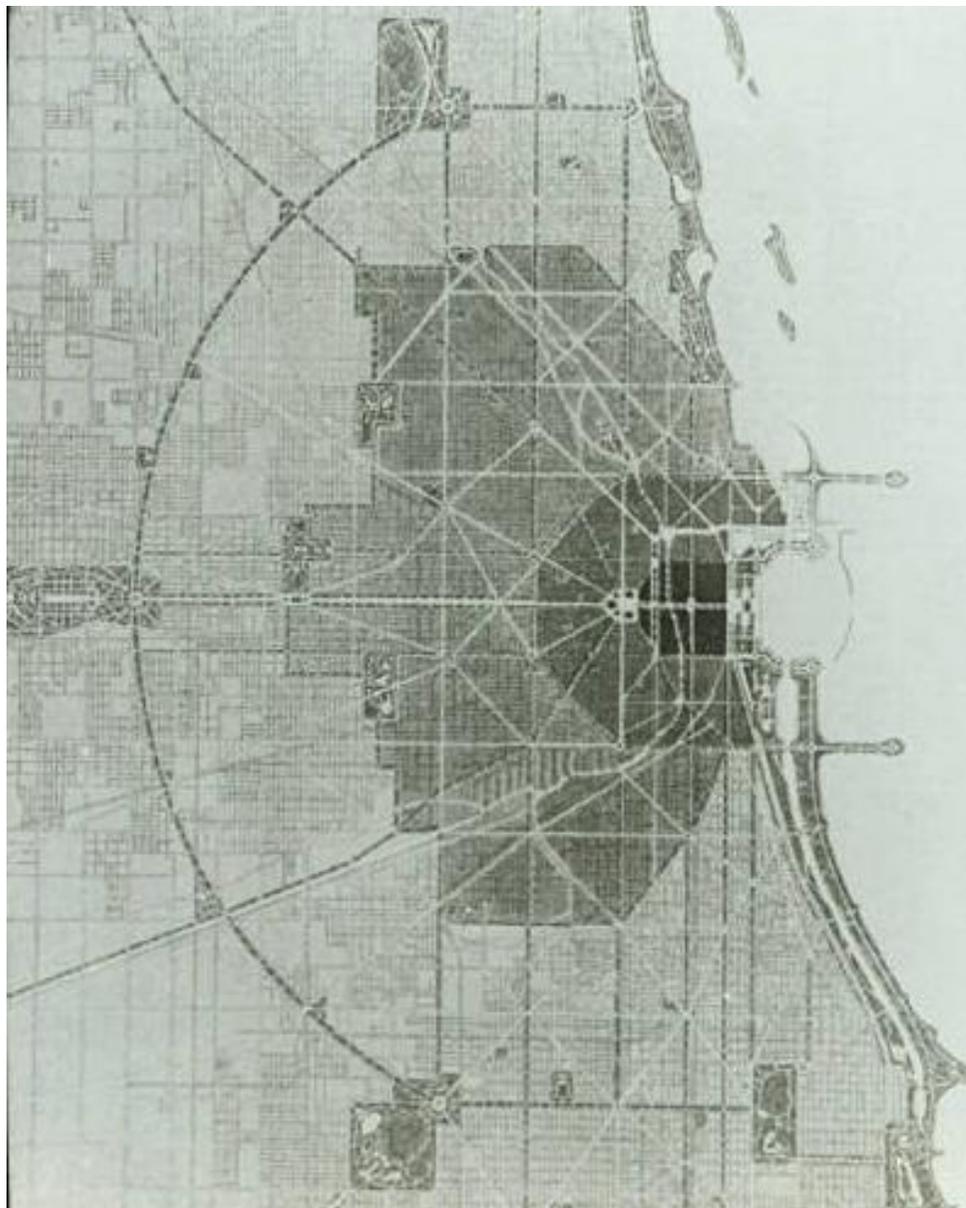


Olmsted. Sistema de parques para Birmingham, 1920.

El *park movement* impulsado por Olmsted se extendió por muchas ciudades norteamericanas, en algunas de las cuales coexiste con el movimiento City Beautiful, de modo que los planteamientos pintoresquistas en el diseño de los parques coexisten con composiciones beaux-arts que buscan grandes ejes y secuencias espaciales de carácter monumental.

En Boston, el continuador de la obra iniciada por Olmsted con el Emerald Necklace, fue Charles Eliot, que extiende los planteamientos del *park movement* a la escala territorial, proponiendo en 1899 un sistema metropolitano de parques. Dal Co señala que el Plan de Eliot es algo más que un proyecto de ordenación y creación de espacios verdes: es un programa de reforma global urbana, planteado desde una perspectiva supramunicipal. El papel de los espacios verdes en esta reforma es estructurante, y las parkways son el elemento fundamental del sistema, por su papel como vías de comunicación.⁴

⁴ Dal Co, Francesco. "De los parques a la región", en VV.AA., *La ciudad americana*, Gustavo Gili, Barcelona, 1975.



Daniel Burnham, Edward Bennett. Plan de Chicago, 1909. Sistema de espacios verdes



Daniel Burnham, Edward Bennett. Plan de Chicago, 1909. Sistema regional de espacios verdes



Jules Guerin, 'Chicago. Bird's-Eye View, Showing the Location of the City on the Shores of Lake Michigan, Together with the Smaller Surrounding Towns Connected with Chicago by Radiating Arteries,' Plan de Chicago, plate I. The Newberry Library.

1.3 Los sistemas de espacios verdes de escala regional: el Plan de Chicago de 1909.

Daniel Burnham, Edward Bennett y el Commercial Club de Chicago elaboraron en 1909 un nuevo Plan urbanístico para la región metropolitana de Chicago. El planeamiento urbanístico debía ser para Burnham totalizador, sistemático y regional. Su lema era “no hacer planes pequeños”.

La visión regional del Plan de Chicago era nueva y sin precedentes en cuanto a su enfoque y escala territorial, y partía de la premisa de que la ciudad central, Chicago, y las poblaciones circundantes estaban relacionadas entre sí, y formaban, dentro de un cierto radio, un único organismo.

Las principales propuestas y mejoras que planteaba el Plan de Chicago eran el desarrollo del Grant Park y el frente del lago Michigan, la construcción de autopistas regionales, la mejora de los sistemas y terminales de ferrocarril, la creación de un sistema exterior de parques a lo largo de la ciudad y de reservas forestales regionales, el ensanchamiento de las avenidas existentes y la apertura de vías diagonales entre ellas, la creación de un núcleo de edificios cívicos, y la construcción del Field Museum y de una biblioteca junto al Art Institute para formar un centro intelectual y cultural.

En relación con los espacios verdes, aunque existían experiencias de sistemas de parques urbanos, como la Emerald Necklace de Boston, el Plan de Chicago es el primero en contemplar el sistema de parques a una escala regional, planteando la necesidad de obtener terrenos para parques en las áreas periféricas suburbanas todavía sin desarrollar.

La portada del Plan de Chicago era una acuarela de Jules Guerin en la que se sitúa el Plan en su contexto geográfico. Es una vista aérea que abarca toda la región urbana situada al oeste del lago Michigan, desde Wisconsin por el norte hasta Chicago, y extendiéndose por el sur a través de Indiana hasta Michigan. En esta impactante imagen, creada cincuenta años antes de que se lanzara al espacio el primer satélite, los límites administrativos no existen, sólo la forma física del paisaje urbano y natural.⁵

⁵ *Make Big Plans: Daniel Burnham's Vision of an American Metropolis.* Newberry Library. Burnham Plan Centennial.

1.4 Los sistemas de espacios verdes en la ciudad funcional: La teoría de las V7 de Le Corbusier.

La ciudad funcional, tal como se indica en la “Carta de Atenas” de 1933, se estructura desde la separación de las cuatro funciones urbanas básicas (habitar, trabajar, recrearse y circular). En las primeras propuestas urbanísticas del funcionalismo, los parques desaparecen como tales, y se sustituyen por un espacio verde público continuo que es el soporte sobre el que se disponen los edificios y los viales de circulación. Es la ciudad de los bloques y torres en el parque.

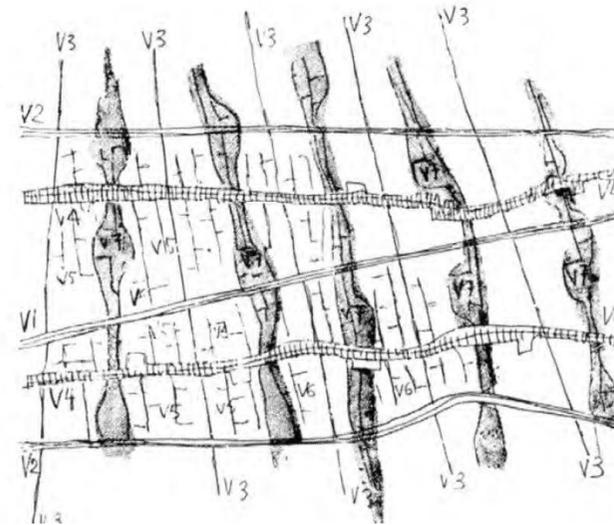
Este planteamiento se matizará a partir de los años cuarenta. Así ocurre en la teoría de las siete vías (V7) propuesta por Le Corbusier en su libro *Los tres establecimientos humanos*, donde los espacios verdes no son ya una alfombra verde sino vías, unos elementos lineales que tienen un papel estructural en la ordenación urbana.

La teoría de las V7 se propone como sistema de irrigación del territorio, y se basa en la superposición de redes especializadas de tráfico. Es decir, ordena las vías de comunicación según su importancia y según su función con respecto a la zona habitada.

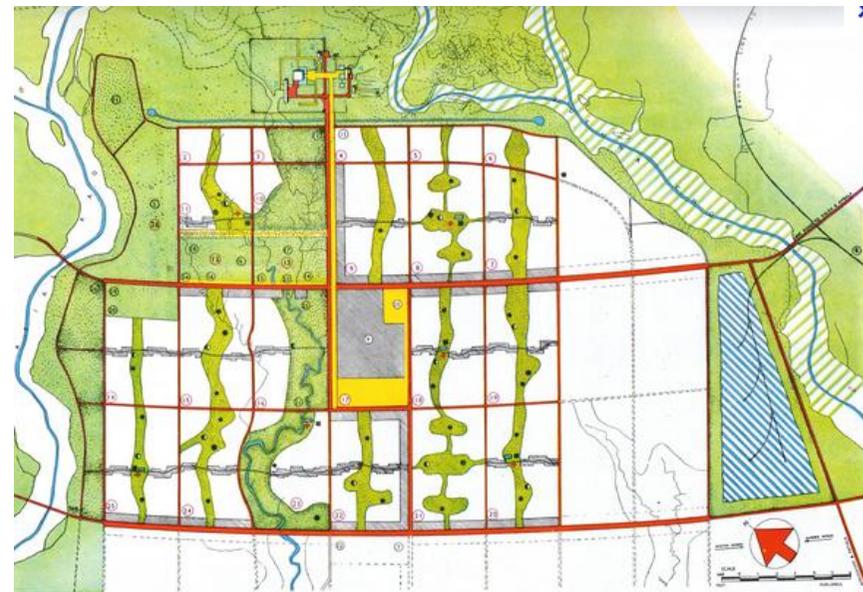
Las vías denominadas V1 son las carreteras nacionales o provinciales que atraviesan un país. Las V2 son las arterias locales principales. Las vías V3, reservadas exclusivamente para tráfico rodado a velocidad rápida, tienen un importante papel, ya que son las que delimitan sectores urbanos. La V4 es la calle comercial interior del sector. La V5 es la vía de penetración en el sector, que distribuye el tráfico rodado y peatonal en el interior de los sectores y, junto con la V6, conduce a las puertas de las casas. La V7 es una vía parque, un espacio verde lineal destinado al ocio y los deportes.

Le Corbusier tuvo la oportunidad de poner en práctica sus teorías, cuando se le encargó diseñar la ciudad de Chandigarh, la nueva capital del estado indio del Punjab, cuyo trazado viario se ajusta a su teoría de las siete vías.

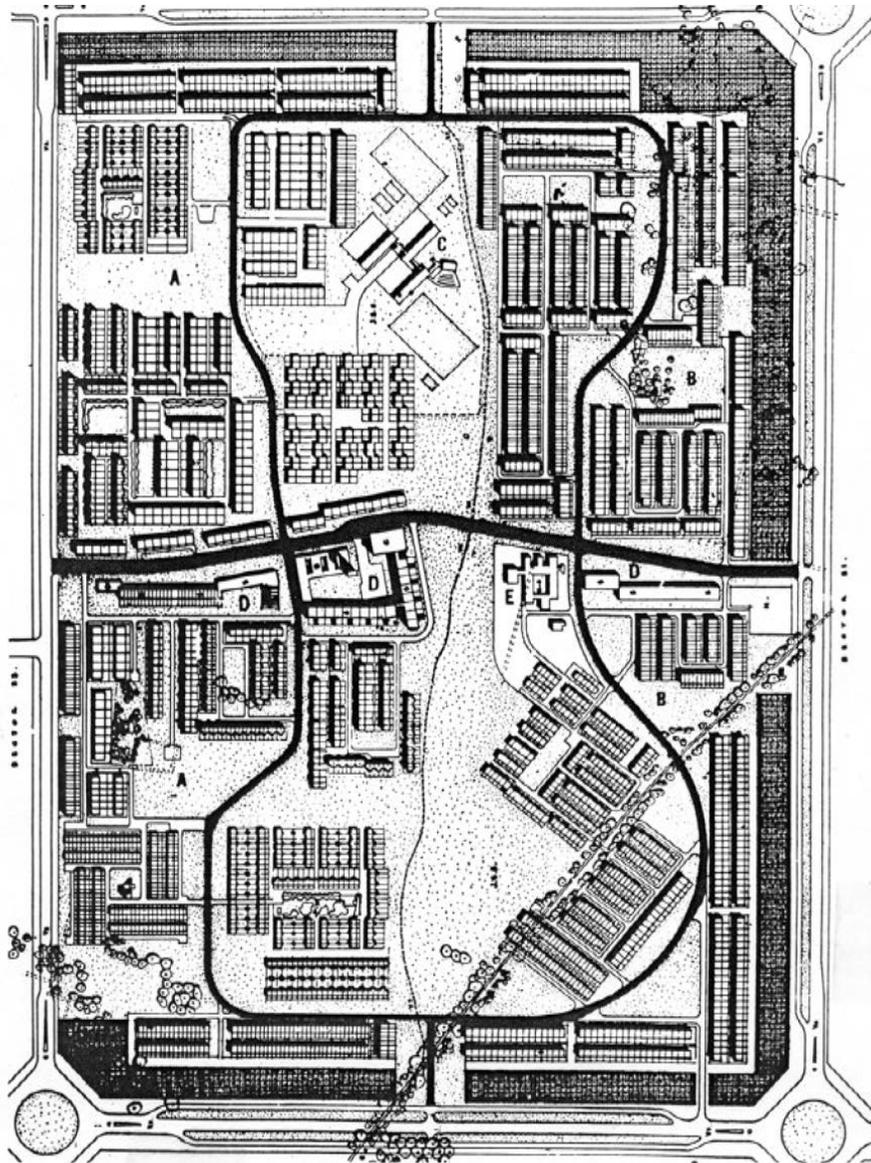
La unidad urbana básica de Chandigarh era el "Sector", concebido como conjunto residencial autosuficiente. Cada sector es un rectángulo de 800 metros por 1,200 metros, atravesado por una V7, configurada como franja verde que enlaza longitudinalmente los diferentes sectores y en la que se sitúan las escuelas, zonas deportivas, paseos e instalaciones recreativas vecinales.



Le Corbusier. Las siete vías como sistema de irrigación del territorio.



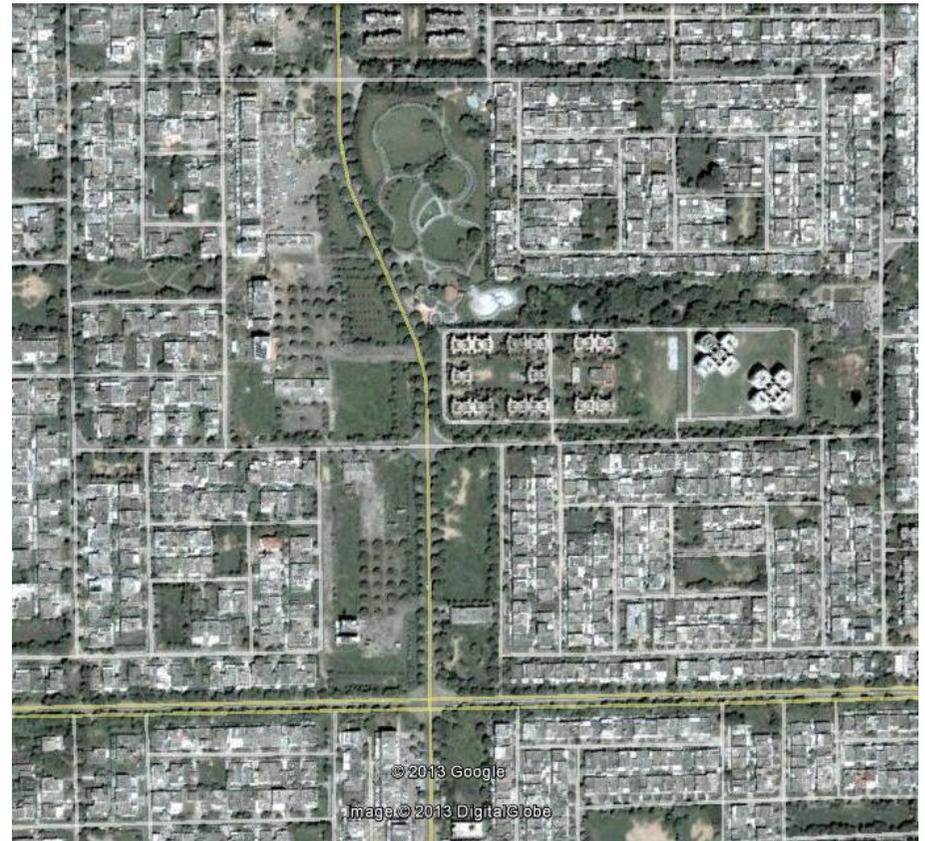
Chandigarh. Le Corbusier.



Sector residencial nº 22 de Chandigarh

El enlace transversal entre sectores se produce a través de las V5 o calles comerciales, por lo que el sistema de espacios verdes es continuo en dirección longitudinal pero no en dirección transversal.

Además de las V7, que forman una red de parques vecinales equipados interconectados, Le Corbusier proyecta en Chandigarh un gran parque lineal que atraviesa la ciudad de lado a lado, acompañando un curso fluvial, y que conecta el centro comercial con el centro administrativo, situado en el borde norte.



Siluy park de la ciudad Chandigarh

1.5 Robert T. Forman: El sistema patch-corridor-matrix en la ecología del paisaje.

La ecología es el estudio de las interacciones entre los organismos y su medio, y el paisaje es el amplio mosaico territorial en el que se asientan los diferentes ecosistemas y usos del suelo. La ecología del paisaje es, simplemente, la disciplina que estudia el paisaje desde una perspectiva ecológica.

La escala de la ecología del paisaje es regional y territorial, y su consolidación como disciplina ha sido posible gracias a los avances en las técnicas fotográficas por satélite y en las técnicas de información geográfica computarizados (GIS), que permite abordar el estudio del territorio a esa escala.

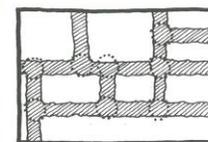
Los principios de la ecología del paisaje están recogidos en el importante libro de Forman, Dramstad y Olson titulado *Principios de Ecología del Paisaje en Arquitectura del Paisaje Y Planificación Territorial*,⁶ y se pueden aplicar a cualquier mosaico territorial, entendido como un sistema vivo que presenta tres características generales:

- Estructura del paisaje: es el patrón o tipo de distribución espacial o situación en el territorio de los elementos del paisaje.
- Funcionamiento: es el movimiento y flujo de animales, plantas, agua, viento, materiales y energía a través de la estructura.
- Cambio: es la dinámica o transformación de la estructura y del funcionamiento a lo largo del tiempo.

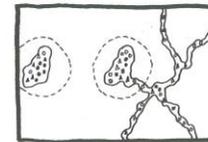
Según Forman, Dramstad y Olson, la estructura o patrón espacial de un paisaje se compone de tres tipos de elementos universales: manchas, corredores y matrices. En este modelo PCM (*patch-corridor-matrix*), que se considera aplicable a cualquier tipo de paisaje, la matriz contiene las manchas y los corredores, el conjunto de las manchas forman un mosaico y la unión de los corredores constituyen una red, identificándose en todos los casos un borde o límite en el que la matriz interactúa con las manchas y los corredores.



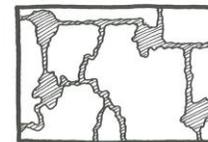
Mosaico territorial



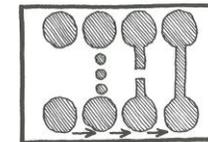
M4. Efecto intersección
En las intersecciones de corredores de vegetación natural normalmente hay unas cuantas especies de interior y por ello la riqueza de especies es mayor que en cualquier otro sitio de la red.



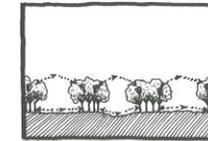
M5. Especies en una pequeña mancha conectada a la red
Una pequeña mancha o nodo conectada a una red de corredores tiende a tener un número ligeramente mayor de especies y una menor tasa de extinción que una mancha del mismo tamaño que esté separada de la red.



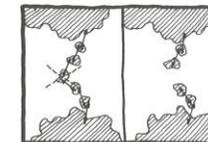
M6. Dispersión y pequeñas manchas conectadas
Las pequeñas manchas o nodos a lo largo de una red constituyen un hábitat que los individuos utilizan como lugar de descanso/refugio o cría. Además, dichas manchas tienen una mayor tasa de dispersión de individuos y por tanto contribuyen a propagarlos por la red.



C4. Conectividad entre pequeñas manchas cercanas
Una hilera de pequeñas manchas (manchas de conexión) ubicadas entre dos hábitats sirve de punto de apoyo al movimiento de las especies del interior, aunque en menor medida que un corredor.



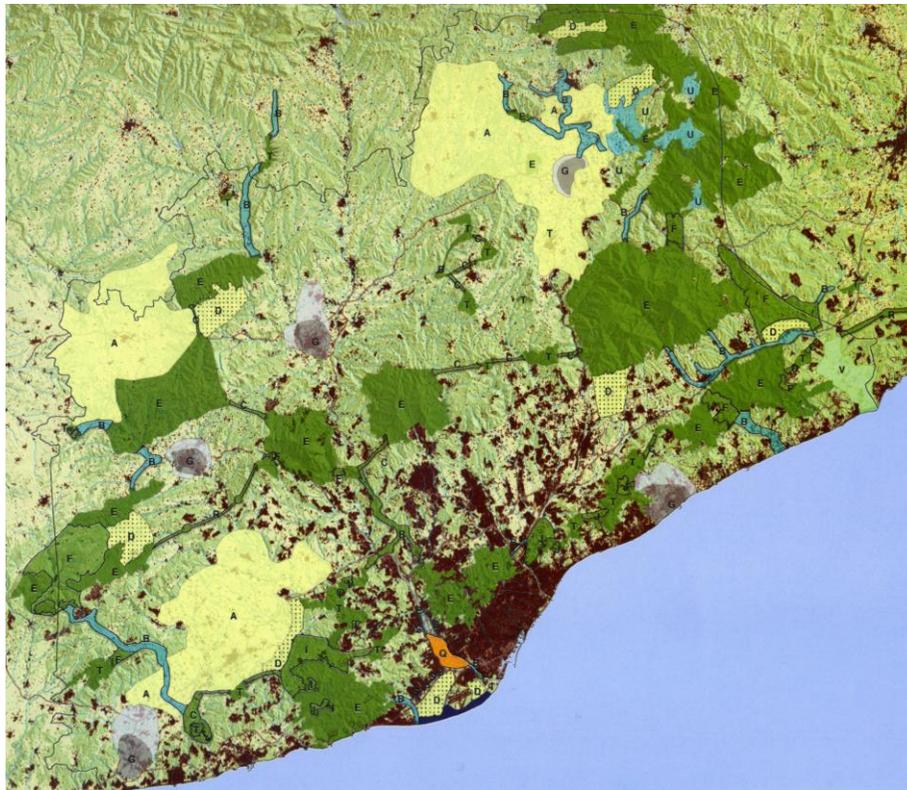
C5. Distancia entre pequeñas manchas
Para especies que se orientan visualmente la distancia efectiva para el movimiento viene determinada por la capacidad para ver la pequeña mancha de conexión siguiente.



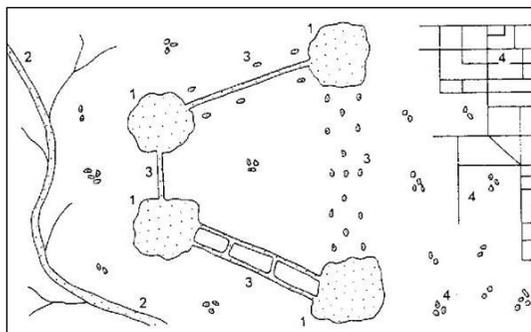
C6. Pérdida de una mancha de conexión
La pérdida de una pequeña mancha, intermedia entre otras manchas, cuya función es ser punto de apoyo para el movimiento de las especies, inhibe el movimiento y por lo tanto, incrementa el aislamiento entre manchas.

Corredores y conectividad. Ilustraciones del libro *Principios de Ecología del Paisaje en Arquitectura del Paisaje Y Planificación Territorial*. (1996).

⁶ Wenche E. Dramstad, Richard T.T. Forman, James D. Olson. *Principios de Ecología del Paisaje en Arquitectura del Paisaje Y Planificación Territorial*. Madrid: Fundación Conde del Valle de Salazar, 2005



Robert T. Forman. Modelo PCM para la región metropolitana de Barcelona, 2004



1. Mancha
2. Corredor natural
3. Corredores ecológicos
4. Matriz

Modelo PCM. Patch-Corridor-Matrix.

La matriz constituye el soporte en el cual se insertan el resto de los elementos paisajísticos. Proporciona identidad al paisaje, y es el elemento que tiene mayor influencia en los flujos de energía, materiales y organismos. Si la matriz conserva su integridad, los materiales ecológicos y los procesos fluyen sin dificultad a través de ella; por el contrario, si la matriz está fragmentada a consecuencia de las modificaciones del hombre (cortes por caminos, edificios y otras construcciones) el funcionamiento del ecosistema puede resultar afectado.

Las manchas son áreas reducidas de unidad paisajística (no lineales) dispersas sobre la matriz y delimitadas por bordes nítidos o difusos. Estas se pueden identificar y diferenciar de lo que le rodea. Las manchas pueden ser de diferentes formas y tamaños, y la diferencia en la superficie puede ser concluyente para la existencia, supervivencia, reproducción y extensión de una población animal o vegetal: a mayor tamaño de las manchas, las poblaciones son más estables e incluyen una mayor variedad de especies. (Margaleff 1981)⁷

Los corredores son franjas estrechas y alargadas, de forma y direcciones variables, que atraviesan una matriz y difieren de ella en su composición. Son los elementos que aportan conectividad funcional a la matriz territorial, reduciendo la distancia entre hábitats y aumentando la movilidad de las especies y con ella la capacidad biológica de los fragmentos que comunican.

La idea de sistema de espacios verdes propuesta en el XIX por Olmsted alcanza con la ecología del paisaje una dimensión regional y territorial, en la que los espacios verdes que se consideran no son ya sólo los parques urbanos, sino todos los espacios libres, urbanos o periurbanos, antrópicos o naturales, que constituyen el mosaico territorial. Con ello se sientan las bases del concepto de infraestructura verde, que trataremos en el apartado siguiente.

Además, los espacios libres que integran el mosaico territorial, no son considerados únicamente como posibles espacios de ocio para la población, sino como ecosistemas en los que además de las necesidades humanas hay que tener en cuenta las de los demás organismos vivientes que los habitan, como los animales y las plantas.

⁷ Margaleff, R. *Ecología*. Madrid: Planeta Ed, 1981.

1.6 La idea de infraestructura verde urbana y territorial: hacia un sistema integrado de espacios verdes.

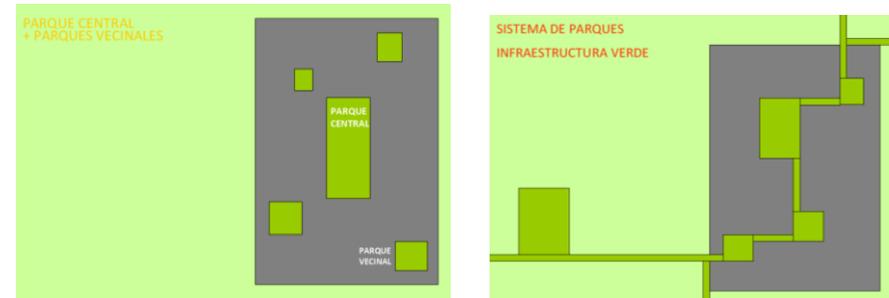
Desde la década de los noventa se ha incrementado la preocupación sobre las áreas verdes urbanas y su importancia para la sustentabilidad de la ciudad moderna. Como consecuencia, se han impulsado políticas y planes estratégicos de planificación urbana y territorial con el objetivo de proteger los espacios verdes de valor ambiental, cultural y natural que cumplen funciones ecológicas y urbanas, buscando mejorar la calidad de vida y conservar la biodiversidad.

Estas estrategias han conducido a la creación de vías verdes y corredores ecológicos, a través de los cuales los espacios verdes en zonas urbanas o suburbanas se han podido conectar a espacios de diferentes escalas. Estos elementos no se inscriben en los límites de la ciudad, sino que se extienden hacia las áreas rurales y naturales, tales como bosques, reservas ecológicas y áreas protegidas, contribuyendo a la mejora ambiental del territorio.

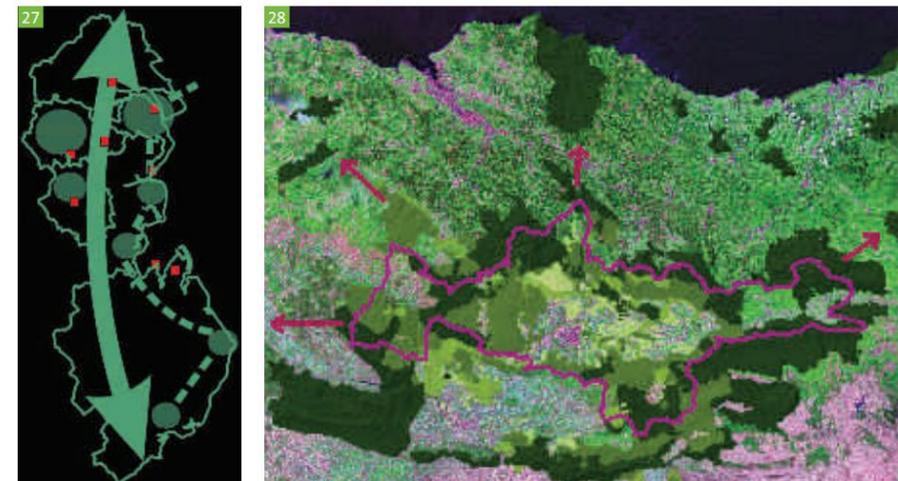
El concepto de infraestructura verde puede considerarse, pues, como una extensión del concepto de sistema de parques urbanos ideado por Olmsted en el siglo XIX. La extensión del concepto es doble: por una parte, la escala pasa a ser urbana y territorial; por otra, se engloban dentro del verde tanto los parques urbanos como el paisaje natural o antrópico.

Según el *Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana*,⁸ la infraestructura verde o sistema de espacios abiertos es una estructura territorial formada por un conjunto integrado y continuo de espacios libres, de alto valor medioambiental, cultural, visual, recreativo y por los corredores ecológicos y funcionales que los relacionan entre sí.

El papel de la infraestructura verde es el de proveer de áreas recreativas al aire libre, proteger zonas y hábitats naturales, así como el patrón ecológico del lugar y sus valores culturales y paisajísticos, mejorar el paisaje visual y preservar zonas de transición física y visual entre distintos usos y actividades. Una Infraestructura Verde puede ser definida a escala urbana, municipal, supramunicipal o regional.



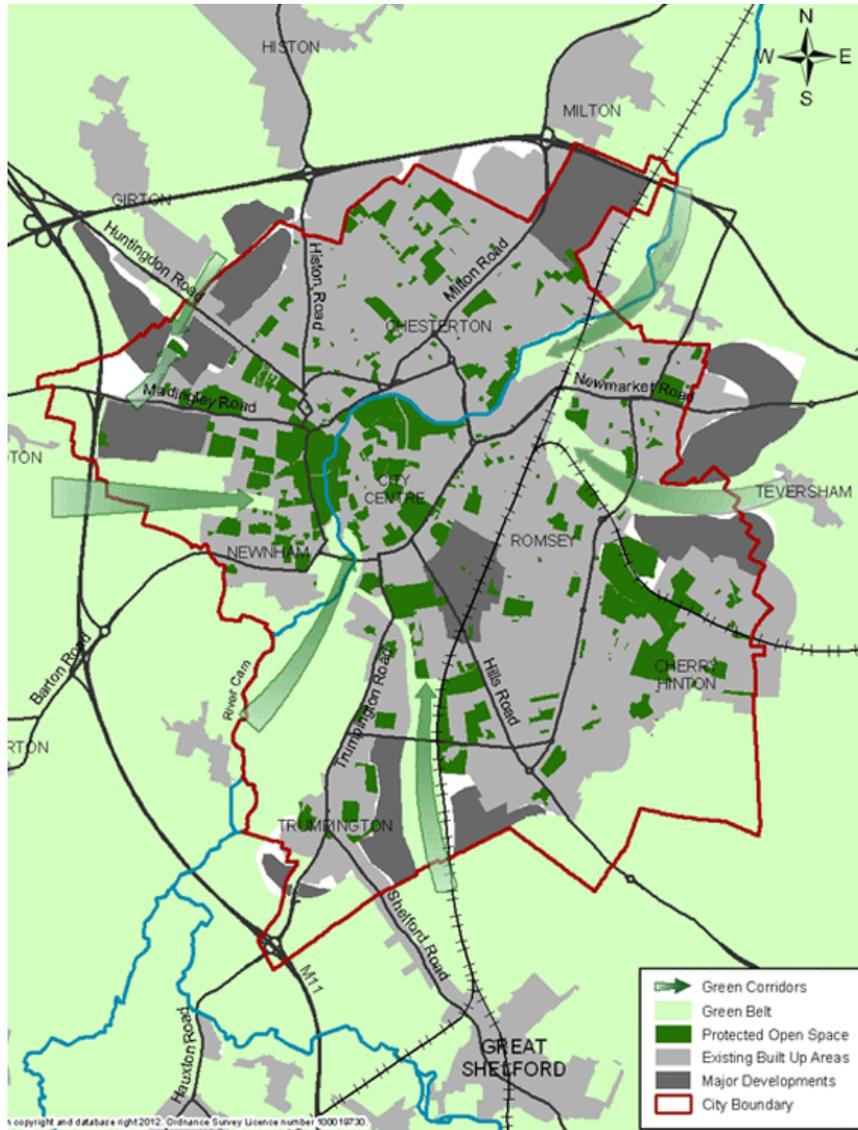
Sistemas de parques urbanos. Modelo nuclear y modelo continuo (J. Pérez Igualada)



Red ecológica funcional en el entorno del Anillo de las Tierras Altas. Bio-región de Álava



⁸ Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana. Decreto 120/2006 de la Generalitat valenciana. Artículo 41.



Cambridge. Plano de Infraestructura verde

Para Benedict & McMahon la infraestructura verde puede ser proyectada para dar sentido a la forma urbana y proporcionar un marco para su crecimiento. La infraestructura verde como la conocemos hoy en día ha sido influenciada por estos cuatro factores: la vinculación de los parques con la gente; la vinculación de las áreas naturales para hacer frente a la fragmentación y la conservación de la biodiversidad; identificar y proteger un sistema de espacios libres interconectados en beneficio de la fauna silvestre y garantizar un futuro sostenible basándose en el atractivo de una moderna red de vías verdes. Añaden también, que esta se puede visualizar como una red que incluye una gran variedad de ejes y eslabones con diferentes rasgos topográficos, paisajistas, y ecosistemas naturales y restaurados.

Los objetivos claves de la infraestructura verde en Europa son:

- Luchar contra la pérdida de la biodiversidad mediante el aumento de la conectividad entre las áreas naturales existentes y el aumento de su coherencia ecológica. Esta coherencia se está perdiendo cada vez más en Europa, como consecuencia de la expansión masiva de las zonas urbanas y del desarrollo de infraestructuras, provocando la fragmentación de los paisajes.
- Fortalecer la funcionalidad de los ecosistemas para proporcionar bienes y servicios.
- Integrarla en los diferentes planes y políticas de ordenación territorial, mediante la identificación de zonas multifuncionales o mediante la incorporación de medidas de restauración de hábitat y otros elementos de conectividad.
- Contribuir al desarrollo de una economía más verde y más sostenible mediante la inversión en la preservación de los servicios de los ecosistemas, en lugar de buscar soluciones puramente técnicas, así como la mitigación de los efectos adversos de las infraestructuras energéticas y de transportes.
- Reconstruir o ajustar las infraestructuras existentes o previstas (por ejemplo, en la gestión del agua o el transporte, el desarrollo urbano) para mitigar los efectos barrera y crear corredores ecológicos.

1.7 Landscape Urbanism. El sistema de espacios verdes como generador del proyecto urbano.

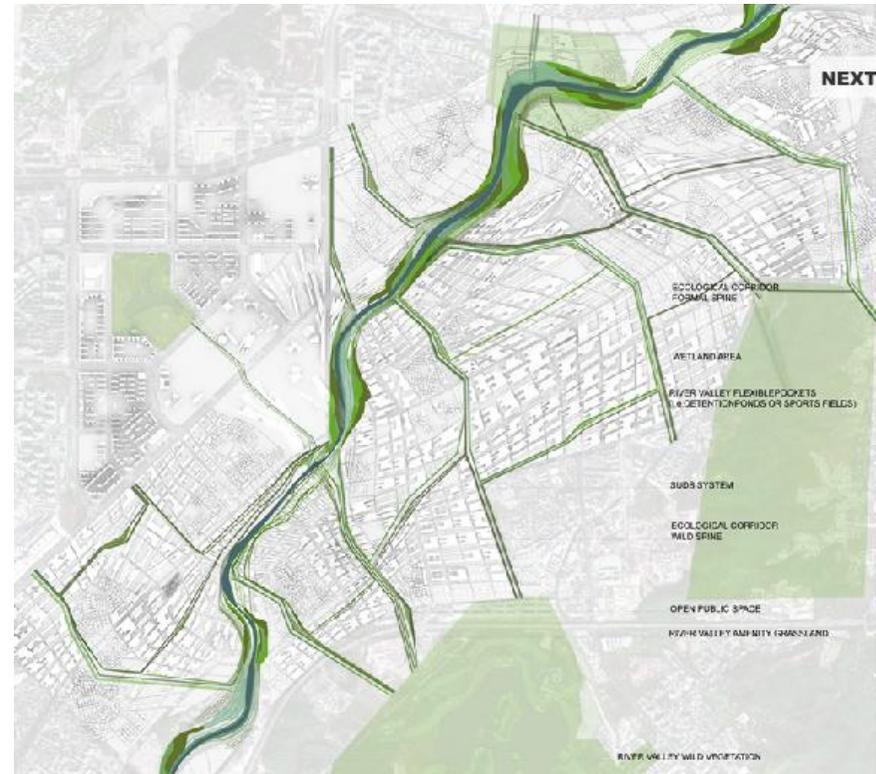
La idea de que el paisaje debe ser el fundamento principal del proyecto urbano y territorial es la premisa básica del *landscape urbanism*, concepto lanzado en 1997 por Charles Waldheim, responsable del programa de *landscape architecture* de la Graduate School of Design de Harvard.

El *landscape urbanism* es una de las dos ideas emergentes a partir de mediados de los años 90 que tienen implicaciones en cuanto a la forma en que diseñaremos y planificaremos las ciudades del siglo XXI. La otra es la ecología urbana (*urban ecology*), antes mencionada. El *landscape urbanism* surge del campo de la *landscape architecture*, y busca integrar la ecología y la cultura del diseño. La ecología urbana deriva de las ciencias medioambientales, y se basa en la aplicación de métodos ecológicos, ya muy contrastados en lugares no urbanos, a las ciudades y regiones metropolitanas.

En el ámbito europeo, Enric Batlle, con su concepto de “jardín de la metrópoli”, propone igualmente un urbanismo entendido desde el paisaje. El urbanismo tradicional, según Batlle, se ha centrado preferentemente en la problemática de la ciudad compacta o en la intervención puntual sobre el paisaje exterior, y no ha conseguido hacer frente a la nueva realidad del crecimiento disperso, al paisaje suburbano de lo que Ignaci de Solá-Morales llamaba *terrains vagues* o espacios libres residuales, y a la puesta en crisis, en definitiva, de los límites entre la ciudad y el territorio.

Como alternativa al urbanismo tradicional, Batlle propone un urbanismo que debe basarse principalmente en la sensibilidad perceptiva sobre el lugar y en el logro de los principales objetivos ecológicos establecidos: «El urbanismo desde el paisaje no consiste en una nueva metodología fragmentada, que acumule datos sobre botánica, hidrografía, geotecnia, fauna, etc., sino en una aproximación a la búsqueda de argumentos, quizá no cuantificables, que tratan de producir la unión indisoluble entre ciudad, espacio libre y paisaje»⁹

En esta fusión de ciudad, espacio libre y paisaje, la infraestructura adquiere un papel protagonista, por ser el elemento que estructura el modelo urbano discontinuo, permitiendo conectar los fragmentos de la metrópoli.



Longgang City Masterplan, Sheng Zen (China), 2008. Groundlab LU.

⁹ Batlle, E, *El jardín de la metrópoli*. Gustavo Gili, Barcelona, 2011.



Lower Don Lands. Concurso de proyectos. Toronto. 2008. STOSS Landscape Urbanism | Brown + Storey architects | ZAS architects

Como ejemplos de proyectos urbanos concebidos a partir de las premisas del landscape urbanism se pueden citar el Longgang City Masterplan para Sheng Zen (China), de Groundlab, y el proyecto presentado al concurso de proyectos para el Lower Don Lands de Toronto por STOSS y otros.

El proyecto de Groundlab que ganó el concurso para el Longgang City Masterplan de Sheng Zen aplica la metodología propuesta por el programa de *Landscape Urbanism* de la *Architectural Association*, haciendo frente a los desafíos contemporáneos de China. El proyecto plantea la regeneración de 11,8 Km del tejido urbano del centro de la ciudad, cuya población está estimada en 350.000 habitantes, proponiendo 9.000.000 m² de nuevo desarrollo.

El Longgang City Masterplan plantea la recuperación del río Longgang, que deja de ser un elemento marginal, usado sobre todo para vertidos, y pasa a convertirse en un elemento que articula el tejido urbano, las áreas públicas, los equipamientos y las infraestructuras de la ciudad, creando un sistema ecológico vertebrador dentro de la ciudad. La presencia del río en la ciudad se subraya y potencia, no como elemento estético, sino como elemento estratégico, activo y vital para el presente y para la futura viabilidad de la ciudad.

La propuesta del equipo Stoss para el concurso internacional del **Lower Don Lands** de Toronto plantea una revitalización del estuario del río Don, que había sido canalizado, en los años de la industrialización de la ciudad, sustituyéndose las áreas de marjal por almacenes y espacios portuarios. El objetivo de la propuesta era el de liberar la desembocadura del río y aprovechar su renaturalización para reinventar esa parte del *lakefront* de Toronto.

El diseño de Stoss parte de la premisa de dar prioridad al río Don como centro del proyecto, estableciendo una interface ecológica entre éste y el lago, y una interface cultural expandida entre Toronto y su *lakefront*. A partir de estas bases, en el Lower Don Lands se diseña un nuevo distrito residencial de tipologías flexibles y variadas, para alojar a 20.000 personas y generar 1.000 puestos de trabajo, proponiendo alternativas a la infraestructura de transporte existente y preservando las conexiones ferroviarias y los corredores de tráfico existentes. Los espacios libres proyectados para este nuevo sector son los que articulan el proyecto, y están tratados como parques inundables, capaces de responder a los flujos del agua y a los ciclos naturales de inundación del estuario del Don.

1.8 Sistemas de espacios verdes urbanos: experiencias urbanísticas recientes.

Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz

El anillo verde es un conjunto de parques periurbanos de alto valor ecológico y paisajístico enlazados estratégicamente mediante corredores eco-recreativos.

Es el resultado de una estrategia a gran escala que surge a comienzos de los 90, a partir del *Plan General de Ordenación Urbana de 1986*, con el objetivo principal de restaurar los espacios de la periferia de Vitoria-Gasteiz, tanto desde el punto de vista ambiental como social, para crear grandes áreas verdes alrededor de la ciudad.

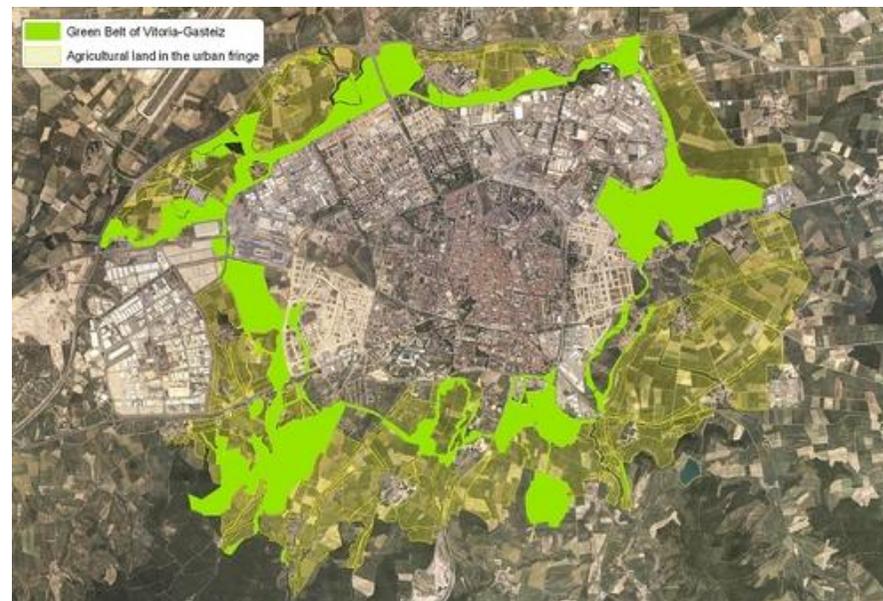
Los proyectos y actuaciones que se llevan a cabo desde 1992 tienen como objetivo promover los valores naturales, propiciar el uso público y conseguir la efectiva conectividad entre los parques principales con el resto de zonas verdes y espacios naturales del anillo verde. En la actualidad este cuenta con 5 parques ya consolidados: Armentia, Olarizu, Salburua, Zabalgana y Zadorra. No obstante, en la periferia de la ciudad quedan todavía algunas zonas degradadas pendientes de recuperación.

Una vez que la red de parques se complete, el anillo formará un continuo que podrá recorrerse cómodamente a pie o en bicicleta.

La diversa tipología de los espacios que integran el anillo verde ha exigido un tratamiento diferencial para cada uno de ellos y un esfuerzo integrador para dar coherencia al conjunto, dirigidas a potenciar su riqueza, variedad y complejidad.

Las actuaciones de carácter ambiental, han restaurado áreas degradadas potencializando los corredores ecológicos, mejorado las condiciones del medio orientadas al aumento de la biodiversidad y han adecuado los cauces fluviales tomando en cuenta las defensas contra inundaciones eliminando los puntos de vertido y focos contaminantes.

Desde el punto de vista social y de uso público, el anillo verde ofrece excelentes posibilidades para el paseo, el ocio y el disfrute en contacto con la naturaleza, con la creación de áreas de estancias, el acondicionamiento de itinerarios peatonales y ciclistas y se ha convertido en un espacio ideal para la realización de actividades e iniciativas educativas y de sensibilización ambiental.



Anillo verde de Vitoria-Gasteiz. 1993. Ortofoto y esquema estructural.



Anillo verde de Vitoria. Parque de Olarizu

Al estar situado a escasa distancia de Vitoria-Gasteiz, desde el centro de la ciudad se puede acceder fácilmente a los parques del anillo a pie o en bicicleta a través de sendas urbanas habilitadas para su uso.

El proyecto de Anillo Verde fue seleccionado como "BEST" en el *Tercer Concurso Internacional de Buenas Prácticas* de Dubai convocado por el *Comité Hábitat Español* y destacado en el Tercer Catálogo Español de Buenas Prácticas. *Ciudades para Todos*, editado por el *Ministerio de Fomento* y la FEMP por su contribución a la "mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos desde la perspectiva del desarrollo sostenible".

En el 2012 Vitoria-Gasteiz fue seleccionada como capital verde europea siendo la tercera ciudad en obtener este reconocimiento, evaluada con una excepcional calificación en los cinco indicadores: cambio climático, transporte, calidad del aire, contaminación acústica y programa de difusión.

Para convertirse en una capital verde ejemplar, Vitoria-Gasteiz ha tenido en cuenta y unificado todos los aspectos de la protección medioambiental y la sostenibilidad. La ciudad está decidida a reducir su huella ecológica al mínimo.

El cierre definitivo del anillo verde es la tarea más urgente de momento, ya que garantizará la conectividad tanto ecológica como para el uso público. El anillo pasará de ser un conjunto de zonas verdes a una gran infraestructura verde urbana.¹⁰

Resumen de características:

Año de creación: 1993.

Superficie actual: 645 has.

Superficie total prevista: 960 has.

Parques actuales: Armentia, Olarizu, Salburua, Zabalzana y Zadorra.

Parques proyectados: Berrosteguieta y Errekaleor.

Itinerarios peatonales y ciclistas: 79 km

El parque de Salburua fue declarado Humedal de Importancia Internacional por el Convenio Ramsar en 2002.

Salburua y el río Zadorra fueron declarados zonas LIC e incluidos dentro de la Red Natura 2000 en 2004.

¹⁰ Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. <http://www.vitoria-gasteiz.org>

Anillo Verde de Zaragoza

Desde hace años, fruto de una estrategia pensada y de un esfuerzo extraordinario se ha definido y realizado el sistema de espacios verdes de Zaragoza. Los proyectos y las obras han sido particularmente intensos aprovechando el *Plan de Acompañamiento de la Expo 2008*. Estas obras, junto a la mejora en las riberas de sus ríos, del canal imperial y de ejes verdes importantes, como el corredor verde Oliver-Valdefierro, conforman una malla verde y azul en la ciudad, programa desarrollado por el *Ayuntamiento de Zaragoza* que busca tejer la ciudad edificada con su territorio rural y natural próximo, a través de corredores, huertos sociales y de ocio.

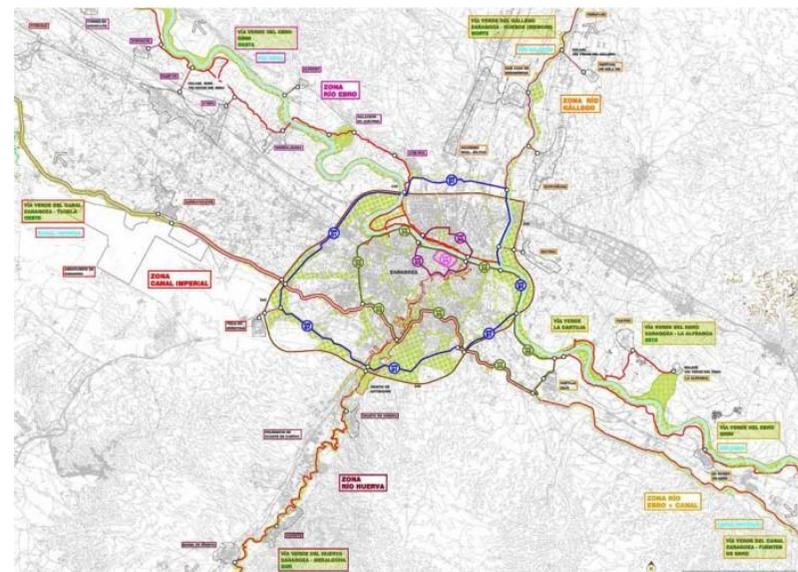
Dentro de esa estrategia, el *Consortio Expo Zaragoza 2008* propuso el cierre y la señalización del anillo verde de la ciudad, el primero y más importante de los anillos que pueden llegar a desarrollarse en el futuro, ya que está constituido por el tramo urbano del Ebro, el Canal Imperial de Aragón y el cierre por el oeste del Corredor Oliver-Valdefierro y con la vía verde de La Cartuja Baja, al este.

En su desarrollo actual, el anillo verde, en su doble circuito al norte y sur del Ebro, presenta una longitud de 60 Km. El recorrido está debidamente señalizado, aprovecha las pasarelas, conduce a miradores, da acceso a nuevas áreas de recreo y de descanso, y muestra un variado elenco de paisajes poco conocidos de la ciudad. Pero este anillo es mucho más que unos senderos, es el guión de una serie de intervenciones para mejorar las conexiones entre los espacios naturales, grandes parques, los huertos urbanos y las pequeñas islas verdes del interior de la ciudad a través de corredores, paseos y calles arboladas. La idea del anillo consiste en unir en lugar de fraccionar los espacios verdes, coser rutas para peatones y ciclistas, para el agua o para la vegetación.

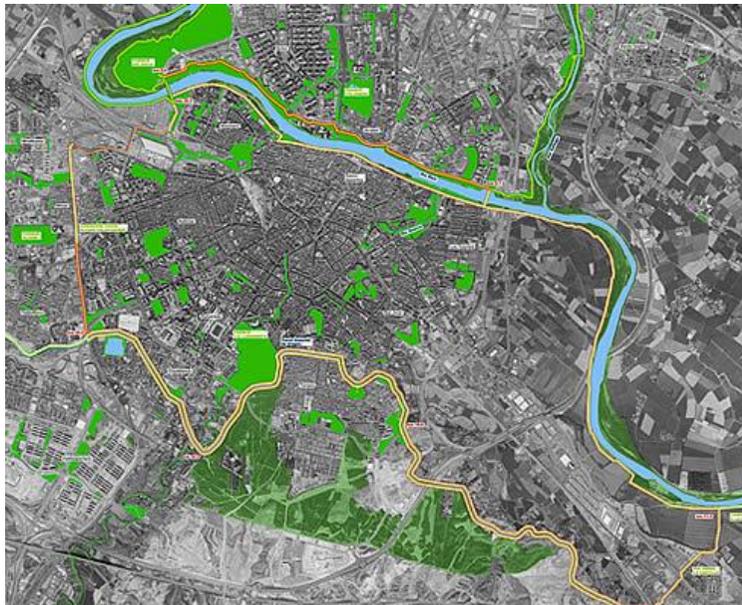
El anillo verde se planteó como una estructura capaz de crecer, ramificarse y conectarse con las diferentes partes de la ciudad, desde lo rural a lo urbano, con la intención de configurar una malla verde capaz de coexistir con la malla existente, donde el ciudadano pueda optar por elegir una u otra red para sus desplazamientos por el espacio urbano. Además está configurada con seis salidas radiales que conectan la ciudad con el entorno agrícola y con los espacios naturales de mayor valor: Soto de Cantalobos y Reserva Natural de la Alfranca, el Galacho de Juslibol y el corredor del Gállego, entre otros.



Zaragoza. Anillo verde Norte.



Anillo verde de Zaragoza. Integración territorial.



Zaragoza. Anillo verde Sur.



Anillo verde de Zaragoza. Estructura del sistema de espacios verdes

El anillo verde sur representa el primer recorrido continuo para peatones y ciclistas, recorre los tramos recuperados del Ebro y del Canal Imperial, en un recorrido de 30 Km de longitud, estructurado por los espacios verdes existentes, rutas naturales y paseos urbanos buscando crear un parque lineal, como una alternativa de movilidad urbana a la ya existente malla saturada y ruidosa de la ciudad que, a día de hoy, pertenece más al coche que al peatón y a la naturaleza. Este anillo verde comparte trazado con otras redes lineales de mayor escala y longitud. Así, los 5 kilómetros del tramo urbano del anillo verde por el Ebro son también el trazado del GR 99 y del Camino de Santiago.

El anillo verde norte se inserta en la estructura del anillo verde principal siendo capaz de articular los grandes sistemas verdes fluviales y diversos espacios verdes de ese entorno. Está articulado por dos grandes ejes el río Ebro y el Gállego, con características muy diferentes, mientras el primero tiene un carácter urbano y un uso ciudadano intensivo, el segundo tiene un carácter más natural dada su posición periférica. Recorre 30 Km de longitud señalizados y dividido en seis tramos en los que aprovecha andadores y carriles-bicis, y en otros con características periurbanas, de carácter natural aprovecha los caminos agrícolas entre huertas y sendas junto a espacios naturales.¹¹

Resumen de características:

Año de creación: 2008.

Longitud: 60 Kilómetros.

Elementos que lo constituyen: el tramo urbano del Ebro, el Canal Imperial de Aragón, al Oeste por el cierre del Corredor Oliver-Valdefierro y con la vía verde de La Cartuja Baja, al Este.

Espacios Naturales conectados: Soto de Cantalobos y Reserva Natural de la Alfranca, el Galacho de Juslibol y el corredor del Gállego, entre otros.

Anillo Verde Sur: Recorre 30 Km. Por los tramos recuperados del Ebro y del Canal Imperial

Anillo Verde Norte: Recorre 30 Km. articulado por dos grandes ejes el río Ebro y el Gállego

¹¹ Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

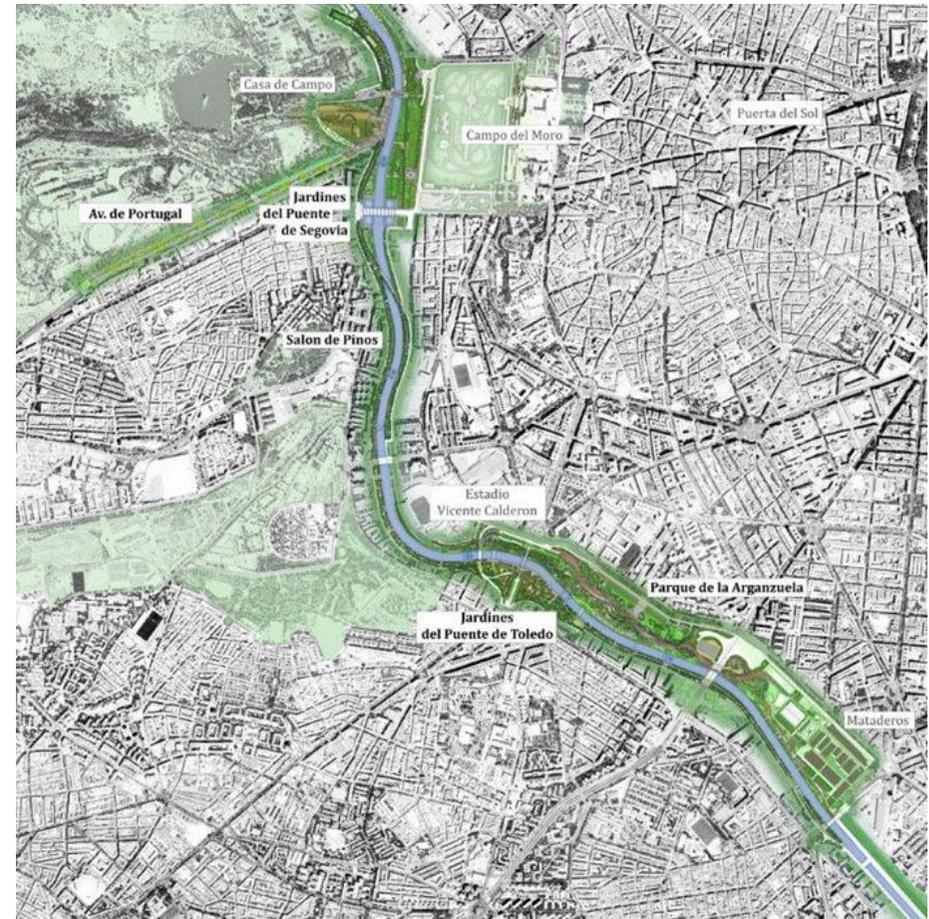
Madrid-Río

Madrid Río es un gran parque lineal que recorre el río Manzanares a largo de más de diez kilómetros, ofreciendo una amplia oferta de espacios deportivos y lúdicos de uso público. Surge a partir del soterramiento de la M-30 en la zona del río, lo cual ha supuesto una de las mayores oportunidades que ha tenido Madrid para transformar la ciudad, permitiendo recuperar un espacio ocupado por coches, dando lugar a un gran parque que se extiende desde El Pardo hasta el término municipal de Getafe, conectando bosques, zonas verdes, jardines históricos y recuperando el uso del río, dotando a la ciudad de una infraestructura medioambiental, integrando el centro y el sur-oeste de Madrid mediante un nuevo espacio público, incorporando al centro la Casa de Campo, recuperando e integrando, el río en la estructura urbana, y haciendo del Manzanares un nuevo eje vertebrador de la ciudad.

La reforma de la M-30 y su soterramiento en la zona oeste, a lo largo del río Manzanares, se realizó en la legislatura 2003-2007 a través del proyecto Calle 30. En 2005 el *Ayuntamiento de Madrid* convocó un concurso internacional de ideas para recuperar los espacios liberados del tráfico, del que resultó ganador el proyecto presentado por el equipo M-Río, formado por los estudios de arquitectura Burgos & Garrido; Porrás & La Casta; Rubio & Álvarez Sala; y por el estudio holandés de paisajismo West 8.

Durante la legislatura 2007-2011, el *Ayuntamiento de Madrid* llevó a cabo la ejecución del proyecto Madrid Río, que se concluyó el día 15 de abril de 2011, extendiéndose a una superficie total de 1.210.881 M², donde se han plantado 33.623 nuevos árboles de 47 especies, 470.844 arbustos de 38 especies, y 210.898 M² de pradera.

Madrid Río es un espacio con accesibilidad universal, que se estructura en torno a nueve ámbitos de referencia: el paseo arbolado, que se denomina Salón de Pinos y vertebrado todo el parque; las seis áreas ajardinadas repartidas de norte a sur (jardines de Aniceto Marinas, Virgen del Puerto, Puente de Segovia, Puente de Toledo, Matadero y parque de Arganzuela), el bulevar de la avenida de Portugal, que prolonga el parque hacia el oeste, y la Huerta de la Partida, que se configura como nexo de unión con la Casa de Campo.





Para facilitar la permeabilidad entre los distritos situados en ambas márgenes del río, existen 33 pasos, entre los que destacan puentes de nueva creación que por su singularidad constituyen nuevos iconos urbanos, como el puente monumental de Arganzuela, los puentes gemelos del Invernadero y del Matadero, el puente del Principado de Andorra, o el denominado puente oblicuo, construido sobre lo que antes eran calzadas de la antigua M-30 en superficie. Los nuevos pasos vienen a sumarse a los puentes históricos del Rey, Segovia o Toledo, entre otros.

El agua es uno de los principales protagonistas del parque, que cuenta con 13 fuentes ornamentales, y una playa urbana formada por tres recintos acuáticos que se sitúa en el Parque de la Arganzuela, y viene a dar respuesta a la petición que hicieron los niños en el Concurso Infantil y Juvenil Madrid Río. Asimismo, este nuevo pulmón verde constituye un punto privilegiado para contemplar la ciudad, a través de cinco miradores: glorieta de San Vicente, huerta de la Partida, puente de Segovia, puente de Arganzuela, y pasarela peatonal y ciclista del nudo sur.¹²



Resumen de características:

Año de creación: 2007-2011

Superficie total: 1.210.881 M2, 10 Km de Longitud

Emplazamiento: Márgenes del río Manzanares

Espacios de referencia: Salón de Pinos, jardines de Aniceto Marinas, Virgen del Puerto, Puente de Segovia, Puente de Toledo, Matadero parque de Arganzuela, bulevar de la Av. de Portugal y la Huerta de la Partida

¹² Fuente: Ayuntamiento de Madrid.

All London Green Grid. 2011

El *All London Green Grid* (ALGG) es la estrategia de mejora de la infraestructura verde para Londres, un Plan en el que se establece una visión conjunta de las redes existentes de espacios verdes y azules, y de las oportunidades para relacionarlas a través de una serie de proyectos. Este programa deriva del anterior *East London Green Grid*, y se basa en cuatro grupos de elementos clave:

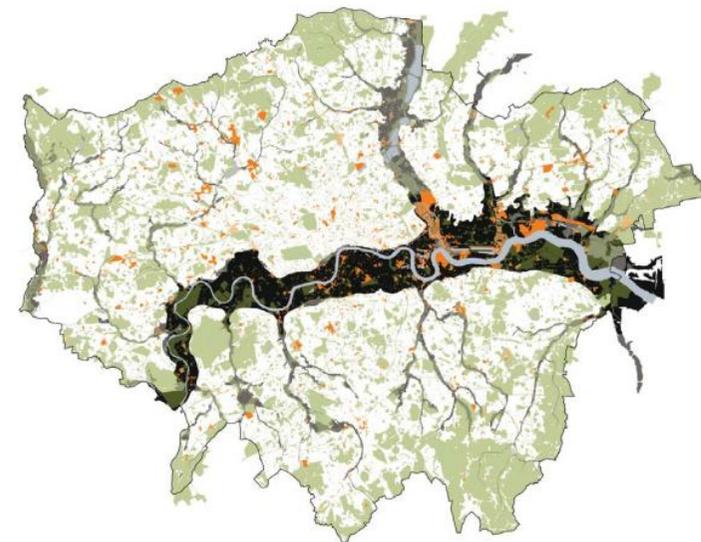
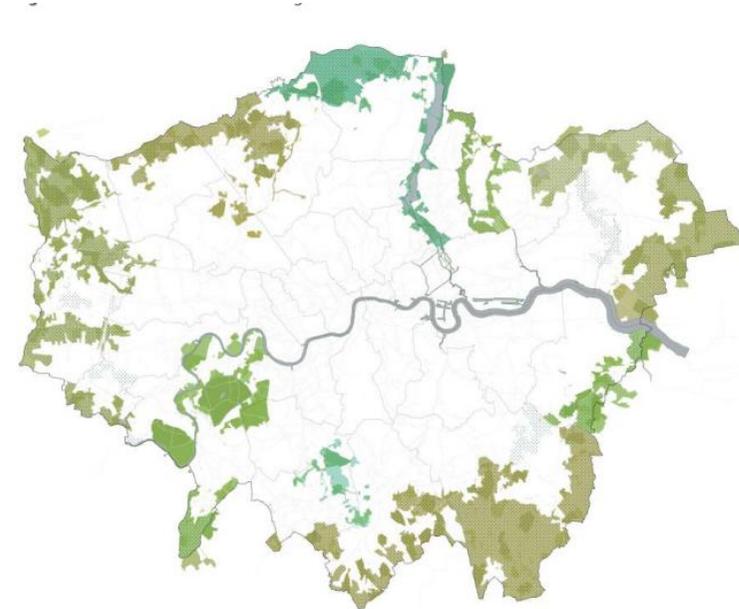
1. El río Támesis y otros corredores significativos del paisaje.
2. Determinados espacios abiertos y oportunidades identificadas para la creación de nuevos parques, como el Wandle Valley Regional Park.
3. Las conexiones verdes existentes y propuestas, como el proyecto de enlace de London Riverside.
4. Los paisajes protegidos seleccionados, que generalmente se localizan en los bordes urbanos.

El Proyecto ALGG tiene como objetivo principal promover un cambio de gris a verde en las infraestructuras, con el fin de lograr beneficios ambientales, sociales y económicos. La idea es cambiar la percepción de Londres como una ciudad salpicada de parques y espacios verdes a una concepción de sistema de espacios abiertos en red, concebida como parte fundamental de la infraestructura de la ciudad.

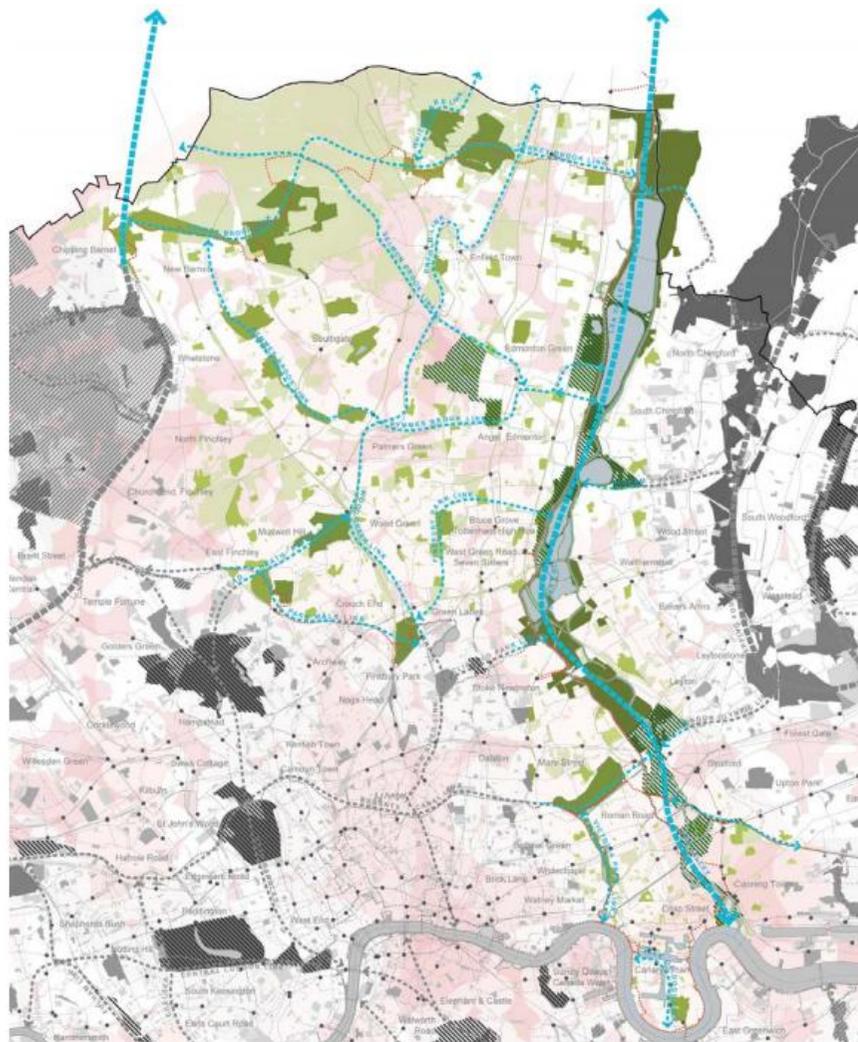
Esta red conectada mejorará la función, el uso y el rendimiento de la infraestructura verde actual, permitiendo que sea utilizada de maneras diferentes, y actuando sobre varios aspectos, tales como, la movilidad peatonal, la gestión del agua, el confort térmico de los espacios urbanos grises y el uso como corredor ecológico.

Para la elaboración del Plan los espacios abiertos existentes fueron categorizados según su distribución y tamaño en parques regionales, metropolitanos, parques de distrito, parques locales, parques lineales y pequeñas bolsas de espacios abiertos.

Tras la clasificación y localización de estos parques se determinó su radio de influencia en el territorio y se identificaron las áreas de la ciudad con deficiencia de acceso a estos espacios por exceso de distancia. Este análisis permitió también detectar las zonas de oportunidad para la mejora o creación de nuevos parques.



Green belt and urban fringe. All London Green Grid 2011



Para garantizar una buena implementación del proyecto se creó una guía (*Supplementary Planning Guidance, SPG*) con los parámetros generales de la ejecución del mismo. Este documento proporciona las directrices para la aplicación de las políticas más relevantes, contando con la participación de todos los actores implicados, como son los vecinos, entidades oficiales, promotores y otros.

Las políticas del Plan se orientan a la consecución de los siguientes objetivos prioritarios:

1. Proteger, conservar y mejorar la red verde estratégica de espacios naturales y abiertos de Londres, para conectar la vida cotidiana de la ciudad a una serie de experiencias y paisajes, centros urbanos, nodos de transporte público, el campo en la periferia urbana, el Támesis y las áreas residenciales.
2. Fomentar una mayor utilización de la infraestructura verde, popularizando los principales destinos dentro de la red y estimulando una mayor apreciación de los paisajes naturales y culturales.
3. Asegurar una red de alta calidad, con espacios verdes multifuncionales, estableciendo una infraestructura urbana capaz de hacer frente a los retos ambientales del siglo XXI, en particular al cambio climático.¹³

Resumen de características:

Año de creación: 2011 a Presentar en 2012

Elementos de referencia: El río existente de Londres, espacios abiertos de determinados, conexiones verdes existentes y propuestas y los paisajes naturales protegidos.

Áreas de actuación: 1.Lee Valley y Finchley Ridge 2.Río Roding y Epping Forest 3.Thames Chase, Beam, Ingrebourne 4.Previous ELGG zona 4 está ahora absorbido en las Áreas 2 y 3 5.Río Cray y marismas del sur 6.South East London Green Chain 7.Londres Downlands 8. Wandle Valley 9.Arcadian Thames 10.Río Colne y Crane 11.Brent Valley y Barnet meseta 12.El centro de Londres.

¹³ Fuente: *Draft Supplementary Planning Guidance. The All London Green Grid. Noviembre 2011*

Piano Verde. Milán.

Milán es una ciudad de origen industrial, una ciudad compacta introvertida, en la que encontramos una gran cantidad de pequeñas plazas pero pocos espacios públicos abiertos con las condiciones adecuadas para su utilización. Con más de 15 millones de metros cuadrados de espacios verdes, que corresponden a casi 12 M² por habitante, la media de Milán es buena, dentro del contexto europeo, y sin embargo no se es considerada ni se percibe como una ciudad verde.

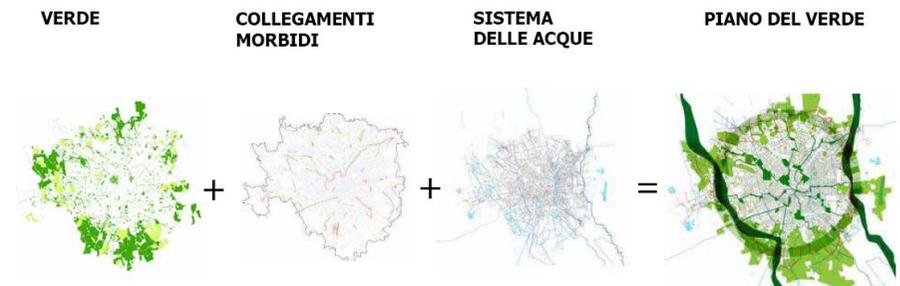
El verde urbano está integrado actualmente por áreas discontinuas, inconexas y no siempre completamente accesibles, por lo que de hecho no resulta reconocible un diseño del tejido verde, debido a la falta de una planificación estratégica. Por ello, el Ayuntamiento encarga al arquitecto alemán Andreas Kipar la redacción del Piano Verde, inserto dentro del marco general del nuevo PGT (Piano di Governo del Territorio).

El objetivo del Piano Verde es lograr una ciudad más verde, conectando los espacios abiertos urbanos con los grandes parques del área metropolitana, y protegiendo y requalificando las áreas agrícolas.

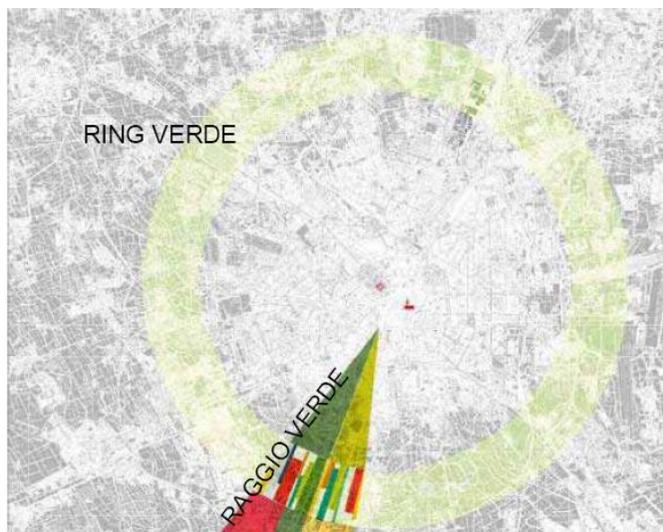
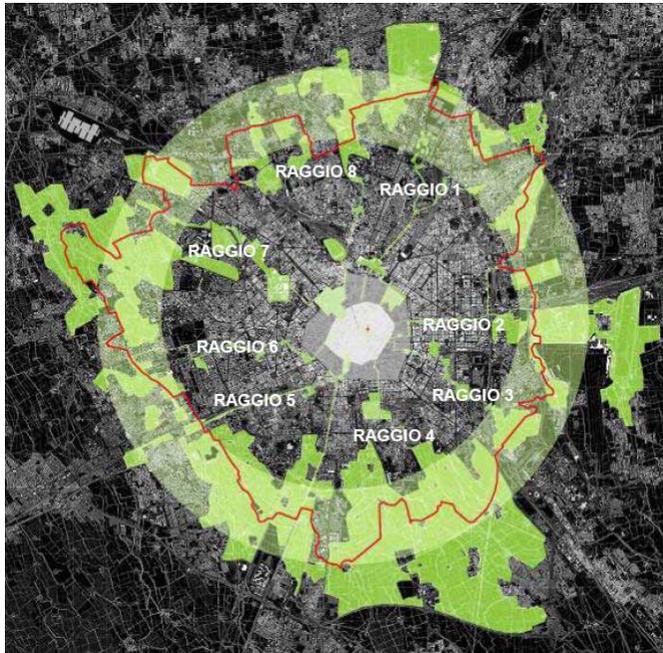
La estrategia para el nuevo sistema verde de Milán se estructura a partir del proyecto de los llamados "rayos verdes", que forman una red de recorridos peatonales y ciclistas, vertebrando como ejes radiales la totalidad del tejido urbano. Los ocho rayos, uno por zona, parten del centro y se prolongan hacia el exterior, confluyendo en un anillo circular, auténtica cinta de verde urbano y sede de un futuro recorrido ciclopeatonal anular, de una longitud de cerca de 72 Km.

El proyecto, ya integrado en la planificación urbanística vigente, promueve la conexión de una serie de espacios ya existentes, a veces ocultos, desconocidos, degradados o, simplemente, excluidos de la vida urbana: un jardín, un vial, un parque de barrio, los grandes parques urbanos, y también los innumerables pequeños espacios urbanos capaces de ofrecer un respiro en el bullicio metropolitano.

El Plan contempla también el establecimiento de una relación entre el Milán verde y el Milán fluvial (otro proyecto que prevé la reapertura de los canales y la reurbanización de dos ríos, al este y oeste de la ciudad) y la reducción de las emisiones de CO₂ a través de la siembra de 500.000 nuevos árboles con la cooperación de la ciudadanía.



Piano verde. Milán. Esquema estructural.



Piano verde. Milán. Estrategia de anillo + rayos verdes.

Con todo ello, el Plan pretende dotar a la ciudad de más de 19 millones de metros cuadrados de zonas verdes, lo que corresponde a casi 16 metros cuadrados por habitantes.

Es un proyecto que busca maximizar las áreas verdes y los efectos sobre las condiciones del entorno de la ciudad (microclima, calidad del aire, el ciclo natural del agua) además de elevar el nivel de la biodiversidad, por considerarse un indicador de la calidad del medio ambiente urbano fundamental.

La fortaleza de esta estrategia radica en su interpretación del contexto, en la capacidad de conjugar múltiples sistemas y en la jerarquización de los espacios públicos de distintas escalas y carácter. El punto de partida es el entendimiento de las diferentes morfologías de la estructura de espacios abiertos Milán y sus alrededores, lo que lleva a la definición de una nueva generación de formas del espacio urbano que hace hincapié en la cultura de la diversidad y la individualidad de los lugares.¹⁴

Resumen de características:

Año de creación: 2007

Año previsto de culminación: 2015

Arquitecto: Andreas Kipar

Superficies: 19.870.000 M2

Longitud del anillo verde: 72 Kilómetros

Longitud total de los rayos: 70 Kilómetros

Cantidad de nuevos árboles: 500.000

Parques que forman el anillo verde: Parco Nord, Panza, Semerìa, Adriano, Lambro, di Santa Giulia, dei Fontanili, Bagarotti, Pertini-Gallaratese, di Quarto oggiaro, di Villa Scheibler, di Villa Litta Modigliani, etc.

¹⁴ Fuente: Kipar, Andreas. Milán Parks Un Piano del verde....verdo "L'EXPO 2015". Comune di Miláno. Octubre 2007

2. LOS SISTEMAS DE ESPACIOS VERDES URBANOS EN LA CIUDAD DE VALENCIA.

2.1 Los espacios verdes en el planeamiento general de Valencia.

Plan General de Valencia y su Cintura de 1946

El *Plan General de Valencia y su Cintura* fue uno más de los planes generales redactados por la *Dirección General de Arquitectura* para distintas ciudades españolas, desarrollándose a nivel metropolitano integrando a 28 municipios, zonificando el espacio urbano de la ciudad en áreas funcionales (histórica, comercial, industrial, residencial, etc.). Este Plan representó el hito fundamental de la configuración del modelo territorial que define hoy a Valencia, significando un buen ejemplo de aplicación de las teorías urbanísticas vigentes en España en ese momento, y dio lugar a la creación en 1949, de la *Corporación Administrativa Gran Valencia*, para llevar la tutela urbanística de las corporaciones municipales afectadas y el desarrollo del Plan.

El Plan estableció un modelo radial con un núcleo central rodeado de una serie de unidades independientes separadas entre sí por la huerta, que asume el papel del cinturón verde limitando el crecimiento del núcleo central, estructurando todo el conjunto por la red viaria en forma de radios y círculos concéntricos.¹⁵

Los espacios verdes en las nuevas zonas de la ciudad eran muy escasos, exceptuando la propuesta de ciudad jardín en todos los pueblos. En el caso de Valencia, se planifican como ciudad jardín el Cabañal, Malvarrosa, El Saler, Nazaret, el Paseo de Valencia al Mar, Monteolivete y Benicalap.

Entre las iniciativas del Plan con respecto a los espacios verdes, destaca el parcial ajardinamiento del cauce del Turia, que tenía un papel de eje verde conectado con los Jardines del Real, único parque urbano existente hasta 1964. A ello se añaden algunos parques de distrito al norte y suroeste, así como dos grandes espacios verdes al este de suelo no urbanizable, uno entre el Paseo al Mar y la Avenida del Puerto, y otro entre ésta y el cauce del río, estos dos espacios no serán preservados en el siguiente Plan General.¹⁶



Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura. Año 1946.

Este Plan, que priorizó el uso del automóvil y el del ferrocarril, no contemplaba los espacios verdes como una necesidad para la ciudad, no llegó a ejecutarse por completo a causa de la situación económica en que quedó España tras la Guerra Civil y por las inundaciones sufridas en la ciudad en 1957.

No contemplar los espacios verdes como una prioridad en el planeamiento contribuyó a que la ciudad creciera carente de este tipo de dotaciones. La situación actual de déficit de M^2 de espacios verdes por habitante ha sido heredada precisamente de esa falta de planificación. La Huerta, sin embargo, un gran tapiz de huertos alrededor de la ciudad, equilibró de alguna manera la situación, funcionando como un inmenso jardín.¹⁷

¹⁵ Ayuntamiento de Valencia. *La ciudad que queremos: avance del Plan General de Ordenación Urbana / Valencia 1985*.

¹⁶ Palomo Torralva, Vicente. *Tesis Doctoral. Infraestructura Viaria e Infraestructura Verde en la ciudad de Valencia. Aplicación práctica en los barrios del Grao y Cañamelar*.

¹⁷ Medina Piles, Amparo. *Guía de jardines históricos y parque urbanos de la ciudad de Valencia. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 2009*.

Plan General de Ordenación Urbana de 1988.

El nuevo *Plan General de ordenación Urbana de Valencia*, que inicia sus trámites con la presentación del avance del Plan en 1985, tuvo por objeto la ordenación integral del territorio comprendido en el término municipal, revisando y adaptando, dentro del mismo, las determinaciones del *Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca de 1966*, a la *Ley del Suelo* del 76 y también a las Normas de Coordinación Metropolitana vigentes en la fecha.

El Plan de 1988 propuso resolver y ordenar los principales grandes temas urbanos permanentes en Valencia: la relación entre la ciudad central y la fachada marítima, la delimitación entre ciudad y huerta y la protección de ésta, la preservación de la Dehesa del Saler y la Albufera, la rehabilitación del centro histórico y la conservación del patrimonio cultural. En este periodo se propone la mejora de la red viaria con las circunvalaciones Norte y Sur, se implementa la red de transporte público (Metro-Tranvía) y se plantean nuevos equipamientos escolares, culturales y asistenciales especialmente en los barrios de la periferia urbana.¹⁹

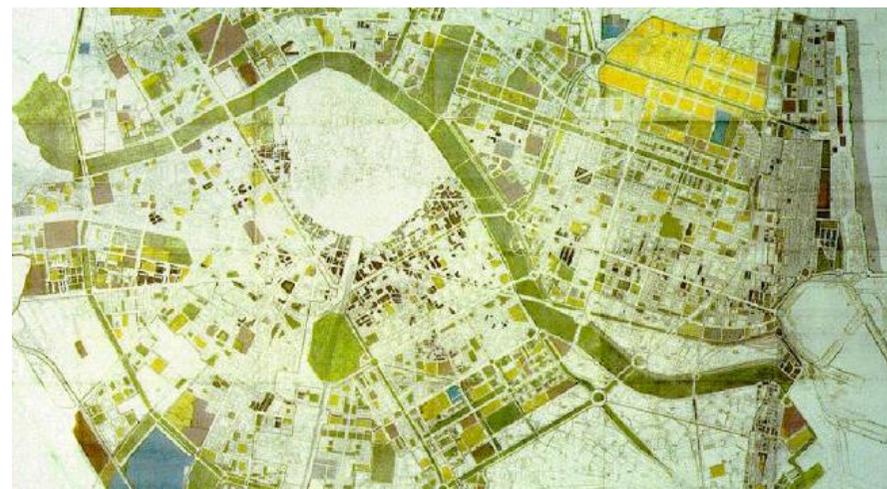
En relación con los espacios verdes el Plan propone la creación de 16 grandes parques urbanos y 3 áreas de espacios libres, dotando a la ciudad de 5,83 metros cuadrados de zonas verdes por habitantes, superior a la mínima exigida por la vigente *Ley del Suelo*.

Entre los parques urbanos se destaca el ajardinamiento del antiguo cauce del Turia (jardín del Turia), la creación del parque de cabecera y el parque central, se plantean también parques urbanos vecinales distribuidos en las diferentes zonas de la ciudad, algunos de estos parques son los siguientes: el parque de Marxalenes, el de Orriols, el de Benimaclet, la ampliación del Jardín de Ayora, el parque de Nazaret, el de Malilla, el de la Rambleta, el parque del Oeste, etc.

Además de estos grandes parques y jardines el Plan General reservó en las áreas de intervención y ámbito de ordenación, suelo para jardines y áreas verdes de juegos infantiles en todos los barrios, completando esta propuesta con la reserva de suelo para equipamiento deportivos incluidos algunos en los grandes parques y otros en las áreas de esparcimiento en las playas.

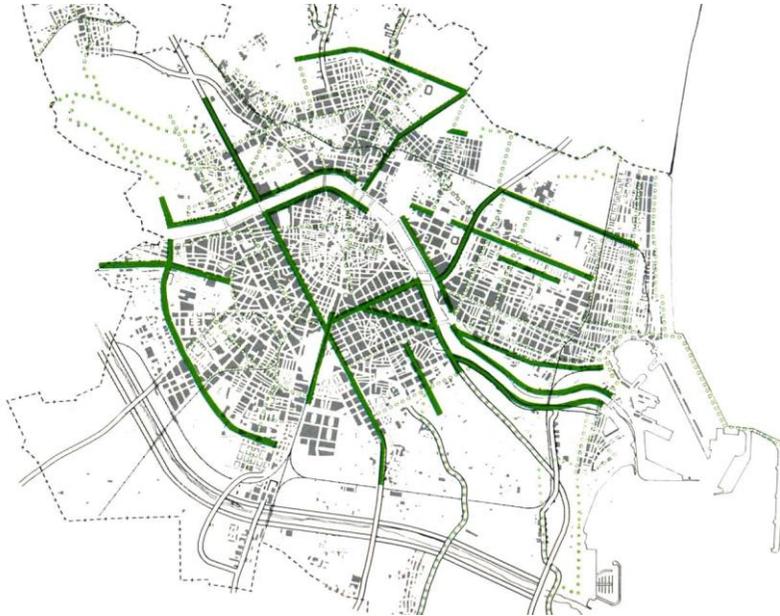


Propuestas de equipamientos deportivos, zonas verdes y espacios libres. Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, 1985.



PGOU Valencia. 1988.

¹⁹ Ayuntamiento de Valencia. *La ciudad que queremos: avance del Plan General de Ordenación Urbana / Valencia 1985.*



Bulevares, recorridos verdes y vías parque propuestos. Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, 1985.



PGOU 1988. Detalle de la zona de Algirós-Marítimo.

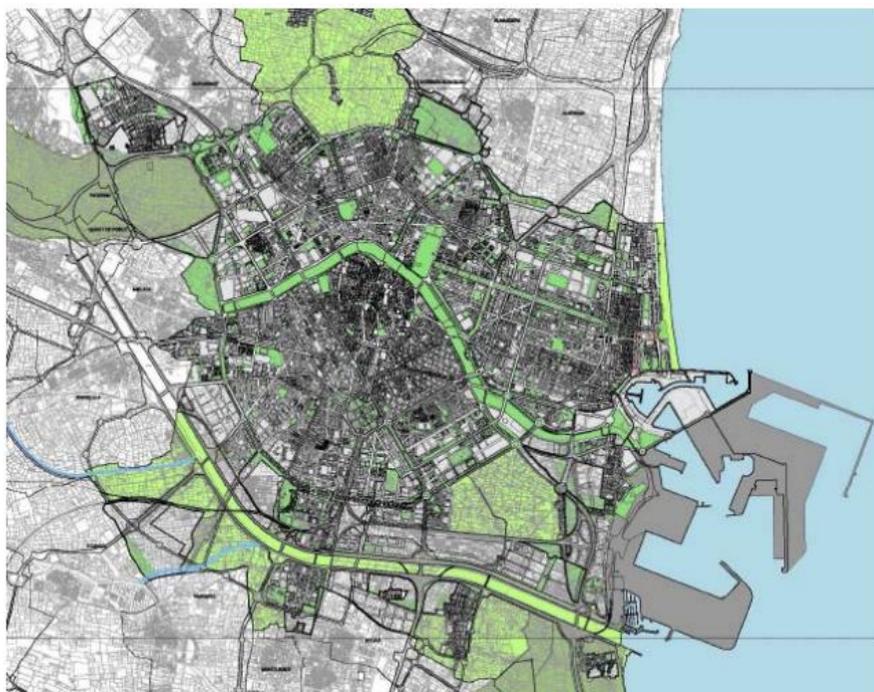
Este nuevo Plan General se propone solucionar el problema del tráfico que exige un sistema eficaz de transporte público, descartando las costosas propuestas de autopistas que presentara el Plan de 1966, utilizando estos espacios para plantear bulevares tradicionales, más respetuosos en su diseño con el medio urbano y en los cuales los peatones y los automóviles pueden movilizarse teniendo la misma preferencia. Entre los bulevares principales que propone el nuevo Plan son:

- El Bulevar Sur-Oeste de 3.800 m. de longitud y un ancho entre 80 y 120 m., recorre la ciudad desde la actual cárcel modelo hasta San Marcelino (Camino Real de Madrid).
- El Bulevar de la Avenida de Francia, de 3.100 m. de longitud y un ancho de 60 m. paralelo a la Avenida del Puerto por el Sur.
- El Bulevar de la prolongación de la Avenida de los Naranjos, de 2.200 m. de longitud y una anchura de 60 m. representando un nuevo acceso norte a los poblados marítimos desde la Avenida de Cataluña y paralelo al actual Paseo al Mar.
- El Bulevar Norte, ocupa la proyectada Avenida de Alfahuir, entre Orriols y Benimaclet, de 2.100 m. de longitud y una anchura de 80 m., este bulevar discurre por el actual trazado del ferrocarril de FEVE a Rafelbuñol, cuyo enterramiento y enlace está previsto en el Plan General.

Por otra parte, el Plan intenta conectar los diferentes barrios con las principales áreas verdes, que junto a los bulevares forman una red de recorridos verdes (calles arboladas con amplias aceras y con inclusión de carriles-bici) que servirían también de itinerarios peatonales protegidos del tráfico rodado. La longitud total de esta red representa 66,98 Km siendo en muchos casos modificaciones de calles ya existentes con diseño poco adecuado para peatones y bicicletas.

Se plantea además una red de carriles-bici de 115,6 Km., promoviendo el uso de este medio de transporte tanto en la ciudad como en el término municipal mediante las vías parques, vías paisajísticas que combinan itinerarios peatonales con los carriles-bici enlazando la ciudad con las pedanías y espacios naturales del municipio.²⁰

²⁰ Ayuntamiento de Valencia. *La ciudad que queremos: avance del Plan General de Ordenación Urbana / Valencia 1985.*



Red primaria de espacios libres. Fuente: Ayuntamiento de Valencia

Plan General de Ordenación Urbana de 2008.

El *Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 2008* es una actualización y adaptación a la situación actual del *Plan General de Ordenación Urbana de 1988*, con la finalidad de elaborar un documento que incluya las nuevas directrices de evolución urbana, de ocupación del suelo, incorporando las normativas aprobadas desde 1988 a la actualidad.

La *Junta de Gobierno Local* en sesión ordinaria del 23 de abril de 2004, inicio el proceso de *Concierto Previo*, con los siguientes objetivos:

1. Acentuar la dimensión metropolitana del planeamiento municipal, que permitirá ofrecer la implantación de grandes infraestructuras, redes de transporte, etc.
2. Definir la red primaria de reservas de suelo dotacional público, con dos objetivos:

- a. Redefinir y completar la estructura general del territorio, y especialmente del frente marítimo.

- b. Incrementar la red primaria de parques públicos.

3. Delimitar los sectores definitorios de ámbitos mínimos de planeamiento parcial, con pleno respeto a aquellas zonas que presenten valores medioambientales dignos de especial protección.

4. Reorientar la gestión de suelo urbano, a fin de acomodarla a las previsiones de la vigente legislación urbanística.

5. Desarrollar y ordenar los espacios sujetos a especial protección, fomentando sus valores paisajísticos, ecológicos y culturales, y favoreciendo un tránsito armónico entre la ciudad y su entorno rural.

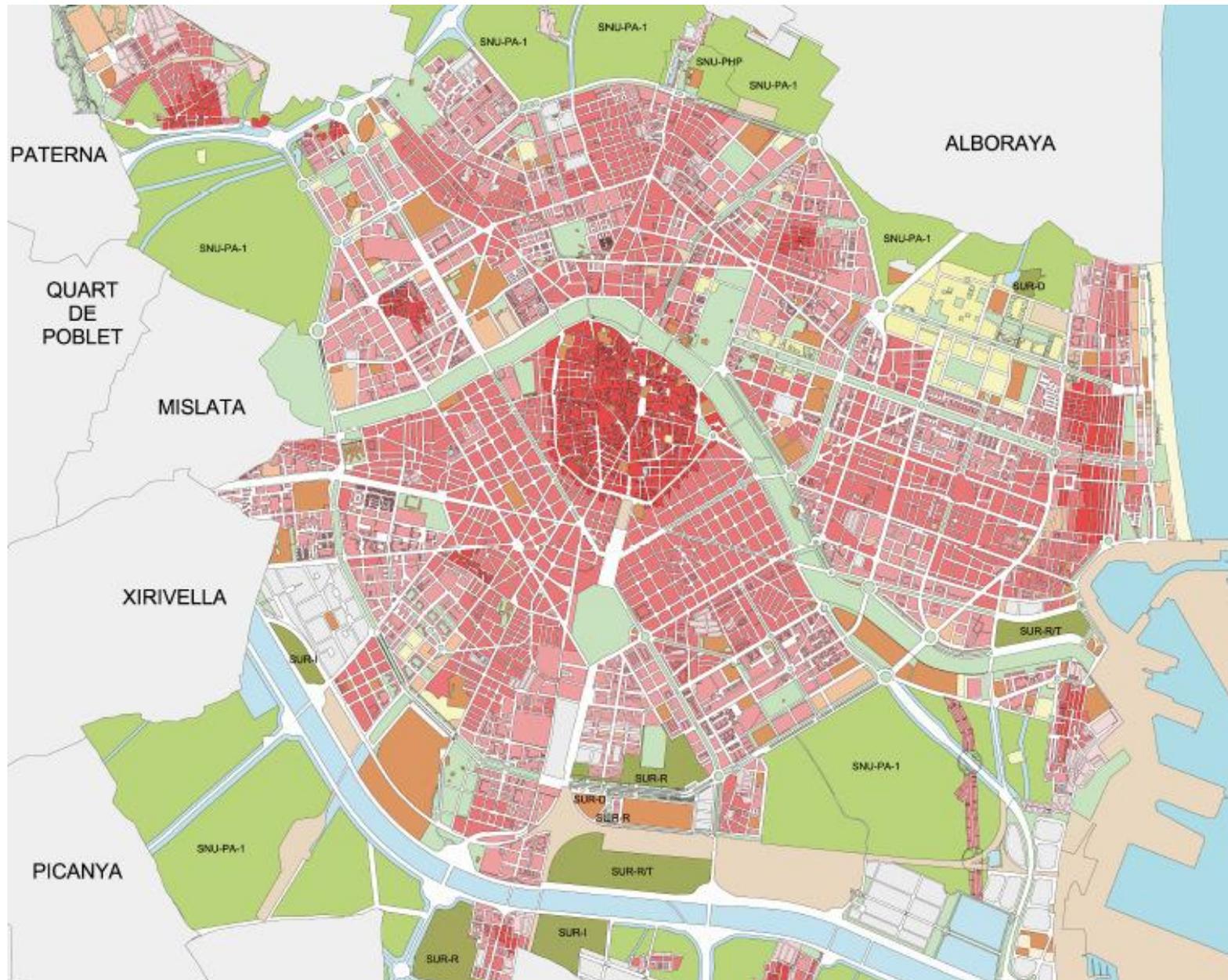
El documento de *Concierto Previo* se acompañó de un estudio de viabilidad medioambiental que seleccionó las áreas residuales de menor valor ambiental aptas para la reclasificación, con la realización de un estudio del paisaje y un estudio de la infraestructura verde del área metropolitana de Valencia.

A partir del 14 de marzo de 2008, tras aprobación de la Junta de Gobierno, se inició el proceso de consultas y participación públicas del documento denominado *Proyecto de Revisión Simplificada del Plan General*.

En cuanto al sistema de áreas verdes, el documento de síntesis del PGOU de 2008 propone tres parques periurbanos en zonas del perímetro de la ciudad (Benimamet, Vera y la Punta), que unen los parques naturales (Parque Natural del Turia y el Saler) con la ciudad. Sin embargo, no se planifican nuevos parques urbanos dentro de la trama de la ciudad.

Esta propuesta de red de espacios libres unida a las zonas ya existentes, supone alcanzar un ratio de casi 7 M² por habitantes, teniendo la previsión del aumento de la población entre cincuenta y sesenta mil nuevos habitantes previsibles en el año horizonte del Plan.²¹

²¹ Fuente: Ayuntamiento de Valencia. *Revisión Simplificada del Plan General*.



Revisión Simplificada del Plan General de Valencia. Versión preliminar.

Fuente: Ayuntamiento de Valencia.



Infraestructura verde del área metropolitana de de Valencia. Estudio de paisaje de Valencia. 2010

Estudio de Paisaje de Valencia.

El Estudio de Paisaje realizado para la revisión del Plan General de Valencia aborda la caracterización paisajística del territorio, identificando los espacios y elementos singulares existentes y analizando las actividades y procesos que inciden en el paisaje. Este estudio incorpora las áreas y elementos territoriales del término municipal que formarán parte de la Infraestructura Verde del Área Metropolitana.²³

La Infraestructura Verde del término municipal de Valencia se compone de dos tipos de elementos: las áreas de elevado valor ambiental, cultural y visual y los corredores ecológicos y funcionales.

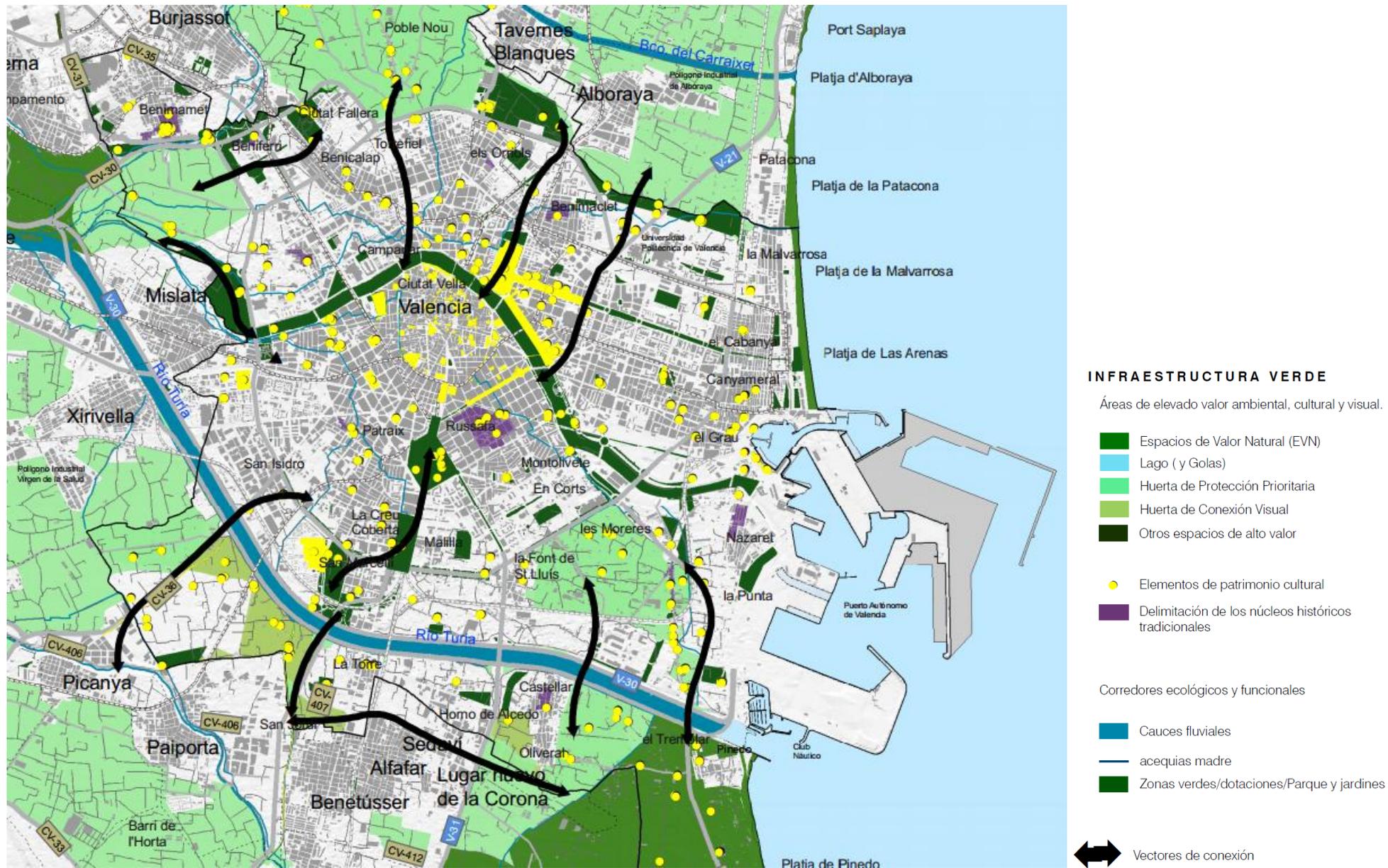
Entre las áreas de elevado valor ambiental, cultural y visual cabe diferenciar las siguientes:

- Espacios naturales de interés ambiental situados dentro del término municipal
- Elementos de interés cultural integrados en el municipio, ya sean elementos del Patrimonio Cultural Urbano (monumentos, conjuntos históricos...) o elementos del Patrimonio Cultural Rural (alquerías, acequias madre de la red de riego histórica...).
- Espacios agrícolas históricos de relevante calidad paisajística, que constituyen el entramado envolvente del entorno metropolitano de Valencia.
- Espacios y elementos que, habiendo conservado su estructura y carácter abierto, presentan un elevado interés visual (ventanas visuales de acceso al mar, jardín urbano del Turia...)

Entre los corredores ecológicos y funcionales cabe diferenciar entre:

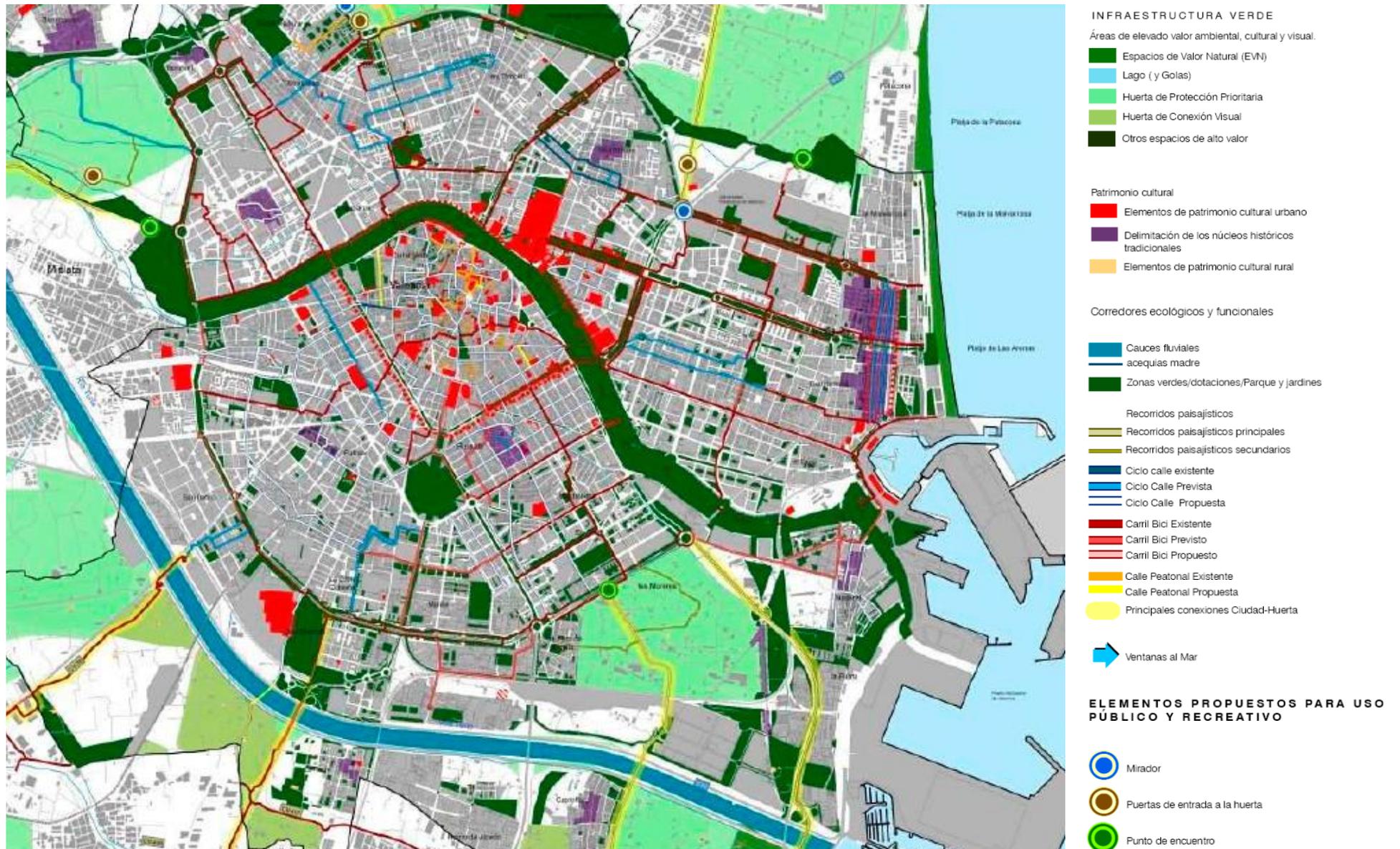
- Cauces fluviales que atraviesan el municipio de Valencia.
- Parques y jardines urbanos más relevantes de la ciudad, que articularán este "espacio verde" dentro de la trama urbana.
- Recorridos paisajísticos existentes y propuestos, que permitirán la conexión de los espacios y elementos de la trama urbana y periurbana citados con anterioridad.

²³ Obarti Segrera, Javier. Estudio de Paisaje de Valencia: Mejora de bordes urbanos e integración de la infraestructura verde. Congreso Nacional de Medio Ambiente Conama 10. 2010.



Infraestructura verde del Área Metropolitana de Valencia. Estudio de paisaje de Valencia.

2010



Detalle de la Infraestructura Verde y propuesta de uso público-recreativo para la ciudad.
 J. Obartí - EVREN, 2010.

3. ELEMENTOS DEL SISTEMA DE ESPACIOS VERDES URBANOS DE VALENCIA

3.1. Parques urbanos de la ciudad de Valencia

La ciudad de Valencia conserva la mayoría de sus jardines históricos, respetando el patrimonio arbóreo y arquitectónico. Estos jardines, planificados en base a diferentes estilos, presentan atractivos naturales y en ellos se conjugan historia, arte, naturaleza y arquitectura.

Para este estudio se utilizará la clasificación de los parques y jardines realizada por el Ayuntamiento de Valencia, que son un gran parque urbano o de ciudad, el Jardín del Turia, y un grupo de parques urbanos, que podríamos denominar de distrito o vecinales.

	Superficie(M ²)	2008 Número	% (M ²)	% (N ⁰)
Total	4.559.463	712	100%	100%
Unidades Ajardinadas	2.512.192	677	55,10%	95,08%
Parques urbanos	632.415	13	13,87%	1,83%
Río Turia	1.221.377	17	26,79%	2,39%
Universidades	193.479	5	4,24%	0,70%

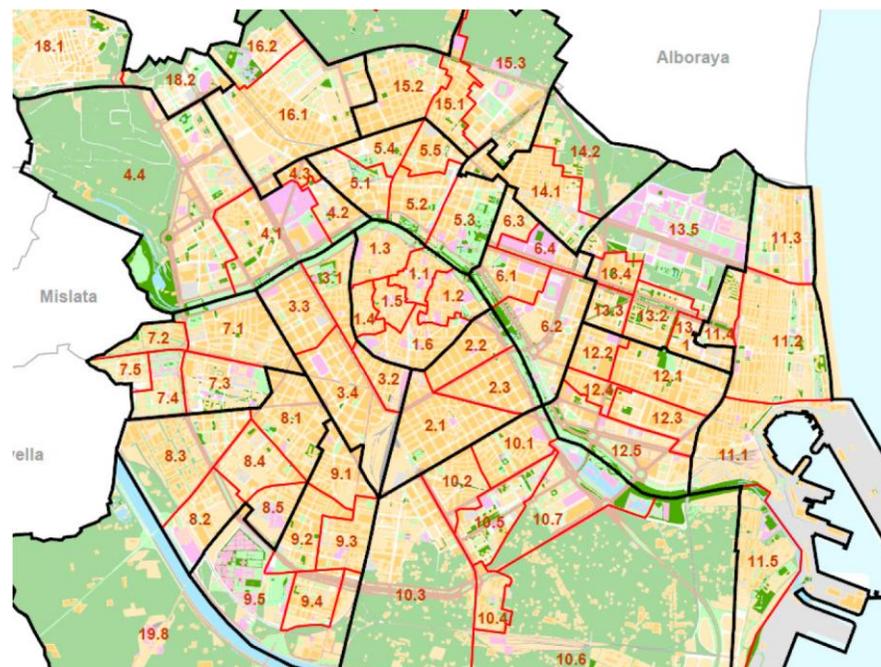
Tabla 1. Espacios verdes en Valencia. Fuente: Ayuntamiento de Valencia

Parques	Superficie	Jardín del Turia	Superficie
Total	632.415	Total	1.193.007
Nazaret	37.532	Parque de Cabecera	150.000
Rambleta	53.780	Tramo I	42.500
Jardines del Real	182.922	Tramo II	99.890
Benicalap	80.000	Tramo III	83.768
Monforte	12.000	Tramo IV-V	142.500
Ayora	48.300	Tramo VI	129.320
Oeste	43.750	Tramo VII	68.800
Orriols	43.977	Tramo VIII	75.600
Jardín del Polifilo	39.399	Tramo IX	34.439
Marxalenes	50.000	Tramo X-XI	135.275
Prof. Dr. A. Llombart	10.872	Tramo XII	61.000
Palau Congressos	25.183	Tramo XIV	141.545
Jardín Hespérides	4.700	Tramo XVI	28.370

Tabla 2. Parques en Valencia. Fuente: Ayuntamiento de Valencia

Los distintos parques urbanos forman al día de hoy los principales espacios verdes de la ciudad, pero hay otros espacios que están planeados y aprobados y que en el futuro formaran parte del sistema de espacios públicos de la ciudad, como son los siguientes:

- Parque de la Torre
- Parque de Malilla
- Parque de Monteolivete
- Parque de Benimaclet
- Ampliación del parque de la Rambleta
- Ampliación del parque de Cabecera
- Tramos finales del Jardín del Turia
- Delta verde del jardín del Turia



Plano de los distritos y barrios de Valencia. Fuente: Ayuntamiento de Valencia

	Número	Superficie
Valencia	677	2.512.192
1. Ciutat Vella	43	71.813
2. L'Eixample	12	58.457
3. Extramurs	24	55.014
4. Campanar	66	239.371
5. La Saïdia	41	109.030
6. El Pla del Real	38	214.583
7. L'Olivereta	38	168.420
8. Patraix	30	91.324
9. Jesús	33	84.596
10. Quatre Carreres	53	408.825
11. Poblats Marítims	60	192.249
12. Camins al Grau	49	187.290
13. Algirós	44	155.462
14. Benimaclet	33	132.397
15. Rascanya	32	99.398
16. Benicalap	19	111.413
17. Pobles del Nord	19	34.444
18. Pobles de l'Oest	12	56.897
19. Pobles del Sud	31	41.209

Tabla 3. Unidades ajardinadas de Valencia. Fuente: Ayuntamiento de Valencia

	Tipo	Número	Superficie(M ²)	Población	M ² /Hab
Valencia	Parque de Ciudad	1	1.221.377	815.440	1.498

Tabla 4. Parques de Ciudad. Fuente: Ayuntamiento de Valencia

Juntos a los parques urbanos, la ciudad cuenta con unidades ajardinadas, según la nomenclatura municipal, que le proporcionan a la ciudad la mayoría de la superficie verde. El término de unidad ajardinada engloba distintos tipos de espacios desde los parques de barrio, hasta las

unidades ajardinadas más pequeñas, pasando por los parques vecinales y los jardines.¹

Basándonos en el estudio realizado por Vicente Palomo Torralva en su Tesis Doctoral, *Infraestructura viaria e infraestructura verde en la ciudad de Valencia*, y reconociendo que la superficie mínima de espacios verdes recomendada por la *Organización Mundial de la Salud* (OMS) es entre 10 y 15 M² por habitantes, se llegó a las siguientes conclusiones en relación a los niveles que necesita la ciudad de Valencia:

- A nivel urbano son necesarios parques de gran tamaño, que proporcionen una dotación de 5 M²/hab a una distancia máxima inferior a los tres kilómetros.
- Entre los parques de barrio y distrito sería necesario cubrir otros 5 M²/hab. Según el tamaño de los mismos en Valencia serían necesarios uno de distrito por distrito y uno de barrio por cada barrio.
- Por último, se requieren jardines, que cubran al menos un radio de 3 M²/hab, y se encuentren siempre cercanos a las viviendas de los vecinos, siendo necesarios unos 3 jardines vecinales por barrio y otros jardines de menor entidad que completen la red.

En conjunto serán necesarios unos 13 M²/hab, aproximadamente como recomienda la OMS.

El Jardín del Turia a pesar de su ubicación en la ciudad, no es suficiente como único parque de ciudad para un municipio del tamaño de Valencia. En cuanto a los distritos muchos carecen de parques para esta categoría y los que lo poseen, el tamaño del mismo es inferior a lo recomendable. Actualmente una gran parte de la ciudad, sobre todo de la zona sur está desprovista de espacios verdes de gran tamaño, lo que les obligará a los vecinos a grandes desplazamientos si quieren disfrutar de dichos espacios. Con la realización de los distintos espacios proyectados muchas de estas necesidades quedarían cubiertas. Las principales excepciones serían la zona oeste del distrito de Patraix, donde posiblemente el futuro parque de la Vida, podrá cubrir sus necesidades y una amplia zona de los Poblados Marítimos, que afectaría tanto al barrio del Beteró como al de Canyameler.

¹ Palomo Torralva, Vicente. Tesis Doctoral. *Infraestructura Viaria e Infraestructura Verde en la ciudad de Valencia. Aplicación práctica en los barrios del Grau y Cañamelar.*

Los jardines históricos.

La jardinería histórica valenciana tiene su manifestación en dos espacios de honda y tradición, mediterránea: el patio y el huerto. Es en los patios de las casas y conventos, y en los huertos situados fuera de las murallas, donde podemos ver sus mejores reacciones.

El patio es la consecuencia lógica del crecimiento de la antigua ciudad mediterránea, basada en el cubismo funcional que resuelve los problemas de seguridad, privacidad y confort climático a través de ese espacio abierto al interior de la construcción. Los huertos, almunias o villas son construcciones fuera de la ciudad donde confluyen producción, descanso y placer.

A partir del siglo XVIII con los aportes de las ideas sobre la salud y ornato que debía tener la ciudad moderna, surgen los primeros jardines de uso público dentro de las murallas de la ciudad de Valencia, entre los que encontramos los Jardines de la Glorieta y el Parterre. Entre los patios de los palacios de la Valencia musulmana, encontramos los Jardines del Real utilizados por los reyes de las diversas dinastías, convirtiéndose en unos de los jardines más notables de la ciudad y entre las huertas convertidas en jardines destacamos el *hort* de Tramoieres, pasando hacer el Jardín Botánico de la *Universidad de Valencia* y el *hort* de Romero se convierte en el Jardín de Monforte.

La apertura de la Glorieta y el Parterre, culminada en 1860, dio nuevos aires a la ciudad revalorizando la zona y haciendo que su población empezara a conceder valor al nuevo espacio ajardinado.

El jardín de la Glorieta fue iniciado bajo los auspicios del General Elio en 1817, convirtiéndose en el mejor jardín de su tiempo debido al cuidado diseño, la ubicación de diversas fuentes, pérgolas y pequeños monumentos, contando con instalación de alumbrado de gas. En 1844 se colocan diversas especies de árboles y plantas tropicales y un año después se plantaron los grandes magnolios.

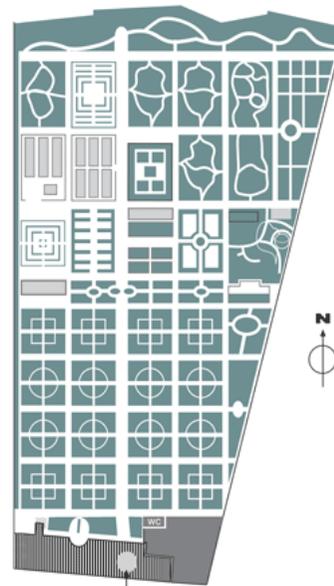
En las inmediaciones de La Glorieta se localiza El Parterre, otro de los bellos jardines históricos, proyectado a mediados del siglo XIX. En su origen el jardín albergó cuatro estanques próximos a cada uno de sus ángulos, de los cuales sólo uno permanece, adornado con una fuentecilla y una escultura de Neptuno.



Jardines del Real (Viveros)



Jardín Botánico



Los Jardines de Real o Jardines de Viveros remontan sus orígenes a la Valencia musulmana, como almunia en las zonas de huertos a las afueras de la ciudad, utilizada por todos los reyes tras la conquista cristiana. A principio del siglo XIX fueron destruidos, y a lo largo de los años fue cambiando su uso utilizándose como Jardín de aclimatación y Escuela de Agricultura. En 1903 fueron donados al Ayuntamiento para vivero de árboles, de ahí deriva su nombre, transformándose en parque público. Los jardines, que han sido sucesivamente ampliados por el norte adquiriendo la forma que poseen actualmente, pertenecen al distrito de Zaidia, colindando con el Jardín del Turia. Con una extensión de 180.000 M², son el segundo parque público de la ciudad. Dentro de ellos se encuentran diversos equipamientos, como el Museo de Ciencias Naturales, el servicio meteorológico, un circuito de circulación infantil, una explanada que se utiliza como zona de conciertos, las ruinas del Palacio Real, e incluso se realiza la feria del libro anualmente. Respecto a su diseño y vegetación posee diversas zonas, primando los paseos y las zonas de reposo, como la rosaleda, así como varios pequeños lagos.

El Jardín Botánico se crea en 1802, por la *Universidad de Valencia* con la finalidad de obtener del conocimiento del mundo vegetal de las colonias nuevos recursos económicos. Tiene una extensión de 40.000 M² y está situado en el distrito de Extramurs colindando con el Jardín del Turia en la parte norte. A lo largo de estos dos siglos ha pasado por buenos y malos momentos, sufriendo varias guerras o la riada del 57. La última restauración de los años noventa, modificó su estructura original y dañó distintas especies. Lo más destacado estructuralmente serían los invernaderos y el umbráculo, y vegetalmente las palmeras, árboles americanos, así como ciertas especies autóctonas.²



Glorieta y Parterre



Vista del Parterre

El Jardín de Monforte está situado en el Pla del Real. Con una extensión de 12.000 M², es una de las obras más significativas del siglo XIX que quedan en España. En 1941 fue declarado Jardín Artístico Nacional y se procedió a su restauración sufriendo durante años ampliaciones y modificaciones de uso. El jardín propiamente dicho estaba formado por tres partes. La que representaba la huerta valenciana hoy día ya no existen, quedando las otras dos, el jardín formal y la creación del bosque. Posee elementos compositivos de gran belleza como son, la montaña, el gran estanque y la gran pérgola cubierta de rosales.

² Medina Piles, Amparo. *Guía de jardines históricos y parque urbanos de la ciudad de Valencia*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 2009.



Parque de Benicalap



Parque de Oriols



Parque Nou Campus



Parque del Oeste



Parque de Polifilo



Jardín de Ayora

Los parques vecinales.

El inicio de la democracia municipal, en los años 70, condujo a los ayuntamientos a respaldar la demanda social de nuevos espacios ajardinados para el ocio y el disfrute de la población. Así, se llevó a cabo una ampliación del Jardín de los Viveros, y en 1984 se abrió al uso público el Jardín de Benicalap, sobre los terrenos de las antiguas instalaciones de la *Estación Naranjera de Burjassot*.

Tras la aprobación del *Plan General de 1988*, se priorizó la construcción de nuevos espacios ajardinados, con características de espacios verdes vecinales o de distrito, que fueron distribuidos por todo el territorio urbano.

De esta forma, a finales de los años 80, se construyó el Parque de Nazaret, junto al barrio del mismo nombre, siendo uno de los primeros proyectos municipales de ajardinamiento de áreas desestructuradas, así como el Jardín del Doctor Lluch, en el barrio del Cabañal, y el Parque de Camales, en la pedanía de Benimamet.

Más tarde, a mediados de los 90, se construye el Parque del Oeste, sobre los terrenos del antiguo *Cuartel de Aviación*, siendo la mayor zona de espaciamiento de los barrios de Patraix y l'Olivereta. En este mismo periodo se construye también la primera fase del Jardín del Nou Campus, en el distrito de Algirós, proyecto promovido por la *Universidad de Valencia*, con el fin de constituirse en un espacio de reunión para el nuevo centro universitario y para los habitantes de las zonas residenciales próximas.

Avanzando los 90, se construyó el Parque de Orriols, en el distrito de Rascanya y el Jardín de Polifilo, en el distrito de Campanar. Ambos parques están vinculados a los nuevos desarrollos residenciales que se producen en dichas zonas.

A finales de los 90, se construyen los parques de Marxalenes y de la Rambleta, que tienen carácter de parques de distrito, localizados respectivamente al norte y sur de la ciudad. El diseño de estos parques busca recrear la esencia histórica del lugar, integrando la naturaleza en la ciudad, utilizando la estética de los paisajes naturales y culturales locales.

Finalmente, la ampliación del Jardín de Ayora, terminada en 2002, es un espacio verde resultante de la ejecución de una infraestructura: la nueva estación de metro de Ayora.



Parque de Marxalenes



Parque de la Rambleta



Parque de la Torre



Parque de Benimaclet

La última generación de parques vecinales

En una primera etapa, los parques vecinales proyectados y construidos en la ciudad de Valencia eran concebidos fundamentalmente como un equipamiento público, y el tema central de proyecto era al programa socio-funcional que debían albergar para satisfacer las necesidades ciudadanas.

Esta etapa inicial, cualitativa, centrada en solucionar las carencias dotacionales en los barrios, ha dado paso a otra en la que a estos aspectos se le añaden otros, de carácter más cualitativo, que buscan integrar en el diseño de los parques vecinales las nuevas tendencias que derivan de la creciente conciencia medioambiental, que ve en los espacios verdes una oportunidad para obtener un mejor equilibrio entre naturaleza y ciudad, integrando en los mismos los procesos y ciclos naturales.

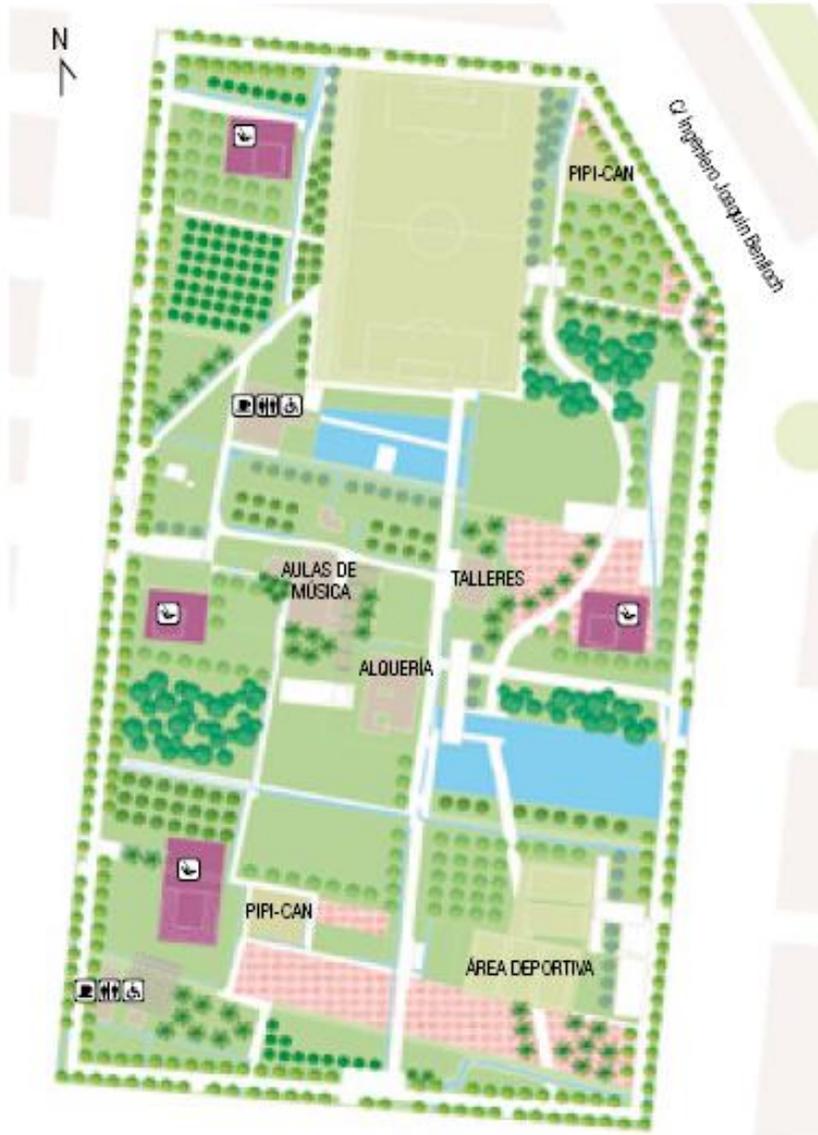
A ello se añade la voluntad de conservación de las huellas del pasado sobre el territorio, de conservación del patrimonio protegido existente, y la búsqueda de referencias innovadoras que puedan constituir un legado para las generaciones futuras. Los nuevos parques urbanos han iniciado el proceso sustancial de cambio socio-cultural y medioambiental en la ciudad.

Entre los nuevos parques tenemos la creación en el 2010 del Parque de la Alquería del Saboner en la pedanía de La Torre, siendo parte de un proyecto piloto promovido por la *Generalitat Valenciana* para la construcción de un nuevo modelo de barrio de viviendas llamado Sociópolis. Además aparecen los parques de Monteolivete, junto al barrio del mismo nombre, y el Parque de la Vida, en el borde oeste del *Cementerio General*, que se ubica junto al nuevo crecimiento urbano previsto en el barrio de Patraix.

Entre los parques ya aprobados que aún no han iniciado su ejecución están los siguientes:

El Parque de Malilla, en el barrio del mismo nombre, del cual se dispone de un anteproyecto con un concepto de huerto-jardín. Este pretende mantener las tres tramas superpuestas preexistentes: la de las acequias, la de las alquerías y la de los caminos rurales.

El Parque de Benimaclet, anteproyecto ubicado en el distrito del mismo nombre, dispuesto en dos parcelas diferenciadas, con un diseño en el que se plantea una definición pormenorizada diferenciada del paisaje resultante en cada parcela.



Parque de Malilla



Vista aérea de Valencia. A. Guesdon, 1858 (Detalle)



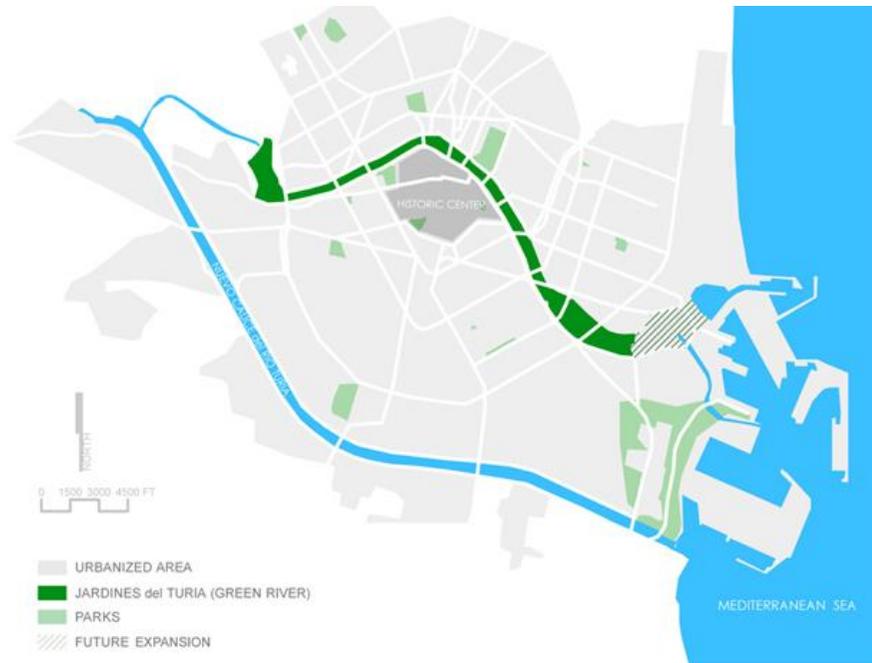
Propuesta de autopista por el cauce del Plan General de 1966



Riada del Turia de 1957.



El jardín del Turia. Ricardo Bofill.



Jardín del Turia. Tramo Palau de la Música – Gulliver.

El Jardín del Turia

Como ya hemos comentado, la ciudad de Valencia ha sido azotada en múltiples ocasiones por las riadas del río Turia, la última de las cuales data del 14 de octubre de 1957 y fue el desencadenante para que las autoridades Valencianas aprobaran en 1958 el Plan Sur. Este Plan propuso el desvío del cauce del río a las afueras de la ciudad en su parte oeste, bordeándola desde Quart de Poblet hasta llegar al mar mediterráneo.

Con este desvío quedaron libres los terrenos del viejo cauce, espacio cuyo nuevo uso quedó definido en el *Plan Sur de 1958* y en el *Plan General de Ordenación Urbana y su Comarca* aprobado en 1966. Según este documento, los terrenos del viejo cauce se convertirían en una gran autopista que atravesaría la ciudad de oeste a este.

Esta propuesta generó una amplia reacción en la ciudadanía durante varios años de la década de los 70, años en los que numerosos colectivos sociales y profesionales se posicionaron a favor de que el área perteneciente al antiguo cauce fuera convertida en zona verde.

Finalmente, el Ayuntamiento aprueba en 1977 la modificación del *Plan General de Valencia y su Comarca* en la parte relativa a la calificación de los terrenos del antiguo cauce, destinándolos a zona verde, servicios y accesos.

Para el diseño del nuevo parque urbano se convocó en 1979 el concurso de ideas para la redacción del *Plan Especial del Parque Urbano del Río Turia*, en cuyas bases se delimitó la zona a intervenir al el tramo comprendido entre la confrontación del Molino del Sol (límite del término municipal) y el puente de Astilleros. Como resultado del concurso se declaró el primer lugar desierto, otorgando el segundo lugar al proyecto presentado por el equipo de Julio Cano Lasso y el tercer lugar a los proyectos presentados por los equipos Vetges tú i Mediterránea y de Jaime Cort Álvarez.

En el 1981, la *Comisión de Urbanismo Municipal* aprueba la contratación del estudio del arquitecto Ricardo Bofill para la redacción del *Avance del Plan Especial de Reforma Interior (PERI)* del río Turia. Un año después se presentan las primeras propuestas las cuales tuvieron buena acogida por parte de los políticos, postura contraria a la crítica manifestada por arquitectos e ingenieros que mediante diferentes medios de prensa expresaron su opinión usando calificativos como “versallesco,

electoralista, impersonal y prefabricado”. En términos generales el diseño de Bofill consistió en un jardín mediterráneo de inspiración en la tradición clásica, de trazado geométrico acentuado por líneas de palmeras y columnatas, en una actuación que establece una franja verde de más de 10 kilómetros de longitud dividida en 18 tramos.

El Plan fue aprobado definitivamente tres años más tarde, planteando como objetivo prioritario la recuperación del viejo cauce como jardín público donde predominaría la vegetación autóctona. Una vez aprobado el PERI como Plan maestro para futuras intervenciones, se convocó un nuevo concurso para el diseño de cada uno de los tramos del parque. En 1985, se dieron a conocer los equipos técnicos encargados del diseño de los primeros tramos.

Las características principales de los tramos son las que se detallan a continuación.

Tramo 1: se le encargó a Ángel Zurilla, de la oficina del Turia. Este tramo está comprendido entre el puente 9 de Octubre y la Casa del Agua. Fue ejecutado como un proyecto de ajardinamiento provisional, en una primera actuación se ajardinó y se ubicó un área de juegos infantiles, posteriormente se resolvieron las conexiones con los tramos colindantes.

Tramo 2: comprendido entre la Casa del Agua y el Puente de Campanar, sus autores fueron Vetges-Tu i Mediterrànea. En este tramo el trazado responde a una geometría que hace referencia al agua y a los elementos asociados a su movimiento.

Tramo 3: sus autores fueron Otegui et al. El tramo está comprendido entre el Puente de Campanar y el Puente de Ademuz, sigue un trazado geométrico y está formado por instalaciones deportivas (campos de baloncesto, balonmano y una gran pista de atletismo) rodeados por gradas y pérgolas. En su vegetación están presentes especies típicas del bosque mediterráneo, como son los pinos piñoneros, los cipreses y el pino carrasco.

Tramos 4 y 5: encargado a la *Consellería de Agricultura*, estos segmentos van desde el Puente de Ademuz al Puente de Serranos, y tienen un carácter que alude a un bosque urbano. Se encuentran cambios en la topografía y una vegetación más densa compuesta por árboles como pinos piñeros y carrascos, cipreses, álamos, olivos, algarrobos, y otras plantaciones que recorren caminos sinuosos que rompen con el trazado geométrico de los tramos anteriores.



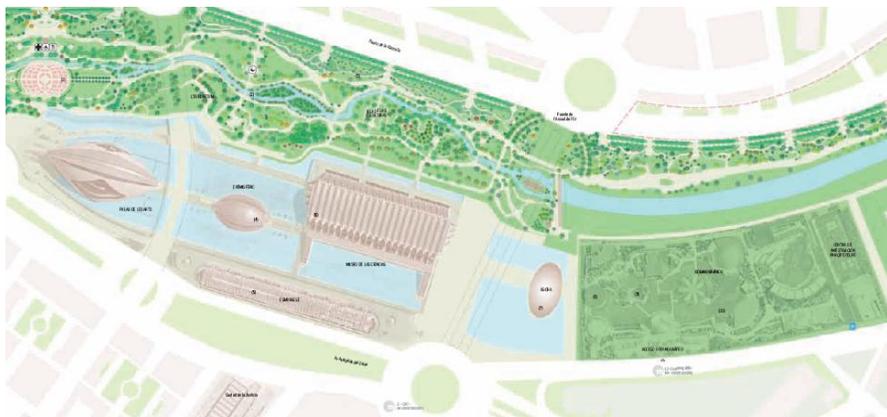
Imágenes iniciales del proyecto de Ricardo Bofill, 1982. En el cual se planteaba utilizar la Avenida de Blasco Ibáñez como principal conexión con los poblados marítimos.



Jardín del Turia. Tramos 4-5-6



Jardín del Turia. Tramos 6-7-8-9



Jardín del Turia. Tramo Ciudad de las Artes y las Ciencias / Oceanográfico

Tramo 6: comprendido entre el Puente de Serranos y el Puente de la Trinidad, está compuesto por un diseño ajardinado que se dispone alrededor de un paseo central y de los senderos laterales. La vegetación incluye chopos, algustres, acacias, entre otros tipos plantados en su mayoría en diferentes campaña ciudadana de foresta. Esta parte cuenta con varios equipamientos deportivos, y pertenece a una zona en la que se localizan importantes monumentos históricos.

Tramo 7: comprendido entre el Puente de la Trinidad y el Puente del Real, junto al *Museo de Bellas Artes San Pio*. Es una zona de variada vegetación, que se caracteriza por un diseño en forma de praderas con presencia de arbolado de flor y sombra, con ejemplares originales de la época en la que en esta zona se ubicaban los viveros municipales, además de árboles frutales y palmeras datileras.

Tramo 8: comprendido entre el Puente del Real y el Puente de la Exposición, donde encontramos una referencia simbólica del paso del agua en el trazado del paseo central, su vegetación está dispuesta aleatoriamente.

Tramo 9: comprendido entre el Puente de la Exposición y el Puente del Mar, en este se dispuso de un espacio libre para la celebración de diferentes tipos de eventos como ferias. Otras zonas de este tramo están formadas por jardines y juegos infantiles.

Tramos 10 y 11: comprendido entre el Puente del Mar y el Puente del Ángel Custodio, el diseño de estos tramos se corresponde con las ideas originales del Plan del taller de Ricardo Bofill, al que se asignó el proyecto del tramo, que fue construidos inmediatamente después de la aprobación del Plan, del que se mantuvo el trazado geométrico y la composición simétrica, con elementos centrales como un gran estanque junto al *Palau de la Música*. Además de las nuevas especies vegetales sembradas, en su mayor parte pinos, se mantuvieron los eucaliptos rojos existentes antes de la intervención.

Tramo 12: se comprende desde el Puente del Ángel Custodio hasta la proximidad del Hemisféric, su autor, Rafael Rivera, mantiene el trazado geométrico pero incorpora áreas de juegos infantiles como los trampolines en forma de muñeco que representa a Gúlliver. Además, cuenta con tableros gigantes de ajedrez, pistas de monopatín y mini golf.

Tramos 13, 14, 15 y 16: forman una amplia franja que se extiende hasta el cruce del ferrocarril interurbano. Es en esta zona donde se ubica la Ciudad de la Ciencia y las Artes.

Parque de Cabecera del Turia. 2001-2004: El polo oeste del Jardín del Turia.

El Parque de Cabecera se encuentra ubicado al oeste del núcleo urbano entre el borde de la ciudad y la huerta, pertenece al distrito de Campanar y ocupa una extensión de 35 Ha. Es un gran parque urbano que sirve de conexión entre la parte natural del río y el comienzo del jardín de Turia, respondiendo a la voluntad de recuperar el paisaje histórico del río y su cauce.

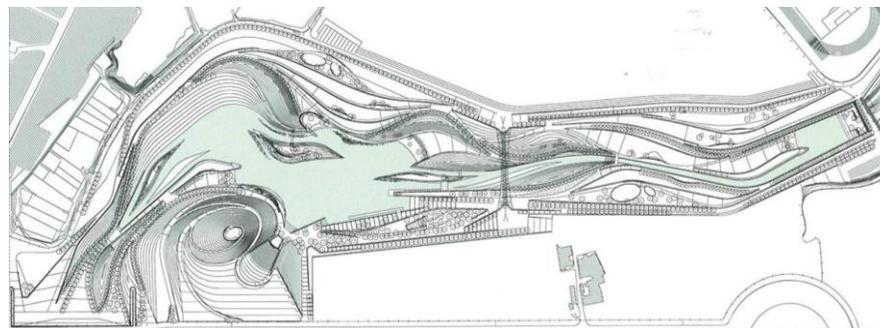
La idea del proyecto ha sido la transformación de una zona muy degradada en un espacio de bosque de ribera, propio del entorno de los ríos mediterráneos, recreando el paisaje original del Turia dando protagonismo al agua, a la topografía, a la vegetación y a los muros de piedra seca, convirtiéndolos en los elementos estructurantes de la concepción del parque, los cuales se derivan del análisis de las preexistencias físicas, culturales e históricas del lugar.

La topografía con las diferentes cotas del terreno, consigue crear ambientes con amplias vistas. El trazado del parque remite a las formas sinuosas de los islotes que se formaban en el río con motivo de las crecidas. La disposición de estos islotes y la vegetación enriquece la secuencia visual de los recorridos peatonales y ciclistas.

El agua constituye el 20% de la superficie del parque, gran parte de ella concentrada en un lago de grandes dimensiones. En su inicio, en la parte norte del parque, discurre entre bancales aterrazados por muros de piedra que marcan las diferentes alturas hasta su entrada en el lago.

El parque de cabecera tiene cuatro grandes áreas: la colina-mirador, el bosque de ribera, el Bioparc de Valencia y el parque de atracciones, actualmente en proyecto. La colina-mirador, de planta ovalada, se constituye como el hito visual del parque al tratarse del punto más alto y resuelve el difícil cambio de trayectoria del antiguo lecho del río, un giro de 90°, antes de encauzarse para atravesar toda la ciudad hasta el mar.

Este parque constituye uno de los polos, el oeste, del jardín del Turia, y sirve como espacio de transición entre éste y el inicio del Parque Natural del río Turia³



Parque de Cabecera del Turia. 2001-2004. Eduardo de Miguel, Arancha Muñoz, Vicente Corell

³ Medina Piles, Amparo. *Guía de jardines históricos y parque urbanos de la ciudad de Valencia*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 2009.



Parque del Grado: El polo este del jardín del Turia.

El parque del Grao corresponde a los últimos tramos del jardín del Turia en su extremo este, de conexión con el recinto portuario histórico. Como resultado de un concurso internacional de ideas sobre el futuro de la Marina Real, el Ayuntamiento decidió realizar una propuesta de síntesis entre las presentadas por los equipos de Jean Nouvel y de GPM, concretada en un *Programa de Actuación Integrada* (PAI) redactado por el arquitecto J.M. Tomás Llavador.

El PAI del Grao tiene como objetivo principal conectar la ciudad con el mar Mediterráneo, sobre un espacio de 400.000 metros cuadrados, de los cuales 130.000 M² estarán ocupados por un Gran Delta Verde. Este gran espacio verde será diseñado como un fragmento de bosque mediterráneo, atravesados por canales navegables que aprovecharán la desembocadura del antiguo cauce del Turia para conectar con el mar a través del puerto, ocupando una superficie de 28.000 metros cuadrados.

El diseño del PAI se ha inspirado en la arquitectura moderna, que cuenta con nuevas edificaciones junto a las zonas urbanas consolidadas. El proyecto incluye como espacios residenciales unas 3.000 viviendas de edificación abierta, que evitan el efecto pantalla en la primera línea de la fachada marítima. Entre estas viviendas se contemplan la construcción de edificios con diseño vanguardista que se convertirían en los más altos de la ciudad, encabezados por una torre de 50 alturas que se levantará en las proximidades del puerto, erigiéndose en hitos arquitectónicos de la ciudad. La tipología de torre es también la elegida para el resto de edificaciones previstas en el máster Plan.

El máster Plan para el barrio que surgirá de este planeamiento, delimitado por las Moreras, Natzaret y Camino Hondo del Grao, contempla unos 60.000 metros cuadrados destinados a usos terciarios y 36.000 a nuevos equipamientos públicos. Además, incluye en el mismo el circuito de Fórmula Uno, el cual será utilizado por los vecinos como vía de servicio la mayor parte del año, y se propone el soterramiento de las vías del ferrocarril en la calle Serrería.

El concepto de Gran Delta Verde, entendido como polo este del Jardín del Turia, que conecta esta infraestructura verde urbana con el área portuaria histórica de Valencia, queda en gran medida distorsionado por la excesiva densidad de edificación prevista en el máster Plan.

Valencia Parque Central.

El proyecto del Parque Central de Valencia se plantea como una operación ferroviaria y urbana a desarrollar sobre los terrenos recuperados por la planificación urbanística y el soterramiento del ferrocarril, transformando sustancialmente una parte de la ciudad hoy degradada por el desuso de instalaciones industriales de gran superficie. El nuevo parque de 230.000 m² tiene como uno de sus objetivos urbanos la integración de los barrios del sur de la ciudad hoy separados por las vías del ferrocarril.

Para el diseño de este parque se realizó un concurso de ideas al que se presentaron treinta y seis propuestas de ocho países. En la fase final concurren cinco grandes estudios de arquitectura, ingeniería y paisajismo. La propuesta ganadora fue la presentada por la paisajista Kathryn Gustafson.

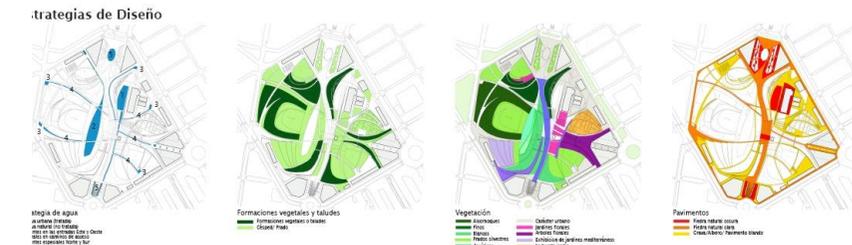
El proyecto del Parque Central pretende ser un nuevo polo vertebrador de la ciudad, al conectar las Grandes Vías (Fernando el Católico y Ramón y Cajal con Germanías y Marqués del Turia, eliminando el paso inferior), y suprimir el paso elevado que une la Avenida de Giorgeta con Peris y Valero, eliminando las barreras urbanísticas y su impacto visual.

Las áreas principales del parque son: la plaza central, el lago, los jardines mediterráneos, la plaza de las artes y el anfiteatro. Es un diseño en el que la luz, el agua y el verde funcionan como los principales elementos. El parque se estructura en torno a una red de paseos que conectarán las calles colindantes tanto en sentido Norte-Sur como Este-Oeste. Esta red de paseos genera diferentes espacios con un tratamiento específico según la función de los usos de cada uno de ellos. En paralelo a esos itinerarios, ocho canales de agua recorrerán el parque y desembocarán en lagunas y fuentes. La principal característica del parque será la sostenibilidad, que contribuirá a optimizar los costes de mantenimiento.

Debido a las actuaciones ferroviarias pendientes, se ha planteado un desarrollo urbanístico por fases a medida que se vaya liberando el suelo como consecuencia de la ejecución de esas obras ferroviarias. Una primera fase a ejecutarse sobre los terrenos de disponibilidad inmediata por no haber sido afectados por los servicios ferroviarios incluiría la ejecución de un 40% del parque en la zona próxima al barrio de Russafa.



Parque Central de Valencia. Agua plena de Seny



Gustafson-Porter. Parque Central. Valencia. 2010



Sección AA



Sección BB



Bulevar García Lorca. Secciones y planta general.

Las fases segunda y tercera se ejecutarían tras las obras de soterramiento del Canal de Acceso y la construcción de la Estación Central, en la segunda fase se desarrollaría la urbanización de una nueva zona proporcionando dotaciones públicas y más suelo a edificar. La terminación de la Estación Central haría posible la desaparición de la Estación Joaquín Sorolla y ello permitiría concluir, en una tercera fase, el conjunto de la urbanización. En estas fases se ejecutaría el resto del Parque Central, el Bulevar García Lorca, se suprimiría el paso a nivel y se conectarían las Grandes Vías.

El proyecto de Parque Central incluye una importante actuación urbanística por el sur: la creación del Bulevar García Lorca, vía radial que conecta el recinto del parque con la ronda sur.

El Bulevar García Lorca discurre entre la Avenida Giorgeta y el Bulevar Sur, y se prolongará hacia la V-30. Conllevará la supresión del puente de Giorgeta, y tendrá 80 metros de ancho, aceras de 10 metros y un paseo central de 32 m destinado a actividades lúdicas.

Los desarrollos residenciales previstos junto al Bulevar García Lorca, en espacios anteriormente ocupados por instalaciones militares e industriales en desuso, se basan en el modelo de edificación abierta, con bloques lineales ubicados entre espacios verdes de uso público.



Vista aérea Parque Central de Valencia. Gustafson-Porter.

3.2. Paseos, bulevares y vías urbanas ajardinadas

El primer paseo público ajardinado de la ciudad de Valencia fue el Paseo de la Alameda, construido en el siglo XVII en la ribera izquierda del río Turia, un espacio entonces periurbano, desde donde se podía contemplar el perfil de la ciudad. El paseo de la Alameda y su antecedente, el Prado del siglo XVI, llamado así por su amplitud, nacen asociados al recorrido de caminantes pero también de vehículos. La Alameda, además, era el antiguo acceso al Palacio Real de Valencia desde el mar. La sección viaria de la Alameda no es la de paseo central y calzadas laterales, sino más compleja: el espacio central es una amplia calzada, utilizada a lo largo de la historia para diversos eventos y a ambos lados de la misma discurren paseos ajardinados, uno tangente al cauce del Turia, junto al pretil, y el otro separado de la trama urbana por una calzada lateral de servicio.

En Valencia, a diferencia de lo que ocurrió en París y en otras ciudades europeas, el derribo de las murallas no generó un bulevar arbolado en el primer anillo de ronda, correspondiente a las calles de Colón, Xátiva y Guillém de Castro, cuya sección es la de una calle convencional, con calzada central y alineaciones de arbolado en las aceras laterales. Las primeras vías urbanas que pueden considerarse como bulevares o ejes verdes son las correspondientes a las grandes vías que constituyen el límite exterior del ensanche por el sur: Marqués del Turia y Fernando el Católico.

La Gran Vía Marqués del Turia y la Gran Vía Fernando el Católico son bulevares de 50 metros de ancho, con paseo central y vías laterales de circulación. La regularidad de la trama urbana que las rodea permite la aparición de islas en el jardín central en los cruces con las calles laterales que, además de resolver los problemas de tráfico, confieren al paseo un ritmo regular. La alineación de plátanos que forma el arbolado general se sustituye en estos cruces por agrupaciones de ficus o casuarinas. El trazado de los jardines fue rediseñado por Francisco de Mora y Berenguer en 1912.

El Paseo al Mar es la siguiente avenida importante proyectada en la ciudad. Con una anchura total de 100 metros, su sección original es también de bulevar con amplio paseo central ajardinado de 50 m y calzadas laterales. Esta sección se verá modificada en su primera prolongación, para volver a retomarse en el tramo siguiente.



Vista del paseo de la Alameda en el siglo XVIII. A. Laborde.



Gran Vía Marqués del Turia. Valencia



Paseo de la Alameda. Valencia.



Paseo al Mar.

La urbanización del Paseo al Mar (actual Avenida Blasco Ibañez) se hizo por etapas, a medida en que los edificios que se fueron construyendo en sus márgenes, como los de la universidad, necesitaron acceso rodado. Su jardín central ha sido modificado varias veces en el primer tramo, contando en la actualidad con 50 metros de ancho. En 1952 llega el paseo hasta la actual avenida de Cataluña, y en 1975 se comienza la ejecución del tercer tramo, que llega hasta la calle Serrería.

En los años sesenta y setenta, el tráfico pasó a ser el elemento dominante en el diseño del viario en Valencia. Se abandonaron las secciones en forma de bulvar, y las arterias principales se proyectaron como vías de tráfico rápido, como autopistas urbanas en las que el elemento verde estaba ausente, y los nudos de enlace adoptaban formas de bucles propias de carreteras más que de espacios urbanos. Algunas avenidas históricas, incluso, perdieron sus alineaciones de arbolado a fin de obtener espacio adicional para los vehículos privados.

El Plan General de Ordenación Urbana del 1988, aunque mantiene una estructura general del viario similar a la del Plan anterior, propone un diseño viario con criterios opuestos, retomando la idea de bulvar con paseo central ajardinado como sección tipo para los nuevos ejes, y proyectando los nudos en forma de rotondas. Entre los nuevos bulevares propuestos en el PGOU de 1988 están la Avenida de Aragón, la Avenida de Francia, la Avenida de los Naranjos, la Avenida de Serrería, la Avenida Alfahuir, la Avenida Maestro Rodrigo, la Ronda Norte y el Bulvar Sur.

El carácter de diseño no vinculante que se dio al viario trazado en el PGOU, sin embargo, llevó a que en muchos casos la sección viaria en forma de bulvar quedase desvirtuada debido al gran porcentaje de superficie asignado a las calzadas para tráfico rodado, con la consiguiente reducción de la superficie destinada a paseos ajardinados.⁴

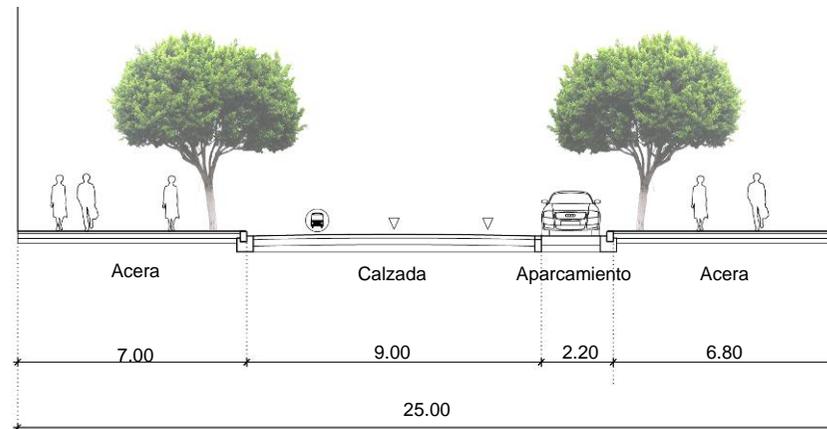
En las páginas siguientes se recogen, en formato de fichas, los principales ejes viarios arbolados de Valencia, que serán los que deberán asumir el papel de elementos de enlace lineal entre los parques urbanos y los espacios verdes concentrados, para poder configurar un sistema articulado y continuo de espacios abiertos.

⁴ Piñon Pallares, Juan Luis. *Bulevares: Introducción al estudio de los nuevos bulevares de Valencia*. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 1992.

Ronda Interior. Calle Colón-Calle Xátiva-Calle Guillen de Castro



Localización

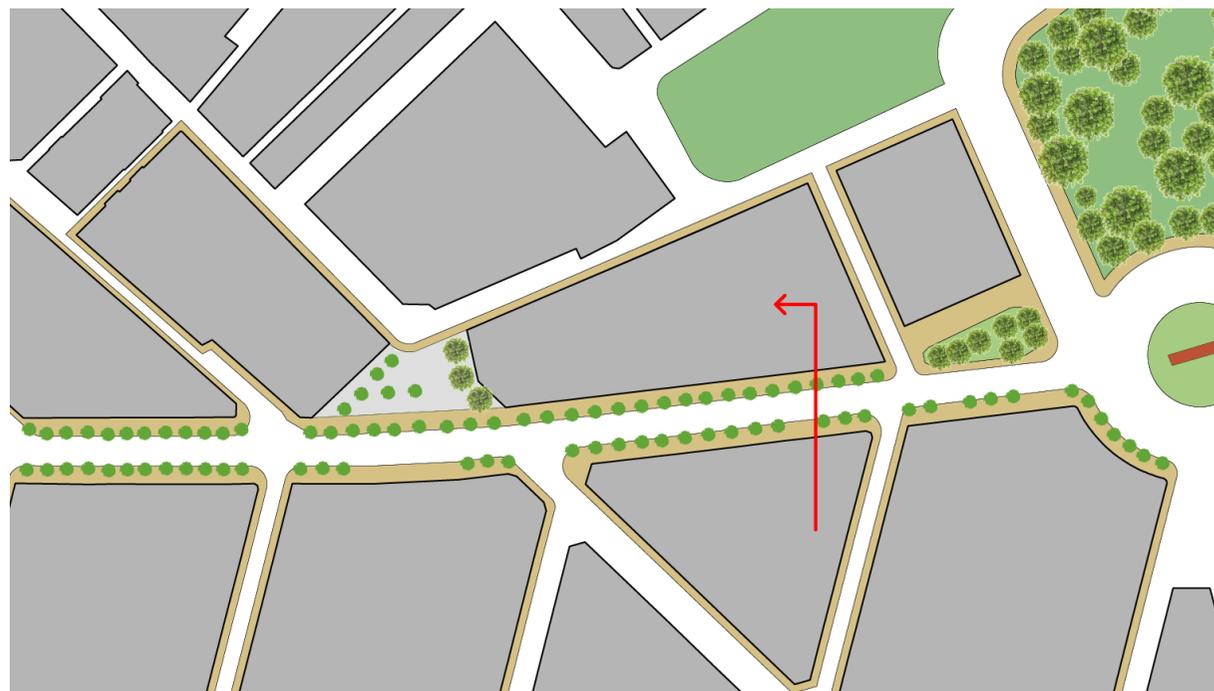
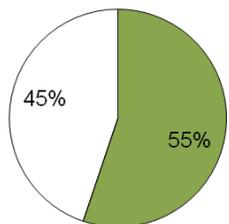


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 25 metros
- Longitud total: 3,122 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 7 metros
- Ancho calzadas: 9 metros
- Ancho jardín central: No incluye
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Ronda Interior. Fuente: Google earth



Calle Colón

La ronda interior de Valencia se desarrolló en el solar que quedó tras derribar la antigua muralla, convirtiéndose en el primer eje concéntrico de la ciudad. La decisión del derribo fue tomada por el entonces gobernador de la provincia, Don Cirilo Amorós, ya que no era necesaria su función defensiva, y a la vez el desarrollo demográfico obligaba el surgimiento de nuevos barrios. La autorización del derribo fue firmada por la Reina Isabel II mediante Real Orden de 19 de Febrero de 1865. Los nombres de las calles que la conforman son: Colón, Xátiva y Guillen de Castro, siendo la Colón la calle comercial más importante de la ciudad.

La Ronda es de una sola dirección empezando en la Plaza de la Puerta del Mar, sigue en dirección oeste cruzando por la Plaza de Toros y la Estación del Norte, y finaliza junto al jardín del Turia.

La sección es la de una calle convencional, con calzada central y alineaciones de arbolado en las aceras laterales, que actualmente en el tramo de la calle Colón son ficus.



Vista de la acera

Grandes Vías. Marqués del Turia

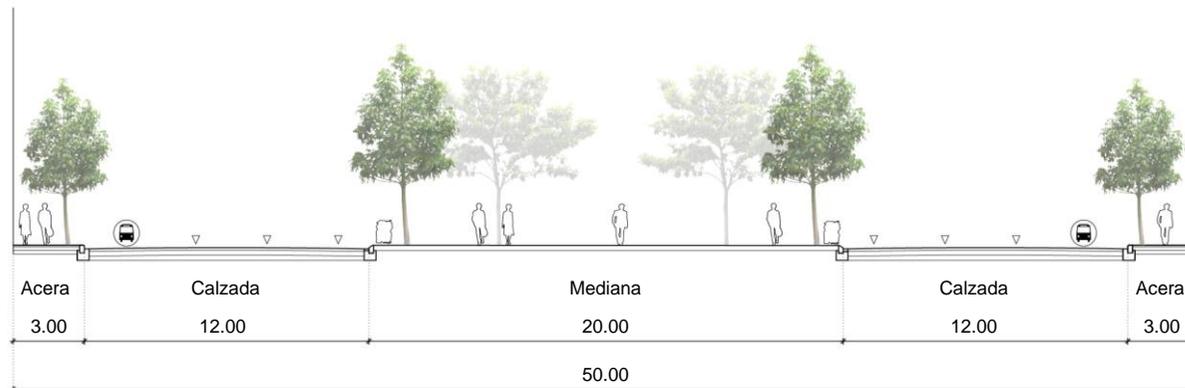
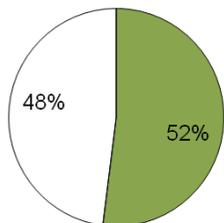


Localización

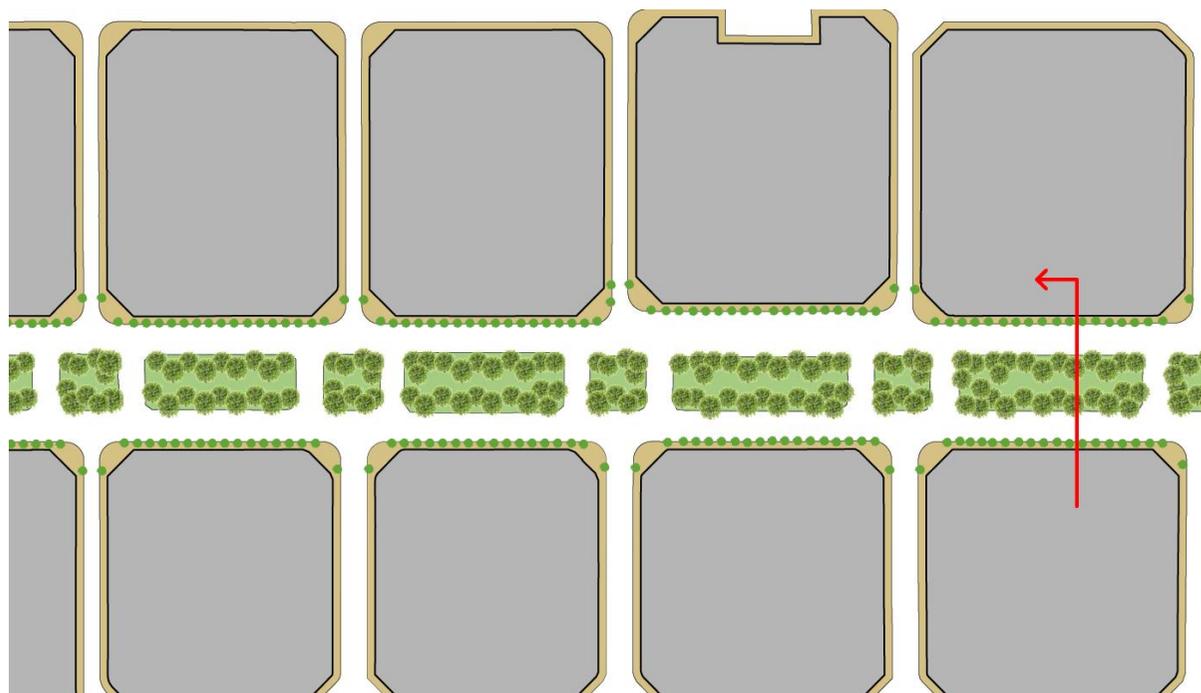
Resumen de características:

- Anchura: 50 metros
- Longitud total: 870 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 3 metros
- Ancho calzadas: 12 metros
- Ancho jardín central: 20 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



0 25 50 100 200 m



Planta tramo tipo



Ortofoto Gran Vía Marqués del Turia. Fuente: Google earth



Vista general

La Gran Vía Marqués del Turia se configura como una gran arteria, concebida en su origen como parte del anillo de cierre del primer Ensanche.

Su sección viaria adopta la forma de bulevar de 50 metros de ancho, con paseo central de 20 m y vías laterales de circulación. A los lados del paseo central hay zonas ajardinadas con arbolado de espléndido porte, compuesto por pinos, plátanos y palmeras, entre otras especies.

A pesar del intenso tráfico que soportan las terrazas, resultan aún agradables para paseo y la interacción social. Debe señalarse que la sustitución de muchos de los primitivos edificios por otros más altos ha variado sustancialmente las proporciones de la sección original de la avenida.



Vista de la acera



Vista jardín central

Grandes Vías. Fernando el Católico

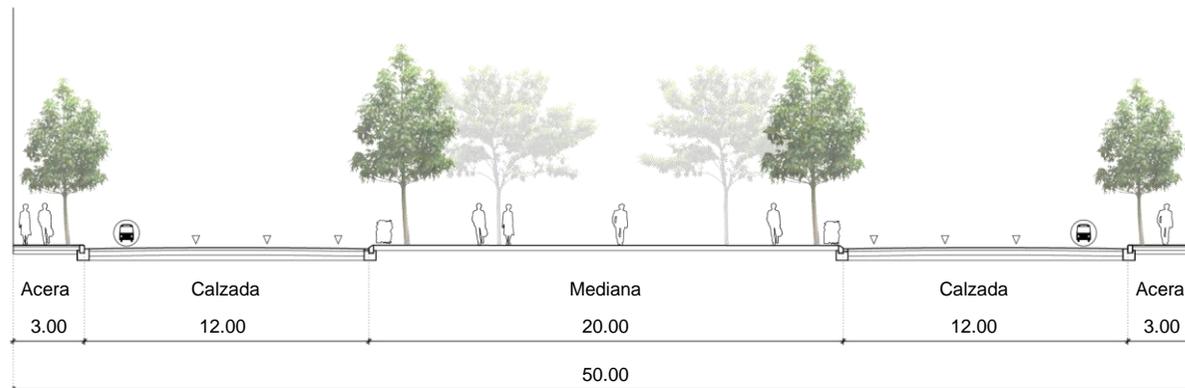
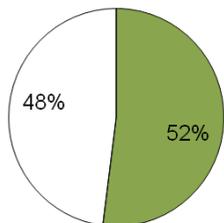


Localización

Resumen de características:

- Anchura: 50 metros
- Longitud total: 1.450 metros Aprox.
- Ancho aceras laterales: 3 metros
- Ancho calzadas: 12 metros
- Ancho jardín central: 20 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



0 25 50 100 200 m

Planta tramo Tipo



Ortofoto Gran Vía de Fernando el Católico. Fuente: Google earth

La Gran Vía Fernando el Católico forma parte del anillo de cierre del primer Ensanche junto a la Gran Vía Marqués del Turia.

Su sección viaria adopta la forma de bulevar de 50 metros de ancho, con paseo central de 20 m y vías laterales de circulación. A los lados del paseo central hay zonas ajardinadas con arbolado de espléndido porte.

La forma de gran parte de su trazado es algo más irregular que en los alrededores de la gran vía Marqués del Turia.

La gran vía Fernando el Católico es una tradicional avenida de la ciudad de Valencia, recorre la distancia entre la plaza de España, en pleno centro de Valencia, hasta el antiguo cauce del río Turia, hacia el noroeste en el barrio de Extramuros. La avenida recibe el nombre del rey de Valencia Fernando el Católico. Esta vía tiene dos paradas de metro la primera, Turia, y la segunda, Ángel Guimerá.



Vista general



Vista de la acera

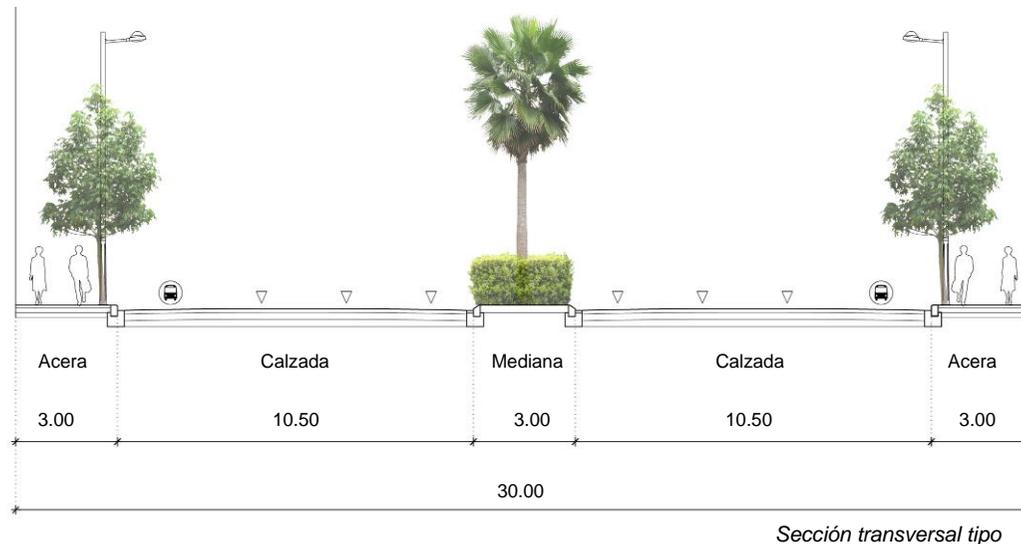


Vista jardín central

Ronda de Tránsito. Primat Reig



Localización

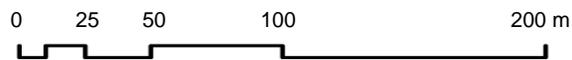
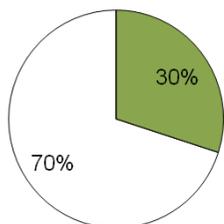


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 30 metros
- Longitud total: 2.215 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 3 metros
- Ancho calzadas: 10,50 metros
- Ancho jardín central: 3 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida del Primat Reig. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida del Primat Reig es una vía urbana proyectada como eje de tráfico rápido, transcurre de forma rectilínea sobre 2,20 Km, formando la segunda circunvalación de la ciudad de Valencia.

Está situada entre la avenida del Doctor Peset y Aleixandre al oeste y la avenida de Cataluña al este. Se intercepta con la calle de Sagunto, la avenida de la Constitución, la avenida de Alfahuir, las calles de Alboraya, del Doctor Vicente Zaragoza, de Dolores Marqués, de Emili Baró, del Doctor Gómez Ferrer, y la avenida de Cataluña.

Su trazado atraviesa viejos caminos de huerta como la antigua Senda de Los Orriols (cercana a la actual calle del Padre Viñas), el Camino Viejo de Alboraya (cercano a la actual Avenida de Alfahuir) y el camino de Vera (cercano a la actual calle de la Guardia Civil).

La sección viaria responde a su concepción de vía de tráfico, donde se da mayor prioridad al tránsito rodado que al peatón.



Vista de la acera

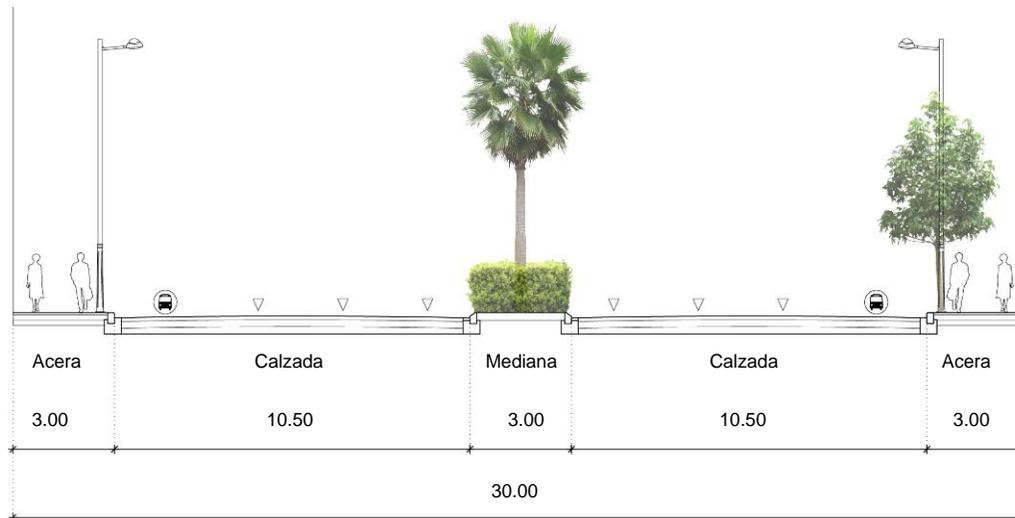


Vista jardín central

Ronda de Tránsito. Doctor Peset y Aleixandre



Localización

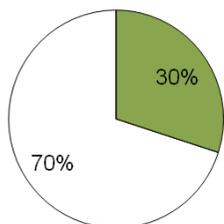


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 30 metros
- Longitud total: 1.425 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 3 metros
- Ancho calzadas: 10,50 metros
- Ancho jardín central: 3 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida del Dr. Peset y Aleixandre. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida del Doctor Peset Aleixandre es una vía urbana del noroeste de Valencia, proyectada como eje de tráfico rápido, formando junto a la Avda. del Primat Reig la segunda circunvalación de Valencia.

Está situada entre la avenida del Primat Reig y la avenida de Burjassot, división los distritos de La Saïdia (barrios de Tormos y Marxalenes) al sur y los distritos de Rascanya (barrio de Torrefiel) y Benicalap al norte.

La avenida se desarrolla de forma rectilínea sobre el tramo noroeste del viejo Camino de Tránsitos. Su trazado atraviesa viejos caminos de huerta como el Camino de Moncada.

Recibe su nombre a Juan Bautista Peset y Aleixandre medico, científico y político valenciano rector de la Universidad de Valencia (1932 a 1934).

La sección viaria responde a su concepción de vía de tráfico, donde se le da mayor prioridad al tránsito rodado que al peatón.



Vista de la acera

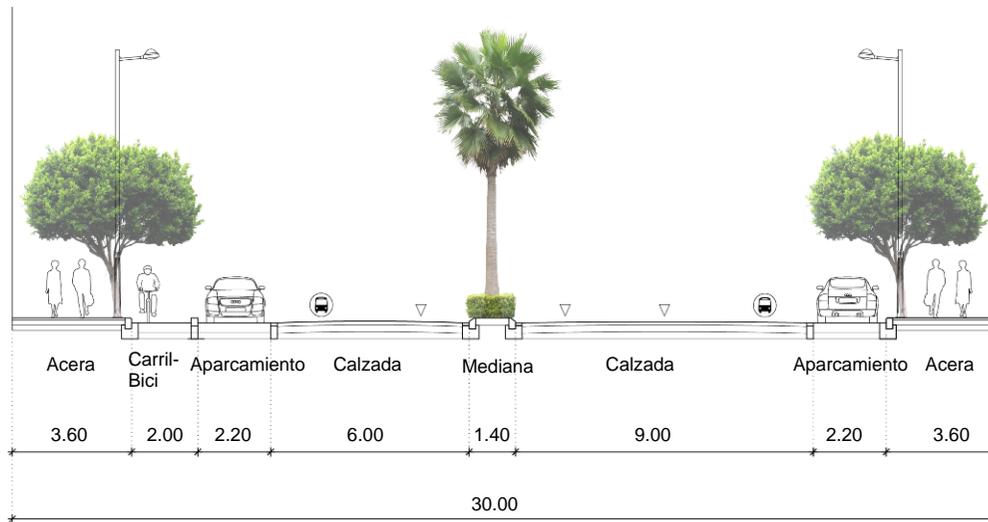


Vista jardín central

Ronda de Tránsito. Avenida Peris y Valero



Localización

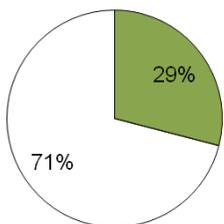


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 30 metros
- Longitud total: 1.432 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 3,60 metros
- Ancho calzadas: 9 metros
- Ancho jardín central: 1,40 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



0 25 50 100 200 m



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida Peris y Valero. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida Peris y Valero es una vía urbana de Valencia, proyectada como eje de tráfico rápido, situada entre la avenida de César Giorgieta y el puente del Ángel Custodio, interceptándose con la avenida del reino de Valencia.

La avenida se desarrolla de forma rectilínea, encontrándose al cabo de ésta la entrada principal a la ciudad desde el sur. Marca la división entre el barrio de Russafa y los barrios de Monteolivete y En Corts.

Debe su nombre al político liberal y periodista Josep Peris y Valero (Valencia, 1821 - Valencia, 1877)

La sección viaria responde a su concepción de vía de tráfico, donde se le da mayor prioridad al tránsito rodado que al peatón. Actualmente se le ha incluido un carril bici, reduciendo espacio de la calzada.

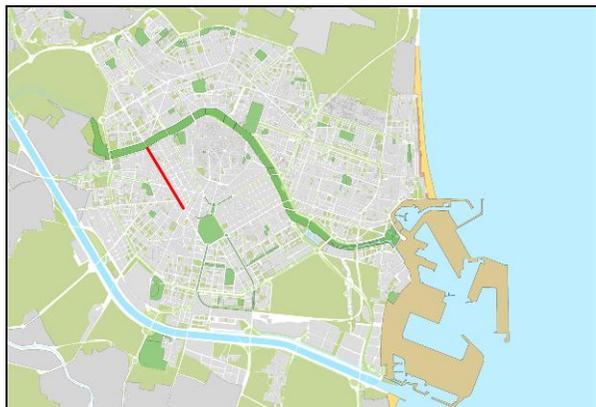


Vista de la acera

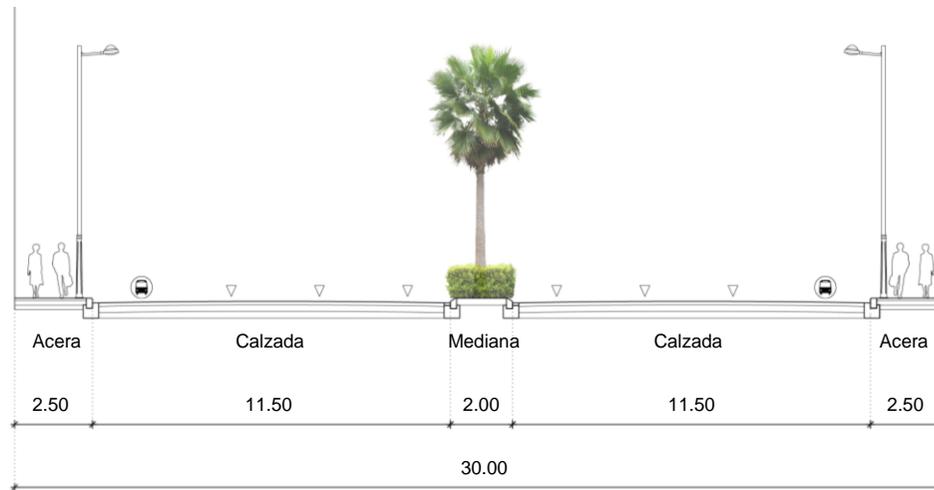


Vista carril bici

Ronda de Tránsito. Avenida Pérez Galdós



Localización

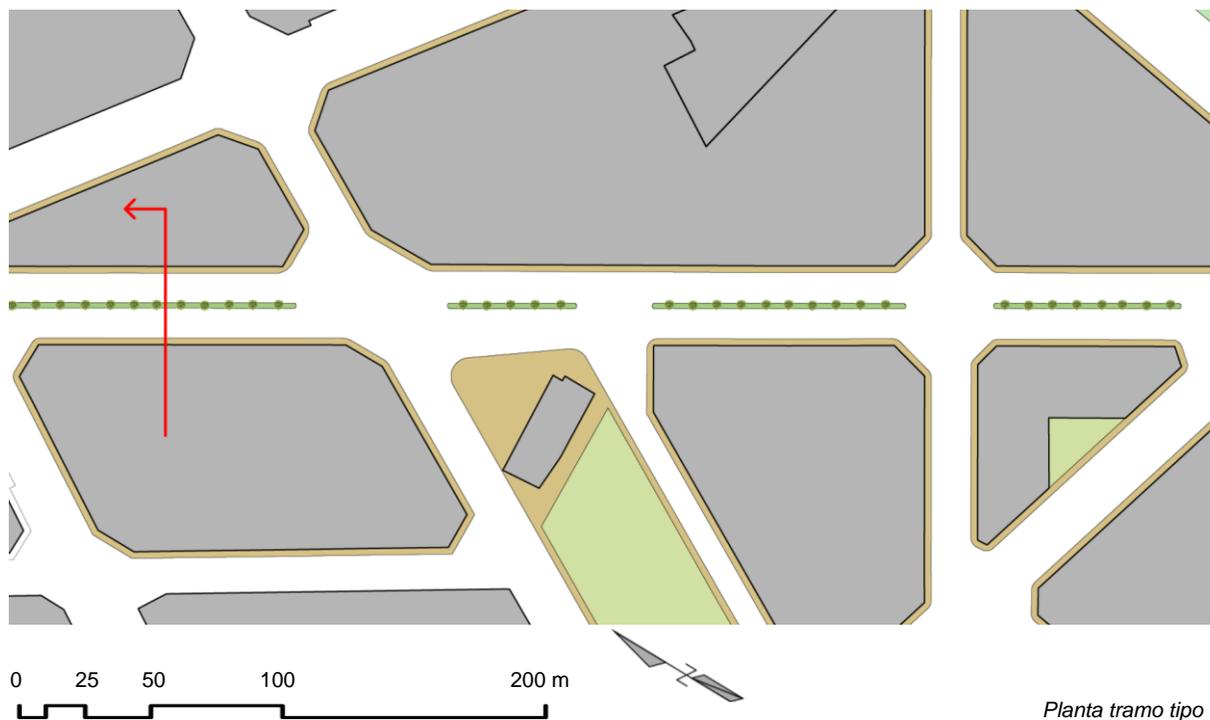
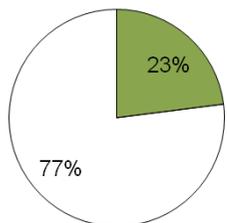


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 30 metros
- Longitud total: 1.600 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 2,50 metros
- Ancho calzadas: 11,50 metros
- Ancho jardín central: 2 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida Pérez Galdós. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida Pérez Galdós es una vía urbana de Valencia, proyectada como eje de tráfico rápido, situada entre avenida de Tres Cruces y el puente de Campanar, perpendicular a la avenida de César Giorgeta y la avenida de Peris y Valero.

La sección viaria responde a su concepción de vía de tráfico, donde se le da mayor prioridad al tránsito rodado que al peatón. Sus aceras presentan un arbolado escaso.

Debe su nombre al escritor en lengua castellana y miembro de la Real Academia de la Lengua Española, Benito Pérez Galdós (Las Palmas de Gran Canaria 1843 - Madrid 1920).



Vista de la acera

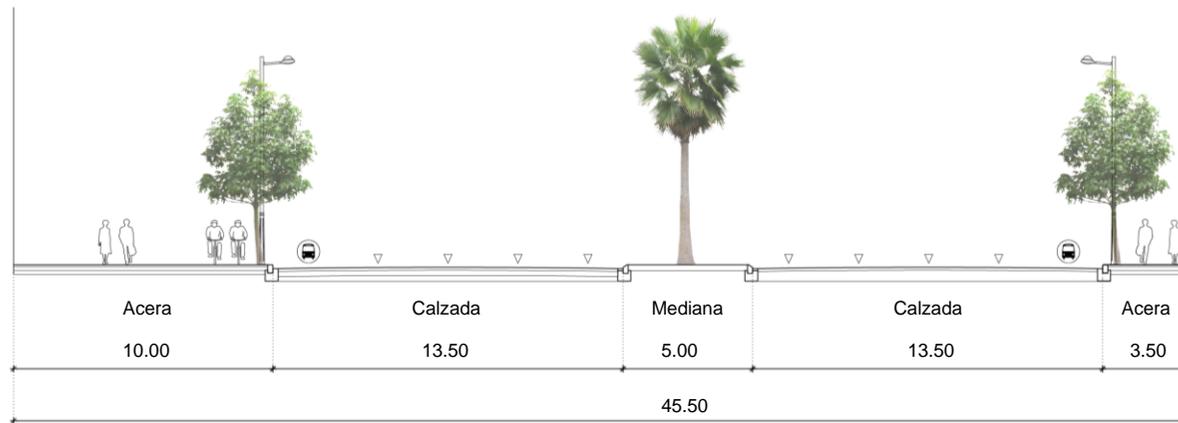


Vista jardín central

Ronda de Tránsito. Ronda Norte



Localización

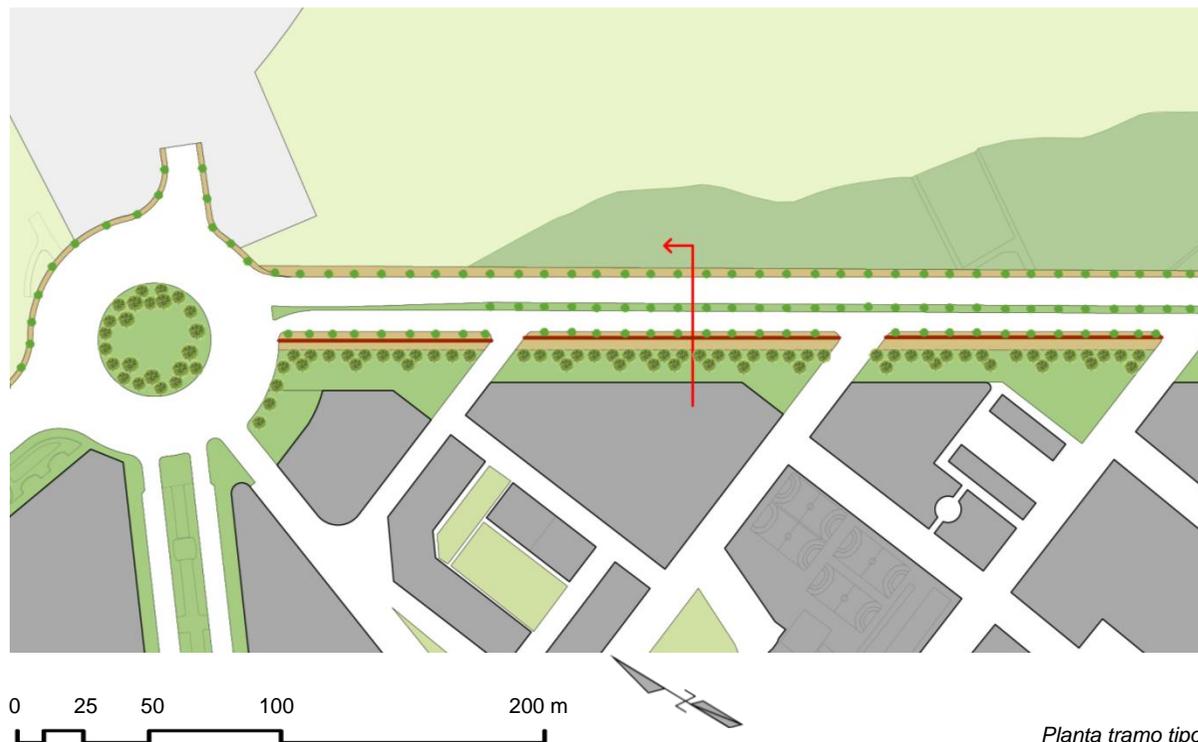
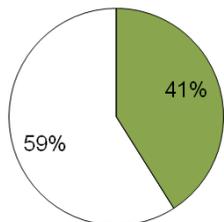


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 45,50 metros
- Longitud total: 5.460 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 10-3,50 metros
- Ancho calzadas: 13,50 metros
- Ancho jardín central: 5 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Ronda Norte. Fuente: Google earth



Vista general

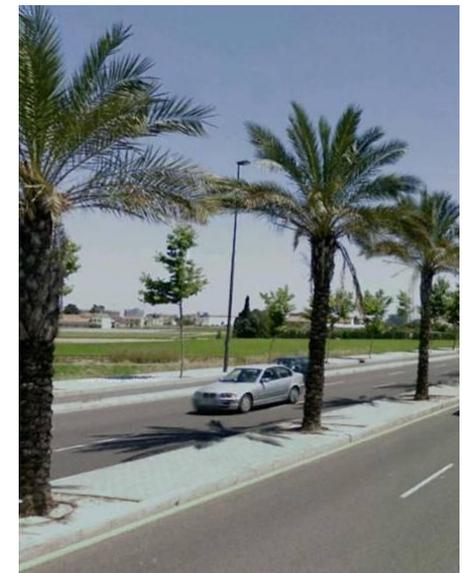
La Ronda Norte de Valencia o CV-30 es una vía con un tramo urbano y un tramo interurbano de autovía de circunvalación norte, situada entre la avenida de Cataluña en el extremo este, y la autovía de circunvalación V-30 en el extremo oeste, a la altura de los términos municipales de Paterna y Quart de Poblet. Ésta enlaza la salida norte de la ciudad (V-21) con la salida noroeste de la autovía de Llíria o Ademuz y con el resto de salidas de la ciudad mediante la circunvalación V-30.

La ronda tiene el nombre global y popular de Ronda Norte tanto en su tramo urbano como en el tramo interurbano, pero también recibe el nombre de Bulevar Norte o Bulevar Periférico Norte.

Su sección viaria responde a su concepción de vía de tráfico y sirve de separación de ciudad y la huerta norte.



Vista de la acera

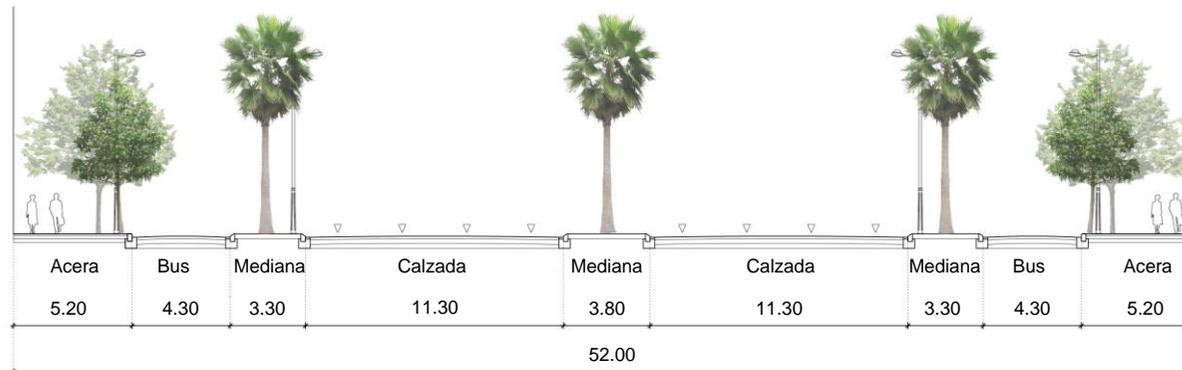


Vista jardín central

Ronda de Tránsito. Ronda Sur



Localización



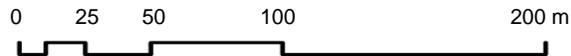
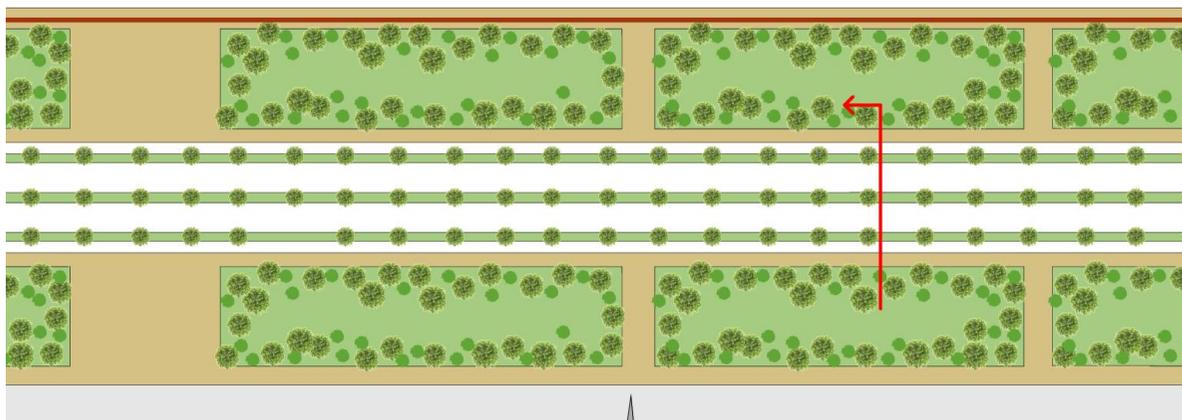
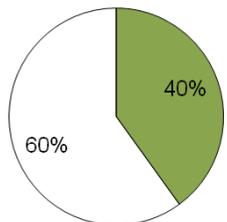
Sección transversal tipo



Resumen de características:

- Anchura: 52 metros
- Longitud total: 6.880 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 5,20 metros
- Ancho calzadas: 11,30 metros
- Ancho jardín central: 3,80 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Ronda Sur. Fuente: Google earth

La Ronda Sur de Valencia es una vía urbana que hace de circunvalación por el sur de la ciudad. Situada entre la avenida del Profesor López Piñero (inicio de la autovía del Saler a la altura del Puente del Azud del Oro) y la calle del Nueve de Octubre (el Puente del Nueve de Octubre), enlaza así todas las salidas de la ciudad al sur del viejo cauce del río Turia (Jardín del Turia). Conocida popularmente como Ronda Sur pero también recibe el nombre de Bulevar Sur.

Incorpora a lo largo de su recorrido varias denominaciones según el tramo: La avenida del Actor Antonio Ferrandis, la avenida del Pianista Martínez Carrasco, la avenida de Tres Cruces y la calle Nueve de Octubre.

Incluye en su recorrido diferente trazado de sección viaria, adoptando una forma donde se conjugan la preferencia de tráfico rodado y movilidad blanda.



Avinguda del Doctor Tomás Sala

Vista general



Vista de la acera

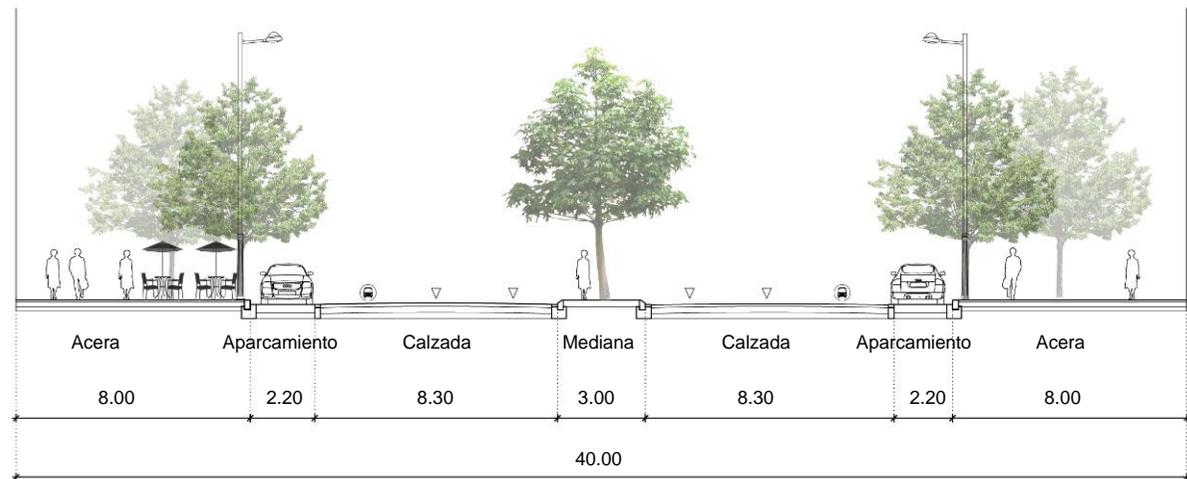


Vista jardín central

Calle de la Serrería



Localización

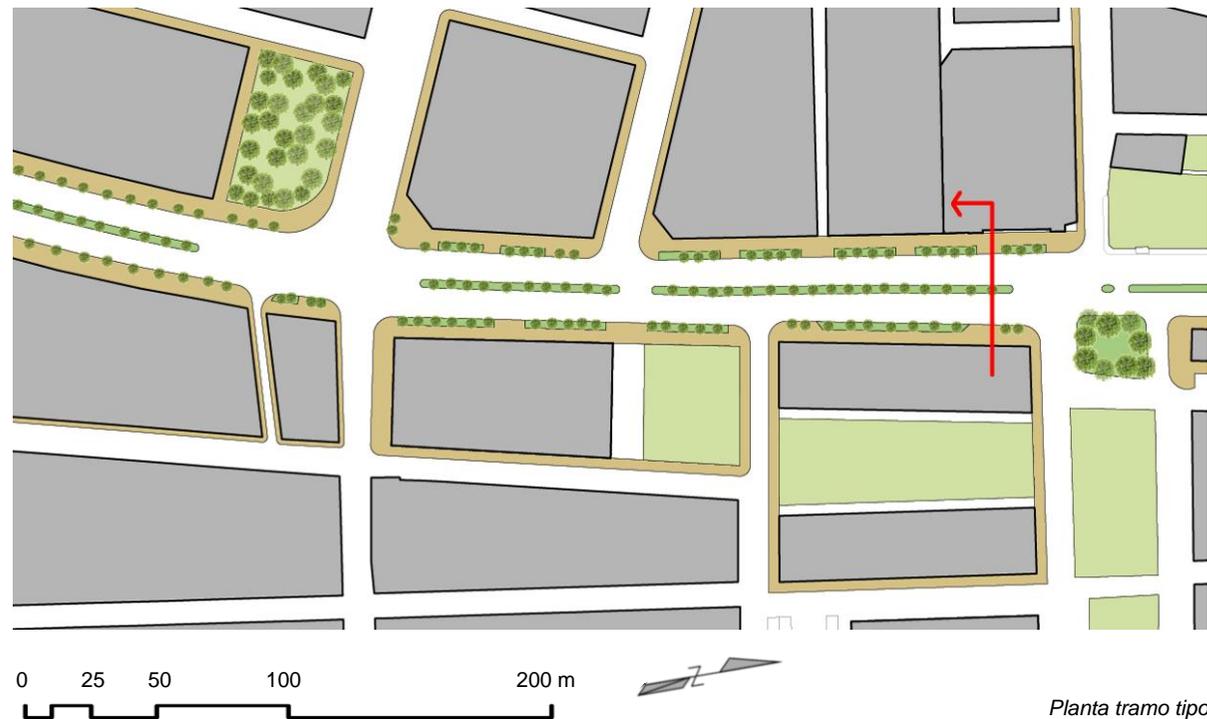
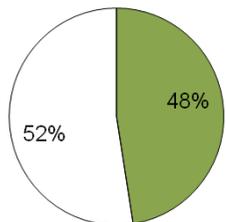


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 40 metros
- Longitud total: 970 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 8 metros
- Ancho calzadas: 8,30 metros
- Ancho jardín central: 3 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado





Ortofoto Calle de la Serrería. Fuente: Google earth



Vista general

La calle de la Serrería, o de Serrería en castellano, es una vía del este de Valencia situada entre la avenida del Puerto y el cruce con la avenida de Blasco Ibáñez y el inicio de la calle del Marino Blas de Lezo, justo en la Estación subterránea de Valencia-Cabanyal. La calle es el límite oeste del distrito de los Poblados Marítimos, concretamente de los barrios del Grao y del Cabanyal-Canyamelar, y es el límite este del barrio de Ayora en el distrito de Camins al Grau y del barrio de la Isla Perdida en el distrito 'Algirós.

La sección tiene 40 metros de ancho y hace la función de "Ronda Este" de la ciudad si se incluye dentro de la "Ronda de Bulevares", ya que los vehículos pueden a través de esta calle llegar hasta la Ronda Norte por la calle del Marino Blas de Lezo y la avenida de los naranjos, o hacia la Ronda Sur por la calle de Ibiza y la calle de Menorca.



Vista de la acera



Vista jardín central

Avenida de los Naranjos

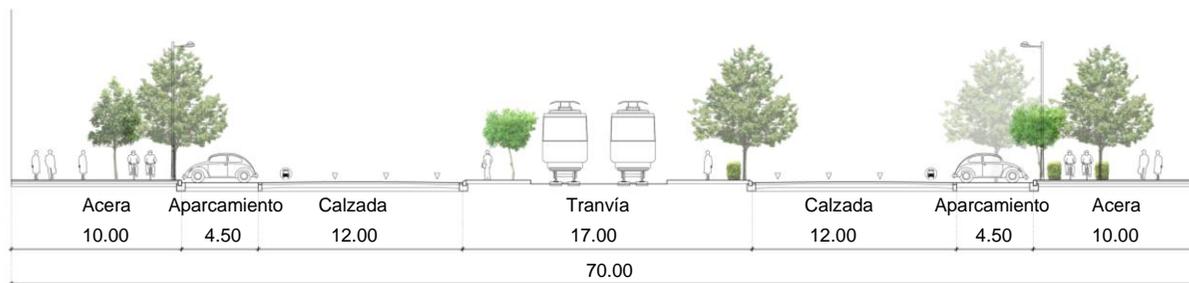
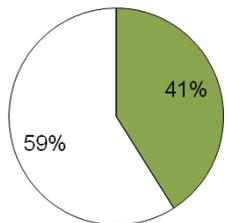


Localización

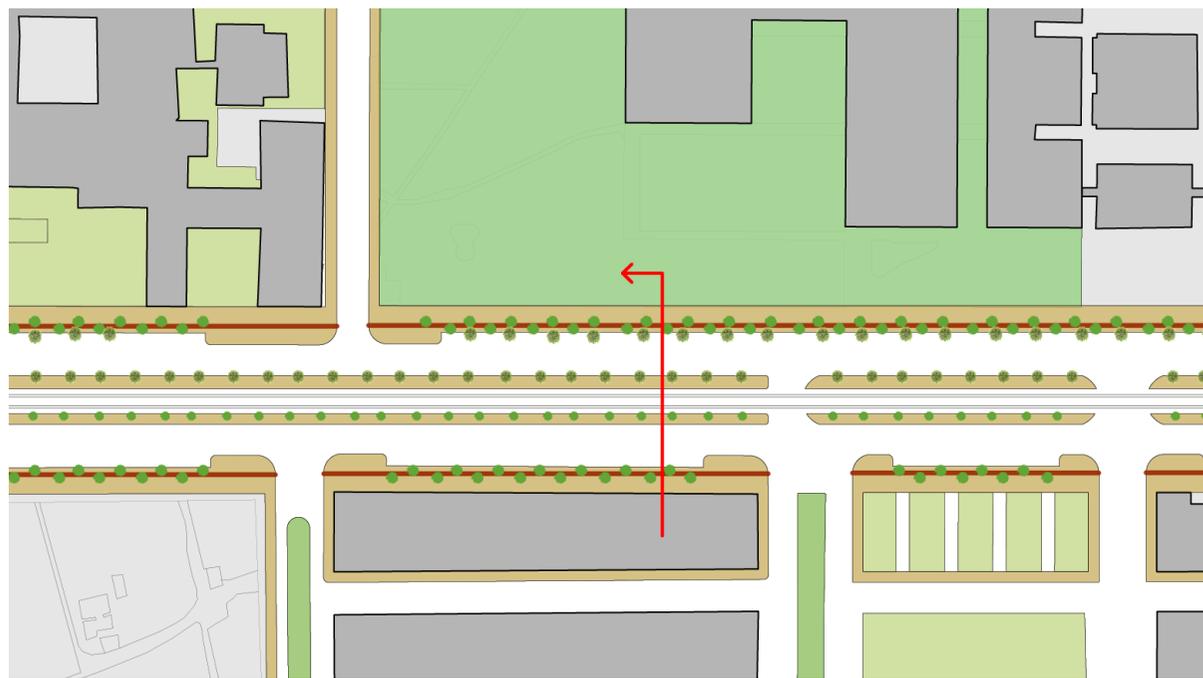
Resumen de características:

- Anchura: 70 metros
- Longitud total: 2.140 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 10 metros
- Ancho calzadas: 12 metros
- Ancho Tranvía: 17 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida de los Naranjos. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida de los Naranjos es una avenida principal de Valencia situada en el noreste de la ciudad entre la avenida de Cataluña y la calle de Eugenia Viñas. Atraviesa de oeste a este el barrio de La Carrasca en el distrito de Algirós y separa los barrios de La Malvarrosa y El Cabañal en el distrito de los Poblados Marítimos. Esta avenida tiene unos 60m de ancho, y dos sentidos de circulación.

A pesar de no estar considerada como parte de la Ronda Norte de Valencia hace la función de circunvalación urbana de la ciudad por el noreste al conectar la avenida de los Hermanos Machado (que forma parte de la Ronda Norte) con la calle de Luis Peixó (que forma parte de la Ronda Este).

La sección viaria responde a un eje de tránsito de 70 metros de ancho, con dos calzadas divididas por una mediana por donde discurre la línea del tranvía. El nombre de la avenida se le asigna del naranjo, árbol frutal típico de Valencia, presente en el arbolado de la avenida.

Da acceso al Campus de Vera de la Universidad Politécnica de Valencia y en el Campus de los Naranjos de la Universidad de Valencia.



Vista de la acera y carril bici



Vista jardín central

Paseo al Mar

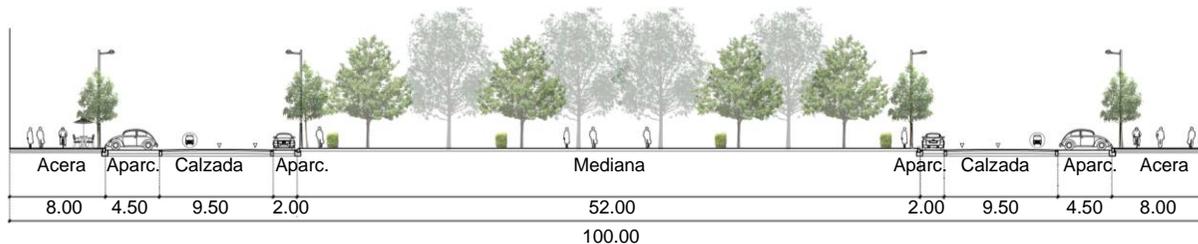
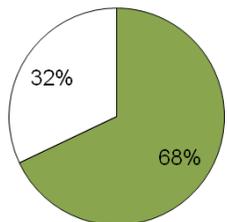


Localización

Resumen de características:

- Anchura: 100 metros
- Longitud total: 2.862 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 8 metros
- Ancho calzadas: 9,50 metros
- Ancho jardín central: 52 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



Planta tramo tipo



Ortofoto Paseo al Mar. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida de Vicente Blasco Ibáñez antes conocida como Paseo de Valencia al Mar (hasta 1980) es una vía urbana situada entre los Jardines del Real y el barrio de El Cabanyal.

El Paseo al Mar es una de las avenidas más importante de la ciudad, con una anchura total de 100 metros, su sección original es también de bulevar con amplio paseo central ajardinado de 50 m y calzadas laterales. Esta sección se verá modificada en su primera prolongación, para volver a retomarse en el tramo siguiente.

Su jardín central ha sido modificado varias veces en el primer tramo, contando en la actualidad con 50 metros de ancho. En 1952 llega el paseo hasta la actual avenida de Cataluña, y en 1975 se comienza la ejecución del tercer tramo, que llega hasta la calle Serrería.

A lo largo de su trayecto está conformado por zonas ajardinadas con árboles y palmeras monumentales, entre las que se encuentran: jacarandá y palmeras canarias.



Vista de la acera y carril bici

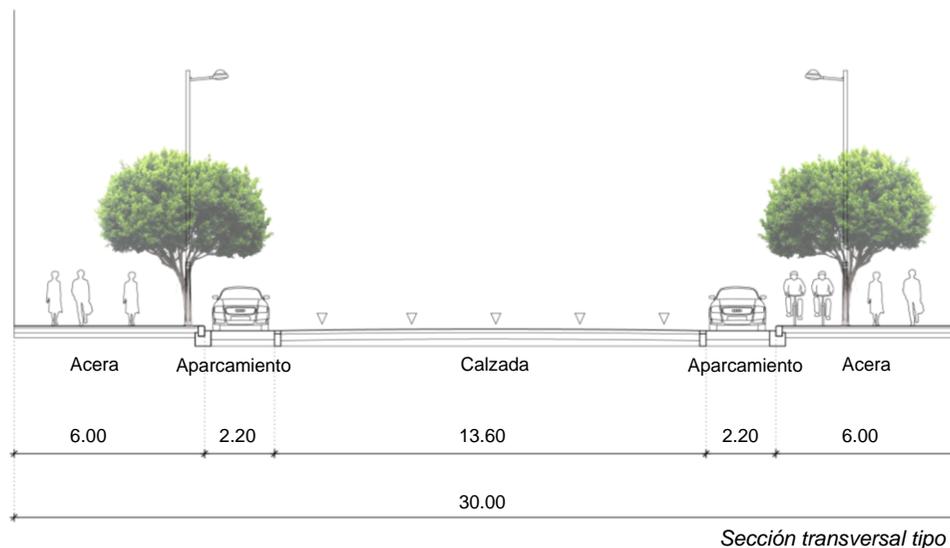


Vista jardín central

Avenida del Puerto



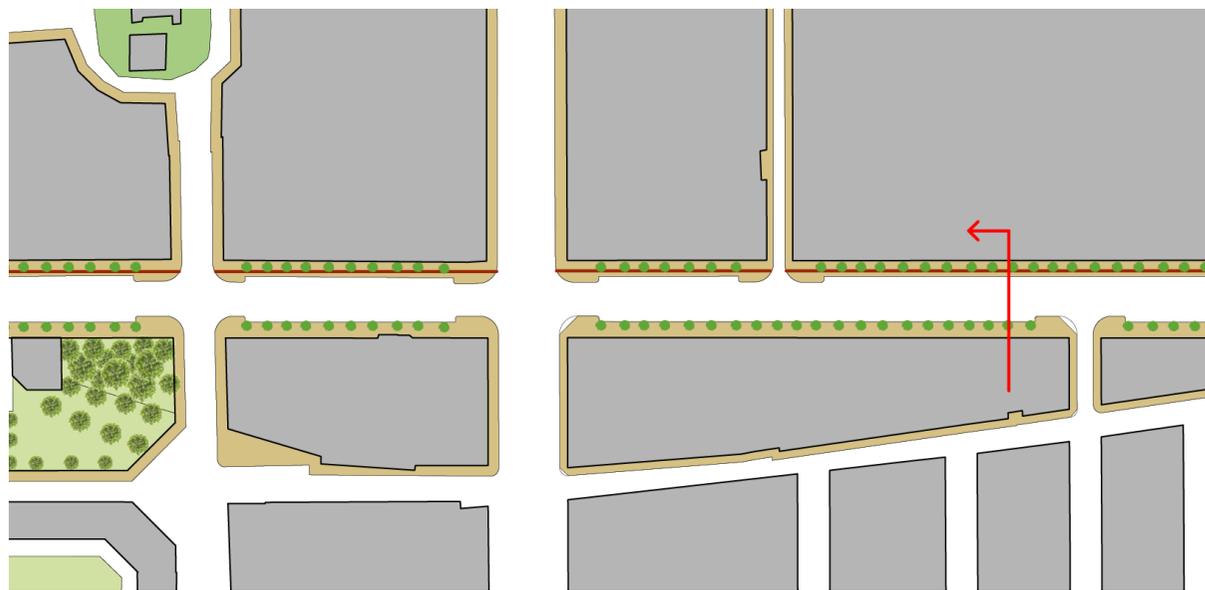
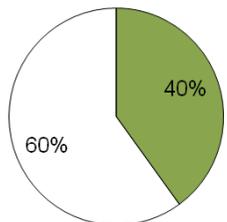
Localización



Resumen de características:

- Anchura: 30 Metros
- Longitud total: 2.522 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 6 metros
- Ancho calzadas: 13,60 metros
- Ancho jardín central: No incluye
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida del Puerto. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida del Puerto es una vía situada al este de la ciudad, entre la plaza de Zaragoza y el puerto de Valencia. Es una de las avenidas más largas de la ciudad con una longitud de 2,5 kilómetros. Tiene su origen como "Camino Nuevo del Grao", construido en 1802. Es una vía de conexión rápida del centro de la ciudad con el antiguo poblado y actual barrio del Grao y el puerto de Valencia.

La sección es la de una calle convencional, con calzada central y alineaciones de arbolado en las aceras laterales. Su nombre actual se le asigna por puerto de Valencia, destino final de la avenida desde el centro de la ciudad.

A lo largo de su recorrido se cruza con la avenida del Cardenal Benlloch, la calle de Eduard Boscà, la calle del Doctor Manuel Candela, la calle del Padre Tomás de Montañana, la calle del Pintor Maella, la calle de la Serrería y la calle de Ibiza. Los barrios que atraviesa son a su inicio el barrio de Mestalla en el distrito Pla del Real, luego de superar la avenida del Cardenal Benlloch entra en el distrito de Camins al Grau y separa el barrio de Albors al norte y del Camino Hondo al sur.

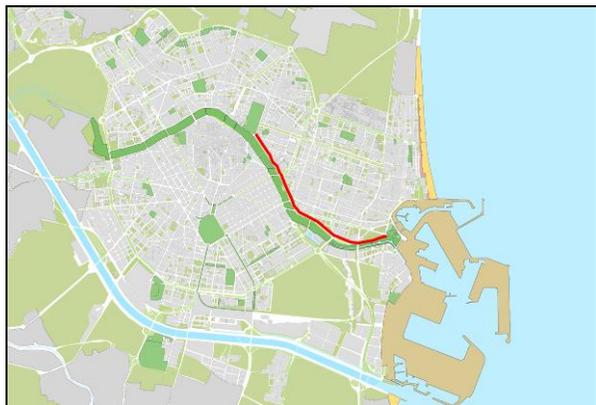


Vista del carril bici



Vista de la acera

Paseo de la Alameda

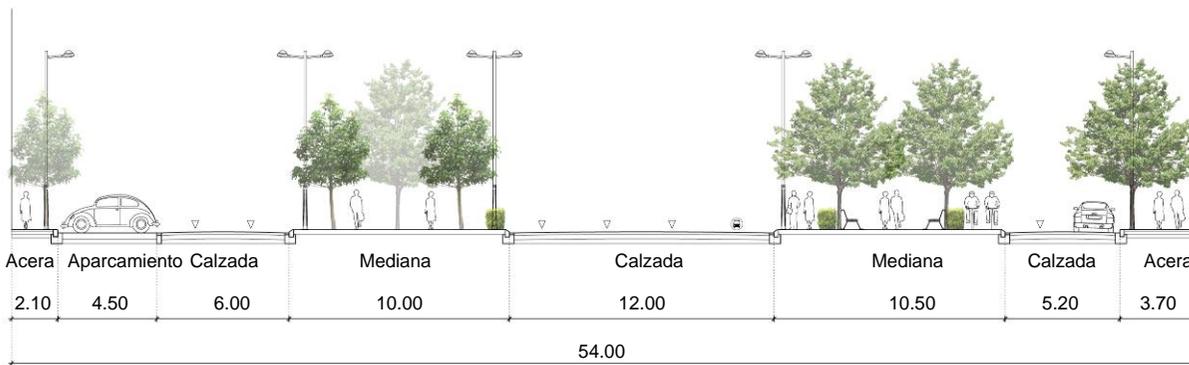
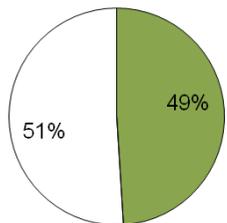


Localización

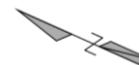
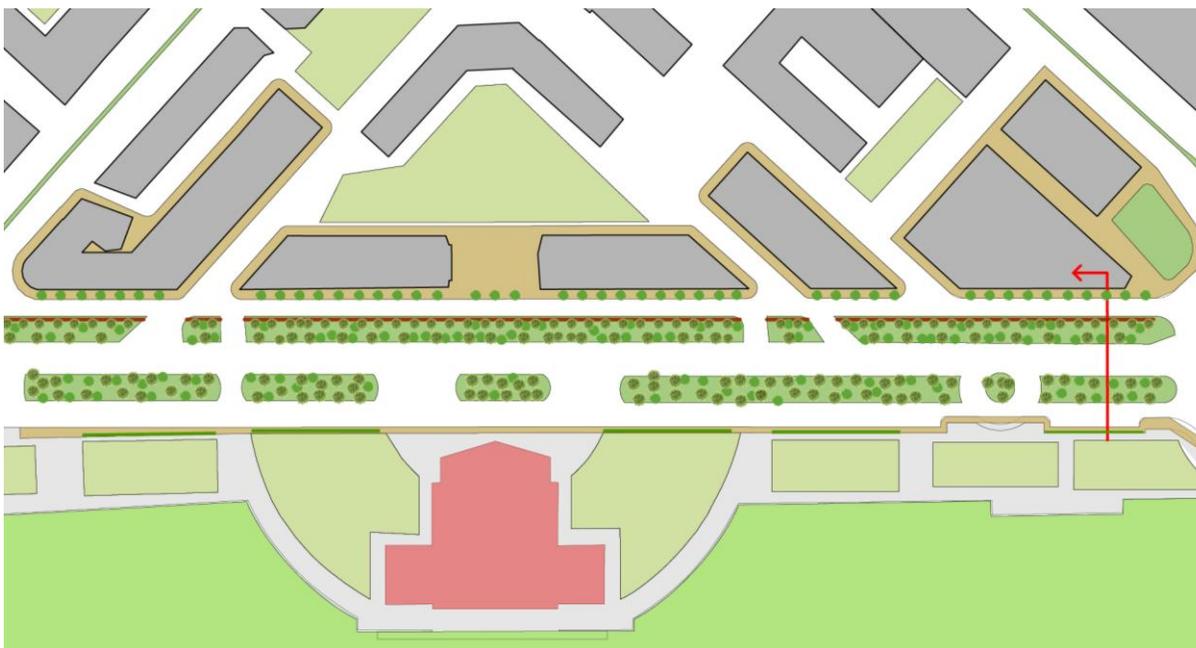
Resumen de características:

- Anchura: 54 metros
- Longitud total: 2.395 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 2,10-3,70 metros
- Ancho calzadas: 12 metros
- Ancho jardín central: 10,50 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



Planta tramo tipo



Ortofoto Paseo de la Alameda. Fuente: Google earth

La Alameda es el primer paseo público ajardinado de la ciudad, antiguo acceso al Palacio Real de Valencia desde el mar. La sección viaria de la Alameda no es la de paseo central y calzadas laterales, sino más compleja: el espacio central es una amplia calzada, utilizada a lo largo de la historia para diversos eventos y a ambos lados de la misma discurren paseos ajardinados, uno tangente al cauce del Turia, junto al pretil, y el otro separado de la trama urbana por una calzada lateral de servicio.

El Paseo de la Alameda en su parte histórica se extiende desde los Jardines del Real hasta la plaza de Zaragoza, recorriendo casi 1 Km, y la parte de avenida en sus ampliaciones, discurre entre la plaza de Zaragoza y la calle Ibiza (donde la barrera de las vías del ferrocarril impiden su llegada al cementerio del Grao y al Puerto de Valencia) bordeando la orilla norte del jardín del Turia.

Cruza con importantes vías del este de la ciudad como la avenida de Aragón, la avenida del Puerto, la calle de Eduard Boscà, la avenida de Baleares, la calle del Padre Tomás de Montañana, la avenida de Francia y la calle de Menorca.



Vista general



Vista del carril bici



Vista jardín central

Avenida Francia

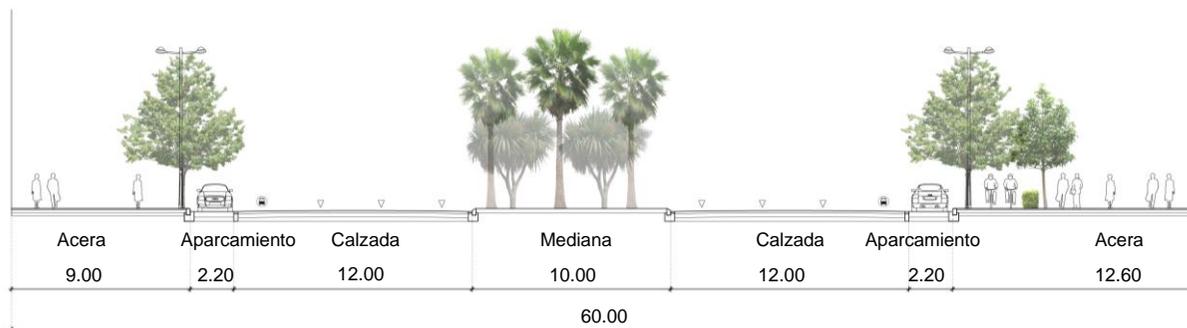
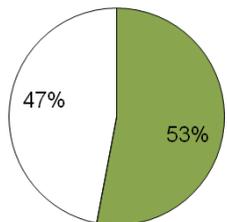


Localización

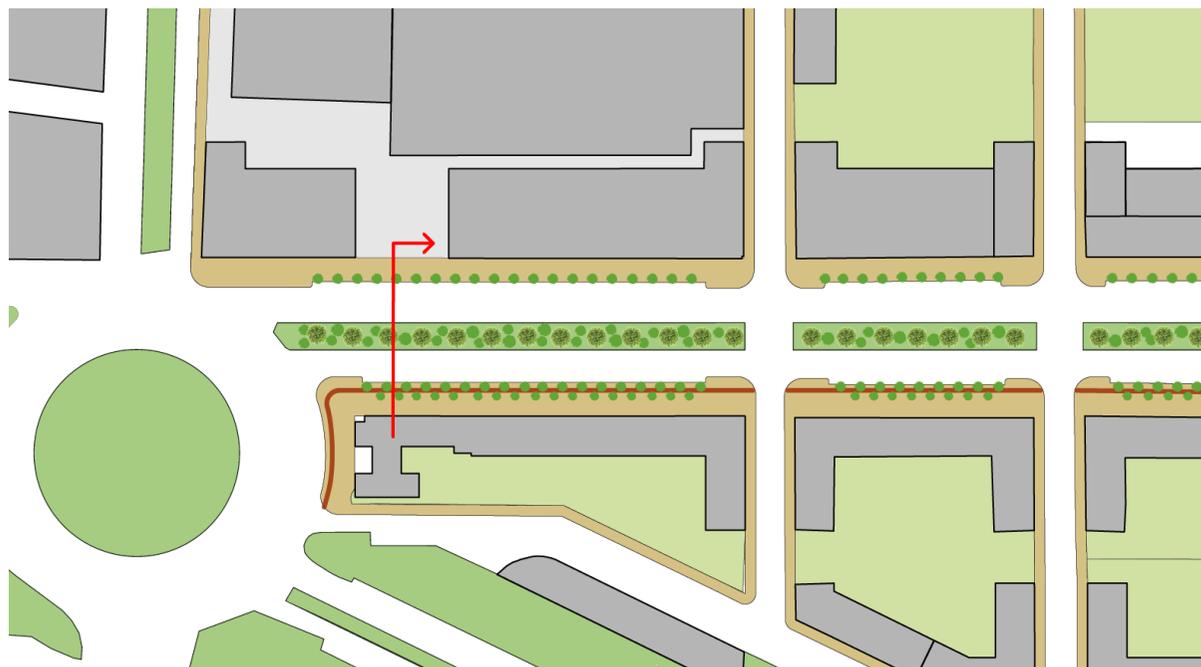
Resumen de características:

- Anchura: 60 metros
- Longitud total: 1.806 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 9 -12,60 metros
- Ancho calzadas: 12 metros
- Ancho jardín central: 10 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida Francia. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida de Francia es una de las vías del este de Valencia. Se trata de una de las avenidas de más reciente construcción, alzada en la década de 1990. Esta se encuentra sobre el trazado aproximado del antiguo Camino de Peña-Roja, zona cercana a la desembocadura del viejo cauce del río Turia.

La avenida se encuentra dividida en dos tramos separados por las vías del ferrocarril que se encuentran en la calle de Ibiza, por tanto se encuentra todavía inconexa e inacabada. El tramo finalizado inicia en la intersección giratoria del paseo de la Alameda con el puente del Reino y finaliza en la calle de Ibiza.

La sección viaria tiene unos 60 m de anchos, con un jardín central, amplias aceras y dos calzadas de circulación. El arbolado de su jardín central está compuesto en general por palmeras.

Forma parte de los ejes paralelos que conectan el centro de la ciudad con la fachada marítima: puerto y paseo marítimo, y en su recorrido se cruza con la calle del Padre Tomás de Montañana, la calle del Pintor Maella y la calle de Menorca.



Vista del carril bici



Vista jardín central

Avenida Aragón

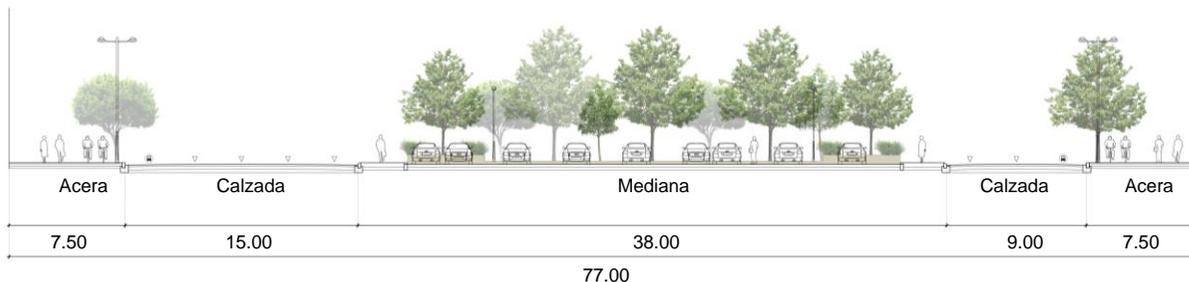
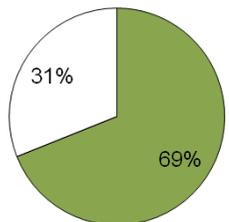


Localización

Resumen de características:

- Anchura: 77 metros
- Longitud total: 858 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 7,50 metros
- Ancho calzadas: 9 metros
- Ancho jardín central: 38 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida Aragón. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida de Aragón es un vía urbana de la ciudad de Valencia, situada entre la Plaza de Zaragoza al sur, (en el cruce entre el Paseo de la Alameda, el Puente de Aragón) y la avenida de Blasco Ibáñez y la avenida de Cataluña al norte.

La avenida toma el nombre de la desaparecida estación de Aragón, estación de ferrocarril demolida en 1974 que estaba situada al inicio de la actual avenida, en la Plaza de Zaragoza. Desde esta estación salían los trenes con destino a la comunidad aragonesa.

Su sección viaria adopta la forma de bulvar, con paseo central, vías laterales de circulación y aceras laterales que incluyen arbolado y carriles bici.

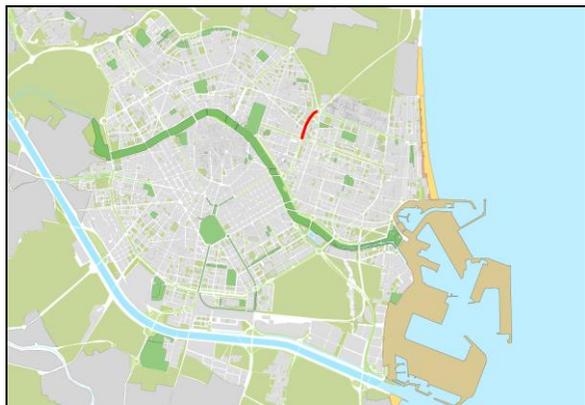


Vista del carril bici



Vista jardín central

Avenida Cataluña

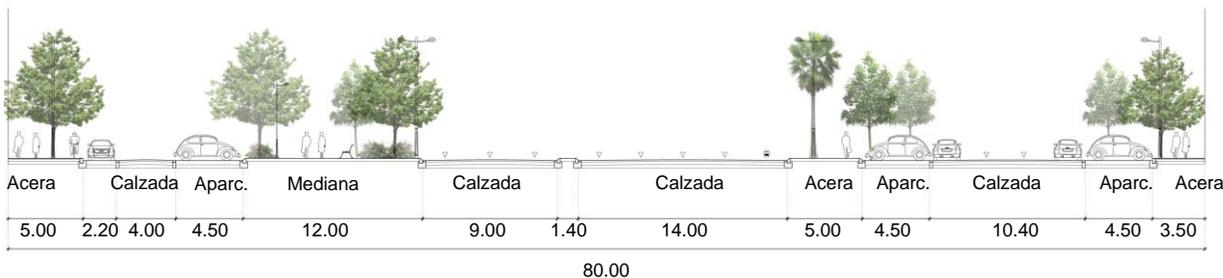
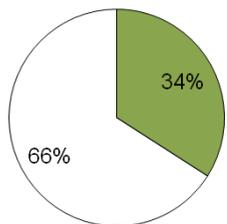


Localización

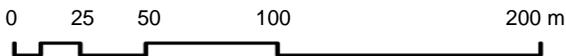
Resumen de características:

- Anchura: 80 metros
- Longitud total: 615 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 5 – 3,50 metros
- Ancho calzadas: 9 - 14 metros
- Ancho jardín central: 12 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida Cataluña. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida de Cataluña es una vía urbana de Valencia situada entre la Plaza del Cardenal Vicente Enrique y Tarancón al sur (en el cruce entre la avenida de Aragón y la avenida Blasco Ibáñez), y la autovía V-21 al norte, en el término municipal de Alboraya y constituye la principal salida de la ciudad en dirección norte: Puçol, Sagunto, Castellón, Teruel, Zaragoza, Tarragona, Barcelona.

Se intercepta con importantes vías como la avenida del Primado Reig, la calle Clariano, la calle del Doctor Vicente Zaragozá, la avenida de los Naranjos y la Ronda Norte de Valencia.

Fue inaugurada en el año 1965 como vía interurbana formando parte de la Autovía del Mediterráneo (A-7) cuando ésta atravesaba la ciudad de norte a sur en vez del actual trazado de la autovía que circunvala la ciudad por el oeste.



Vista de la acera central

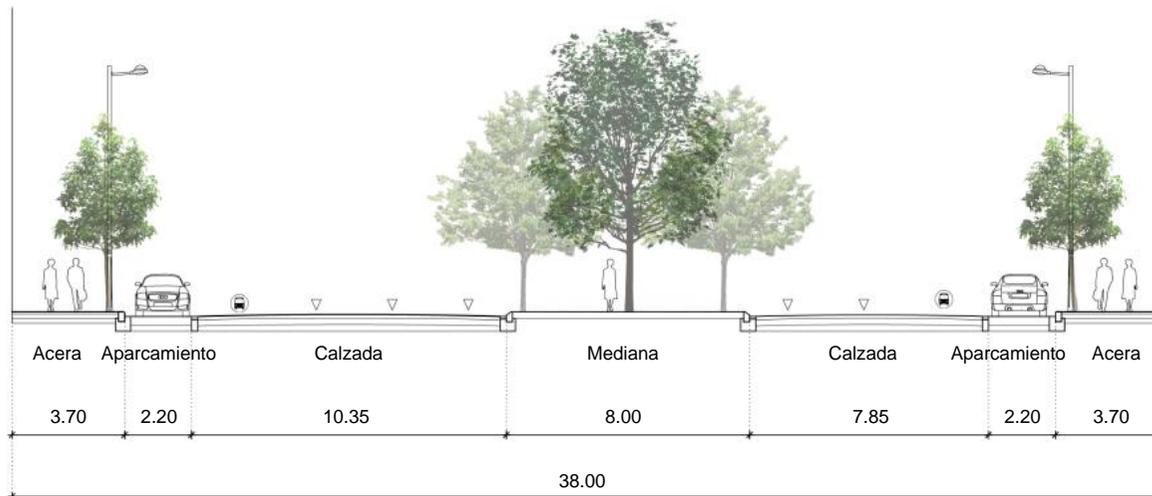


Vista jardín central

Calle Dr. Manuel Candela



Localización



Sección transversal tipo

Resumen de características:

Anchura: 38 metros

Longitud total: 947 metros aprox.

Ancho aceras laterales: 3,70 metros

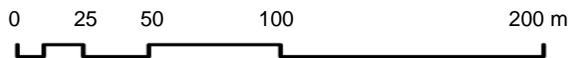
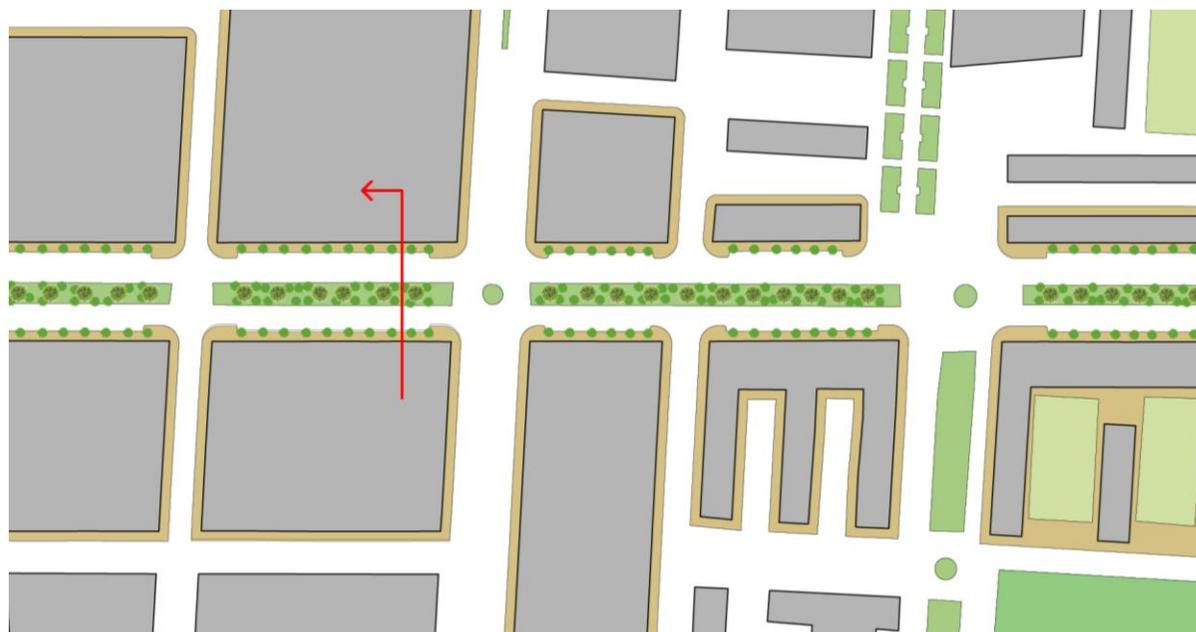
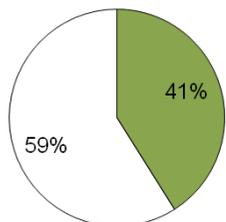
Ancho calzadas: 10,35 – 7,85 metros

Ancho jardín central: 8 metros

Carril bici integrado: No

Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Calle Dr. Manuel Candela. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida Doctor Manuel Candela es una vía urbana de Valencia que comunica de sur a norte la zona este de la ciudad. Se inicia de forma perpendicular a la avenida del Puerto, justo al inicio de la calle del Padre Tomás de Montañana, y finaliza en la intersección giratoria de la plaza de Emili Attard en el cruce con la avenida de Blasco Ibáñez dando inicio a la calle de Ramón Llull.

Su sección viaria adopta la forma de bulevar, con un paseo central y vías laterales de circulación y acera en los extremos.

Se intercepta a la mitad con la calle de los Santos Justo y Pastor, que separa el distrito de Algirós al norte (con los barrios de La Amistad en el oeste y el de la Ciudad Jardín al este) del distrito de los Caminos al Grado al sur (con los barrios de Albors al oeste y el de Ayora al este.)

La calle toma el nombre del Doctor Manuel Candela, médico valenciano del siglo XIX especializado en ginecología y fundador el 1892 del Instituto Ginecológico Candela, primera institución asistencial valenciana de su especialidad.



Vista de la acera

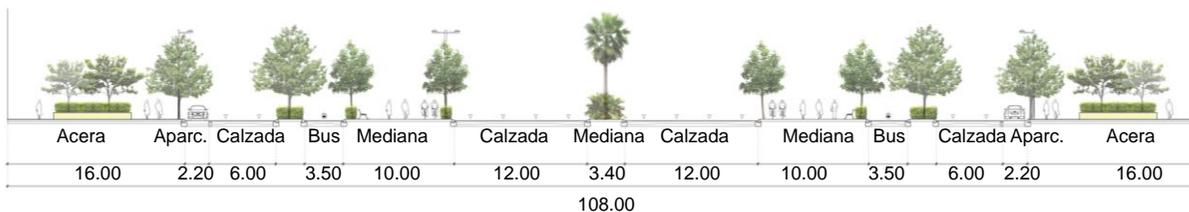


Vista jardín central

Avenida de las Cortes Valencianas



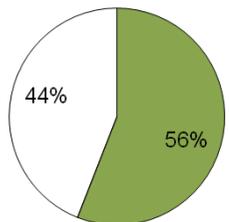
Localización



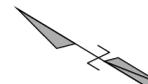
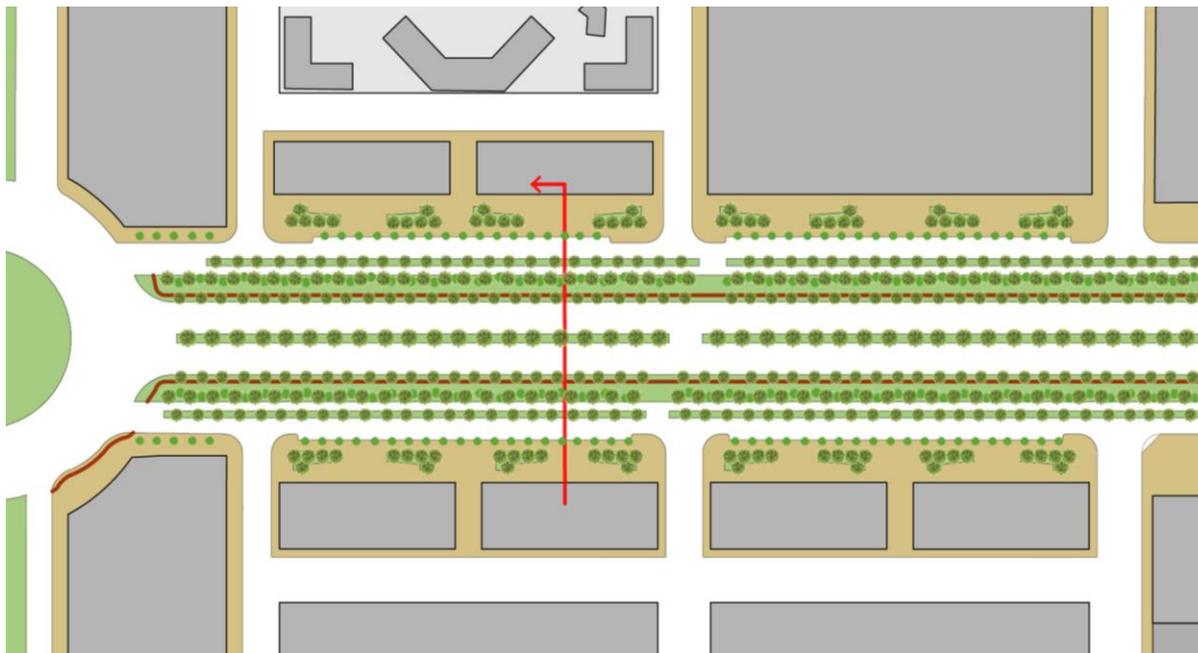
Resumen de características:

- Anchura: 108 metros
- Longitud total: 1.988 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 16 metros
- Ancho calzadas: 12 metros
- Ancho jardín central: 10 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida de las Cortes Valencianas. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida de las Cortes Valencianas representa un gran eje en la parte noroeste de la ciudad de Valencia, separa el distrito de Benicalap (al este) del distrito de Campanar (al Oeste).

Su sección viaria la convierte en una vía de gran capacidad al disponer de cuatro carriles en cada dirección en la parte central, mas dos carriles en cada dirección en las vías de servicios laterales, además de un carril para el bus y taxis en cada dirección. Estos carriles están separados por dos paseos centrales de 10 metros de anchos y por alineaciones arboladas.

El motivo de su alta capacidad se debe a la elevada frecuencia de vehículos que sufre a diario al tratarse de uno de los principales accesos a la ciudad desde el noroeste.



Vista de la acera



Vista jardín central

Avenida Juan XXIII

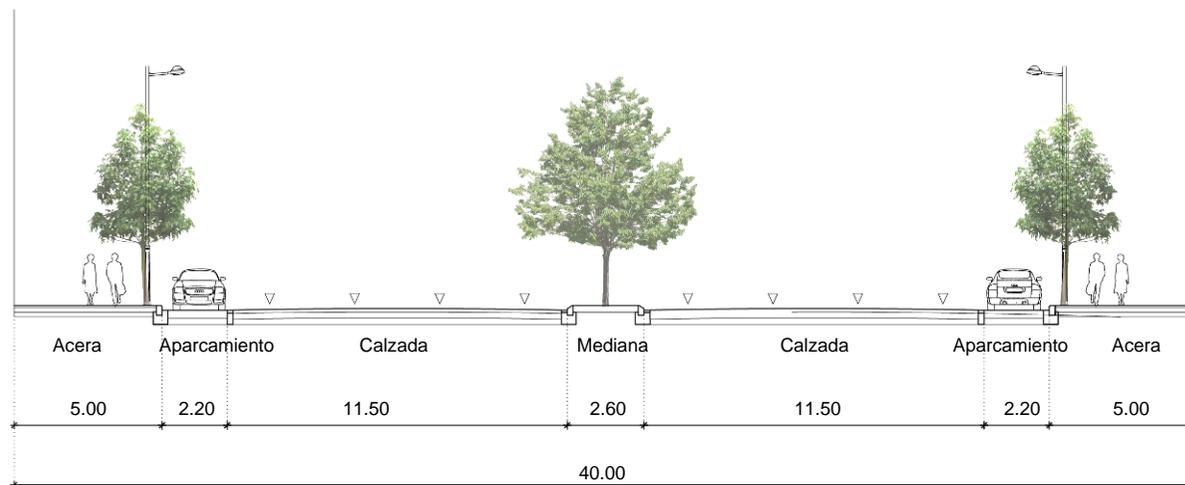
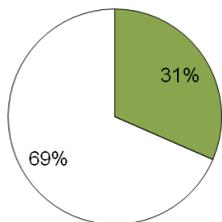


Localización

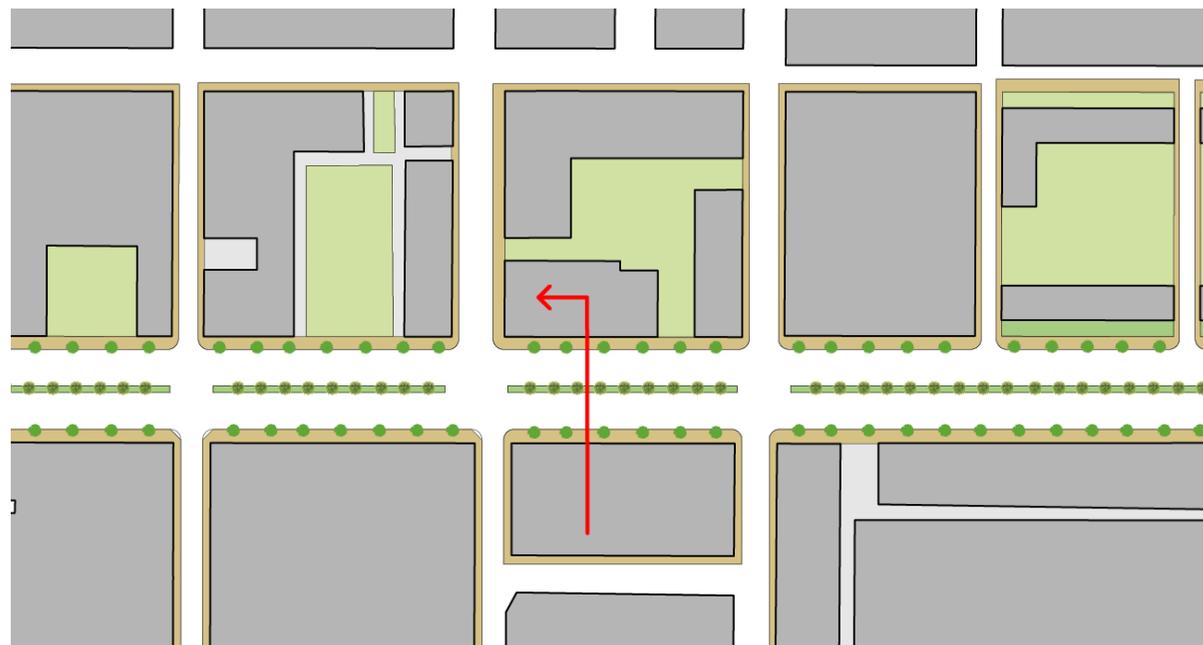
Resumen de características:

- Anchura: 40 metros
- Longitud total: 790 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 5 metros
- Ancho calzadas: 11,50 metros
- Ancho jardín central: 2,60 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo



0 25 50 100 200 m



Planta tramo tipo



Ortofoto Calle Juan XXIII. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida Juan XXIII es una vía urbana de Valencia situada entre la avenida del Dr. Peset Aleixandre al sur y la autovía V-30 al norte (Ronda Norte). Esta vía fue concebida para constituir un acceso a la ciudad desde el bulevar periférico norte y distribuir el tráfico por las vías de tránsito rápido. (Avenida Dr. Peset Aleixandre y Avenida del Primat Reig).

Su sección viaria es de unos 40 metros de ancho y está representada por calzadas de cuatros carriles separadas en la parte central por una alineaciones de arboles, con aceras de 5 metros en los extremos.



Vista de la acera

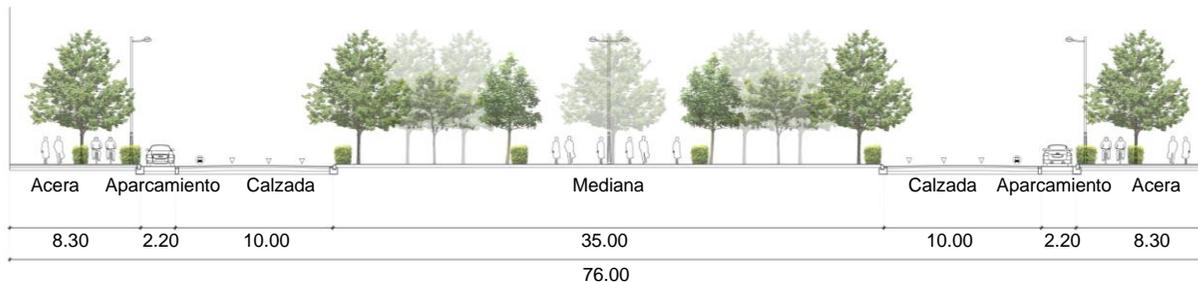


Vista jardín central

Avenida de Alfahuir



Localización

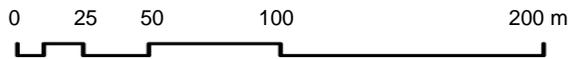
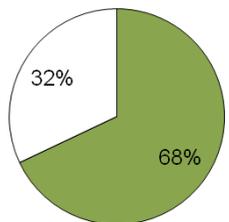


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 76 metros
- Longitud total: 1.085 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 8,30 metros
- Ancho calzadas: 10,00 metros
- Ancho jardín central: 35 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Calle de Alfahuir. Fuente: Google earth

La avenida Alfahuir es una vía urbana de Valencia, que discurre entre la intersección de Hermanos Machado con Emilio Baró y la vía de tránsito la avenida de Primat Reig.

Su sección viaria adopta la forma de bulevar, presentando diferencias de anchura a lo largo de su trayecto. Su sección está distribuida en un paseo central y vías laterales de circulación, con aceras en sus extremos. A los lados del paseo central hay zonas ajardinadas con arbolado de espléndido porte.



Vista general



Vista del carril bici



Vista jardín central

Avenida Valladolid

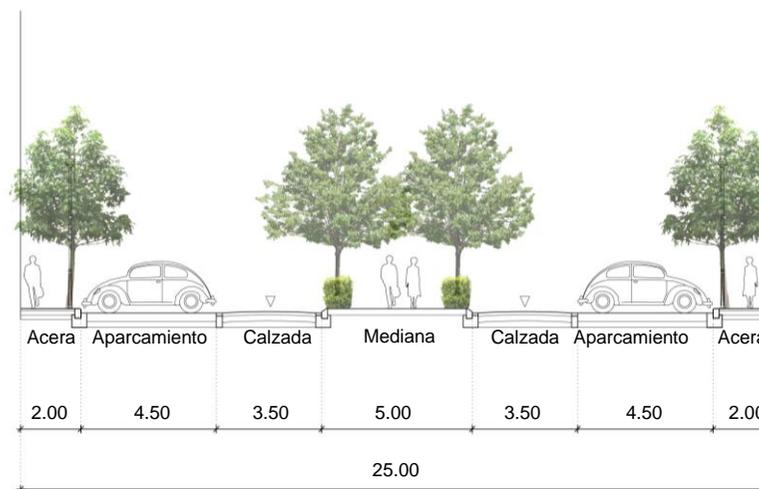
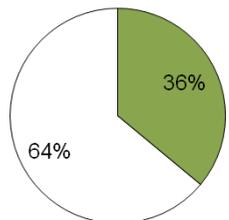


Localización

Resumen de características:

- Anchura: 25 metros
- Longitud total: 866 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 2 metros
- Ancho calzadas: 3,50 metros
- Ancho jardín central: 5 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección transversal tipo





Ortofoto Calle Valladolid. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida Valladolid es una vía de Valencia que discurre actualmente desde la avenida Alfahuir hasta la calle Ingeniero Vicente Pich en el distrito de Benimaclet, presentando discontinuidad en su trazado por las áreas sin urbanizar de la zona.

Con el planteamiento del nuevo parque vecinal de Benimaclet y la planificación de la zona esta avenida está proyectada para que siga su trazado hasta la Ronda Norte.

Su sección es de unos 25 metros de ancho, con un paseo ajardinado en el centro, con calzada y aparcamientos laterales, y aceras estrechas en sus extremos.



Vista de la acera

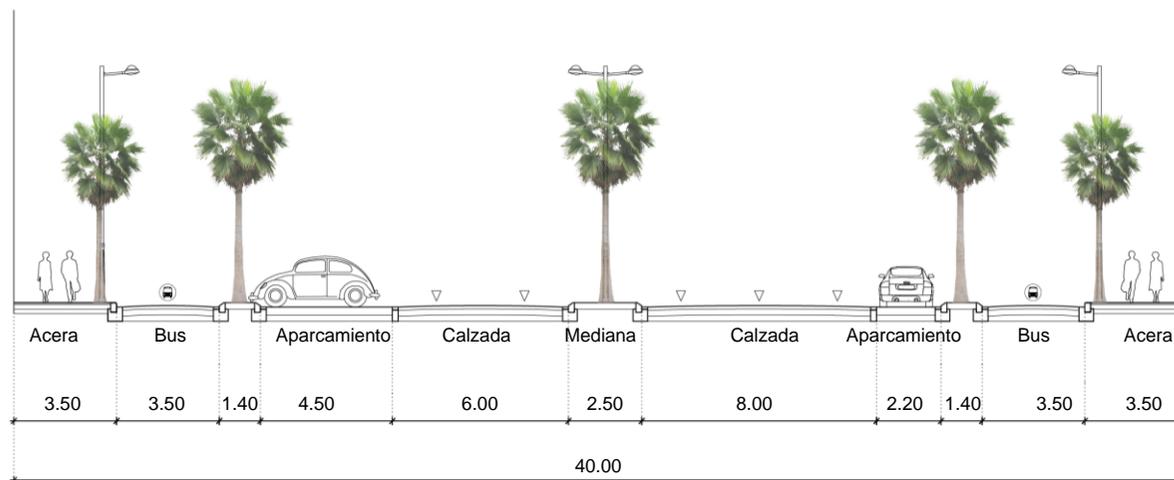


Vista jardín central

Calle Eugenia Viñes



Localización

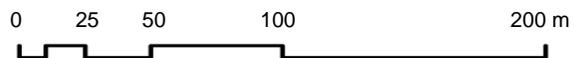
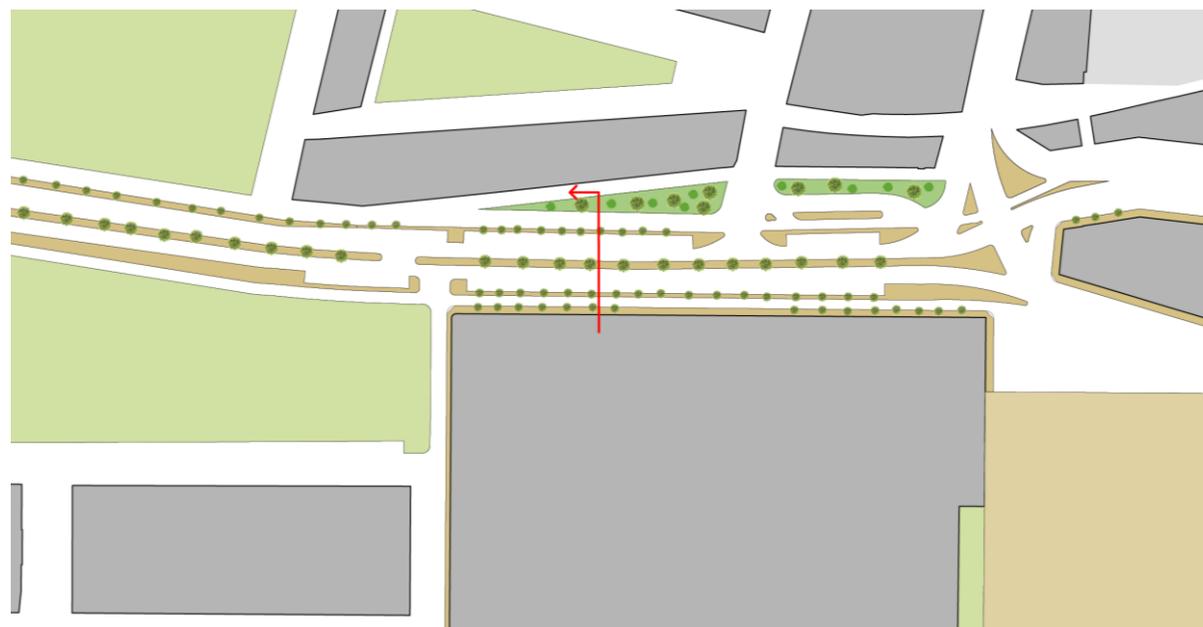
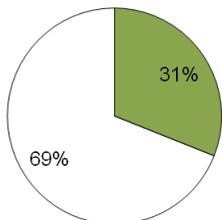


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 40 metros
- Longitud total: 2.215 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 3,50 metros
- Ancho calzadas: 6 – 8 metros
- Ancho jardín central: 2,50 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peonatal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Calle Eugenia Viñes. Fuente: Google earth



Vista general

La calle Eugenia Viñes es una vía del este de Valencia, que discurre entre la calle del Dr. Marcos Sopena, en su extremo sur y la avenida de los Naranjo al norte.

Su sección viaria presenta diferentes trazados a lo largo de su trayecto. Uno de sus tramos más representativos es que recorre desde su inicio hasta la avenida del Mediterráneo, comunicando directamente con el Paseo Marítimo. Este tramo presenta una sección con vías de circulación y aparcamiento, separados por alineaciones de palmeras y aceras en sus extremos.

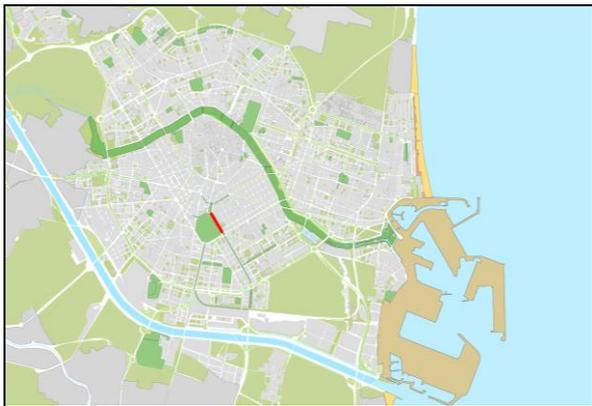


Vista de la acera

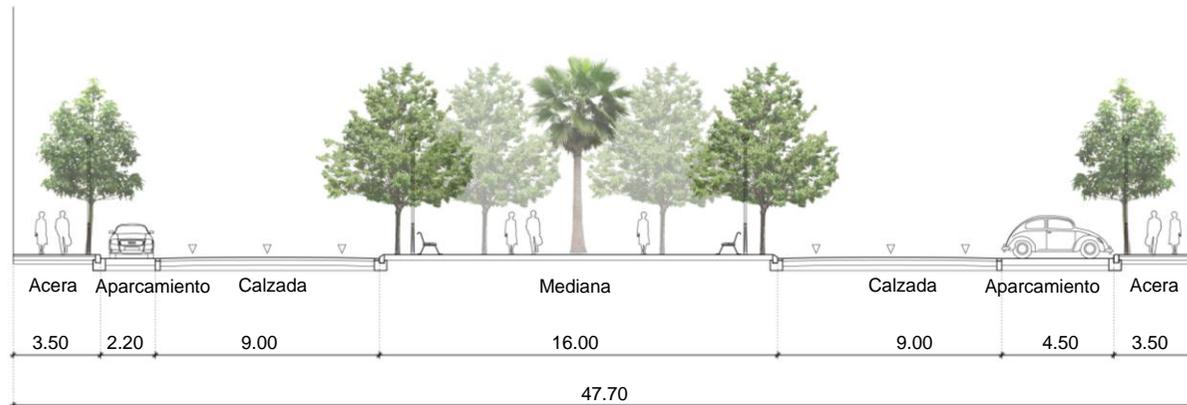


Vista carril bus

Calle Filipinas



Localización

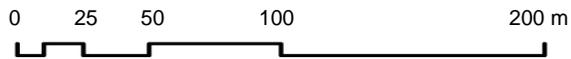
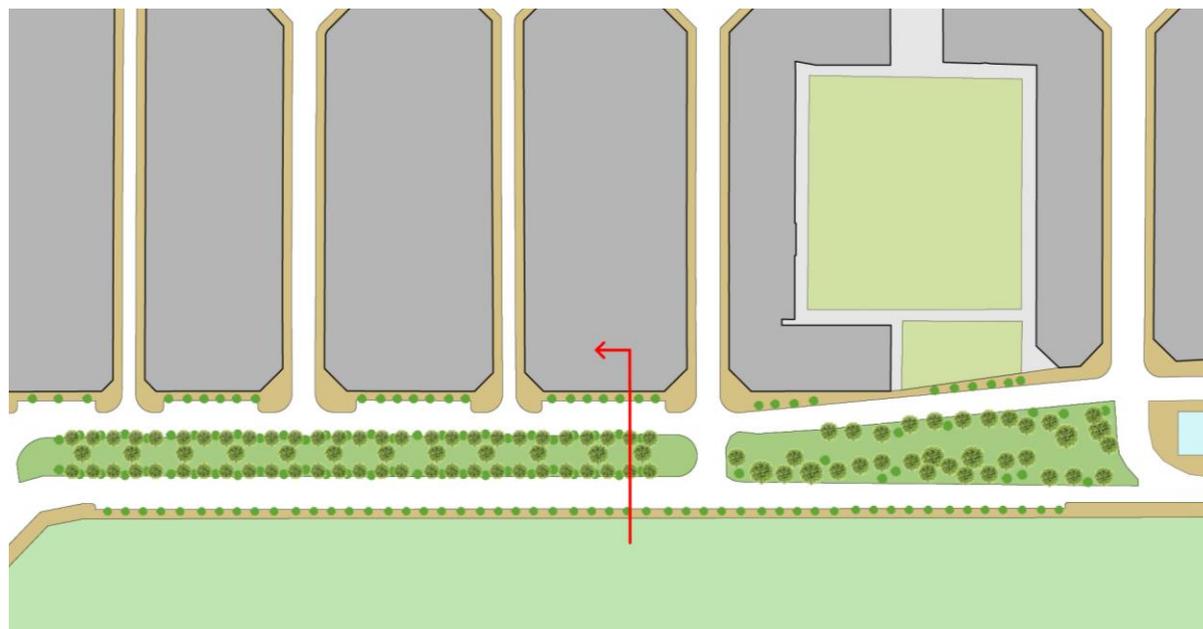
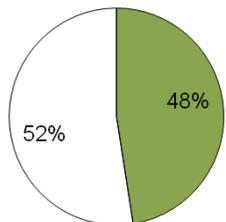


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 47,70 metros
- Longitud total: 506 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 3,50 metros
- Ancho calzadas: 9,00 metros
- Ancho jardín central: 16 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Calle Filipinas. Fuente: Google earth

La calle Filipinas es una vía de Valencia que discurre desde el final de la calle Gibraltar, junto a la playa de vías del Renfe hasta la vía de tránsito Peris y Valero.

Su sección viaria adopta la forma de bulevar, con un paseo central, vías laterales de circulación, y aceras en sus extremos. A los lados del paseo central hay zonas ajardinadas con arbolado de espléndido porte.



Vista general



Vista de la acera

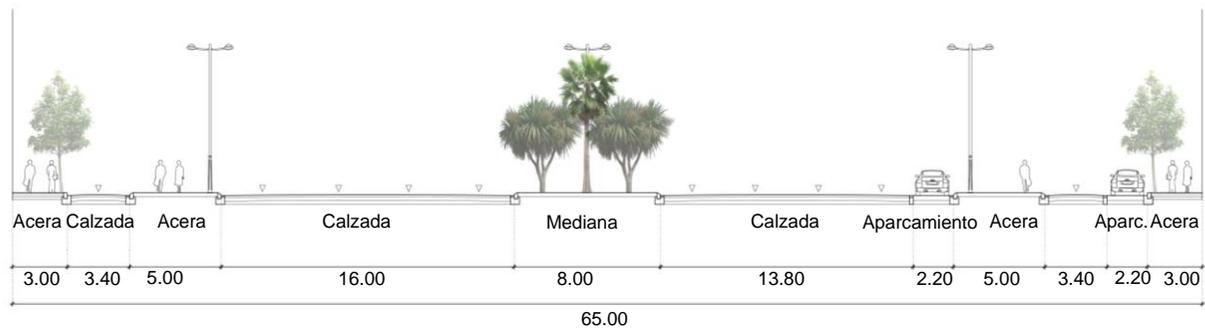


Vista jardín central

Avenida del Cid



Localización

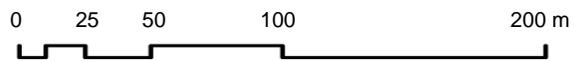
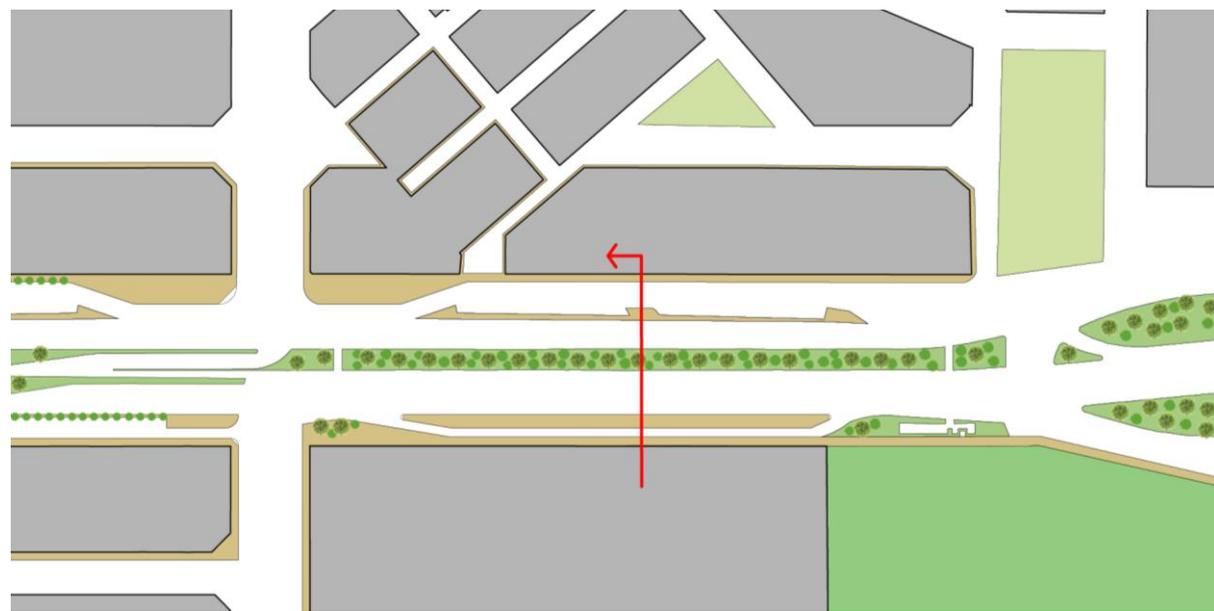
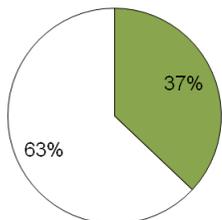


Sección transversal tipo

Resumen de características:

- Anchura: 65 metros
- Longitud total: 2.220 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 3 metros
- Ancho calzadas: 16 – 13,80 metros
- Ancho jardín central: 8 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Planta tramo tipo



Ortofoto Avenida del Cid. Fuente: Google earth



Vista general

La avenida del Cid es una vía de la ciudad de Valencia, su trazado inicia su recorrido en el tramo final de la calle San José de Calasanz en el cruce con la avenida de Pérez Galdós, y finaliza en la autovía A-3 dirección hacia el Aeropuerto de Valencia y la ciudad de Madrid.

La sección viaria es de gran capacidad teniendo de tres a cuatro carriles, un paso subterráneo, y cinco pasos elevados para peatones, con un área ajardinada en el centro.

Las vías más importantes con las que se cruza son la calle del Nueve de Octubre y la avenida de Tres Cruces, que forma parte del inicio de la Ronda Sur de Valencia. En uno de sus laterales queda el Parque del oeste y cerca de su final tiene en las proximidades del puente de Xirivella un enlace con la autovía de circunvalación V-30, sobre el nuevo cauce del río Turia. Finaliza con el puente de Xirivella que limita al norte con el pueblo de Mislata.



Vista de la acera

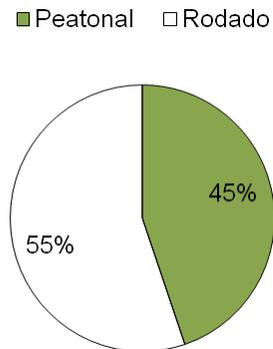


Vista jardín central

VIAS URBANAS DE VALENCIA QUE PUEDEN INTEGRARSE A UN SISTEMA DE ESPACIOS VERDES										
Denominación	Longitud	ANCHURA			SUPERFICIE M2		Carril Bici	Proporción 100%		
		Total	Peatonal	Rodado	Peatonal	Rodado		Peatonal	Rodado	
1	Ronda Interior	3.122	25,00	13,8	11,2	43.084	34.966	No	55	45
2	Gran Vía Marqués del Turía	870	50,00	26	24	22.620	20.880	No	52	48
3	Gran Vía Fernando el Católico	1.450	50,00	26	24	37.700	34.800	No	52	48
4	Avda. del Primat Reig	2.215	30,00	9	21	19.935	46.515	No	30	70
5	Avda. del Dr. Peset Aleixandre	1.425	30,00	9	21	12.825	29.925	No	30	70
6	Avda. General Avilés	1.622	40,00	12	28	19.464	45.416	No	30	70
7	Avda. Peris y Valero	1.432	30,00	8,6	21,4	12.315	30.645	Si	29	71
8	Avda. Pérez Galdós	1.600	30,00	7	23	11.200	36.800	No	23	77
9	Avda. del Mestre Rodrigo	1.955	42,00	20	22	39.100	43.010	Si	48	52
10	Ronda Norte	5.460	45,50	18,5	27	101.010	147.420	Si	41	59
11	Ronda Sur	6.880	52,00	20,8	31,2	143.104	214.656	Si	40	60
12	Calle de la Serrería-Marino Blas Iezo-Ibiza-Menorca	2.621	40,00	19	21	49.799,00	55.041	No	48	53
13	Avda. de los Naranjos	2.140	70,00	29	41	62.060,00	87.740	Si	41	59
14	Paseo al Mar	2.862	100,00	68	32	194.616,00	91.584	Si	68	32
15	Avda. del Puerto	2.522	30,00	12	18	30.264,00	45.396	Si	40	60
16	Paseo de Alameda	2.395	54,00	26,3	27,7	62.988,50	66.342	Si	49	51
17	Avenida de Francia	1.806	60,00	31,6	28,4	57.069,60	51.290	Si	53	47
18	Avenida de Aragón	858	77,00	53	24	45.474,00	20.592	Si	69	31
19	Avenida de Cataluña	615	80,00	26,9	53,1	16.543,50	32.657	Si	34	66
20	Calle Dr. Manuel Candela- Ramon Llull-Padre Tomas Montaña	2.205	38,00	15,4	22,6	33.957,00	49.833	No	41	59
21	Calle Músico Ginés	390	45,00	25	20	9.750,00	7.800	Si	56	44
22	Calle de Campoamor	770	35,00	26	9	20.020,00	6.930	No	74	26
23	Calle de Guillen Anglesola	136	47,00	24	23	3.264,00	3.128	Si	51	49
24	Avda. de las Cortes Valencianas - Avda. de Pius XII	1.988	108,00	60,6	47,4	120.472,80	94.231	Si	56	44
25	Calle Miguel Grau	810	60,00	32	28	25.920,00	22.680	Si	53	47
26	Avda. del Levante	502	60,00	28	32	14.056,00	16.064	Si	47	53
27	Calle de la Safor	834	54,00	16	38	13.344,00	31.692	Si	30	70
28	Avda. Juan XXIII	790	40,00	12,6	27,4	9.954,00	21.646	No	32	69
29	Calle Reus - Calle Joaquín Ballester	1.332	25,00	10,7	14,3	14.252,40	19.048	No	43	57
30	Avda. de la Constitución	1.840	20,00	8	12	14.720,00	22.080	No	40	60

Denominación		Longitud	ANCHURA			SUPERFICIE M2		Carril Bici	Proporción 100%	
			Total	Peatonal	Rodado	Peatonal	Rodado		Peatonal	Rodado
31	Avda. Alfahuir - Almassorra	1.970	76,00	51,6	24,4	101.652,00	48.068	Si	68	32
32	Avda. Valladolid	866	25,00	9	16	7.794,00	13.856	No	36	64
33	Calle Florista	3.276	23,00	15	8	49.140,00	26.208	No	65	35
34	Calle Eugenia Viñes - Isabel de Villena	2.215	40,00	12,3	27,7	27.244,50	61.356	No	31	69
35	Calle del Dr. Lluch	1.257	20,00	6	14	7.542,00	17.598	No	30	70
36	Paseo Marítimo	2.292	35,00	35	0	80.220,00	0	Si	100	0
37	Calle Ing. Manuel Soto	1.365	20,00	4	16	5.460,00	21.840	No	20	80
38	Avda. Ausias March	1.287	65,00	16,6	48,4	21.364,20	62.291	Si	26	74
39	Calle Filipinas	506	47,70	23	24,7	11.638,00	12.498	No	48	52
40	Av de las Reinas valencianas	1.112	30,00	14,4	15,6	16.012,80	17.347	No	48	52
41	Calle del General Urrutia	1.320	30,00	13	17	17.160,00	22.440	Si	43	57
42	Avda. Hermanos Maristas	1.408	38,00	14	24	19.712,00	33.792	Si	37	63
43	Avda. Plata	1.378	40,00	17	23	23.426,00	31.694	Si	43	58
44	Calle de las Tres Forques	2.263	30,00	10	20	22.630,00	45.260	No	33	67
45	Avda. del Cid	2.220	65,00	24	41	53.280,00	91.020	No	37	63
Totales		80.182	2.052	960	1.093	1.725.157	1.936.074		2016	2484

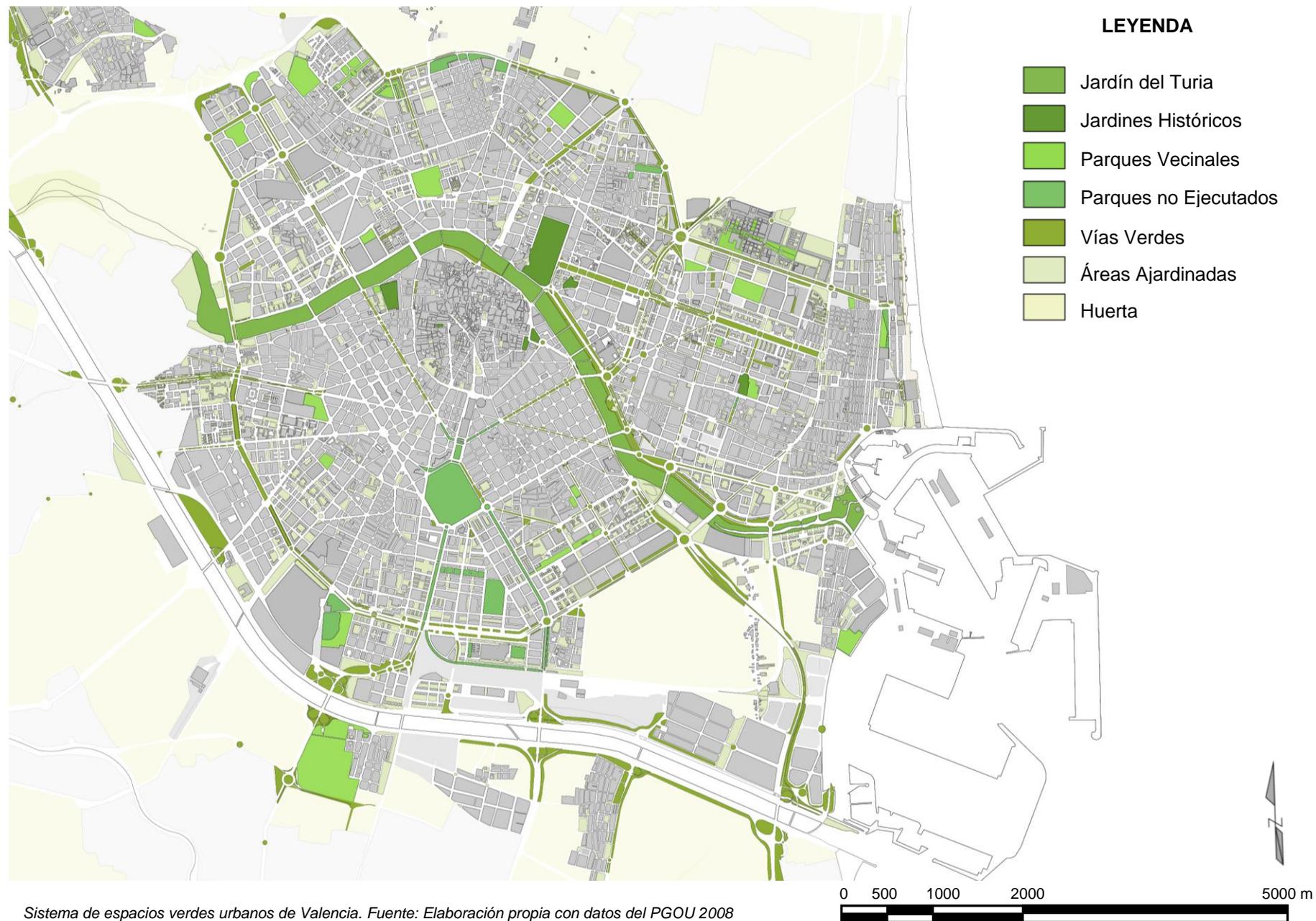
Tabla 5. Características de las principales vías de Valencia. Elaboración propia.



Se puede resumir que en el término municipal de Valencia según la caracterización de las vías urbanas que pueden integrarse a un sistema de espacios verdes, actualmente estas representan una superficie de 1.936.074 M² (que representa un 55% del espacio destinado a dichas vías) está ocupada por el tránsito rodado, y 1.725.157 M² (que representan un 45%) a la movilidad blanda, que incluye las áreas ajardinadas.

Proporción de peatonal y rodado en las principales vías de Valencia.

4. HACIA UN SISTEMA DE ESPACIOS VERDES URBANOS. SITUACION ACTUAL



Sistema de espacios verdes urbanos de Valencia. Fuente: Elaboración propia con datos del PGOU 2008

4.1. Diagnóstico de la situación actual en materia de conectividad entre espacios verdes urbanos.



Estructura de espacios verdes urbanos de Valencia. Fuente: Elaboración propia



Radio de Influencia de Parques Vecinales. Fuente: Elaboración propia

Como hemos mencionado anteriormente, los espacios verdes de la ciudad de Valencia se han desarrollado a partir del PGOU del 1988, documento de planeamiento que se plantea entre sus objetivos principales una mejora sustancial de las reservas de suelo para dotaciones y equipamientos urbanos, proponiendo un total de 4.772.300 M² de áreas verdes, de forma que la cantidad de metros cuadrados por habitante aumentaría de 0,35 m²/hab a 5,83 m²/ hab. Este Plan propuso la creación de nuevos parques distribuidos por los diferentes distritos de la zona urbana.

Al analizar las ubicaciones de estos espacios verdes, podemos observar que en su mayoría se han proyectado como elementos aislados dentro de la estructura urbana.

La ciudad cuenta actualmente con bulevares, como las grandes vías, y otros ejes viarios, que funcionarían perfectamente como conectores entre espacios verdes. Para formar un sistema que englobe espacios verdes aislados y ejes verdes que los conectan, sin embargo, los bulevares existentes no son suficientes, aunque se dispone del elemento central para configurar dicho sistema: el jardín de Turia, principal espacio verde de la ciudad en la actualidad, que se configura como un eje lineal vertebrador del sistema de espacios verdes.

Por otra parte, aunque el tema de estudio es la conectividad de los espacios verdes, no podemos dejar de cuestionarnos si estos espacios, los actuales y los programados, satisfacen las necesidades de accesibilidad para todos los ciudadanos. Incluyendo los parques vecinales programados en la nueva revisión del Plan General y asociando radio de influencia a cada una de las zonas según su tamaño (500 m de radio para parques de 25.000 m², 700 m para parques de 50.000 m² y 1.000 m para parques de más de 100.000 m²) podemos observar las zonas que carecen de parques próximos.

La zona sur de la ciudad es la que dispone de menos parques, situación que se agrava si consideramos que algunos de los parques propuestos en el Plan no están ejecutados aún. En cuanto al índice de superficie de espacios verdes por habitante, según el nuevo plan se llegaría casi a una ratio de 7 m²/hab, cifra que aún está por debajo de los porcentajes mínimos marcados por la OMS, y que sigue siendo muy baja con respecto a otras ciudades de Europa.



Espacios verdes y polos de actividades/equipamientos. Fuente: Elaboración propia.



Estructura de espacios verdes y polos de actividades. Fuente: Elaboración propia

Relación entre el sistema de espacios verdes y polos de actividades.

Como se ha señalado, uno de los objetivos del Plan General de Ordenación Urbana del 1988 fue el de mejorar sustancialmente las reservas de suelo para equipamientos, tanto por lo que se refiere a equipamientos de sistemas generales como a equipamientos de carácter vecinal.

En la actualidad, la ciudad de Valencia cuenta con los espacios dotacionales necesarios para el funcionamiento de su estructura social, con la existencia de equipamientos públicos, recreativos, deportivos, educativos, culturales y asistenciales. En algunas zonas concretas de la ciudad, se produce una concentración de equipamientos en un espacio concreto, formando polos de actividad. Estos polos de actividad pueden tener una función predominante (docente, comercial, recreativa) o ser de carácter mixto o plurifuncional. Dichos polos, en mayor o menor grado, generan una dinámica de intensificación de las actividades urbanas no residenciales, y actúan incluso como referentes a escala metropolitana en determinados casos.

Entre los polos de actividades más importantes de la ciudad, que se han grafiado en plano, se encuentran el centro histórico en su conjunto; la zona de Alameda-Blasco Ibáñez-Mestalla, con usos terciarios, deportivos y universitarios; el polo noreste de la zona universitaria del campus de Tarongers de la Universidad de Valencia y la Universidad Politécnica de Valencia; el frente litoral, incluyendo el paseo marítimo y puerto; el polo sureste, de carácter plurifuncional, que incluye el centro comercial El Saler, edificaciones institucionales, como la ciudad de la Justicia, y zonas de ocio, como la Ciudad de las Artes y las Ciencias y el Oceanografic; el polo noroeste de la salida a Ademuz, con el área terciaria-comercial de Nuevo Centro y el Palacio de Congresos; el polo norte del estadio del Levante y el centro comercial Arena; el polo oeste del parque de Cabecera, Bioparc, con el hipermercado Carrefour y el nuevo Hospital La Fé, junto al bulevar sur.

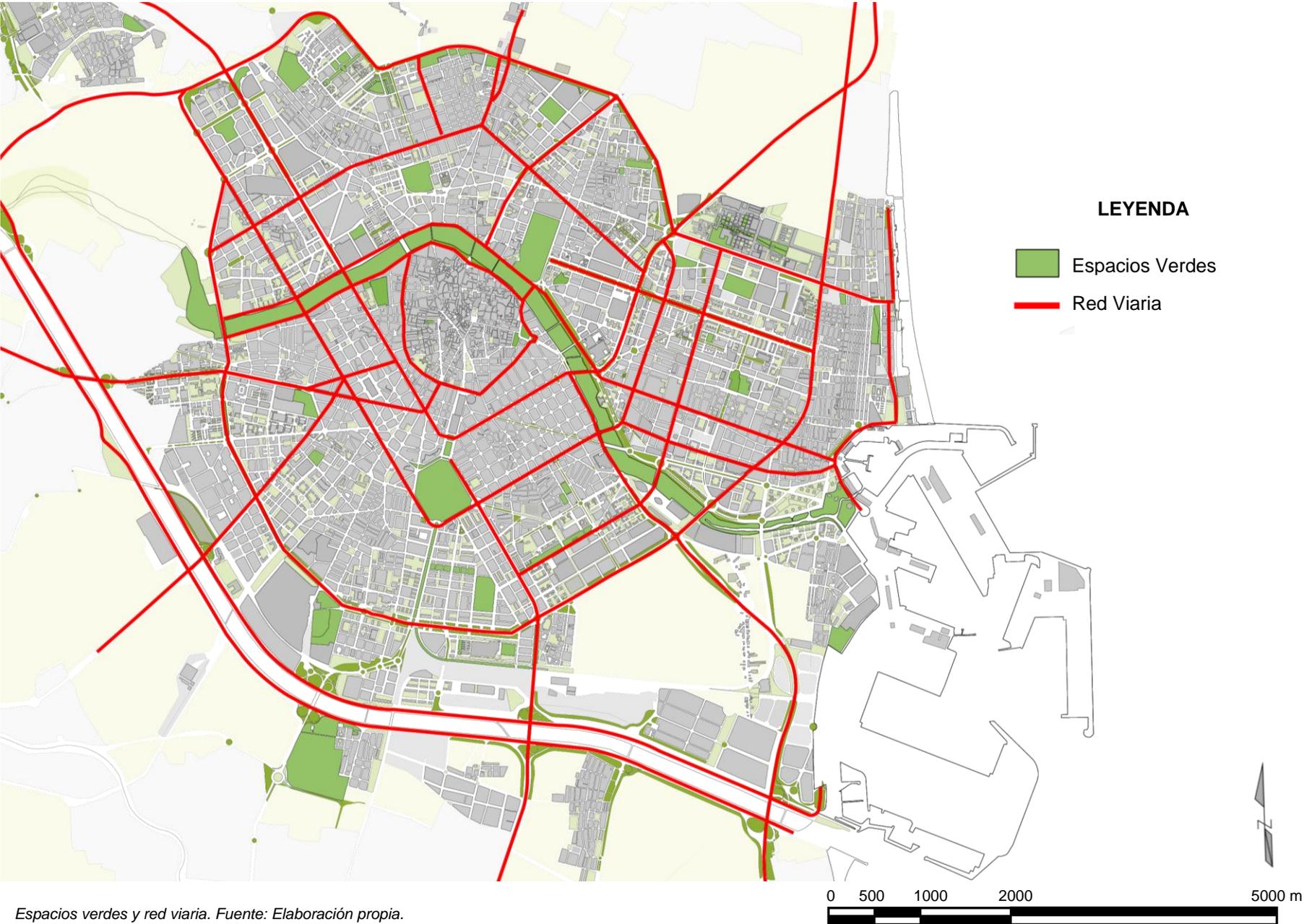
De estos polos de actividad, los adyacentes al jardín del Turia están ya integrados en el sistema de espacios verdes. En los alrededores del jardín se han emplazado históricamente edificios culturales de gran relevancia para la ciudad. Los restantes polos de actividad, en su mayoría, están vinculados a la red de bulevares y ejes arbolados existentes, y en algún caso aislado a alguno de los parques de distrito o vecinales.



*Vista del Palacio de las Artes
Reina Sofía*



Vista de la Catedral de Valencia



Espacios verdes y red viaria. Fuente: Elaboración propia.



Estructura de espacios verdes y la red viaria. Fuente: Elaboración propia



Vista de la Avda. Blasco Ibañez



Vista de la Avda. de Tirso de Molina

Relación entre el sistema de espacios verdes y la red viaria

La ciudad de Valencia presenta una estructura vial de forma radial, con varios ejes concéntricos. Estas vías son clasificadas en: vías de rondas, grandes vías, vías de tránsito y vías radiales.

En conjunto esta red de vías forma una malla, que se encuentra prácticamente completada tras la ejecución de las previsiones en cuanto a trazado viario y red arterial del Plan General de Ordenación Urbana del 1988, que tenían como objetivo principal resolver el tránsito rodado de una manera fluida.

Esta red fue diseñada, pues, como red de tráfico, no como red de posibles ejes arbolados verdes conectados con el sistema de parques vecinales o de distrito.

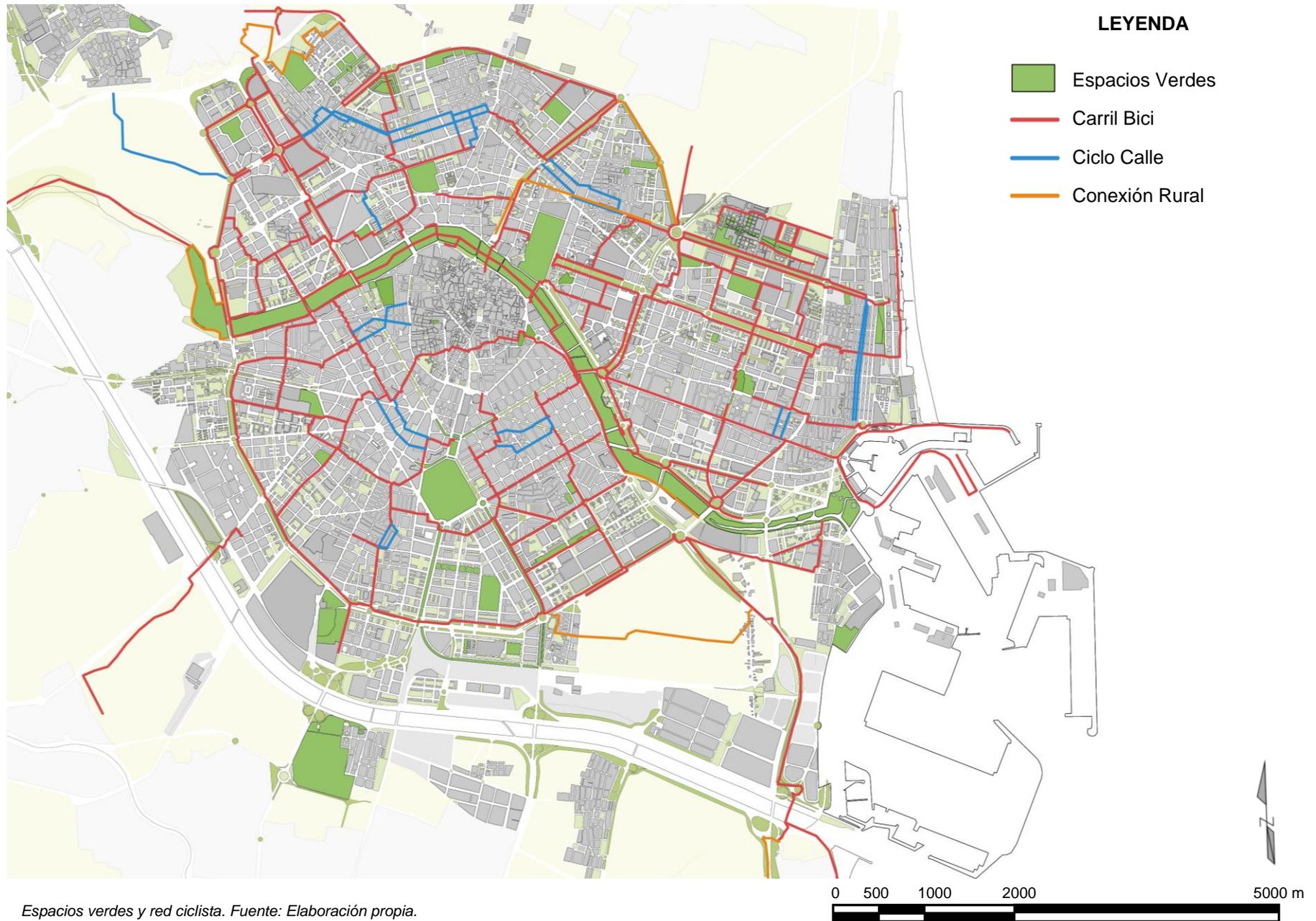
Tras estudiar en el capítulo anterior del trabajo las principales vías urbanas de la ciudad en su estado actual, y haciendo un análisis de su perfil, se puede concluir que la mayoría tienen potencial para ser consideradas como conectores del sistema de espacios verdes que se propone en este estudio, según los criterios descritos para la selección de las vías.

Los espacios verdes aislados identificados para integrarse en el sistema necesitan de vías que los vinculen, y que a su vez se conviertan en parte de dicho sistema, pasando a ser consideradas desde este punto de vista como vías parque dentro de una red jerarquizada por tipologías.

Estas vías no sólo deben ser conectores del sistema verde, sino que además deben actuar como factores que faciliten la accesibilidad de toda la población, aproximando los espacios verdes a los diferentes sectores urbanos, como vías preferentes de acceso a los mismos.

La relación de estas vías para el sistema de espacios verde es de vital importancia, ya que proporcionan el aprovechamiento de la estructura funcional que se propone, cuyo punto de partida sería lógicamente el eje verde lineal del jardín del Turia.

Como hemos mencionado anteriormente, la posición central del jardín del Turia en el actual tejido urbano, permite la conexión transversal, a través de los numerosos puentes que lo atraviesan, de las rondas de circulación establecidas en la ciudad. Esta condición de conectividad es la que buscamos para los parques vecinales.



Espacios verdes y red ciclista. Fuente: Elaboración propia.



Estructura de espacios verdes y la red ciclista. Fuente: Elaboración propia

Relación entre espacios verdes y movilidad blanda (red ciclista).

La creación de redes para ciclistas y peatones aparece cada vez más como elemento básico en la búsqueda de una movilidad más sostenible. Aprovechando las dimensiones como modo de transporte que poseen ambas formas de desplazamiento.

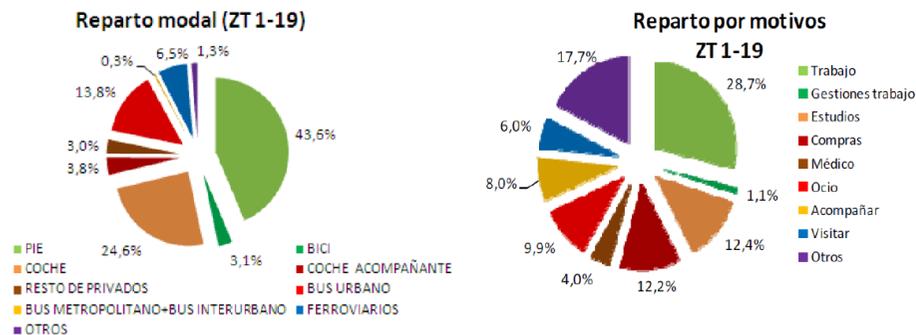
Es por ello que principalmente las ciudades europeas han incrementado los programas que buscan potencializar un uso seguro y cómodo de la bicicleta como medio de transporte, recreo, turismo y de práctica deportiva. Marcándose como objetivo alcanzar beneficios ecológicos y económicos que contribuirían al disfrute de la sociedad.

En el caso de la comunidad valenciana *la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente* ha aumentado las actuaciones sobre la red de carril bici en toda la comunidad, mejorando la calidad urbana y potenciando la movilidad sostenible.

La ciudad de Valencia cuenta con una red de vías dirigidas a la movilidad blanda, esta está clasificada en diferentes tipos según su función y diseño: en carril bici, ciclo-calle y de conexión con áreas rurales. Como parte del nuevo plan encontramos dos referentes de este tema, las “Directrices relativas a la sostenibilidad” y las “Directrices relativas a la calidad de vida de los ciudadanos”. Sin embargo, no profundizan acerca de proyectos y actuaciones concretas, para la mejora de la movilidad sostenible en lo referente a los peatones y ciclistas.

El trazado actual de esta red ciclista, aunque presenta relación con los parques urbanos, se interrumpen en muchos puntos evitando la conformación de un sistema integrado.

No obstante es necesario mencionar el cambio que se ha producido en la ciudad en los últimos años, con la concepción de una red de alquiler de bicicletas públicas llamada Valenbici, que ha provocado el aumento significativo del uso de la bicicleta como transporte entre los ciudadanos. Según el Estudio de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia, en la ciudad de Valencia el 3,1% de los viajes en 2009 se realizaron en bicicleta y predicen que este porcentaje seguirá aumentando en los próximos años. Es por ello que parece necesario crear una red funcional de corredores verdes que engloben tanto el tráfico peatonal como el ciclista con la vegetación adecuada y la seguridad necesaria que este tipo de vías requieren.



Reparto de modos de Transporte y del motivo del viaje en la ciudad de Valencia. Fuente: Estudio de Movilidad de Área Metropolitana de Valencia.





Estructura de espacios verdes urbanos y periurbanos. Fuente: Elaboración propia



Ámbito administrativo



Ámbito externo de conexión de espacios abiertos

Ámbito de estudio del Plan de la Huerta. Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia.

Integración de la infraestructura verde urbana y periurbana.

El Área Metropolitana de Valencia dispone de elementos paisajísticos de excelentes condiciones medioambientales, que configuran un territorio de calidad. Dichos elementos están basados en la integración de valores sociales, medioambientales, culturales y económicos.

Gracias a la calidad de estos elementos paisajísticos, Valencia reúne condiciones para posicionarse como una de las capitales regionales de mayor calidad ambiental del arco mediterráneo.

En concreto, la ciudad de Valencia está rodeada por cuatro paisajes de extraordinario valor natural, que comparten la cultura del agua como elemento central. Estos paisajes son los siguientes:

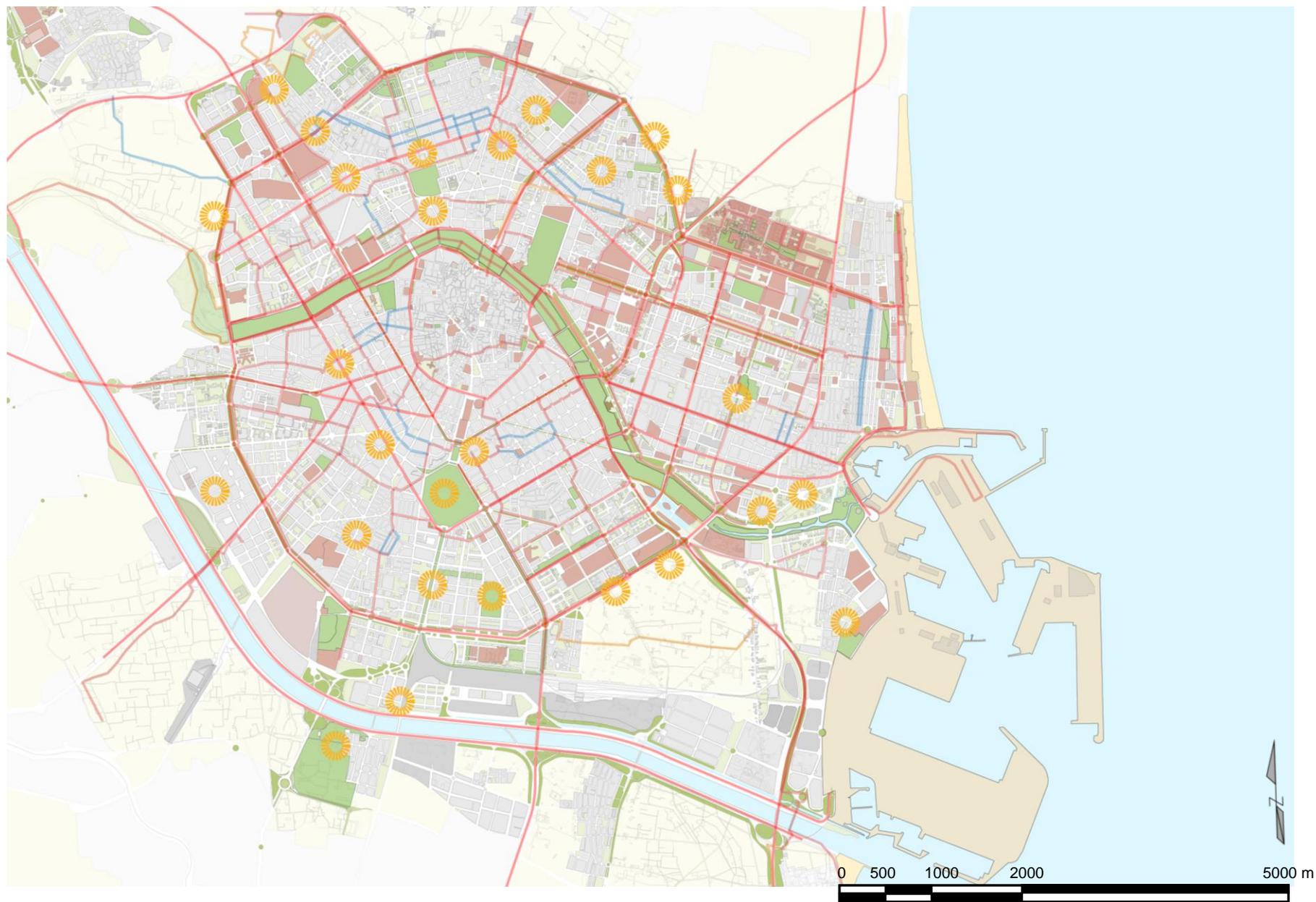
1. El mar, al este.
2. El río Turia y los relieves que conforman el Parque Natural del Turia, al oeste.
3. La Albufera, al sur
4. La Huerta que bordea la ciudad.

Estos paisajes disponen de instrumentos de protección, aprobados o en tramitación, por parte de las autoridades medioambientales.

Como hemos dicho anteriormente, uno de los objetivos principales del Plan de Ordenación Urbana de Valencia de 2008 es el de delimitar las zonas que presentan valores medioambientales, para su protección y conservación, a fin de favorecer un tránsito armónico entre la ciudad y su entorno rural.

Como consecuencia de ello, se ha realizado el *Estudio de Paisaje*, donde se identifican los espacios y elementos singulares existentes en el territorio, analizando las actividades que inciden en el paisaje. De igual manera, se ha realizado el estudio de la Infraestructura Verde con el *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta*.

En cuanto a la infraestructura verde urbana, el Plan establece itinerarios (peatonales y ciclistas) que conectan algunos parques con los elementos paisajísticos periurbanos. La ciudad cuenta, pues, con planteamiento que busca la integración de los espacios naturales y periurbanos con el ámbito urbano. En este estudio se tendrán en cuenta las determinaciones de dicho planeamiento para la propuesta general.



Espacios verdes urbanos y periurbanos. Fuente: Elaboración propia.



Calles sin arbolado



Aceras estrechas en vías de tránsito



Ocupación de vehículos en las vías urbanas.

4.2. Identificación de Problemáticas y carencias.

Después de analizar las diferentes estructuras urbanas y su relación con los parques vecinales de la ciudad, se han identificado las siguientes problemáticas y carencias de carácter general:

1. El índice de superficie verde por habitante es bajo, de 7 m²/hab según el nuevo Plan.
2. Existen áreas urbanas que no disponen de parques vecinales propios.
3. Insuficientes vías ajardinadas que conformen un sistema de conexión.
4. Excluyendo los polos de actividades que se relacionan con el Jardín del Turia en general no existe una relación de estos con los demás parques vecinales.
5. La movilidad blanda es de baja calidad, especialmente en las vías de tránsito, con las aceras estrechas y poco arbolado.
6. Existe un déficit de aparcamiento en la ciudad, que se manifiesta en la cantidad de espacio público destinado a este uso.
7. Discontinuidad de la red ciclista.
8. Donde no hay carril bici, la bicicleta se ve obligada a utilizar el espacio destinado al tránsito rodado, aumentando la probabilidad de accidentes.
9. Inseguridad en la movilidad blanda, ya que en la mayoría de los casos no existe una separación entre los ciclistas y los peatones.
10. Falta de estructura y continuidad en los espacios peatonales.
11. Falta de integración y conexión visual entre los bordes urbanos y la red viaria.
12. Falta de tratamiento de los espacios de transición entre lo urbano y lo periurbano.
13. Concepción separada de los elementos que podrían formar parte de un sistema integrado de espacios abiertos.

Hay que señalar que, a los efectos de este trabajo, se han considerado los parques y vías ajardinadas que están previstos en el planeamiento vigente de Valencia, aunque no estén ejecutados en la actualidad. De no realizarse en el futuro dichos espacios verdes, la propuesta debería replantearse en profundidad.

5. PROPUESTAS DE MEJORA DEL SISTEMA DE ESPACIOS VERDES URBANOS DE VALENCIA

5.1. Propuesta de mejora de la conectividad entre espacios verdes urbanos.

Después de analizar la situación actual del sistema de espacios verdes de la ciudad e identificar sus problemáticas y carencias, se propone reconsiderar la red viaria existente para ir más allá de su actual consideración como meros canales de tráfico. Se propone, por tanto, un cambio de perspectiva, pasando a considerar las vías urbanas como elementos potenciales de una red de vías parques que genere un sistema integrado de espacios verdes, que pueda jugar un papel estructural en una ciudad refundada desde parámetros medioambientales.

El trabajo plantea, por tanto, busca conformar un sistema de espacios verdes interconectados, que a su vez esté integrada por los tres subsistemas que se describen a continuación.

Un primer subsistema, a escala microurbana, es el que interconecta las plazas y los jardines vecinales entre sí mediante recorridos peatonales y ciclistas, con la finalidad de aproximar los espacios verdes a la vida cotidiana de la población, aumentando la actividad social y mejorando la calidad ambiental de los barrios.

Un segundo subsistema, a escala urbana, que interconecte el primer subsistema con los parques vecinales, y a su vez a estos entre sí, mediante corredores verdes, a través de la selección de avenidas o calles donde sea factible incorporar el concepto de vía parque.

Un tercer subsistema, a escala metropolitana, que interconecte el primer y el segundo subsistema con la infraestructura verde del área metropolitana de Valencia, de modo que quede integrada la trama urbana con los paisajes circundantes de la Albufera, el Río Turia, la Huerta histórica y el Mar Mediterráneo y sus playas.

Enfocándonos en el segundo subsistema a escala urbana, nos proponemos crear una red verde con el objetivo de conectar todos los parques vecinales potenciando la movilidad sostenible y la calidad ambiental de la ciudad.

De la misma manera que en el análisis anterior, tendremos en cuenta para la propuesta los parques y bulevares planificados en el PGOU y no ejecutados por el momento, como el Parque Central, el delta verde del Grao, el bulevar García Llorca, y otros. Se incluirán también los espacios planificados en la revisión del plan de 2008.



*Estructura propuesta de sistemas y subsistemas de espacios verdes en la ciudad.
Fuente: Elaboración Propia.*



Área natural



Área urbana



Estructura actual del sistema de espacios verdes en la ciudad.
Fuente: Elaboración Propia.



Estructura propuesta para el sistema de espacios verdes en la ciudad.
Fuente: Elaboración Propia.

El concepto de la propuesta es utilizar el potencial que nos ofrece el jardín del Turia como elemento articulador del sistema, actuando como eje principal, como espina central vertebradora desde donde proyectar recorridos hacia los parques vecinales y hacia los polos de actividad o puntos estratégicos de la ciudad, tanto a nivel global como vecinal.

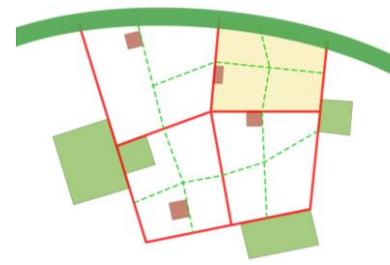
Estos recorridos conectarán los parques a través de los bulevares existentes estudiados y de otras vías con potencial para ello, que tras un análisis previo se han seleccionado según criterios de oportunidad de conexión, amplitud de su perfil, presencia de arbolado de gran porte y otros.

En la presente propuesta estos bulevares y vías se han clasificados en diferentes tipologías, basándonos en los criterios de función y escala, proponiendo diferentes tipos de vías parques: de tránsito, peatonales-ciclistas y mixtas.

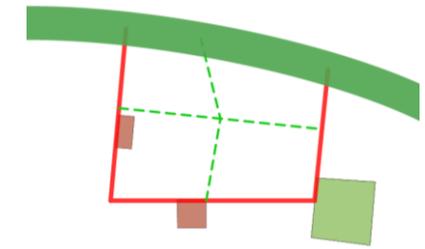
Con todo ello, se busca estructurar el sistema en redes superpuestas, con el objetivo de cubrir el déficit de espacios verdes en la ciudad, creando dos tipos de ejes. Los ejes principales son los que abarcan un radio de 1000 metros, y su trazado se configura generalmente por las vías parques de tránsito y mixta. Los ejes secundarios dividen la superficie intermedia entre ejes principales, y están formados generalmente por vías de carácter peatonal que incluyen la red ciclista, con un radio de influencia de 500 metros.

La propuesta plantea aumentar la movilidad blanda aprovechando los carriles bicis existentes, mejorándolos y dando continuidad a sus recorridos para obtener un sistema funcional.

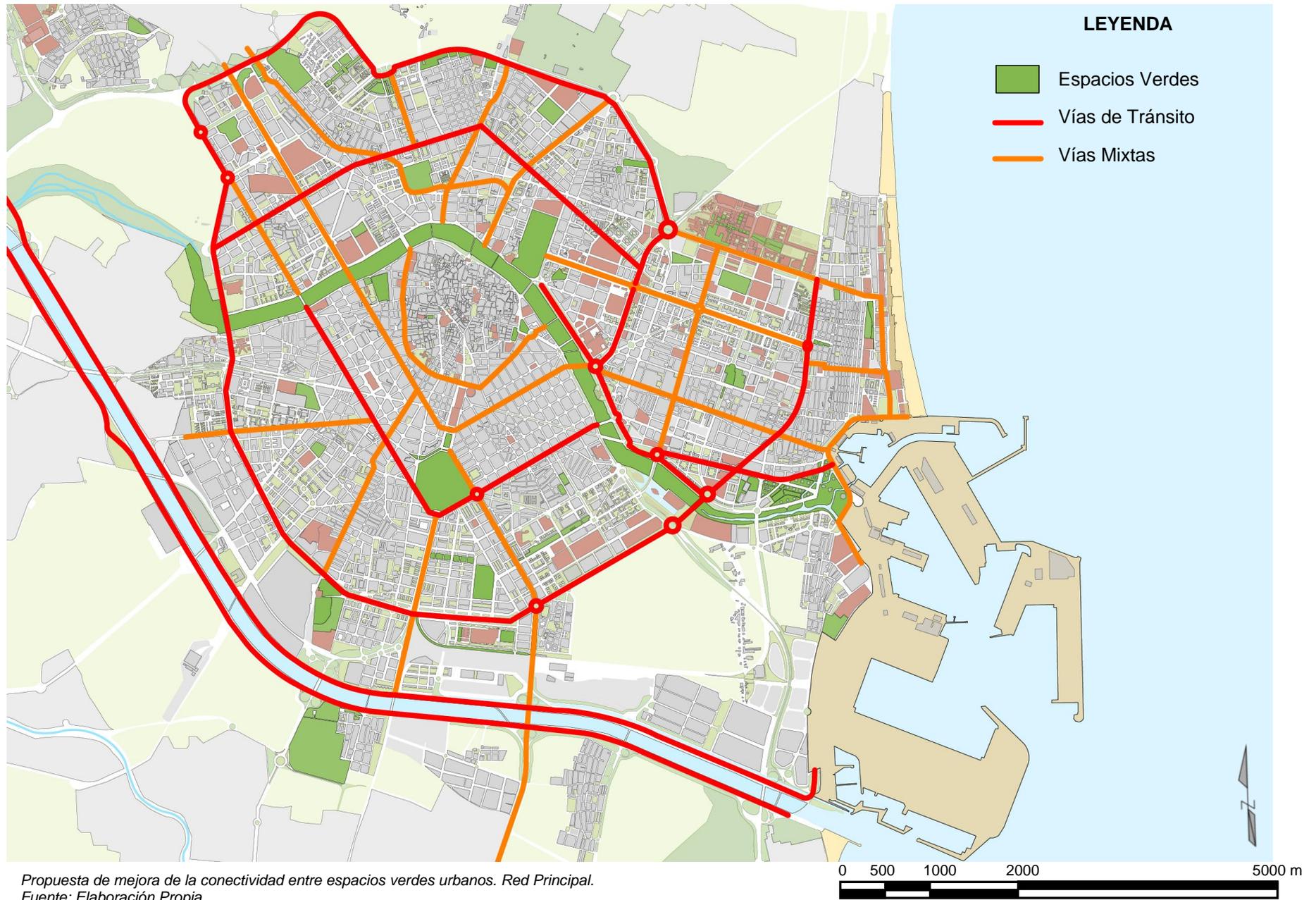
En cuanto al transporte público, se propone que el sistema genere mayor cantidad de vías mixtas, en las que se de igual importancia al tránsito rodado y al paseo peatonal, pensando en un uso eficiente del transporte público.



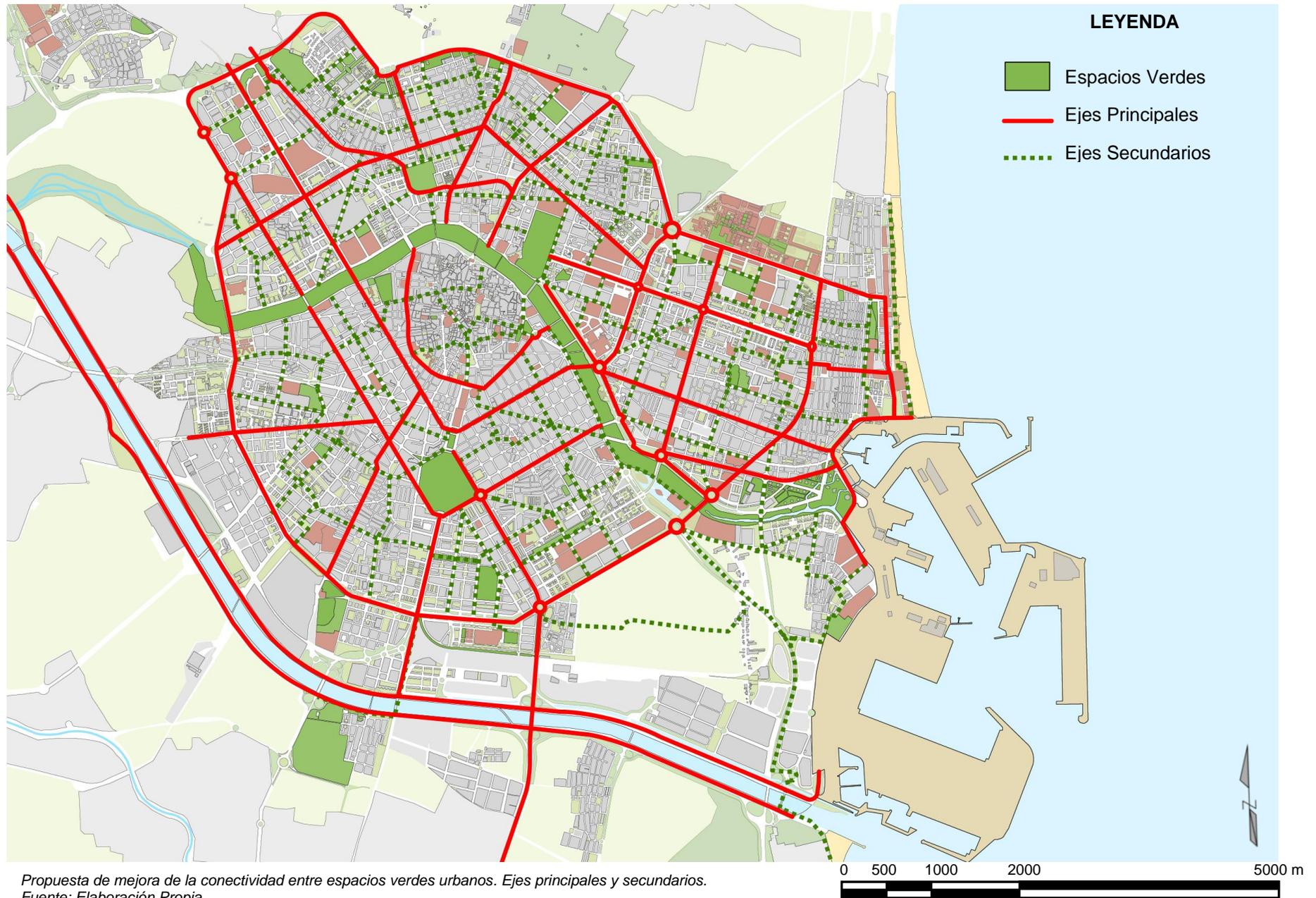
Esquema ejes principales



Esquema ejes secundarios



Propuesta de mejora de la conectividad entre espacios verdes urbanos. Red Principal.
Fuente: Elaboración Propia.



PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS VIAS URBANAS QUE CONFORMAN EL SISTEMA DE ESPACIOS VERDES				
	Denominación	Intervención	Tipología	Longitud
1	Ronda Interior	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	3.122
2	Gran Vía Marqués del Turía	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	870
3	Gran Vía Fernando el Católico	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.450
4	Avda. del Primat Reig	Ampliación de las acera y arborización en todo el tramo	Vías de tránsito	2.215
5	Avda. del Dr. Peset Aleixandre	Ampliación de las acera y arborización en todo el tramo	Vías de tránsito	1.425
6	Avda. General Avilés	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías de tránsito	1.622
7	Avda. Peris y Valero	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías de tránsito	1.432
8	Avda. Pérez Galdós	Ampliación de las acera y arborización en todo el tramo	Vías de tránsito	1.600
9	Avda. del Mestre Rodrigo	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.955
10	Ronda Norte	Tratamiento de bordes urbanos	Vías de tránsito	5.460
11	Ronda Sur	Tratamiento de bordes urbanos	Vías de tránsito	6.880
12	Calle de la Serrería-Marino Blas Iezo-Ibiza-Menorca	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías de tránsito	2.621
13	Avda. de los Naranjos	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	2.140
14	Paseo al Mar	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	2.862
15	Avda. del Puerto	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	2.522
16	Paseo de Alameda	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	2.395
17	Avenida de Francia	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.806
18	Avenida de Aragón	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías de tránsito	858
19	Avenida de Cataluña	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías de tránsito	615
20	Dr. Manuel Candela- Ramon Llull-Padre Tomas Montaña	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	2.205
21	Calle Músico Ginés	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	390
22	Calle de Campoamor	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	222
23	Calle de Guillen Anglesola	Extensión de la calle, continuando con la misma sección	Vías peatonales-ciclistas	294
24	Avda. de las Cortes Valencianas - Avda. de Pius XII	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.988
25	Calle Miguel Grau	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	810
26	Avda. del Levante	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	502

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS VIAS URBANAS QUE CONFORMAN EL SISTEMA DE ESPACIOS VERDES				
	Denominación	Intervención	Tipología	Longitud
27	Calle de la Safor	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	834
28	Avda. Juan XXIII	Inclusión de un carril bici	Vías Mixta	790
29	Calle Reus - Calle Joaquín Ballester	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	1.332
30	Avda. de la Constitución	Ampliación de las acera y arborización en toda la calle	Vías Mixta	1.840
31	Avda. Alfahuir - Almassorra	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.970
32	Avda. Valladolid	Ampliación de las acera	Vías peatonales-ciclistas	866
33	Calle Florista	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	3.276
34	Calle Eugenia Viñes - Isabel de Villena	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	2.215
35	Calle del Dr. Lluch	Ampliación de las acera y arborización en toda la calle	Vías Mixta	1.257
36	Paseo Marítimo	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	2.292
37	Calle Ing. Manuel Soto	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.365
38	Avda. Ausias March	Ampliación de las acera	Vías Mixta	1.287
39	Calle Filipinas	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	506
40	Av de las Reinas valencianas	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	1.112
41	Calle del General Urrutia	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	1.320
42	Avda. Hermanos Maristas	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.408
43	Avda. Plata	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	1.378
44	Calle de las Tres Forques	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	2.263
45	Avda. del Cid	Arborizado de las aceras	Vías de tránsito	2.220
46	Avenida del Mediterráneo	Ampliación de las acera y arborización en toda la calle	Vías peatonales-ciclistas	860
47	Avenida Gaspar Aguilar	Ampliación de las acera e inclusión de un carril bici	Vías Mixta	1.183
48	Calle Jesús	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.098
49	Calle Jerónimo Monsoriu	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	534
50	Avenida Cardenal Benlloch, Calle Clariano	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.816
51	Calle Yecla	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	990
52	Calle Santo Justo y Pastor	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	1.158

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS VIAS URBANAS QUE CONFORMAN EL SISTEMA DE ESPACIOS VERDES				
Denominación		Intervención	Tipología	Longitud
53	Avenida de las Islas Baleares	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.444
54	Calle del Pintor Maella	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	812
55	Calle de la Fusta	Arborización de las aceras	Vías Mixta	522
56	Calle José María Haro	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	412
57	Calle Micer Mascó	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	629
58	Calle de Cavanilles	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	981
59	Calle del Doctor Vicente Zaragoza	Completar arbolado de las aceras	Vías Mixta	1.617
60	Calle Ruaya-Platero Suárez	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.230
61	Calle del Albalat del Tarongers	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	1.128
62	Calle del Serpis	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	893
63	Calle Pescadores	Arborizado de la calle	Vías peatonales-ciclistas	544
64	Calle de Antonio Juan	Ampliación de las acera y arborización en toda la calle	Vías peatonales-ciclistas	552
65	Calle Francisco Cubells	Arborizado de las aceras	Vías Mixta	555
66	Avenida de Emilio Baró	Ampliación de las acera y arborización en toda la calle	Vías peatonales-ciclistas	1.048
67	Calle Duque de Mandas	Completar arbolado de las aceras	Vías Mixta	776
68	Calle San Vicente de Paul	Completar arbolado de las aceras	Vías Mixta	918
69	Avda. de Campanar	Ampliación de las acera y arborización en toda la calle	Vías Mixta	1.265
70	Calle Luis Braille	Ampliación de las acera y arborización en toda la calle	Vías peatonales-ciclistas	260
71	Calle Salvador Cervero	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	512
72	Calle de Matarana Pintor	Peatonalización y arborización de la calle	Vías peatonales-ciclistas	544
73	Avenida de L'Equador	Arborizado de la calle	Vías Mixta	350
74	Calle de Barig – Domenec Gómez	Completar arbolado de las aceras	Vías peatonales-ciclistas	1.300
75	Calle Monte Carmelo	Ampliación de las acera e inclusión de un carril bici	Vías peatonales-ciclistas	453
76	Avenida del Tamarindo	Completar arbolado de las aceras	Vías peatonales-ciclistas	659
77	Calle del Dr. Orloriz	Ampliación de las acera e inclusión de un carril bici	Vías peatonales-ciclistas	480
78	Calle Camino Moncada	Ampliación de las acera, carril bici y arborización en toda la calle	Vías Mixta	622

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN LAS VIAS URBANAS QUE CONFORMAN EL SISTEMA DE ESPACIOS VERDES				
Denominación		Intervención	Tipología	Longitud
79	Avenida del Márquez de Sotelo	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes		524
80	Calle La Paz	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	560
81	Calle Muro de Santa Ana	Completar arbolado de la calle	Vías peatonales-ciclistas	250
82	Calle de Quart, Calle Caballeros	Arborizado de la calle	Vías peatonales-ciclistas	700
83	San Vicente Mártir	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías peatonales-ciclistas	200
84	Calle Jorge Juan	Completar arbolado de la calle	Vías Mixta	370
85	Avenida del Doctor Waksman	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	703
86	Calle Bombero Ramón Duart	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	775
87	Calle San Pancracio, Calle Economista Gay	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.155
88	Calle Central Malilla	Ampliación de las acera, carril bici y arborización en toda la calle	Vías Mixta	1.030
89	Calle Joaquin Benlloch Ingeniero	Ampliación de las acera, carril bici y arborización en toda la calle	Vías Mixta	1.242
90	Calle Carteros - Calle de Uruguay	Ampliación de las acera e inclusión de un carril bici	Vías peatonales-ciclistas	1.304
91	Calle Beato Nicolás Factor	Completar arbolado de la calle	Vías peatonales-ciclistas	1.230
92	Calle Montesa-Llanera de Ranos	Ampliación de las acera y arborización en toda la calle	Vías peatonales-ciclistas	1.264
93	Calle de las Moreras	Sección actual válida para el sistema de espacios verdes	Vías Mixta	1.715
94	Calle de Burgos-de Torres	Ampliación de las acera y completar arbolado	Vías Mixta	895
95	Calle Literato Gabriel Miró	Ampliación de las acera y completar arbolado	Vías Mixta	550
Totales				122.404

Tabla 6. Propuesta de Intervención. Fuente: Elaboración propia.

Como conclusión del estudio de las vías urbanas que jugaran un papel de conectores lineales dentro del sistema de espacios verdes para la ciudad de Valencia, es posible establecer una primera distinción en dos grandes bloques: las secciones viarias que se consideran válidas con su configuración actual para formar parte de un sistema integrado de espacios verdes y las que requieren de intervenciones de diferentes tipos para poder funcionar como conectores verdes en dicho sistema.

En este segundo bloque, según el tipo de intervención que se requiere en las vías urbanas, es posible distinguir cuatro casos-tipo: ampliación de las aceras e inclusión de carril bici, peatonalización, arborización y tratamiento de bordes urbanos. Estos cuatro tipos de intervención se dan en vías de diferentes anchuras totales. A título de ejemplo, se aportarán en el apartado siguiente propuestas concretas para secciones viarias representativas de cada uno de los tipos de intervención necesarios.

5.2. Propuestas de mejora de secciones viarias para elementos lineales del sistema de espacios verdes (vías-parques)

Se detallan a continuación algunas propuestas concretas de mejora de secciones viarias para elementos lineales del sistema de espacios verdes. Estas propuestas pueden considerarse como propuestas-tipo, ya que abarcan los casos más habituales de remodelación viaria detectados a lo largo del estudio, identificados en la tabla resumen de propuestas de intervención para las diferentes vías que requieren dicha remodelación para poder asumir el papel de conectores verdes.

1. Avenida Pérez Galdós. Ampliación de aceras en vías de tránsito.

Las vías arteriales de tránsito en la ciudad de Valencia son ejes que por su carácter de ejes de tráfico rápido están configuradas sin tener en cuenta la movilidad peatonal. Se propone ensanchar las aceras y, sin quitarle el sentido de vías de tránsito, reajustar los porcentajes de superficie de suelo asignados al peatón y al tráfico rodado, reduciendo parte de la calzada.

Al mismo tiempo se propone la mejora de la arborización y de los elementos urbanos.

2. Conexión Turia – Marxalenes. Ampliación de aceras e inclusión de carril-bici.

Una posible conexión directa entre el Turia y el parque de Marxalenes puede trazarse a lo largo del último segmento de la calle Doctor Olóriz. A tal efecto, se propone la ampliación de las aceras y la inclusión de un carril bici, con la consiguiente reducción del espacio para aparcamiento. Al mismo tiempo, se propone la plantación de nuevos árboles para mejorar el bienestar en el itinerario y reforzar la movilidad blanda.

Al principio y al final del tramo existen dos espacios idóneos para dar carácter al recorrido, por tal razón serán incluidos en el trayecto.

Se propone duplicar el paso peatonal en la llegada a la calle Reus, para facilitar el acceso al parque.

3. Eje transversal de Benicalap. Peatonalización.

Basándonos en el planteamiento del Plan General de Ordenación Urbana de 2008, en lo que respecta a la alineación de las viviendas de la calle Pintor Matarana y Garbí, y considerando que las dimensiones de estas calles no son suficientes para conectar con el mismo carácter de bulevar las ya proyectadas avenidas del Levante y de la Safor, se propone un tratamiento peatonal donde se pueda, a través de la movilidad blanda, conectar las ronda norte y sur.

Se contempla la implementación de un carril bici y la plantación de nuevos árboles que aporten sombra y mejoren la calidad ambiental.

4. Palau de Congreso – Parque de Benicalap. Conexión entre elementos principales del sistema.

Se propone un recorrido no lineal desde el Palacio de Congresos hasta el parque de Benicalap. La sección de este recorrido nos permite la inclusión del un carril bici, el aumento de la arborización y la conservación del espacio destinado al peatón. Se plantea una intervención paisajística que reduzca el impacto visual y mejore la seguridad de los carriles del metro y del tranvía.

Se sugiere la ampliación del parque de Benicalap, añadiéndole el área colindante, que es actualmente un espacio de carácter residual.

5. Ronda Norte. Integración Paisajística de bordes urbanos

Basándonos en el Estudio de Paisaje de Valencia, y en su propuesta para bordes urbanos, se plantea potenciar las visuales que ofrece la huerta en el borde de la ciudad, mediante la implementación de terrazas en toda su extensión, tratados con criterios paisajísticos, a modo de balcones a la huerta. Para la ubicación de las terrazas se tomarán en cuenta los puntos de inicio de rutas existentes que se internan en la huerta.

Esta intervención fomentaría la relación visual entre la huerta y las zonas urbanas y definiría los límites de crecimiento urbano de la ciudad.

Avenida Pérez Galdós.

Ampliación de aceras en vías de tránsito.

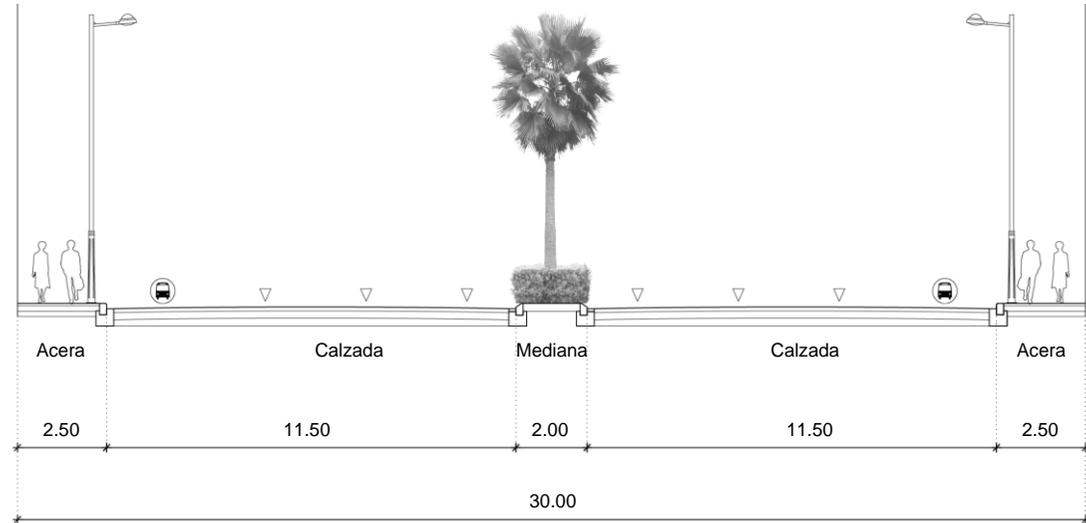
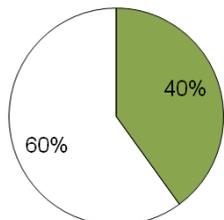


Localización

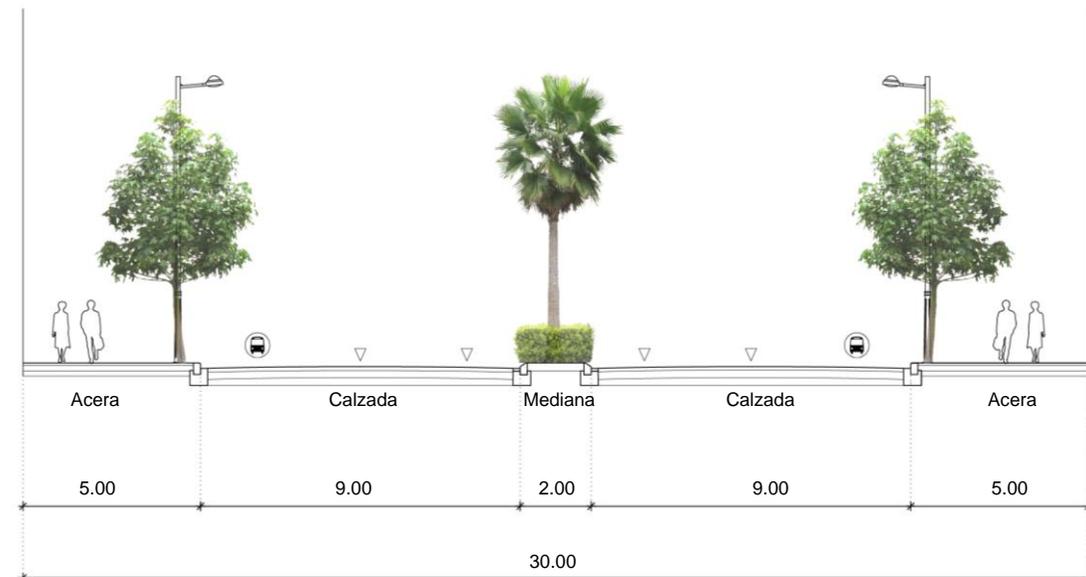
Resumen de características:

- Anchura: 30 metros
- Longitud total: 790 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 5 metros
- Ancho calzadas: 9 metros
- Ancho jardín central: 2,00 metros
- Carril bici integrado: No
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección actual transversal tipo



Sección propuesta transversal tipo

Conexión Turia – Marxalenes.

Ampliación de aceras e inclusión de carril-bici.

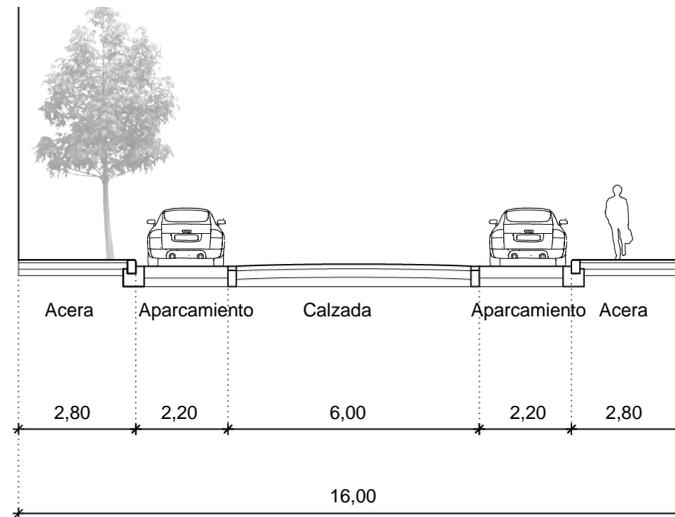
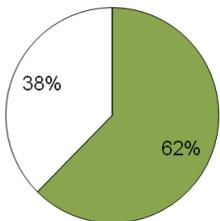


Localización

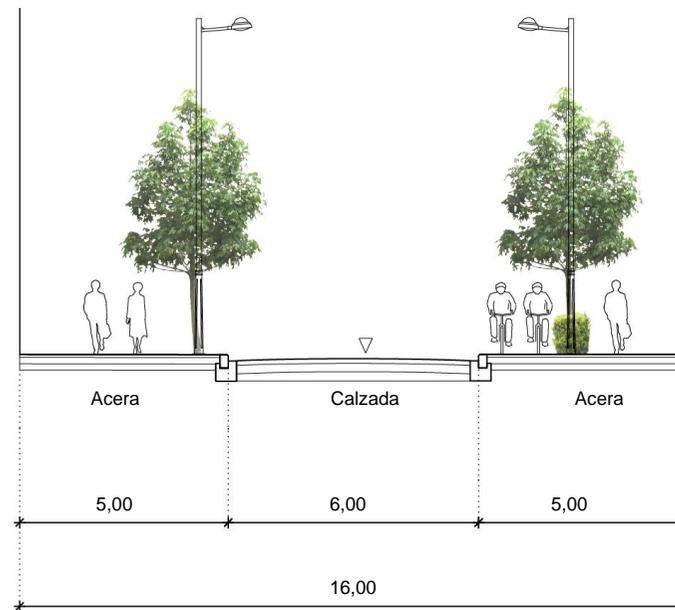
Resumen de características:

- Anchura: 16 metros
- Longitud total: 315 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 5 metros
- Ancho calzadas: 6 metros
- Ancho jardín central: No incluye
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección actual transversal tipo



Sección propuesta transversal tipo

Eje transversal de Benicalap.
Peatonalización.

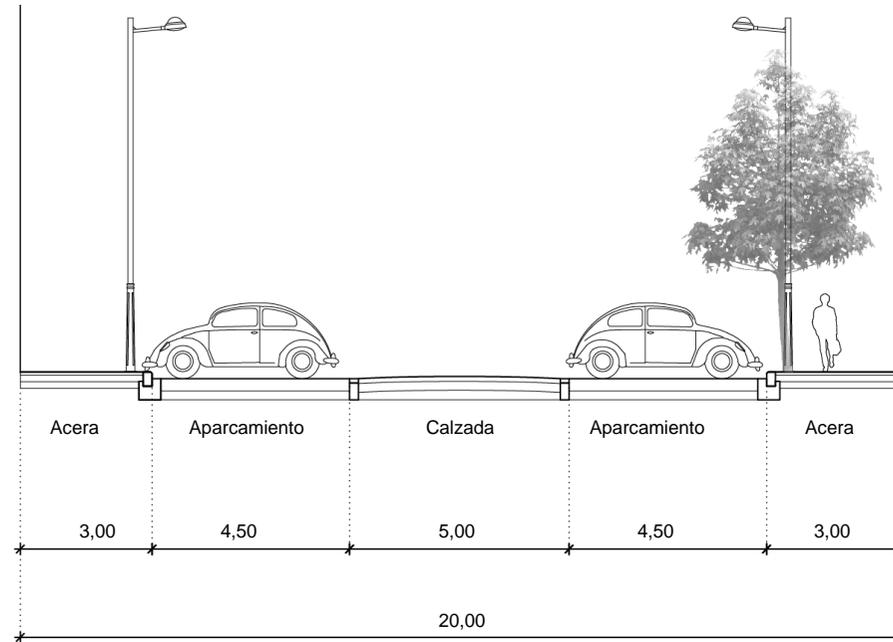
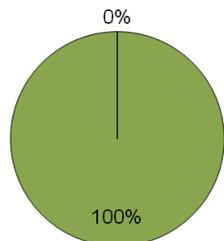


Localización

Resumen de características:

- Anchura: 20 metros
- Longitud total: 544 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: --
- Ancho calzadas: --
- Ancho jardín central: 20 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección actual transversal tipo



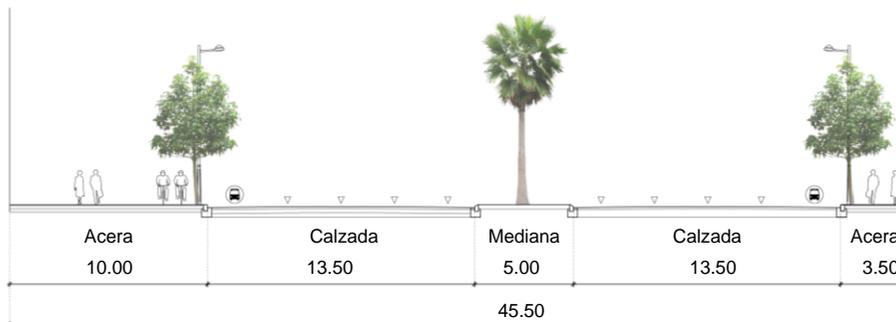
Sección actual transversal tipo

Ronda Norte.

Integración Paisajística de bordes urbanos



Localización

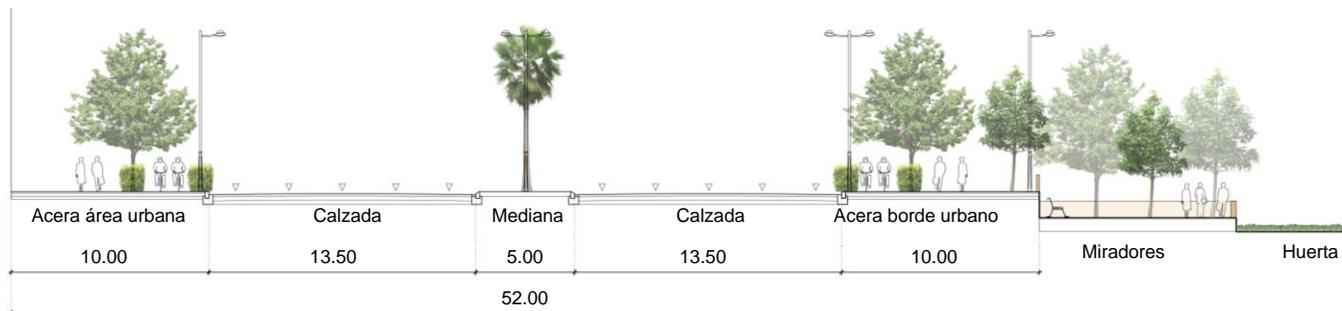
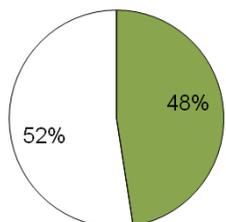


Sección actual transversal tipo

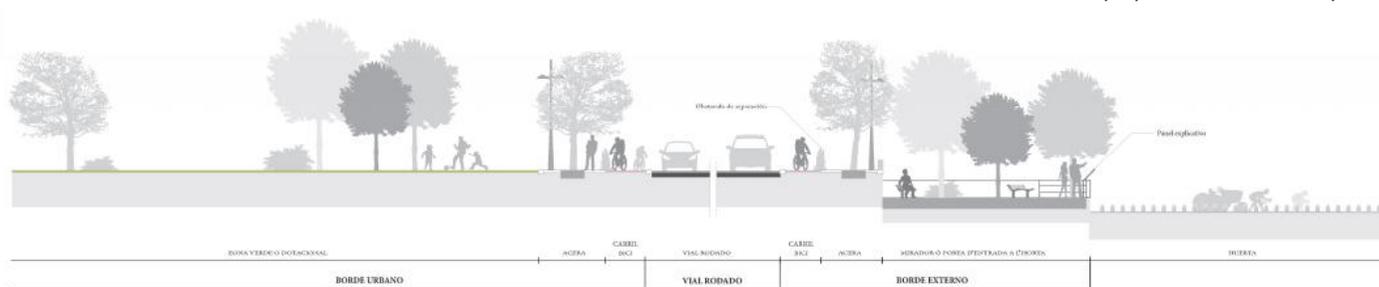
Resumen de características:

- Anchura: 52 metros
- Longitud total: 5,460 metros aprox.
- Ancho aceras laterales: 10 metros
- Ancho calzadas: 13,50 metros
- Ancho jardín central: 5 metros
- Carril bici integrado: Si
- Proporción peatonal / rodado:

■ Peatonal □ Rodado



Sección propuesta transversal tipo



Sección tipo propuesta para bordes urbanos delimitados por grandes rondas viarias. Estudio de Paisaje de Valencia. 2010.

6. CONCLUSIONES

6.1. Recapitulación

Las primeras vías arboladas urbanas, como los bulevares, no fueron proyectadas como parte integrante de un sistema articulado de espacios verdes, sino que se consideraban como elementos fundamentalmente viarios, asociados a la descongestión del tráfico.

Los sistemas de parques públicos urbanos, entendidos como elementos estructurantes de la ciudad, se desarrollaron en Estados Unidos, siendo su principal impulsor Frederick Law Olmsted, quien defiende la idea de que el parque urbano, para que cumpla una función más allá del espacio vecinal, deben formar parte de una red interconectada, que articule los espacios libres de la ciudad.

Las vías-parques son, dentro del *park system*, los ejes que se encargan de unir los parques que conforman la ciudad, como ejes viarios de circulación rodada y peatonal, en los que los diferentes tipos de tráfico están separados por alineaciones de árboles que a las vez aportan espacios verdes vecinales a las áreas urbanas que atraviesan.

Posteriormente, la idea de sistemas de espacios verdes da el salto a la escala regional y territorial, y su diseño se asocia a los principios de la ecología del paisaje, aplicable a cualquier mosaico territorial, que se concibe como un paisaje cuya estructura espacial está compuesta por los elementos de manchas, corredores y matrices, según la terminología propuesta por Forman.

A partir de la década de los noventa, se ha incrementado la preocupación sobre las áreas verdes urbanas y su importancia para la sostenibilidad las ciudades actuales. Debido a ello, se han impulsado políticas y planes estratégicos de planificación urbana y territorial con el objetivo de proteger los espacios verdes de valor ambiental, cultural y natural que cumplen funciones ecológicas y urbanas, buscando mejorar la calidad vida y conservar la biodiversidad.

Estas estrategias han conllevado a la creación de vías verdes y corredores ecológicos, surgiendo el concepto de infraestructura verde que se podría considerar como una extensión del concepto de sistema de parques urbanos ideado por Olmsted.

La infraestructura verde puede ser definida a escala urbana, municipal, supramunicipal o regional, y es un concepto que, además de ampliar el alcance de los sistemas de espacios verdes a los espacios periurbanos y naturales, añade una dimensión medioambiental a la idea de sistema de

espacios verdes, al vincularlos a la conservación de la biodiversidad, objetivo cuya consecución requiere de la identificación y protección de un sistema de espacios libres interconectados.

Paralelamente, como consecuencia de la tendencia a abordar el urbanismo desde el paisaje, surgen a mediados de los noventa corrientes como la del *Landscape Urbanism*, que busca integrar la ecología y la cultura del diseño, proponiendo un urbanismo en el que los aspectos de definición formal asociados al diseño urbano pierden peso a favor de la definición de los procesos a través de los cuales ciudad y medio natural deben alcanzar un deseable equilibrio.

En la actualidad, la implementación de un sistema que tenga en cuenta los valores paisajísticos, enlazando su estructura mediante conectores verdes es, como hemos podido ver, una estrategia común de diversas ciudades europeas. Esta estrategia se apoya en el sistema viario existente, un viario diseñado por y para el tráfico, aprovechando su potencial y las oportunidades que ofrece para crear ejes lineales que hagan posible un sistema integrado de espacios verdes, promoviendo con ello la mejora del medio ambiente urbano.

6.2. Conclusiones.

La idea de vía parque propuesta por Olmsted hace más de un siglo mantiene hoy su enorme potencial como concepto base para generar ejes urbanos capaces de hacer evolucionar la ciudad hacia el equilibrio con los procesos y ciclos naturales, reintroduciendo la naturaleza en ella, promoviendo la vida social en el espacio público y potenciando la búsqueda de formas de movilidad más sostenible.

A pesar de que la ciudad de Valencia ha contemplado en sus estrategias urbanas la construcción de estructuras apoyadas en el paisaje, las superficies asignadas al vehículo privado siguen ocupando grandes porciones del espacio público. Así, aunque en el Plan General de Ordenación Urbana de 1988 se propusieron nuevos ejes viarios con una sección de bulevar, provistos de amplio espacio verde en su paseo central, la ejecución de estos nuevos bulevares desvirtuó las previsiones del Plan, al cederse parte del paseo para ser utilizado como área de aparcamiento o carriles adicionales de circulación.

Según la caracterización de las vías urbanas de Valencia realizada en este estudio, hemos cuantificado que en la ciudad una superficie de 1.909.866 m² (que representa un 56% del espacio destinado a dichas vías) está ocupada por el tránsito rodado, y 1.676.017 m² (que representan un 44%) a la movilidad blanda, que incluye las áreas ajardinadas.

Para mejorar esta situación, el trabajo propone soluciones para intentar equilibrar estos porcentajes, dándole prioridad a la movilidad blanda y a la arborización, con la premisa de crear un sistema integrado que conecte las estructuras verdes y los polos de actividad o puntos de interés que pueden identificarse en la ciudad.

La propuesta se estructura a través de un sistema de mallas superpuestas de distinta escala, delimitadas por ejes primarios en un radio de 1.000 metros y ejes secundarios en el que las distancias para el peatón no superan los 500 metros entre cualquier punto del tejido urbano y dichos ejes. Para articular dicha malla se incluyen vías que completan el sistema.

Los datos cuantitativos que se obtienen, una vez estructurada la propuesta, ofrecen unos porcentajes de reparto de superficies en los ejes viarios que, aunque puedan parecer no muy diferentes a los actuales, suponen un incremento de superficie gracias a inclusión de otras vías y de espacios en desuso. Los resultados obtenidos se pueden resumir que la ciudad ha obtenido 122 kilómetros a diferencia de la situación actual que cuantificamos 80 kilómetros.

Las vías parque propuestas son de diferentes tipos (de tránsito, peatonales-ciclistas y mixtas). Incluyen funciones viarias asociadas a la movilidad, sea esta motorizada o no motorizada, pública o privada, así como funciones recreativas relacionadas con los espacios verdes de la ciudad. En cuanto a la movilidad ciclista, se ha identificado que los carriles bici en la actualidad utilizan vías secundarias para implantación, lo que ayuda a incrementar la seguridad, evitando que la bicicleta transite por vías de alto tránsito. En la propuesta se adopta esta solución creando este espacio especializado para la bicicleta únicamente en los ejes secundarios y apoyándose en la red existente.

Para finalizar, se enumeran los criterios que, a resultas del estudio realizado, se considera que deben orientar la implementación de un sistema integrado de espacios verdes:

Integración

La creación de una malla en la ciudad como sistema unificador proporciona la fácil integración de la estructura verde a la trama urbana.

Continuidad

La continuidad confiere al sistema su carácter orgánico y lo convierte en una verdadera infraestructura para los ciudadanos y la ciudad.

Imagen

La imagen de la ciudad destaca aquellos elementos cuya presencia esta directamente a la memoria tanto del ciudadano como del visitante.

Paisaje

El aprovechamiento de los recursos territoriales proporciona un beneficio para la mejora ambiental tanto en la escala urbana como en la escala metropolitana. Su uso y definición colaboran con la construcción de un paisaje urbano sostenible.

Movilidad

El acondicionamiento del sistema verde para medios de desplazamiento alternativos posibilita una ciudad más sostenible y orientada fundamentalmente al disfrute público del territorio.

El concepto de sistema de espacios verdes urbanos tiene que ver, en definitiva, con la recuperación de la vida social en el espacio público, con la integración del carácter del lugar, en un urbanismo entendido desde el paisaje, y con el establecimiento de una nueva relación entre la ciudad y los ciclos y procesos naturales.

El estudio realizado permite concluir que es posible integrar en un único ámbito espacial, el sistema integrado de espacios verdes urbanos, dos de las redes de espacios públicos más importantes de la ciudad desde un punto de vista estructural: la red viaria y la red de espacios verdes.

7. BIBLIOGRAFIA

Alonso Velasco, J. M. *Ciudad Y Espacio Verde*. Servicio de Publicaciones del Ministerio de la Vivienda. Madrid. 1971

Ballester-Olmos, José Fco. *El Medio Ambiente Urbano y la Vegetación. Estudio de la Situación de la Ciudad de Valencia*. Edita: Conselleria d'Agricultura i Pesca. Valencia. 1991

Ballester-Olmos, José Fco. Y MORETA CARRASCO, Anguís Amparo. *Normas Para la Clasificación de los Espacios Verdes*. Editorial UPV. Valencia. 2001

Ballester-Olmos, José Fco. Y MORETA CARRASCO, Anguís Amparo. *Tipología de los Espacios Verdes. Aplicación a la Ciudad de Valencia*. Generalitat Valenciana. Valencia. 2002

Battle, Enric. *El jardín de la metrópoli*. Barcelona: Gustavo Gili, 2011.

Dal Co, Francesco. *De los parques a la región, en AA.VV. La ciudad americana*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.

Draft Supplementary Planning Guidance. The All London Green Grid. Noviembre 2011

Forman, Richard T. *Mosaico Territorial Para la Región Metropolitana de Barcelona*. Gustavo Gili, SA. Barcelona. 2004.

Giedion, Sigfried. *Espacio, tiempo y arquitectura*. Barcelona: Reverté, 1965.

Hough, Michael. *Naturaleza y Ciudad*. Gustavo Gili, SA. Barcelona. 1998

Icaro, Ayuntamiento de Valencia, Publicaciones de la Universidad de Valencia, Universidad Politécnica de Valencia. *Historia De La Ciudad, Territorio, Sociedad Y Patrimonio*. Julio 2002.

Kipar, Andreas. *Milan Parks Un Piano del verde....verdo "L'EXPO 2015"*. Comune di Milano. Octubre 2007

Make Big Plans: Daniel Burnham's Vision of an American Metropolis. Newberry Library. Burnham Plan Centennial.

Margalef, R. *Ecología*. Madrid: Planeta Ed, 1981.

Medina Piles, Amparo. *Guía de jardines históricos y parque urbanos de la ciudad de Valencia*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 2009.

Muñoz Criado, Arancha. *Estrategias de preservación y gestión. Plan de la Huerta de Valencia*. Valencia: Valencia : Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, 2009.

Obarti Segre, Javier. *Estudio de paisaje de Valencia: Mejora de bordes urbanos e integración de la infraestructura verde*. Congreso Nacional de Medio Ambiente, Conama 10, 2010.

Palomo Torralva, Vicente. «*Infraestructura viaria e infraestructura verde en la ciudad de Valencia*. Aplicación práctica en los barrios del Grao y Cañamelar.» Tesis Doctoral .

Pérez Igualada, Javier. *Elementos del proyecto urbano*. Valencia: UPV, 2005.

Piñon Pallares, Juan Luis. *Bulevares: Introducción al estudio de los nuevos bulevares de Valencia*. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 1992.

Reglamento de paisaje de la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana: Decreto 120/2006, Artículo 41.

Valencia, Ayuntamiento de. *La ciudad que queremos: avance del Plan General de Ordenación Urbana*. Valencia, 1985.

Wenche E. Dramstad, Richard T.T. Forman, James D. Olson. *Principio de la ecología del paisaje y planificación territorial*. Madrid: Fundación Conde del Valled de Salazar, 2005.

Pagina WEB

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

Ayuntamiento de Madrid.

Ayuntamiento de Valencia. Revisión Simplificada del Plan General.