

El Antiguo eje ferroviario Valencia-Calatayud

El tramo de la Vía Xurra y su recomposición urbanística como Vía Verde

Trabajo Final de Máster MAAPUD-UPV

Anna Ruiz Pitarch

Directores:

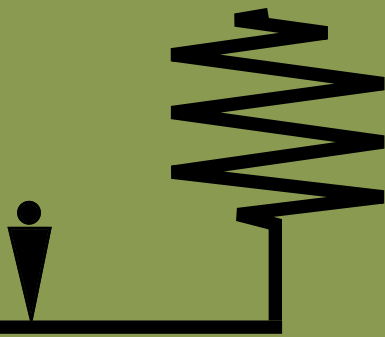
Carmen Blasco Sánchez
Francisco J. Martínez Pérez

Capítulo 1: Introducción	7
1.1. Punto de partida	8
1.2. Objetivo	8
1.3. Metodología	9
Capítulo 2: Vías verdes. Concepto y evolución	11
2.1. Aproximación al término y definición	12
2.2. El desarrollo de las Vías Verdes en España	13
2.3. El programa Vías Verdes Vigente	15
2.4. El tratamiento de las Vías Verdes en los CONAMA	16
2.5. Organismos y divulgación	17
2.6. Normativa	18
2.7. Listado de Vías Verdes en la Comunitat Valenciana	19
Capítulo 3: Vías Verdes. Escala internacional	21
3.1. Proyectos europeos	22
3.2. Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa	23
3.3. Referentes europeos	24

Capítulo 4: Referencias históricas	29
4.1. Algunos datos generales sobre el ferrocarril	31
4.2. Evolución de la Vía Xurra	38
4.3. La Vía Xurra una vez desaparece el ferrocarril	53
Capítulo 5: El caso particular de la Vía Xurra: caracterización y propuesta de mejora	75
5.1. El papel territorial de la vía verde	77
5.2. La Vía Xurra como estructura vinculada a la movilidad	98
5.3. La Vía Xurra y el paisaje	106
5.4. La Vía Xurra y el espacio público	118
5.5. Definición urbanística de la Vía Xurra	134
5.6. Estrategias para la intervención en la Vía Xurra	144
5.7. Algunas prefiguraciones	170
Capítulo 6. Conclusiones	174
Anexos	A-1
Bibliografía	A-3
Recorrido visual por la Vía Xurra	A-6



Introducción



1.1. Puntos de partida

1.2. Objetivo

1.3. Metodología

1.1. Puntos de partida

La situación actual de las capitales y las diferentes crisis que se sufren (económica, ambiental y energética principalmente) hacen que sea una gran oportunidad reutilizar antiguas infraestructuras y obsoletas como ejes de movilidad blanda.

El motivo de la elección de la Vía Xurra es por el importante potencial, tanto paisajístico como ambiental, por su proximidad a Valencia y por la oportunidad turística que supone.

Reutilizar una plataforma permite que, con una inversión muy reducida, pueda darse otro uso en ella. Las nuevas políticas ambientales, la concienciación de la sociedad y los nuevos movimientos surgidos a nivel nacional sobre uso de vehículos no motorizados, necesitan de un medio seguro y de calidad que puede ser ofertado por estos espacios vacantes en la actualidad. Y lo que es más importante el dotar de un servicio necesario sin necesidad de consumir más suelo. Además se trata de un suelo de un alto valor cultural, histórico y paisajístico.

La potenciación de la Vía Xurra aproximará a las personas a la huerta. Conocerla y aprender de ella nos permite apreciarla y, de esta forma valorarla. La mejor forma de conservar el paisaje de huerta es mantener la actividad y condiciones que allí se desarrollan. Sin esta aproximación y conexión, acabará por no ser conservada y, tarde o temprano, condenada a su desaparición. Aunque en los últimos años se han desarrollado documentos muy exhaustivos sobre la protección de la huerta valenciana y su patrimonio que han quedado como información a consultar, carecen de ninguna eficacia normativa. Este respaldo legal es necesario para protegerla.

1.2. Objetivo

El objetivo del presente trabajo de investigación es el de analizar y ahondar en una infraestructura territorial que refuerza y garantiza valores paisajísticos y acercar a los ciudadanos a su territorio. Se trata de parte del antiguo recorrido de la vía ferroviaria que unía Valencia con Calatayud, y que actualmente forma parte del conjunto de Vías Verdes, bajo la denominación de la Vía Xurra

En el trabajo se recoge el estudio estricto de una vía verde en particular, pero definirá la metodología para poder ser extrapolado a otros elementos e infraestructuras que han resultado obsoletas y puedan ser recuperadas como un eje territorial de movilidad blanda y un potencial trayecto turístico.



1.3. Metodología

En primer lugar se ha establecido la definición de lo que se entiende como vía verde. Se explica el proceso histórico que han sufrido estas infraestructuras hasta la expansión y condiciones actuales de éstas.

Puesto que se trata de un elemento que se asienta sobre una infraestructura en desuso, se analiza ésta, su historia y las razones por las que, estas vías, han quedado en desuso.

A continuación el estudio del marco normativo actual de la Vía Xurra y su entorno próximo, de la vigente y la que se está proponiendo, para establecer la situación legislativa y la proyección en un futuro a medio y largo plazo.

Se estudian y analizan los elementos que componen la vía verde, municipios a los que abastece, patrimonio próximo, elementos naturales, características morfológicas, paisaje que atraviesa, potencialidades, etc. Para asentar las bases para su recomposición urbanística.

El capítulo acaba con algunas prefiguraciones generales muestran cómo quedará la intervención en algunos puntos estratégicos de la vía.

Finalmente se cierra el estudio con unas conclusiones extraídas del estudio de todo lo anteriormente descrito y establecer unas directrices para la mejora de la Vía Xurra en particular y de las vías verdes en general.

La cartografía producida se ha elaborado con la base de datos de Terrasit¹. Las ortofotos y fotografías aéreas se han obtenido del visor cartográfico de la Conselleria de Infraestructura, Territorio y Medio Ambiente² y del visor del Instituto Geográfico Español (ING)³. La cartografía histórica empleada de Valencia y sus alrededores ha sido tomada del libro de Amando Llopis y Luis Perdigón⁴.

1 Terrasit : geoportal de información geográfica de la Comunitat Valenciana (Infraestructura de Datos Especiales IDECV). www.terrasit.gva.es

2 Visor cartográfico Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente: cartoweb.cma.gva.es

3 IGN: fototeca.cnig.es

4 LLOPIS ALONSO, Amando y PERDIGÓN FERNÁNDEZ, Luis. *Cartografía histórica de la Ciudad de Valencia (1608-1944)*.



Las Vías Verdes. Concepto y evolución

2.1. Aproximación al término o definición

2.2. El desarrollo de las Vías Verdes

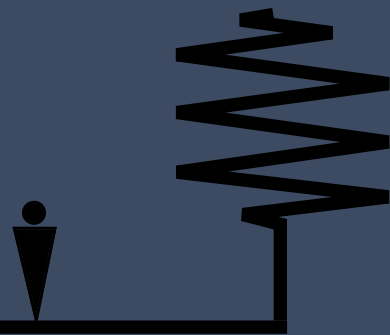
2.3. Programas Vías Verdes vigente

2.4. El tratamiento de las Vías Verdes en los CONAMA

2.5. Organismos y divulgación

2.6. Normativa

2.7. Listado Vías Verdes en la Comunitat Valenciana.



2.1. Aproximación al término o definición

Las Vías Verdes son antiguos trazados ferroviarios en desuso que se han acondicionado y reconvertido en itinerarios no motorizados. La falta de pendientes (debido a las condiciones de la funcionalidad primigenia de éstas) las dota de una especial cualidad realmente importante como es su accesibilidad universal, así como la facilidad y seguridad de uso, garantizando la utilización por parte de todo tipo de usuarios, incluidas personas con movilidad reducida.

La Marca Vías Verdes está legalmente registrada y patentada desde 1995 por la Fundación Ferrocarriles Españoles (FFE).

Cabe indicar que según la "Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes Europeas" la definición propuesta por la Asociación Europea de Vías Verdes es: "...designan infraestructuras de comunicación en sitio propio, parcial o totalmente fuera de servicio y, que, una vez acondicionadas, se ponen a disposición de los usuarios no motorizados, como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, patinadores, ..."

Así como la marca Vías Verdes restringe la definición estrictamente a aquellas infraestructuras que habían sido ferroviarias, la Guía de Buenas Prácticas considera cualquier tipo de infraestructura que haya quedado en desuso. Aunque, en el caso de la Vía Xurra, se trate de una Vía Verde tal y como queda definida por la FFE.

En la actualidad, estos itinerarios se emplean principalmente para la práctica de un ocio activo y saludable, promueven el turismo rural y sostenible y la concienciación ambiental de los ciudadanos. El uso de éstos contribuyen a la conservación del medio ambiente, la dinamización del tejido socioeconómico, la movilidad sostenible, la recuperación del patrimonio ferroviario en desuso y sirven de apoyo al desarrollo local entre otras acciones.

Según Carmen Aycart Luengo, en su artículo "El Programa Español de Vías Verdes" para el IV Congreso de Historia Ferroviaria (20-22 de septiembre de 2006) en España, existían en 1993 unos 7.600 kms de líneas ferroviarias abandonados, de los cuales, en 2004 había 1.200 kms convertidos en Vías Verdes, en el marco de un Programa coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y ejecutado por el Ministerio de Medio Ambiente, Rente, Feve, Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos.

La historia de las Vía Verdes en España, por tanto, comienza con la iniciativa de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en 1993. El objetivo era simple y realmente supondría un gran cambio en la configuración del territo-

VÍAS VERDES

GREENWAYS

RAIL-TRAIL

BAHNTRASSENRADELN

VOIS VERTES

ECOPISTAS

KNOOPPUNTNETWERKEN



Fig. C2.1 Vía Verde Xurra
Fuente: Producción propia



Fig. C2.2 Vías Verdes en España
Fuente: Web Vía Verdes. Fundación Ferrocarriles Españoles.



Fig. C2.3 Vía Verde del aceite. Patrimonio ferroviario.
Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

rio y la movilidad. Se pretendía reutilizar los trazados ferroviarios que habían quedado en desuso como infraestructuras no motorizadas que pudieran recorrerse garantizando la máxima accesibilidad. Esta iniciativa no era novedosa, era una idea que ya se había materializado en países como Estados Unidos, Canadá y, principalmente, Reino Unido. La experiencias de estos países fueron claves para que la Fundación FFE tuviera una base contrastable y ejemplos reales de lo que se podía conseguir recuperando las infraestructuras en desuso.

2.2. El desarrollo de las Vías Verdes en España

Echando la vista atrás, en 1848 entró en funcionamiento nuestra primera línea ferroviaria, produciéndose una expansión de la red a un buen ritmo, con muchos proyectos exitosos y otros que quedaron sin concluir, de tal forma que en el siglo XX se contaba con una longitud superior a los 13.000 km. Pasada la mitad de siglo, en 1950, la red suponía más de 18.000 km, produciéndose a partir de esta década un proceso regresivo. La creciente competencia del transporte por carretera y, en menor medida, el aéreo, fue la razón de la reducción de la demanda del transporte ferroviario. Este proceso se agudizó cuando en la década de los 80 un gran número de kilómetros de hierro fuera de servicio atravesaba el territorio nacional, constituyendo un importante patrimonio industrial, la mayoría de titularidad pública, y que representaban un potencial extraordinario para ser reutilizado con otros fines.

A la vez que se ha producido un retroceso del uso de la infraestructura ferroviaria, incrementándose el abandono de estas, la sociedad ha ido cambiando y asumiendo nuevas ideas sobre cómo desarrollar y preservar el patrimonio natural y cultural que nos rodea y permitiendo la aproximación de forma activa por parte de cualquier ciudadano. Se ha producido un gran avance en la práctica del senderismo y cicloturismo, así como la expansión de ofertas turísticas rurales y ecológicas alternativas al modelo de turismo de "sol y playa". (Por ello, el desarrollo de las Vías Verdes, no sólo supone la recuperación y la puesta en funcionamiento de una red muy extendida que supone miles de kilómetros, sino una alternativa ecológica y muy potente en contraposición al turismo tradicional que se ha producido en las costas españolas).

Los organismos implicados directamente en el desarrollo inicial de las Vías Verdes (Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente; Renfe y FEVE) decidieron encargar a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles la elaboración del inventario del patrimonio ferroviario español que se encontraba en desuso o infrautilizado. Se elaboró durante 1993 por un equipo multidisciplinar que recogió datos sobre la infraestructura ferroviaria y los

inmuebles vinculados a ésta, con un presupuesto de 10 millones de pesetas. Se analizó el estado de conservación así como el contexto social, natural y cultural de los municipios que eran atravesados por esta infraestructura. Permitió, además, realizar una aproximación real a los elementos que se pretendían inventariar, establecer un primer contacto con más de un millar de ayuntamientos, para conocer, entre otros aspectos, el estado de conservación y si se tenía programado algún proyecto de recuperación.

Se analizaron un total de 98 líneas ferroviarias que sumaban 5.764 km, incluyendo un patrimonio con un gran número de obras de fábrica e inmuebles (954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos). Se incluyeron algunas líneas que aún no habían sido clausuradas pero que se preveía su inminente cierre por dar un servicio débil de mercancías.

Durante el transcurso de la elaboración del inventario se recopilaron datos de otras 89 líneas de carácter minero e industrial ya abandonadas que no dependían de ningún organismo público y que suponían 1.920 km.

Por tanto, se inventariaron más de 7.600 km de líneas cerradas al tráfico ferroviario por diversas circunstancias: vinculadas a explotaciones mineras e industriales que habían cesado su explotación, vías de servicio público de baja rentabilidad,... aproximadamente una decena de vías (casi un millar de kms) que tuvieron paralizada la construcción antes de ser finalizadas.

Esta enorme red, casi 8.000 km, tejía el territorio sin uso alguno, y muchas trazas se habían ido perdiendo, siendo invadidas por la vegetación, aterradas las trincheras y hundido los túneles. Muchos viaductos, obras decimonónicas de hierro, habían sido desmantelados y vendidos como chatarra. Y, por otro lado, muchas estaciones habían sido abandonadas y se habían convertido en escombros. Poco a poco, el trazado perdía su continuidad física y su carácter de corredor articulador.

Del estudio se concluyó que se hacía evidente la reutilización del valioso patrimonio ferroviario con nuevos fines sociales alternativos al uso primigenio, siendo el argumento más eficaz y contundente para evitar el deterioro de los elementos que lo componían.

Comunidad Autónoma	longitud (km)	% del total
Andalucía	1.442	25.4
Aragón	559	9.6
Asturias	173	2.6
Baleares	183	1.4
Cantabria	139	6.5
Castilla-La Mancha	551	9.5
Castilla-León	1.239	21.4
Cataluña	353	6.1
Comunidad Valenciana	375	6.5
Extremadura	316	5.4
Galicia	78	1.2
La Rioja	35	0.5
Madrid	146	2.5
Murcia	233	4.0
Navarra	41	0.7
País Vasco	178	3.0
Total	5.764	100.0

Tabla C2.1 Distribución por CCAA de las líneas ferroviarias en desuso o débil tráfico (1993).
Fuente: Fundación Ferrocarriles Españoles.



Fig. C2.4 Otros vehículos no motorizados.
Fuente: Web Vía Verdes. Fundación Ferrocarriles Españoles.

2.3. Programas Vías Verdes vigente

El Plan Director de Infraestructuras (1993-2007) del Ministerio de Obras Públicas, Territorio y Medio Ambiente (en el marco del Plan Tejido Verde), fue gestando el nacimiento en España del Programa Vías Verdes, siempre en estrecha colaboración con Renfe, Feve, Comunidades Autónomas, diputaciones y ayuntamientos. Desde entonces, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desarrolla las funciones de coordinación, animación y promoción del Programa a nivel nacional e internacional.

Resumiendo, el programa tiene como objetivo la reutilización de trazados ferroviarios en desuso como itinerarios no motorizados, que conecten a las poblaciones, los espacios naturales y los puntos de interés histórico-artístico, acercando a ellos de forma sostenible al ciudadano.

Las Vías Verdes, gracias a la facilidad y suavidad de sus trazados, permiten la integración de personas con movilidad reducida y el acceso a colectivos de ciudadanos generalmente poco vinculados a la actividad física y con el ocio al aire libre. Con ellos se garantiza la universalidad de usuarios. Se convierten en ejes de movilidad ligera, de paseo y comunicación dotados de un gran nivel de seguridad, ya que se encuentran alejados de carreteras y se prohíbe la circulación de vehículos a motor en estas vías.

Se busca darle uso a un patrimonio público abandonado, y a su vez dar un impulso a las estrategias de mejora de la calidad de vida de las ciudades.

Hay que destacar el hecho de que existe un plan de actuación de incidencia nacional en el Programa Español de Vías Verdes, y que con ello se busca una imagen global y homogénea de la red. Identidad que se pone de manifiesto en varios aspectos esenciales del diseño de las vías (como la señalización), bajo la cobertura de un logotipo único. El diseño pretende recordar el carácter ferroviario y medioambiental, empleándose elementos propios del ferrocarril como traviesas, carriles, etc.

El programa a su vez pretende que se produzca una reactivación del ecoturismo social y económicamente. Para ello, la oferta turística ha de incrementarse apoyando la infraestructura con alojamiento, restauración, centros de educación ambiental, centros de alquiler de bicicletas, puntos de venta de productos locales, etc. Siempre que es posible, se procura ubicar estos servicios en los inmuebles de origen ferroviario anejos, así se recupera también los elementos en desuso de la red ferroviaria.

	Provincia	longitud (km)
Vía Verde del Mar	Castellón	6
Vía Verde Ojos Negros	Castellón-Valencia	70
Vía Verde Xurra	Valencia	15
Vía Verde de la Safor	Valencia	7
Vía Verde del Serpis	Valencia-Alicante	40
Vía Verde Xizarra 3	Valencia-Alicante	42
Vía Verde Maigmó	Alicante	22
Vía Verde de Alcoi	Alicante	12
Vía Verde a Las Salinas	Alicante	7
Vía Verde del Xizarra 2	Alicante	8
TOTAL		229

Tabla C2.2 Vías Verdes Comunidad Valenciana

El éxito de una Vía Verde claramente está en función de la participación.

Actuaciones para el acondicionamiento de Vías Verdes

Teniendo como documento base de trabajo el inventario de 1993, antes de proceder a redactar un proyecto constructivo, se debe realizar un Estudio de Factibilidad para analizar la conveniencia y viabilidad del desarrollo de la vía. En éste se ha de garantizar la disponibilidad patrimonial y jurídica de los terrenos sobre los que se actúa, identificar y resolver los puntos de discontinuidad física y lograr el máximo consenso local sobre el diseño y el órgano gestor de la vía. Marcar las directrices de un Proyecto Constructivo en el que se recogerán las estrategias a llevar a cabo, sin ser necesario un estudio de impacto ambiental específico por tratarse de una adecuación de infraestructuras existentes.

2.4. El tratamiento de las Vías Verdes en los CONAMA (Congresos Nacionales de Medio Ambiente)

La importancia medioambiental de las Vías Verdes viene reconocida en dos de sus ediciones por la Fundación CONAMA (Congreso Nacional de Medio Ambiente), bajo el título "El programa Vías Verdes y su papel como herramienta para el desarrollo rural sostenible" del noveno CONAMA, y como "Vías Verdes, desarrollo sostenible y cohesión territorial" del décimo congreso. Se demuestra la necesidad, tanto medio ambiental, territorial y desde el desarrollo turístico rural, que tienen estas nuevas infraestructuras en los cambios para el nuevo modelo de movilidad y de vida.

En el primer congreso se destacó la importancia de la práctica de un ocio activo y saludable, así como de la promoción del turismo rural. Además, se presentó el programa Vías Verdes y su aportación al desarrollo sostenible del medio rural. En el segundo congreso, se abordó la vertiente territorial de las vías y el desarrollo de la red a nivel nacional así como cuáles han sido los factores claves para el éxito.



Fig. C2.5 Su pendiente permite el uso por parte de usuarios con silla de ruedas.

Fuente: Web Vía Verdes. Fundación Ferrocarriles Españoles.



Fig. C2.6 Su pendiente permite su uso por patinadores.

Fuente: Web Vía Verdes. Fundación Ferrocarriles Españoles.

2.5. Organismos y divulgación

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles publicó en 1997, con la editorial Anaya Touring Club, el volumen 1 de la Guía de Vías Verdes con la descripción de 31 itinerarios (más de 1.000 km de vías). En el año 2004 la FFE editó un segundo volumen de la Guía de Vías Verdes con otros 800 km.

Desde el año 2002 el Mapa de Carreteras que edita el Ministerio de Fomento, documento de divulgación que constituye uno de los más importantes con 120.000 ejemplares al año, incluye las Vías Verdes en su cartografía al mismo nivel de representación gráfica que los viales motorizados, aunque indicando con pictogramas los usuarios a los que estaba destinada (caminantes, ciclistas, jinetes,...)

La principal vía de divulgación es la página web www.viasverdes.com editada por la FFE, que recoge información abundante y actualizada, así como actividades, noticias, enlaces importantes, publicaciones, juegos para niños, guías de viaje, visor cartográfico, etc. Éste último puede interactuar con capas cartográficas de Google y la IDEE (Infraestructura de datos espaciales de España).

En el año 2005 se produjo un gran salto cualitativo cuando se emitieron en televisión once capítulos, en la primera fase, y siete, en la segunda, bajo el nombre de "Vive la Vía" (en la 2 y posteriormente en el canal internacional de TVE, canal 24h y por el canal Viajar del Grupo Sogecable). Se editó y comercializaron 55.000 unidades en DVD y se divulgaron a través de Youtube en el canal oficial de Vías Verdes también denominado "Vive la Vía".

Así mismo, se ha colaborado con diferentes campañas promocionales en periódicos distribuyendo una edición especial de las Guías Verdes, con una selección de 16 rutas.

También es importantísima la divulgación por medio de la celebración del Día Nacional de las Vías Verdes, que se celebra el segundo domingo del mes de mayo, en el que se organizan actividades como marchas, comidas populares,... De forma similar, en el mes de septiembre, se celebra el Día Europeo de las Vías Verdes desde el año 2002.

La FFE celebra el Tour Mágico por las Vías Verdes Españolas, que organiza la Fundación inicialmente con Turespaña, para mostrar a periodistas y turoperadores (sobretudo extranjeros) el gran potencial de las Vías Verdes. El viaje recorre 13 vías distribuidas por todo el país durante dos semanas, aunque hay opciones con menor duración.



Fig. C2.7 Logotipos de las diferentes asociaciones
Fuente: Web Vías Verdes

2.6. Normativa

No existe ningún instrumento normativo específico de protección de las Vías Verdes, aunque existe una demanda generalizada entre gestores de diversos itinerarios sobre la puesta en marcha de un marco normativo más general para estas infraestructuras que regule su uso, proteja sus entornos de actuaciones indeseadas y marque las infracciones y sanciones.

El 4 de marzo de 2010 se aprobó en nuestro país una Proposición de Ley relativa a estas vías, que considera necesario reforzar jurídicamente y administrativamente las actuaciones del Programa Vías Verdes.

Se reconoce el valor de las actuaciones desarrolladas desde 1993 hasta el momento por el Programa Vías Verdes, por ello concluye:

"El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

- 1. Impulsar y promover, conjuntamente con las Comunidades Autónomas, todas las iniciativas dirigidas al desarrollo de nuevas Vías Verdes y a la mejora y promoción de las ya existentes.*
- 2. Consignar en los Presupuestos Generales del Estado una partida presupuestaria concreta para financiar las actuaciones que se programen anualmente.*
- 3. Elaborar una reglamentación específica con el rango legislativo oportuno que permita dotar de respaldo jurídico a la calificación de "Vía Verde", delimitándola principalmente a los itinerarios que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios y a las actuaciones necesarias para su adecuación y puesta en funcionamiento.*
- 4. Promover acuerdos con otras administraciones, y conveniar con CCAA y entes locales el marco por el cual el Ministerio de Fomento, a través de FEVE y ADIF, pondrá a disposición de este programa los terrenos y edificios fuera de uso ferroviario."*

2.7. Listado Vías Verdes en la Comunitat Valenciana



C02.8 Vías Verdes de la Comunitat Valenciana
Fuente: Libro "Las Vías Verdes en la Comunitat Valenciana"

Castellón

Vía Verde Oropesa-Benicàssim o Vía Verde del Mar
-Localización: Oropesa-Benicàssim
-Longitud: 5,5 km

Castellón-Valencia

Vía Verde de Ojos Negros
-Localización: Algimia de Alfara- Barracas (Castellón-Valencia)
-Longitud: 70 km

Valencia

Vía Verde de la Safor
-Localización: Gandía-Oliva (Valencia)
-Longitud: 7 km

Vía Verde Xurra
-Localización: Valencia-Puçol
-Longitud: 15 km

Valencia-Alicante

Vía Verde del Serpis
-Localización: de Muro de Alcoi (Alicante) a Gandía (Valencia)
-Longitud: 40 km sin acondicionar

Vía Verde Xixarra 3

-Localización: de Biar (Alicante) a Alcoi (Valencia)
-Longitud: 42 km sin acondicionar

Alicante

Vía Verde de Alcoi
-Localización: Alcoi-La Canal (Alicante)
-Longitud: 12 km

Vía Verde de Torrevieja

-Localización: Torrevieja-Ctra de los Monterinos (Alicante)
-Longitud: 7 km

Vía Verde de Denia

-Localización: Dénia-ELs Poblets (Alicante)
-Longitud: 6,5 km

Vía Verde del Xixarra2

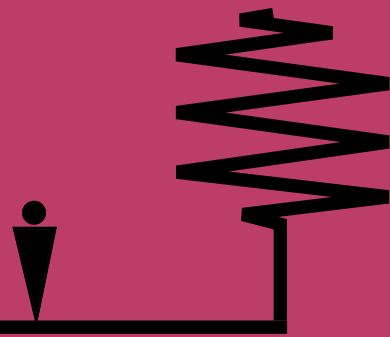
-Localización: Santuario de las Virtudes-Biar (Alicante)
-Longitud: 15 km

Vía verde de Maigmó

-Localización: Apeadero de Agost- Puerto del Maigmó (Alicante)
-Longitud: 22 km



Las Vías Verdes. Escala internacional



3.1. Proyectos europeos.

3.2. Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa.

3.3. Referentes europeos.

3.1. Proyectos europeos

Desde la últimas décadas, las Vías Verdes han tomado cierta importancia internacional (EEUU, Canadá y Reino Unido en cabeza) extendiéndose rápidamente por Europa. En 1998 se fundó en Namur (Bélgica) la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV o EGWA). Esta asociación promueve la creación de vías verdes, la coordinación e intercambio de información entre los diferentes organismos europeos, así como su divulgación.

En Namur (Bélgica) se reunieron en 1998 para constituir la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV o EGWA), ésta promueve la creación de Vías Verdes, la coordinación y el intercambio de información ente los diferentes organismos que llevan estas iniciativas en Europa.

La AEVV ha desarrollado proyectos a escala internacional contando con el apoyo de las Direcciones Generales de Medio Ambiente y Transportes de la Comisión Europea y la Agencia Europea de Medio Ambiente.

El Proyecto REVER

El Proyecto REVER (Red Europea Verde) es un proyecto internacional de gran repercusión, con intención de desarrollar e impulsar la movilidad no motorizada que atraviesa el territorio europeo, formada con Vías Verdes como núcleo básico y por otras infraestructuras que permitan la conexión entre éstas (vías pecuarias, carriles bici, caminos rurales, etc.)

También existe en proyecto REVER-MED, su objetivo es crear una red verde de más de 10.000km en el Arco Mediterráneo Occidental, ampliado a Portugal y regiones italianas del Adriático, extendida hacia regiones del interior. Una red con itinerarios de larga distancia, como una malla focalizada para fomentar los desplazamientos no motorizados y el ocio a nivel local. A España le pertenecen 4.765 km, lo que supone el 44% de total. La red estará constituida por Vías Verdes, vías pecuarias, caminos de servicio de canales y riberas, carriles bici y caminos rurales.

El proyecto Eurovelo

A nivel europeo existe un portal web denominado Naviki, este navegador recoge los itinerarios ciclistas de Eu-



Fig. C3.1 Eurovelo
Fuente: web www.cyclingeurope.org

ropa, siendo un proyecto cofinanciado por la Unión Europea y en el que participa como socio la Fundación de Ferrocarriles Españoles. El proyecto nació con el objetivo de ampliar esta herramienta, iniciada en Alemania, a todos los países de Europa. Además de los servicios de routing line, se pueden encontrar aplicaciones gratuitas para móviles.

3.2 Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa

El documento se divide en seis grandes bloques: La problemática de la calidad del aire de las ciudades, el concepto de Vía Verde, Beneficios para las ciudades y sus habitantes, Consejos prácticos para los responsables políticos, La Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV/EGWA) y Fichas de síntesis.

La "Guía de Buenas Prácticas de las Vías Verdes en Europa" ha sido iniciativa de la Asociación Europea de Vías Verdes. En los últimos años, las vías verdes, a nivel europeo principalmente, han adquirido un papel significativo respecto a la movilidad blanda. Quieren mostrar que numerosas ciudades europeas están dotadas de infraestructuras que permiten fomentar los desplazamientos no motorizados y así permitir mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades (aunque no resolverá completamente el problema de contaminación y congestión de tráfico, ayudará).

La recuperación de las infraestructuras que favorezcan los desplazamientos con vehículos no motorizados permitirá, a largo plazo, establecer estrategias para reducir la contaminación. En muchos países ya han surgido proyectos y asociaciones con este fin como: Vías Verdes (España), National Cycle Network (Reino Unido), RAVel (Bélgica), Schéma National de Vélouroutes et Voies vertes (Francia), Réseau national cyclable (Luxemburgo),...

Los doce consejos, que a su vez marcan los pasos a seguir por los responsables políticos, que son:

1. Contacto con la Asociación Europea de Vías Verdes
2. Inventario de Vías Verdes y cartografía de los datos recogidos.
3. Definición del estado patrimonial de la infraestructura.
4. Identificación de las partes afectadas
5. Búsqueda de socios
6. Establecimiento de instrumentos legales y reglamentarios
7. Realización de estudio de factibilidad



Fig. C3.2 Portada de la Guía
Fuente: Guía Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa

- 8.Preparación del Proyecto Pliego de condiciones
- 9.Ejecución de las obras
- 10.Gestión y mantenimiento
- 11.Inauguración de la Vía Verde
- 12.Promoción y difusión de la experiencia adquirida a través de la Asociación Europea de Vías Verdes.

Destacan que estas infraestructuras son “testigos de la historia de una región y su desarrollo”, por ellos su reutilización permite continuidad con los principales ejes de comunicación y con todos los edificios y patrimonio vinculadas a las vías (estaciones, casitas de esclusas, señales, balizas, mojones,...) y su conservación o recuperación permite fomentar el conocimiento patrimonial, ya sea cultural, natural o humano.

Las Vías Verdes y su acondicionamiento suponen un gran atractivo turístico, además de la funcionalidad como eje de movilidad blanda. Por ello, potencia la actividad económica en sus proximidades, ya sea los servicios típicos del lugar como los basados en actividades de ocio más vinculadas al nuevo uso de la vía.

La Guía hace hincapié en las acciones de promoción y la importancia de crear una imagen homogénea como marca de calidad. Promocionar las vías con un Día Nacional de las Vías Verdes, entre otras estrategias, permiten la divulgación y utilización de las vías.

3.3. Referentes Europeos

Es necesario analizar y tomar como referencia un modelo funcional similar al de la Vía Xurra que más adelante se analizará y estudiará con profundidad.

Algunos ejemplos son: el “Axe vert” (eje verde) de Westerringspoor en Gante (Bélgica), el eje Bristol-Bath (Reino Unido), La Línea 119 en Charleroi (Bélgica),...

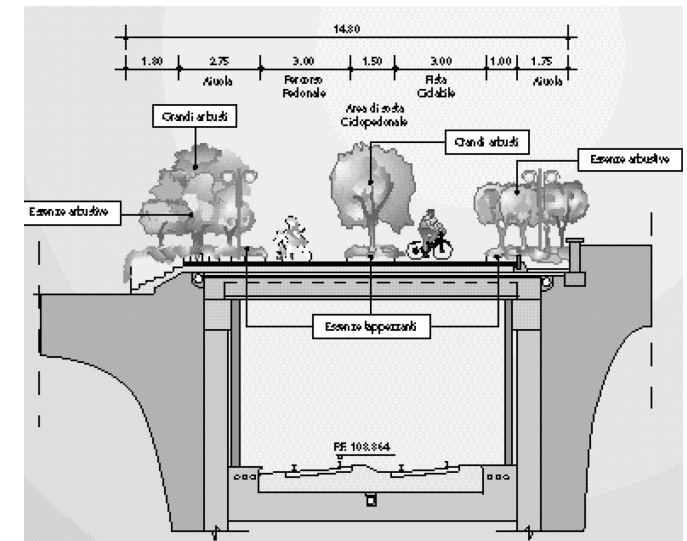


Fig. C3.3 Ejemplo cubrimiento ferroviario. Roma
Fuente: Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa.

3.3.1. "Axe vert"

La ciudad de Gante era una ciudad industrial dedicada fábricas de hilados y otras industrias textiles. Toda esta actividad económica estaba asociada al desarrollo de una red de comunicación compuesta por canales (Gante-Brujas, Gante-Terneuzen), por ríos (el Escalda y el Lys) y por vías de ferrocarril. Hoy en día esta industria no tiene casi importancia en la economía del lugar.

Se construyó una vía férrea periférica en torno a Gante, sobre 1925, cuyo tramo oeste se desafectó y desmanteló a mitad de los años 50. Aunque se encuentra interrumpido por infraestructuras de comunicación, el antiguo circuito ferroviario Weterringspoor atraviesa zonas verdes y lúdicas al sudeste de la ciudad (Blaar-meersen, Bourgoyen y la región de Lys), hacia las zonas residenciales de Mariakerke y Wondelgem y hacia barrios más densamente habitados y desprovistos de espacios verdes como Brugse Poort, Bloemekeswij y Muide. Por ello la ciudad de Gante deseó acondicionar el antiguo Weterringspoor como un importante eje que uniría con un carril ciclista y una franja peatonal.

Una vez garantizada la continuidad de este eje, unirá de forma segura e ininterrumpida diferentes áreas de actividad de la ciudad.

El acondicionamiento de esta vía férrea ha sido parte del Plan de politique cyclable aprobado en 1993 por la ciudad de Gante. Esta iniciativa favorece los desplazamientos en bicicleta para cualquier tipo de persona y condición física, garantizando el uso para aquellos que no están familiarizados con la actividad. Con ello pretendían animar a los ciudadanos a emplear la bicicleta con asiduidad. El plan ciclista de la ciudad forma parte de una política general de movilidad para solucionar los problemas relativos a la circulación y la seguridad situando a los distintos usuarios de la carretera en el lugar que les corresponde.

El Weterringspoor se acondiciona como zona verde en el plan general del área, atravesando bosques en combinación con espacios abiertos. Se incluyen pequeñas áreas recreativas, senderos y pistas ciclistas.

El último tramo fue finalizado durante el año 1999, incluyendo un puente para peatones y ciclistas a través del Brugse Vaart. De tal forma se consolida la Ruta ciclista Este-Oeste. El itinerario se extiende desde Mariakerke, al oeste de Gante, hasta Sint-Amansberg, en el este. El acondicionamiento realizado por la ciudad de Gante ha de formar parte de una red ciclista que unirá municipios periféricos con el centro urbano.



Fig. C3.4 Plano del Axe Vert

Fuente: Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa.

3.3.2. El eje Bristol-Bath

En el periodo entre 1979 y 1986 la antigua línea del Midland Railway se transformó en una vía verde como iniciativa de una asociación local que recibía el nombre de Cyclebag. Ellos decidieron usar la antigua plataforma del ferrocarril para construir la vía verde, hartos de que las administraciones no fomentaran el uso ciclista y la movilidad peatonal. Supuso el comienzo de un programa nacional de desarrollo de vías verdes y de itinerarios ciclistas apoyados por ésta asociación.

El itinerario, en su origen, enlazaba Bristol con Bath y en la actualidad está integrado en la National Cycle Network y forma parte de la ruta nº4 que une el País de Gales con Londres.

El trazado es accesible para ciclistas, peatones y personas en sillas de ruedas, casi 20 km que atraviesan áreas rurales y enlaza las ciudades históricas de Bath y Bristol.

En esta experiencia pionera fue básico la actuación de voluntarios en la construcción en el primer tramo, de esta forma se redujeron los costes de los trabajos ya que la plataforma se adquirió por medio de un acuerdo establecido con los ferrocarriles británicos (British Rail) y con las autoridades locales.

Más adelante, otros organismos gubernamentales se implicaron en la experiencia, como Manpower Services Commission, que entonces se encargaba de encontrar trabajo a los jóvenes, siempre coordinado por Cyclebag.

Muchos de los voluntarios han seguido trabajando posteriormente en el mantenimiento y trabajos puntuales en la vía. La colaboración entre ingenieros y el entusiasmo de los voluntarios permitió llevar a cabo trabajos con coste menor y de gran calidad.

En este eje se contabilizan anualmente unos 1.500.000 trayectos, gran número de peatones y sillas de ruedas. Ello garantiza el éxito y que se trata de una vía segura y directa hacia el centro de la ciudad, siendo utilizada para desplazamientos obligados como conexiones con centros de enseñanza, comercios, actividades, ocio, turístico, ... También supone un acceso fácil desde el centro de la ciudad para llegar al campo.

El uso es intensivo durante todo el año, alcanzando el máximo en verano. La variedad de usos que garantiza esta vía es el gran interés de las vías verdes. Su desarrollo contribuye a mejorar la calidad de vida de los habitantes.



Fig. C3.5 Fotografía aérea vía Bristol-Bath
Fuente: Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa.



Fig. C3.6 Fotografía vía Bristol-Bath
Fuente: Wikipedia



Fig. C3.7 Fotografía Línea 119 en Charleroi
Fuente: Guía de Buenas Prácticas en Europa

El uso de esta vía se garantiza ya que se trata de una vía verde en un entorno urbanizado y, por tanto, cerca de los centros de actividades y zonas habitadas. Los habitantes pueden llegar directamente a la vía, sin la utilización del coche. La sinergia con las redes de transporte colectivo constituye una importante estrategia a desarrollar si se quiere favorecer coherentemente una alternativa a la utilización del coche particular.

Se trata de una única plataforma de 5 metros de ancho, pavimentada y sin diferenciación de tráfico

3.3.3. La Línea 119 en Charleroi

Charleroi, en Bélgica, era una ciudad industrial, su economía se basaba principalmente en la explotación del carbón y la implantación de industrias siderúrgicas y del vidrio. Por tanto, es importante el desarrollo de una red compuesta por canales de agua y de vías ferroviarias. Posteriormente, la ciudad sufrió un declive económico, lo que provocó el cierre industrial y supuso una desafección de kilómetros de vías ferroviarias.

Después de esta situación, las autoridades iniciaron una reflexión sobre la mejora del nivel de vida y sobre la movilidad urbana en particular, y se creó el grupo de trabajo Axe vert (Eje Verde), destinado a desarrollar circuitos de carácter peatonal, para ciclistas y jinetes, dentro de la ciudad. En la actualidad, configura un cinturón verde de 14km que rodea por el noreste la ciudad.

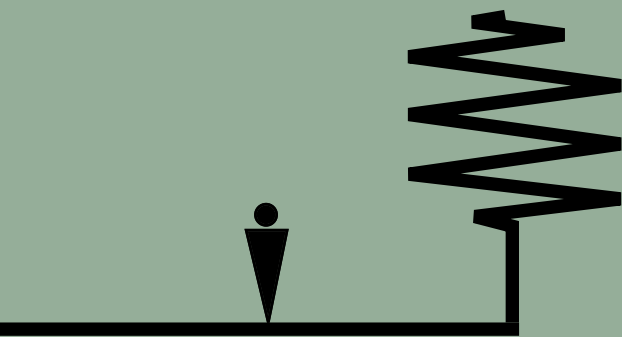
Uno de sus puntos interesantes es su conexión con las estaciones de Roux y Chalelet, que indica que a corto plazo se producirá un intercambio entre el tren y la bici permitiendo conexiones a mayor escala con otros itinerarios de RAVeL.

La vía ha mantenido elementos de patrimonio ferroviarios como balizas, señales,... El servicio de ordenación urbana de la ciudad de Charleroi ha sido muy cuidadoso con los elementos del tejido ecológico que representa el pasillo verde y los terrenos circundantes.

La plataforma se despejó con un ancho de 6,5 m incluyendo una pista de asfalto de 2,5 m y, cuando era posible, una franja de tierra para los caballistas, los paseantes y los usuarios de bicicletas de montaña.



Referencias Históricas



4.1. Algunos datos generales sobre el ferrocarril

4.2. Evolución histórica de la Vía Xurra

4.3. La Vía Xurra una vez desaparece el ferrocarril



Fig. C4.1 Red ferroviaria España 1860
Fuente: <http://webcache.googleusercontent.com>

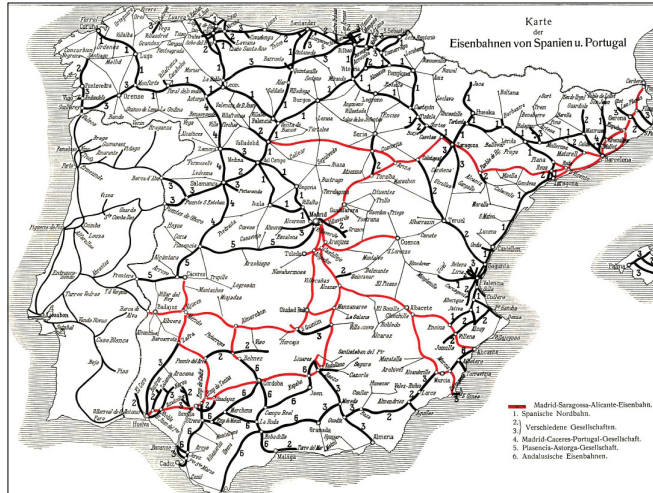


Fig. C4.2 Red ferroviaria España 1921. Mapa Alemán
Fuente: Wikipedia



Fig. C4.3 Mapa de los ferrocarriles en explotación, construcción y proyecto de España y Portugal. 1948 de Alfredo Forcano Catalán.
Fuente: webcache.googleusercontent.com



Fig. C4.5 Red ferroviaria España 1880
Fuente: webcache.googleusercontent.com

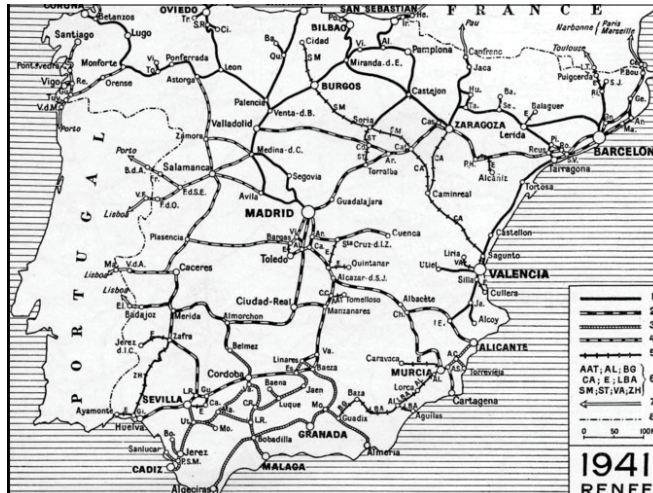


Fig. C4.6 Red ferroviaria España 1941
Fuente: webcache.googleusercontent.com

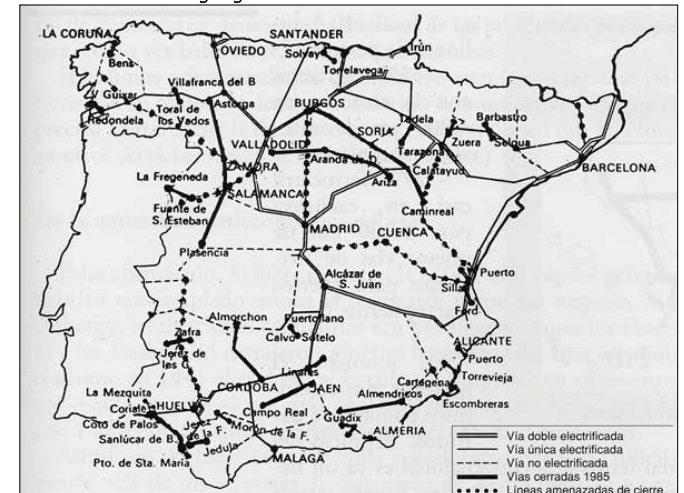


Fig. C4.7 Red ferroviaria España 1984. Plan del Ministerio
Fuente: www.grijalvo.com

4.1. Algunos datos generales sobre el ferrocarril

4.1.1. En España

La primera línea férrea en la península ibérica fue entre Barcelona y Mataró en 1848 de 28,4 kilómetros, aunque el primer ferrocarril español se construyó en la Isla de Cuba, colonia española, entre 1835 y 1837, para transportar caña de azúcar desde Güines al puerto de La Habana.

En 1880 empieza a plantearse la red radial. La expansión de la red ferroviaria nacional fue avanzando rápidamente por el territorio llegando, al principio del siglo XX, a tejer una red de más de 13.000 kilómetros, sin olvidar que hubieron proyectos exitosos y otros que no pudieron finalizarse. Las líneas ferroviarias se construyeron en ancho ibérico¹ por diferentes compañías ferroviarias: Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) o la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

En 1941 se funda RENFE y se nacionaliza la red desapareciendo las empresas privadas. Después del difícil comienzo de siglo, con los destrozos debidos a la Guerra Civil, sobre el año 1950 la red alcanzó su máxima expansión por encima de los 18.000 kilómetros, comenzó una regresión de la infraestructura ferroviaria, en gran medida por la gran evolución y expansión del transporte en carretera y, en un segundo plano, el aéreo.

Sobre los años 80 esta situación se intensificó y la península quedó atravesada por miles de kilómetros de vías de hierro sin servicio, vinculadas a un importante patrimonio industrial y ferroviario de titularidad pública.

En 1984 el Ministerio de... elabora un proyecto para cerrar 1.507 km de vía en 21 líneas de la red nacional, lo que suponía un 20% de la red ferroviaria, con un déficit elevado, ya que sólo soportaba el 3% del total del tráfico ferroviario. Muchas de éstas eran vías exclusivas para el transporte de minerales de extracción o productos industriales. Enlaces transversales que contrarrestaban la jerarquía central de estructura radial, cortando incluso la comunicación ferroviaria entre capitales de provincia.

Cuando se realizó el Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso en el año 1993, se analizaron 98 líneas que suponían unos 5.764 km, incluyendo un importante patrimonio de obras de fábrica y de inmuebles (954 esta-

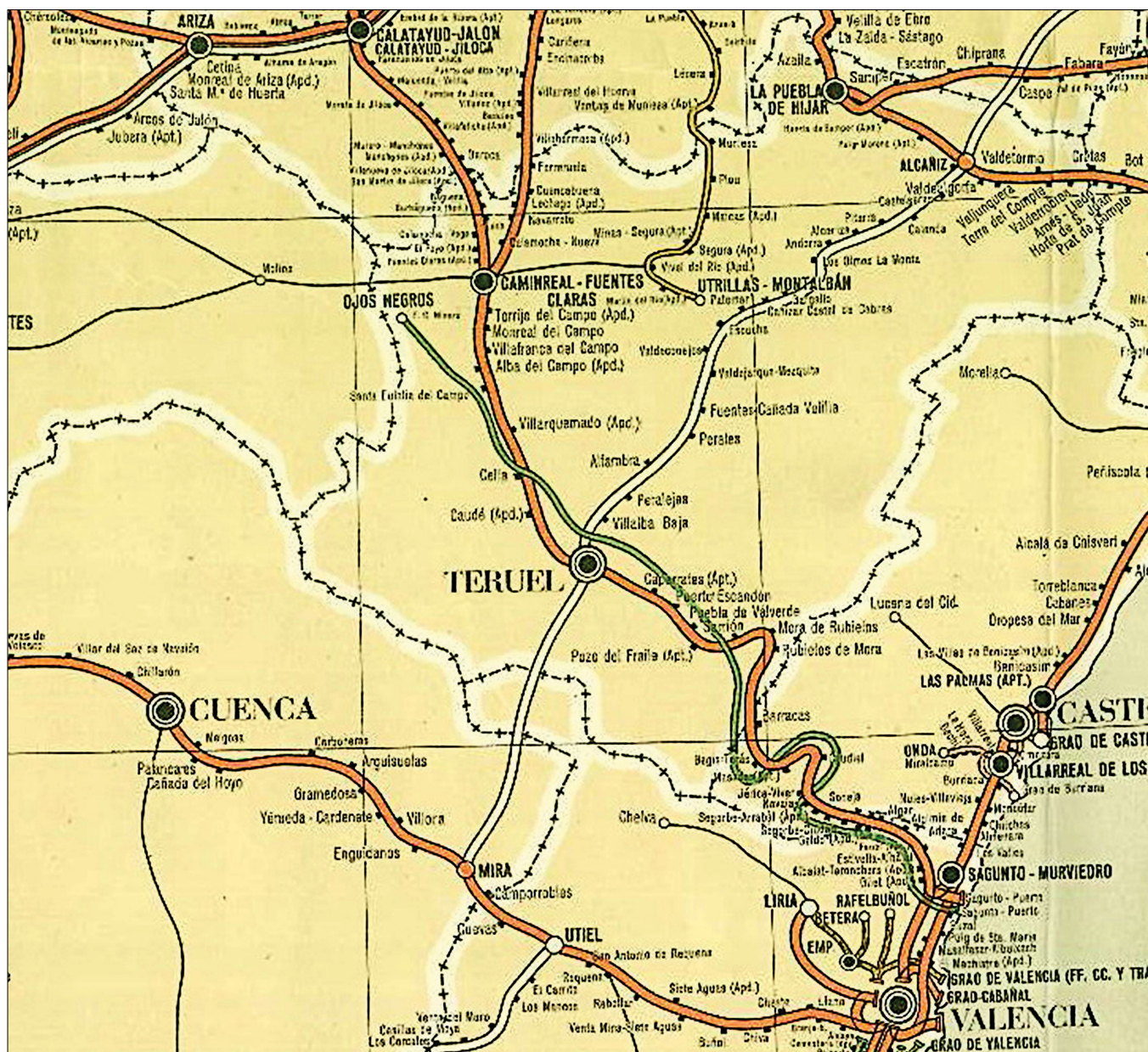
¹ El ancho ibérico es de 1,668m, y el ancho internacional o UIC es de 1,435m. La distancia es medida entre las caras internas de los dos carriles, a 14mm por debajo de la superficie de rodadura. En la actualidad la red española tiene ancho ibérico salvo la alta velocidad.



Fig. C4.4 Red ferroviaria España 1985. Plan del Ministerio Fuente: webcache.googleusercontent.com



Fig. C4.8 Expansión ferroviaria de ancho ibérico en España s.XIX Fuente: Wikipedia



1



2

ciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos). Además de obtener datos de otras 89 líneas ferroviarias de carácter industrial y minero abandonas, que no dependían de ningún organismo público (1.920 kilómetros). Por tanto se identificaron más de 7.600 kilómetros de líneas cerradas al tráfico ferroviario.

En el mapa de los ferrocarriles de Alfredo Forcano de 1948 se aprecia el recorrido completo de la Vía Xurra (como se observa en la ampliación en la imagen 1) y como este era paralelo a la Vía Ojos Negros, aunque curzándose en algunos puntos como en el Puerto de Escandón.

La construcción independiente de la línea Ojos Negros fue debido al enfrentamiento entre la Compañía Central de Aragón y la Compañía Minera de Sierra Menera, que era quien explotaba los yacimientos. Las altas tarifas que pretendían imponer los belgas por bajar el mineral hasta Sagunto por el ferrocarril Central de Aragón propicio a que se construyera una línea paralela e independiente.

En en mismo mapa, recoge varias áreas de ciudades españolas, entre ellas Valencia. Se trazan las diferentes líneas que, en 1948, atravesaban la ciudad y el área metropolitana. Esta imagen pone de manifiesto las numerosas vías de ferrocarril y estaciones que existían.

En apartados posteriores se analizará la evolución del ferrocarril en la ciudad de Valencia y los problemas derivados.

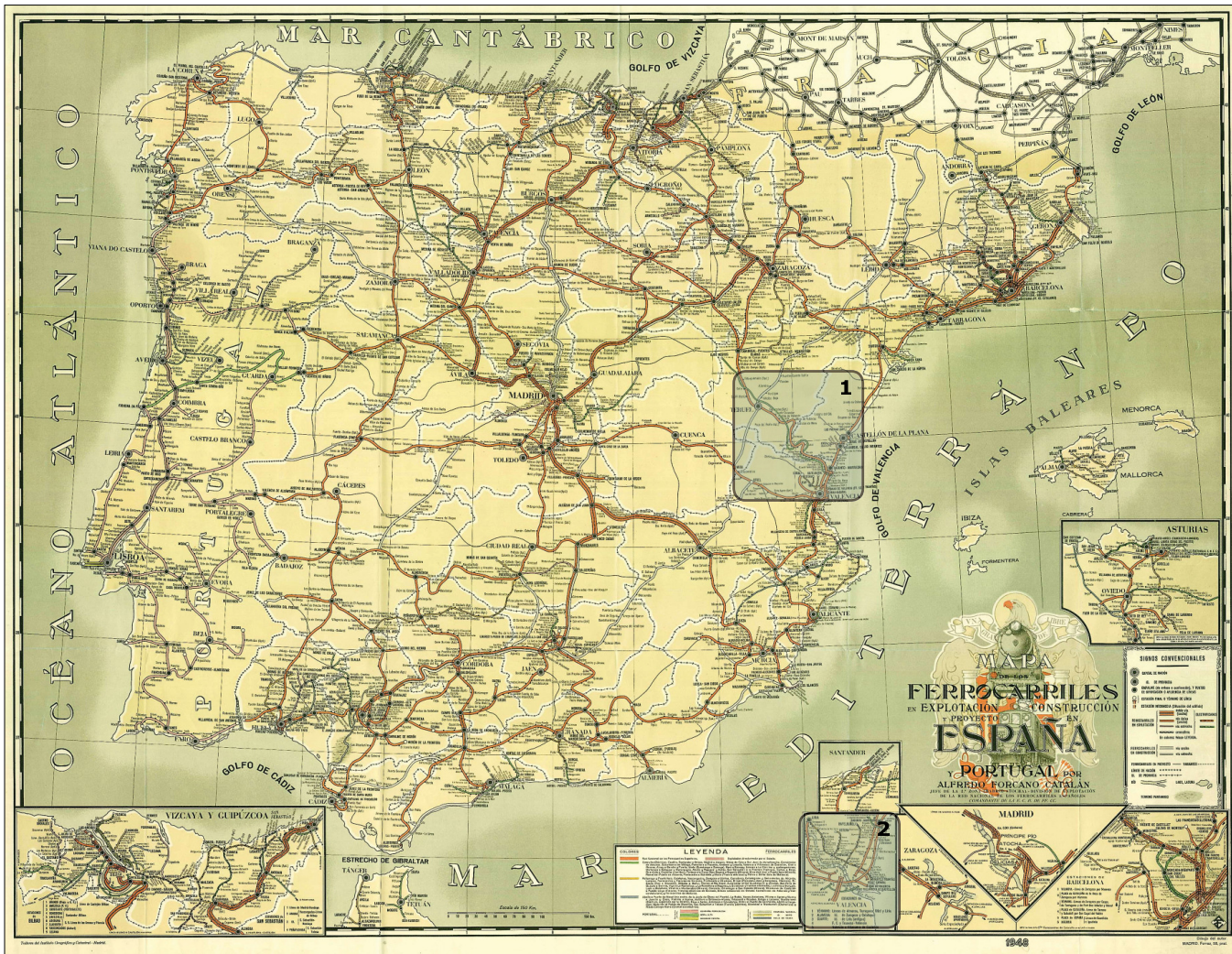


Fig. C4.9-10-11 Mapa de los ferrocarriles en explotación, construcción y proyecto de España y Portugal. 1948 de Alfredo Forcano Catalán. Fuente: ferropedia.es

4.1.2. En Valencia

Cuando abordamos la escala territorial y hablamos de la ciudad de Valencia, se observa “que los efectos de la construcción del ferrocarril incidieron fundamentalmente en las diferentes potenciales territoriales, en la accesibilidad, en el efecto barrera y en la ordenación urbanística” como dijo A. Serrano. La problemática del ferrocarril y sus infraestructuras han ido evolucionando a la par que el desarrollo urbano, el tecnológico y el de la historia de las compañías ferroviarias.

Valencia fue la tercera ciudad española que recibió la llegada del ferrocarril. El 21 de marzo de 1852 llegó el primer ferrocarril a Valencia y, sesenta años después, otras cinco líneas ferroviarias llegaban a la ciudad, lo que suponía un total de seis líneas ferroviarias. La estructura de estas era radial creando una jerarquía de nuevos centros de polaridad en Valencia.

Cada nueva compañía, al llegar a la ciudad, creaba su propia infraestructura y, por tanto, su propia estación. La primera estación valenciana fue la del ferrocarril del Grao de Valencia a Xàtiva, después fue la de Ferrocarriles de Almansa-Valencia-Tarragona que se situó en 1852 dentro de la muralla de la ciudad, en la calle Sagrario de San Francisco. La razón de su ubicación fue la de centralidad por motivos económicos y comerciales. Se ocuparon los solares del antiguo convento de San Pablo, de la Presentación y San Francisco, que fueron desamortizados. Estas intervenciones propiciaron importantes transformaciones urbanísticas provocando que se convirtiera en el centro neurálgico de la ciudad, sobre todo cuando la estación se trasladó a la calle Xàtiva por parte de la Compañía del Norte.

En 1883 se construyó la estación de Cuenca o de Utiel de la Sociedad de ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel. Se localizó en la zona de San Vicente de la Roqueta. Esta estación periférica estuvo en funcionamiento poco tiempo y la adquirió la Compañía del Norte en 1891, de esta forma unificó los servicios en la estación central y la estación de Cuenca se convirtió en



Fig. C4.12-13 Evolución de la Red ferroviaria de Valencia
Fuente: www.valenciaparquecentral.es



Fig. C4.14-15 Evolución de la Red ferroviaria de Valencia
Fuente: www.valenciaparquecentral.es

almacén de la compañía.

La estación de Aragón de la Sociedad de los ferrocarriles de Valencia y Aragón, finalmente se redujo el trazado desde Valencia a Liria por Manises. Se localizó en la calle Quart extramuros y la del Barón de San Vicente, a la altura de la actual calle de Juan Llorens. Esta estación periférica tuvo que contratar un servicio de tranvías de caballos para el acceso de los viajeros. En esta zona se desarrollaron casas modestas, talleres y pequeñas industrias.

La antigua estación de Jesús del Ferrocarril económico de la Compañía de los ferrocarriles de Valencia a Turís y Minas de Dos Aguas, de Nazaret-Valencia-Villanueva de Castellón, se ubicaba en el camino de Jesús, próximo a la estación de Utiel. Se localizaba en la circunvalación del tercer cinturón de la ciudad, aunque alejada del centro urbano. En 1912 se construye el ramal hacia Nazaret con estación terminal para permitir la mayor proximidad de las mercancías al puerto.

Otro acceso a Valencia era la estación de Santa Mónica o del Trenet de la Sociedad Valenciana de Tranvías. Bastante alejada de la población y por esa razón se proyectó en la antigua carretera de Barcelona y se creó un servicio de tranvías que enlazada la estación con la red. La sociedad fue ampliando sus vías hacia Bétera, Rafelbunyol y el puerto de Valencia. Se construyó una nueva estación Santa Mónica, en la ronda de la ciudad en la calle Orilla del Río entre los puentes de Serrano y Trinidad, convirtiéndose en el centro de tráfico de los ferrocarriles económicos y del mercado comarcal.

Finalmente, objeto del presente trabajo, en el 1902 se construyó la estación Central de Aragón, de la Compañía del Ferrocarril del Central de Aragón.

4.1.3. El problema ferroviario en la ciudad de Valencia

A principios del siglo XX la red ferroviaria estaba prácticamente consolidada con trece líneas de larga distancia (Madrid, Barcelona, Utiel, Calatayud), a corta distancia (Bétera, Rafelbunyol, Villanueva de Castellón y Liria) y cuatro hacia el Grao de la ciudad. De esta forma, dentro de la ciudad, había numerosas barreras ferroviarias que impedían una correcta circulación en una ciudad en expansión. Encontrábamos numerosos cruces a nivel que provocaban una gran cantidad de accidentes y atropellos.

La problemática era común a todas las grandes ciudades españolas, de ahí que surgieron numerosos proyectos que abordaban el problema de los enlaces ferroviarios, vías de ronda contorno o de circunvalación y estaciones centrales. Pero es durante en periodo de la República cuando la redacción de estos se convierte en uno de los problemas prioritarios a resolver por en el Estado, y se creó la Comisión de Enlaces Ferroviarios.

En Valencia se comenzó el proceso para evitar y remodelar la red ferroviaria por la catástrofe de 1912 cuando que chocó un rápido de Vinarós con un tranvía eléctrico.

Apareció en Valencia la figura de Vicente Pichó (1879-1956) ingeniero industrial que fue durante toda su carrera profesional ingeniero municipal del Ayuntamiento de Valencia. Redactó la memoria El problema de los pasos a nivel en el término municipal de Valencia, con un contenido muy ambicioso que no se ha completado aunque sí se han tenido en cuenta ciertas cosas. Vicente Pichó, frente a una idea de circunvalación, propone una serie de enlaces ferroviarios subterráneos, donde todas las líneas estarían relacionadas entre sí, eliminando los 44 pasos a nivel de la ciudad y construyendo nuevas estaciones. Acabaría con el sistema ferroviario radial y lo sustituiría por uno de carácter axial. Su plan intentó unificar los intereses y objetivos de las Compañías Ferroviarias, del Municipio, de la Provincia y el Estado. A partir de estos estudios se produjeron mejorar ferroviarias y urbanas en la ciudad.



Fig. C4.17 Locomotora que hacía el recorrido Valencia-Calatayud. Saliendo de la Estación Central de Aragón. 1960
Foro Remember Valencia

4.2. Evolución de la Vía Xurra

4.2.1. Historia de la Vía Xurra

La Vía Xurra fue construida por la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón en 1901 como primer tramo entre la línea Valencia-Calatayud, al igual que la Estación final localizada próxima al río Turia en la ciudad de Valencia (en la actual Plaza Zaragoza) que se construyó en 1902. Esta línea supuso un enlace definitivo con Aragón.

Con esta línea coincidían en la comarca de l’Horta Nord dos vías casi paralelas de vía ancha: la Central de Aragón (actual Vía Verde) y la de la Compañía del Norte en su salida hacia Castellón-Barcelona. Ésta última se encuentra más cercana a la costa y sigue en uso.

El edificio de viajeros de la estación fue proyectado por el arquitecto Joaquín Belda, era de planta rectangular de 41,5 m de largo por 14,2 m de ancho. La fachada principal se organizaba en dos pabellones extremos y uno central. La parte inferior se estructuraba en vanos de medio punto, mientras que las ventanas superiores eran adinteladas, formando una composición totalmente clásica, con pilastras de orden jónico e imponente cornisa. La marquesina que cubría la zona de las vías estaba formada por pórticos articulados en la clave.

La localización de la Estación Central de Aragón era claramente estratégica, estaba alineada con el camino del Grao creando un importante núcleo de comunica-



Fig. C4.18 Estación de Aragón o Estación Xurra. Año 1900
Fuente: valenciadesaparecida.blogspot.co



Fig. C4.21 Playa vías de la Estación Central de Aragón. Año 1900
Fuente: valenciadesaparecida.blogspot.com



Fig. C4.23 Interior de la Estación. 1945
Fuente: Foro Remember Valencia



Fig. C4.19 Vista actual del lugar que ocupaba la antigua Estación de Aragón. Fuente: valenciadesaparecida.blogspot.com

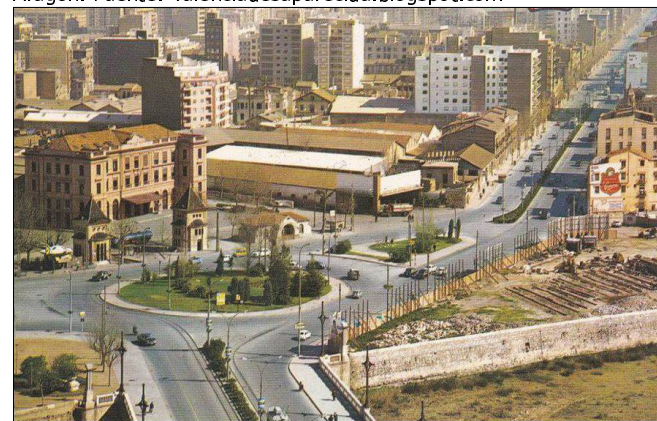


Fig. C4.22 Vista de la estación y de la actual Avenida del Puerto.
Fuente: valenciadesaparecida.blogspot.com



Fig. C4.24 Desmantelamiento de la Estación de Aragón. Año 1974
Fuente: Foro Remember Valencia

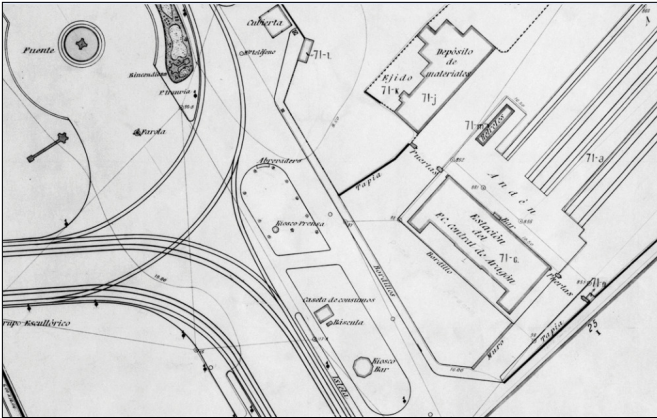


Fig. C4.20 Planta de la Estación Central de Aragón del Parcelario de 1929-1944. Fuente: Cartografía Hcade Vlc. A. Llopis y L. Perdigón.



Fig. C4.25 Depósito de agua de los talleres de la Estación Central de Aragón. Fuente: Foro Remember Valencia

ciones entre el puerto y la ciudad: camino Grao-estación-puente de Aragón-Gran Vía Marqués del Turia. Ocupaba los solares desamortizados del convento de San Juan de Ribera. A su vez fue un núcleo que atrajo otros movimientos urbanos, se crearon nuevos barrios con nuevos servicios a su alrededor. Tenía un ramal hacia el puerto sólo para servicios de mercancías que se inauguró unos meses más tardes del primer ferrocarril.

Esta compañía obtuvo la concesión en 1887, aunque el proyecto inicial se limitaba a una línea de 133km desde Calatayud a Teruel. Un año más tarde se amplió la concesión hasta Valencia. El desembarco de empresarios belgas en nuestro país aportó el capital necesario para la construcción del ferrocarril. Las obras tardaron en ejecutarse siete años.

En 1941 con la creación de RENFE, se fue desviando el tráfico a la línea Norte, puesto que se observó que el doble trazado de la misma empresa no era económicamente viable. Años más tarde, en 1968, se dejaron de vender billetes y se clausuró la línea, hasta que en 1974 se demolió la estación de Valencia-Alameda, conocida como Xurra, quedando la conexión con el Cabanyal como refuerzo de la línea principal.

La Estación Xurra, Estación Valencia-Alameda o Estación Central de Aragón se localizaba en la actual Plaza Zaragoza. El derribo de la construcción, salvo la marquesina que se vendió para un industrial valenciano, Álvaro Fabuel, para albergar silos para extractos alimenticios, fue en 1974 y no queda ningún resto, salvo las dos casetas aduaneras para la mercancía que se construyeron en 1930 y una casa de dos plantas. Estas tres construcciones las podemos encontrar en la rotonda actual entre la Avenida Aragón y la Alameda.

Otra edificación que existe en la actualidad es el bloque de pisos que fueron construidos para los trabajadores de RENFE, situado en el extremo noreste de la plaza de Zaragoza.

El cierre final y desmantelamiento tuvo lugar en 1985, una vez puesta en servicio la vía doble por el trazado principal, considerando la inutilidad de la Vía Xurra.

La Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunitat Valenciana asumió la recuperación de este trazado como vía no motorizada una década después de su desmantelamiento.

Hoy en día podemos encontrar elementos que fueron necesarios para la utilización de las vías como es el depósito de agua, con forma de torre, que utilizaban los trenes a vapor que llegaban hasta el Cabañal. Ésta se ubica en la calle Clariano, en la esquina con el jardín de Albalat dels Sorells.

4.2.2. Cartografía y ortofotos históricas. La antigua Estación Central de Aragón o Xurra y la infraestructura ferroviaria

Volver la vista atrás, nos ayuda a entender el presente. En este caso revisar la cartografía que se ha podido obtener permite conocer más sobre la implantación, en nuestro caso, del ferrocarril de la línea Valencia-Calatayud y de su relación con los núcleos de los municipios que atraviesa.

Se ha tomado el plano de 1883 de “Valencia y sus alrededores” para entender cuál era el territorio anterior a la implantación de la infraestructura. La llanura aluvial proporciona las bajas pendientes, y casi nulos remontes, que puede salvar la máquina locomotora. Los grandes espacios y las distancias entre lo construido de la época, permitían la libertad y el ámbito necesario para los radios de giro que son capaces de asumir los ferrocarriles. Entendemos, con este plano donde se superpone el trazado de la vía del ferrocarril, aunque no abarque hasta la población de Puçol y su recorrido a estudiar, que la ubicación de la estación al norte de la ciudad de Valencia se debía a un tema estratégico y económico, puesto que la vía provenía de esta dirección, haber ubicado la terminal en otro punto de la ciudad hubiera incrementado la inversión. Además, se encontraba a una distancia adecuada del puerto de Valencia.

Por otro lado, se evitaban los núcleos urbanos preexistentes, intentando siempre crear trayectos rectos. Por la orografía casi plana, no es necesario realizar grandes obras de ingeniería. Únicamente se tenía que sortear el barranco del Carraixet y el barranco de Puçol disponiendo los puentes necesarios.

El primer plano en que se podemos observar la estación y las vías es el de 1907 “Proyecto de Ensanche de Valencia y ampliación actual”.

Haciendo una revisión de la cartografía que se recoge, se puede entender como han ido ampliándose las diferentes poblaciones a lo largo del tiempo, como se van modificando las relaciones de éstas con la vía férrea y sus relaciones a nivel local y territorial.

La cartografía que se recoge en este capítulo ha sido extraída del libro “Cartografía Histórica de la Ciudad de Valencia (1608-1944)” de Amado Llopis Alonso y Luis Perdigón Fernández.

Plano de Valencia y sus alrededores 1883

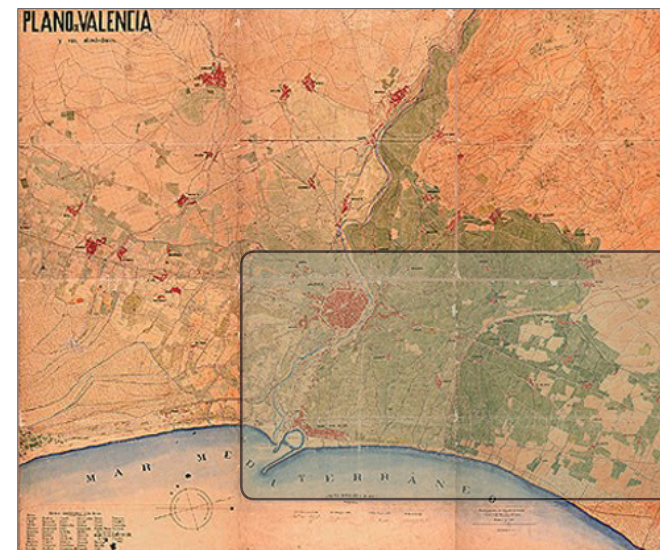


Fig. C4.26

Proyecto de Ensanche de Valencia y ampliación del actual (1907)

Francisco Mora Berenguer
(fechado y firmado el 30 de septiembre de 1907 que corresponde con la finalización de la redacción del Proyecto de Ensanche).

Se observa como se considera la ampliación de la ciudad en este punto.

Se mantiene e integra la estación con las vías en la ciudad. Pero en las playas de las vías del tren y en las zonas de talleres, se van a implantar edificaciones, entendiendo así que estas serán reubicadas supuestamente en las afueras de la ciudad.

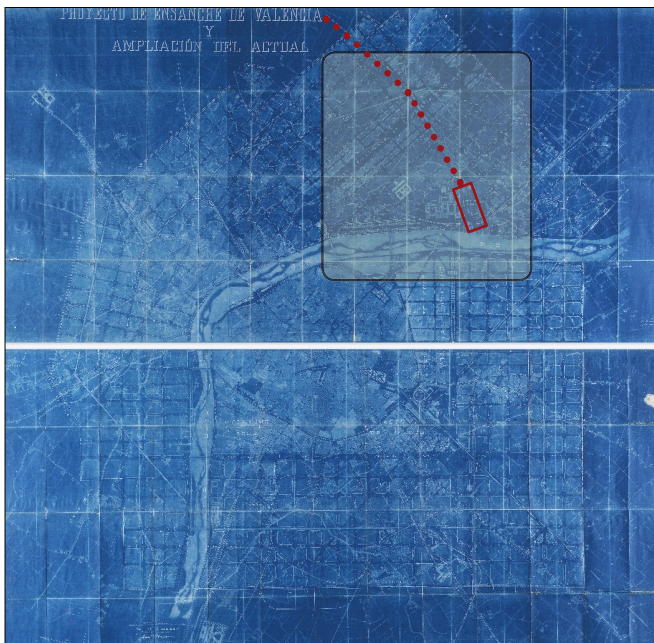


Fig. C4.28

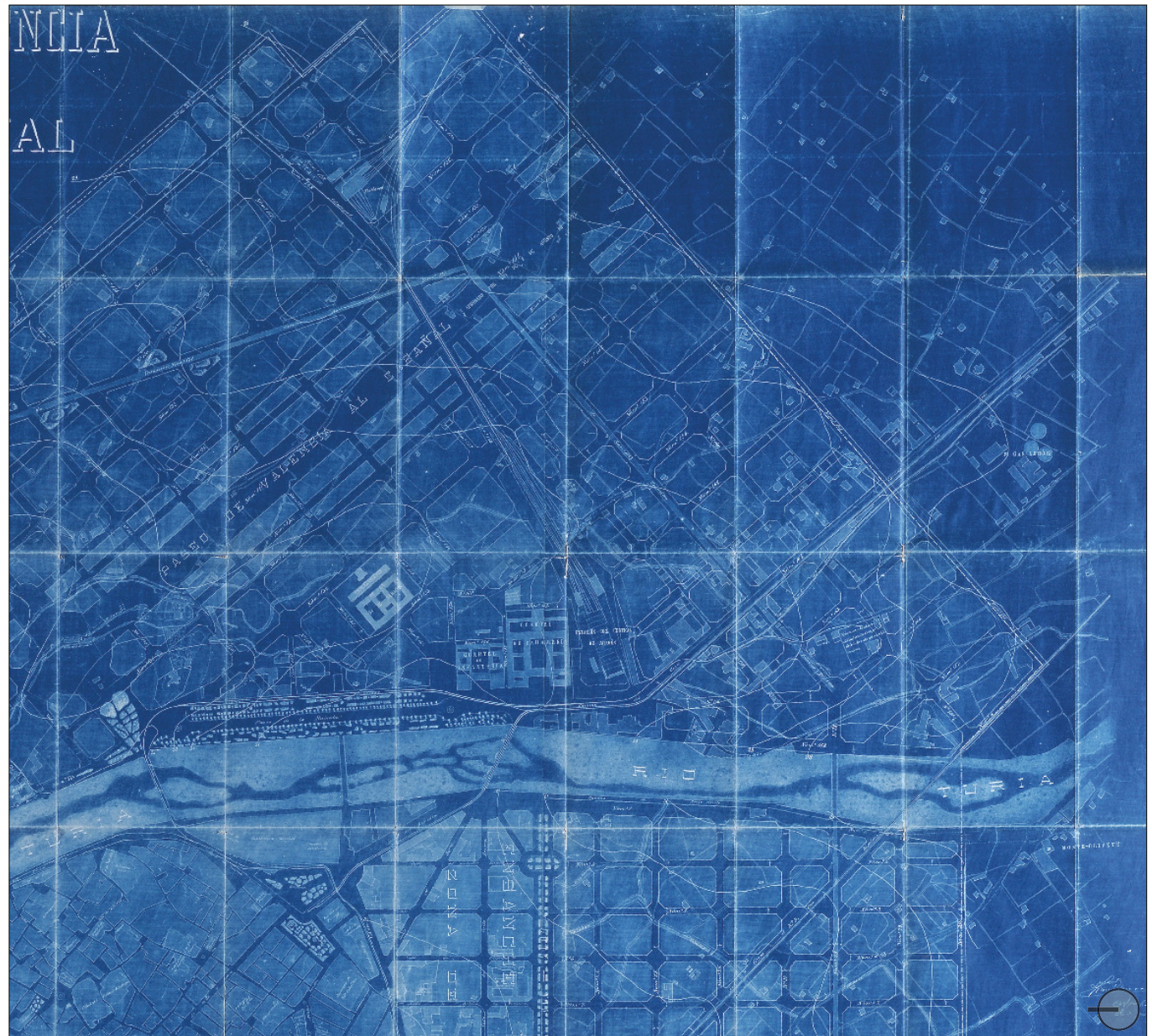


Fig. C4.29

Plano del Ensanche de la Ciudad de Valencia (1924)

Francisco Mora Berenguer (fechado en marzo y firmado en Valencia por el Arquitecto Jefe de Ensanche).



Fig. C4.31

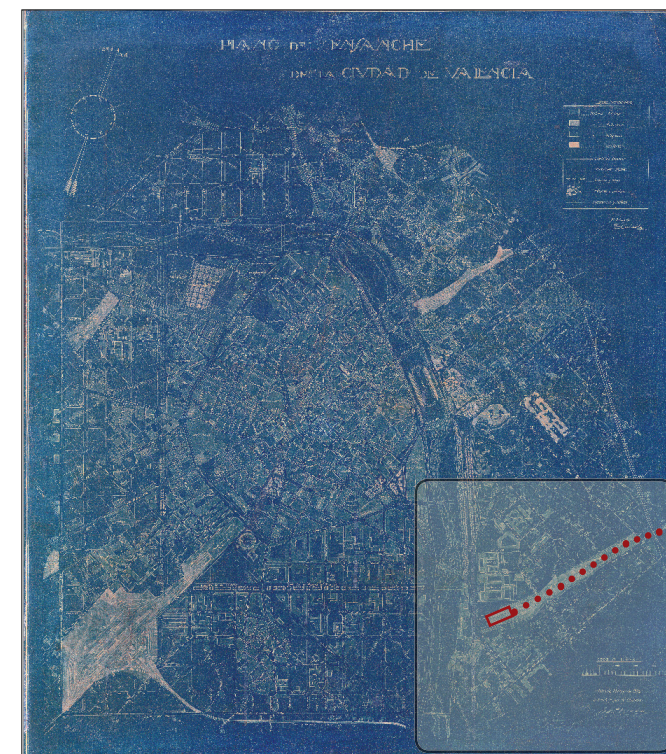


Fig. C4.30

Plano General de Valencia (1925)

Anónimo (posiblemente realizado en el seno de la Comisión Municipal del Ensanche, cuyo arquitecto era en esos momentos Francisco Mora, autor asimismo del Plano del Ensanche de la Ciudad de Valencia).

En este plan se observa como la previsión de ensanche es menos optimista que las anteriores. La retícula finaliza en la actual avenida Cardinal Benlloch, sin afectar a la playa de vías, depósitos y talleres junto al enlace con el Grao.



Fig. C4.33

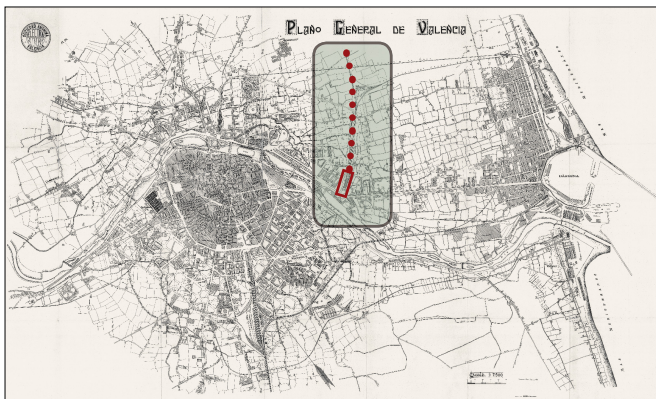


Fig. C4.32



Fig. C4.36



Fig. C4.37

Burjasot y Valencia. mapa Topográfico Nacional de España, MTE: hojas 696 y 722 (1938) Instituto Geográfico Nacional.

En estos juegos de planos se puede observar el recorrido a nivel territorial de la vía férrea y su relación con los diferentes municipios.

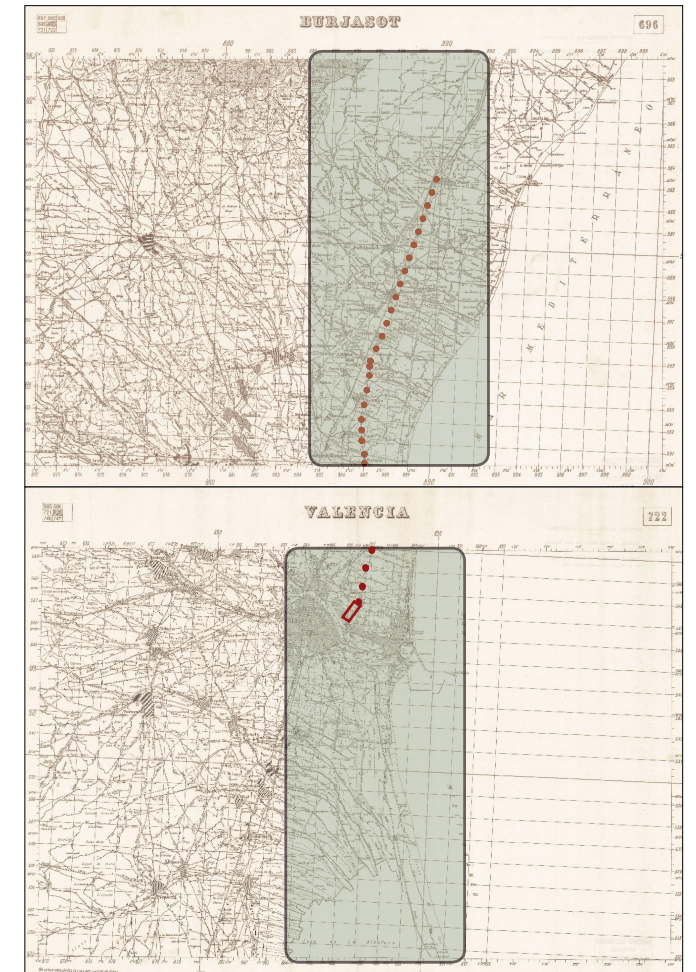


Fig. C4.34-35

Plano de Valencia (1939)

Javier Goerlich Lledó (fechado en septiembre y firmado en Valencia por el Arquitecto Mayor).

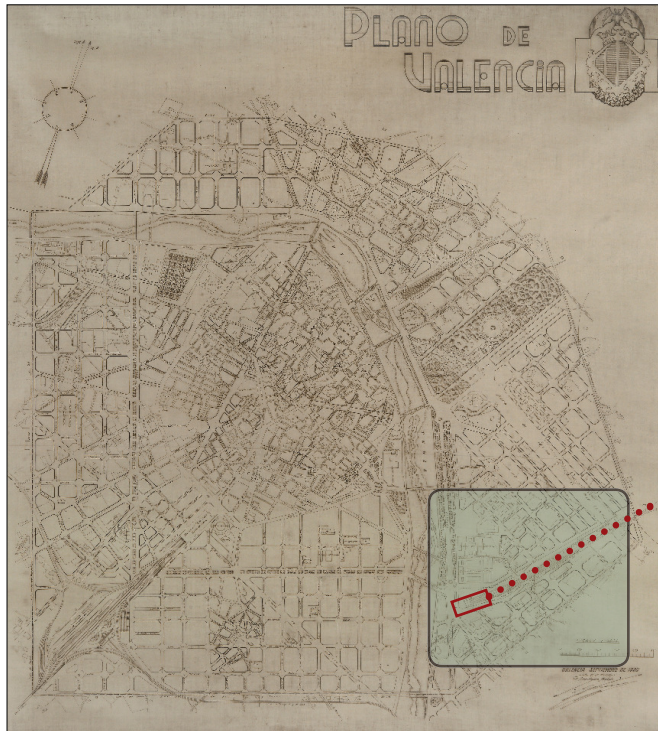


Fig. C4.38



Fig. C4.39

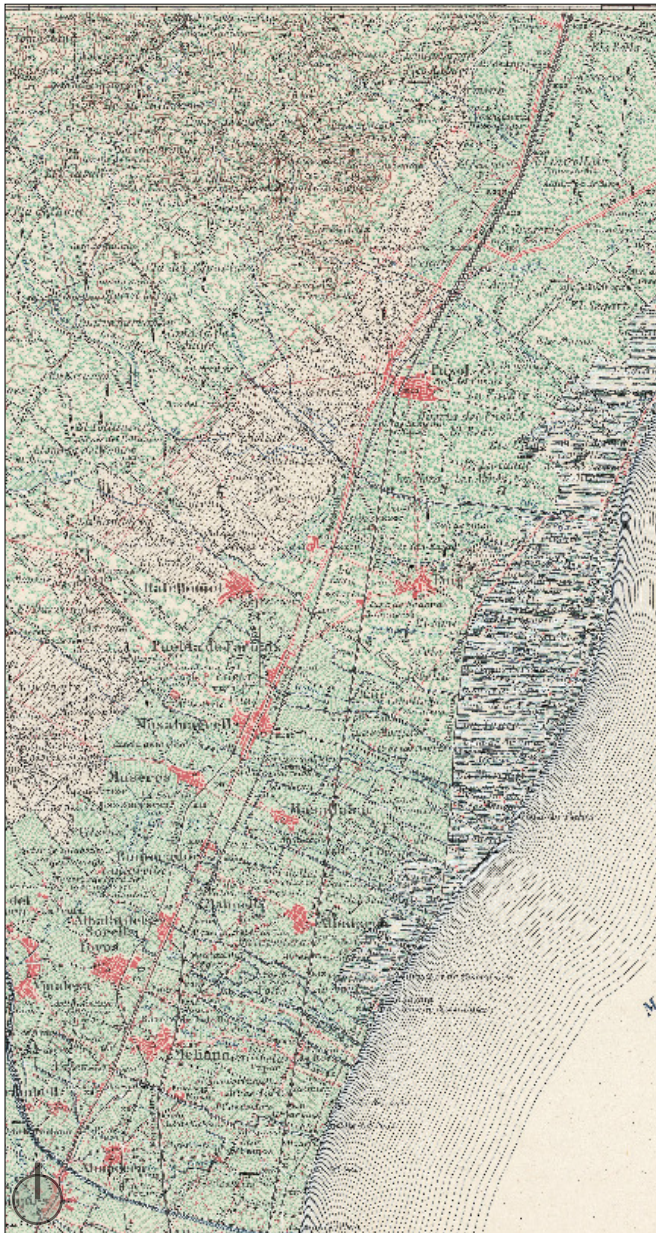


Fig. C4.42

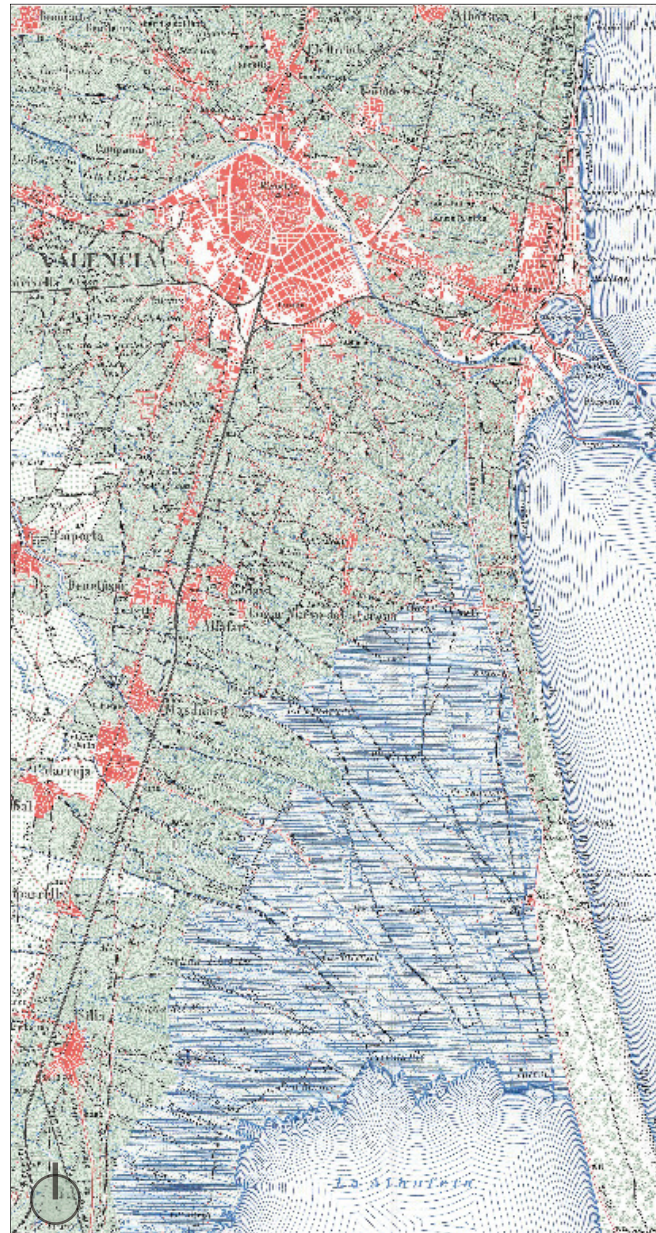


Fig. C4.43

Burjasot y Valencia. Mapa Topográfico Nacional de España, MTE: hojas 696 y 722 (1943, 1944 y 1947)

Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral (estas fechas son de la primera edición de las hojas).

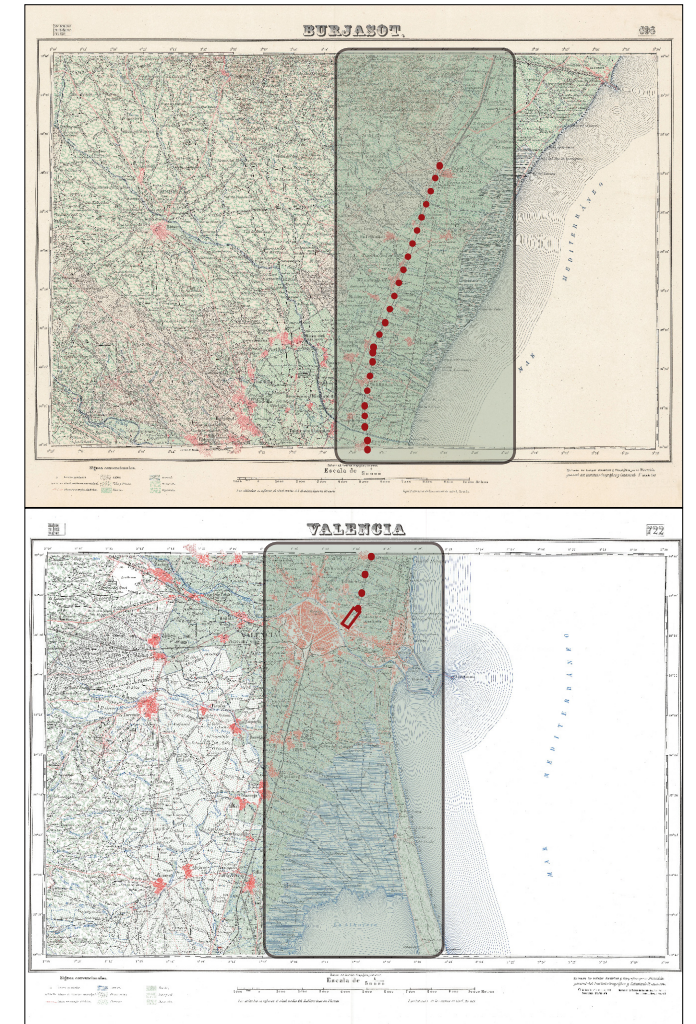


Fig. C4.40-41

Fotoplano de Valencia. Proyecto de reforma ferroviaria y urbanística (1944). Foto 11

Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, CETFA.

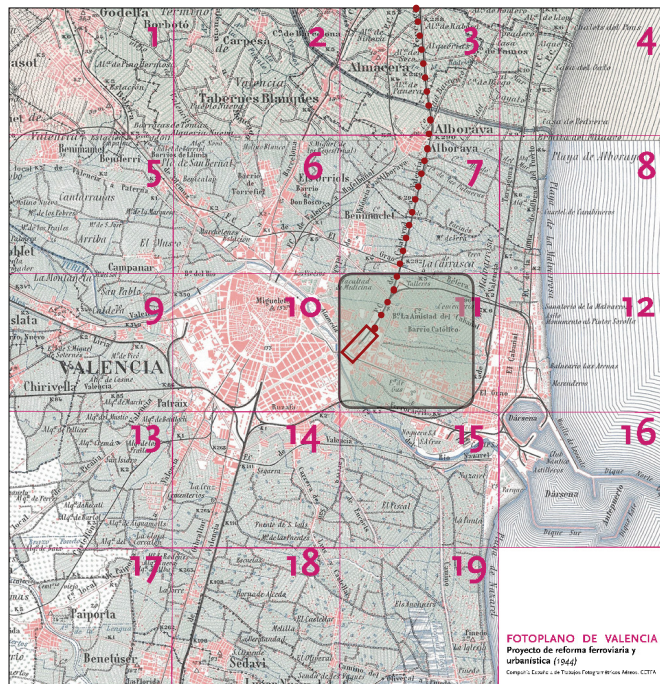


Fig. C4.44



Fig. C4.45

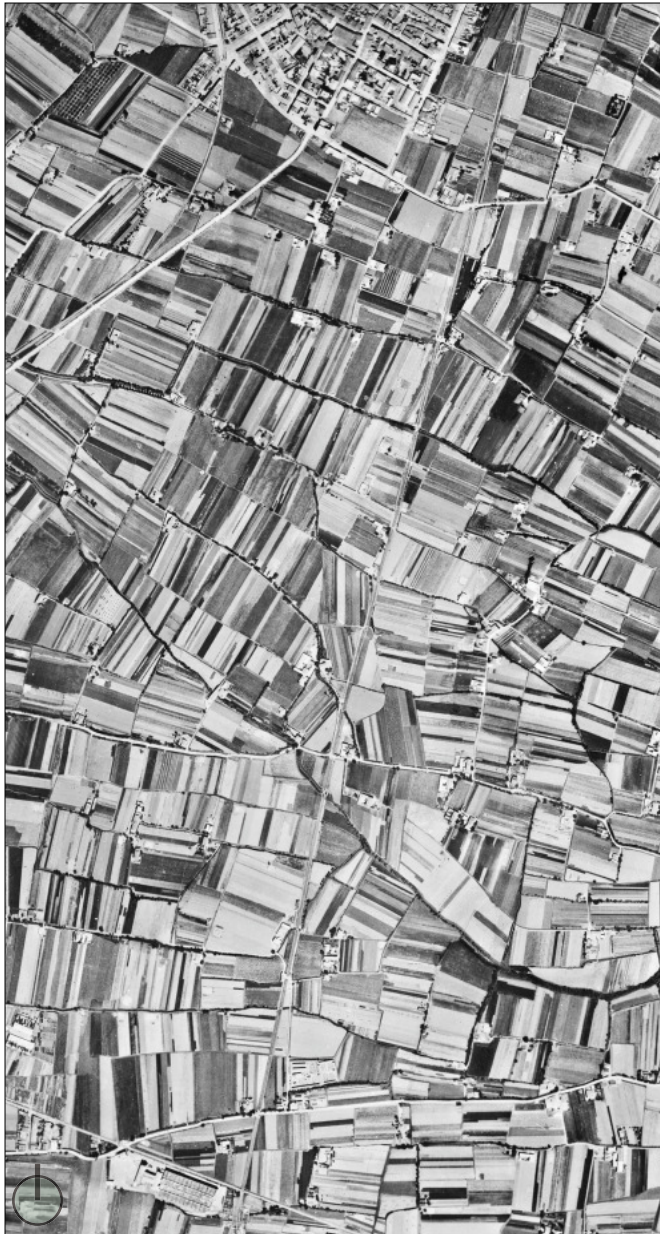


Fig. C4.48



Fig. C4.47

Fotoplano de Valencia. Proyecto de reforma ferroviaria y urbanística (1644). Foto 7 y 3

Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, CETFA.

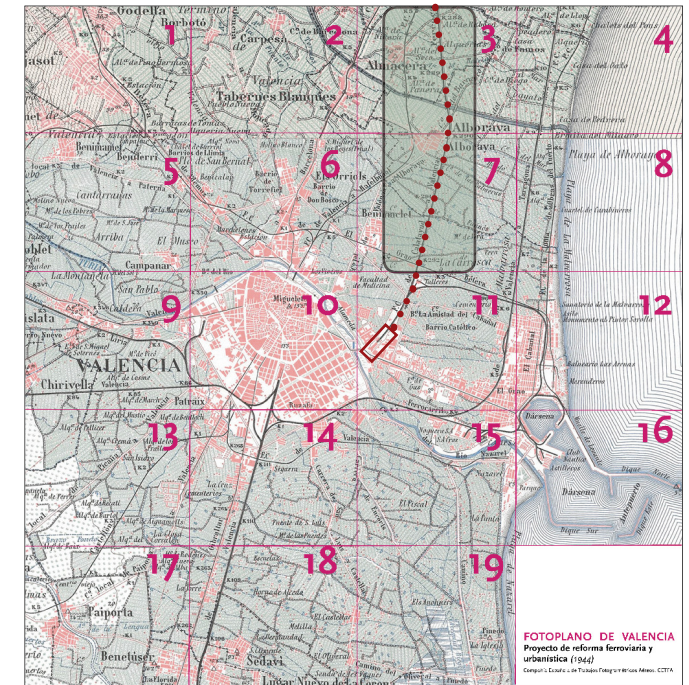


Fig. C4.46

Plano del Término Municipal de Valencia (1929-1944)

Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral.
Encargado por el Ayuntamiento de Valencia.
Hojas: 21-22-29-30-38-39-46-47-54-55

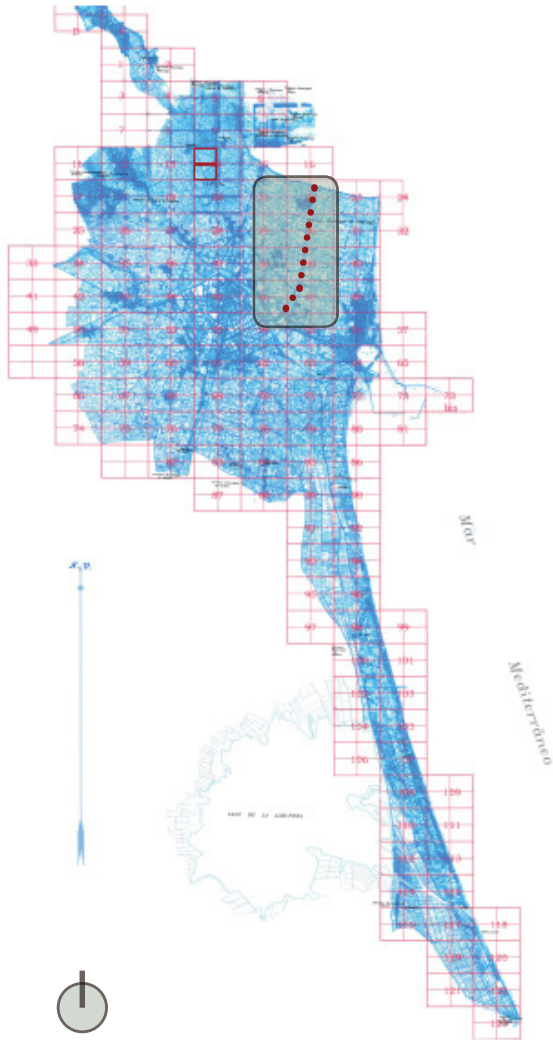


Fig. C4.48



Fig. C4.49a



Fig. C4.49b

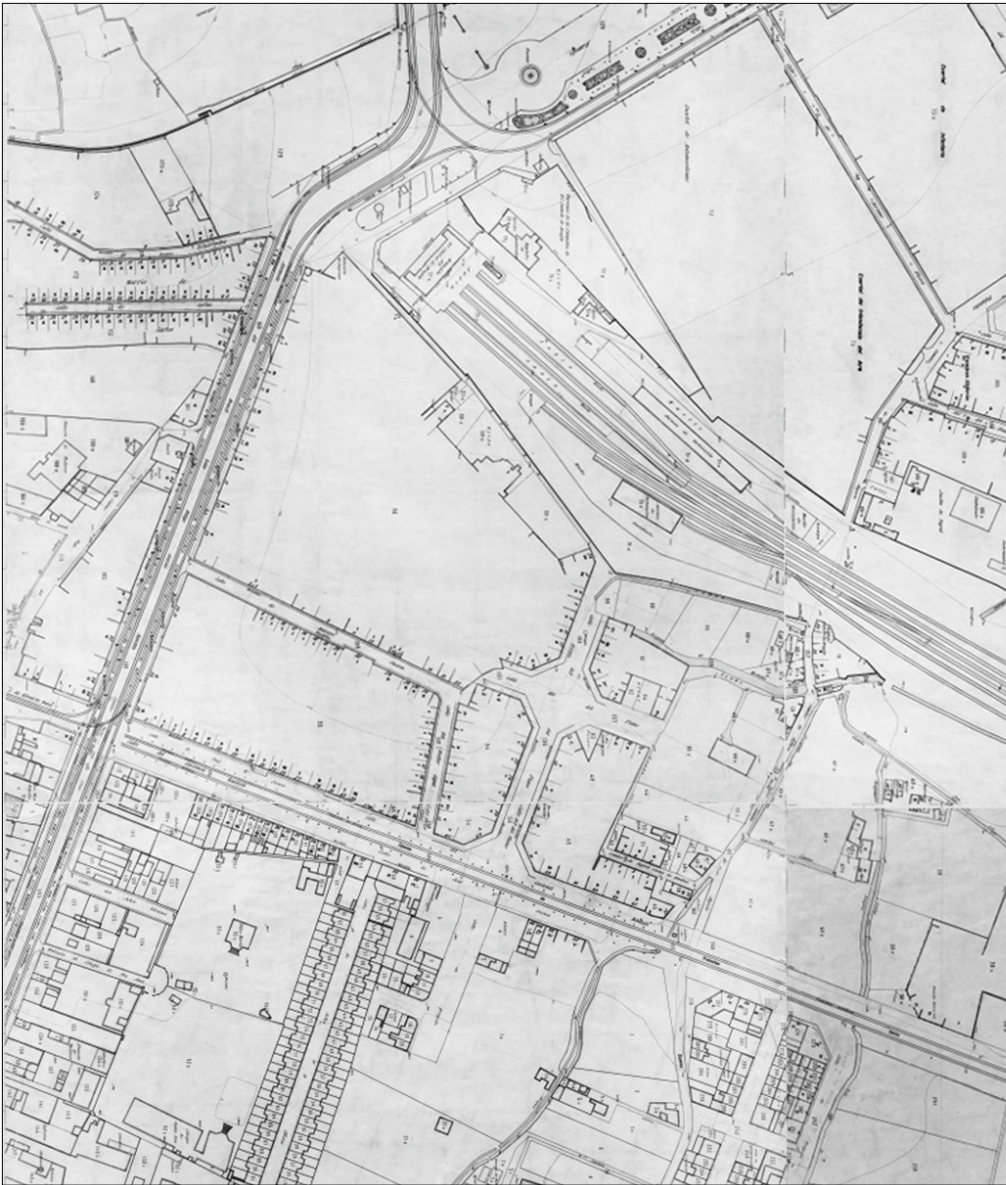


Fig. C4.49c Detalle estación

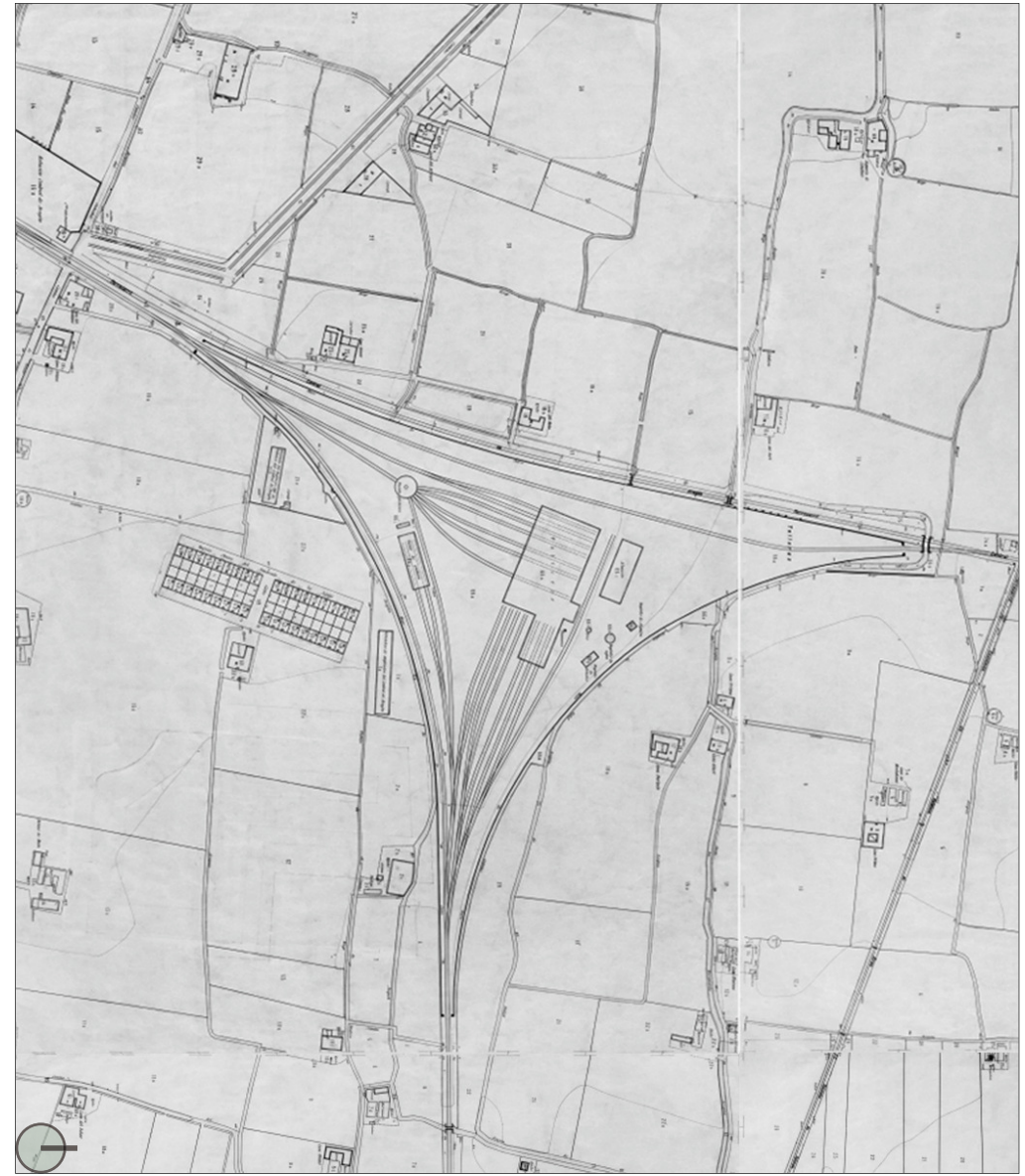


Fig. C4.49d Detalle depósitos y conexión con el ramal del Grao

4.3. La Vía Xurra una vez desaparece el ferrocarril

Para estudiar cuáles son los efectos, impactos y cambios que se produjo cuando desapareció la línea ferroviaria, se han empleado imágenes históricas y actuales, para compararlas y extraer ciertas conclusiones.

Las imágenes aéreas, obtenidas de vuelos históricos desde el conocido como Vuelo Americano de los años 1956 y 1957 hasta las ortofotos aéreas del año 2010, nos permiten apreciar los diferencias crecimientos de las poblaciones que atraviesa la Vía Xurra, y lo que nos interesa concretamente en esta investigación, cuál es la relación de la población con la Vía Xurra a través de los años y los cambios de uso de ésta.

En primer lugar, cuando se implantó la infraestructura ferroviaria no suponía un elemento que dividiera físicamente el este del oeste, puesto que en esta época no existen las condiciones ni exigencias de seguridad que se implantan en la actualidad.

Del estudio de las imágenes a lo largo del siglo XX, se puede llegar a la conclusión que, cuando se implantó la infraestructura del ferrocarril, en origen, no tenía ninguna relación con los núcleos poblacionales, localizándose a las afueras de éstos.

Conforme han ido creciendo las diferentes poblaciones ha supuesto un límite de crecimiento, y una vez desmantelada ha sido la base, en muchos casos, para generar otras infraestructuras de movilidad. Carriles bici, calles, carreteras,...

La cicatriz que generó la vía del ferrocarril Valencia-Calatayud se mantiene en la actualidad, no sólo en la recuperación de este trazado como vía verde, sino que se refleja en la morfología de muchas de las poblaciones.

Las imágenes seleccionadas desde 1956 hasta 2010, nos permiten apreciar cómo eran los núcleos de población durante el uso de la vía como ferrocarril (desde 1901 hasta 1968), la cicatriz que se ha generado y las diferentes formas de abordarla según los municipios, y el reflejo actual de todas esas medidas.

Valencia y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

En las siguientes imágenes (vuelo Americano) se puede observar como la Estación Central de Aragón se localizaba próxima al cauce del río Turia.

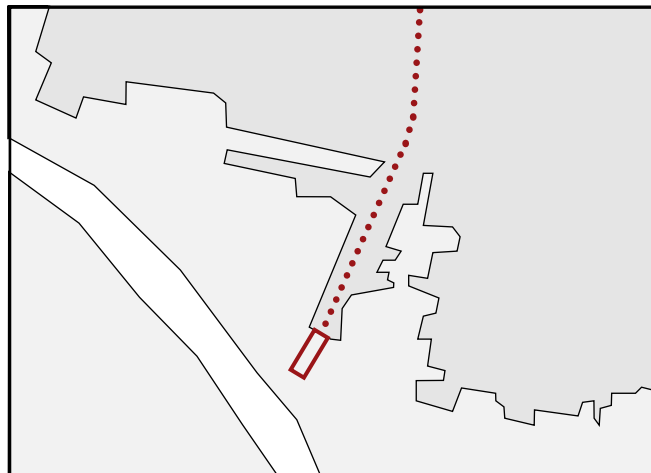
La ciudad ya había dado el salto al lado septentrional del Turia, pero esta zona estaba sin consolidar. Se pueden diferenciar claramente la avenida del puerto y la vía perpendicular a esta, la avenida de Cardenal Benlloch, que servirían de referencia a la retícula en damero que se proyectaría posteriormente. Se observa en el vuelo interministerial como esta zona se estaba colmatando.

Aún se puede observar la estación, la playa de vías y la zona de talleres que, después de unos años, generarían la actual Avenida Aragón.

En las imágenes de 1980-1986 ya ha desaparecido la estación y las vías, reconvirtiéndose en una avenida de una sección de 63 metros, con viales de tránsito en los laterales y zona ajardinada o aparcamiento en el centro.

Otro elemento importante, a nivel de movilidad y conexiones internas con la ciudad y externas con las vías rápidas, fue la actual rotonda de la avenida de Cataluña con la avenida Tarongers. El paso por las vías estrechas que discurrirán por esta última se resolvía con un puente que, como se observa en la imagen del año 2006, después de unas complejas obras, se convirtió en una gran rotonda que tiene bajo esta un túnel que permite que el tráfico proveniente de la avenida Aragón hacia la carretera de Barcelona tengan una salida directa sin cruzarse con la conocida como ronda norte de Valencia. Esto ha favorecido al tráfico rodado, evitando los grandes atascos que se producían por ser acceso a la ciudad y cruce de dos arterias importantes de la ciudad. Aunque no se ha resultado correctamente las conexiones de los carriles bici.

Situación 1956-1957

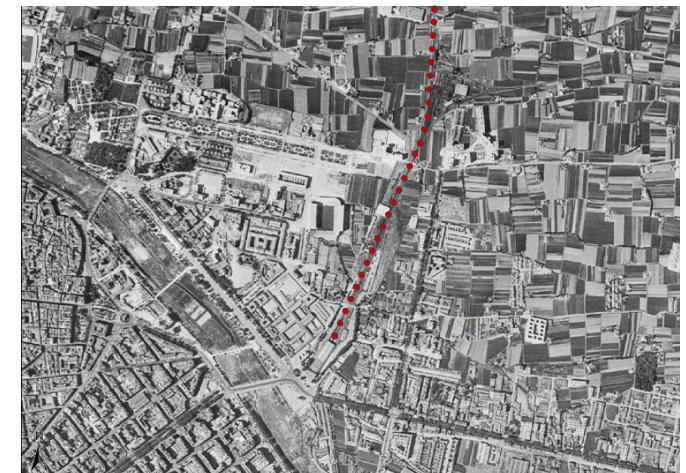


- Suelo urbano 1956-1957
- Suelo urbano 2010
- Trazado Vía Xurra

Vuelo 2000



Vuelo Americano AMS 1956-1957



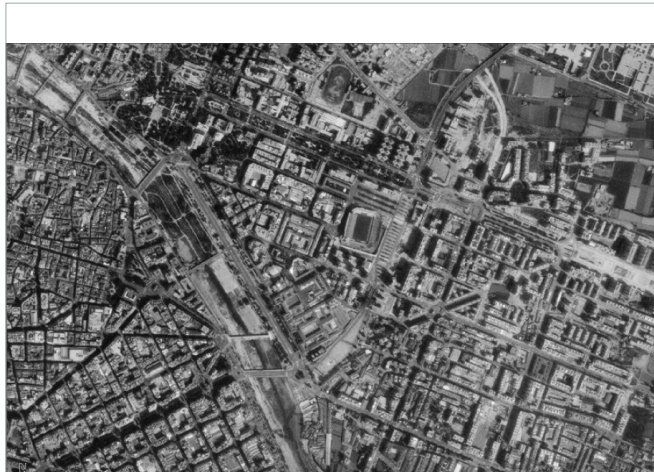
Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



Fig. C4.49-58 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox

Alboraya y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

Del vuelo americano se puede extraer que, aunque la vía del ferrocarril discurría por el término municipal, el casco no tenía ninguna relación directa con ella. Éste se localizaba en el lado occidental totalmente desplazado.

En los años 1973-1986 el desarrollo del polígono industrial al otro lado de la vía es patente, y prácticamente ocupa la superficie actual de esta zona industrial. Llega a ocupar una superficie similar a la del propio núcleo urbano.

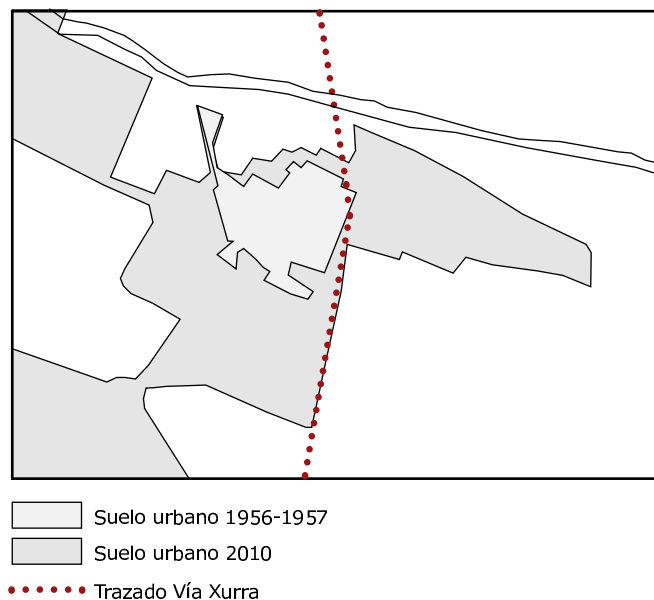
En el vuelo Nacional 1980-1986, aunque ya en desuso la infraestructura ferroviaria, el puente para salvar el barranco del Carraixet aún se mantenía. En las siguientes ortofotos ya no se observa este puente.

A partir de los años 70 el barranco del Carraixet ha ido sufriendo trabajos de encauzamiento, para evitar desbordamientos e inundaciones.

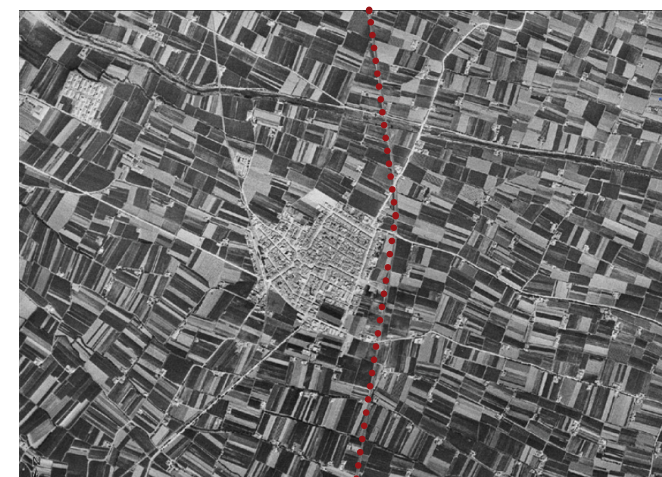
Respecto a los crecimientos urbanos, no se aprecia una gran diferencia en Alboraya desde los años ochenta hasta la actualidad, pero sí que se observa un crecimiento mayor en la ciudad de Valencia y en Tavernes Blanques.

El desmantelamiento de la vía en Alboraya y su vinculación tangente de la vía con el núcleo, favorecieron que esta zona se reconvirtiera en una ronda del municipio, que da acceso al polígono industrial vinculada a un parque lineal que separa las construcciones de ésta. Se trata de un límite limpio y recto por el carácter previo de los suelos, a diferencia de otros encuentros de la población con el medio que les rodea. Hubiera sido mejor que el carril bici formara parte del paseo, en vez de estar limitado por la calzada, aunque por otro lado, en el trayecto más meridional, se encuentra en tangencia con la huerta.

Situación 1956-1957 y 2010



Vuelo Americano AMS 1956-1957



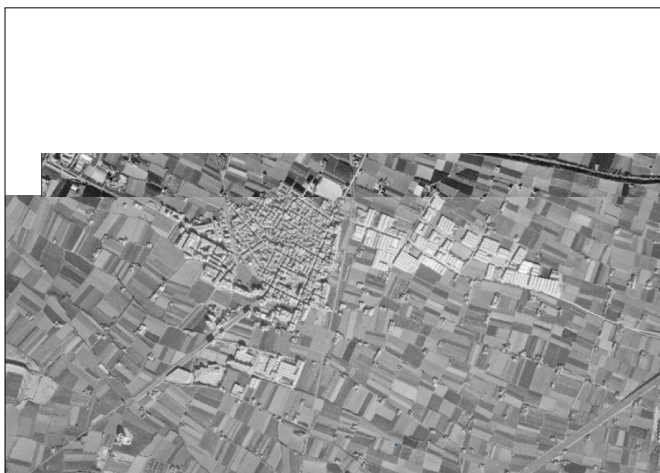
Vuelo 2000



Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



Fig. C4.59-68 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox

Almàssera y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

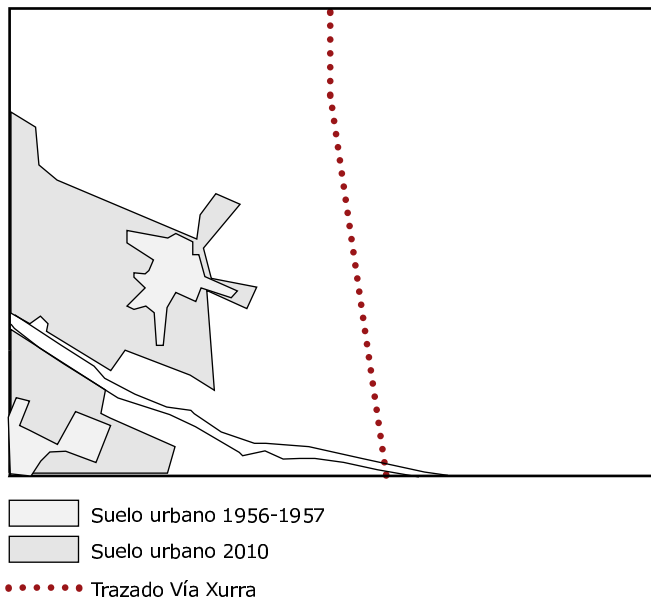
La población de Almàssera no ha tenido ninguna relación directa con la Vía Xurra, en este caso el ferrocarril de vía estrecha y actual metro limita la población al este de la población.

Esta situación ha favorecido que toda la sección del terraplén de la vía ferroviaria se mantenga en la actualidad y suponga uno de los tramos mejor acondicionados y más agradables de la Vía Xurra.

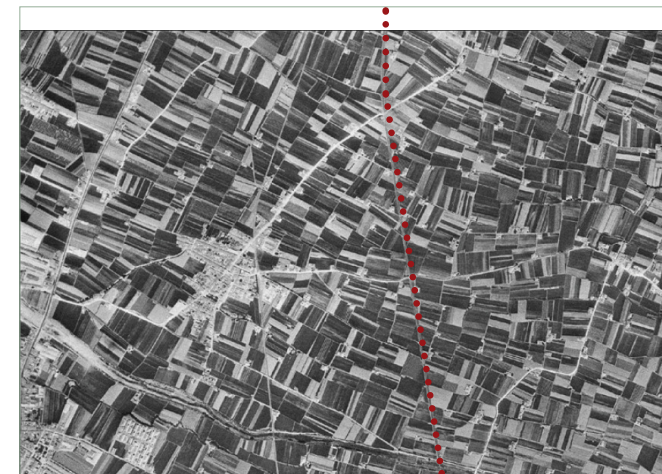
De forma contraria, en el municipio de Almàssera se localizan algunos cruces a nivel con carreteras de importante tráfico rodado y de velocidades altas, siendo puntos peligrosos en la vía.

El límite de la población con la huerta se produce, en casi todos los casos de una forma limpia y en línea recta, puesto que suele producirse por medio de una calle de nueva implantación y, al este, Almàssera limita con el actual metro.

Situación 1956-1957 y 2010



Vuelo Americano AMS 1956-1957



Vuelo 2000



Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



Fig. C4.69-78 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox

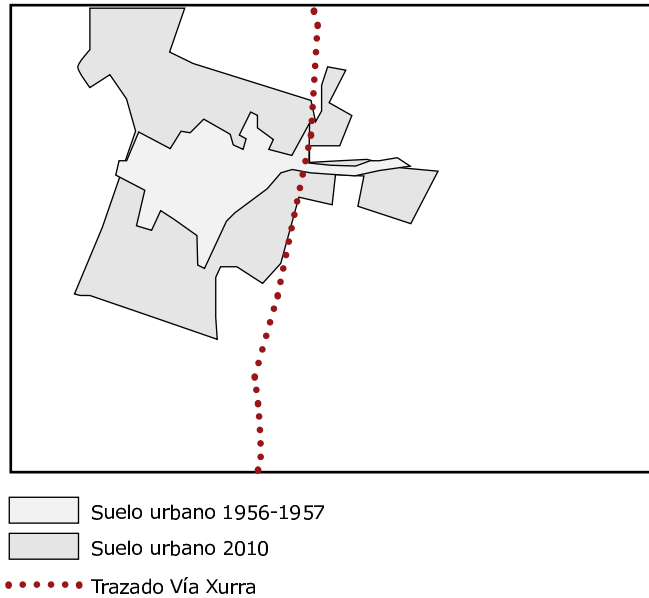
Meliana y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

En el vuelo del año 1957-1958 se aprecia que ha habido un crecimiento al otro lado de la vía ferroviaria. Se trata de uno de los caminos que conectan la población con el mar y el barrio costero. Aunque, de forma general, la vía ha supuesto un elemento de contención del crecimiento urbano.

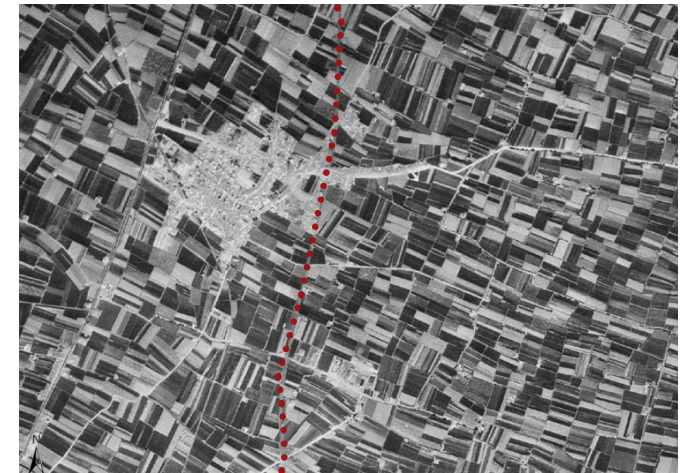
El mayor crecimiento se observa desde el año 2004 hasta la actualidad, en la zona sur del núcleo urbano. Sin embargo, el suelo industrial, se localiza al noroeste de la vía a partir de los ochenta.

Una vez desaparecida la infraestructura ferroviaria, el ámbito que ocupaba esta, se ha convertido en una calle. En la actualidad no tienen ningún tratamiento ni continuidad como vía ciclista, llegando a desaparecer en algunos puntos incluso la propia acera.

Situación 1956-1957 y 2010



Vuelo Americano AMS 1956-1957



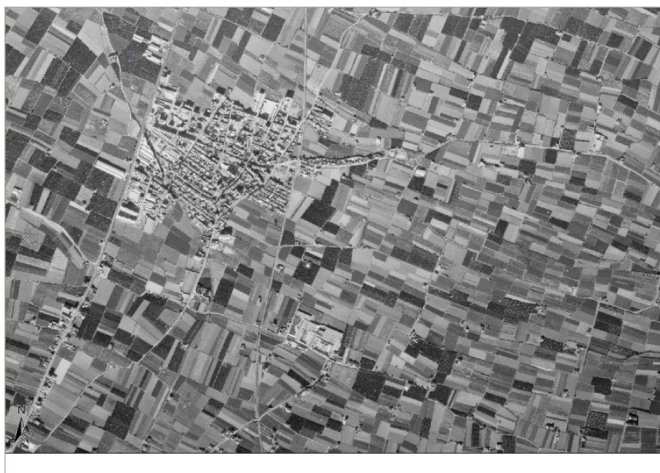
Vuelo 2000



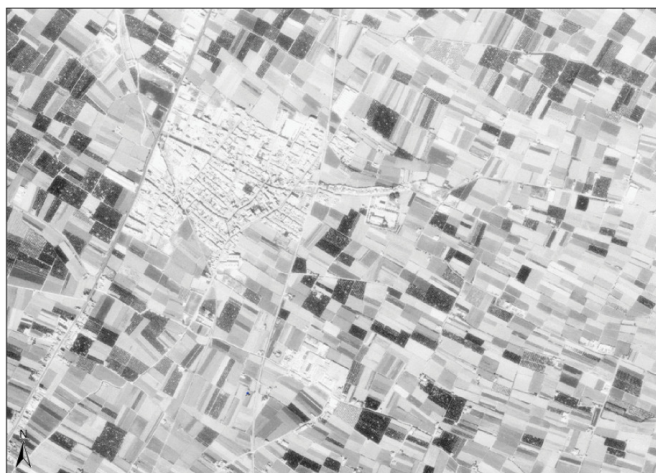
Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



Fig. C4.79-88 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox

Albalat dels Sorells y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

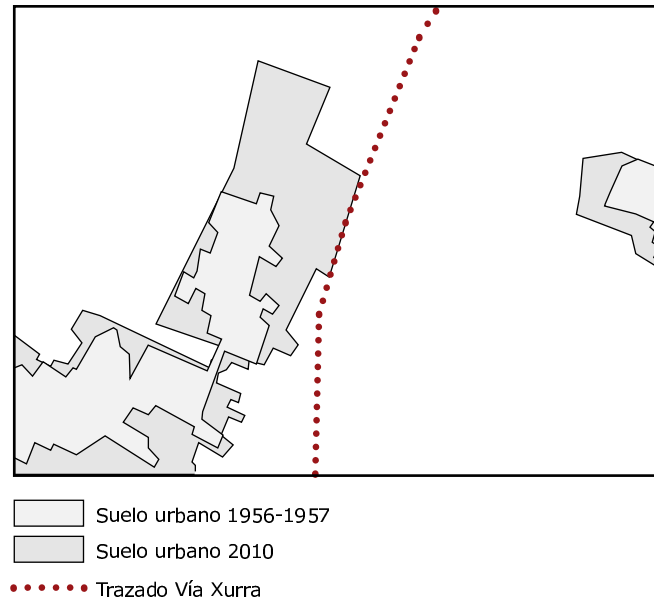
Como otros municipios que hemos abordado, por Albalat del Sorrells también transcurre la vía férrea, pero lejana al núcleo urbano. De esta forma, la población ha ido creciendo de forma natural alrededor de su núcleo histórico.

El ámbito de la vía férrea, muchos años después de haber sido desmantelada, y como se observa en la imagen del año 2006, ha sido el mismo que el que se ha usado para la construcción de la ronda viaria. El diseño de esta supone un importante tráfico rodado en dos direcciones, a una velocidad considerable. Se ha colocado carril bici en el margen occidental, el que se encuentra en contacto con la población, y en algunos puntos se puede usar la bicicleta en los dos márgenes de la ronda.

La nueva infraestructura supone el límite de los últimos crecimientos urbanos. A su vez, ha supuesto la desaparición por completo del terraplén de la antigua instalación ferroviaria y, por tanto, el trazado actual de la Vía Xurra no se ubica sobre el antiguo de la vía ferroviaria.

En el ámbito de estas imágenes se aborda también la población de Foios, que se encuentra casi conurbada con Albalat dels Sorells.

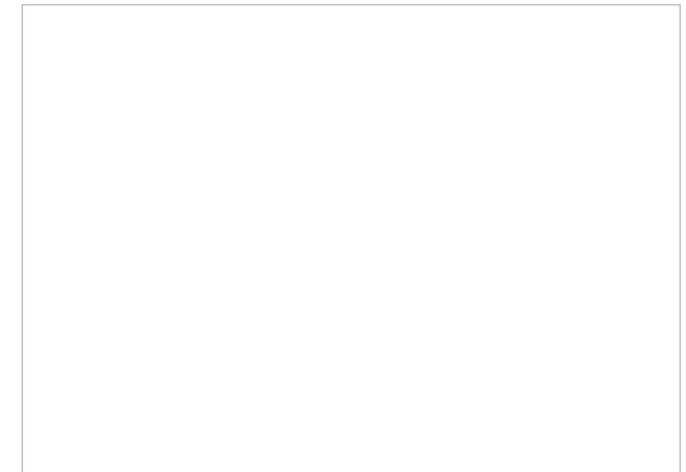
Situación 1973-86-1957 y 2010



Vuelo 2000



Vuelo Americano AMS 1956-1957

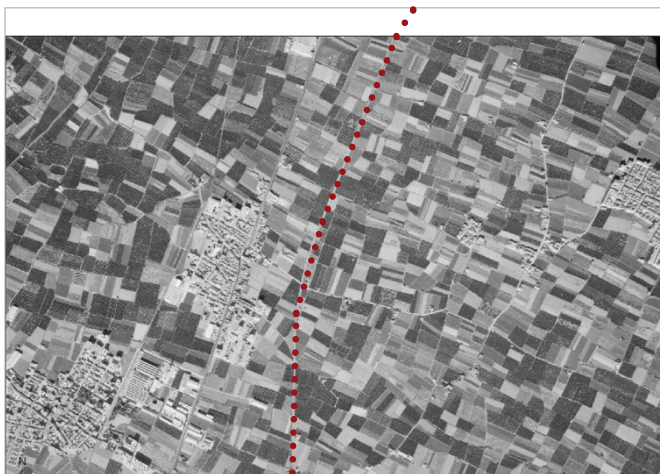


La población de Albalat dels Sorells no se encuentra fotografiada debido al sopale de las imágenes.

Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



Fig. C4.89-98 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox

“El Antiguo eje ferroviario Valencia-Calatayud: el tramo de la Vía Xurra y su recomposición urbanística como Vía Verde”

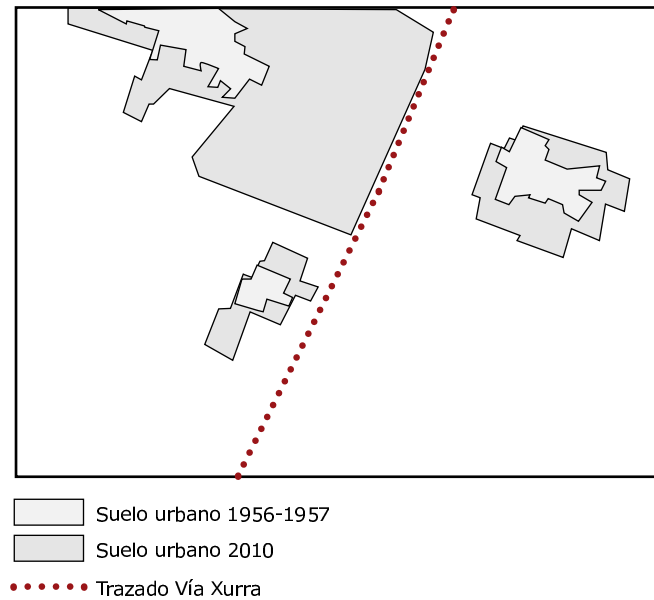
Museros y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

En el área que abarca las imágenes encontramos otros municipios como Emperador (núcleo del sur del esquema) que, aunque el trazado de la Vía Xurra no discurre por su término municipal, se encuentra muy relacionado. Al igual que el de Massalfassar al oeste del dibujo.

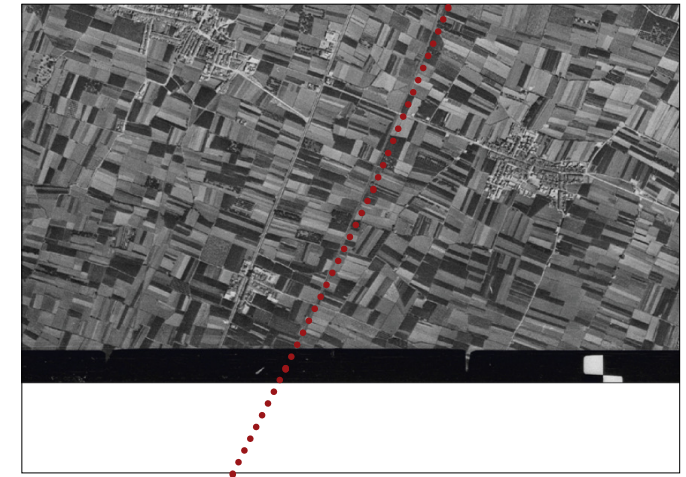
El núcleo histórico de Museros se encuentra alejado del trazado de la red ferroviaria, pero en crecimientos posteriores se ha ido aproximando a la actual ronda que se superpone al antiguo trazo de la línea ferroviaria, quedando colmatados los suelos que los separaban.

Así como en casos anteriores, la relación con la vía se resolvía por medio de una zona verde urbana lineal, con mayor o menor acierto, en este caso la relación es mucho más dura, por el tratamiento y por localizar en este lugar el área industrial del municipio.

Situación 1956-1957 y 2010



Vuelo Americano AMS 1956-1957



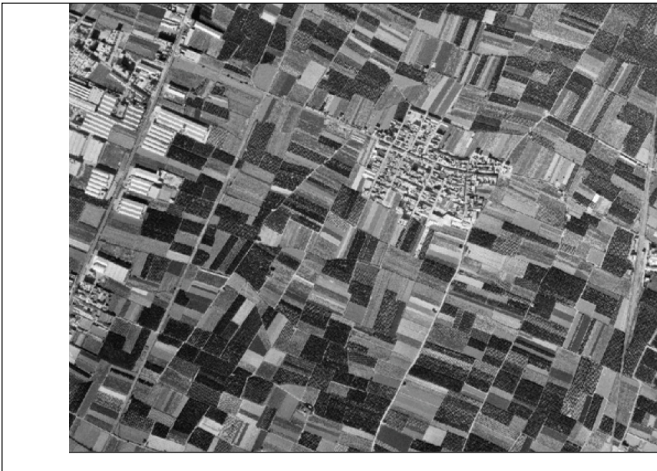
Vuelo 2000



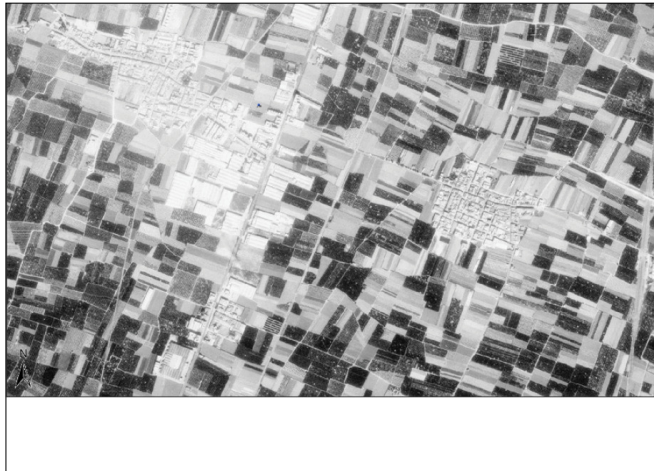
Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



Fig. C4.99-108 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox

Massamagrell y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

En esta zona se produce un claro ejemplo de conurbación entre los núcleos de Massamagrell, Museros y la Pobla de Vallbona.

Como en muchos de los casos, el núcleo histórico de la población se localiza desvinculado de la vía ferroviaria.

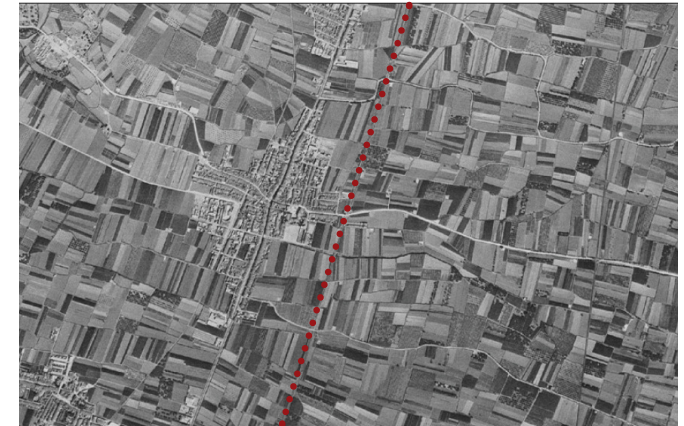
Una vez desmantelada la línea, el trazado y plataforma del antiguo ferrocarril fue objeto de un nuevo vial como se observa en la imagen de 1997-1998. Este era límite del polígono industrial y más tarde también lo sería del propio crecimiento urbano.

Situación 1956-1957 y 2010



- Suelo urbano 1956-1957
- Suelo urbano 2010
- Trazado Vía Xurra

Vuelo Americano AMS 1956-1957



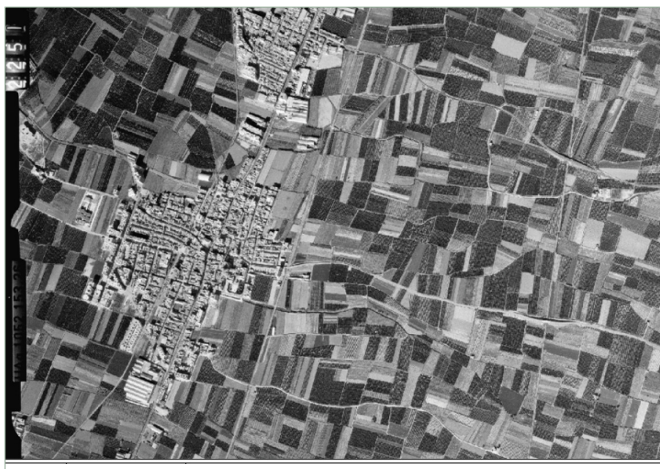
Vuelo 2000



Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



Fig. C4.109-118 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox

La Población de Farnals y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

El crecimiento en este núcleo de población es realmente llamativo. Se ha producido una conurbación entre la Población de Farnals y Rafelbunyol.

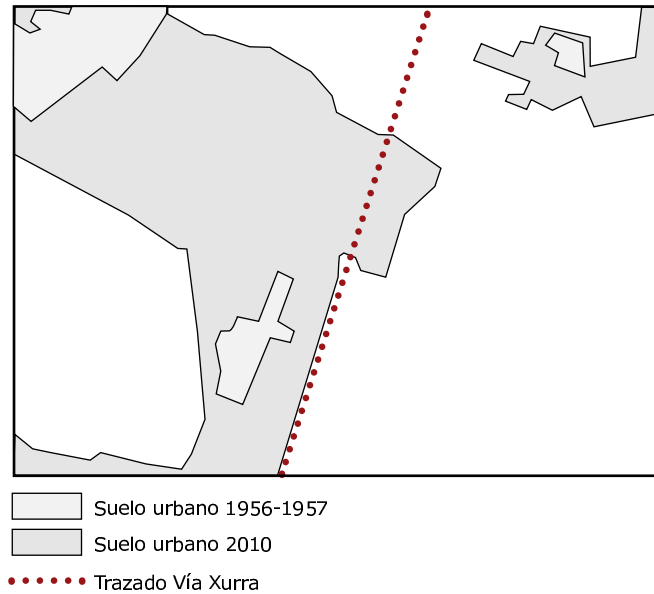
Aunque la mayor parte del suelo sellado corresponde a suelo industrial que prácticamente en las imágenes de 1997-1998 se encuentra ejecutado.

Como hemos apreciado en otros municipios, el núcleo histórico se encuentra desvinculado, al crecer se ha llegado a la vía que ha supuesto un límite contundente.

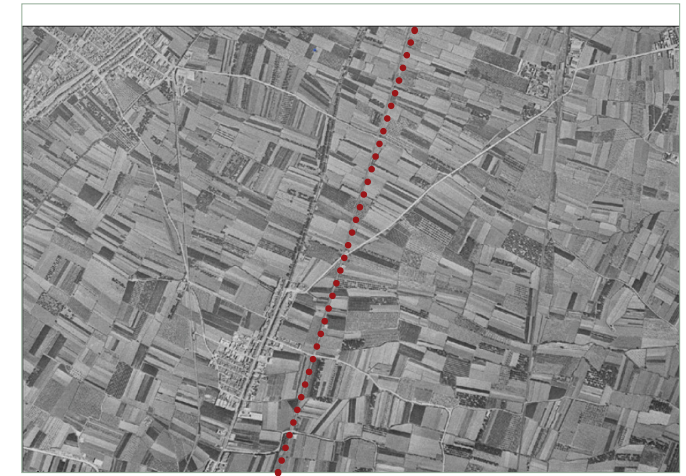
A su vez el desmantelamiento de esta vía ferroviaria fue objeto de la construcción de un vial rodado de gran importancia por su dimensión.

Se dispuso de carril bici en la zona meridional del área, pero de una sección poco adecuada, y en la zona industrial desaparece.

Situación 1956-1957 y 2010



Vuelo Americano AMS 1956-1957



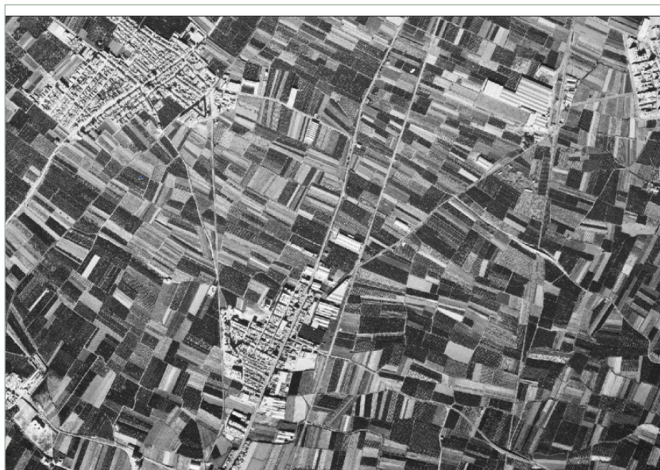
Vuelo 2000



Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



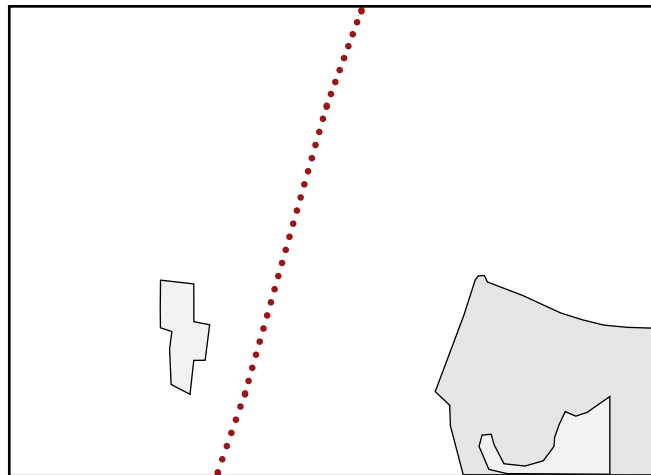
Fig. C4.119-128 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox

El Puig de Santa Maria y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

El área urbana del municipio de El Puig de Santa Maria se encuentra algo alejada del recorrido de la Vía Xurra. Por tanto, ni cuando se trazó la vía ni en la actualidad existe una vinculación directa con esta, discurrendo entre la huerta y un paisaje de gran calidad

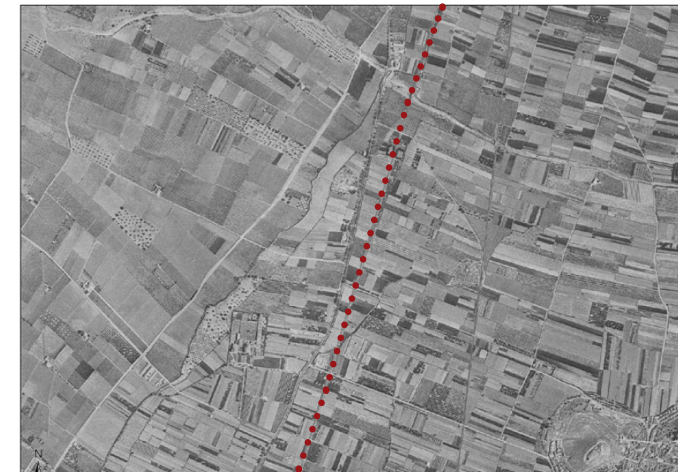
Uno de los dos accesos al oeste de la población comunica con el cementerio y con la Cartuja , y sirve de enlace con la Vía Xurra.

El recorrido de la Vía Xurra por este municipio se considera de los más tramos con mejor calidad paisajística y seguridad, a su vez se trata de los que recogen mayor patrimonio y con renombre en la historia valenciana.



- Suelo urbano 1956-1957
- Suelo urbano 2010
- Trazado Vía Xurra

Vuelo Americano AMS 1956-1957



Vuelo 2000



Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



Fig. C4.129-138 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox

Puçol y la Vía Xurra del año 1957 al 2010

Para la Vía Xurra Puçol se considera el punto final del trayecto, aunque la antigua vía del ferrocarril continuaba hasta Calatayud. Algo más al norte del núcleo de Puçol, se localizaba la conexión ferroviaria con la línea minera que iba desde el Puerto de Sagunto hasta Calatayud. En la actualidad, casi toda esta vía se encuentra reconvertida en Vía Verde denominada "Ojos Negros".

A diferencia de otros núcleos de población, Puçol era atravesado por la infraestructura ferroviaria, localizándose de forma central la estación en el núcleo.

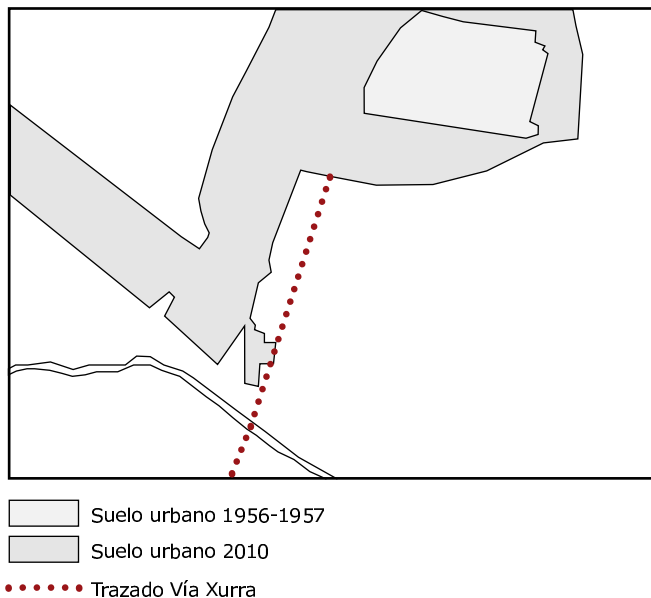
El núcleo de Puçol ha sido atravesado por diferentes infraestructuras ferroviarias, y en la actualidad aún está en uso la línea de trenes cercanías Valencia-Castellón que tiene parada en la localidad.

Además de las infraestructuras de movilidad encontramos otras de canalización que suponen un gran impacto en la población.

Como en otros municipios, el crecimiento de suelo industrial supone un gran incremento de superficie sellada.

La superficie que ocupaba la Vía Xurra, en la actualidad, se ha transformado en una calle propia de la población, sin ninguna diferenciación particular.

Situación 1956-1957 y 2010



Vuelo Americano AMS 1956-1957



Vuelo 2000



Vuelo 2004



Vuelo 1973-86 Interministerial



Vuelo 1980-1986 Nacional



Vuelo 1997-1998



Vuelo 2006



Vuelo 2008



Vuelo 2010



Fig. C4.139-148 Fuente: Instituto Geográfico Nacional + visor CITMA fototeca.cnig.es | cartoweb.gva.es Escala 1:30.000 aprox



El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora

5.1. El Papel territorial de la Vía Verde

5.2. La Vía Xurra como estructura vinculada a la movilidad:
su potencial como conector urbanístico y ambiental

5.3. La Vía Xurra y el paisaje

5.4. La Vía Xurra y el espacio público. Definición de la Vía como
elemento patrimonial público con unas demandas de uso
y necesidades colectivas específicas

5.5. Definición urbanística de la Vía Xurra

5.6. Estrategias para la intervención en la Vía Xurra

5.7. Algunas prefiguraciones

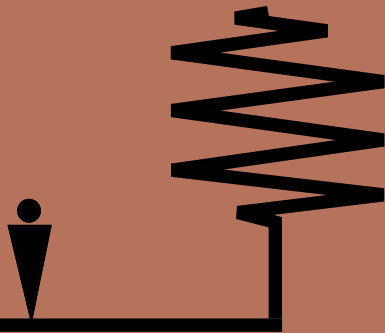




Fig. C5.1 Provincia de Valencia. Producción propia

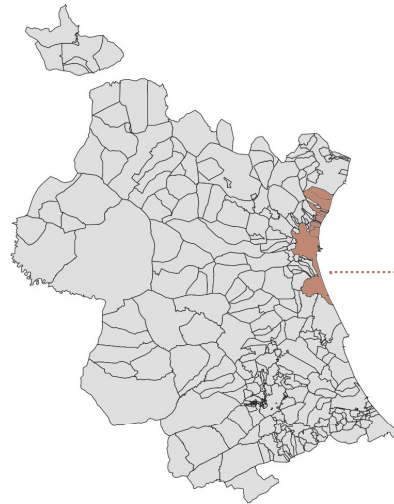
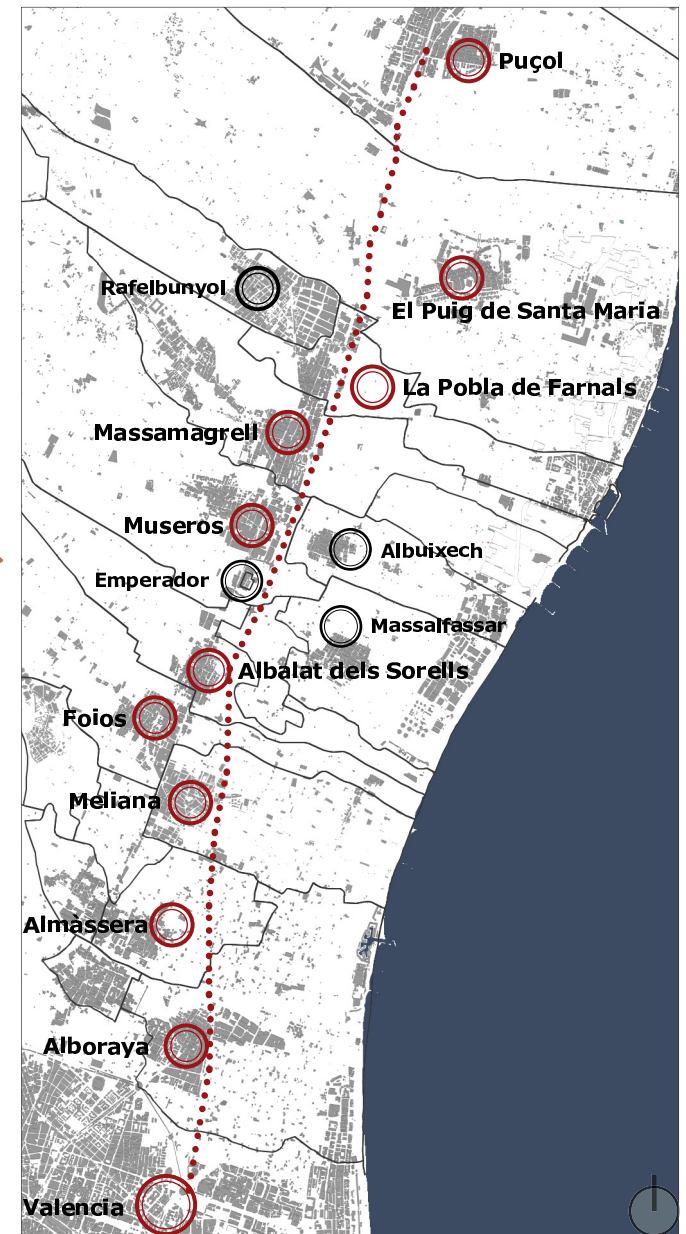


Fig. C5.2 Municipios. Producción propia





Municipios por donde discurre la Vía Xurra 
 Municipios próximos a la Vía Xurra 

Fig. C5.3 Municipios por los que discurre o próximos a la Vía Xurra. Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.

5.1. El papel territorial de la Vía Verde

5.1.1. Algunos datos generales sobre la Vía Xurra

La Vía Xurra es una Vía Verde que tiene el trazado de la antigua línea ferroviaria Valencia-Calatayud, aunque se considera como tal el tramo desde la ciudad de Valencia hasta Puçol. No toda la vía transcurre por el terraplén del antiguo ferrocarril, ya que en algunos casos ha sido sustituido por otras intervenciones, pero cuando esto se produce, se reconstruye con una dirección paralela a la primigenia.

La Vía atraviesa un total de diez municipios, de norte a sur: Puçol, El Puig de Santa Maria, La Pobla de Farnals, Massamagrell, Museros, Albalat dels Sorells, Foios, Meliana, Almàssera, Alboraya y Valencia. Y hay unos cuantos municipios que, aunque no atraviesan el término estricto, se encuentran muy vinculada a esta como son: Massalfassar, Emperador, Albuixech y Rafelbunyol¹.

La Vía Xurra transcurre por un paisaje de huerta muy especial, de protección especial por su interés tradicional y cultural en relación con toda la población del área metropolitana de Valencia. Su proximidad a la línea de costa le confiere también un valor extraordinario.

Tiene una longitud total de 15km, considerando la infraestructura desde el límite de las poblaciones de Valencia y Puçol. Si se considera el recorrido desde la antigua Estación Central de Aragón hasta la estación de Puçol la distancia se incrementaría en 2km.

Por las características que deben tener las vías ferroviarias, las pendientes han de ser inferiores al 3%, de esta forma la Vía Xurra, por su localización y morfología, se puede considerar que es prácticamente plana.

¹ Algunas poblaciones valencianas se les conoce por en valenciano y/o castellano. La denominación de las poblaciones se ha realizado según su nombre oficial, por esta razón algunas están en valenciano (Puçol, el Puig de Santa Maria, Albuixech, Rafelbunyol, Massamagrell, Massalfassar, Foios y Almàssera) y otras en castellano (Valencia y Alboraya)

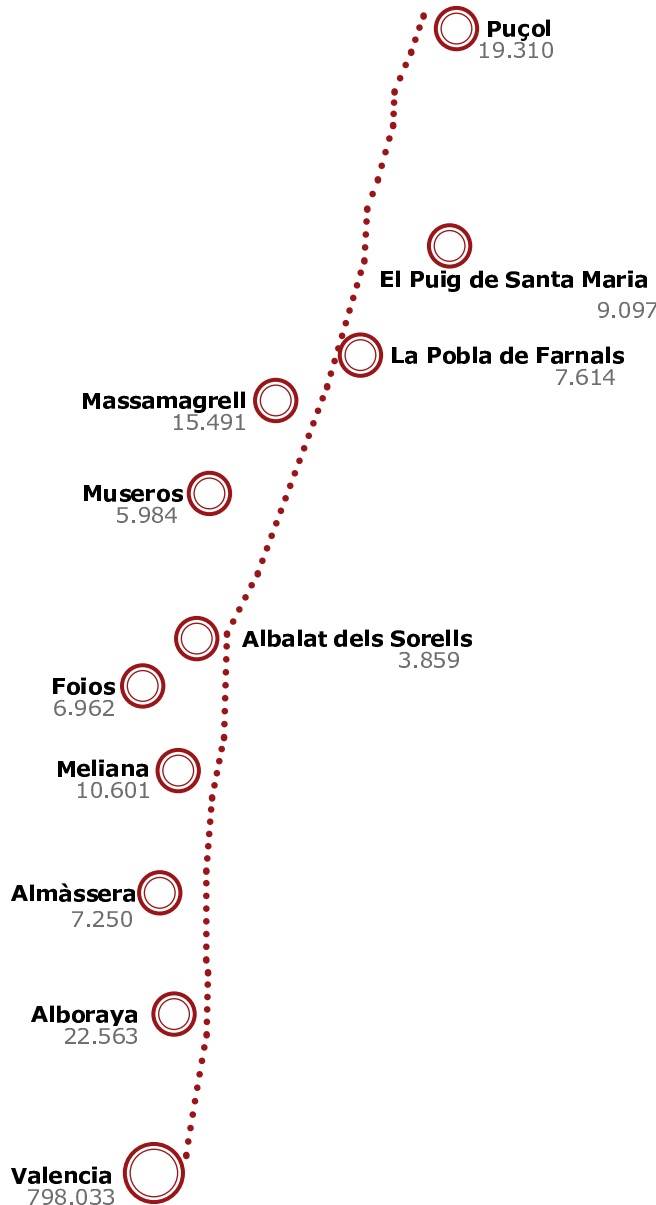


Fig. C5.4 Municipios y población. Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.

5.1.2. La Vía Xurra km a km

En el recorrido de 15 km desde Valencia a Puçol encontramos diferentes elementos que jalonan el eje, proporcionándole un gran interés, acompañados de un paisaje inigualable y de gran importancia cultural, que plantea un ¿fondo y un nexo? que unifica todo el patrimonio, equipamiento,...

0 km

El inicio de la Vía Xurra desde la ciudad de Valencia está marcado por un poste en el que en la parte superior tiene varias bicis a modo de escultura. Antes también existía en ese punto un gran pino que ha sido talado recientemente.

Próxima a la Universitat Politècnica de Valencia y a la Avenida Cataluña e inicio de la Autovía A-7, una gran rotonda de tráfico con un llamativo mirador, hace de rótula de éstas con la Ronda Norte. Desde esta última se accede a la vía verde (pintada de rojo y protegido con pilones). Al inicio del recorrido, al lado oriental encontramos el cementerio de Benimaclet, y en el cruce que hay nada más pasar el cementero, en el mismo lado de éste, hay un pequeño elemento que nos hace recordar que estamos en una antigua vía de tren. Se trata de una placa con dos carriles de la Vía Xurra montados sobre traviesas de madera. Una pasarela salva la acequia de Vera.

1,5 km

Llegamos a Alboraya. En la Entrada a la población se puede observar una reconstrucción de una barraca valenciana.

2,0 km

En el parque longitudinal del este de la población, se localiza el puente romano del Moro (de 5 metros de ancho por 8 metros de largo). Originariamente este no era su lugar, sino que se localizaba sobre la acequia de Vera. Junto a este podemos encontrar un poste de luz que tiene como tutor un raíl y metros más adelante todavía se encuentra el antiguo apeadero de Alboraya (edificio que en la actualidad pertenece al ayuntamiento de Alboraya). Cerca un panel informativo de la ruta 1-Camí de Les Palmeres en el Término Municipal de Alboraya.

A unos 400 metros encontramos la Casa de la Cultura de Alboraya. Desde este punto se da acceso e información de seis rutas peatonales y ciclistas por la huerta de Alboraya (1-Camí de Les Palmeres, 2-Partida del Desemparats, 3-Barrac del Carraixet, 4-Camí del Gaiato, 5-Barraca didáctica y 6-Les Ermites).



Fig. C5.5 Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.

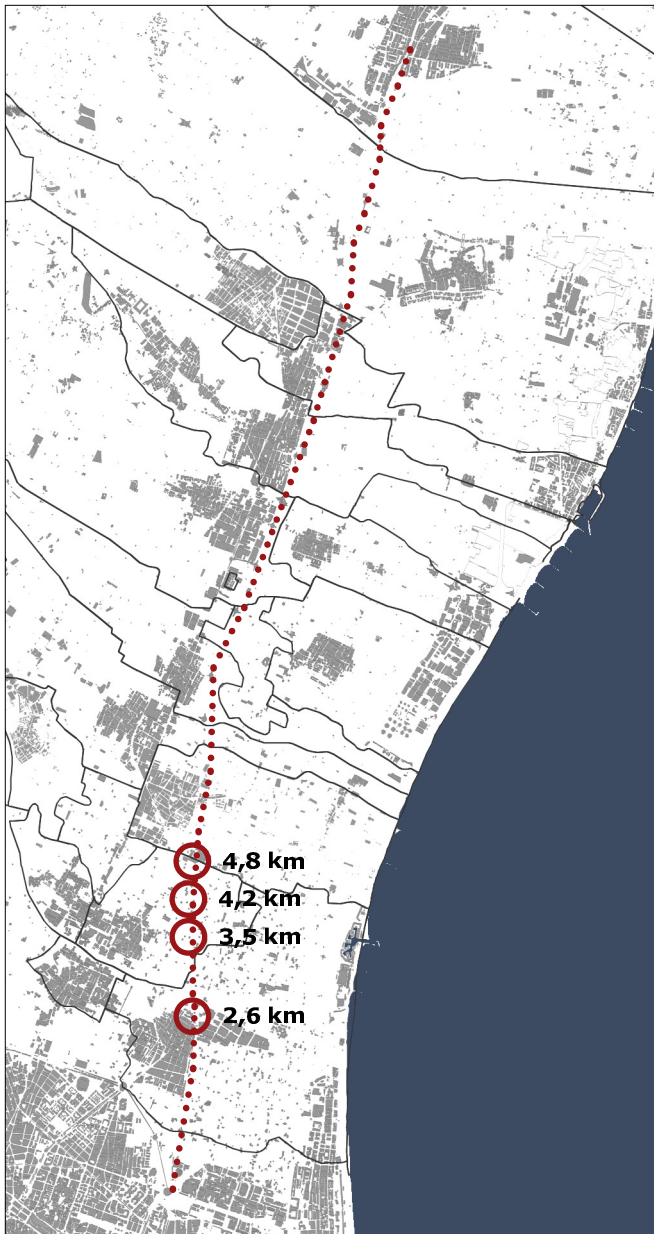


Fig. C5.6 Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.

2,6 km

Se localiza un edificio emblemático de ladrillo caravista que es el matadero municipal construido en 1933, este hace de rótula y se divide el tráfico motorizado por la vía del este y el ciclista (la Vía Xurra) por el oeste.

Una vez se llega al Barranco del Carraixet no hay puente directo que conecte la vía verde de un lado y otro del barranco, por lo que se debe girar hacia el este en busca del puente para el tráfico motorizado para luego, una vez cruzado, volver a abandonarlo en dirección este y recuperar el antiguo trazado del ferrocarril. Desde este punto, por primera vez, el carril bici empieza a ir realmente por encima de la explanación del ferrocarril. Hasta aquí hemos ido siempre en paralelo a la original ubicación de las vías.

3,5 km

Pasamos por el municipio de Almàssera, tomando precaución con el cruce de la carretera a Port Saplaya, Avinguda Mar o CV-311. A 300 metros de este cruce, al lado occidental de la vía, se localiza el Museo de la Huerta (que era el antiguo matadero municipal) y al oriental el Museo de la Horchata en la Alquería del Magíster o "Machistre".

4,2 km

Otro cruce con el denominado "carrer Parten a de Meliana", que comunica la población de Almàssera con un polígono industrial del término municipal de Meliana, pero no tiene un carácter de calle urbana, sino de una carretera entre huertas.

4,8 km

El antiguo puente que salvaba la carretera de acceso al barrio de Noya (Almàssera) se ha recuperado para la vía verde, ya que fue desmantelado cuando se clausuró la línea. Éste permite que la Vía Verde salve la carretera "Camí Barranquet". En su punto más alto llegamos al término municipal de Meliana.

Al bajar el puente encontramos en el lado este, una pequeña zona de descanso en la que se han empleado traviesas de madera para construir grandes maceteros. Podemos encontrar un moj n o miliario moderno de la ruta Vía Augusta. Los romanos colocaban estos miliarios para se nalizar las calzadas. La distancia entre un miliario y otro era de mil pasos (milla romana) lo que en la actualidad serían casi un kilómetro y medio.

Una vez hemos entrado en el municipio, podremos recorrer únicamente 360 metros de vía verde como tal, ya

que llegamos a una calle de la población (calle de Aragón-calle Vía Augusta), en donde no se distingue carril bici ni área reservada para vía.

5,5 km

En el 5,5km la vía verde cruza con la calle que lleva a la carretera de acceso al barrio litoral de Roca. Poca más adelante, otro cruce con un jardín que a su derecha engancha con el sendero ciclista de la Vía Augusta, que se separa hacia Albuixec (con una señalización particular con hitos y marcas azules). Se discurre entre las calles de la población casi 700m, hasta llegado a la Calle Doctor Fleming, en el que un pequeño parte? hace de puerta de nuevo a la Vía Xurra. En este parque se situaba el apeadero original de la población. En esta localidad se encuentra la parada de la línea de la empresa de Metro Valencia, a unos 200m de la vía verde.

6,0 km

A partir de este punto el antiguo ferrocarril se convierte en una ciclo ruta (CR-300), su firme es de tierra compactada. En el lado occidental encontramos que han vuelto a emplear las antiguas traviesas, en este caso como postes para cercar unos campos de cultivo.

6,6 km

Se localiza otra reconstrucción de una barraca, previa a una gran rotonda, aparece de nuevo un carril bici pintado en rojo y una vía peatonal que van pegados a la nueva circunvalación N340, que bordea las poblaciones de Albalat, Albuixech, Museros, Massalfasar, Massamagrell y La Pobla de Farnals. En ambos lados de la vía rápida de dos carriles en cada dirección, encontramos carril bici, aunque el del lado occidental es el que más continuidad tiene con el resto de la Vía Verde.

Toda esta variante ha hecho desaparecer la explanada original, aunque se han localizado carriles bici en sus laterales.

9,5 km

Se localiza la rotonda de Massamagrell, el carril bici es muy reducido. La anchura no siempre permite que se crucen dos bicicletas, ya sea por el propio carril como por los setos perimetrales.

12,0 km

El carril bici desaparece en la zona del polígono industrial de Massamagrell. Se puede continuar por la vía de servicio, aunque la circulación en únicamente de sentido norte-sur, por lo que habrá que tener especial precau-

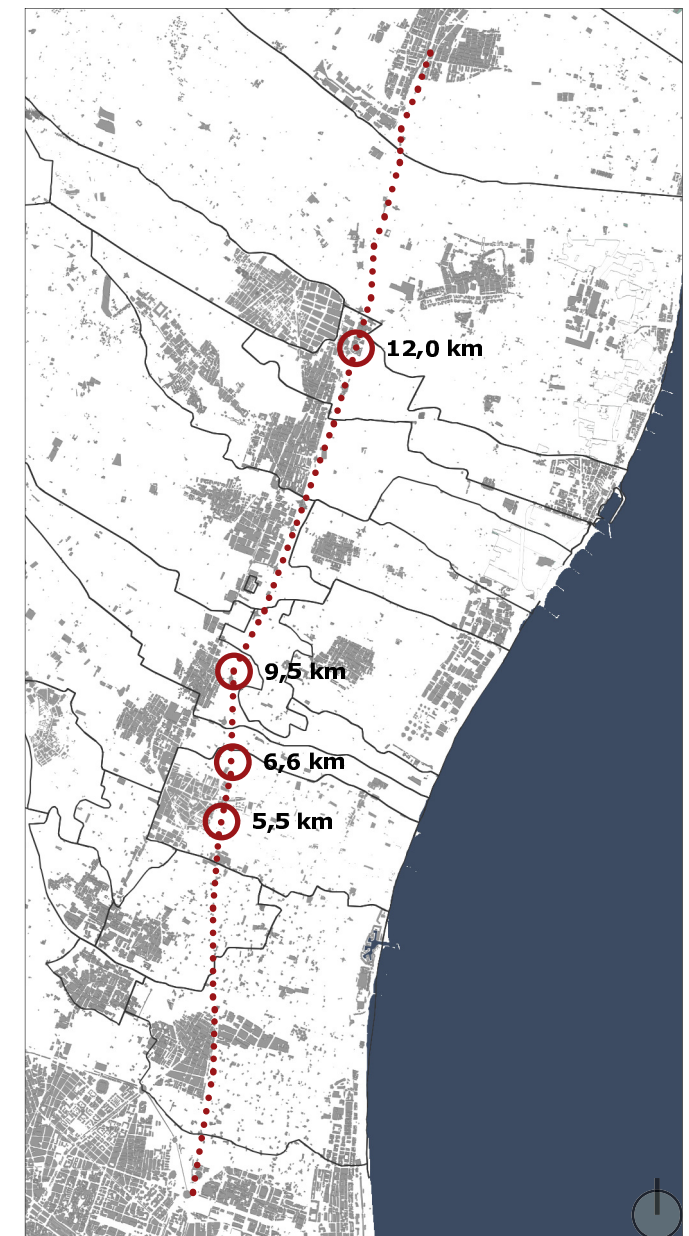


Fig. C5.7 Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.

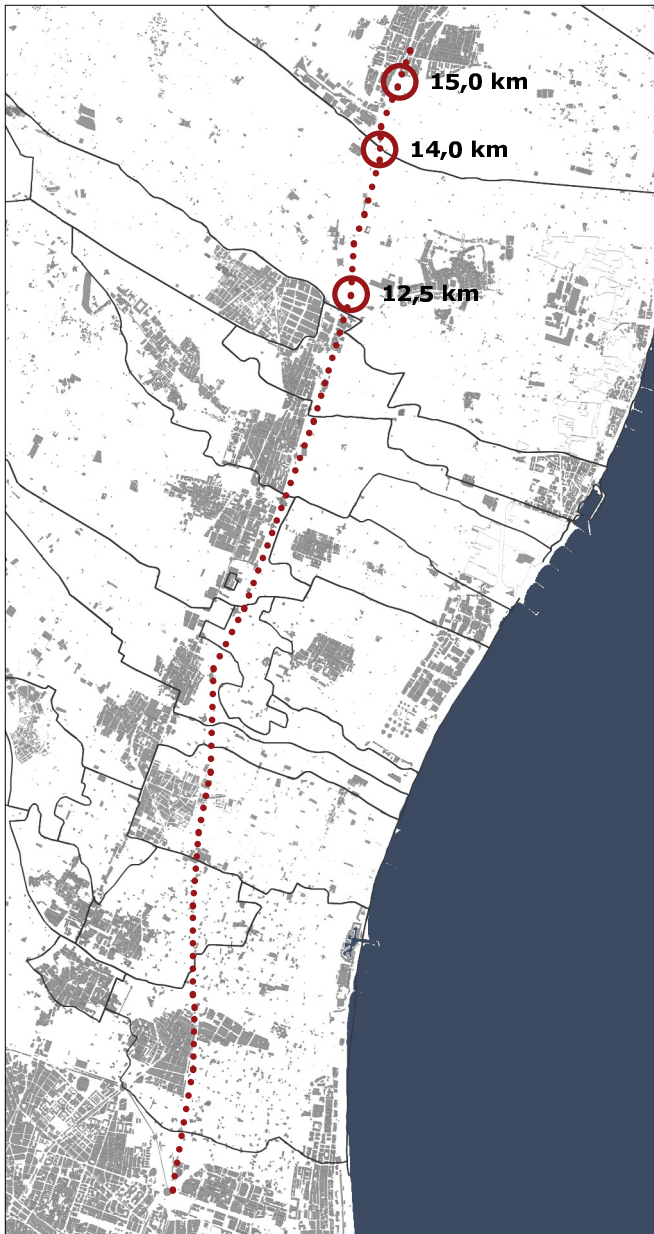


Fig. C5.8 Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.

ción.

Pasado el polígono llegamos a otra rotonda en la que se retoma el carril bici.

12,2 km

Encontramos un paso inferior para salvar un cruce con la carretera, tras el paso el carril bici se bifurca: el que va hacia el oeste se dirige al Monasterio de la Cartuja, y el del oeste que es la continuación de la Vía Xurra. En este punto volvemos a situarnos en la antigua explanada del ferrocarril.

12,5 km

En este punto podemos disfrutar hacia occidente de las vista de la Cartuja y hacia oriente de los dos cerros de El Puig. Había un tercero desde él salía otro ferrocarril que llegaba a El Grao de Valencia, puesto que se extraían los bloques de piedra para la construcción del puerto (finales de 1860). La autopista A-7 ocupó parte de los terrenos de éste ferrocarril.

12,8 km

Hay que cruzar la carretera CV-319, este último tramo hasta Puçol es de los mejor acondicionados de toda la vía, por sus dimensiones y acabados, como se estudiará en próximos capítulos.

14,0 km

La Vía Verde pasa sobre el barranco de Puçol por medio de un puente de tres ojos en muy buen estado.

15,0 km

Se llega a la población de Puçol. Desde este punto se localiza un panel informativo. Al llegar a las primeras casas podemos ver, a ras de tierra, tres zapatas de hormigón con trozos de hierro cortado que actuaban como base de los soportes del antiguo tendido eléctrico ferroviario.

Se llega a la avenida de la Mancomunitat de L'Horta Nord, que después de 1km conecta con la nueva estación de ferrocarril. Esta estación recibe un gran número diario de trenes de cercanías y regionales, que permiten, en determinados horarios, poder viajar con bicicletas.

Cerca de esta estación inicia el sendero GR-10, que conecta Puçol hasta Lisboa, y en el que confluyen las Rutas "Vía Augusta" y "Camino del Cid".

5.1.3. Documentos de Referencia de Planeamiento Territorial

5.1.3.1. ETCV - Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (en vigor)

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana es un instrumento de ordenación territorial a escala nacional, redactado por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Establece un periodo de 20 años, desde el 2010 que se aprobó al año 2030 que define la hoja de ruta que guiará hacia el crecimiento sostenible. Ésta prevé la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje. Este documento divide la Comunitat Valenciana en Áreas Funcionales, después de un minucioso estudio y análisis del territorio y de las diferentes variables que componen el sistema territorial. De todas las posibles opciones se han definido aquellas que garantizan los objetivos de sostenibilidad. Estas han sido sometidas a evaluación ambiental estratégica.

La ETCV:

- a) Define el modelo territorial en el año 2030, para que los diferentes actores sociales que intervienen en el territorio, tengan un marco claro de actuación.
- b) Destacar los criterios de ordenación del territorio para orientar los procesos de ocupación del suelo, en especial en el suelo no urbanizable.
- c) Identifica las oportunidades del territorio para compatibilizar el desarrollo económico con los valores ambientales y así dinamizar económicamente el territorio.**
- d) Coordina las actuaciones sectoriales de las Administraciones con el fin de obtener relaciones entre éstos para una mayor eficiencia en la Comunitat.
- e) Localiza algunas actividades estratégicas para simplificar el procedimiento.

Las áreas funcionales que están definidas en la Estrategia son: Els Ports-Baix Maestrat, Castellón, El Valle del Palancia, Valencia, Requena-Utiel, La Ribera del Xúquer, Xàtiva, La Safor, La Vall d'Albaida, La Marina Alta, Alcoi, La Marina Baixa, El Vinalopó, Alicante-Elx y La Vega Baja.

En cada área se analiza las siguientes estrategias territoriales: la Infraestructura Verde; el Sistema de Asentamientos; las Infraestructuras de Comunicación, Energéticas e Hídricas y la Actividad Económica.

El área que recoge la Vía Xurra y que describiremos a continuación es la de Valencia.

Área Funcional de Valencia

Cuenta con una población de 1.781.772 habitantes en 2009, formado por 90 municipios con una superficie total



Fig. C5.9 Áreas Funcionales de la Comunitat Valenciana. Sistema Metropolitano, de ciudades Medias y Rural
Fuente: ETCV

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora

de 3.764,7km². Los crecimientos se concentran en las vías de comunicación (principalmente la A-3 y la CV-35), en el interior pierde población en favor de la ciudad de Valencia y su primera corona metropolitana.

Respecto a la estructura laboral de la población del área, casi tres cuartos se dedica al sector terciario (perdiendo importancia conforme se aleja de la capital), un 15% a la industria, un 10% a la construcción y casi un 3% a la agricultura. En la segunda corona toma importancia el sector industrial y la construcción. Salvo en la zona de trabajo donde sí se que encuentra un porcentaje mayor de población que se dedica a la agricultura.

Según indica la ETCV esta gran área tiene las siguientes oportunidades (Nota a pie de página: extraído del documento de la ETCV)

1. La posición geográfica respecto al arco mediterráneo y al centro de la península
2. Las posibilidades de relación con el continente africano
- 3. Patrimonio ambiental de extraordinario valor y diversidad**
- 4. Patrimonio cultural y paisajístico monumental**
5. Amplitud del territorio para su expansión interior
6. EL mayor puerto comercial del Mediterráneo
7. Elevadas pautas de modernidad y tolerancia
8. Contenedores culturales de relieve internacional
9. Tejidos urbanos idóneos para la atracción de talentos
10. Universidades punteras a escala internacional
11. La llegada de la alta velocidad
- 12. Fuerte personalidad urbana y territorial**
13. Una de las mayores longitudes de playas urbanas del Mediterráneo
- 14. La Huerta y el comercio de proximidad**
- 15. Crecimiento extraordinario del turismo urbano**
16. Clima con elevado nivel de confort
17. La mayor área industrial al sur del paralelo 40º en Europa
- 18. Crear una red de bulevares urbanos conectados con la Infraestructura Verde del territorio**
19. Precios de la vivienda relativamente bajos
20. Las posibilidades de cooperación municipal y formación de redes de ciudades
21. Los sistemas de plataforma reservada para el transporte público
- 22. La calidad y posibilidad de sistema rural del Área Funcional de Valencia**

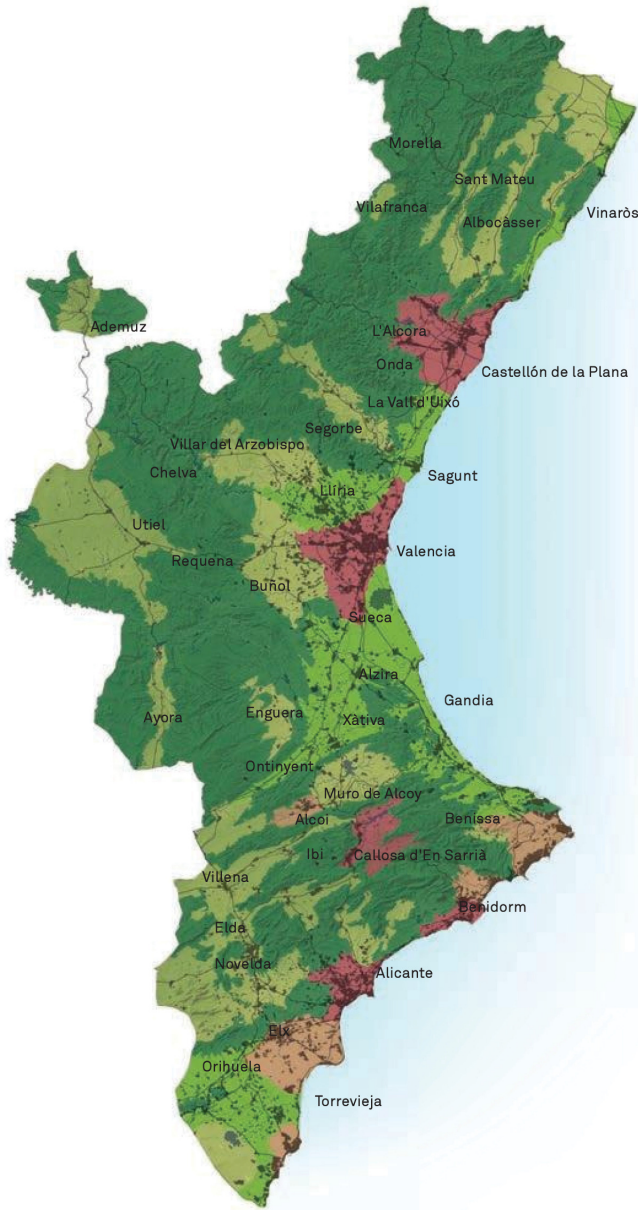


Fig. C5.10 Principales Áreas Urbanas
Fuente: ETCV

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización e mejora

- 23. Uno de los aeropuertos con mayores crecimientos de tráfico
- 24. Las grandes posibilidades de la industria cultural, la medicina y las energías renovables
- 25. El conocimiento de marca Valencia en el resto del mundo.

De todas aquellas actuaciones que propone la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, destacaremos aquellas que tienen una relación directa o indirecta con la Vía Verde y nuestro ámbito de estudio para centralizar y valorar las posibles estrategias que se recogen y propone la administración autonómica.

Visión y objetivos

1. Consolidar la infraestructura Verde, como sustrato territorial, que permita conservar y poner en valor los activos medioambientales, paisajísticos y culturales del territorio:
 1. Conectar los ecosistemas litorales y de interior a través de un sistema de corredores territoriales y biológicos. La Vía Xurra es un conector entre Valencia y Puçol, con dirección norte-sur. Este eje no conecta espacios de valor medioambiental en particular, pero sí que formaría parte de una gran red de Infraestructura Verde que permite la conexión de todos los espacios.

En primer lugar la Vía Verde tiene una posible conexión, a realizar en el futuro, con la Vía Ojos Negros. Ésta tampoco está ejecutada por completo, pero una vez conectadas y terminadas conectarán Valencia con Teruel y todos aquellos espacio Naturales que se encuentran en su recorrido.
 2. Conservar y poner en valor el extraordinario patrimonio ambiental y cultural del área funcional. La Vía atraviesa un gran espacio y conector como se considera la Huerta de Valencia (en el apartado siguiente se estudiará el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, sin aprobar en la actualidad). La Huerta Norte de Valencia es un gran tablero donde encontramos importante elementos de patrimonio cultural y ambiental. Ya no sólo el propio de las zonas urbanas que se localizan en ésta, sino el asociado y vinculado a la huerta y a su forma de habitarla.
2. Desarrollar un sistema de asentamientos que ocupen el territorio de forma racional y mejoren la calidad urbana, la eficiencia económica y la prestación de servicios para el conjunto.
 1. Definir un conjunto de nodos urbanos estratégicos para mejorar el acceso de los ciudadanos a los equipamientos sociales. Considerando a la Vía Xurra como un

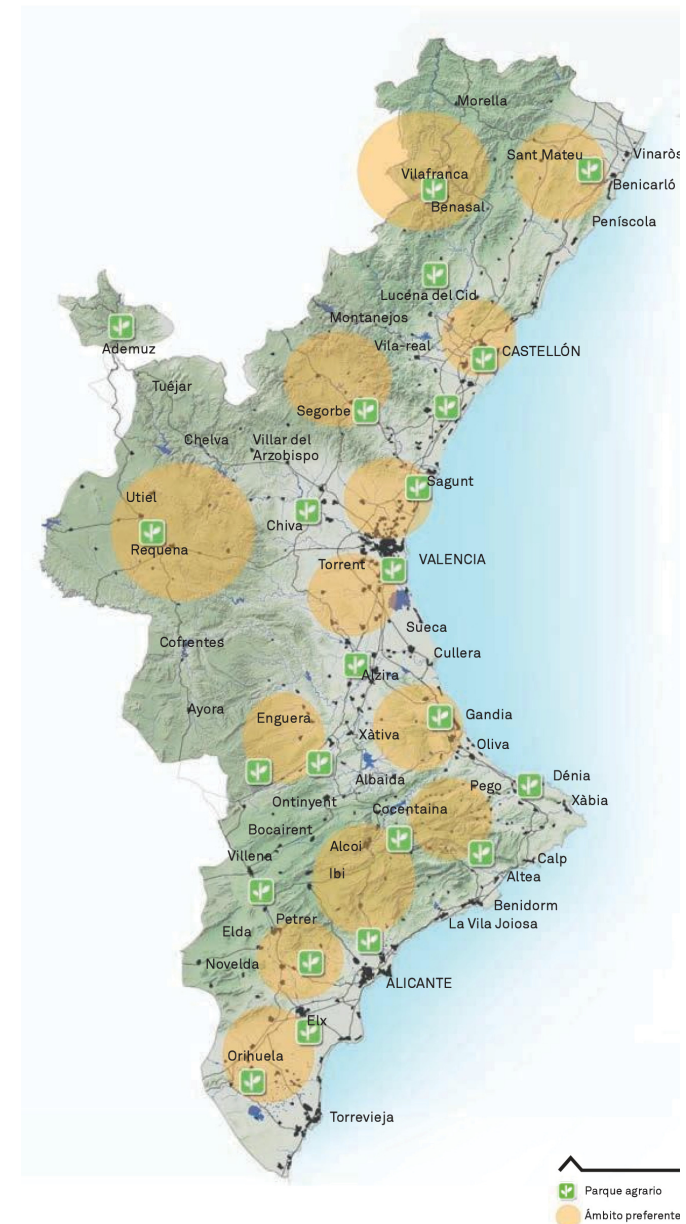


Fig. C5.11 Parques Agrarios Fuente: ETCV

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora

elemento, que no solo es un eje de movilidad, sino que aúna y engarza ciertos espacios y genera un recorrido de equipamientos del cual se nutrirán todos los usuarios de la Vía en general y los habitantes de los municipios que conecta en particular.

2. *Proponer un conjunto de áreas estratégicas para mejorar la calidad del espacio urbano.* Cabe destacar que, aunque el recorrido de la Vía no se localice en su mayoría en suelo urbano (salvo el tramo de Meliana) el trazado se localiza en suelo no urbanizable común, pero, aun ubicándose en este suelo, atravesando espacios antropizados por el hombre (huerta y poblaciones), complementa los espacios abiertos de los núcleos urbanos.
3. *Proponer un conjunto de ámbitos estratégicos para la implantación de nuevos usos económicos en el territorio.* En este caso, ya no es la proposición inicial de nuevas economías, sino la puesta en valor de aquellas que se han ido olvidando o infravalorando. En el caso del sector agricultura, ha sufrido un cambio sustancial en los últimos años. Después de haber sido un sector muy olvidado, aunque base de la economía histórica de la ciudad de Valencia, en el área que acontece al estudio, la huerta norte de Valencia, se retomaron las actividades enfocándolas hacia una producción más sostenible con el medio ambiente y de calidad. Este producto, en su mayoría era exportado a otros países europeos. En la actualidad, la crisis ha provocado que mucha gente haya vuelto a profesiones como la de agricultor y por tanto se vuelve a potenciar esta actividad económica. La preocupación actual por el medio ambiente y la calidad de vida en las ciudades, crea necesidades en gran parte de la población de volver a tener contacto con la tierra. Por esta razón se ha visto incrementados y están en auge los huertos urbanos.

3. *Diseñar un esquema de infraestructuras de comunicación y energéticas que permitan la mejora de la competitividad global del área funcional: Desarrollar actuaciones que permitan mejorar la movilidad sostenible en el área funcional.* Por la localización y la entidad de la Vía Verde que estudiamos, no sólo se trata de un eje turístico, sino que, en mayor medida, supone una vía de circulación ciclista y peatonal que conecta los municipios del área metropolitana de Valencia con ésta. En este sentido cobra importancia la Universidad Politècnica de Valencia y su proximidad a la Vía Xurra.

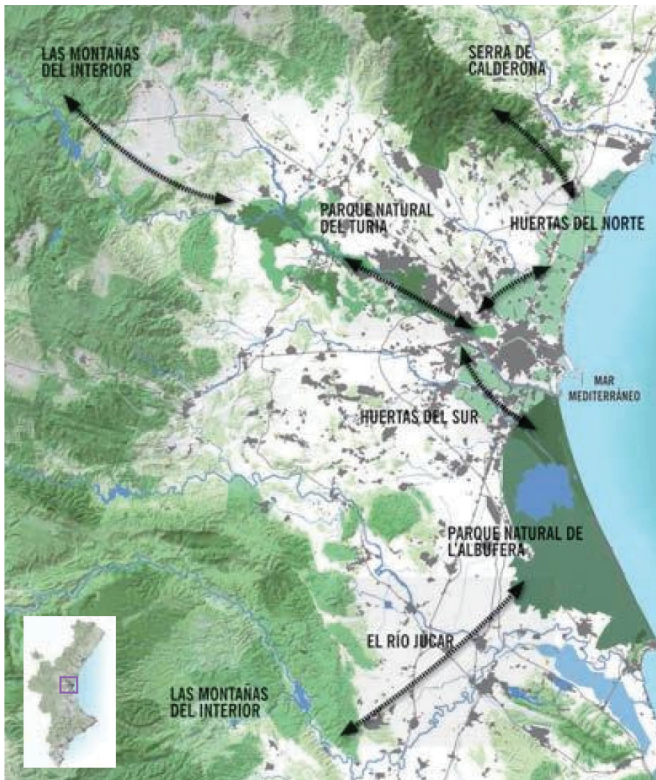


Fig C5.12 Infraestructura Verde a escala regional.
Fuente: ETCV

4. *Desarrollar nuevas actividades económicas basadas en la cualificación del territorio y la innovación:*
 1. *Fomentar la puesta en marcha de fórmulas innovadoras de la actividad turística mediante la asociación entre el litoral y el interior.* Aunque no se trata de un eje estrictamente litoral, su proximidad a éste y el entorno le confiere características únicas. La zona más próxima se localiza a unos 2km del litoral, y la más lejana a 4km; pero la planicie que se atraviesa permite disfrutar de vistas largas sobre el territorio. Si nos colocamos mirando al norte, tenemos a nuestra derecha el Mar Mediterráneo y al noroeste la Sierra de Calderona nos cierra las vistas en la lejanía. La Vía queda atravesada por el Barranco de Carraixet transversalmente, ya que la direccionalidad de éste es oeste-este. Como se ha indicado anteriormente, no conecta estos espacios directamente pero estos elementos quedarán conectados con la Infraestructura Verde propuesta por la ETCV.
 2. *Proponer actividades económicas innovadoras basadas en los sectores industriales.* En el área que nos acontece, las actividades industriales quedan más vinculadas a la carretera V-21, de Valencia a Barcelona. Se tiene previsto el Corredor Mediterráneo como tercera vía del ferrocarril. Con esto se entiende que las nuevas actividades económicas relacionadas con el sector industrial se localizarán próximas a los actuales polígonos industriales, en particular, y en general próxima a las nuevas infraestructuras que conectarán en territorio con Europa.
 3. *Proponer actividades económicas innovadoras basadas en los servicios.* La importancia del turismo en este tipo de vías y su universalidad creará, paulatinamente, servicios vinculados al trazado de la Vía Xurra en muchos casos rehabilitando elementos patrimoniales que estaban vinculados al sector ferroviario, como se ha realizado en otras vías verdes, y es política de la FEE.

Propuestas estratégicas: la Infraestructura Verde

¿Qué es la Infraestructura Verde? Se define como Infraestructura Verde las áreas y los elementos del territorio que tienen un mayor valor cultura, visual y natural (parques naturales, humedales, miradores, castillos,...). También se incluyen las zonas que preferiblemente han de quedar sin urbanización porque son zonas que se encuentran sometidas a riesgos ambientales (inundaciones, erosión, suelos agrícolas de elevada capacidad,...). Sin olvidarnos de los corredores ecológicos y conexiones funcionales que ponen en relación todos los aspectos

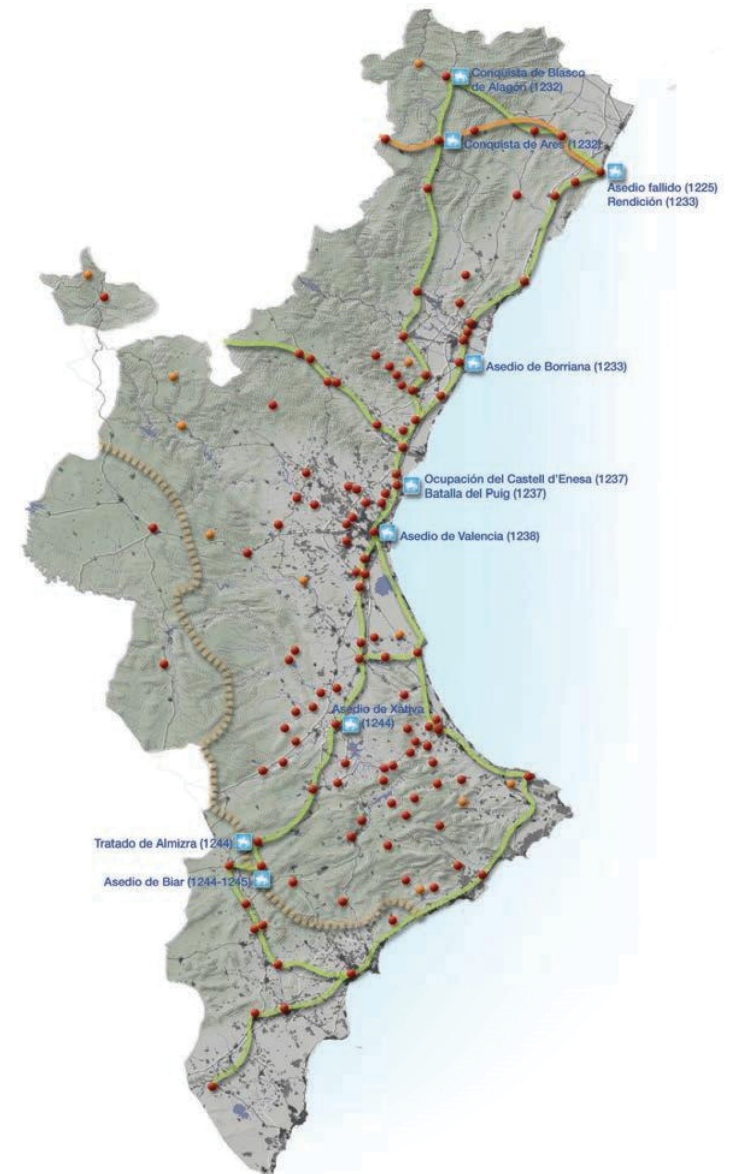


Fig. C5.13 Ruta Cultural Jaume I
Fuente: ETCV

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora

anteriores, garantizando la correcta conexión territorial y funcional de los elementos integradores de la Infraestructura Verde. Dentro de éste último encontramos la red hidrográfica, las vías pecuarias, la red de senderos, las carreteras escénicas, y, como no podía ser de otra forma, las vías verdes en general y la Vía Xurra en particular.

El área de Valencia cuenta con importantes elementos ambientales como son el frente marítimo, le Huerta, el Riu Túria, l'Albufera, Parc Natural de la Serra Calderona, Sierras de Martés y el Ave, el Sabinar de Alpuente, la Sierra de Malacara, la Sierra de Negrete y cauces fluviales de gran importancia como el Barranc de Carraixet o el Barranc de Torrent.

Todos estos espacios están conectados tanto desde el punto de vista ecológico como funcional gracias a los cauces fluviales y sus afluentes, así como otros corredores como ya se han descrito anteriormente.



1. Conectar los ecosistemas litorales y de interior a través de un sistema de corredores territoriales y biológicos:

- Corredor fluvial del Barranc del Carraixet. El cauce nace desde la Sierra Calderona, con afluentes de Gátova y Náquera, hasta desembocar en el Mediterráneo, conectando de esta forma el interior con el litoral, atravesando por diferentes tipologías de paisajes y espacios. Eje transversal a la Vía Xurra, permite recorridos alternativos y favorecer la conectividad de los diferentes espacios.
- Corredor terrestre de la Huerta de Valencia. Conectando en todas las direcciones las poblaciones, el interior y exterior,... Su red de caminos y acequias crean una gran red milenaria que relaciona los diversos elementos en un gran área.

2. Restaurar los ecosistemas fluviales, zonas húmedas y espacios litorales de mayor valor:

- Regeneración ambiental y paisajística de la Marjal dels Moros. A tan solo 5 km de la población de Puçol. Humedal se extiende por el municipio de Sagunto y Puçol, con una extensión de casi 621ha, con protección específica de LIC y ZEPA.
- Regeneración de tramos urbanos del Barranc del Carraixet. El Carraixet no es accesible en todos sus tramos, por tanto no se puede considerar un corredor que conecte en la actualidad la Sierra Calderona con el litoral. Por ello es necesario restaurar, tanto a nivel medioambiental como funcional, algunos tramos de éste.
- Actuaciones de regeneración paisajística del PAT de Protección de la Huerta. En el siguiente punto se tratará en particular este Plan de Acción Territorial.
- Regeneración de la Zona Húmeda Marjal de Rafalell y Vistabella. Casi 103ha de extensión abarcando

Fig. C5.14 Ruta Cultural Mio Cid
Fuente: ETCV

tierras del término municipal de Massamagrell y de Valencia. Se encuentra a unos 3km del trazado de la Vía Xurra.

3. *Conservar y poner en valor el extraordinario patrimonio ambiental y cultural del área funcional:*

-*Ruta de Jaime I e interpretación de hitos históricos.* Esta ruta cultural, que se basa en la narración del "Llibre dels Feits" y otras incorporaciones históricas, se localiza muy próxima a la Vía Xurra, siendo en muchos casos próximas. Itinerario interpretativo que recorrerá los paisajes y bienes culturales existentes en el momento de la conquista (siglo XIII) y los creados como consecuencia de ésta.

-*Desarrollo del PAT de Protección de la Huerta (itinerarios, caminos escénicos, etc.).* Como se ha indicado anteriormente se profundizará en el próximo apartado. Por otro lado destacar que en la ETCV ya indica como estrategia la creación de 23 Parques Agrarios cercanos a los núcleos de población para favorecer el consumo de productos agrarios propios y mejorar las condiciones ambientales de los entornos metropolitanos, uno de ellos al norte de la ciudad de Valencia y área de nuestro estudio. También indica que debería usarse el 50% del producto de las huertas a menos de 50km del punto de consumo. En nuestro caso la localización de la Vía Xurra en un entorno de estas características, tiene un beneficio recíproco, por un lado la vía permite el acceso a los campos, de forma sostenible, sin generar humos ni residuos contaminantes, y por otro lado el campo le ofrece a la vía un entorno agradable y un paisaje único.

-*Vía Augusta.* Con un trazado norte sur, transcurre de forma casi paralela, sobre todo desde Meliana hacia el norte. En algunos documentos tienden a confundir estas vías aunque claramente se pueden diferenciar.

-*La vía del litoral.* Se supone vía litoral la que de continuidad y conecta todo el litoral de la Comunitat Valenciana, por la proximidad de la Vía Xurra con el litoral esta también tendrá gran importancia, permitiendo recorridos alternativos a poca distancia, entre 1,9 y 3,7 km.

-*Rutas cicloturísticas del Parc Natural de la Serra Calderona.* Desde la población de Puçol se puede acceder al GR -10, atravesando la Sierra Calderona pasando por Segart, Serra y Gátova llegando a Andilla, el recorrido une Puçol con Lisboa. A 60km de Puçol conecta con el GR-7, este último atraviesa toda la Comunitat de norte a sur, con una distancia de unos 600km, conectando desde Pinoso hasta Fredes, forma parte del sendero europeo E4, que proviene desde Peloponeo (Grecia) iniciándose en el templo de Delfos, atraviesa el arco mediterráneo llegando hasta Tarifa (España). De ahí la gran importancia y la conectividad que fomentaría la Vía Xurra de calidad al unir estos grandes recorridos con Valencia y otros municipios.

-*Ruta del Mío Cid.* Itinerario turístico-cultural basado en el personaje histórico Rodrigo Díaz y la obra del "Cantar del Mío Cid". El recorrido del Cid histórico no se corresponde con el del Poema, el camino se

basa en la obra literaria. El itinerario es próximo a la Vía Xurra e intersecta con esta en algún punto.
 -Parque agrario de la Huerta. Se definirá y concretará en el próximo punto.

4. *Las infraestructuras de comunicación, energéticas e hídricas.*

5. *Desarrollar actuaciones que permitan mejorar la movilidad sostenible en el área funcional:*

-*Hub de movilidad regional de Valencia.* Si en la ETCV consideran la ciudad de Valencia como un nodo de centralidad a nivel regional, las conexiones hacia este han de ser reforzadas, en este aspecto la Vía Xurra sería un eje de movilidad blanda de conexión de los municipios al norte de la capital con esta. No olvidemos que nuestra Vía Verde no es únicamente una vía turística y de ocio, sino que supone un eje de movilidad blanda importantísimo.

-*Extensión línea 2 hacia Almàssera, Campolivar y Tavernes Blanques y la extensión línea 4 hasta Patacona y Paterna Norte.* Estas dos intervenciones supondrían mejorar el acceso sostenible al área de trabajo entorno a la Vía Xurra. Permitir la intermodalidad y flexibilizar el uso de este eje.

-*Intercambiadores y aparcamientos disuasorios en València Sud, Faitanar, Empalme y Palmaret-Machado.* La ubicación de aparcamientos en la parada del metro de Palmaret, y su proximidad a la Vía Xurra, podría completar la oferta de usos para ésta.

-*Red ciclista metropolitana y red de itinerarios peatonales.* En este aspecto es clave la Vía Xurra, ya que, como se ha indicado anteriormente, no se trata sólo de un eje turístico y de ocio, sino que supone un eje básico para conectar los municipios del norte de Valencia, sobretudo Alboraya y Meliana, con Valencia. Por tanto será clave la correcta solución de la propia vía con los diferentes núcleos que atraviesa, para permitir un acceso correcto y una buena conectividad.

5.1.3.2. PATIVPCV - Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana (propuesta)

Plan de Acción Territorial del Paisaje de la Comunitat Valenciana es de carácter sectorial. La redacción de este documento tiene dos objetivos claros, por un lado se pretende caracterizar el paisaje a escala regional, para dotarle de un valor y regular una protección hacia éste. Y por otro lado la delimitación e identificación de la Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana que se define, a modo de idea y esbozo, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Ambos objetivos pretenden compatibilizar cualquier crecimiento en el territorio y desarrollo socioeconómico con la puesta en valor de nuestro paisaje.

Para la delimitación de los paisajes en la Comunitat Valenciana, se ha recurrido al Atlas de España "Tipos de Paisaje en España" para realizar, con mayor detalle, el Atlas de la CV: "Unidades de Paisaje", "Ambientes Paisajísticos" y "Tipos de Paisaje". Con ayuda de éstos se han definido 40 Paisajes de Relevancia Regional.

Objetivos

- Poner en valor el paisaje de la Comunitat Valenciana como factor de competitividad
- Considerar el paisaje en los procesos de planificación del territorio.
- Coordinar la actuación de las distintas administraciones públicas en materia de paisaje.

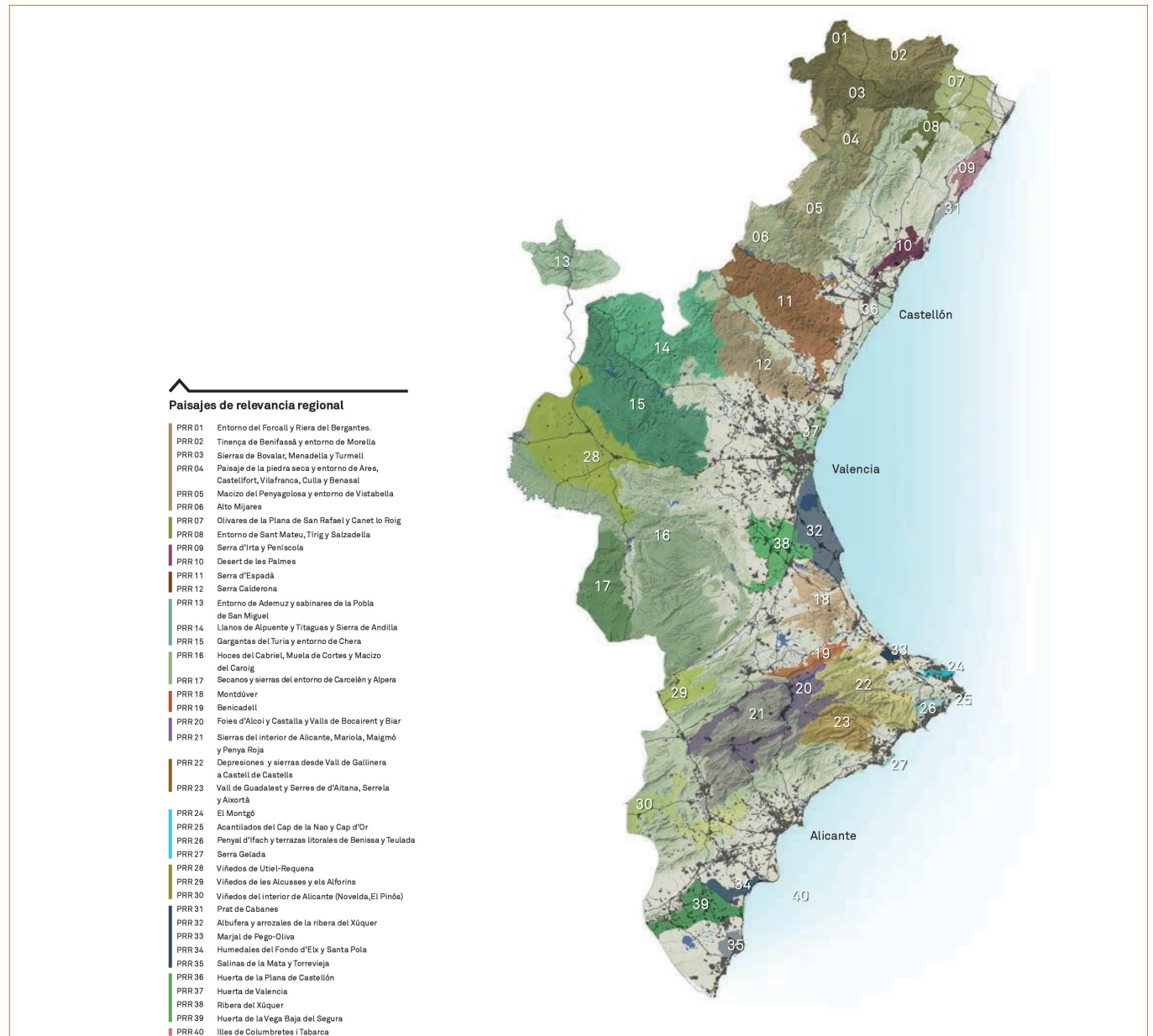


Fig. C5.15 Paisaje de Relevancia Regional. PRR 37: Huerta de Valencia. Fuente: PATIVPCV



Estrategias para alcanzar los objetivos

- Establece la identidad y protección de los Paisajes de Relevancia Regional como estrategia para alcanzar los diferentes objetivos, al igual que definir la Infraestructura Verde de la Comunitat.
- En este documento se dan las pautas para la definición de la Infraestructura verde en las diversas escalas; supramunicipal, que es la que permite definir la infraestructura con mayor precisión y a escala municipal, donde se puede valorar con mayor rigor los aspectos visuales.
- Favorecer el uso y disfrute público del paisaje. Define ciertas rutas escénicas.
- Mejorar y restaurar los paisajes deteriorados.
- Establecer criterios y directrices para elaborar estudios de paisaje y estudios de integración paisajística.
- Establecer criterios y directrices para la mejora visual de los accesos a los núcleos urbanos y de las áreas de actividad económica.
- Establecer criterios y directrices para la protección de las vistas desde los principales recorridos y de las vistas más valiosas.

Proyectos y acciones dinamizadoras

Dentro del documento se definen mediante fichas una serie de proyectos y acciones, valorando la prioridad de cada uno de ellos. Entre todos se destacan aquellos que tienen relación con el área que acontece a este estudio:

- Integración paisajística de las infraestructuras.* Podemos tomar en consideración tanto que nuestra vía debe estar integrada paisajísticamente en el entorno, como aquellas infraestructuras potentes próximas a nuestra Vía Xurra como es la N221 o carretera a Barcelona, la línea de ferrocarril Valencia-Barcelona y otras carreteras transversales como la CV311 y CV313. De prioridad Alta.
- Infraestructura Verde área metropolitana de Valencia.* Con una prioridad Alta. El objetivo es la protección del paisaje y la puesta en valor de los recursos paisajísticos de la zona y potenciar la competitividad económica del área metropolitana.
- Guía para la Infraestructura Verde a escala municipal.* De prioridad Muy Alta. Ésta sentará las bases para la delimitación y establecerá la metodología y principales aspectos a tener en cuenta para la creación de la Infraestructura Verde a distintas escalas.
- Red de corredores ecológicos funcionales.* Entre estos podemos encontrar la Vía Xurra como parte de la red. Los corredores conectarán espacios protegidos, garantizando su conservación e impulsando el uso público de estos espacios. La prioridad de ejecución de este proyecto es Media.
- Guía metodológica. Estudio de Paisaje.* Su objetivo es clarificar la metodología de un estudio de paisaje, explicar y hacer comprensible cada una de las fases del proceso e ilustrar mediante ejemplos y casos, los pasos que se

Fig. C5.16 Grandes formas del territorio
Fuente: PATIVPCV

deben seguir para su elaboración. Prioridad alta.

-*Guía metodológica. Estudio de Integración Paisajística.* Tiene objetivo el mismo que el anterior pero enfocado a la integración de proyectos. Prioridad Muy Alta.

-*Guía metodológica. El Paisaje y la Evaluación Ambiental Estratégica de Planes Generales.* Pretende informar a los profesionales como integrar el Estudio del Paisaje dentro del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica. Prioridad Muy Alta.

-*Guía de buenas prácticas en el paisaje.* Con esta guía se pretende adecuar los proyectos al paisaje estableciendo criterios de integración del mismo. Prioridad Muy Alta.

-*Guía de acceso a los núcleos urbanos.* Debe recoger los modos de actuar en estos espacios claves, de forma que se potencie y mejore la calidad paisajística de los núcleos urbanos y de sus accesos en particular. Prioridad Alta

-*“Guía de integración de los polígonos industriales”.* Prioridad Muy Alta. La Vía Xurra pasa entre el polígono industrial de Alboraya y el núcleo poblacional del mismo. Esta guía daría las claves para solucionar el borde de ambos y su contacto con la vía de movilidad blanda.

-*Guía tratamiento paisaje desde las infraestructuras de comunicación.* El objetivo es preservar los paisajes de mayor valor que se perciben desde las infraestructuras y definir criterios de integración paisajística de los usos y actividades que se implanten en estas cuencas visuales. Su prioridad es Alta. Aunque parece que la guía establece como infraestructuras aquellas que son rodadas, no debemos olvidar que nuestro estudio se centra sobre una infraestructura de movilidad blanda, por tanto las directrices u objetivos que se deban

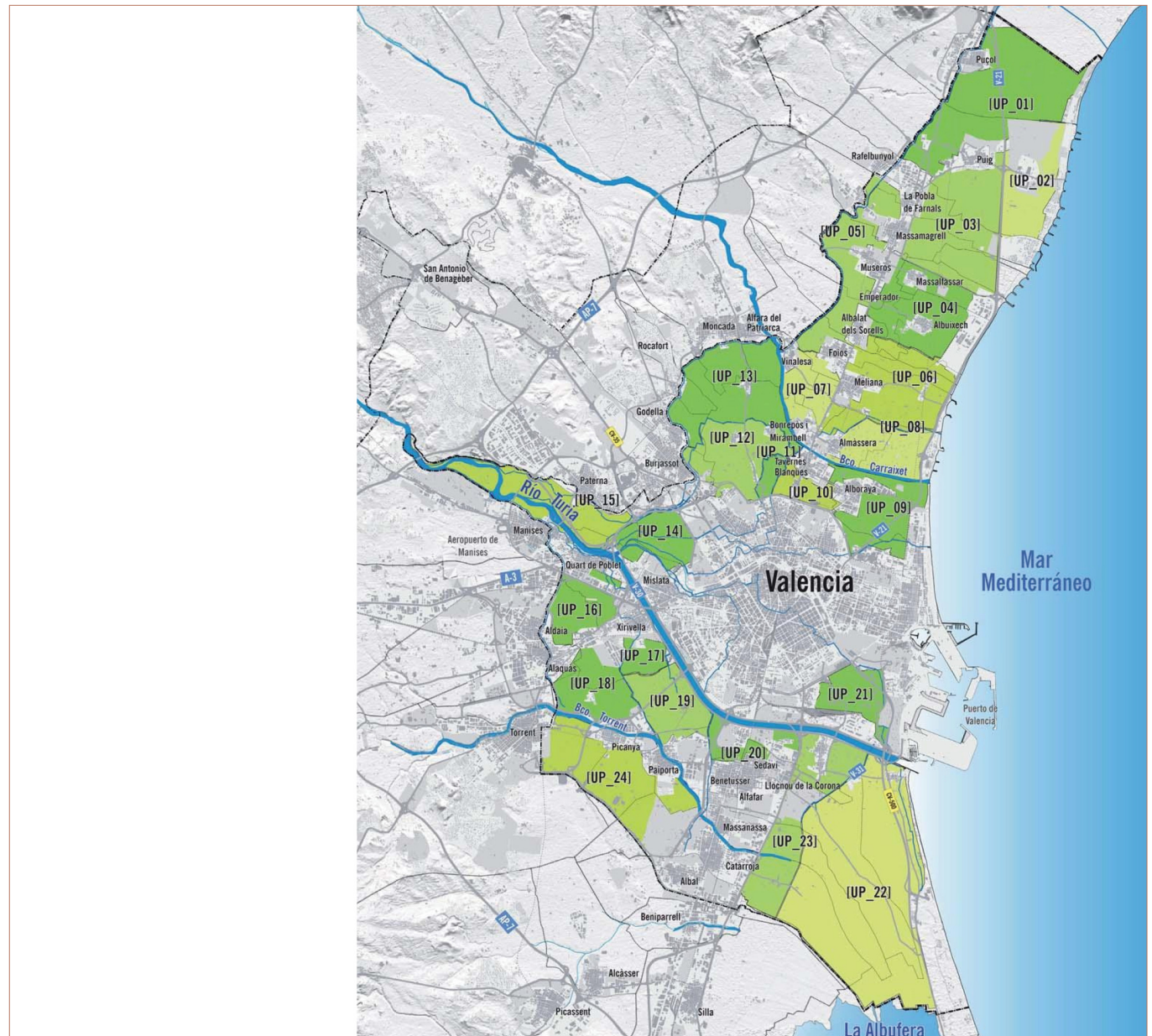


Fig. C5.17 Unidades de Paisaje
Fuente: Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia

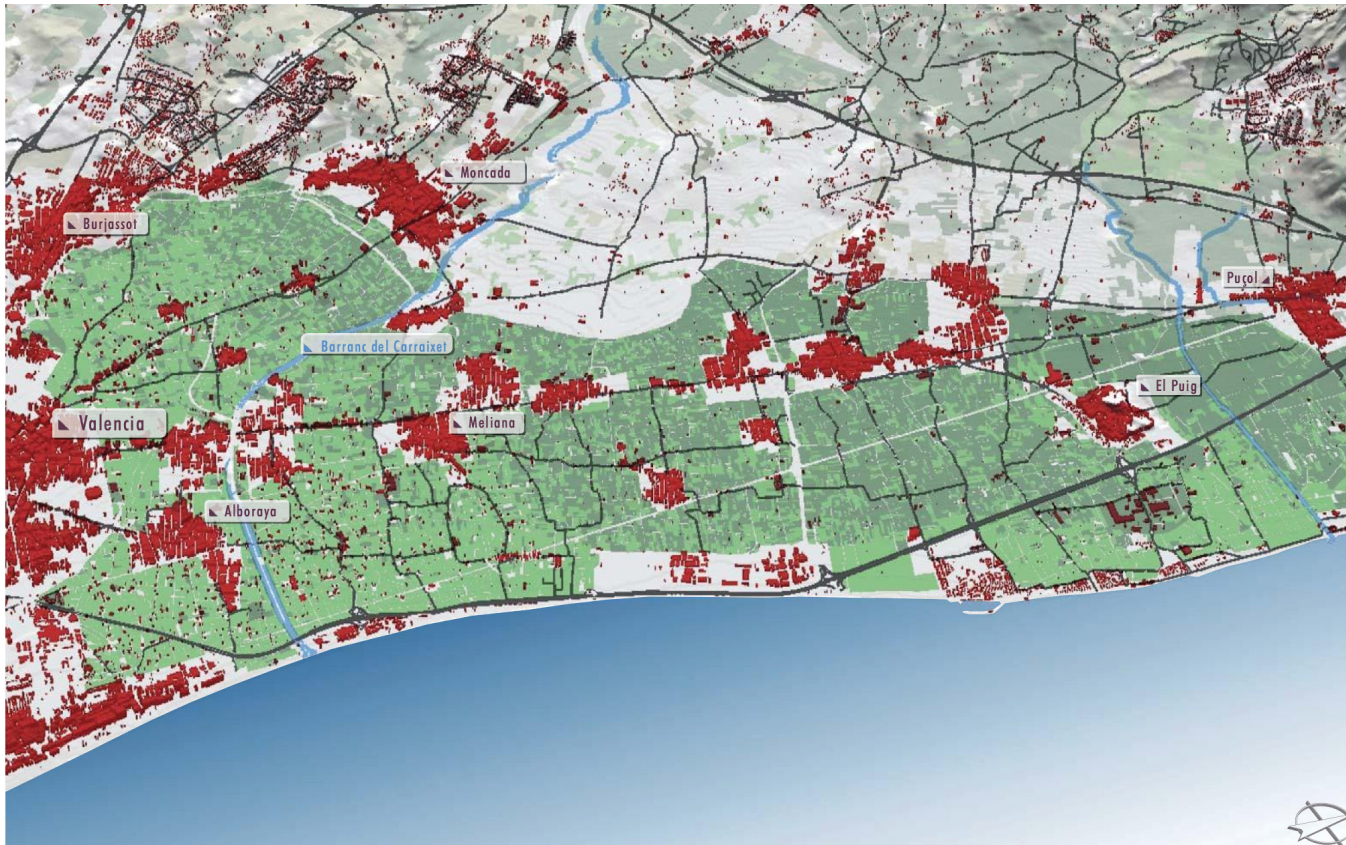


Fig. C5.18 Paisaje de Relevancia Regional 37: Huerta de Valencia
Fuente: PATIVPCV

definir en esta guía también serán de ejemplo para vías no motorizadas.

-*Guía tratamiento entorno de hitos culturales paisajísticos.* En nuestro caso la Vía Verde pasa cerca de elementos patrimoniales como BICs o BRLs que tienen un área de incidencia que abarcaría parte de la infraestructura y del paisaje común a todos. Debería tenerse en cuenta a la hora de abordar el estudio de la Vía Xurra. Prioridad Alta.

Según la delimitación y definición de la Infraestructura Verde en la Comunitat Valenciana a escala regional de este documento, el área objeto de estudio se localiza en un "Paisaje Cultural Agrícola", atravesado de este a oeste por un corredor de "infraestructura verde" como es el barranco del Carraixet y de norte a sur por la Vía Verde la Vía Xurra.

El plano de define los Paisajes de Relevancia Regional establece el área de trabajo en el PRR-37 denominado "Huerta de Valencia".

En el Catálogo de los Paisajes de Relevancia Regional se definen:

Lugares de valor

-*Atención a paisajes culturales de primer orden de la huerta de Alboraya, Meliana y Almàssera, Huerta de San Miquel dels Reis, Huerta del Arco de Moncada, Huerta de Campanar y Huerta de Rovella en el que se concentra un rico patrimonio arquitectónico hidráulico y rural.*

-*Atención especial sobre espacios libres costeros y lo*

sistemas palustres conservados como el Marjal del Moros y en estado de regeneración como Rafalell y Vistavella.

-Atención especial sobre los hitos paisajísticos más importantes como el Monasterio de San Miguel de los Reyes o el Monasterio del Puig.

-Paisajes urbanos valiosos como el centro histórico de la ciudad de Valencia.

Conectividad del paisaje

-Especial consideración sobre el corredor del Turia dentro y fuera de la ciudad de Valencia, en especial en su desembocadura en las proximidades de Nazaret, y sobre los corredores del Barranc del Carraixet y Barranc de Torrent-Catarrotja.

-Mantenimiento de la continuidad de la matriz agrícola, preservando espacios intersticiales de carácter agrario entre los núcleos de población y la infraestructura hidráulica histórica de riego por gravedad.

Visualidad del paisaje

-Especial atención sobre la conectividad funcional radial que vincule a través de una red peatonal-ciclista los núcleos de l'Horta, poniendo en valor sendas milenarias como la Vía Augusta.

-Especial cuidado en las entradas a la ciudad de Valencia y en las entradas al área metropolitana por los principales corredores viarios, así como de las siluetas urbanas sobre la huerta valenciana.

-Especial cuidado en bordes urbanos y transiciones huerta-ciudad.



Fig. C5.19 Paisajes de mayor valor de la Huerta histórica de Valencia
Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección Huerta de Valencia

5.1.3.3. PATHV Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia (propuesta)

Este Plan de Acción Territorial ha sido redactado para dar respuesta a la actual y creciente demanda social para proteger la huerta, siendo conscientes de las amenazas existentes hacia este espacio y reconociendo el importante valor, desde múltiples puntos de vista, que se recogen en este espacio.

"Valencia ha crecido históricamente sobre la huerta, pero a un ritmo muy lento y sin que debilitara la estrecha vinculación (funcionalidad, financiera, de empleo) entre la ciudad y el entorno agrario. El equilibrio empieza a quebrarse durante la segunda mitad del siglo XIX". Pero este proceso se puede observar no sólo en la ciudad de Valencia, sino en todas las poblaciones que se localizan en la comarca de L'Horta Nord.

La Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP) establece la necesidad de protección de este espacio, por ello se redactó el Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia, también denominado Plan de la Huerta, que se encuentra a la espera de aprobación por parte del Consell. Esta Ley y el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana (Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell) permiten obtener un nuevo marco normativo para poder definir unas normas de protección y usos que garanticen la conservación de esta huerta. Todo ello se completará con medidas de gestión y financiación para garantizar que la actividad que promueve y mantiene estos paisajes se mantenga.

El documento define la huerta como un "paisaje cultural milenario, producto de la historia, que forma parte de las señas de identidad de la cultura de Valencia y su entorno metropolitano como espacio agrícola periurbano". Se localiza en el área metropolitana de la ciudad de Valencia, lugar estratégico desde la escala comarcal, hasta la escala europea incluida en el arco mediterráneo.

En el área metropolitana de Valencia se localizan importantes paisajes que este documento tiene como objetivo conectarlos y ponerlos en valor. Ellos son:

- El mar Mediterráneo y sus playas
- El río Túria y sus bosques
- La Abuferra de Valencia y sus marjales
- La Huerta histórica, patrimonio medioambiental, cultural y visual.

Como se ha comentado y descrito en este documento, la Vía Xurra discurre atravesando la huerta norte de Valencia, desde la ciudad homónima hasta Puçol. Por tanto se trata de un eje clave para alcanzar los objetivos

descritos en el documento.

Se definen los principales componentes del paisaje como son:

- La superficie de tierras regadas por las comunidades de regantes del Tribunal de las Aguas y la Real Acequia de Moncada
- La estructura del patrimonio histórico construido (acequias, alquerías, barracas, caminos históricos,...).
- La actividad agrícola (cambiante a los largo de la historia).

La Huerta está estrechamente unida a la imagen de las poblaciones de l’Horta Nord, debido a su proximidad de los espacios y la relación socioeconómica entre la huerta y las poblaciones. Forma parte de la memoria e identidad, ya que la singulariza por medio del paisaje, un paisaje vivo, cambiante. Este espacio también es importante porque solo existen cinco espacios similares en Europa, de huerta mediterránea.

La gran superficie de huerta articula y configura el espacio periurbano, evitando las conurbaciones y garantizando la identidad de cada núcleo, al mismo tiempo que tiene una gran función medioambiental y de prevención de riesgos naturales, pero, por su proximidad a los núcleos poblacionales y las necesidades sociales, se ha convertido en un espacio de recreo.

El estudio de la Vía Xurra permite ahondar en estos aspectos claves de la huerta valenciana, revalorizando el paisaje y la relación entre estos dos, así como favoreciendo la accesibilidad a este gran espacio para fomentar el uso de la huerta y la conexión de los ciudadanos con su paisaje propio.

Se establecen cinco estrategias para conseguir los objetivos del plan:

- 1- Proteger y conectar los paisajes de mayor valor. La Vía Xurra supone un eje de movilidad blanda básico para poder conseguir este objetivo en la huerta norte de la ciudad de Valencia, conectando con Puçol, en primer lugar, y posteriormente con la Vía Ojos Negros, así como todos los espacios naturales vinculadas a la antiguo trazado del ferrocarril a Calatayud.
- 2- Definir fórmulas sostenibles de gestión y financiación de la actividad agraria. La Vía Verde y la FFE tienen como objetivo fomentar el turismo entorno a estas infraestructuras, indirectamente, con el aumento de los visitantes, así como el consumo por estos, sabiendo la gran calidad de los productos que se obtiene de la huerta, fomentará la actividad agraria y por tanto aumentará su demanda y su viabilidad económica.
- 3- Integrar paisajísticamente las infraestructuras y el borde urbano.
- 4- Proteger y poner en valor el patrimonio cultural, visual y ambiental. Uno de los objetivos de recuperación y

U.P [01]	Huerta de Moncada-Extremales
U.P [02]	Huerta de Moncada-zona final
U.P [03]	Huerta de Moncada-zona central
U.P [04]	Huerta de Moncada-acequia madre
U.P [05]	Huerta de l’Arc de Moncada
U.P [06]	Huerta de Alboraya-Almàssera
U.P [07]	Huerta de Sant Miquel dels Reis
U.P [08]	Huerta de Petra
U.P [09]	Huerta de Burjassot-Borbotó-Carpesa (Tormos)
U.P [10]	Huerta de Campanar-riu vell
U.P [11]	Huerta de Manises-Paterna
U.P [12]	Huerta de Quart-Aldaia
U.P [13]	Huerta de Xirivella
U.P [14]	Huerta de Benàger
U.P [15]	Huerta de Rovella-Francs
U.P [16]	Huerta de Mislata-Andarella
U.P [17]	Huerta de Faitanar
U.P [18]	Huerta de Favara
U.P [19]	Huerta de Castellar-Oliverar
U.P [20]	Huerta de la Séquia de l’Or-arrossars de l’Albufera
U.P [21]	Huerta de Picanya i Paiporta

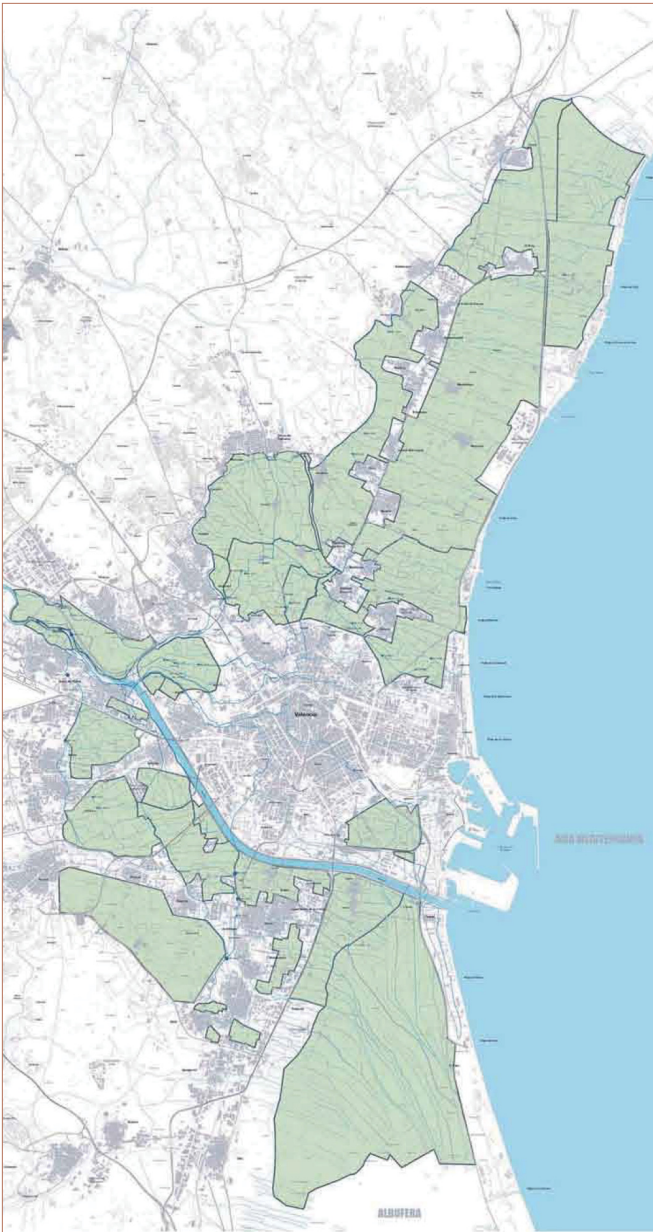


Fig. C5.20 Estructura del territorio. Unidades de Huerta
Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección Huerta de Valencia

puesta en valor y uso la vía objeto del estudio es favorecer la proximidad a estos elementos y espacios que albergan un gran interés y son de gran calidad. Poner en valor el patrimonio vinculado a ésta favorecerá el aumento de visitantes que a su vez permitirá cumplir otros objetivos del Plan.

5- Poner en valor la huerta para su uso público, recreativo-cultura. Para poder garantizar este objetivo es necesario fomentar la infraestructura de caminos vinculada a la huerta, para poder facilitar la accesibilidad a ésta. Claramente la Vía Xurra permite un doble uso, por un lado favorecer las necesidades de conectividad y movilidad funcional entre las poblaciones y, por otro, el uso recreativo-cultural.

Según la cartografía del Plan la Vía Xurra atraviesa la huerta de máximo valor (Alboraya y Almàssera) y de valor alto (el resto del recorrido), y que divide en las siguientes Unidades Paisajísticas (de Valencia a Puçol): UP9, UP8, UP6, UP4, UP3 y UP1. Con una calidad paisajística muy alta y alta.

Dentro de la integración paisajística y de las infraestructuras se propone crear Portes a l'Horta, ubicadas en puntos estratégicos que conecten la red de tráfico rodado y ferroviario con la red de itinerarios verdes, con elementos de información, aparcamientos, y posibles equipamientos. También fomentar e incrementar la red ciclista y peatonal así como la señalización y conexión entre las poblaciones y las áreas turísticas.

También proponen fomentar la red de itinerarios verdes y la creación de miradores. Parece obvio que la intervención en el área norte de Valencia se debería empezar con el eje que conecta todas las áreas como es la Vía Xurra, por tanto, se desarrollará en este documento las propuestas en este aspecto. En el Plan se indica que en esta área solo localiza un mirador, en la colina de El Puig (Nombre). También establece unos "Puntos de Trobada" que se recogerán en la propuesta de este trabajo.

5.1.3.4. PIE Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020 (propuesta)

En el documento se recoge como prioridades en referencia a la movilidad sostenible y el transporte rural cuatro aspectos: las mallas peatonales/ciclistas, la red de vías verdes, el transporte rural y comarcal y el sistema de información y billeteaje.

Desde la Dirección General de Transporte y Logística se está potenciando el desarrollo de la Vía Verdes. Se trabaja en la redacción de la conexión de la Vía Xurra con los Ojos negros en el tramo de Sagunt-Puçol, para así conectar la ciudad de Valencia y toda su área metropolitana con la vía que llega hasta Teruel.



Fig. C5.21 Sañalización en el suelo de la Vía Augusta
Fuente: Producción propia



Fig. C5.22 Sañalización en el suelo del CR-300 y punto km
Fuente: Producción propia



Fig. C5.23 Sañalización en el suelo del CR-300 y punto km
Fuente: Producción propia

En el plano adjunto, se observa la red compleja de carreteras y caminos rurales del entorno de la Vía Xurra y zona de estudio.

Es básico conocer la red de tráfico rodado para conocer la accesibilidad a la vía verde. Muchos usuarios de ésta, llegan en su propio vehículo motorizado y, una vez estacionado, proceden a disfrutar de la Vía Xurra, ya sea de forma peatonal o ciclista. Estos estacionamientos se producen en la actualidad, sobretudo, en las propias calles de las poblaciones.

Destaca el trazado de la antigua calzada romana Vía Augusta, también conocido como la antigua carretera de Barcelona, como un eje histórico y potenciador del territorio, el cual se encuentra en estudio para su recuperación e incorporación a la red de movilidad blanda.

A su vez en transporte público de metro y cercanías, permite una intermodalidad tradicional entre el tren y la bicicleta. Permitiendo acceder con la bicicleta a cualquier estación y poder usar la bicicleta en cualquier punto de la Vía.

- Autovía A-7
- Caminos rurales y carreteras
- - - Antigua carretera de Barcelona sobre el trazado de la Vía Augusta
- Estación cercanías
- Paradas Línea 1 Metro Valencia
- Paradas Línea 4 Metro Valencia- Tranvía
- - - Trayectoria FFCC Valencia-Barcelona
- Trayectoria Vías de la compañía MetroValencia
- Trayectoria Vía Xurra

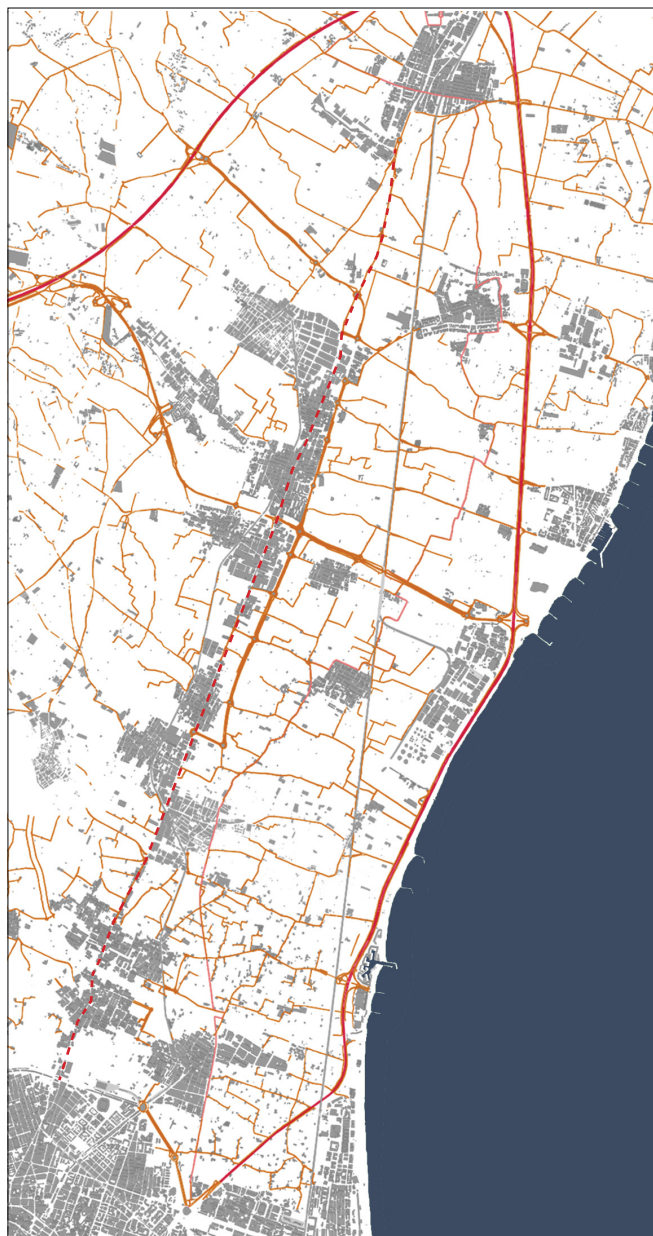


Fig. C5.26 Infraestructura movilidad dura. Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.



Fig. C5.27 Vía Xurra e infraestructuras ferroviarias. Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora

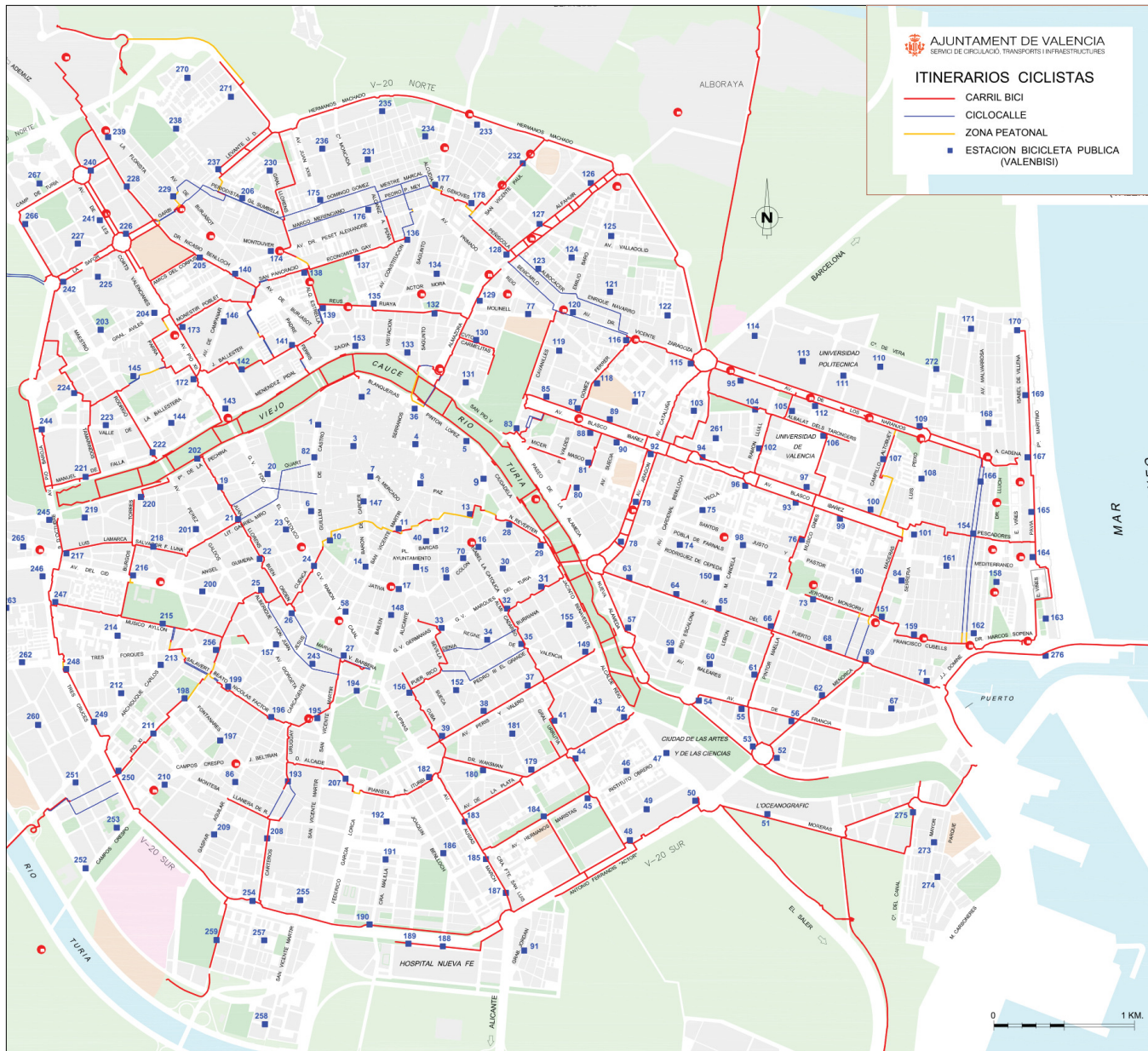


Fig. C5.28 Planos carriles bici y estaciones de Valenbisi en Valencia. Realizado en febrero de 2013. Fuente: ayuntamientovalencia.es

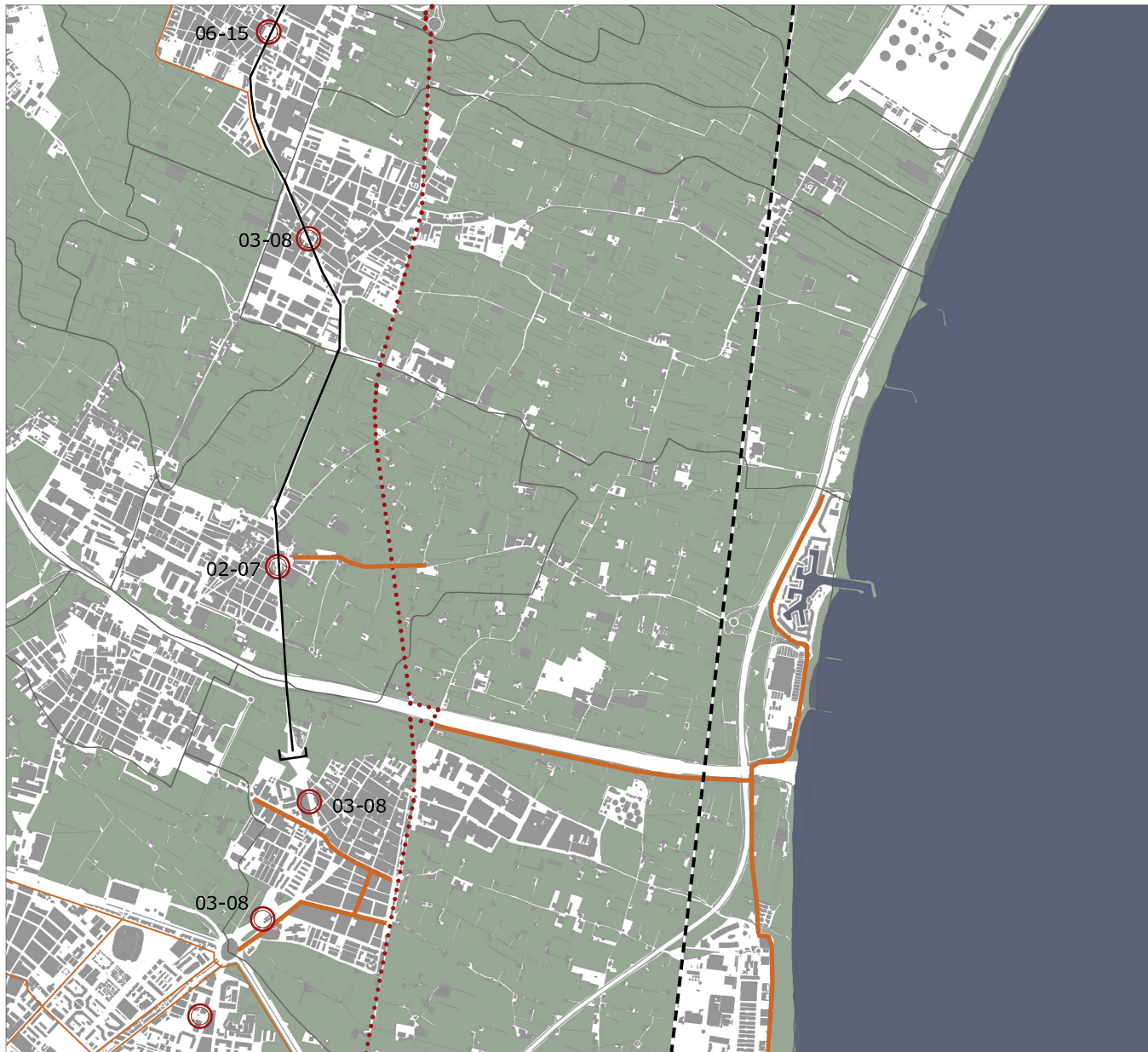
Según los datos del Informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana del año 2011, en Valencia los desplazamientos debidos a trabajo se realizaron el 57% en coche o moto; el 18% en transporte público; el 22% a pie y bicicleta; y el 2% en otro medio de transporte. Si consideramos todos los motivos el 30% en coche o moto; el 16,7% en transporte público; 52,2% a pie y bicicleta; y 1,4% en otro medio. Apreciándose un pequeño aumento en favor de la bicicleta y a pie respecto al informe de 2009. También se indica que en Valencia capital existen 80km de carril bici segregado en 2009 y de 108km en 2011.

Según recientes publicaciones, el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Valencia se ha duplicado respecto al año pasado, siendo un crecimiento mayor que el experimentado en otras ciudades españolas como Sevilla o Zaragoza. Debido a las nuevos carriles bici y el préstamo público de bicicletas.

En los visores¹ de líneas ciclistas ya incorporan la Vía Xurra como línea ciclista. En ellos se puede obtener en tiempo real la oferta de bicicletas públicas (Valenbisi) de alquiler de cada estación dispuesta en Valencia.

En las demás poblaciones el carril bici prácticamente se restringe al recorrido de la Vía Xurra.

1 Algunos visores vías ciclistas: www.biciv.com, www.ridethecity.com



00-00 Tiempo en bici y andando a la Vía Xurra en minutos

- Estación cercanías
- Paradas Línea 1 Metrovalencia
- Trayectoria Línea 1 Metro Valencia
- - - Trayectoria FFCC Valencia-Barcelona
- Trayectos carril bici
- Trayectoria Vía Xurra

Fig. C5.29. Escala 1:30.000 aprox.

La Vía Xurra discurre casi paralela a la línea de metro de Valencia, esto favorece la accesibilidad por este medio, ya que, en el peor de los casos, se tardaría unos 15 minutos a pie y 6 en bicicleta para llegar desde la estación a la vía verde.

A su vez, respecto del ferrocarril, sólo se localiza una estación de cercanías en el casco urbano de Puçol.

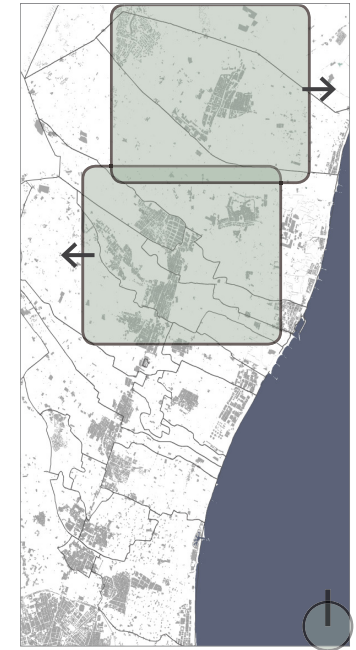
Sobre al carril bici de los municipios, como se ha indicado y se observa en las imágenes, casi es inexistente, salvo en la ciudad de Valencia. Los cascos urbanos, plantean una morfología similar a los cascos históricos, salvo en los últimos crecimientos. Esto indica que sus calles son de sección estrecha y es complicado incorporar carriles nuevos. Aun así el tráfico en estos municipios, cuando nos alejamos de las calles principales, es intermitente, por tanto en la actualidad los usuarios de bicicleta comparten con el coche la calzada, aunque no haya ninguna indicación ni señalización.

A su vez, un elemento básico en el paisaje de huerta son los caminos, estos no están recogidos como vías ciclistas ni tienen diferenciado los tipos de circulación, se mezcla el peatón con el rodado, pero sí que tienen un uso importante por parte de la población.

Uno de los usuarios potenciales de bicicleta son los estudiantes, y en particular en esta vía, por su proximidad al Campus Universitario de la Universitat Politècnica de València, los universitarios. Fomentando que se trata de un eje de movilidad blanda y no sólo turístico.



Fig. C5.30. Escala 1:30.000 aprox.



00-00 Tiempo en bici y andando a la Vía Xurra en minutos

- Estación cercanías
- Paradas Línea 1 Metrovalencia
- Trayectoria Línea 1 Metro Valencia
- - - Trayectoria FFCV Valencia-Barcelona
- Trayectos carril bici
- Trayectoria Vía Xurra

Fig. C5.31. Escala 1:30.000 aprox.

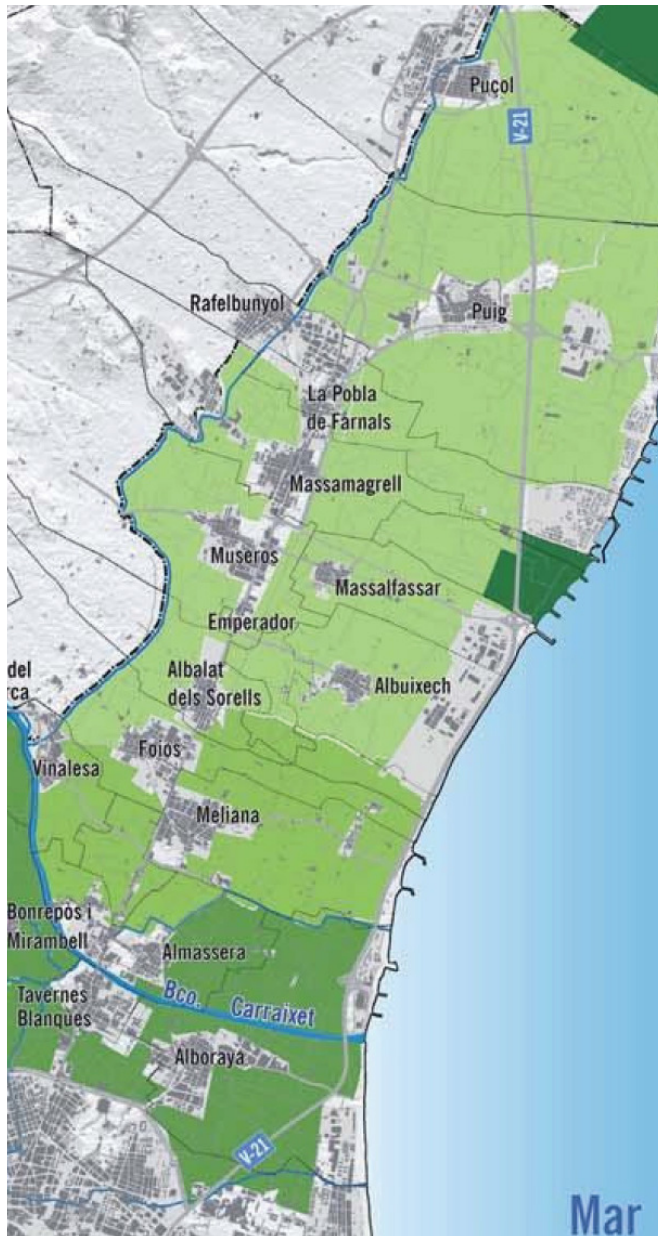
Un artículo de la revista de la DGT¹ indica que, según la Comisión Europea, el 50% de los viajes en automóvil son de menos de 5km, que considera que son distancias totalmente asumibles para hacer en bicicleta. A una velocidad moderada 10km/h se recorren en 30 minutos.

También se indica que uno de los miedos para poder hacer este trayecto diario en bicicleta es el del tráfico, que en nuestro caso, no existe, puesto que se trata de una vía verde de movilidad blanda, para peatones y ciclistas.



Fig. C5.32. Escala 1:30.000 aprox.

¹"Pedalear hasta el trabajo" de J.M.M. Revista:"Tráfico y Seguridad Vial" Año XXIX nº221/2013



PAISAJES DE MAYOR VALOR

- Espacios naturales de máximo valor
- Huerta de máximo valor
- Huerta de muy alto valor
- Huerta de alto valor
- Huerta de media calidad

- Cultivo hortícola (chufa)
- Cultivo arboreo-fructícola (naranjos)
- Bosque
- Zonas matorral
- Marjal

Fig. C5.33 Superposición de los paisajes de mayor valor.
Fuente: Plan de la Huerta de Valencia Volumen 1

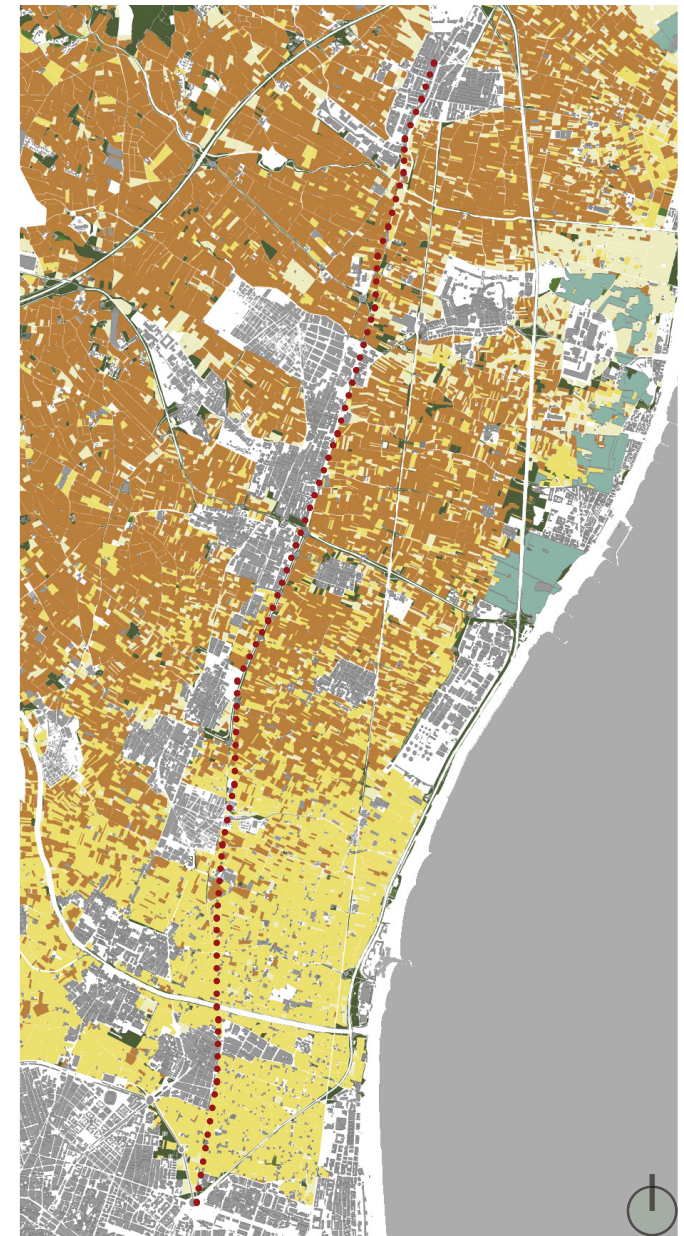


Fig. C5.34 Cobertura vegetal
Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.

5.3. La Vía Xurra y el proyecto del paisaje

5.3.1. Recorridos de paisajes agrícolas

“El paisaje, es a la vez, una realidad física y la representación que culturalmente nos hacemos de ella; la fisonomía externa y visible de una determinada porción de la superficie terrestre y la percepción individual y social que general. Un tangible geográfico y su interpretación intangible. Es al mismo tiempo, significativa y significado, el continente y el contenido, la realidad y la ficción.” Nogué, J. 2008.

Según el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, define la huerta como la unión de varios elementos, como son: la superficie regada, la estructura de patrimonio histórico construido y la actividad agrícola.

Existe un deterioro patente en el paisaje de huerta debido a varios factores: la expansión de las ciudades sobre el suelo de huerta; las infraestructuras lineales como tendidos eléctricos y telefónicos, o instalaciones para autobuses, tranvías,...; construcciones no tradicionales; abandono de los campos y residenciales tradicionales; la localización de carteles y anuncios; cultivos no autóctonos de la huerta valenciana; viveros de árboles; acopio de materiales en algunos terrenos;...

Uno de los mayores potenciales de la Vía Xurra, caracterizado por su singularidad, es que su recorrido se desarrolla entre un paisaje tradicional y cultural de cultivo agrícola. No debemos olvidarnos que se trata de un paisaje vivo.

Se puede observar que conforme nos vamos alejando de la capital, el paisaje pasa de ser un cultivo próximo a la tierra, generalmente de chufa, a parcelas con cultivo de frutales en árbol, mayoritariamente cítricos, sobretodo naranjas. Esto supone un cambio drástico en el paisaje que se puede contemplar desde la vía.

El paisaje de huerta de la chufa (y otros cultivos rasos) supone una cubierta vegetal de bajo nivel que permite visiones largas, ya que no obstruye las vistas. Es temporal, ya que según las estaciones del año y los ciclos de cultivo podemos encontrar los campos cubiertos de una cubierta verde oscura (típica del paisaje de chufa) o, una vez es recogida y antes de la siembra, parcelas sin vegetación, de tierra.

El paisaje de huerta de los naranjos (o de árboles frutales) no permite las vistas largas ya que son obstruidas por



Fig. C5.35 Cultivo de la chufa y sus diferentes paisajes según su ciclo. Se planta entre abril y mayo.



Fig. C5.36 Para la recolección (entre noviembre y enero) ha de estar seca y se quema la parte aérea de la planta. Fuente:www.chufadevalencia.org

- 1- Fondo de la vista. Cielo.
- 2- Núcleo población. Edificación de altura media.
- 3- Plataforma, dirección del movimiento. Vía Xurra
- 4- Huerta rasa. Permite las vistas largas así como poder identificar la línea del horizonte.
- 5- Cultivo arbóreo-fructícola. Su altura y frondosidad evita ver la línea del horizonte.
- 6- En el trayecto entre el Puig de Santa Maria y Puçol el fondo de la vista es el cielo y el perfil de la Serra Calderona (sin aproximarse demasiado a la población porque la edificación evita verla).
- 7- Matorrales y elemento verde de media altura, ha ido creciendo en pequeños taludes y en campos sin cultivar. Permite las vistas largas.
- 8- Vegetación urbana. La altura de este verde permite las vistas por debajo de la copa de los árboles. Borde de Valencia con la huerta.
- 9- Núcleo de población. Edificación alta. En el caso de Valencia, el mirador que se localiza en la rotonda de Catalunya hace de guía y de elemento que marca la direccionalidad de la vía.

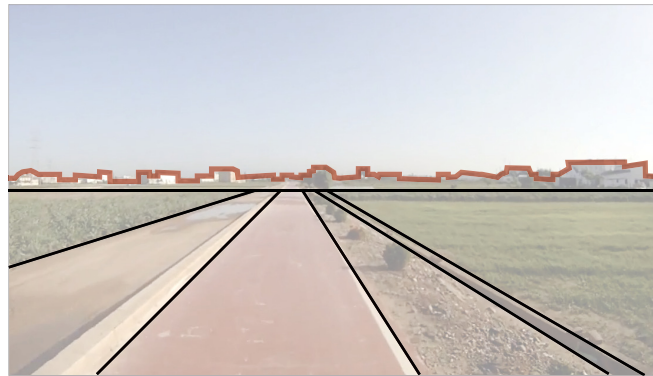


Fig. C5.37-38 Análisis visual huerta hortícola. Permite apreciar el fondo y el perfil de las poblaciones.

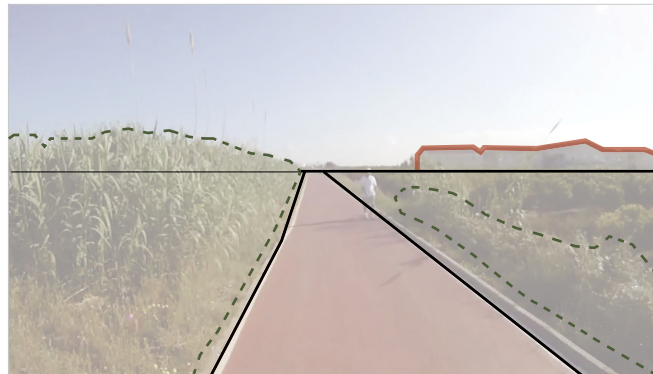
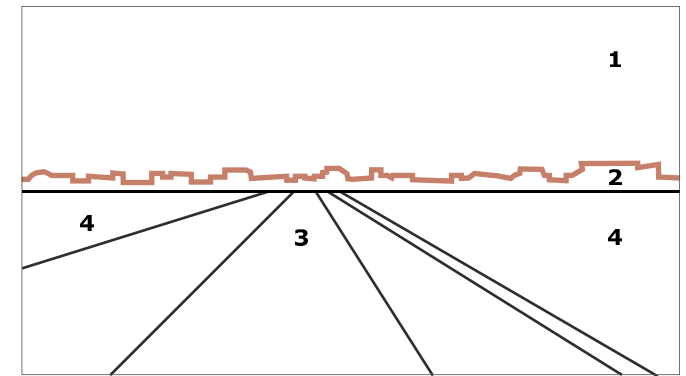


Fig. C5.39-40 Análisis visual huerta arbórea. Vistas cortas.

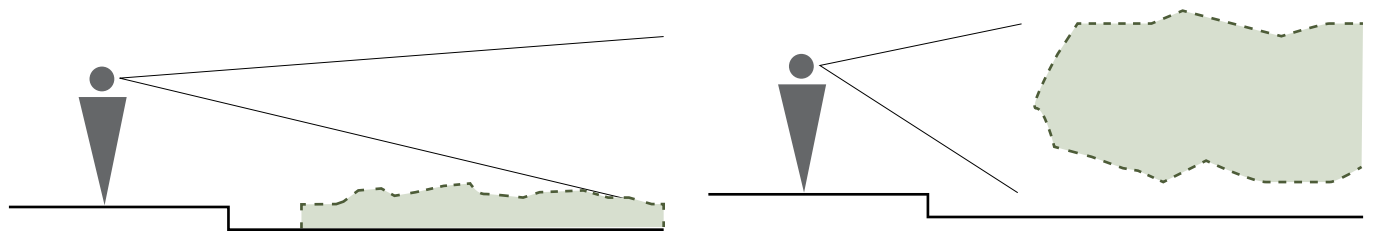
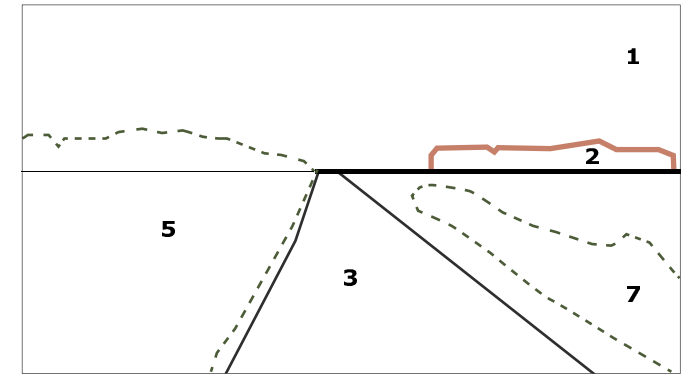


Fig. C5.41-42 Esquemas vistas desde la Vía Xurra sobre el paisaje de cultivo hortícola o raso y las que se generan sobre cultivos arbóreos, principalmente naranjos. También se localizan algunos trayectos delimitados por cañas que también generan un pantalla visual.

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora

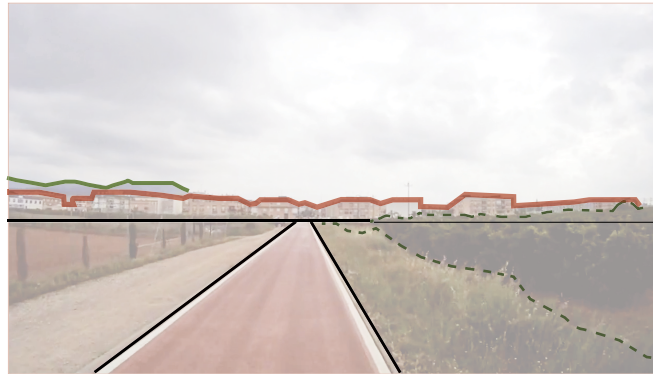
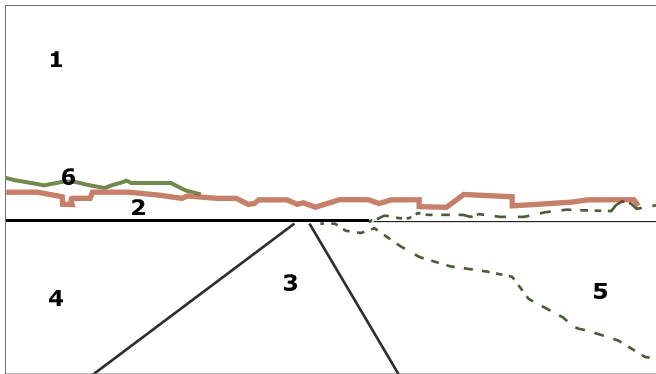


Fig. C5.43-44 Aproximación al núcleo de Puçol con el fondo de la Serra Calderona.

las copas de los árboles, que son de estatura media. Es atemporal, durante todo el año es un paisaje constante, puesto que son de hoja perenne, el único cambio, pero considerando una vista más corta, es la aparición de los frutos.

Por lo general, sobre todo atravesando los paisajes de chufa, las vistas son largas, sin obstrucciones, salvo las construcciones, ya que la Vía Xurra se desarrolla completamente en la llanura aluvial del Turia. Cuando paseamos en dirección a Puçol, el fondo de perspectiva es la Serra Calderona, que generalmente, se puede observar con bastante claridad.

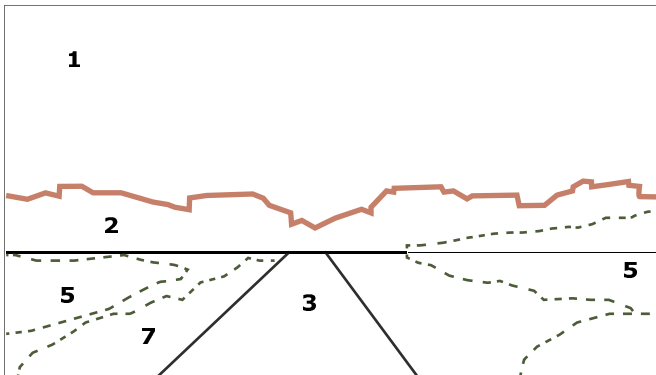


Fig. C5.45-46 Acceso a la población de Puçol

En algunos puntos del recorrido, siempre que las edificaciones lo permitan, si se mira hacia el este se puede apreciar el Mar Mediterráneo, ofreciendo un tapiz donde el horizonte está formado por el mar y el cielo. Sin embargo, cuando nuestro recorrido es hacia el sur, la ciudad de Valencia configura nuestro fondo más habitual.

Aunque la plataforma de la Vía Xurra se encuentra elevada respecto a la cota de la huerta, tal y como se observa en el esquema, los cultivos arbóreos evitan las vistas largas.

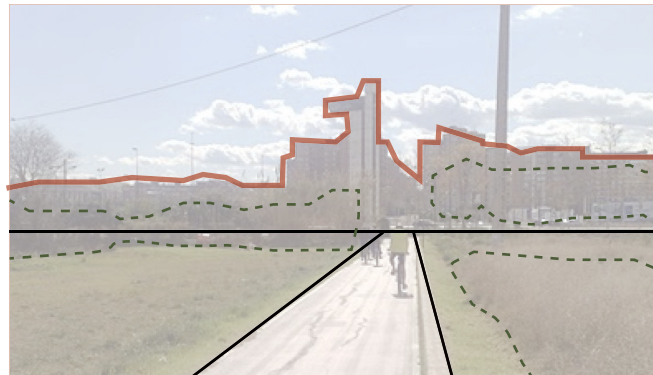
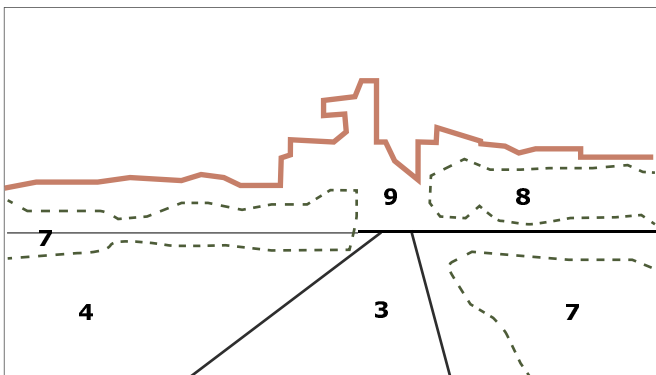
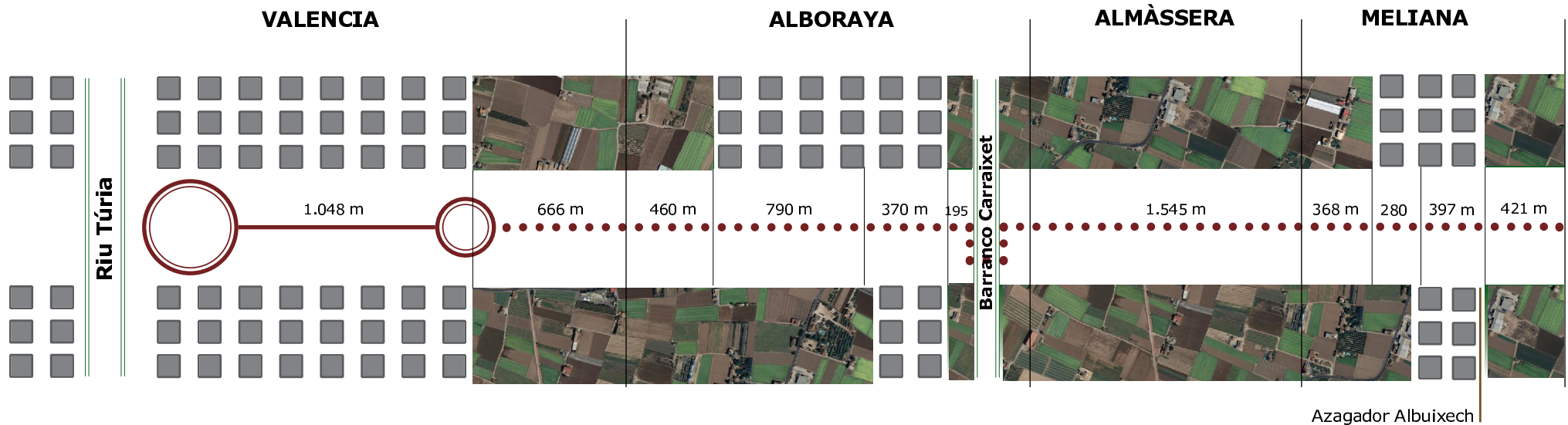


Fig. C5.47 Acceso a la ciudad de Valencia

En el anexo A2 se recoge el recorrido desde Valencia hasta Puçol en viñetas de la Vía Xurra, indicándose, en cada caso, el municipio que atraviesa.



5.3.2. Relación de la Vía Xurra con los cascos urbanos

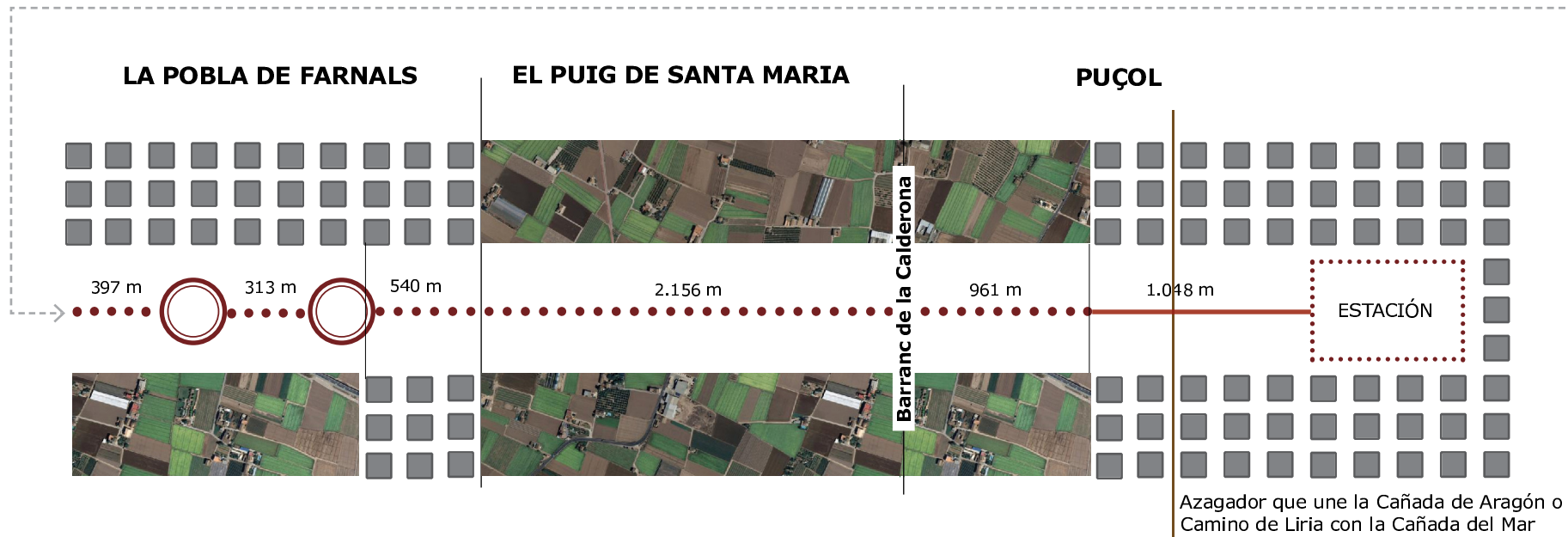
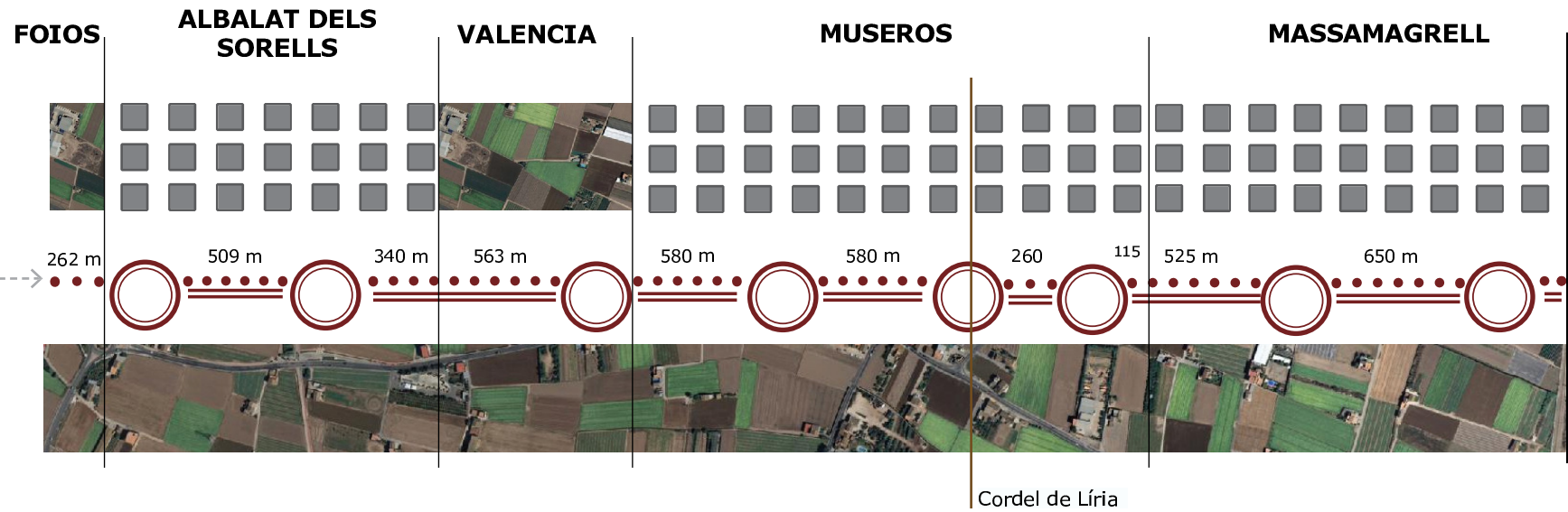
En el esquema adjunto se observa las diferentes relaciones de la Vía Xurra con la huerta y los núcleos urbanos en su trayecto.

Se ha considerado la vía desde la localización de la antigua Estación Central de Aragón, hasta la actual terminal de cercanías de Puçol. La razón es doble, por un lado, incorporar un contexto histórico, dándole un inicio y final claro y coherente. Por otro lado, favorecer las relaciones territoriales, puesto que la antigua localización de la Estación Xurra se ubica en las proximidades de otro elemento de conexión territorial como es el Río Turia y también, la conexión con las infraestructuras ferroviarias desde la población de Puçol.

Prácticamente nos encontramos con las siguientes relaciones en la Vía Xurra estricta que son: huerta-huerta; huerta-urbano; urbano-carretera; y huerta-carretera. Y en la ampliada también la relación urbano-urbano.

-  Área de huerta
-  Área Urbana
-  Ronda de tráfico
-  Vía Xurra
-  Carretera
-  Vías Pecuarías

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora



Azagador que une la Cañada de Aragón o Camino de Liria con la Cañada del Mar

5.3.3. Los elementos naturales del territorio y la Infraestructura Verde

El lugar único que supone la huerta de Valencia y la proximidad que proporciona la Vía Xurra a ésta, favorece la conexión y relaciones territoriales.

Se consideran elementos naturales del territorio: las costas, aguas superficiales, vías pecuarias, montes y Espacio Naturales Protegidos

La vía está reforzada por estos elementos, como son el Parque Natural de la Sierra Calderona, al oeste de Puçol; las humedales de la "Marjal de Rafalell i Vistabella" en el litoral de Massamagrell y parte de Valencia, y la "Marjal dels Moros" en el sureste de Sagunto, límite con el término municipal de Puçol; el Paraje Natural Municipal de "La Costera" en el interior de Puçol; y las diversas vías pecuarias que tejen el territorio apoyada por el litoral y su sendero costero.

Montes y Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR)

Aprobado recientemente, el PATFOR, como viene indicando la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, es un instrumento de planificación sectorial con un importante componente de ordenación territorial. Responde a la Ley 3/1993 Forestal de la Comunitat Valenciana.

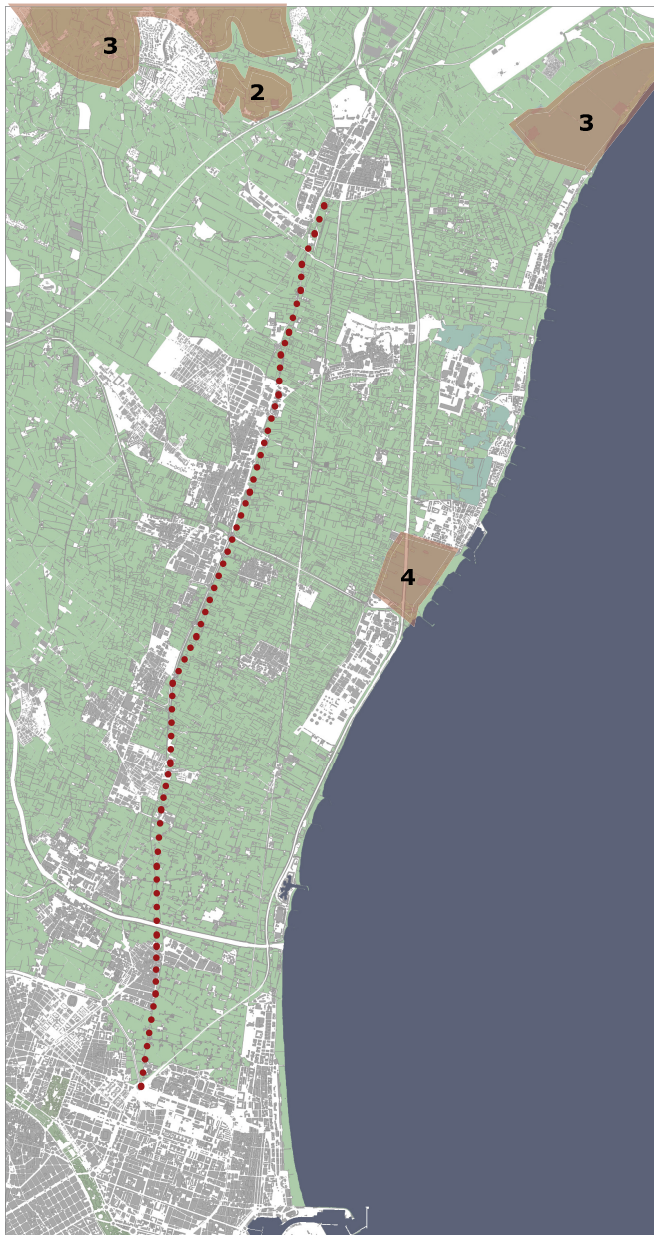
Este instrumento define el modelo forestal e integra las demandas sociales sobre este, pretende convertir los ecosistemas forestales como elemento vertebrador del territorio. También busca optimizar el aprovechamiento de los bosques para la producción de bienes y servicios, así como la mitigación de riesgos de erosión, inundación y cambio climático. Garantizar la conservación de los ecosistemas forestales y las especies de flora y fauna, favoreciendo su adaptación a los cambios e incorporar nuevas fórmulas de gobernanza forestal, para activar el monte como elemento dinamizador del desarrollo rural.

Este plan diferencia entre el suelo forestal y el suelo forestal estratégico. También recoge los conocidos como montes de utilidad pública.

- Vía Xurra
- Terreno forestal
- Terreno forestal estratégico



Fig. C5.48 PATFOR y playas
Elaboración propia. Escala 1:100.000 aprox.



..... Vía Xurra

- 1- Parque Natural de la Serra Calderona
- 2- Paraje Natural Municipal de La Costera
- 3- Marjal dels Moros
- 4- Marjal de Rafalell i Vistabella

Fig. C5.49 Elementos Naturales Protegidos
Elaboración propia. Escala 1:100.000 aprox.

Elementos Naturales Protegidos

Dentro de los elementos naturales y su afección tenemos¹: parques naturales, parajes naturales municipales, parajes naturales, monumentos naturales, sitios de interés y paisajes protegidos. Además prevé la protección de zonas húmedas (marjales), cuevas y vías pecuarias de interés natural.

El Parque Natural de la Serra Calderona se declaró por medio del Decreto 10/2002, de 15 de enero, del Gobierno Valenciano. El Parque Natural tiene una superficie aproximada de 18.095 ha y se localiza a unos 4 km de la Vía Xurra. A 6,5 km al oeste encontramos el Parque Natural del Turia y a 8 km al sur el Parque Natural de la Albufera. Distancias relativamente pequeñas comparadas con la vía verde. A unos 24 km al norte se ubica el Parque Natural de la Serra de Espadà.

El Paraje Natural Municipal de La Costera fue declarado en 2005 y tiene una superficie de casi 50ha.

En la Marjal dels Moros se localiza una microrreserva de samaruc², una zona LIFE³ Anfibios con Sapo Común y Sapo Partero. También hay dos reservas de fauna (la Balsa Rampetes y els Cucs) y cuatro microrreservas (la Llacuna del Fartet, las Marjal dels Moros A, la Marjal dels Moros B y el Camino de Rampeta).

1 Según el artículo 3 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.

2 Pequeño pez del orden de los ciprinodontiformes prácticamente exclusivo de la Comunitat Valenciana.

3 Programa de la Unión Europea para conservar y proteger, en este caso, los anfibios.

Vías pecuarias

Las vías pecuarias son “las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero”¹. Son senderos y corredores medioambientales de dominio público de las Comunidades Autónomas, en consecuencia son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Según la instrucción de 13 de enero de 2012, de la Dirección General del Medio Natural, sobre vías pecuarias, se consideran “usos compatibles con la actividad pecuaria los usos tradicionales que puedan ejercitarse en armonía con el tráfico ganadero y los valores ambientales existentes”.

Las vías pecuarias en el suelo no urbanizable se calificarán como suelo no urbanizable de especial protección de dominio pecuario, con una anchura mínima igual a su anchura legal.

Como se observa en la información gráfica adjunta, hay un gran número de vías pecuarias, aunque muchas se encuentran desconectadas entre ellas, rompiendo conexiones y relaciones.

Se diferencian entre:

- Cañada son vías que cuya anchura no exceden de 75m
- Cordel cuando su anchura no sobrepase los 37,5m
- Vereda tienen una anchura inferior a 20m
- Colada, su anchura se determina cuando se clasifica

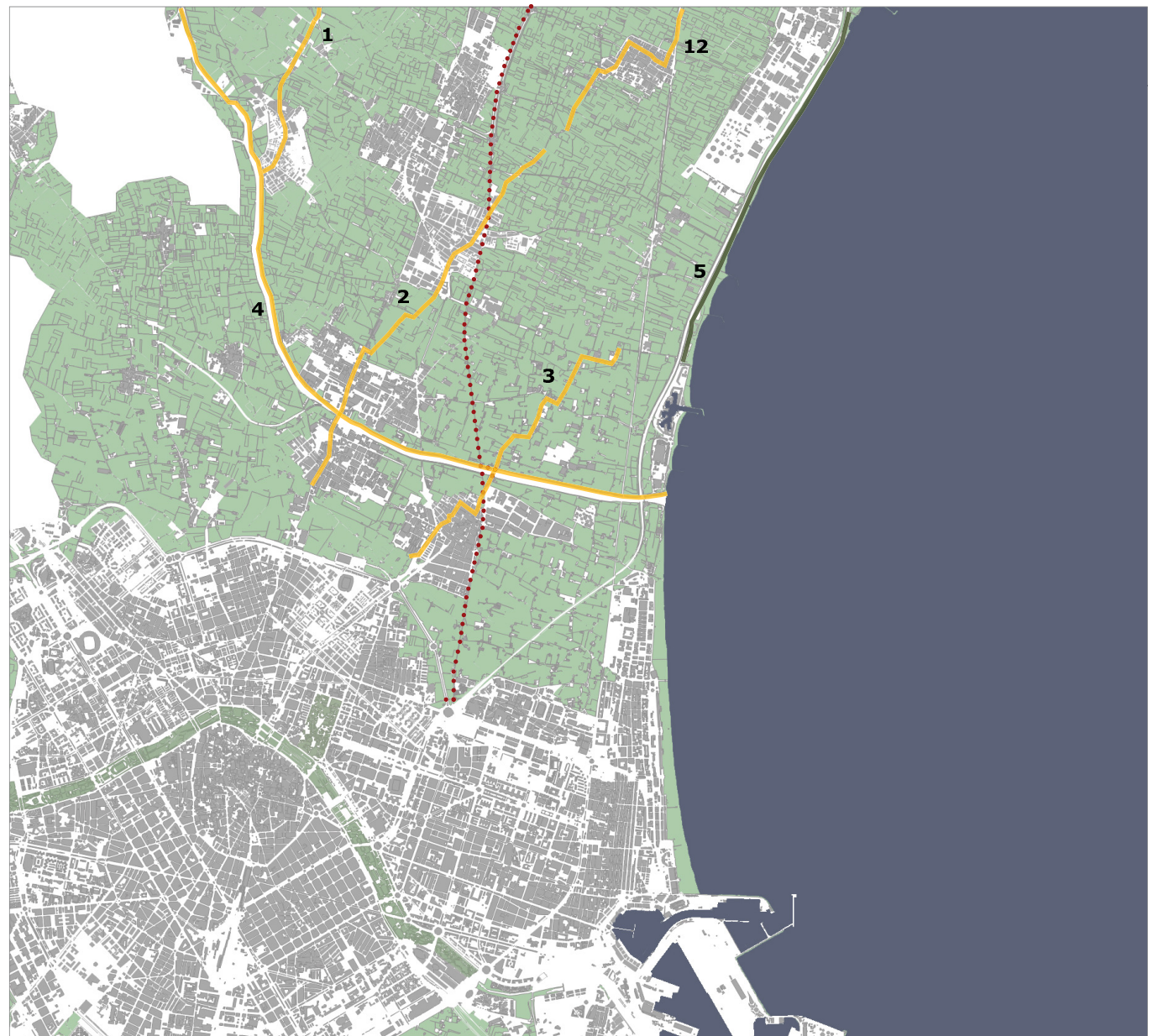
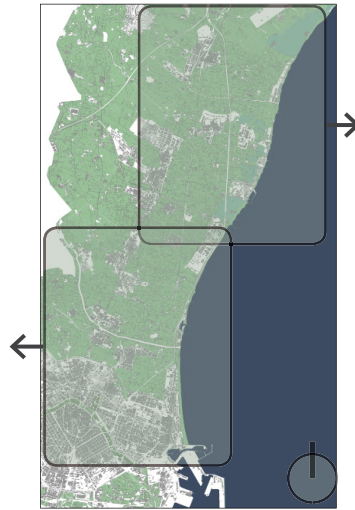


Fig. C5.50 Vías Pecuarias
Elaboración propia. Escala 1:50.000 aprox.

¹ Ley 3/1995, de 23 de mayo, sobre Vías Pecuarias.

- Cañada
- Colada
- Cordel
- Vereda
- Vía Xurra



- 1- Azagador del Camino Viejo de Sagunto
- 2- Azagador de Albuixech
- 3- Colada de Valencia a Meliana
- 4- Colada del Barranco del Carraixet
- 5- Cañada de la Marina o Mediterránea
- 6- Colada de Alicante
- 7- Colada Camino Azagador
- 8- Azagador que une la Cañada o Camino de Liria con la Cañada del Mar
- 9- Colada de Les Plans
- 10- Cordel de Cuenca
- 11- Azagador de Sagunto
- 12- Colada Camino del Puig
- 13- Colada del Camino viejo de Valencia o Camino de la Travesía
- 14- Cañada de Aragón o Camino de Liria
- 15- Cordel de Sagunto al Puig o del Valls de Jesús
- 16- Vereda de Segorbe
- 17- Cordel de la Calderona

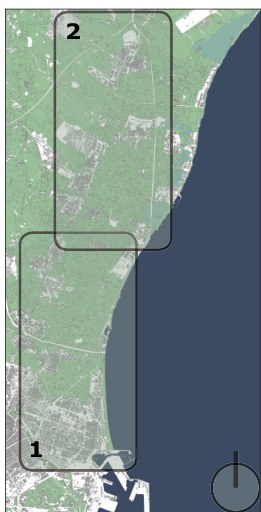
Fig. C5.51 Vías Pecuarias
Elaboración propia. Escala 1:50.000 aprox.

Senderos

En el ámbito de estudio se encuentra dos senderos según el visor de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Uno de ellos es un sendero de Gran Recorrido como es el GR-10 y otro el sendero Local que se define como "Sendero sobre Vía Augusta", aunque el trazado real de la Vía Augusta trazado por la Dirección General de Transporte es el indicado en la imagen adjunta.

El GR-10, de 112 km hasta llegar a Andilla, dentro de la Comunitat Valenciana, forma parte del europeo E-7 "del Atlántico al Mediterráneo", integrado en la Red de Senderos Europeos. Tiene una longitud de 1.600 km entre Puçol y Lisboa.

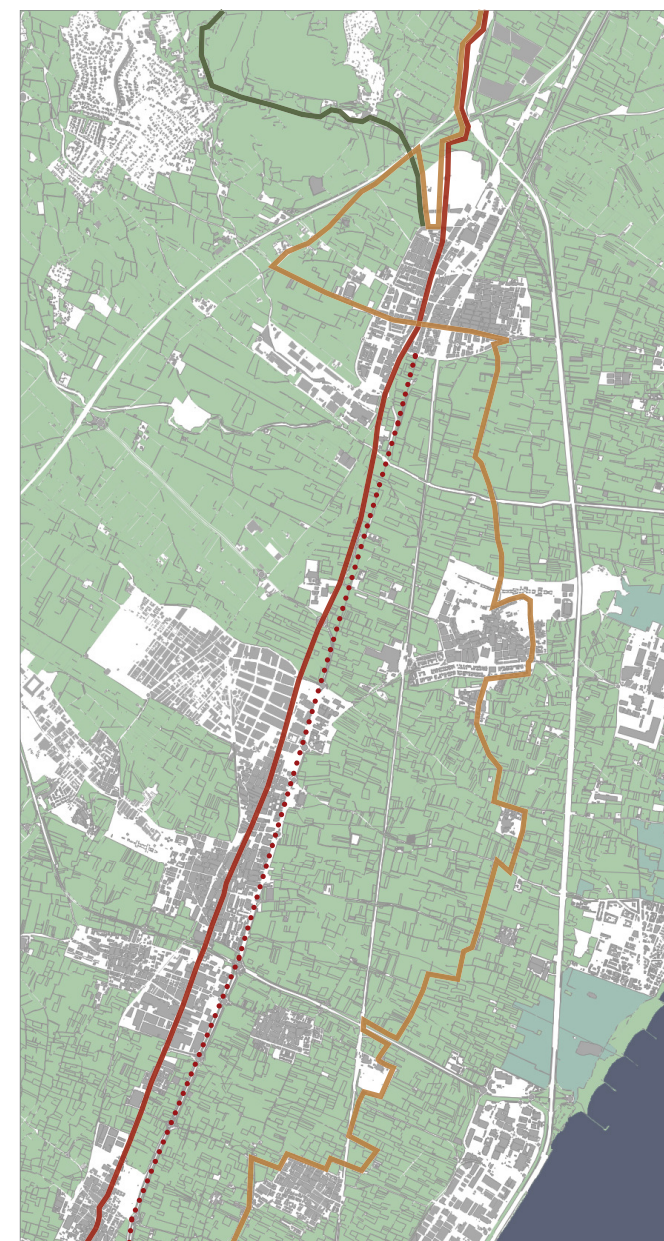
Respecto a la Vía Augusta se han realizado estudios y proyectos para su recuperación.



- Vía Xurra
- Calzado romana: Vía Augusta
- Sendero sobre Vía Augusta
- Sendero Gran Recorrido GR-10



1 Fig. C5.52 Senderos
Elaboración propia. Escala 1:70.000 aprox.



2 Fig. C5.53 Senderos
Elaboración propia. Escala 1:70.000 aprox.



..... Vía Xurra

- 1- Zona Húmeda Catalogada y su zona de protección. Marjal dels Moros
- 2- Parque Natural de la Serra Calderona
- 3- Terreno Forestal Estratégico. PATFOR
- 4- Paraje Natural Municipal. La Costera
- 5- Riesgo de inundación nivel 3
- 6- Barranco Calderona. Riesgo de inundación nivel 6
- 7- Barranco de Puçol. Riesgo de inundación nivel 6
- 8- Barranco de Bort o de Rafelbunyol. Riesgo de inundación
- 9- Endorreísmo de Massamagrell. Riesgo de inundación
- 10- Zona Húmeda Catalogada y su zona de protección Marjal de Rafalell i Vistabella
- 11- Barranco del Carraixet. Riesgo de inundación
- 12- Antiguo cauce del Río Turia. Riesgo de inundación

Infraestructura Verde

La LOTPP¹ define que la Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana es "la estructura territorial básica formada por las áreas y los elementos territoriales de alto valor ambiental, cultural y visual, por las áreas críticas del territorio que deben quedar libres de urbanización, y por el entramado de corredores ecológicos y conexiones funcionales que ponen en relación los elementos anteriores". Es un conjunto integrado y continuo de espacios generalmente libres de edificación de interés medioambiental, cultural, visual, recreativo y las conexiones ecológicas y funcionales que los relacionan entre sí.

También es conocida, término que se empleaba anteriormente, como el Sistema de Espacios Abiertos.

Para definir ésta el Consell debe aprobar el Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana que lo identifica, que en la actualidad no se encuentra aprobado.

Por tanto, la Infraestructura Verde está compuesta por el Barranco del Carraixet, el de Puçol, del Bort y sus zonas de inundación; las marjales: el Paraje Natural Municipal; el Parque Natural y otras áreas inundables al noreste y suroeste de Puçol así como zonas entorno a la CV-32 denominada Zona Endorreica de Massamagrell.

¹ Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje. Pronto será sustituida por la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana.

Fig. C5.54 Infraestructura Verde. Escala 1:100.000 aprox. Elaboración propia sobre imagen de terrasit.gva.es



Fig. C5.55 Puentes sobre el barranco de Puçol
Producción propia

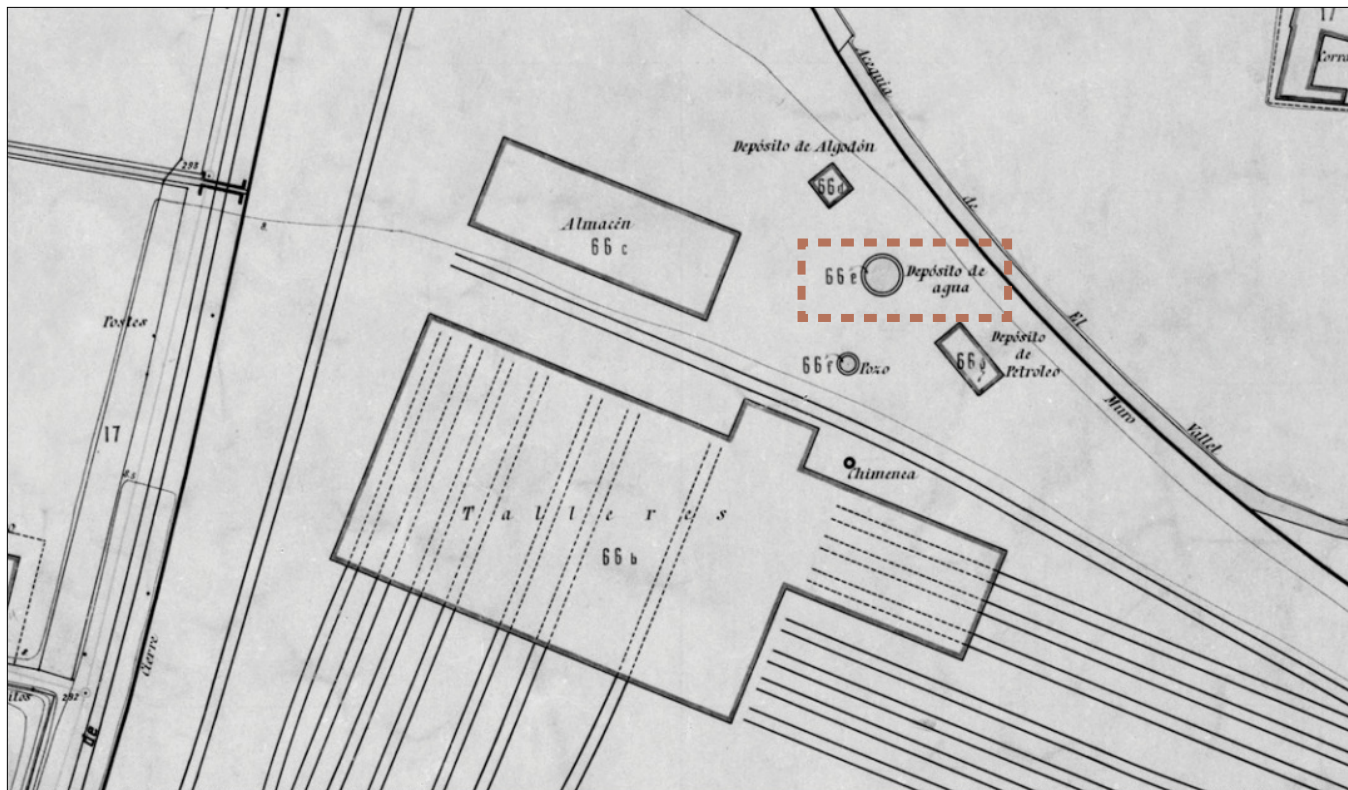


Fig. C5.57 Planta donde se localiza el depósito y talleres en el Parcelario de 1929-1944
Fuente: Cartografía Histórica de Valencia. A. Llopis y L. Perdigón.



Fig. C5.58 Depósito de agua de los talleres de la Estación Central de Aragón. Fuente: Foro Remember Valencia



Fig. C5.56 Puente sobre el barranco del Carraixet (desaparecido)
Fuente: bicitarianos.blogspot.com



Fig. C5.59 Depósito de agua en la actualidad
Producción propia

5.4. La Vía Xurra y el espacio público. Definición de la Vía como elemento patrimonial público con demandas de uso y necesidades colectivas específicas

5.4.1. Relación con espacios y elementos patrimoniales edificados

En el siguiente capítulo se estudia la localización de los elementos patrimoniales edificados, su relación con los diferentes espacios y su proximidad a la Vía Xurra. Hay que destacar que, pese a tratarse de una vía verde y, por tanto, de una infraestructura ferroviaria, es casi inexistente el patrimonio ferroviario vinculado a ésta, a diferencia de lo que suele ocurrir en otras vías de este tipo.

La mayoría del patrimonio vinculado a la Vía Xurra está en la ciudad de Valencia. Podemos encontrar una torre de refrigeración, que se ha conservado con cierta calidad, que se ubica en la calle Clariano de la ciudad de Valencia, en el jardín que se localiza en el cruce de esta calle con la de Albalat dels Tarongers. Se trata de la torre que, como se puede observar en la imagen adjunta, formaba parte del área de talleres y otras infraestructuras necesarias para el funcionamiento del ferrocarril. De la misma forma, vinculado a la Estación Central de Aragón, se ubican las dos Torretas de aduanas y la construcción de dos plantas anexa, que se hallan en la actualidad en la rotonda de la plaza de Zaragoza.

Una vez en la Vía Xurra, está la estación de Alboraya. Se ha obtenido información que hace referencia a que la estación es de la red ferroviaria de la Vía Xurra y que se localiza en el paseo este de la población, sin embargo, en el parcelario de 1929-1944, no existe ninguna edificación relacionada con la vía ferroviaria que se indique que sea la estación. Parece que en el Vuelo Americano 1956-1957 ya está construida.

El puente férreo que permitía salvar el Carraixet, ha desaparecido. Aunque el puente de tres ojos que salva el barranco de Puçol, de piedra, se ha mantenido y se encuentra en buen estado.

Se ha hecho un estudio del patrimonio edificado (bienes de interés cultural, bienes de relevancia local y otros elementos etnológicos) en relación con otros equipamientos, ya que en muchos casos estos contenedores con gran interés cultural e histórico, se han transformado en equipamientos de las poblaciones.

5.4.2. El patrimonio de la huerta. Inventario del PATPHV

Cuando se redactó el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, se hizo un estudio exhaustivo del patrimonio vinculada a la huerta: alquerías, molinos, barracas, etc. haciendo una diferenciación entre bienes arquitectónicos, hidráulicos y etnológicos; localizándolo y generando una ficha por cada elemento que recoge sus características.

Como se observa, la Vía Xurra, además de atravesar un paisaje de huerta único en el mundo, se complementa con el patrimonio que se vincula a esta y a los núcleos de población. Esto supone una gran potencialidad pero el problema actual es el abandono que sufre el patrimonio vinculado a la huerta.

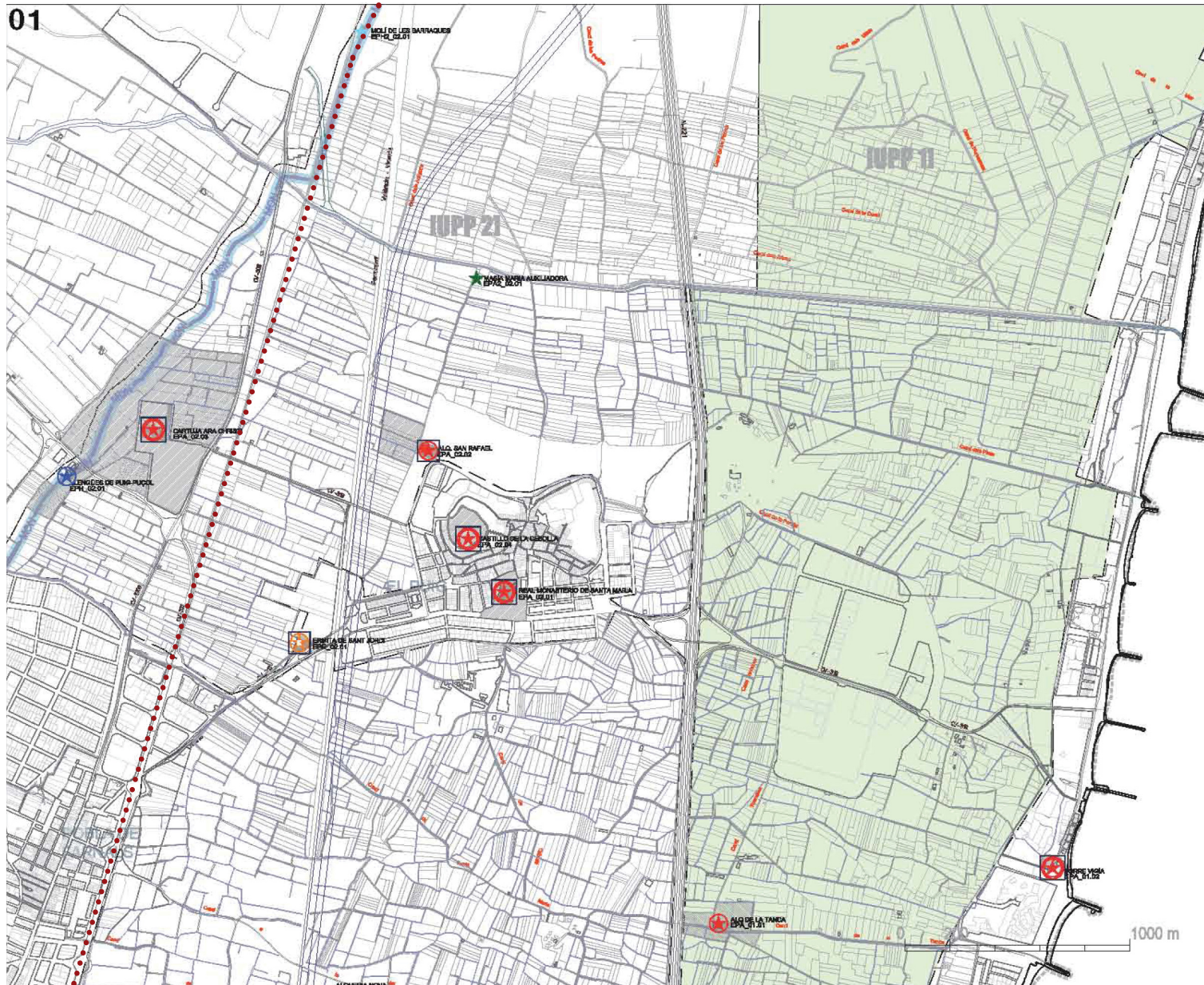
Para representar todos los elementos recogidos en el inventario, se emplearon las áreas o zonas definidas como unidades de paisaje. La Vía Xurra transcurre por las unidades UPP2, UPP3 y UPP6.

Tomando la cartografía del PATPHV y trazando el recorrido de la Vía Xurra, se observa el gran potencial que supone el patrimonio de huerta sobre la vía, y como todos se pueden retroalimentar mutuamente. Un patrimonio de gran valor atrae a los visitantes, y por tanto se genera un turismo cultural vinculado a la movilidad blanda y se hace un uso de esta infraestructura. Y el hecho de emplear la vía verde aproxima a los viandantes al numeroso patrimonio arquitectónico, etnológico e hidráulico que se da lugar en este espacio.

Leyenda catálogo:

- Rojo: BIC: Bien de Interés Cultural
BIC-TAG: Bien de Interés Cultural. Proveniente del Tribunal de las Aguas
MH: Monumento Histórico
- Azul: BRL: Bien de Relevancia Local
BRL-TAG: Bien de Relevancia Local. Proveniente del Tribunal de las Aguas
- Naranja: BRR-BRL: Barraca-Bien de Relevancia Local. Valor arqueológico

- | | | |
|--------------------|-----------------|----------------------------|
| (ALB)- Alboraya | (ALM)-Almàssera | (ALS)-Albalar dels Sorells |
| (ALX)- Albuixech | (EPG)-El Puig | (FOI)-Foios |
| (MLL)-Massamagrell | (MLN)-Meliana | (MSL)-Massalfassar |
| (MSR)-Museros | (PÇL)-Puçol | (POF)-Pobla de Farnals |
| (VIN)-Vinalesa | (VLC)-Valencia | |



UPP [01] Huerta de Moncada-Extremales

ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS

1er grado

EPA_01.01

EPA_01.02

Alquería de la Tanca (EPG)
Torre Vigia (EPG) BIC-monumentos defensivos

UPP [02] Huerta de Moncada-zona final

ELEMENTOS HIDRÁULICOS

1er grado

EPH_02.01

2do grado

EPH2_02.01

Llengües del Puig-Puçol (Ac. Montcada) (EPG) BRL
Molí de les Barraques

ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS

1er grado

EPA_02.01

EPA_02.02

EPA_02.03

EPA_02.04

Real Monasterio de Santa Maria (EPG) MH
Alquería de San Rafael (EPG) BRL
Cartuja Ara Christi (EPG) BIC
Castillo de Cebolla (EPG) BIC-mon. defensivos

2do grado

EPA2_02.01

Masia Maria Auxilladora

ELEMENTOS ETNOLÓGICOS

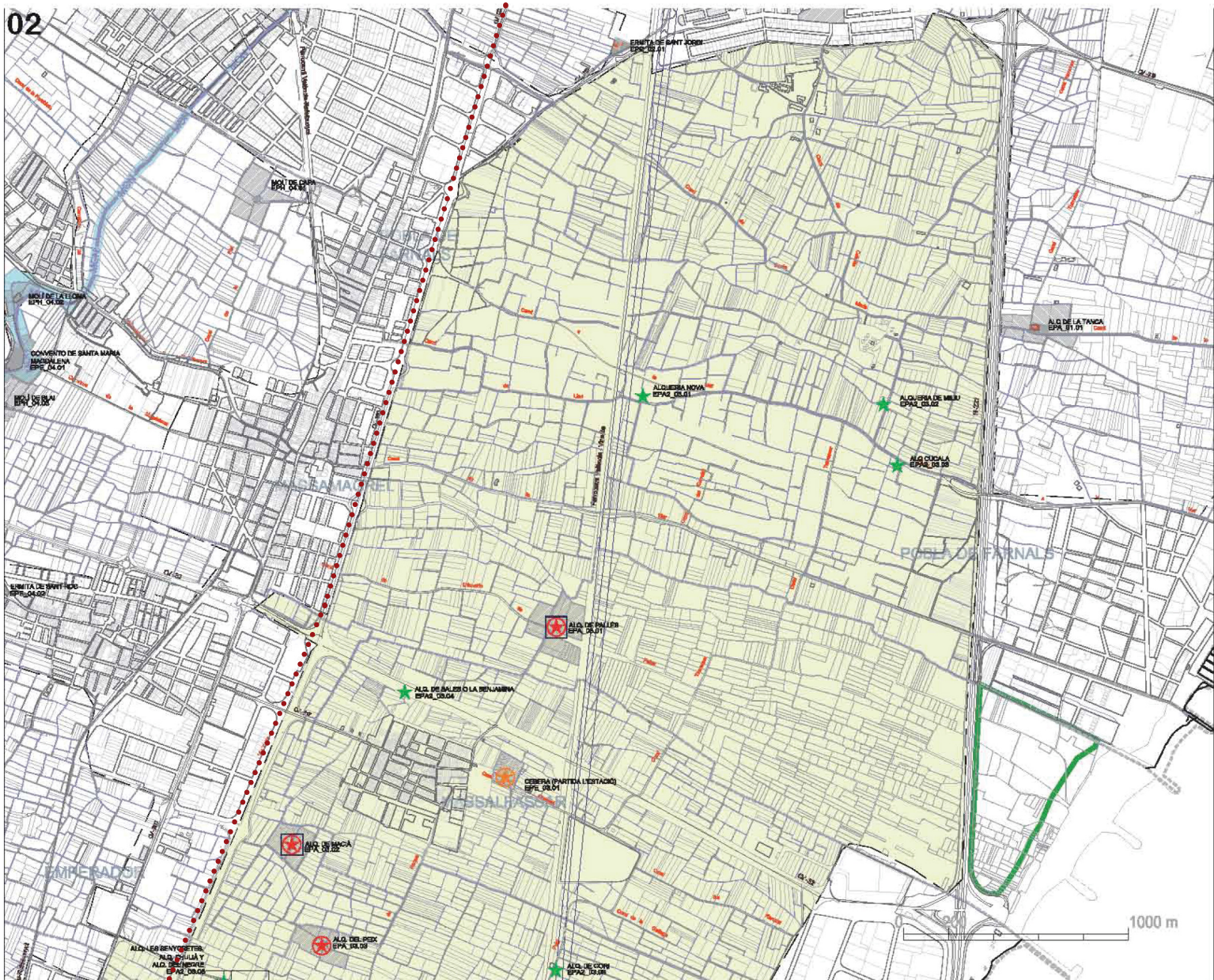
1er grado

EPE_02.01

Ermita Sant Jordi (EPG) BRL

..... Trayectoria Vía Xurra

Fig. C5.60 Catálogo de Bienes y Espacios rurales protegidos y superposición Vía Xurra
Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia



UPP [03] Huerta de Moncada-zona central

ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS

- 1er grado**
- EPA_03.01 Alquería de Pallès (VLC, Rafalell) BRL
 - EPA_03.02 Alquería de Macià (MSR) BRL
 - EPA_03.03 Alquería del Peix (ALX) BRL
 - EPA_03.04 Alquería (VLC, Cases de Bàrcena) BRL
 - EPA_03.05 Barraca Barri de les Sidres (VLC, Mahuella) BRR-BRL
 - EPA_03.06 Alquería Burgos (Bisarra) (VLC, Tauladella) BRL
 - EPA_03.07 Alquería Gallineta (MLN) BRL
 - EPA_03.08 Casa del Campanero (MLN) BRL
 - EPA_03.09 Fábrica de Nolla (MLN) BRL
 - EPA_03.10 Alquería del Magistre (ALB) BRL
 - EPA_03.11 Barraca Donis (ALM) BRR-BRL

- 2do grado**
- EPA2_03.01 Alquería Nova
 - EPA2_03.02 Alquería de Millu
 - EPA2_03.03 Alquería de Cucala
 - EPA2_03.04 Alquería de Sales o la Benjamina
 - EPA2_03.05 Alq. Les Senyorettes-Alq. Chulià-Alq. del Negre
 - EPA2_03.06 Alquería de Gori
 - EPA2_03.07 Alquería de Sancho/Cases del Gordo
 - EPA2_03.08 Alquería de Soi, Alquería de Galut
 - EPA2_03.09 Alquería en el Barri de les Sidres
 - EPA2_03.10 Casa Mateo
 - EPA2_03.11 Alquería de Tramoyeres
 - EPA2_03.12 Alquería de Payà
 - EPA2_03.13 Alquería de Cabotà
 - EPA2_03.14 Alquería del Palut
 - EPA2_03.15 Alquería del Sariero
 - EPA2_03.16 Alquería [ámbito Casa Campanero]
 - EPA2_03.17 Alq del Pelat-Alq del Bauset-Alq. del Morrero
 - EPA2_03.18 El Xarco
 - EPA2_03.19 Alquería del Balaguer
 - EPA2_03.20 Alquería de Molins
 - EPA2_03.21 Alquería de Bicha
 - EPA2_03.22 Alquería del Rei [ámbito Alq. Gallineta]
 - EPA2_03.23 Alquería Borja [ámbito Alq. Gallineta]
 - EPA2_03.24 Casa Serafi
 - EPA2_03.25 Alquería 65
 - EPA2_03.26 Alquería de Marselino
 - EPA2_03.27 Alquería Bou Roig
 - EPA2_03.28 Casa El Gros
 - EPA2_03.29 Conjunto de Alquerías
 - EPA2_03.30 Casa 34
 - EPA2_03.31 Casa El Sariero
 - EPA2_03.32 Cjto. Casas [ámbito Barraca Sidres]
 - EPA2_03.33 Casa [ámbito Alq. Gallineta]
 - EPA2_03.34 2 Casas [ámbito Fábrica Nolla]
 - EPA2_03.35 Alquería de la Palmera
 - EPA2_03.36 Alquería Danvila

ELEMENTOS ETNOLÓGICOS

- 1er grado**
- EPE_03.01 Cebollera (Partida de l'Estació) (MSL) BRL
 - EPE_03.02 Cjto. Urbano de Mahuella (VLC, Mahuella) BRL
 - EPE_03.03 Ermita y Vía Crucis Santísimo Cristo de la Misericordia (ALX) BRL
 - EPE_03.04 Ermita Santísimo Cristo de la Providencia (MLN) BRL
- 2do grado**
- EPE2_03.01 Mojones de Límite de Término Cases de Bàrcena - Almàssera

Fig. C5.61. Catálogo de Bienes y Espacios rurales protegidos y superposición Vía Xurra
Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia



UPP [03] Huerta de Moncada-zona central

ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS

- 1er grado**
- EPA_03.01 Alquería de Pallès (VLC, Rafalell) BRL
 - EPA_03.02 Alquería de Macià (MSR) BRL
 - EPA_03.03 Alquería del Peix (ALX) BRL
 - EPA_03.04 Alquería (VLC, Cases de Bàrcena) BRL
 - EPA_03.05 Barraca Barril de les Sidres (VLC, Mahuella) BRR-BRL
 - EPA_03.06 Alquería Burgos (Bisarra) (VLC, Tauladella) BRL
 - EPA_03.07 Alquería Gallineta (MLN) BRL
 - EPA_03.08 Casa del Campanero (MLN) BRL
 - EPA_03.09 Fábrica de Nolla (MLN) BRL
 - EPA_03.10 Alquería del Magistre (ALB) BRL
 - EPA_03.11 Barraca Donis (ALM) BRR-BRL
- 2do grado**
- EPA2_03.01 Alquería Nova
 - EPA2_03.02 Alquería de Milliu
 - EPA2_03.03 Alquería de Cucala
 - EPA2_03.04 Alquería de Sales o la Benjamina
 - EPA2_03.05 Alq. Les Senyorettes-Alq. Chulià-Alq. del Negre
 - EPA2_03.06 Alquería de Gori
 - EPA2_03.07 Alquería de Sancho/Cases del Gordo
 - EPA2_03.08 Alquería de Sol, Alquería de Galut
 - EPA2_03.09 Alquería en el Barri de les Sidres
 - EPA2_03.10 Casa Mateo
 - EPA2_03.11 Alquería de Tramoyeres
 - EPA2_03.12 Alquería de Payà
 - EPA2_03.13 Alquería de Cabotà
 - EPA2_03.14 Alquería del Palut
 - EPA2_03.15 Alquería del Sarriero
 - EPA2_03.16 Alquería [ámbito Casa Campanero]
 - EPA2_03.17 Alq del Pelat-Alq del Bauset-Alq. del Morrero
 - EPA2_03.18 El Xarco
 - EPA2_03.19 Alquería del Balaguer
 - EPA2_03.20 Alquería de Molins
 - EPA2_03.21 Alquería de Bicha
 - EPA2_03.22 Alquería del Rei [ámbito Alq. Gallineta]
 - EPA2_03.23 Alquería Borja [ámbito Alq. Gallineta]
 - EPA2_03.24 Casa Seraff
 - EPA2_03.25 Alquería 65
 - EPA2_03.26 Alquería de Marselino
 - EPA2_03.27 Alquería Bou Roig
 - EPA2_03.28 Casa El Gros
 - EPA2_03.29 Conjunto de Alquerías
 - EPA2_03.30 Casa 34
 - EPA2_03.31 Casa El Sarriero
 - EPA2_03.32 Cjto. Casas [ámbito Barraca Sidres]
 - EPA2_03.33 Casa [ámbito Alq. Gallineta]
 - EPA2_03.34 2 Casas [ámbito Fábrica Nolla]
 - EPA2_03.35 Alquería de la Palmera
 - EPA2_03.36 Alquería Danvila

ELEMENTOS ETNOLÓGICOS

- 1er grado**
- EPE_03.01 Cebollera (Partida de l'Estació) (MSL) BRL
 - EPE_03.02 Cjto. Urbano de Mahuella (VLC, Mahuella) BRL
 - EPE_03.03 Ermita y Vía Crucis Santísimo Cristo de la Misericordia (ALX) BRL
 - EPE_03.04 Ermita Santísimo Cristo de la Providencia (MLN) BRL
- 2do grado**
- EPE2_03.01 Mojoneres de Límite de Término Cases de Bàrcena - Almàssera

Fig. C5.62 Catálogo de Bienes y Espacios rurales protegidos y superposición Vía Xurra
Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia



**UPP [06] Huerta de Alboraya-
Almàserra**

ELEMENTOS HIDRÁULICOS

1er grado		
EPH_06.01	Llengües de Miracle-Galato (Acequia de Rascanya)	BRL-TAG
EPH_06.02	Molí de l'Ascensió (ALB)	BRL-TAG
EPH_06.03	Molí Farinós/Molí Nou (VLC)	BRL-TAG
EPH_06.04	Molí de Gamba (ALB)	BRL
EPH_06.05	Molí de Vera (VLC)	BRL-TAG

ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS

1er grado		
EPA_06.01	Casa Quelo (ALM)	BRR-BRL
EPA_06.02	Barraca Partida Masamarda (ALB)	BRR-BRL
EPA_06.03	Alquería Partida Masamarda (ALB)	BRL
EPA_06.04	Barraca Liadró (ALB)	BRR-BRL
EPA_06.05	Barraca 37 (ALB)	BRR-BRL
EPA_06.06	Barraca (ALB)	BRR-BRL
EPA_06.07	Alquería de Requeni (ALB)	BRL
EPA_06.08	Alquería de Serra (VLC)	BRL
EPA_06.09	Barracas de Panach (VLC)	BRR-BRL
EPA_06.10	Alquería Galip-Patach (La Carda) (ALB)	BRL
EPA_06.11	Barraca (VLC)	BRR-BRL

2do grado		
EPA2_06.01	Casa El Roig	
EPA2_06.02	Casa Aurell	
EPA2_06.03	Casa Canya	
EPA2_06.04	Casa Soy	
EPA2_06.05	Villa Santa Bárbara	
EPA2_06.06	Casa Rubio/Casa Suño	
EPA2_06.07	Casa Baset	
EPA2_06.08	Casa Petit	
EPA2_06.09	Casa Rodrigo	
EPA2_06.10	Casa Tolí	
EPA2_06.11	Casa de Mano	
EPA2_06.12	Casa Pere Pota	
EPA2_06.13	Casa	
EPA2_06.14	Casa Soler	
EPA2_06.15	Casa	
EPA2_06.16	Casa nº15	
EPA2_06.17	Alquería Pastor	
EPA2_06.18	Casa Macaraco	
EPA2_06.19	Cjto. Casa Chiner y Casa-Barraca	
EPA2_06.20	Casa Blai	
EPA2_06.21	Casa El Marro	
EPA2_06.22	Casa El Ratat	
EPA2_06.23	Casa 99-100	
EPA2_06.24	Casa El Forner	
EPA2_06.25	Casa	
EPA2_06.26	Casa nº39	
EPA2_06.27	Forn El Gatet	
EPA2_06.28	Casa Cama Grogà	
EPA2_06.29	Alquería	
EPA2_06.30	Alquería Patach	
EPA2_06.31	Alquería del Figueró	
EPA2_06.32	Casa Camí Farinós	
EPA2_06.33	Casa Vera	
EPA2_06.34	Casa Ocala	
EPA2_06.35	Alquería de Bola	
EPA2_06.36	Alquería	
EPA2_06.37	Alquería	

Fig. C5.63 Catálogo de Bienes y Espacios rurales protegidos y superposición Vía Xurra
Fuente: Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia

**UPP [06] Huerta de Alboraya-
Almàssera**

EPA2_06.40	Alquería
EPA2_06.41	Alquería
EPA2_06.42	Alquería Caballero
EPA2_06.43	Casa [ámbito Molí i Ermita de Vera]
EPA2_06.44	Cjto. Casas
EPA2_06.45	2 Casas [ámbito Alq. En Alboraya]
EPA2_06.46	Casa Alq. Serra. [ámbito Alq. Serra]
EPA2_06.47	Casa [ámbito Alq. Serra]
EPA2_06.48	2 Casas [ámbito LL. Miracle-Gaiato]
EPA2_06.49	Casa [ámbito Cruz Almàssera]
EPA2_06.50	Alquería [ámbito Alq. Pda. Massamarda]
EPA2_06.51	Casa [ámbito Brr. Pda. El milagro]

ELEMENTOS ETNOLÓGICOS

1er grado

EPE_06.01	Cruz de Término de Almàssera (ALM)	BRL
EPE_06.02	Ermita dels Peixets (ALB)	BRL
EPE_06.03	Ermita de Vera (VLC)	BRL
EPE_06.04	Ermita de San Cristófol (ALB)	BRL
EPE_06.05	Ermita de Santa Bárbara (ALB)	BRL
EPE_06.06	Ermita de San Andrés (del Retoret) (ALB)	BRL
EPE_06.07	Ermita del Santísimo Cristo de las Ánimas (o de Vilanova) (ALB)	BRL
EPE_06.08	Chimenea Antigua Fábrica "El Prado" (VLC)	BRL

•••• Trayectoria Vía Xurra

5.4.3. Equipamientos urbanos

Así como se ha estudiado con el patrimonio y su relación con la Vía Xurra, que principalmente favorece la llegada de turistas, la accesibilidad desde la vía verde a los equipamientos urbanos, facilitará la aproximación a éstos de los habitantes, no sólo del municipio donde se localiza, sino desde los próximos que se encuentran claramente relacionados por medio de la vía que se estudia.

Como ocurre en el ámbito patrimonial, también se produce una relación en ambas direcciones. La necesidad de conexión para acceder a los equipamientos favorece el uso en la Vía Xurra, una movilidad sostenible intermunicipal que no existe en la actualidad. La vía aproxima a los usuarios a equipamientos y lugares que, sin el uso de esta infraestructura, no serían tan accesibles.

En los municipios de L'Horta Nord encontramos un superávit de algunos tipos de equipamientos, como los deportivos. Por otro lado podemos considerar que existe un déficit de centros de salud y de educación de formación profesional y escuelas infantiles.

Muchos de ellos podrían ser compartidos por la proximidad de algunas de las poblaciones, favorecida por la conexión segura y sostenible de la Vía Xurra.

En este capítulo también se recogen las áreas ajardinadas de los municipios, en muchas ocasiones se ubica próxima a estos equipamientos. La falta de espacios verdes en el interior de las poblaciones, se compensa claramente con el entorno inmediato de huerta, cierto es que no permite los mismos usos y no se considera dotacional, pero la vía verde permite el uso recreativo, deportivo y viario que no se puede dar en los núcleos poblacionales.

La Vía Xurra discurre paralela a espacios verdes y parques lineales por las poblaciones de Alboraya, Albalat del Sorells y Museros. En las salidas, tanto norte como sur, de Meliana se localiza un área ajardinada. Y por el Almàsera, Foios, El Puig de Santa Maria y Puçol se desarrolla a través de la huerta. En el caso de Puçol la Vía muere en la población sin ningún elemento verde que lo articule.

PUÇOL

- 1- CP La Milotxa
- 2- CP Lluís Vives y CP Jaume I
- 3- CP Obispo Hervas
- 4- Colegio Virgen al pie de la Cruz
- 5- Instituto
- 6- Centre Escolar Caxton College
- 7- Centro de Salud
- 8- Casa de la Cultura
- 9- Cementerio
- 10- Mercado
- 11- Ayuntamiento
- 12- Polideportivo Jose Claramunt
- 13- Polideportivo
- 14- Casa Cuartel Guardia Civil
- 15- Iglesia de los Santos Juanes
- 16- Iglesia Santa Marta
- 17- Residencia 3ª edad
- 18- Convento

- Trayectoria Vía Xurra
- Equipamientos
- Zona verdes
- Huerta
- Edificación vinculada a la huerta.



Fig. C5.64 Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.



EL PUIG DE SANTA MARIA

- 1- Colegio Guillem d'Entença
- 2- Instituto
- 3- Colegio Padre Jofre
- 4- Ayuntamiento
- 5- Centro municipal García Lorca
- 6- Casa Cuartel Guardia Civil
- 7- Cementerio
- 8- Centro Cívico
- 9- Polideportivo
- 10- Centro de Salud
- 11- Monasterio del Puig
- 12- Colegio de Santa Maria del Puig
- 13- Complejo el Huerto de Santa Maria del Puig
- 14- Centro Cultural la Marina
- 15- Cartuja de Ara Christi

- Trayectoria Vía Xurra
- Equipamientos
- Zona verdes
- Huerta
- Edificación vinculada a la huerta.



Fig. C5.65 Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.

LA POBLA DE FARNALS - MASSAMAGRELL - MUSEROS

- 1- IES Guillem d'Alcalà
- 2- CEIP Cervantes
- 3- Escuela Infantil
- 4- Cementerio
- 5- Iglesia Plaza de la Cruz
- 6- Polideportivo municipal

- 7- CEIP Sant Joan Evangelista
- 8- Colegio Sagrada Familia
- 9- CEIP Verge del Rosari
- 10- Instituto
- 11- Residencia 3ª edad
- 12- Centro Social y Cultural
- 13- Cuartel Guardia Civil
- 14- Palau de Justicia
- 15- Polideportivo
- 16- Parroquia Sant Joan Apòstol i Evangelista
- 17- Cementerio
- 18- Convento Magdalena
- 19- Residencia Sant Llorenç de Brindis

- 20- Colegio
- 21- Colegio la Masía
- 22- CEIP Vicente Blasco Ibáñez
- 23- Iglesia de la Asunción



Fig. C5.66 Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.



ALBALAT DELS SORELLS

- 1- CP el Castell
- 2- Ambulatorio
- 3- Ayuntamiento
- 4- Iglesia de los Santos Reyes
- 5- Cementerio

- Trayectoria Vía Xurra
- Equipamientos
- Zona verdes
- Huerta
- Edificación vinculada a la huerta.



Fig. C5.67 Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.

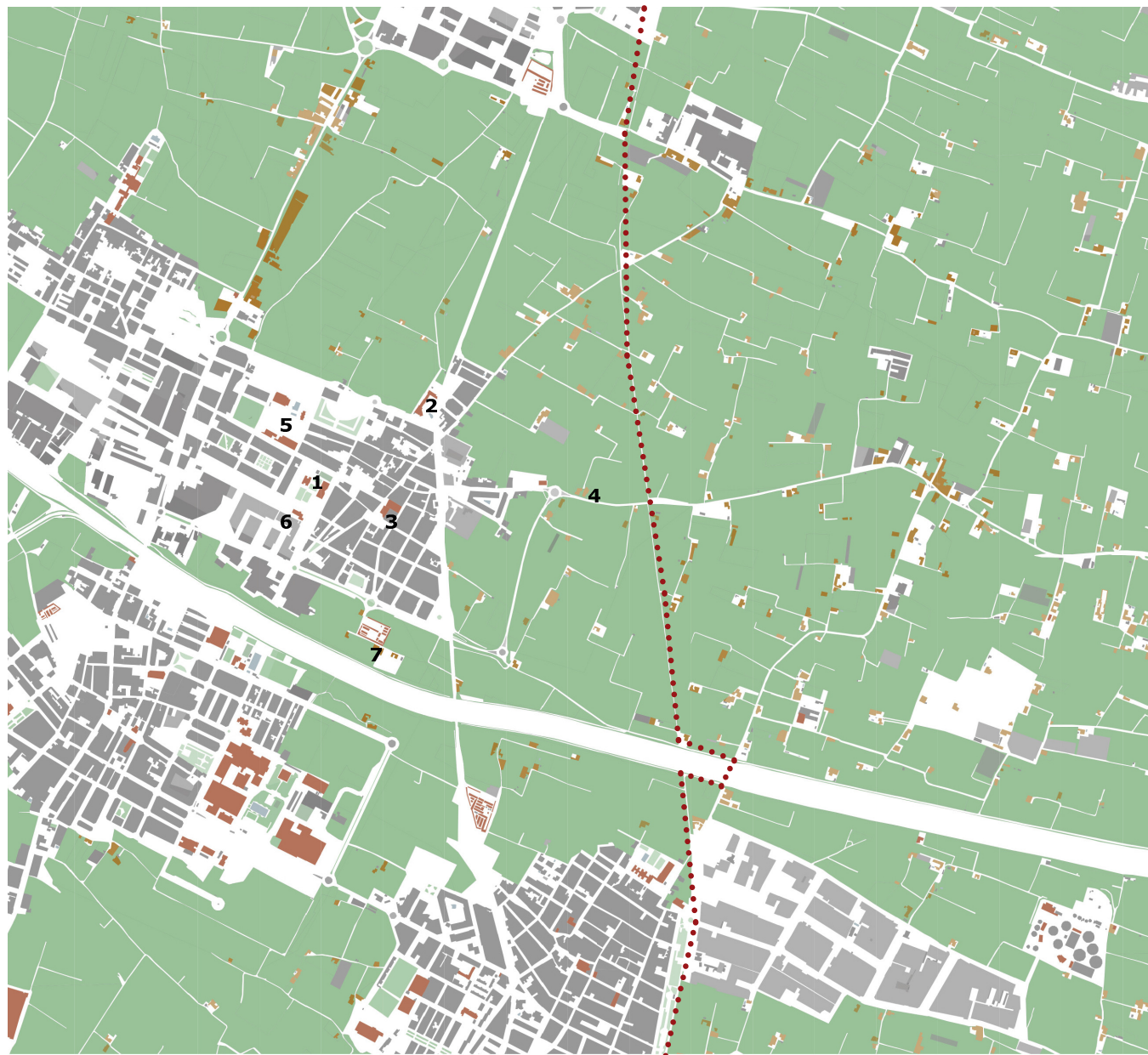
FOIOS - MELIANA

- 1- CP Rei en Jaume
- 2- IES Escultor Francesc Badia
- 3- Colegio Mare de Deu del Patrocini
- 4- Polideportivo municipal
- 5- Ayuntamiento
- 6- Iglesia de la Asunción

- 7- IES Garrigosa
- 8- CP Crist de la Providència
- 9- CEIP Mediterrani
- 10- Escuela Infantil
- 11- Polideportivo
- 12- Cementerio
- 13- Parroquia dels Sants Joans
- 14- Ermita Crist de la Providència
- 15- Ayuntamiento



Fig. C5.68 Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.



ALMÀSSERA

- 1- Colegio el Carraixet
- 2- Colegio Yocris
- 3- Iglesia Santísimo Sacramento y Ayuntamiento
- 4- Museo de la huerta
- 5- Polideportivo
- 6- Centor de Salud
- 7- Cementerio

- Trayectoria Vía Xurra
- Equipamientos
- Zona verdes
- Huerta
- Edificación vinculada a la huerta.



Fig. C5.69 Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.

ALBORAYA - VALENCIA

- 1- CP Ausias March
- 2- CP Pío XII
- 3- Colegio Maria Marianistas
- 4- CP Cervantes
- 5- Polideportivo "Ciutat de l'estort"
- 6- Casa de la Cultura José Peris Aragó
- 7- Ayuntamiento
- 8- Consell Agrari-Casa Conde Zanoguero
- 9- Centro de Salud
- 10- Cementerio
- 11- Parroquia de la Asunción de Nuestra Señora y Teatro Agrícola
- 12- Centro de Emergencias
- 13- Mercado municipal

- 14- CP Arquitecte Arnau
- 15- Colegio Pare Català e Iglesia
- 16- Universitat Politècnica de València
- 17- Colegio Patronat de la Joventut Obrera
- 18- Instituto Ferrer i Guàrdia
- 19- Cotolengo Pare Alegre
- 20- Parque de Bomberos
- 21- Cementerio de Benimaclet



Fig. C5.70 Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.

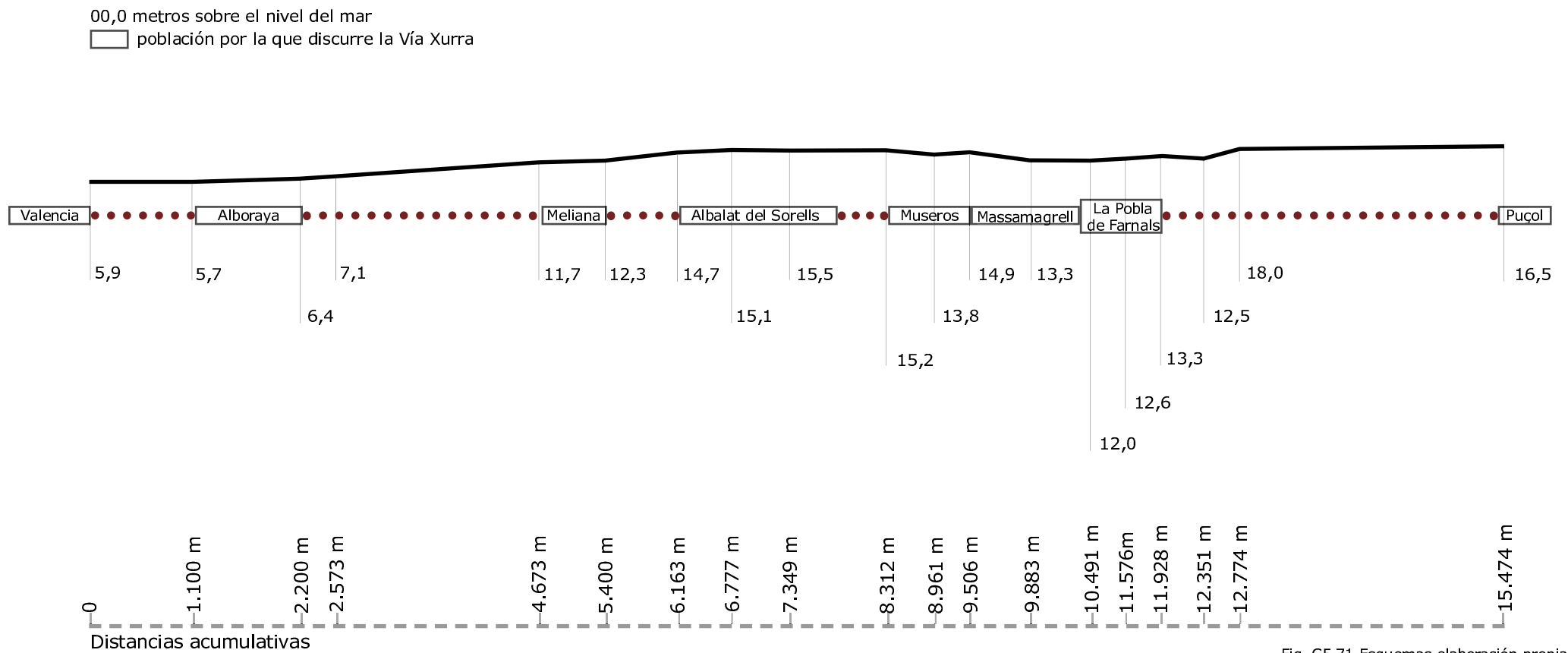


Fig. C5.71 Esquemas elaboración propia

5.5. Definición urbanística de la Vía Xurra

Es necesario hacer un estudio de los diferentes elementos que definen morfológicamente la vía para poder proponer y valorar las necesidades de ésta. En primer lugar se ha hecho una tipificación de los elementos que la componen como son las diferentes secciones, los cruces y los materiales.

Conocer las condiciones de partida y su definición permiten abordar, a posteriori, las propuestas en función de las necesidades morfológicas de ésta.

5.5.1. Perfil altimétrico

Las características de la Vía Xurra respecto al perfil altimétrico son las siguientes. Respecto al nivel del mar, la menos alta se encuentra en la salida desde Valencia y la más alta de 18 msnm¹.

En la imagen adjunta se ha realizado el perfil altimétrico de la plataforma de la vía verde. Se observa como las cotas posibilitan pendientes muy suaves, inferiores al 3%. Esto se debe al uso primigenio del trazado. La diferencia de cota entre el inicio y el final del recorrido es de 10,5 m.

5.5.2. Materialidad

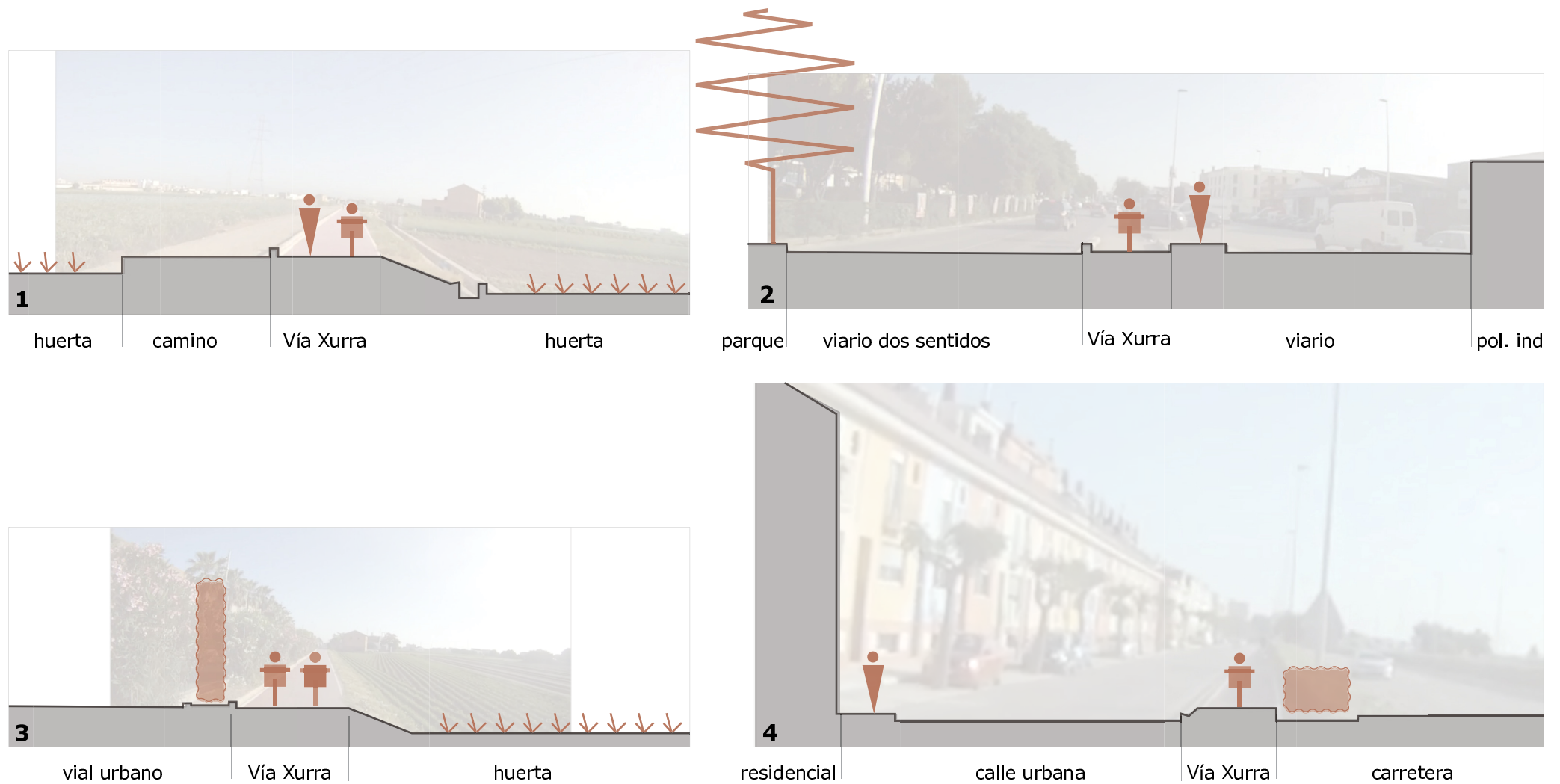
Prácticamente podemos decir que se emplean dos materiales para la plataforma de la bicicleta, la mayoría de ella está realizada por una acabado asfáltico (pintado de color teja) y un pequeño tramo, entre Meliana y Albalat dels Sorells, es de tierra apisonada.

El único tramo que no tiene plataforma es el tramo de la población de Meliana, puesto que es inexistente, y por tanto se desarrolla sobre la calzada de asfalto.

materiales

- tierra apisonada
- asfáltico

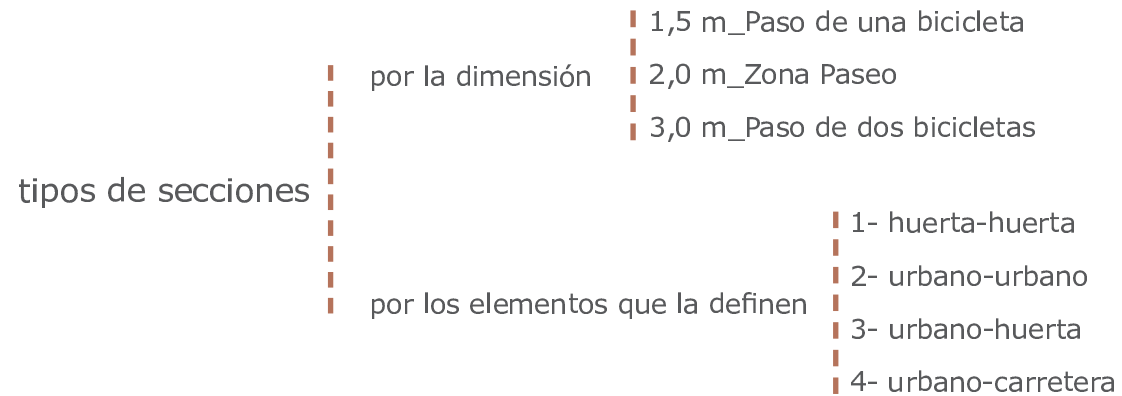
¹ msnm: acrónimo de metros sobre el nivel del mar que hace referencia a la altimetría del terreno,



- 1- ejemplo tramo de Valencia a Alboraya
 - 2- ejemplo polígono industrial Alboraya
 - 3- ejemplo acceso Alboraya
 - 4- ejemplo en Massamagrell junto ronda
- escala 1:150

Fig. C5.72-73-74-75 Secciones sobre foto elaboración propia

5.5.3. Tipos de secciones



Por su dimensión

Respecto a las secciones encontramos que su dimensión es muy diferente. Desde Valencia a Alboraya, su dimensión es de 3 m; en el tramo que discurre por Alboraya es de 2 m; de Alboraya a Meliana es de 3 m; en Meliana no se considera la dimensión puesto que no tienen área reservada estrictamente para las bicicletas; de Meliana a Albalat del Sorells tiene una amplitud de 4m; la ronda de Albalat dels Sorells hasta Massamagrell es de 3 m; el tramo más estrecho está entre Massamagrell y la Pobla de Farnals llegando a los 1,5 m de amplitud y desapareciendo en el polígono industrial; hasta llegar al paso inferior la anchura es de 2 m; y pasado el cruce a desnivel hasta llegar a Puçol llega a 3 m.

Todas las dimensiones son insuficientes para albergar la zona de paseo (de 2 m como mínimo de ancho) y la circulación en los dos sentidos de las bicicletas (3 m como mínimo).

Por los elementos que la definen

La sección de la Vía Xurra también puede definirse por las condiciones de contorno. Los elementos son: la huerta, el suelo urbano y la carretera, y la combinación de estos supone las diferentes relaciones que puedan darse.

En ocasiones lo que se considera urbano puede ser residencial, industrial o dotacional (sea viario o zona verde). Se hace una diferenciación con la carretera por las condiciones tan diferentes respecto al resto del viario propio de la población (mayor velocidad, dimensión y ruido).

5.5.4. Cruces

En el siguiente esquema se recogen los diferentes cruces que se pueden encontrar en la Vía Xurra, su tipología y en qué punto del trayecto se dan. Como se observa pueden ser de diferentes formas, con preferencia o sin preferencia, atravesando varias infraestructuras de movilidad o elementos naturales, algunos de ellos se realizan a distinto nivel, ya sea superior o inferior, en este caso subterráneo.

La mayoría de los cruces al mismo nivel la vía no tiene preferencia, teniendo que realizar un "stop" o un "ceda el paso", indicado con señales verticales u horizontales.

La zona de Meliana y del polígono industrial de la Pobla de Farnals, no está el trazado de la Vía Xurra señalizado, este se fusiona con la calzada del coche, por ello en el esquema se ha usado un cajeadado.

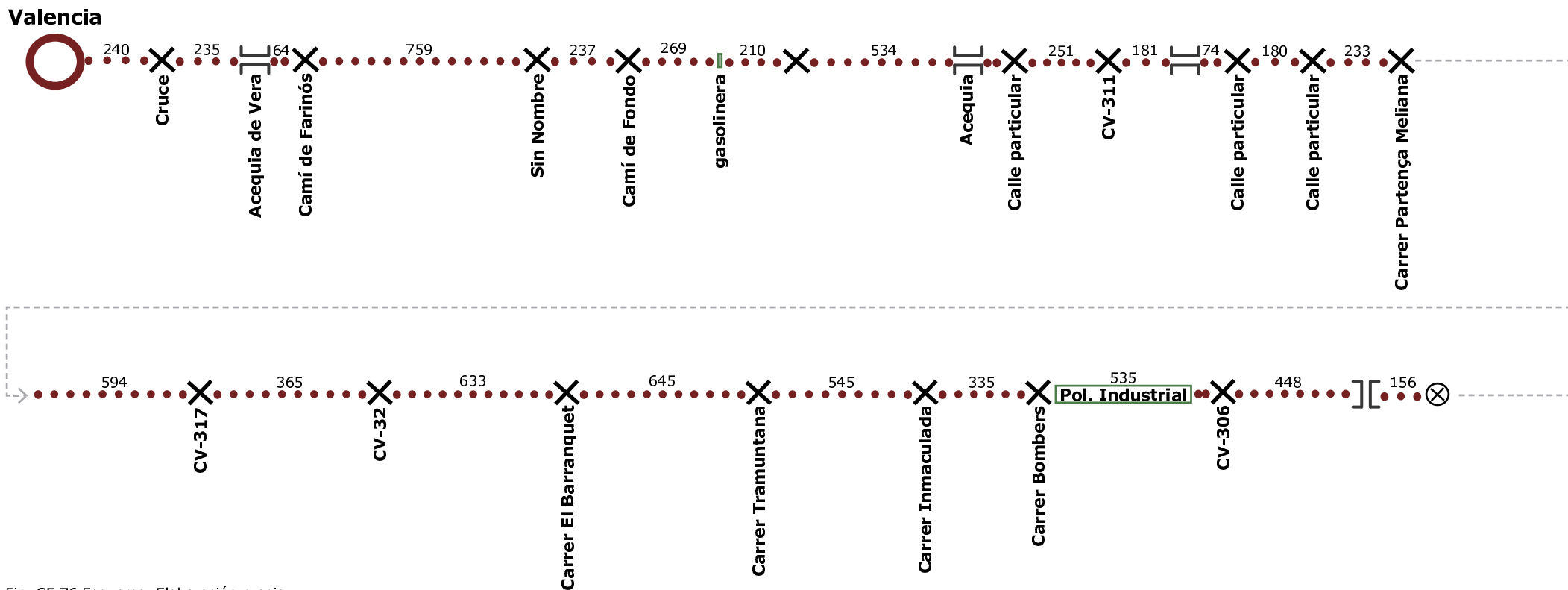


Fig. C5.76 Esquema. Elaboración propia

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora

tipos de cruces

- a mismo nivel
 - calle urbana (40- 50 km/h)
 - carretera velocidad (60-70 km/h)
 - camino rural
 - camino privado
- a diferente nivel
 - elevado
 - subterráneo

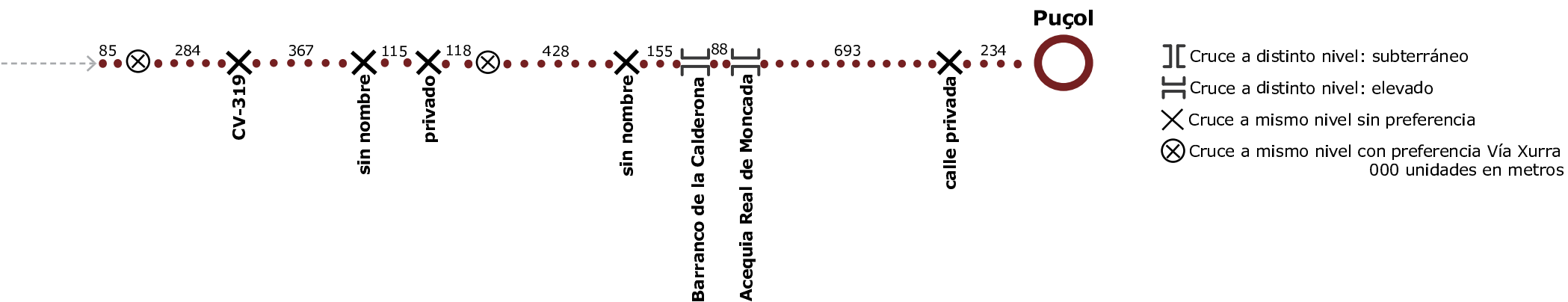
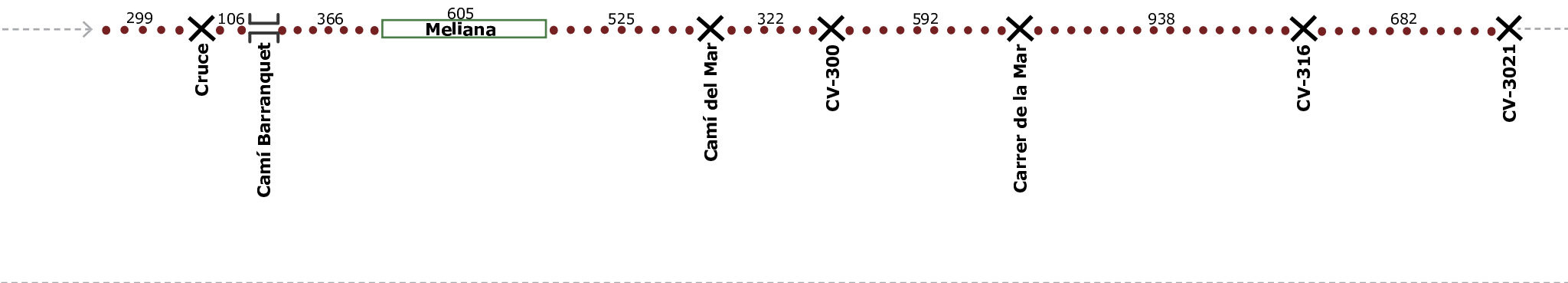




Fig. C5.77 Cruce con camino rural. No preferencia. TM Valencia. Producción propia



Fig. C5.78 Cruce con paso de cebra. Sin preferencia. Alboraya Producción propia



Fig. C5.79 Cruce con carretera CV-311. Sin preferencia. Al-màssera. Producción propia



Fig. C5.80 Cruce sin preferencia y llegada a Meliana. Sin continuidad. Producción propia



Fig. C5.81 Cruce sin preferencia y llegada a Meliana. Sin continuidad. Producción propia



Fig. C5.82 Paso por Meliana. Sin continuidad. Sin aceras. Producción propia



Fig. C5.84 Merendero Meliana
Producción propia



Fig. C5.85 Detalle macetero de traviesas de tren
Producción propia



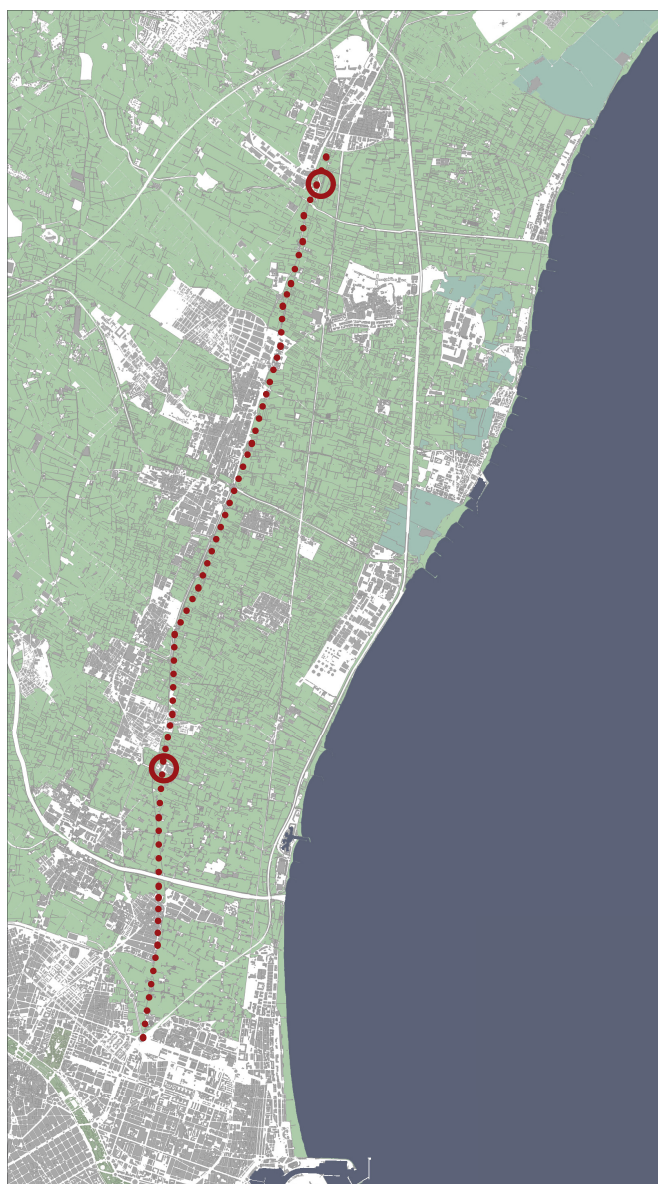
Fig. C5.86 Aparcamiento bicicletas merendero Meliana
Producción propia



Fig. C5.87 Zona merendero en Puçol
Producción propia



Fig. C5.88 Señalización merendero en Puçol
Producción propia



○ Áreas de descanso.
Merenderos

Fig. C5.89 Ubicación de merenderos.
Producción propia. Escala 1:100.000 aprox.

5.5.6. Áreas de descanso

Circulando por la Vía Xurra, en el acceso sur a la población de Meliana se ubica una zona de merenderos en una pequeña pinada tangente el trayecto, con mesas, aparcabicis,... Se han empleado traviesas de tren para crear un macetero y otros elementos. La zona es agradable aunque no se encuentra en buen mantenimiento en la actualidad.

En el acceso a Meliana, muy próximo al área de descanso anteriormente descrita, se ubica una área verde, con bancos, fuente y sombra.

Todas las luminarias que se localizan en estas zonas han sido víctimas del vandalismo, así como otros elementos de señalización.

Si nos dirigimos a Puçol, una vez pasado el puente del barranco homónimo, al lado este de la vía se encuentra otra área de merendero, señalizada como tal, pero que únicamente encontramos bancos de piedra. No existe ninguna sombra ni otro elemento de mobiliario urbano.



..... Vía Xurra

- 1- Zona Húmeda Catalogada y su zona de protección. Marjal dels Moros
- 2- Parque Natural de la Serra Calderona
- 3- Terreno Forestal Estratégico. PATFOR
- 4- Paraje Natural Municipal. La Costera
- 5- Riesgo de inundación nivel 3
- 6- Barranco Calderona. Riesgo de inundación nivel 6
- 7- Barranco de Puçol. Riesgo de inundación nivel 6
- 8- Barranco de Bort o de Rafelbunyol. Riesgo de inundación
- 9- Endorreísmo de Massamagrell. Riesgo de inundación
- 10- Zona Húmeda Catalogada y su zona de protección Marjal de Rafalell i Vistabella
- 11- Barranco del Carraixet. Riesgo de inundación
- 12- Antiguo cauce del Río Turia. Riesgo de inundación

..... Propuesta Vía Xurra

--- Camins al Mar

Fig. C5.90 Infraestructura Verde y conexión territorial. Elaboración propia sobre imagen de terrasit.gva.es. Escala 1:100.000 aprox.

5.6. Estrategias para la intervención en la Vía Xurra

En el siguiente capítulo se van a abordar las diferentes medidas que se deben llevar a cabo para garantizar un buen uso de la infraestructura, para ello se han estudiado los elementos anteriormente descritos y como pueden mejorar sus relaciones y características para obtener un resultado.

5.6.1. Oportunidades de conexión territorial

Como se ha dicho a lo largo del trabajo, la Vía Xurra es un potencial conector de movilidad blanda a nivel territorial. Los elementos territoriales naturales, como los barrancos (de forma perpendicular a la vía) y el litoral (como complemento paralelo) permiten que haya una importante conexión entre la gran capital con espacios naturales protegidos como la Serra Mariola y las marjales “del Moro” y de “Rafalell y Vistavella”, discurriendo por un paisaje único y fantástico.

El eje transversal más importante es el Barranco del Carraixet, su recuperación permitiría un gran abanico de propuestas de movilidad. Así como la Vía Xurra permite coser este elemento y todos los caminos conocidos como “Camins al mar” de los diferentes municipios, el gran barranco permitiría aproximarse a la Serra Calderona llegando hasta un municipio interior de ésta como es Gátova, pasando por poblaciones de importancia comarcal como Bétera o Náquera. A su vez, un buen tratamiento del barranco y las conexiones a este de los diferentes municipios que atraviesa, sería un gran y potente eje de movilidad blanda, tanto para turismo como para uso diario, y también un corredor ecológico, tan necesario en estas áreas.

Otros elementos, de gran importancia, aunque de menor impacto territorial, son los “Camins al mar”. Son ejes trasversales al trayecto de la Vía Xurra que, históricamente y en la actualidad conectan los municipios hasta la costa. Estos caminos, en muchos casos han sido convertidos en caminos pavimentados. Su importancia histórica como conexión de los núcleos con el mar, permitirá reducir los desplazamientos en vehículo y fomentar las relaciones lúdico-recreativas. Estos caminos también deberán adaptarse y señalizarse correctamente.

La Infraestructura Verde recogida en la ETCV no establece las relaciones que se han de dar entre los diferentes espacios protegidos y señalizados como IV, y es necesario para una conectividad territorial y un buen funcionamiento. La conexión con el Parque Natural del Turia, se realizará por medio del gran parque del nuevo cauce del río Turia. La unión de la Vía Xurra con éste es por medio del carril bici desde la rotonda de la rotonda de Ca-

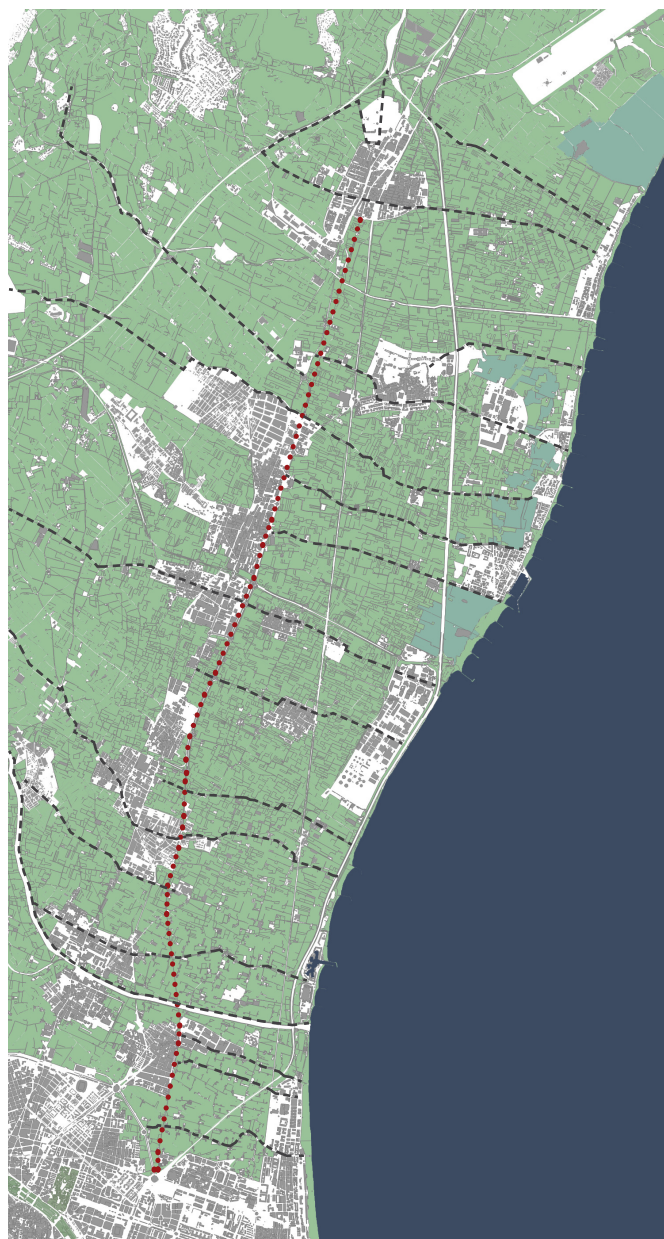


Fig. C5.91 Camins al mar.
Elaboración propia. Escala 1:100.000 aprox.

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora

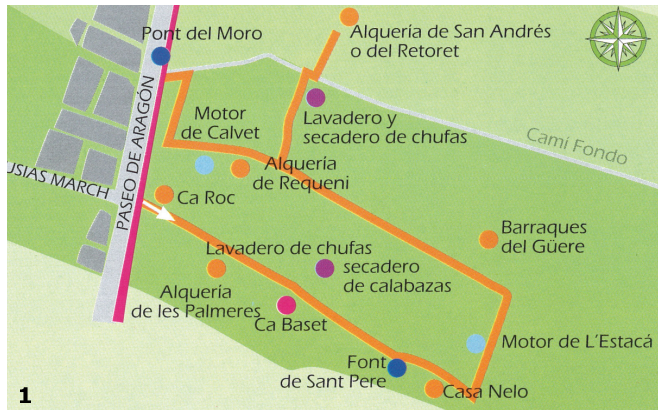


Fig. C5.92-93-94-95-96 Rutas en la huerta del Ayuntamiento de Alboraya
Fuente: www.alboraya.org

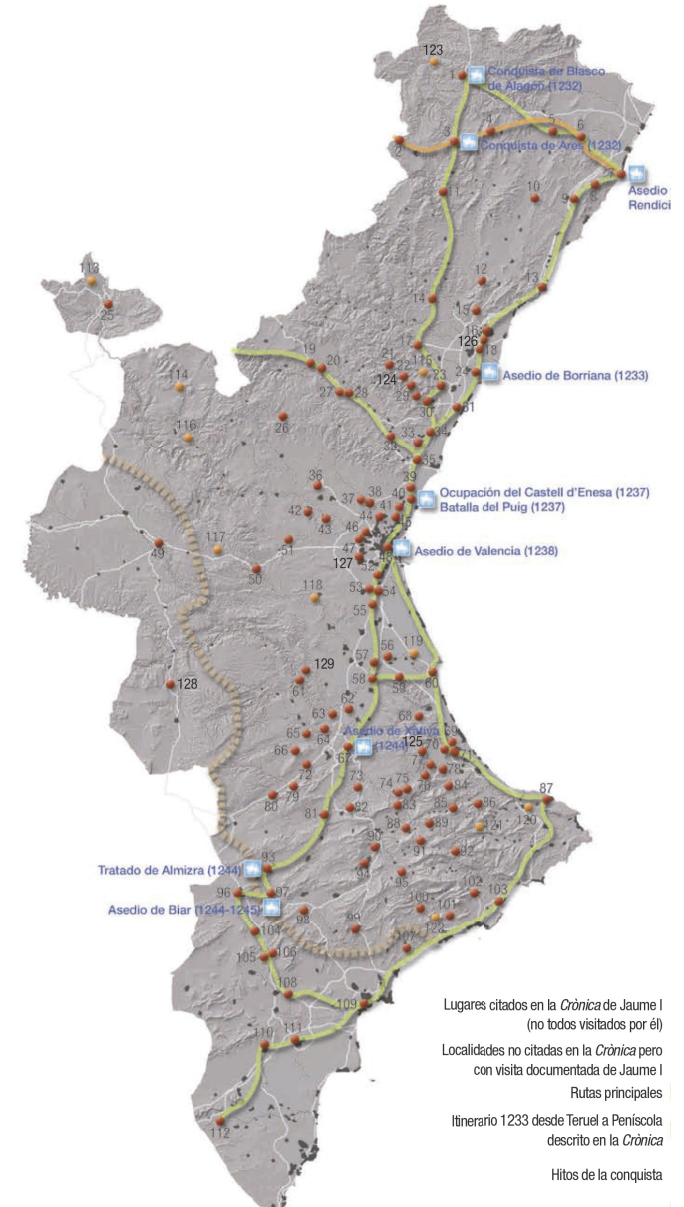


Fig. C5.97 Rutas de Jaume I en la Comunitat Valenciana
Fuente: ETCV

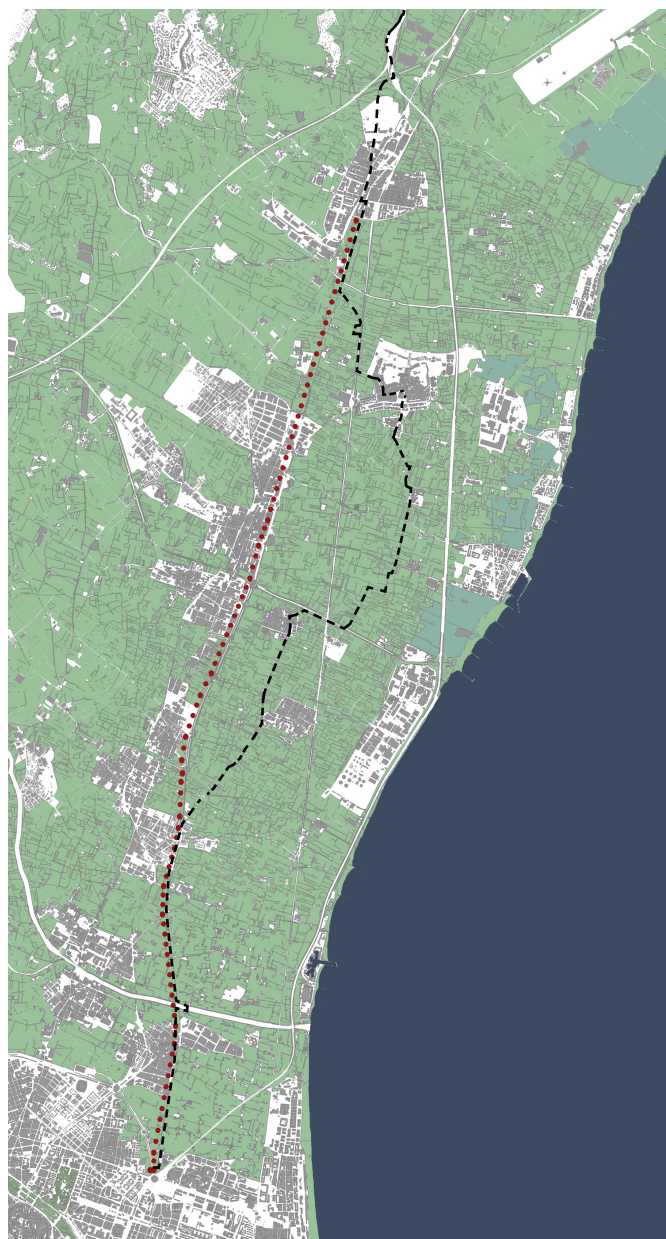


Fig. C5.98 Vía Xurra y Camino del Cid
Elaboración propia. Escala 1:100.000 aprox.

talunya hasta el nuevo cauce, y mejorar estas conexiones supone una gran conexión blanda territorial.

La adecuación de la Marjal de "Rafalell i Vistabella" y la Marjal dels Moros, con itinerarios respetuosos con esta zona húmeda sensible, creación de puntos de información y la mejora de las comunidades vegetales asociadas a medios palustres y dunares, constituiría otro lugar importante para visitar en las proximidades de la Vía Xurra.

Además de las conexiones establecidas a nivel territorial, algunas poblaciones como Alboraya y El Puig de Santa Maria ya tienen definidas algunas rutas por la huerta.

Las rutas de Alboraya tienen una longitud aproximada de 2 km, y son las siguientes:

- 1- Camí de les Palmeres
- 2- Partida dels Desamparats
- 3- Barranc del Carraixet
- 4- Camí del Gaiato
- 5- Barraca didáctica

En El Puig de Santa Maria se encuentran lo que definen como rutas culturales e históricas que se realizan guiadas a la Caruja de Ara Chirsti, al Monasterio de Santa Maria y al Museo de la Imprenta.

De la misma manera que estos dos municipios han establecido unas rutas o paseos, es importante que cada ayuntamiento establezca algunas rutas para poner en valor su huerta y patrimonio histórico y cultural.

A su vez la potenciación y mejora de las rutas históricas definidas en la ETCV como la ruta del Mio Cid y la de Jaume I, favorecerá a una interconexión y una red que articula los espacios y el territorio.

..... Vía Xurra

--- Camino del Cid senderista

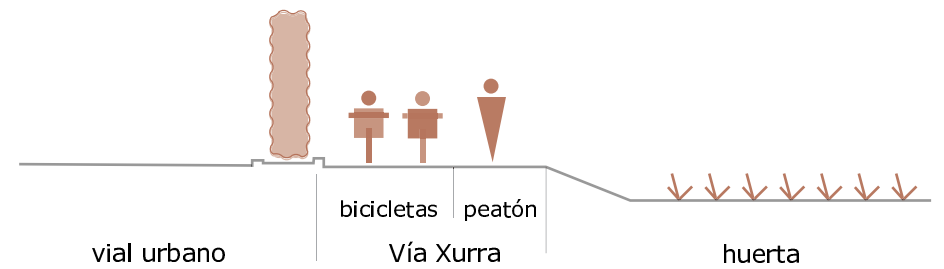
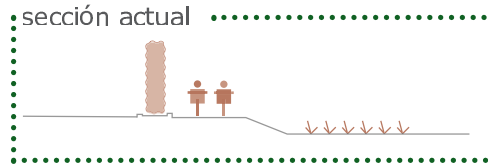
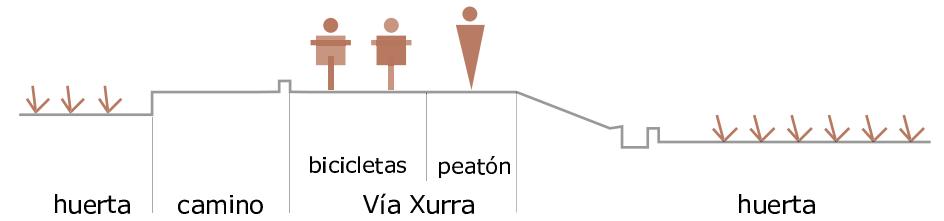
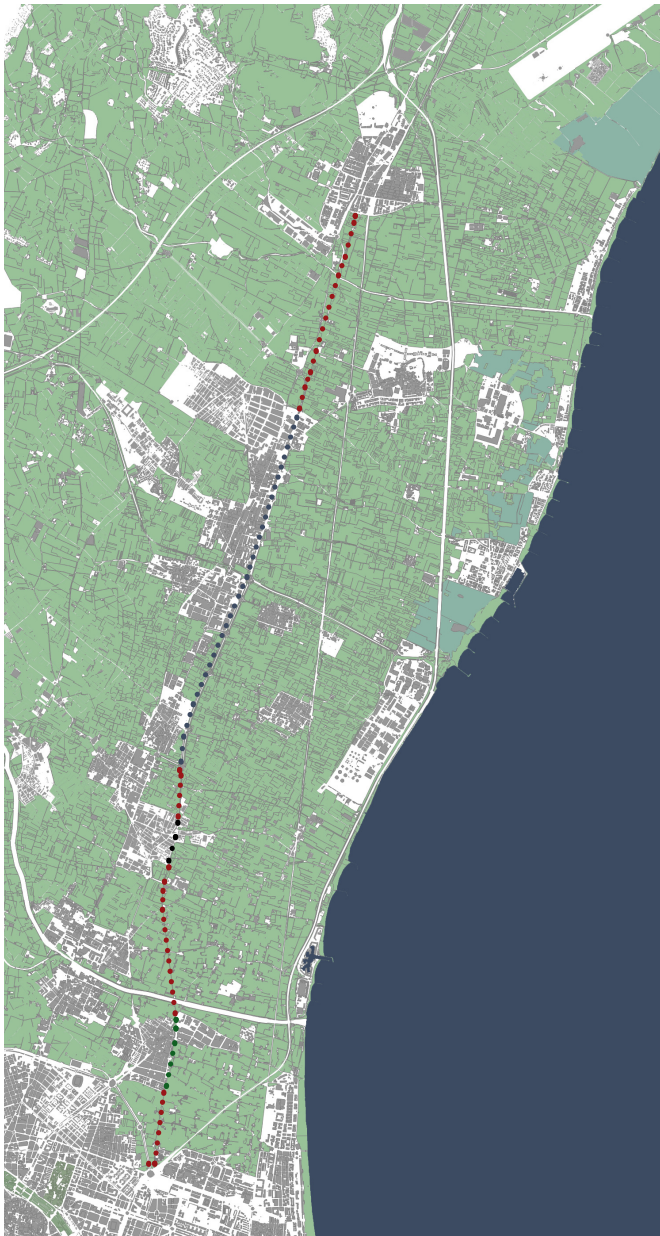
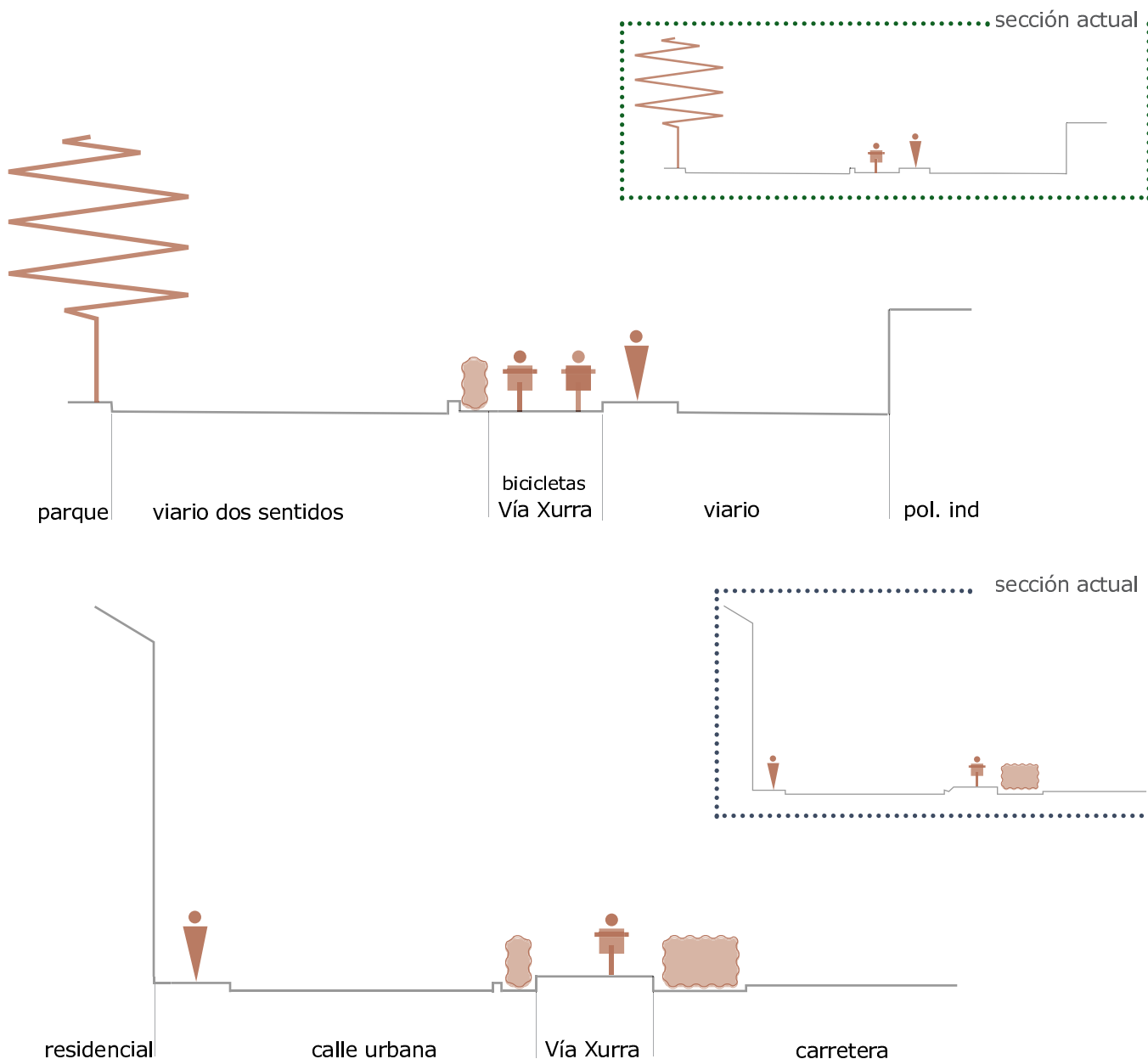


Fig. C5.99 Trayectos según tipo de sección
Elaboración propia. Escala 1:100.000 aprox.

Fig. C5.100-101-102-103 Secciones actuales y propuesta
Elaboración propia

escala 1:150



5.6.2. Secciones

Cualquier sección real actual de la vía verde es insuficiente para garantizar una calidad óptima para la circulación ciclista y peatonal. De esta manera habría que ampliar en toda la plataforma que en la actualidad tiene un sección medio de 3 m.

Para garantizar un tráfico ciclista cómodo, en las dos direcciones, sería necesario un ancho de 1,5 m para cada dirección, por lo que, como mínimo, se debe garantizar que la zona ciclista tenga 3 m de ancho. A este gran carril bici hay que adosar una zona para el peatón, que debería ser de 2 m o más de ancho. Estas medidas nos proporcionarían una plataforma total de 5 m.

Además del cambio de anchura para albergar los diferentes usos, otra medida es garantizar la protección del peatón y, sobretodo, del ciclista, cuando la Vía Xurra se convierte en carril bici. Esto ocurre cuando el trazado se desarrolla por zona urbana. Por esta razón, es conveniente que, además de la diferenciación e identificación por color del carril, se dispongan elementos de separación de los tráficos como es con un seto de media altura. Por tanto, en los tramos que transcurren por la huerta, desaparece los elementos de protección, puesto que no son necesarios por tratarse de una infraestructura de movilidad blanda y queda prohibido el uso de vehículos motorizados.

En Meliana, es necesario hacer un estudio pormenorizado para garantizar la ubicación correcta del carril bici en convivencia con el uso de la calle actual.

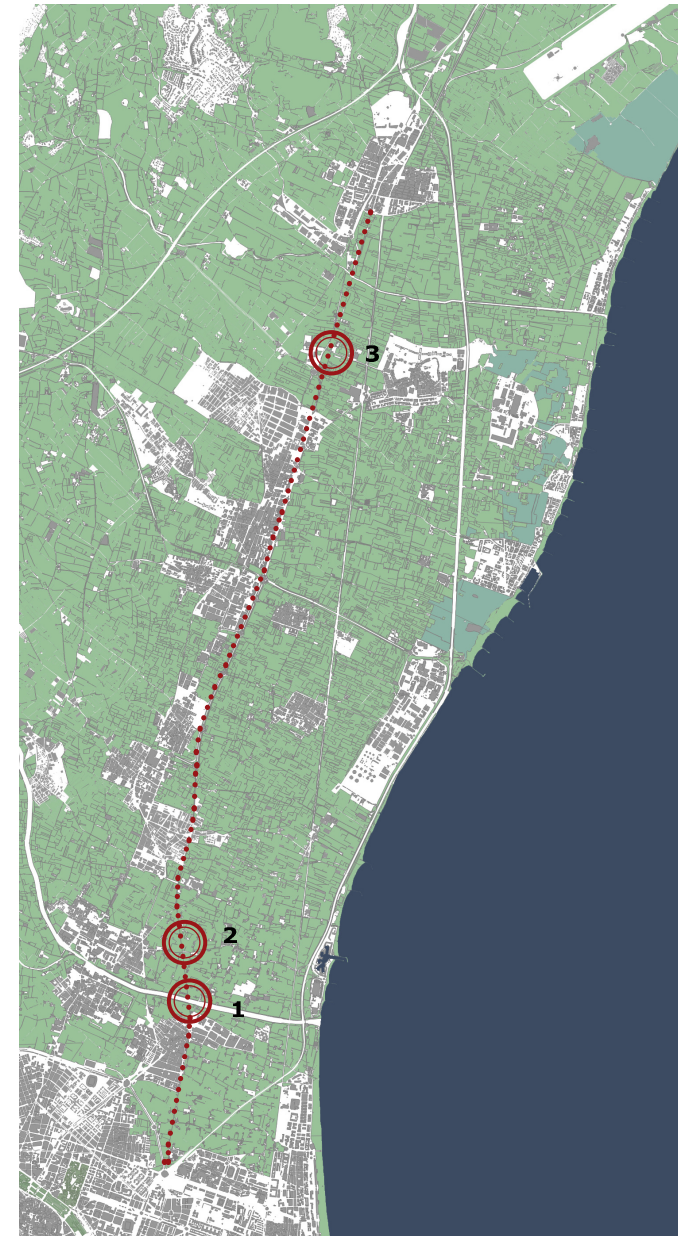


Fig. C5.104 Propuesta cruces
Elaboración propia. Escala 1:100.000 aprox.

5.6.3. Cruces

Abordar el problema de los cruces es complicado por los diferentes tipos que existen. Como situación ideal sería considerar que no existen cruces y que, por tanto, el usuario pueda hacer el recorrido completo sin necesidad de estar alerta por posibles cruces y su peligrosidad.

Sería esencial reponer el puente que salvaba en el pasado el barranco del Carraixet, así se garantizaría la continuidad de la Vía Xurra en este punto, evitando dos giros de 90 grados y el paso actual junto al tráfico rodado del puente para que salve el elemento natural la carretera CV-311, siendo el punto más peligrosos para la circulación de la vía verde. El trazado debería ser similar al derruido pudiéndose emplear materiales relacionados con el ferrocarril y la construcción de sus infraestructuras.

Los cruces con caminos privados de acceso a alquerías o barracas, deben tener prioridad la infraestructura blanca, pero se ha de garantizar la señalización por precaución.

Los cruces que se producen en el tramo de Albalat dels Sorells hasta La Pobla de Vallbona (junto a la carretera o ronda CV-300), se realizan por medio de paso de cebra, por tanto se considera que el usuario de la vía tiene preferencia, pero también sería necesario una especial atención a la hora de cruzar la calle y advertir de la necesidad de extremar la precaución.

Sería aconsejable la localización cruces elevados, por medio de una plataforma ligera, para que salvara la carretera acceso a Alboraya y la carretera CV-319 de acceso a El Puig de Santa Maria. Estos dos puntos en la actualidad son dos cruces en el que la vía verde no tiene preferencia y se trata de una carretera donde se circula a gran velocidad y de doble sentido. La ubicación de estos pasos elevados garantizaría la seguridad y comodidad de los usuarios de la vía, a la vez que generaría balcones a la huerta para disfrutar del paisaje y permitiría vistas largas donde se vería el mar, siempre que las construcciones lo permitieran.

La señalización de los cruces es primordial para favorecer un buen uso y conocimiento del recorrido. Esto se abordará en el apartado destinado a la señalización.

- 1- Propuesta nuevo puente que salve el Barranco del Carraixet
- 2- Puente que salve la carretera de acceso a Almàssera (CV-311) desde la V-21
- 3- Puente que salve la carretera de acceso a El Puig de Santa Maria (CV-319)





Fig. C5.105 Situación actual de acceso a la Vía Xurra desde Puçol y área del nuevo acceso



Fig. C5.106 Situación actual de acceso a la Vía Xurra desde Valencia y área del nuevo acceso

- Área de inicio-final
- Puerta a la Vía Xurra o Puertas a la huerta

5.6.4. Puntos singulares

Puertas a la Vía Xurra y a la huerta

Como metáfora al ferrocarril y las estaciones en cada población que une el recorrido, se localizará un acceso o puerta en cada núcleo de población hacia la vía. Estas puertas supondrán el acceso desde la población a la vía, se vincularán y señalizarán correctamente desde los lugares más importantes de los núcleos y de las paradas de metro o cercanías si las tuviera.

Próximo a estas se dispondrán de una zona de aparcamientos para vehículos (con plazas adaptadas), aparcamiento para bicis y panel informativo para favorecer la intermodalidad y aproximación a la huerta, así como la protección de espacios agrícolas sensibles.

Áreas de inicio-final

Son puertas a la Vía Xurra y huerta, pero para entender la vía es un elemento que comunica Puçol con Valencia y que tiene un inicio y un final, es necesario que este sea apreciable y dignifique la unión de la población con la infraestructura, por tanto tendrán las mismas características indicadas en el apartado anterior, pero se entenderán como jerárquicamente más importantes.

Balcones-áreas de descanso

Es necesario localizar a menos de 250 m zonas de descanso para garantizar que las vías tengan un uso universal. Estas zonas se localizarán en lugares particulares, en cruces de caminos, o en lugares con algún interés extra, que puedan ser balcones y lugares de disfrute del paisaje y de la huerta.

Estas zonas no emplearán ningún suelo de cultivo, sino se aprovecharán aquellas pequeñas zonas que han quedado vacantes u obsoletas próximas a la vía. Su dimensión será inferior a 80 m², ya que simplemente, es una pequeña zona de estancia y, al disponerse cada poca distancia, no es necesario crear grandes áreas. Por lo general estarán formadas por una pequeña plataforma con dos bancos, papelera, fuente y luminaria. En el tramo comprendido entre Albalat dels Sorells y La Pobla de Farnals, puesto que transcurre por suelo urbano y mayoritariamente es parque lineal, no será necesario disponer un nuevo espacio, sino que se fusionará con este lugar.

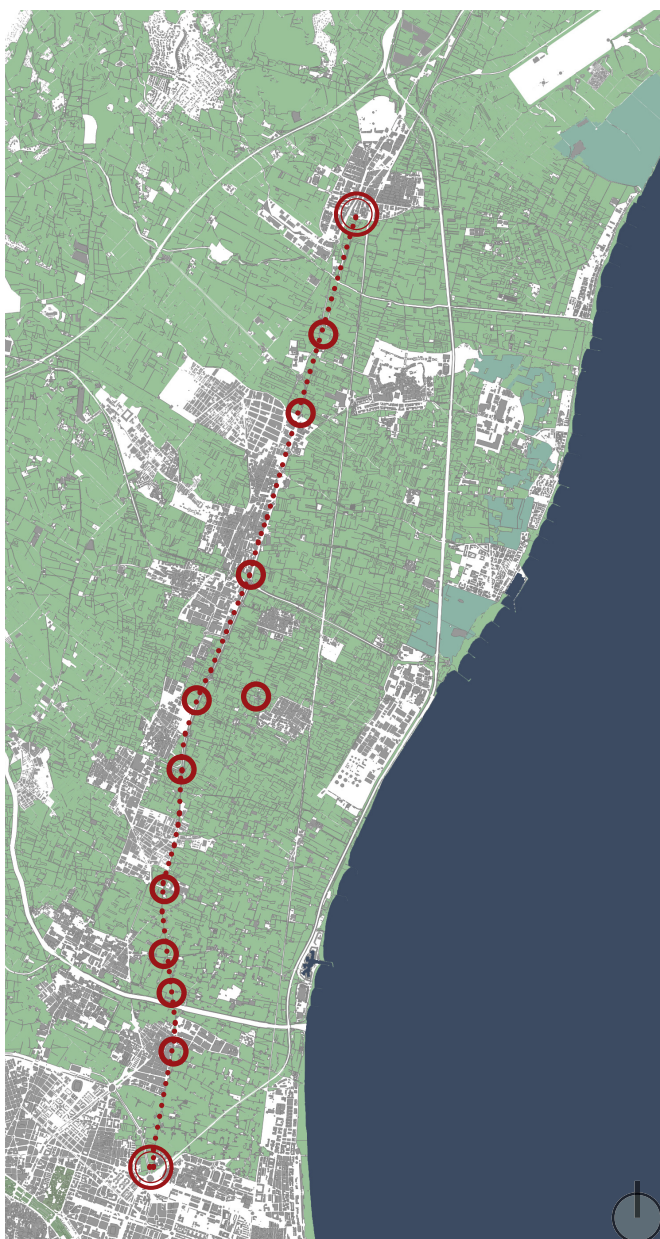


Fig. C5.107 Balcones-áreas de descanso
Elaboración propia. Escala 1:100.000 aprox.

5.6.5. Rehabilitación del Patrimonio

La rehabilitación del patrimonio permitirá localizar los servicios necesarios para un correcto funcionamiento de la Vía Xurra y ofertar otras comodidades que permitirá y fomentará el uso de la Vía. Algunas de las función que se localizarán serán: punto de información (tanto de la vía en particular, como otras vías verdes y de la huerta), aulas de divulgación, huerta-museo, sala de exposiciones, bibliotecas temáticas, merenderos, cafeterías, vigilancia, servicios higiénicos, hostel, alquiler bicicletas (u otro medio no motorizado compatible con la vía), algunos servicios municipales, ... Por tanto cualquier función que favorezca el uso de la y que no degrade el medio ni a ésta, podrá ser recogido en el patrimonio.

Vinculado al antiguo ferrocarril

No se ha encontrado ningún elemento relacionado con la vía del ferrocarril vinculada a la Vía Xurra que necesite su rehabilitación. Las torres de aduanas y la casa, la torre de refrigeración y la estación de Alboraya, se encuentran en buenas condiciones. Lo que sí que se debe considerar es darle uso a esos espacios (salvo la torre de refrigeración), porque en la actualidad están cerrados y, esta situación, provocará que su degradación más rápida.

Vinculado a la huerta

En este aspecto, tal y como se recoge en el PATHPV, en numeroso el patrimonio asociado a la huerta como alquerías, barracas, ermitas, etc. La rehabilitación, además de ser necesario para mantener el patrimonio, hay que dotar a estos espacios de un uso. De esta manera se produce un beneficio mutuo: el reutilizar los contenedores para nuevos usos, y al dotar de función a estos espacios se garantiza su mantenimiento. Qué mejor que introducir los usos necesario para fomentar el uso de la huerta y en particular de la Vía Xurra, en elementos vinculados a esta.

Se emplearan aquellas alquerías en desuso próximas a las "puertas a la Vía Xurra" como punto de encuentro, sala de exposiciones y aula para poder tener sesiones de información respecto a la huerta (sean cursos o jornadas para los habitantes próximos para actividades diarias o para estudiantes de cualquier lugar, para aproximar la huerta a las personas).

Se han propuesto algunos elementos a rehabilitar y para usar como apoyo de la vía verde, pero será necesario estudiar si estos espacios realmente se encuentran sin uso.



Fig. C5.108 Alquería de Pallès EPA_03.01
Fuente: PATPHV



Fig. C5.109 Alquería Requeni EPA_06.07
Fuente: PATPHV

PUÇOL

1- Inicio-final. Puerta a la Vía Xurra desde la población de Puçol y acceso a Puçol desde la vía verde. Se dispondrá de una plataforma, a modo de plaza y mirador, que articule la vía con el núcleo poblacional. Desde

2- Desde la parada de cercanías de ferrocarriles, se guiará hacia la Vía Xurra. En la misma estación un área se destinará a informar a todos los usuarios de la proximidad de la vía verde y las diferentes posibilidades de disfrute, así como las múltiples conexiones con otras infraestructuras que llegan a Puçol (GR-10, rutas históricas, ...).



- Propuesta Vía Xurra
- Conexión a la Vía Xurra
- Equipamientos
- Zona verdes
- Huerta
- Edificación vinculada a la huerta.



Fig. C5.110
Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.



Fig. C5.111
Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.

EL PUIG DE SANTA MARIA

1- En este punto, aprovechando el cementerio del Puig de Santa Maria, se empleará como aparcamiento para vehículos motorizados, también se dispondrá un elemento de información que indique el patrimonio del municipio y como acceder a estos desde la Vía Xurra.

- Propuesta Vía Xurra
- Conexión a la Vía Xurra
- Equipamientos
- Zona verdes
- Huerta
- Edificación vinculada a la huerta.



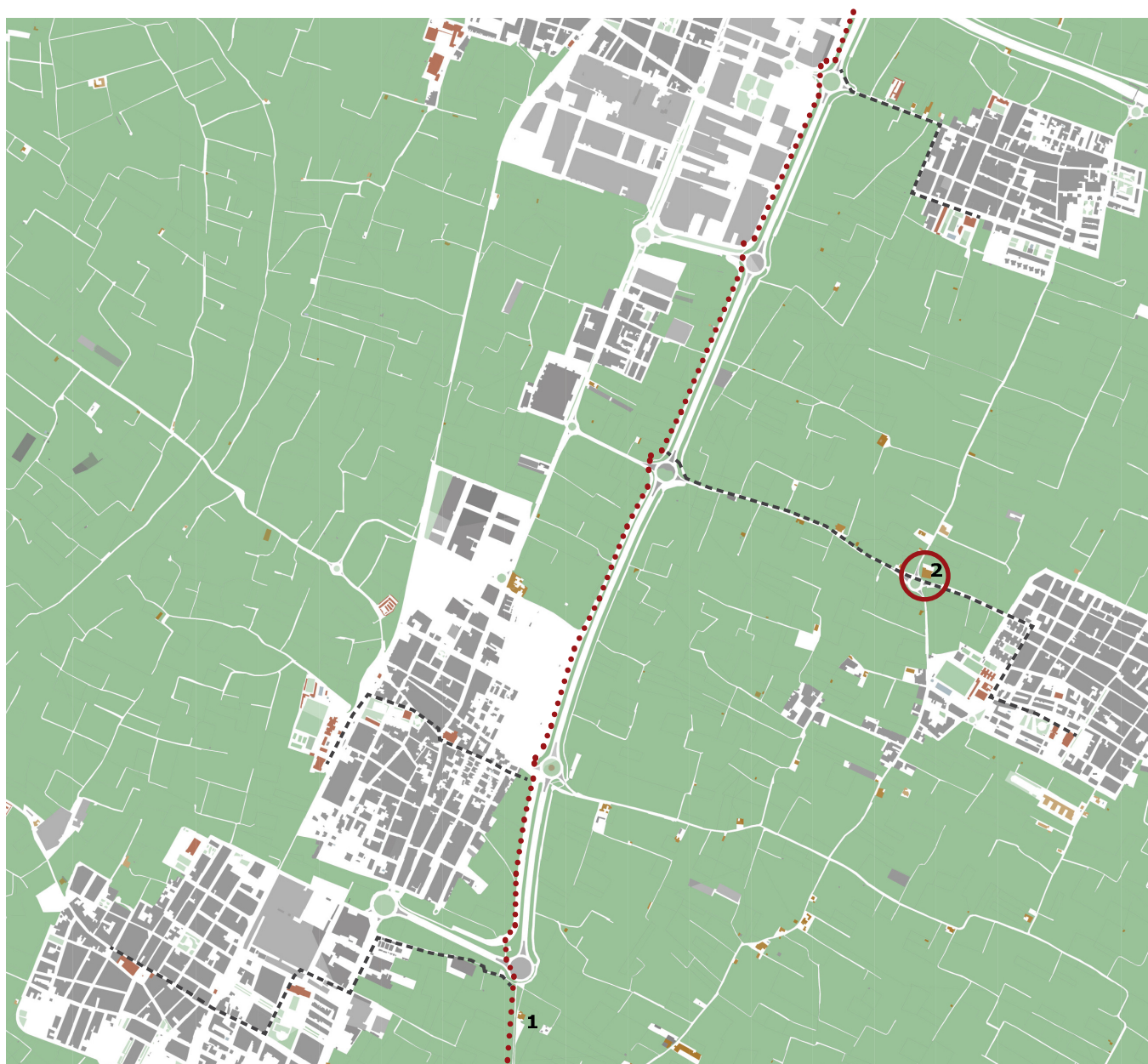
LA POBLA DE FARNALS - MASSAMAGRELL - MUSEROS

1- Se ubicarán paneles informativos en los cruces de la Vía Xurra con la red pintada que lleva a esta desde los equipamientos de la población.

2- El PATPHV cataloga esta construcción, conocida como Alquería de Pallès, con la denominación EPA_03.01. Este contenedor del siglo XVI y de 25x25 metros en planta, localizado lejos de las poblaciones y de la vía, aunque en uno de los caminos al mar, se empleará para exposiciones y como aula de divulgación.



Fig. C5.112
Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.



ALBALAT DELS SORELLS

1- La Alquería de Payá (EPA2_03.12) se considera puerta a la huerta y a la vía. Su ubicación en el punto de inflexión entre la vía entre huerta y la vía paralela a la carretera CV-300, favorece el acceso desde la vía rodada, y un lugar que se observa desde ésta favoreciendo la publicidad y la señalización. De esta forma los usuarios de vehículos motorizados pueden intuir la localización a modo de publicidad, de una infraestructura viaria.

2- En la Alquería de Sancho (EPA2_03.07) se dispondrá aula de la huerta y sala de exposiciones. Será la puerta desde Albuixech. Se encuentra información de la Vía Xurra, así como sus conexiones con la Vía Verde Ojos negros, etc.

- Propuesta Vía Xurra
- Conexión a la Vía Xurra
- Equipamientos
- Zona verdes
- Huerta
- Edificación vinculada a la huerta.

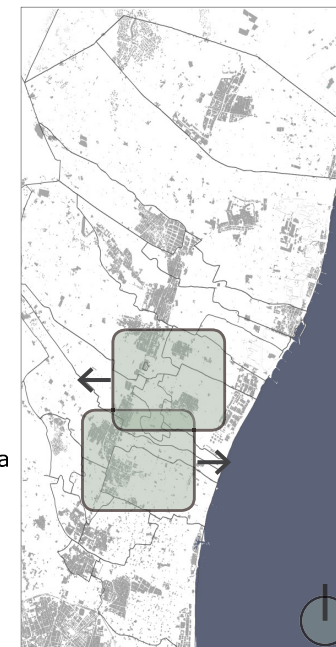


Fig. C5.113
Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.

FOIOS - MELIANA

1- La puerta desde el sur de Meliana se realizará aprovechando la ubicación de una alquería catalogada como EPA2_03.36 conocida como Alquería Danvila. Se dispondría una zona de exposiciones, aula de la huerta y punto de información.

A este punto se puede llegar fácilmente desde la estación del metro y también por medio de vehículo motorizado, favorecerá la intermodalidad.

2- Puerta a la huerta desde la Alquería de Payá, anteriormente descrita



Fig. C5.114
Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.



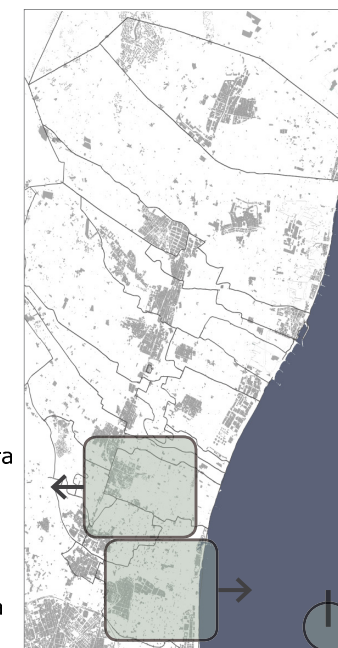
ALMÀSSERA

1- Aprovechando el cruce de la Vía Xurra con el Barranco del Carraixet, se ubicará un aula de divulgación. La alquería no se encuentra catalogada por el PATPHV.

2- En este caso se aprovecha la localización del Museu de l'horta, que ya se encuentra rehabilitado y en uso, para ubicar la puerta a la vía desde Almàssera.

3- En este cruce, se dispondrá de un elemento de señalización, además de la señal en el suelo. Este punto conectaría con la Vía Augusta.

4- Puerta a la vía desde Meliana



- Propuesta Vía Xurra
- Conexión a la Vía Xurra
- Equipamientos
- Zona verdes
- Huerta
- Edificación vinculada a la huerta.

Fig. C5.115
Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.

ALBORAYA - VALENCIA

1- Se localiza el Inicio-final de la vía en una plataforma o plaza próxima a la rotonda de Catalunya, también hará de balcón a la huerta desde este punto tan singular.

Esta ubicación estratégica favorecerá el acceso desde la ciudad de la vía y marcar, de forma dignificada, el acceso.

En este lugar se localiza la casa catalogada como EPA2_06.34 conocida como la Casa Ocala. Se rehabilitará para disponer un punto de información, sala de exposición y, aprovechando la localización del aparcamiento del cementerio de Benimaclet, una zona intermodal.

2- En las paradas de el transporte público de Valencia se ubicarán paneles informativos de la Vía Xurra y sus indicaciones para acceder. Se marcará en el suelo una pequeña franja que marcará el trazado para llegar a esta.

3- La Alquería de Requení (EPA_06.07) realizará las funciones de puerta a la huerta y a la Vía Xurra desde la población de Alboraya, se trata de un BRL. También se realizará un trazado desde el núcleo hasta el elemento. Hará las funciones de aula de la huerta y exposición e información de las Vías Verdes españolas y su relación con las redes internacionales de movilidad blanda.

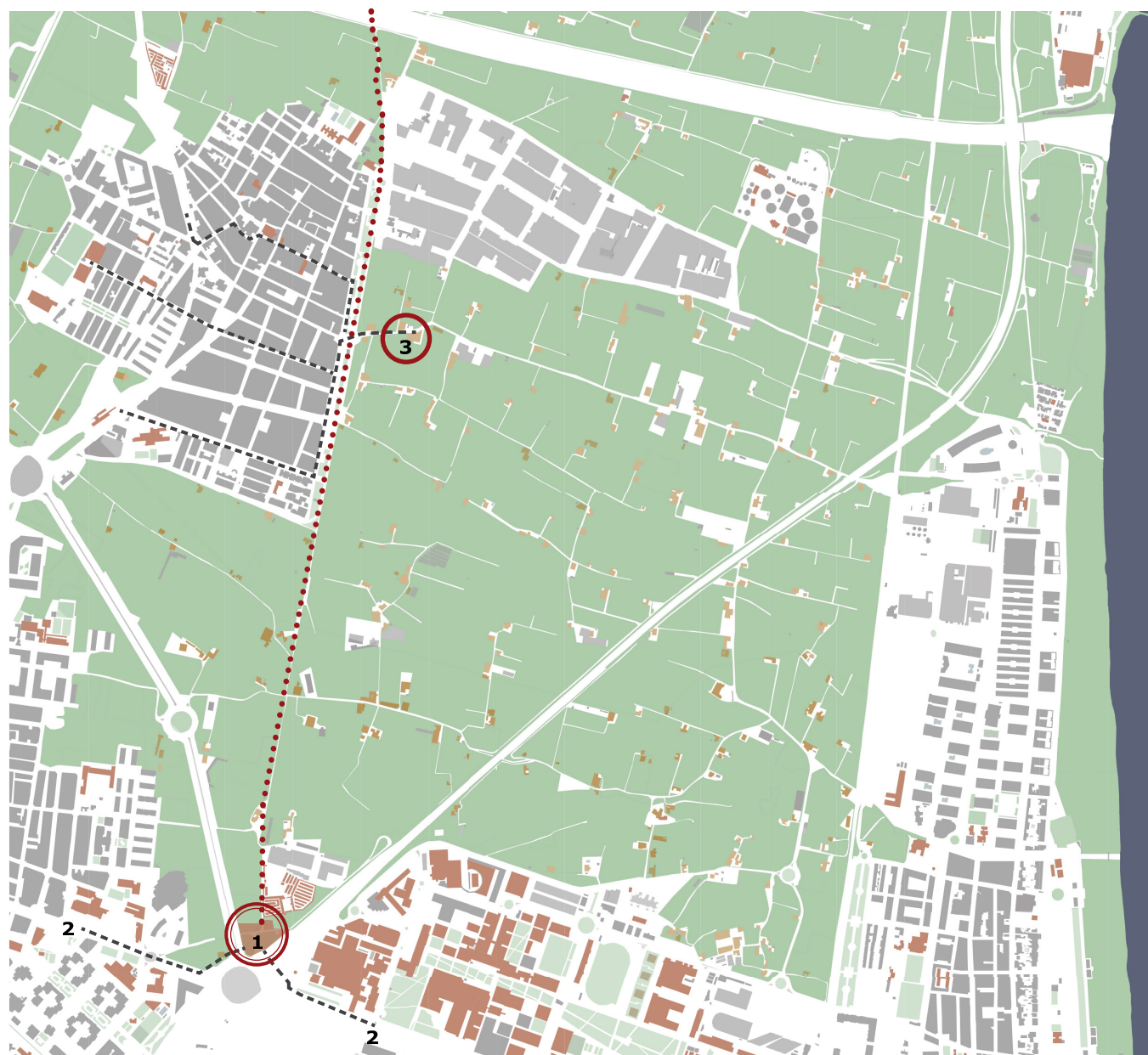


Fig. C5.116
Elaboración propia. Escala 1:20.000 aprox.

5.6.6. Mobiliario

El mobiliario vinculado a la vía es mínimo, puesto que en el recorrido no se localizan estos elementos. Se disponen en las zonas de descanso o puntos singulares para señalarlos y potenciarlos.

Puesto que hay un apartado del capítulo que describe la señalización, no se considera junto con el mobiliario.

Se dispondrá en las zonas de descanso de bancos, fuentes, papeleras y luminarias. Serán de materiales que permitan su integración paisajística y fácil mantenimiento, que puedan estar dispuestos a la intemperie y mantengas sus características. Serán de madera y acero corten.

Se han elegido algunos elementos de mobiliario tipo de casa comerciales que permitan la flexibilidad y garantizarán la universalidad de la Vía Xurra, para personas de todas las edades y condiciones, por esa razón las piezas que se emplearán será accesibles para todos.

Las luminarias serán solares y las mínimas, se localizarán en las áreas de descanso, en cruces y en algún punto singular. Se evitará colocar muchas para no distorsionar la apreciación del paisaje tradicional.

Una de las razones para ubicar "zonas de descanso" cada 500 m, es para necesidades de descanso de personas con movilidad reducida y para fomentar el uso de la vía por la mayoría de habitantes, sin importar su forma física.



Fig. C5.118 Fuente "Línea" de Pedro Martins Pereira Fuente: Catálogo casa comercial Larus Design



Fig. C5.120 Banco "Bancal" de Julià Espinàs Olga Tarrasó Fuente: Catálogo casa comercial Santa & Cole



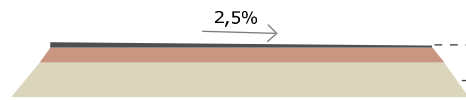
Fig. C5.117 Aparcamiento para bicicletas "Línea Ufo" de Pedro Martin Pereira. Fuente: Catálogo casa comercial Larus Design



Fig. C5.119 Columna solar de Francisco Providència Fuente: Catálogo casa comercial Larus Design



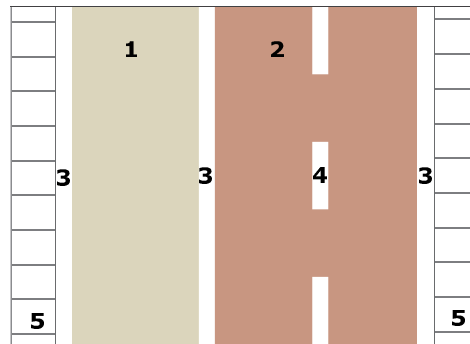
Fig. C5.121 Banco "Bancal" de Julià Espinàs Olga Tarrasó, mesa y reposablazos. Fuente: Catálogo casa comercial Santa & Cole



- Doble tratamiento superficial

- Terraplén de la vía férrea

Se dispondrá de una base zahorra artificial (20 cm) en los tramos donde no exista terraplén



1- Plataforma peatón 2 m franjas con acabado rugoso

2- Plataforma ciclista, diferenciación por medio de coloración de la del peatón. Doble sentido, total 3m

3- Franjas delimitación zona peatonal color que contraste con la plataforma y con acabado rugoso

4- Delimitación sentidos de tráfico ciclista sin rugosidad

5- Talud

escala 1:100

5.6.7. Materialidad

En general el acabado superficial es adecuado para el uso y se encuentra en buen estado el terraplén, aunque hay que ampliar la plataforma, se emplearán los mismos materiales empleados en el acabado superficial actual.

En el tramo de la población de Meliana, se dispondrá un carril bici urbano y, en señal horizontal, se indicará que forma parte de la Vía Xurra.

Fuera de los tramos urbanos, en que ya se diferencia el uso de la bicicleta del peatonal, se realizará una diferenciación entre la plataforma de bicicletas y la del tránsito peatonal por medio de coloración del pavimento. Por lo general este acabado es de tipo asfáltico

El único tramo que no se encuentra con una superficie regulada y pavimentada, en el comprendido entre la salida norte de Meliana y Albalat del Sorells. La piedra apisonada es una superficie que puede ser usada fácilmente por ciclistas y peatones, pero para favorecer el tránsito de sillas de ruedas, y también de esta manera habrá más unidad, se empleará un acabado asfáltico.

En las zonas de descanso se usarán materiales vinculados a la huerta, para favorecer la integración paisajística, así mismo, cuando sea necesario, se emplearán traviesas o vías de tren para delimitar alcorques o crear mobiliario, así se hará referencia al antiguo uso.

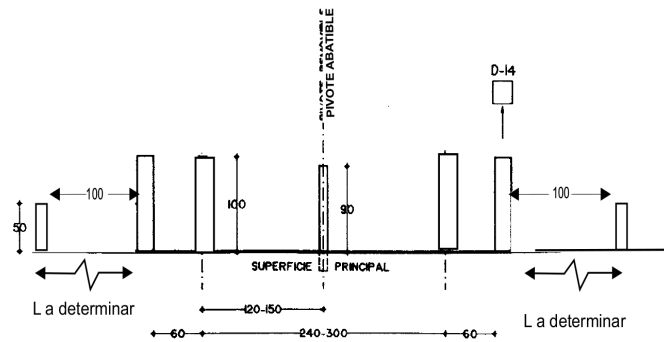


Fig. C5.122 Vista
Elaboración propia



Fig. C5.123 Firme en mal estado de la Vía Xurra
Elaboración propia

SEÑALIZACIÓN EN INTERSECCION TIPO C
CRUCE DE VIA VERDE CON CARRETERA
SIN PASO DE SERVICIO
SECCION
medidas en centímetros



PLANTA
medidas en metros

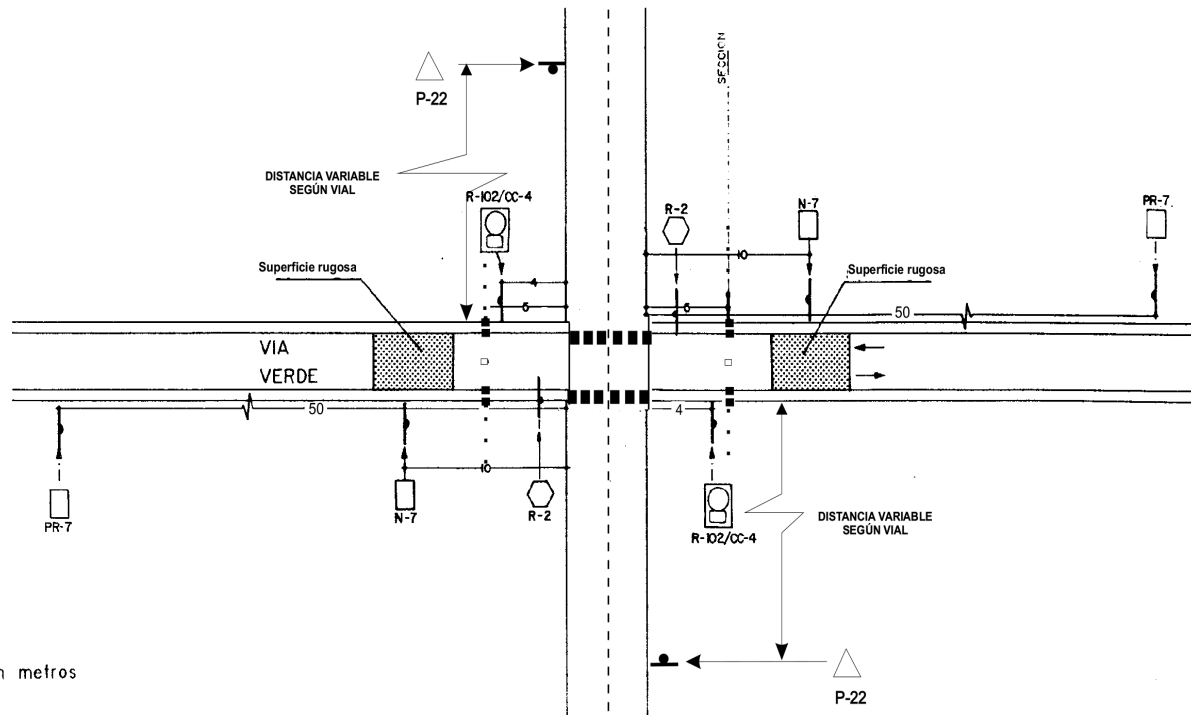


Fig. C5.123 Panel punto para disfrutar el paisaje
Fuente: lugaresabandonados.com



Fig. C5.125 Señal normas de uso de las vías verdes
Fuente: Documento "Señalización de Vías Verdes"

El caso particular de la Vía Verde: Vía Xurra. Caracterización y propuestas de mejora



Fig. C5.124 Ejemplo hito kilométrico
Fuente: lugaresabandonados.com

5.6.8. Señalización

Por tratarse de una vía verde ya están normalizadas las señales que se emplean, aunque también la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente tiene reguladas la señalización para vías ciclistas. Aunque se trata de la vía definida por la Conselleria como CR-300 Valencia-Meliana-Massamagrell-Puçol, este caso se tratará como Vía Verde, puesto que queremos dar continuidad y unidad a la propia vía y a esta con la red nacional de vías verdes.

El documento editado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino redactado en junio de 2008, recoge un catálogo exhaustivo de la señalización de la vía (señales propias de la circulación, informativas, etc.), por ello se realizarán de este modo en la Vía Xurra. En las imágenes adjuntas se observan algunos ejemplos de otras vías.

Paneles informativos con el recorrido completo, la ubicación respecto a la vía completa, puertas a la vía y huerta con cada uso que recoge. Así como indicar la distancia a la que se encuentran los balcones y áreas de descanso. También dispondrá de un código BIDI y otras formas de acceso rápido a información por medio de smarthphone, te vinculará con una plataforma que informe sobre la Vía Xurra: su historia, recorrido, actividades vinculadas con ésta, patrimonio próximo, conexiones con otros recorridos, etc.

Se señalizarán todos los recorridos próximos a la vía: rutas propias de los municipios, camins al mar, ruta de Jaume I, ruta de Mio Cid, ... También el patrimonio próximo.

Para completar, desde las estaciones de metro y los equipamientos de los municipios, se pintará en el suelo el recorrido hasta llegar a la Vía Xurra o zona de información más próxima.

Toda la señalización será adaptada, dispuesta a una altura que pueda ser visible por todo tipo de usuarios, y se complementará las señales de información en braille.

Se colocarán señales en el pavimento para permitir que los usuarios invidentes puedan disfrutar del recorrido sin peligrosidad, marcando la calzada peatonal con franjas perimetrales paralelas al discurso de la marcha. Cuando exista algún panel informativo se dispondrá una banda perpendicular al paso y si se aproxima a un cruce, tres franjas perpendiculares en cada lado del cruce.



Fig. C5.126 Ejemplo panel informativo
Fuente: Documento "Señalización de Vías Verdes"

5.6.9. Formas de participación y divulgación

Es necesaria su divulgación para favorecer el turismo y el uso de esta infraestructura de movilidad blanda, pero sobre todo lo primero, puesto que los habitantes próximos a la vía suelen tener conocimiento de ésta. Sería básico el apoyo por parte de la administración pública (ayuntamientos, Diputación de Valencia, Conselleria y Ministerio competente) como otras asociaciones relacionadas con las vías verdes, huerta, patrimonio, bicicletas, movilidad sostenible, etc. disponiendo en su web un enlace directo a la página de la Vía Xurra.

Crear recorridos en la huerta que nazcan de esta vía, proponer actividades como concursos de fotografía, carreras,... permitirá fomentar y divulgar el uso de la misma si se apoya en una plataforma web como la indicada en el apartado anterior.

Informar a los medios de comunicación municipales de las actividades (periódicos, radios, televisiones,...). Recientemente una importante compañía televisiva ha realizado una campaña para fomentar el uso de las Vías Verdes.

A nivel turístico tiene un gran potencial, al discurrir por un paisaje, de los que existen muy pocos en el arco mediterráneo, los visitantes a la ciudad podrían disfrutar de rutas por la huerta, aproximándose al paisaje y a los productos que allí se obtienen, con venta directa, degustación,...

Debería realizarse las labores de divulgación desde el inicio del proceso, puesto que se trata de una infraestructura que ya está en uso y se debe potenciar su uso.

Es necesario involucrar a la población y fomentar la participación. Realizar talleres, mesas redondas, visitas guiadas a todos los sectores de la población (para colegios, asociaciones,...). Muchas vías internacionales, funcionan gracias a la ayuda de voluntarios, por lo que es necesario que la población, sobretodo la que se ubica en los municipios por donde pasa la Vía Xurra, valore este eje de movilidad blanda y todo lo que supone en la mejora de las condiciones de vida y de la potenciación de la economía local, por medio del turismo activo que se fomenta.

No se debe olvidar que un buen uso y funcionamiento de la vía es una potenciación de puestos de trabajos, directos e indirectos. Los directos serán para personal de mantenimiento de toda la infraestructura, de formación, terciarios (atención al público) y toda la actividad genera indirectos de servicios como cafeterías, talleres de bicicletas, venta de productos autóctonos, etc.

info turismo

Fundación Ferrocarriles Españoles

Vías Verdes asociaciones ciclistas

hoteles asociaciones protección huerta

MetroValencia RENFE



webs ayuntamientos

Diputación Valencia

Conselleria Infraestructura, Territorio y Medio Ambiente

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

5.6.10. Fases intervención

Para facilitar la ejecución se han establecido un orden según la prioridad de cada una de las fases.

- 1- Poner en marcha la plataforma web.
- 2- Realizar el carril bici en el tramo de Meliana y adecuar el tramo entre Meliana norte y Albalat dels Sorells.
- 3- Señalización respecto a la circulación y patrimonio próximo, así como los puntos claves para disfrutar del paisaje. Señalizar las puertas a la Vía Xurra y a la huerta y marcar los recorridos desde los puntos estratégicos de las poblaciones hasta la vía. Puesta en marcha de los puntos de información, al menos desde las oficinas de los ayuntamientos hasta tener el patrimonio restaurado.
- 4- Ampliar la plataforma y realizar las áreas de descanso. Se realizará un estudio para poder implantar pequeños huertos urbanos, próximos a la Vía Xurra, en estos espacios intersticiales que existen entre ésta, infraestructuras o huertos de producción agrícola.
- 5- Realizar el puente que salva el barranco del Carraixet.
- 6- Realizar las puertas y áreas de inicio-final de la Vía Xurra, con la restauración del patrimonio vinculado a estas.
- 7- Restauración de las alquerías y barracas anteriormente indicadas. Se establecerán las condiciones de explotación y concesión de estos espacios.
- 8- Construcción de los puentes que salvan las carreteras. Supondrá un incremento en la seguridad de la vía al eliminar los cruces al mismo nivel con las carreteras y un nuevo punto para disfrutar del paisaje.

El resultado no será la suma de las partes, sino que será mucho más. Una vía verde y un eje de movilidad blanda seguro y universal. A su vez la mejora del eje público y sus equipamientos asociados, favorecerá que otros espacios y edificaciones privadas se rehabiliten. Múltiples experiencias han demostrado que se produce un contagio y que, al revalorizar la zona, los propietarios querrán mantener en buen estado sus propiedades (casas, alquerías, huertos,...).

fase 1

+

fase 2

+

fase 3

+

fase 4

+

fase 5

+

fase 6

+

fase 7

+

fase 8

=

Vía
Xurra

Estrategia PATPHV	Se aborda
Actuación 8.01 Restauración de Bienes de Interés Cultural	sí
Actuación 8.02 Restauración de los Bienes de Relevancia Hidráulicos	sí
Actuación 8.03 Restauración de los Bienes de Relevancia Local Arquitectónicos	sí
Actuación 8.04 Regeneración de barracas	sí
Actuación 8.05 Adecuación del entorno de los itinerarios patrimoniales	sí
Actuación 8.06 Restauración del entorno de los elementos patrimoniales arquitectónicos	sí
Actuación 8.07 Señalización de bienes culturales	sí
Actuación 10.01 Recorrido Horta Nors	sí
Actuación 10.02 Recorrido Arc Montcada	fuera ámbito
Actuación 10.03 Recorrido Valencia-Albufera	fuera ámbito
Actuación 10.04 Camí de Picasent	fuera ámbito
Actuación 10.05 Camins al mar	sí
Actuación 10.06 Red etnográfica	sí
Actuación 10.07 Portes a l'horta	sí
Actuación 10.08 Punts de trobada	sí
Actuación 10.09 Barranc del Carraixet	sí
Actuación 10.10 Barranc de Torren	fuera ámbito
Actuación 10.11 Marjal de Rafalell i Vistabella	sí
Actuación 10.12 Entorno Sant Miquel dels Reis	fuera ámbito
Actuación 10.13 Red de horts d'oci	sí
Actuación 10.14 Red alqueries escola	sí
Actuación 10.15 Red museus de l'horta	sí
Actuación 10.16 Red de punts de gust y hoteles rurales integrados en el paisaje	sí
Actuación 10.17 Barraca didáctica	sí

Tabla C5.1 Descripción de la estrategias de la PATPHV y su relación con este estudio.

5.6.11. Relación de las estrategias con el PATPHV

El documento del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, aunque no se encuentra aprobado, establece las estrategias a seguir para poder mantener y conservar la huerta valenciana. Muchas de las estrategias que se han empleado para la recuperación y puesta en valor de la Vía Xurra, están recogidas en el PATPHV. Si se garantiza un buen uso de la Vía Xurra se fomentará el acceso, proximidad y conocimiento de la huerta y, a su vez, si garantizamos y fomentamos la proximidad y accesibilidad a la huerta se producirá un efecto positivo sobre la vía verde.

En el documento se incorporan algunas fichas que recogen programas de integración, en la tabla adjunta se relacionan las estrategias vinculadas con la puesta en valor del patrimonio (estrategias 8) y la potenciación de la huerta como espacio de ocio (estrategias 10). Otras de las actuaciones que supondrían una mejora y deberán de tener en cuenta a la vía son:

-Actuación 04.01. Elaboración de guía de integración paisajística de infraestructuras en L'Horta

-Actuación 04.07. Estudio para el tratamiento paisajístico de la línea de alta velocidad en L'Horta Nord. Afecta a la percepción del paisaje desde la Vía Xurra.

-Actuación 04.08. Programas de paradas verdes de metro en L'Horta en las puertas de entrada. Físicamente no afecta a nuestra vía verde, pero sí que funcionalmente generaría nuevos flujos y mejor accesibilidad a la Vía Xurra.

-Actuación 04.10 Elaboración de Guía de Integración paisajística de bordes urbanos en L'Horta. La modificación de los bordes urbanos y la integración paisajística influirán directamente en la paisaje que se observa desde la Vía Xurra, por su proximidad y contacto en los diferentes municipios.

-Actuación 04.11. Estudio de borde urbano norte de Valencia Universidad Politécnica de Valencia. Además de la modificación del borde urbano, como hemos indicado antes, en el ámbito de esta actuación se localiza la puerta de entrada desde la ciudad de Valencia a la Vía Xurra.

5.7. Algunas prefiguraciones

A continuación se han realizado algunas imágenes para mostrar el resultado final de las intervenciones propuestas en la Vía Xurra y sus alrededores. Se ha tomado una sección cualquiera de la vía y una zona de descanso.



Fig. C5.127 Vista actual al llegar a Valencia
Elaboración propia



Fig. C5.128 Vista propuesta
Elaboración propia



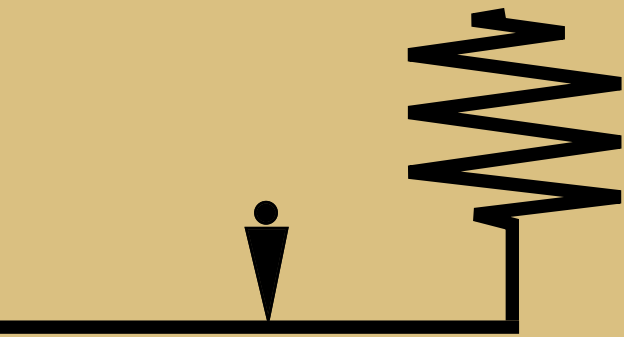
Fig. C5.130 Vista propuesta
Elaboración propia



Fig. C5.129 Vista actual zona de descanso
Elaboración propia



Conclusiones



6. Conclusiones

Después del análisis de la Vía Xurra y las posibles estrategias de intervención, se abordan las conclusiones. Éstas se ordenan a partir de un análisis DAFO (Debilidades- Amenadas- Fortalezas-Oportunidades) y se muestran a continuación:

Debilidades

- 1.- **No** existe **señalización** que anuncie la existencia de la vía.
- 2.- La vía se desarrolla **a espaldas de los municipios** que atraviesa.
- 3.- Se producen **cruces** con carreteras de doble sentido y con velocidades altas.
- 4.- **No** existe **continuidad** en el tramo que cruza el **barranco del Carraixet**, produciéndose un tráfico forzado y peligroso.
- 5.- La **sección es insuficiente** en muchos casos, lo que hace que no sea seguro el viaje. Existen tramos sin acondicionar.
- 6.- La **relación intermodal** entre vía-metro-tren es **frágil**.
- 7.- La **falta de mantenimiento** de la infraestructura. El acabado superficial presenta numerosas grietas, el mobiliario de merenderos y farolas han sido víctimas de **vandalismo**.
- 8.- La **ausencia de inversores** que respalden propuestas de mejora.
- 9.- La **pérdida de identidad** en relación con su historia, su entorno y su destino.
- 10.- El nivel de **desconocimiento** por parte de la **población** de la existencia de esta vía.

Amenazas

- 1.- **No existe** un **marco legislativo** específico para las Vías Verdes que asegure su regulación a corto, medio y largo plazo.
- 2.- **Tampoco** se han elaborado **planes o programas** de ordenación territorial o desarrollo rural sostenible que puedan apoyar su desarrollo.
- 3.- **No está aprobado el PATPHV.**
- 4.- **No hay un ente público** claro que tenga sus **competencias específicas** sobre vías verdes.
- 5.- La **desvinculación** del **organismo público más implicado** (FFE) con los competentes en vías pecuarias, senderos o recorridos naturales.
- 6.- La paulatina **falta de explotación de los campos** agrarios y **abandono** de pacerlas a lo largo de su recorrido.
- 7.-El **reducido nivel** de interés por la **divulgación y promoción** de la Vía Xurra, tanto por parte de los municipios por los que discurren como por otras administraciones o asociaciones relacionadas.
- 8.- La situación actual de **crisis económica.**
- 9.- El **escaso control** para que no sea usada por **vehículos motorizados de pequeño tamaño** como motos.
- 10.- La **falta de prioridad frente a otras** obras e **infraestructuras** a la hora de actuar y modificar su trazado original.

Fortalezas

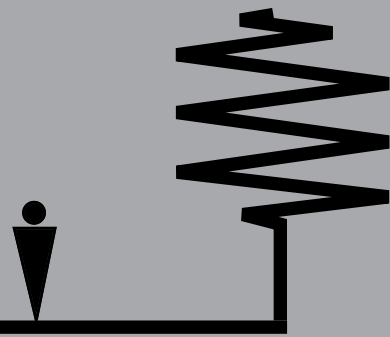
- 1.- Es un **eje de movilidad blanda y segura** que conecta todo el territorio desde Puçol a Valencia. Potenciador de la movilidad no motorizada e impulsor de los desplazamientos cotidianos y la **intermodalidad** con transportes públicos.
- 2.- Tiene un **trazado consolidado** en casi todo su recorrido. Sobre **terrenos** que son de **dominio público**.
- 3.- Promueven el **transporte ecológico y saludable**, el **turismo activo**, el **deporte** y las **actividades al aire libre**. Instrumento social de primer orden.
- 4.- Favorece la **protección del patrimonio** vinculado a la huerta y al ferrocarril. También la **relación directa con el paisaje** de huerta. De forma indirecta, pone en relación y, por tanto, en valor el patrimonio construido y ajardinado de los núcleos de población.
- 5.- Por sus características tiene un **uso universal**.
- 6.- Fomenta un **turismo activo y permanente**, el buen clima y el uso de esta vía no depende de la estación del año. Es más, cada estación permite disfrutar de un paisaje y unos productos diferentes, además de ser un aliciente para hacer **visitas en diferentes periodos de tiempo**.
- 7.- Su origen a partir de infraestructuras ferroviarios previas y los usos que incorpora le permiten **no ocasionar** ningún tipo de **impacto ambiental**.
- 8.- Atraviesa un **paisaje histórico-cultural** de gran importancia a nivel internacional. En la actualidad hay muy pocas áreas de huerta en el arco mediterráneo en esas buenas condiciones y con tanto potencial (agrícola, cultural, paisajístico y medioambiental, entre otros).
- 9.- La **comunidad ciclista hace una altísima valoración** de la vía por los espacios libres que atraviesa y la proximidad a las poblaciones, frente a otras infraestructuras como el Parque Natural del Turia, más naturalizado y, por tanto, con un trazado más y espacios con escasa visibilidad respecto a su entorno.
- 10.- Su incorporación a una **“imagen de marca”** como **Vía Verde** que favorece su difusión nacional e internacional. La existencia de un órgano de coordinación FFE encargado de proteger y promover **acciones** locales y **programas** a nivel nacional.

Oportunidades

- 1.- **De una mayor participación** ciudadana y de la administración **depende** mayoritariamente su **éxito**. La implicación de la administración local podría garantizar su mantenimiento y sostenibilidad a largo plazo. La participación por parte de los ciudadanos fortalecería la vía y sus programas de mejora y promoción.
- 2.- Los escasos kilómetros que la separan de la **costa** y la percepción permanente de la misma y el disfrute de sus condiciones climáticas.
- 3.- Puede **impulsar la educación** ambiental, aproximar la huerta a las personas y la historia de su territorio.
- 4.- Por proximidad, puede establecer la **conexión** con **espacios naturales protegidos** (Serra Calderona, Marjal dels Moros, Marjal de Rafalell i Vistabella, Albufera, Turia) y de **Red Natura 2000**.
- 5.- La **conexión** con la **Vía Verde de Ojos Negros** y otras infraestructuras de movilidad blanda y transporte público.
- 6.- La **conexión** de una parte importante del territorio **con la capital** de la provincia y sus servicios.
- 7.- **Elemento Puerta** de las poblaciones y **regenerador** de los espacios degradados de las áreas periféricas y periurbanas revalorizándolas.
- 8.- Proximidad a las **rutas históricas** que la ETCV quiere desarrollar. Eje de movilidad, dentro de una red de movilidad blanda en la red de conectores que se propone crear en la Comunitat Valenciana.
- 9.- Parte de la gran infraestructura de caminos verdes propuesta a **nivel europeo**.
- 10.- El **patrimonio** asociado al ferrocarril y a la huerta suponen un **recurso** para la recuperación e instalación de nuevos equipamientos y servicios, impulsando el empleo local, el turismo y el desarrollo local. La localización de una vía verde próxima a una población fomenta el empleo local y el sector terciario (restauración, hospedaje, talleres, venta de productos autóctonos,...



Anexos



A.1. Bibliografía

A.2. Recorrido visual por la Vía Xurra

A.1. Bibliografía

ASOCIACIÓN EUROPEA VÍAS VERDES (AEVV). *Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa.* Ejemplo de realizaciones urbanas y periurbanas. 2000.

AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Transporte público: interacciones en la historia de la ciudad.* En Curso ADEIT-CEYD- Retos estratégicos de la ciudad de Valencia. Marzo 2009.

AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Valencia y los enlaces ferroviarios. La visión renovadora de la ciudad del ingeniero Vicent Pichó.* En Transportes, servicios y telecomunicaciones nº12.

AYCART LUENGO, Carmen. *El Programa español de Vías Verdes.* En IV Congreso Historia del Ferrocarril. Málaga 2006.

AYCART LUENGO, Carmen. *El Programa Vías Verdes y su papel como herramienta para el desarrollo rural sostenible.* En Fundación Conama. Comunicación técnica 9º Congreso.

AYCART LUENGO, Carmen. *Vías Verdes, desarrollo sostenible y cohesión territorial.* En Fundación Conama. Comunicación técnica 10º Congreso.

CALVO GONZÁLEZ, Javier. *Patrimonio Histórico Español del juego y del deporte: Vía Verde de Xurra.* 2011.

COMUNITAT VALENCIANA. GENERALITAT VALENCIANA. *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia.* Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, 2.010.

COMUNITAT VALENCIANA. GENERALITAT VALENCIANA. *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.* Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, 2.010.

COMUNITAT VALENCIANA. GENERALITAT VALENCIANA. *Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana.* Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

COMUNITAT VALENCIANA. GENERALITAT VALENCIANA. *PIE Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020.* Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

COMUNITAT VALENCIANA. GENERALITAT VALENCIANA. *Guía senda verde: senderos de la provincia de Valencia.* Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

COMUNITAT VALENCIANA. GENERALITAT VALENCIANA. *Señalización de Vías Ciclistas en la Comunitat Valenciana.* Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Junio 2001.

FUNDACIÓN FERROCARRILES ESPAÑOLES. VÍAS VERDES. *Guía de educación Ambiental de la Vía Verde de La Jara.* Madrid, noviembre 2009.

FUNDACIÓN FERROCARRILES ESPAÑOLES. VÍAS VERDES. *Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes.* Primera edición febrero 2011

HERNÁNDEZ VILLAPLANA, Ricardo. *Las Vías Verdes de la Comunitat Valenciana.* Primera edición abril 2007
ISBN: 978-84-96419-30-8.

GARCÍA MARTÍN, Miguel. *Políticas públicas de fomento e implantación de redes de vías verdes: Algunas experiencias internacionales exitosas.* En V Congreso de FUNDICOT (Fundación Interprofesional de Ordenación del Territorio). Málaga 2007.

GOBIERNO DE ESPAÑA. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO. *Actualización del manual de señalización de Vías Verdes.* Junio 2008

GOBIERNO DE ESPAÑA. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO. *Observatorio de la Movilidad Metropolitana. Informe OMM 2009.* Abril 2011

GOBIERNO DE ESPAÑA. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO. *Estudio de los caminos naturales e itinerarios no motorizados en España.*

JMM. Pedalear hasta el trabajo. En Tráfico y seguridad vial nº221/2013 p17

JUNTA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE. CENTRO DE ESTUDIOS PAISAJE Y TERRITORIO. *Acondicionamiento paisajístico de los accesos a pequeñas poblaciones.* ISBN 979-84-7595-295-6. 2012

GEA 21 GRUPO DE ESTUDIO Y ALTERNATIVAS. *La movilidad sostenible en la planificación urbanística y territorial.* Octubre 2010

LLOPIS ALONSO, Amando y PERDIGÓN FERNÁNDEZ, Luis. *Cartografía Histórica de la Ciudad de Valencia (1608-1944).* ISBN: 978-84-8363-592-2

PALACIOS GARCÍA, José Ramón. *El tren en la cuerda floja del progreso.* En Archipiélago nº18-19. http://www.grijalvo.com/Palacios_Garcia_Jose_Ramon/Tren_cuerda_floja_progreso.htm

En internet:

- **Ayuntamiento de Alboraya**

<http://www.alboraya.org/>

- **Ayuntamiento de Albalat dels Sorells**

<http://www.albalatdelsorells.net>

- **Ayuntamiento de Almàssera**

<http://www.almassera.es/>

- **Ayuntamiento de El Puig de Santa Maria**

<http://www.elpuig.es/>

- **Ayuntamiento de Foios**

<http://www.foios.es/>

- **Ayuntamiento de la Pobla de Farnals**

<http://www.lapobladeFarnals.es/>

- **Ayuntamiento de Meliana**

<http://www.meliana.es/>

- **Ayuntamiento de Museros**

<http://www.ajunt-museros.com/>

- **Ayuntamiento de Puçol**

<http://www.puçol.es/>

- **Ayuntamiento de Valencia**

<http://www.valencia.es/>

- **Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente**
<http://www.cma.gva.es/>
- **Biblioteca San Miguel de los Reyes**
<http://bv.gva.es>
- **Bicitarianos en BTT**
<http://bicitarianos.blogspot.com.es/>
- **Blog Vías Verdes**
<http://viasverdes.blogspot.com>
- **BTT-Valencia**
<http://www.bttvalencia.com/>
- **Camino del Cid**
www.caminodelcid.org
- **Comunitat Valenciana. Portal oficial de turismo**
www.comunitatvalenciana.com
- **Diario Las Provincias**
<http://www.lasprovincias.es/>
- **Department of Energy and Environmental protection**
<http://www.ct.gov/deep/cwp/view.asp?a=2707&q=323852>
- **Desnivel. Monográfico 20 años de Vías Verdes**
<http://desnivel.com/excursionismo/vias-verdes-en-grandes-espacios-de-marzo>
- **Docutren. Museo del ferrocarril de Madrid**
<http://www.docutren.com/>
- **Ferropedia**
www.ferropedia.es
- **Fundación Ferrocarriles Españoles**
<http://www.ffe.es/>
- **Geotren. Blog . Otra forma de ver el ferrocarril.**
<http://www.geotren.es/blog>
- **Green Rails. Old railways and New Greenways. Blog**
<http://blog.italygreentravel.com/2013/06/green-rails-old-railways-and-new-greenways/>
- **Ingeniería en la red. La belleza del Mapa de Ferrocarriles de España y Portugal de Forcano, 1948**
<http://ingenieriaenlared.wordpress.com/2013/01/22/la-belleza-del-mapa-de-ferrocarriles-de-espana-y-portugal-de-forcano-de-1948/>
- **The Green corridor.**
<http://www.thegreencorridor.org/>
- **Metrovalencia**
<http://www.metrovalencia.es>
- **Mi historia de España. Blog**
<http://historiadeluismi.wordpress.com/10-historia-del-ferrocarril/>
- **Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente**
<http://www.magrama.gob.es/es/>
- **TimeTravel-Britain.com**
<http://www.timetravel-britain.com/articles/travel/railways.shtml>
- **Travellogireland.com. Cycle touring in Ireland warts and all**
<http://travellogireland.com/>
- **Valencia Parque Central**
<http://www.valenciaparquecentral.es/>
- **Remember Valencia. Blog**
<http://remembervalenciaelblog.blogspot.com.es/>
- **Remember Valencia. Foro**
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=370996>
- **Web Vías Verdes**
<http://www.viasverdes.com>
- **Vías Verdes Catalanas**
<http://www.viesverdes.cat/>
- **Visor vías ciclistas**
<http://www.naviki.org>
- **Wikipedia**
<http://en.wikipedia.org>

A.2. Recorrido visual por la Vía Xurra

VALENCIA



VALENCIA

ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALBORAYA



ALMACERA



ALMACERA



ALMACERA



ALMACERA



MELIANA



MELIANA



MELIANA



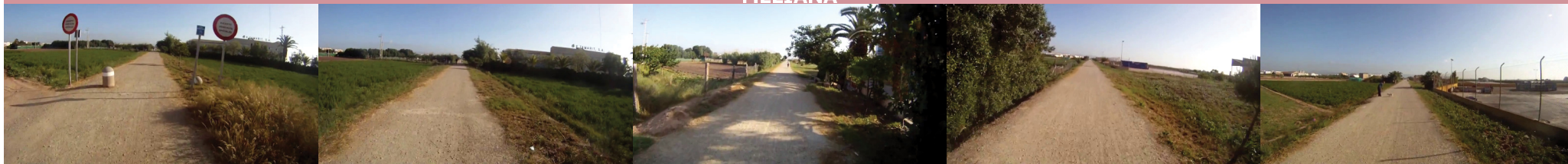
MELIANA



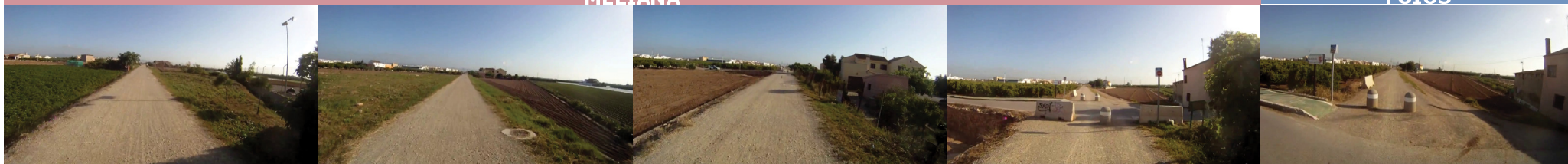
MELIANA



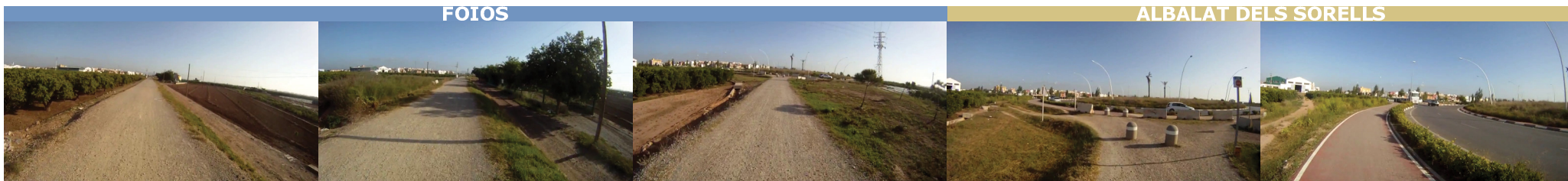
MELIANA



MELIANA



FOIOS



FOIOS

ALBALAT DELS SORELLS



ALBALAT DELS SORELLS

ALBALAT DELS SORELLS



ALBALAT DELS SORELLS



ALBALAT DELS SORELLS



VALENCIA



VALENCIA



MUSEROS



MUSEROS



MUSEROS



MUSEROS



MUSEROS



MUSEROS



MUSEROS



MASSAMAGRELL



MASSAMAGRELL



MASSAMAGRELL



MASSAMAGRELL



MASSAMAGRELL



LA POBLA DE FARNALS



LA POBLA DE FARNALS



LA POBLA DE FARNALS



LA POBLA DE FARNALS



LA POBLA DE FARNALS



LA POBLA DE FARNALS



EL PUIG DE SANTA MARIA



EL PUIG DE SANTA MARIA



EL PUIG DE SANTA MARIA



EL PUIG DE SANTA MARIA



EL PUIG DE SANTA MARIA



EL PUIG DE SANTA MARIA



EL PUIG DE SANTA MARIA



EL PUIG DE SANTA MARIA

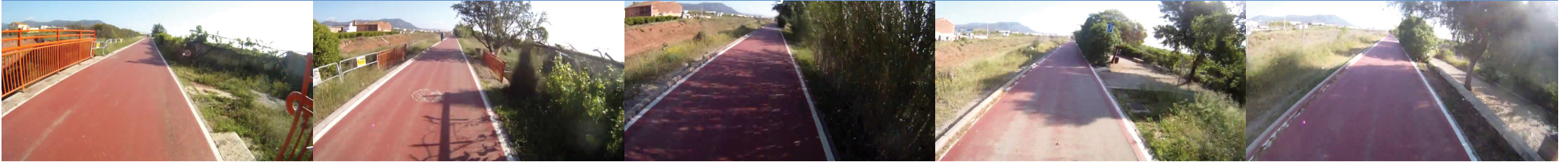


EL PUIG DE SANTA MARIA



PUCOL

PUCOL



PUCOL



PUCOL



PUCOL



PUCOL



PUCOL



PUCOL

