



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

ANTOLOGÍA DEL DISPARATE URBANO

Análisis crítico de una forma de hacer ciudad



Ana Mena Arnedo
Tutor: Rafael Temes Cordovez

Trabajo de Fin de Grado en
Grado en Fundamentos de la
Arquitectura
Curso 2016-2017
Septiembre de 2017

*Quiero agradecer su apoyo a lo largo de la realización
de este trabajo a mi tutor Rafael Temes.*

RESUMEN

Además de los modelos de referencia de arquitectura y urbanismo que se suelen utilizar para la enseñanza de la arquitectura, existen también intervenciones sin sentido o fracasos disparatados que son dignos de referencia para evitar su repetición. Este trabajo se centra en desarrollos urbanísticos llevados a cabo a finales del siglo XX y principios del XXI pues la mayoría comparten un mismo modelo, pero también una serie de errores.

Para obtener una visión clara de estos problemas, se identifican aquellos señalados por distintos autores (Jane Jacobs, Jan Gehl y Ramón López de Lucio) cuyo trabajo nos permite diagnosticar de forma objetiva las ciudades a distintas escalas.

Seguidamente, con el objetivo de plasmar estos problemas en la realidad, se seleccionan un conjunto de casos dentro la ciudad de Valencia que serán analizados críticamente para descubrir las causas por las que se considera un modelo a no repetir, junto con una serie de propuestas para evitar errores y mejorar estas zonas.

SUMMARY

In addition to the reference models of architecture and urban planning that are often used for architectural teaching, there are also senseless interventions or absurd failures that are worthy of reference to avoid repetition. This work focuses on urban developments carried out in the late twentieth and early twenty-first century as most share the same model, but also a series of errors.

To obtain a clear vision of these problems, we identify those indicated by different authors (Jane Jacobs, Jan Gehl and Ramón López de Lucio) whose work allows us to objectively diagnose cities at different scales.

Then, with the aim of translating these problems into reality, a set of cases are selected within the city of Valencia, which will be analyzed critically to discover the reasons why it is considered a model not to be repeated, along with a series of proposals for avoid mistakes and improve these areas.

RESUM

A més dels models de referencia de arquitectura i urbanisme es freqüent utilitzar-los per a l'ensenyança de l'arquitectura, existeixen també intervencions sense cap tipus de sentit o fracassos absurds que son referents dignes per evitar la seua repetició. Aquest treball es centra en el desenvolupament urbanístic dut a terme a finals del segle XX i principis del XXI, doncs la majoria comparteixen a la vegada un mateix model de organització com una sèrie de errors.

Per a obtindre una visió clara d'aquests problemes, s'identifiquen aquells que han sigut senyalats per diferents autors (Jane Jacobs, Jan Gehl i Ramón López de Lucio) el treball dels quals ens permet diagnosticar de una forma objectiva les ciutats a diferents escales.

Per tant, amb l'objectiu de plasmar aquests problemes en la realitat, s'han seleccionat un conjunt de casos dins de la ciutat de València; els districtes de Benicalap, Zafranar, Ciutat de les Arts i les Ciències i Beniferri; que seran analitzades de forma crítica per descobrir les causes per les que es consideren un model que no s'ha de repetir, conjuntament amb una sèrie de propostes per a evitar errors i millorar les zones abans mencionades.

PALABRAS CLAVE

Urbanismo, Diseño Urbano, Valencia, errores, planeamiento, espacio público, ciudad

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....	7	3.- CONCLUSIONES	38
1.1.- ANTECEDENTES	8	4.- BIBLIOGRAFÍA	40
1.1.1.- JANE JACOBS.....	8	4.1.- TEXTOS	40
1.1.2.- JAN GEHL.....	8	4.2.- IMÁGENES	41
1.1.3.- RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO	9		
1.2.- OBJETIVO.....	11		
1.3.- METODOLOGÍA.....	11		
2.- CASOS DE ESTUDIO.....	12		
2.1.- SELECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO.....	12		
2.2.- BENICALAP: NOU BENICALAP.....	13		
2.2.1.- ESCALA DE BARRIO.....	14		
2.2.2.- ESCALA DE CALLE.....	15		
2.2.3.- ESCALA DE DETALLE	16		
2.3.- QUATRE CARRERES: CIUDAD DE LAS ARTES Y LAS CIENCIAS	19		
2.3.1.- ESCALA DE BARRIO.....	20		
2.3.2.- ESCALA DE CALLE.....	21		
2.3.3.- ESCALA DE DETALLE	22		
2.4.- PATRAIX: SAFRANAR	25		
2.4.1.- ESCALA DE BARRIO.....	27		
2.4.2.- ESCALA DE CALLE.....	28		
2.4.3.- ESCALA DE DETALLE	29		
2.5.- POBLES DE L'OEST: BENIFERRI	32		
2.5.1.- ESCALA DE BARRIO.....	33		
2.5.2.- ESCALA DE CALLE.....	34		
2.5.3.- ESCALA DE DETALLE	35		



Ilustración 1: Ejemplos de artículos de periódico donde aparecen desastres urbanos, pertenecientes a periódicos como El País, El Mundo, ABC, el blog Nación Rotonda y el diario de Sevilla

1.- INTRODUCCIÓN

En el mundo educativo es difícil encontrar bibliografía que se enmarque dentro del concepto de “Disparates Urbanos”. Los estudiantes aprenden de los proyectos ejemplares, de los éxitos y de los fracasos; y sin embargo, fuera del mundo arquitectónico se encuentran montañas de artículos de fracasos, donde aquellos que realmente habitan los espacios creados, hacen declaraciones que demuestran que aquello que algún día pareció una buena idea en un papel, ha resultado ser todo lo contrario y pocas veces se vuelve atrás para comprobar los resultados reales. Como dijo Juhani Pallasmaa en una entrevista para El País “La arquitectura de hoy no es para la gente”, o al menos, esa es la percepción que genera en las personas los proyectos extravagantes que se han llevado a cabo estos últimos años.

La arquitectura de la ciudad de Valencia en particular, no ha sido inmune a los “excesos urbanísticos” que han tenido lugar en los últimos veinte años, donde la arquitectura más estrambótica se justifica por sí misma sin ningún tipo de experimentación para comprobar el resultado.

Valencia ha conservado a lo largo de los años su estructura radio céntrica. Su expansión comenzó en 1864 con el derribo de las murallas que la rodeaban y siguió en 1884 con el primer plan de ensanche para luego continuar con su segunda operación de extensión en 1907-1912. Tendíamos que esperar hasta 1947 para encontrarnos con el primer documento de ordenación moderno, al que le seguiría el plan desarrollista de 1966, para terminar en el actual Plan de 1988 con claros síntomas de responder a otros tiempos y otros modelos. Es por ello que la mayor parte de los desarrollos urbanísticos recientes se realizan en la periferia.

La ciudad de Valencia experimentó entre los años 90 y principios del siglo XXI un intenso desarrollo urbanístico cuyo crecimiento inmobiliario superó las necesidades de la población y propició una expansión de la ciudad sin límites definidos y una intervención pública centrada en actuaciones emblemáticas. En esta época la población disminuyó pero la edificación de suelo residencial continuó en aumento.

Es este último desarrollo en el que se centrará este trabajo, con el fin de denunciar los errores y proponer las soluciones a los problemas actuales desde el punto de vista tanto actual para reparar el daño, como las medidas que debieran haberse tenido en cuenta desde el principio.

1.1.- ANTECEDENTES

La crítica de la ciudad construida no es un ámbito de estudio novedoso, la metodología de este trabajo está basada en textos de tres autores distintos cuyo trabajo de análisis y crítica de fracasos urbanos resulta sumamente relevante:

1.1.1.- JANE JACOBS

La primera autora por orden cronológico, Jane Jacobs en su libro “Muerte y Vida de las grandes ciudades”¹ denuncia las actuaciones urbanísticas del movimiento moderno que estaban perjudicando la vida en las ciudades, específicamente las renovaciones urbanas de los años 50 en EEUU, e identifica las causas. En su libro, Jacobs explica como la aplicación de los nuevos “modelos ideales” de urbanismo es lo que destruye el espacio público, pues ignoran aquellas características típicas que dan carácter a los barrios tradicionales. Jacobs promueve un urbanismo centrado en los detalles, los pequeños comercios, las puertas y ventanas. En “Vida y Muerte de las grandes ciudades”, J. Jacobs identifica los siguientes elementos clave para garantizar la seguridad y bienestar de los habitantes:

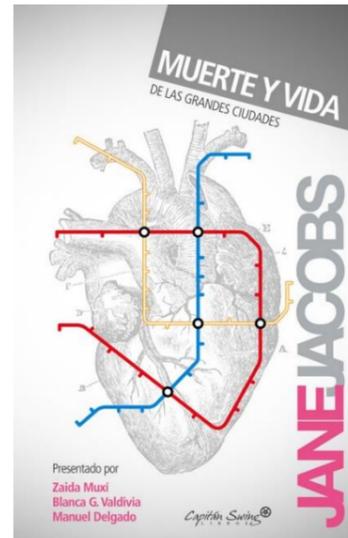


Ilustración 2: Portada libro J. Jacobs

1. “*Diversidad*”: Un barrio debe tener actividad a cualquier hora del día para que los comercios, restaurantes o bares puedan sobrevivir. Sin una diversidad de uso, las actividades se producen todas a la misma hora en una zona, por lo que se colapsa en ese momento, pero permanecerá vacío el resto del tiempo sin ningún tipo de vida pública.

2. “*Necesidad de usos primarios*”: Los usos primarios, según Jane Jacobs, son aquellos que generan actividad por sí mismos, como las oficinas, fábricas, escuelas o viviendas; pues son los que atraen a las personas a los espacios públicos en primer lugar y generan la mayor parte de los desplazamientos

3. “*Necesidad de manzanas Pequeñas*”: En una zona de manzanas más pequeñas, aumentan las posibilidades de comercio, de socialización, la comodidad, etc. Mientras, un modelo de manzanas

¹ JACOBS, J. (1961) “Muerte y Vida de las Grandes Ciudades” (Título original: The Death and Life of Great American Cities) New York, Random House

más grandes obliga a los residentes a grandes desplazamientos para salir de su calle, que se convierten en largos túneles con pocas posibilidades de cambios de recorrido.

4. “*Necesidad de edificios antiguos*”: Los alquileres en edificios de nueva construcción son mayores que en los edificios antiguos, defiende la autora en este libro, y no todos los comercios pueden permitirse pagar un precio alto, por lo que para conseguir diversidad en las calles es imprescindible que existan multitud de edificios diferentes, antiguos y nuevos.

5. “*Necesidad de concentración*”: Jacobs promueve los barrios densos por encima de los aislados, pues solo con una densidad de población elevada se pueden obtener el resto de cualidades de un espacio público.

“*Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody.*” Jane Jacobs, Vida y muerte de las grandes ciudades.

Esta obra resulta vigente aun hoy pues el tipo de urbanismo “a lo grande” que critica la autora sigue estando presente en nuestras ciudades y continúan apareciendo nuevas intervenciones que empobrecen en vez de enriquecer las ciudades. Además, dedica un capítulo entero a los barrios fronterizos, que por la forma de crecimiento de Valencia también corresponden con los barrios nuevos que se analizarán en el desarrollo de este trabajo. Estas zonas son altamente problemáticas, pues normalmente la vitalidad está ausente, tienen un uso escaso y configuran “vacíos”.

1.1.2.- JAN GEHL

A la hora de medir y detectar lugares que no ofrecen un espacio público de calidad, considero imprescindible estudiar la obra del arquitecto danés Jan Gehl, en particular su obra “La humanización del espacio urbano”² pues permite conocer la relación entre los espacios públicos y las personas, y mide la calidad del entorno por las interacciones que se producen y no por su aspecto visual. Gehl realiza un análisis detallado del comportamiento de las personas en diferentes espacios clasificándolos en “actividades necesarias”, “actividades opcionales” y actividades sociales”. Las actividades necesarias son aquellas que derivan de los que Jane Jacobs llama “Usos primarios”, que son obligatorias para las personas. Un

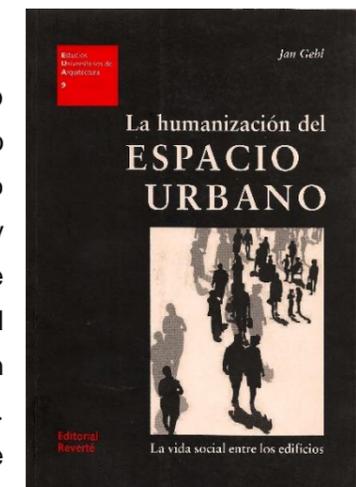


Ilustración 3: Portada libro J. Gehl

² GEHL, J. (2003). “La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios” Copenhague; Danish Architectural Press

espacio se puede clasificar como “de calidad” cuando se producen suficientes “actividades opcionales y sociales”, que son aquellas relacionadas con la presencia de otras personas y se producen de manera espontánea. En su análisis, el autor descubre los efectos de la arquitectura sobre las actividades de las personas, planteando dicotomías como “Agrupar o dispersar”, “Abrir o cerrar”.

La segunda obra que me gustaría destacar es su libro “How to study public life”³; donde junto con Birgitte Svarre primero describen diversos métodos y herramientas para analizar la vida en los espacios públicos, en base a estudios que han llevado a cabo a lo largo de su carrera, para a continuación desarrollar 12 criterios que permitan evaluar la calidad de los espacios de forma objetiva. Estos son los elementos según Jan Gehl y Birgitte Svarre que debe tener todo buen espacio público:

1. “Protección Frente Al Tráfico Y Accidentes”
2. “Protección Frente Al Crimen y la violencia”
3. “Protección Frente Al Clima”
4. “Posibilidades para estar sentado”
5. “Posibilidades Para Pasear”
6. “Posibilidades De Ver”
7. “Las Posibilidades De Escuchar/Hablar”
8. “Posibilidades De Estar Quieto”
9. “Gestos De Pequeña Escala”
10. “Diseño Para Disfrutar El Clima”
11. “Diseño Que Fomente Las Experiencias Sensitivas Positivas”,
12. “Posibilidades Para Jugar”

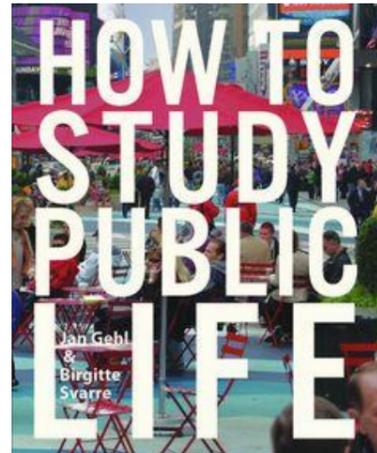


Ilustración 4: Portada libro J. Gehl & B. Svarre

“Only architecture that considers human scale and interaction is successful architecture.” Jan Gehl

³ GEHL, J. & SVARRE B (2013) “How to study public life” Washington DC, Island Press

⁴ LÓPEZ DE LUCIO, R. (2013). “Vivienda colectiva, espacio público y ciudad”. Buenos Aires: Nobuko

1.1.3.- RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO

A pesar de tener un reconocimiento internacional menor a los dos autores previamente consultados, la obra de este autor en su libro “Vivienda colectiva, espacio público y ciudad”⁴, junto con su precedente texto “Construir ciudad en la periferia”⁵ resulta imprescindible para el desarrollo de este trabajo.

En “Construir una ciudad en la periferia”, López de Lucio recoge una serie de recomendaciones y guías para crear un buen diseño urbano de una forma muy visual, centrándose en las periferias urbanas, que tal y como destacaba Jane Jacobs, son zonas donde se debe prestar especial interés por sus características únicas y, sin embargo, han resultado fracasos en el urbanismo español.

En el segundo y más importante, “Vivienda colectiva, espacio público y ciudad”, López de Lucio repasa los tejidos residenciales impulsados entre 1860-2010; deteniéndose a analizar algunos ejemplos.

López de Lucio no pretende hacer un recopilatorio histórico del diseño urbano, sino aquellas actuaciones de mayor relevancia, como la intervención de Amsterdam de Berlage, los ensanches de Madrid y Barcelona, o actuaciones del Movimiento Moderno en Stuttgart, Frankfurt y Berlín.

Tiene especial importancia para este trabajo, como se menciona en el apartado de metodología, su análisis de los desarrollos periféricos en Madrid de finales de siglo XX y principios del XXI, por su semejanza con el presente trabajo. López de Lucio se centra en la difícil integración que tienen estas nuevas intervenciones, las bajas densidades, el sobredimensionamiento viario, el deficiente transporte público y la falta de integración de usos.



Ilustración 5: Portada libro R. López de Lucio

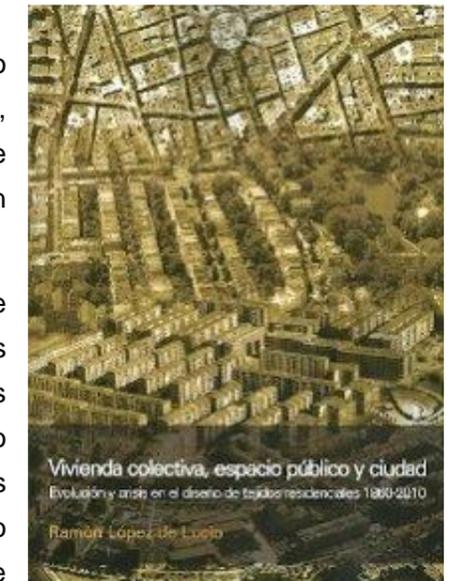


Ilustración 6: Portada libro R. López de Lucio

⁵ LÓPEZ DE LUCIO, R. (2007) “Construir ciudad en la periferia: criterios de diseño para áreas residenciales sostenibles:”, Madrid, Mairea

Como mayores problemas del urbanismo actual, López de Lucio destaca:

1. "Despilfarro territorial"
2. "Separación de usos"
3. "Dictadura de los grandes centros comerciales"
4. "Divisiones sociales y económicas en las ciudades"
5. "Homogeneidad de los espacios y vías"
6. "Privatización y aislamiento de los espacios reales"
7. "Dependencia del automóvil"
8. "Aislamiento de nuevos desarrollos"

En conjunto, se puede afirmar que el análisis de estos tres autores se lleva a cabo a tres escalas distintas; una escala de barrio, que es más amplia y se diseña a nivel de planeamiento, una escala de calle, en la que se centra en la relación de los espacios privados colindantes con el espacio público, y finalmente una escala de detalle, en la se analizan los elementos más pequeños.



Ilustración 7: Plaza de la Virgen, Valencia <<http://valenciapremium.com/agenda/valencia-region-day/>>

CARACTERÍSTICAS QUE DEBE TENER UN BUEN ESPACIO PÚBLICO		
ESCALA DE BARRIO	ESCALA DE CALLE	ESCALA DE DETALLE
<p>Diversidad de usos, incluyendo usos primarios</p> <p><u>J. Jacobs</u>: "Necesidad de usos primarios" "Diversidad"</p> <p><u>J. Gehl</u>: "actividades opcionales y sociales"</p> <p><u>López de Lucio</u>: Negativo: "Separación de usos"</p>	<p>Espacios públicos destinados a peatones</p> <p><u>J. Gehl</u>: "Protección Frente Al Tráfico Y Accidentes" "Posibilidades Para Pasear" "Diseño Que Fomente Las Experiencias Sensitivas Positivas",</p> <p><u>López de Lucio</u>: Negativo: "Dependencia del automóvil"</p>	<p>Mobiliario Urbano adecuado</p> <p><u>J. Gehl</u>: "Gestos De Pequeña Escala" "Posibilidades para estar sentado" " Protección Frente Al Clima" "Protección Frente Al Crimen y la violencia"</p>
<p>Densidad</p> <p><u>J. Jacobs</u>: Necesidad de concentración</p> <p><u>López de Lucio</u>: Negativo: "Despilfarro territorial" "Aislamiento de nuevos desarrollos"</p>	<p>Escala de la ciudad responde a la escala humana</p> <p><u>J. Jacobs</u>: "Necesidad de manzanas Pequeñas":</p> <p><u>J. Gehl</u>: Posibilidades Para Pasear"</p>	<p>No a la privatización de espacio público</p> <p><u>J. Gehl</u>: "Las Posibilidades De Escuchar/Hablar"</p> <p><u>López de Lucio</u>: Negativo: "Privatización y aislamiento de los espacios reales" "Dictadura de los grandes centros comerciales"</p>
<p>Presencia de edificios para distintas capacidades económicas</p> <p><u>J. Jacobs</u>: "Necesidad de edificios antiguos" "Diversidad"</p> <p><u>López de Lucio</u>: "Negativo: Divisiones sociales y económicas en las ciudades"</p>	<p>Heterogeneidad en la calle</p> <p><u>J. Gehl</u>: "Posibilidades De Ver"</p> <p><u>López de Lucio</u>: Negativo: "Homogeneidad de los espacios y vías"</p>	

1.2.- OBJETIVO

El presente Trabajo Final de Grado se propone como una herramienta de enseñanza de la arquitectura mediante la selección y análisis crítico de un conjunto de intervenciones urbanísticas donde, a diferencia de los modelos clásicos de referencia, obtienen su capacidad aleccionadora de sus fracasos. De este modo, los errores se convierten en maestros, y mediante el análisis de las causas de estos “disparates urbanos”, se obtiene una guía de modelos que no deben repetirse.

Como objetivo secundario, este trabajo busca fomentar un diseño desde el usuario, donde el espacio público no sea un residuo de la edificación y las personas el punto central de su diseño. Además, se proporciona un punto de vista nuevo de la propia ciudad donde poder reflexionar sobre nuestros espacios desde un punto de vista crítico.

1.3.- METODOLOGÍA

En primer lugar, se ha llevado a cabo el estudio del libro “Vivienda colectiva, espacio público y ciudad: Evolución y crisis en el diseño de tejidos residenciales 1860-2010” (LÓPEZ DE LUCIO, R. (2013). Buenos Aires: Nobuko), siendo el punto de referencia principal del proyecto. En el capítulo 11 de esta obra (“MADRID en el CAMBIO del SIGLO XX al XXI. La banalización de la fórmula de los “nuevos ensanches” en los últimos distritos periféricos” pg.243-284) se realiza un análisis de las intervenciones realizadas en Madrid en este período de tiempo, equivalente al estudiado en este TFG, destacando los problemas de cada intervención en distintos ámbitos. Este capítulo sirve de patrón al trabajo que después se realizará sobre la ciudad de Valencia.

En segundo lugar, se ha realizado un estudio y recopilación de información de la zona a analizar, la ciudad de Valencia, para localizar los lugares en los que se realizará la investigación. Para ello, se han obtenido datos del desarrollo urbanístico de la ciudad, población y planes generales.

En tercer lugar se ha elaborado una plantilla desde la que poder analizar todos los ejemplos de una forma objetiva y que permita su posterior comparación. Para cada ejemplo se realiza un análisis completo en el que se evidencian sus problemas y el impacto que producen sobre la vida pública, a través de cartografía e imágenes, junto con unos esquemas resumen.

Por último, se presenta una conclusión para cada caso en la que además se propone una posible mejora del espacio público de una forma teórica. Las mejoras se dividen en dos tipos, las de “Gran escala” y “pequeña escala”. La gran escala es aquella que precisa de cambios importantes en el planeamiento o para la cual debería modificarse la propiedad privada. La pequeña escala es aquella que el Ayuntamiento podría poner en marcha rápidamente pues se trata de pequeñas modificaciones del entorno urbano.

2.- CASOS DE ESTUDIO

2.1.- SELECCIÓN DE CASOS DE ESTUDIO

Con el fin de concretar el ámbito de trabajo, se ha desarrollado un criterio de selección de los ejemplos. Se toma como punto de partida los barrios de Valencia que han experimentado un mayor crecimiento a partir del Plan General de 1988, es decir, aquellos con intervenciones más recientes.



Por encima de todo, se ha subordinado la selección de los casos a la importancia tipológica y claridad educativa que cada zona pudiera tener. Por todo ello, los seleccionados (Barrio → Distrito) son:

1. **Benicalap** → Nou Benicalap:

Es un barrio periférico, principalmente residencial, en el que predominan las manzanas cerradas y la edificación de 6 a 8 alturas.

2. **Quatre Carreres** → Ciudad de las Artes y las Ciencias:

Es un barrio también periférico, cuyo uso mayoritario son servicios y equipamientos, de 2 a 4 alturas.

3. **Patraix** → Zafranar:

Es un barrio menos periférico y más integrado en la ciudad, mayoritariamente residencial, de 7 a 10 alturas y manzana abierta.

4. **Pobles del Oest** → Beniferri:

Barrio periférico alrededor del casco histórico del pueblo de Beniferri, donde se combina la vivienda unifamiliar junto con bloques de 7-10 alturas.

Ilustración 9: Distritos con los mayores desarrollos urbanísticos derivados del Plan General de 1988 entre 1991 y 2007. VICENT BOIRA, J. "Dinámica inmobiliaria, suelo y población en la ciudad de Valencia, 1960-2009" En Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona Vol. XVI, núm. 406, 1 de julio 2012. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-406.htm>>



Ilustración 8: Fotografías Google Maps



Ilustración 10: Localización de áreas de estudio. Fuente: Mapas "Stamen" www.maps.stamen.com

2.2.1.- ESCALA DE BARRIO

En el barrio predominan las grandes manzanas cerradas de 5 a 7 alturas con patios interiores privados de gran tamaño, por lo que el espacio libre predomina destacadamente en esta zona. El resto de suelo es predominantemente residencial con algunas reservas para servicios públicos que, sin embargo, la mayoría no están contruidos como se puede observar en la vista aérea.

Según el Plan de Movilidad Urbana de Valencia⁶, Benicalap es una de las zonas donde se producen más desplazamientos diarios a otros distritos de Valencia. Se puede comprobar a través de este análisis como la estructura del barrio (falta de diversidad de usos) no genera puestos de trabajo ni cubre las necesidades básicas de la población, por lo que la gran mayoría de los residentes deben desplazarse a menudo, convirtiéndose en un “barrio dormitorio” y fomentando el uso del vehículo y con ello aumentando la contaminación del aire y acústica, lo que resulta una gran desventaja al tipo de ciudad propuesto en Nou Benicalap.

PROBLEMAS:

Consolidación del barrio: El primer problema que se aprecia en la zona son la multitud de solares vacíos. El “boom inmobiliario” y la falta de crecimiento de la población en Valencia comentada han supuesto la paralización de las obras y proyectos que hubiera planificados. Además la zona sufrió un abandono por parte de la administración según manifiesta la Asociación de Vecinos de Benicalap-Entrecaminos⁷, quienes argumentan que tuvieron que pelear más de 3 años para la construcción del centro de Salud programado en el plan. Actualmente la falta de dotaciones es su principal reclamación, tanto por el traslado del Hospital La Fe, como la falta de instalaciones deportivas.

Densidad: Si comparamos la densidad de población de la zona (167 hab. /ha.) con otras áreas de Valencia como el ensanche (244,7 hab. /ha.), se percibe lo baja que es la densidad de población en este barrio. Este factor no solo se debe a la cantidad de solares que aún faltan por construir. Como se puede observar en la Ilustración 3, en el distrito de Nou Benicalap predominan los espacios libres, dejando mucho suelo por construir, que se pretende compensar con la altura de los bloques.

Diversidad de usos: Debido a su gran extensión, Nou Benicalap debe ser capaz de crear espacios atractivos en su interior que generen las interacciones necesarias para el ser humano. Sin embargo, la ausencia total de zonas comerciales o zonas de ocio, convierte el barrio en un esqueleto vacío, un pequeño “barrio dormitorio” dentro de la propia ciudad.

⁶ IDOM & EPYSA. Plan de Movilidad Urbana de Valencia. Diciembre 2013

⁷ASOCIACIÓN DE VECINOS BENICALAP <<http://avvbenicalap-entrecaminos.blogspot.com.es>>

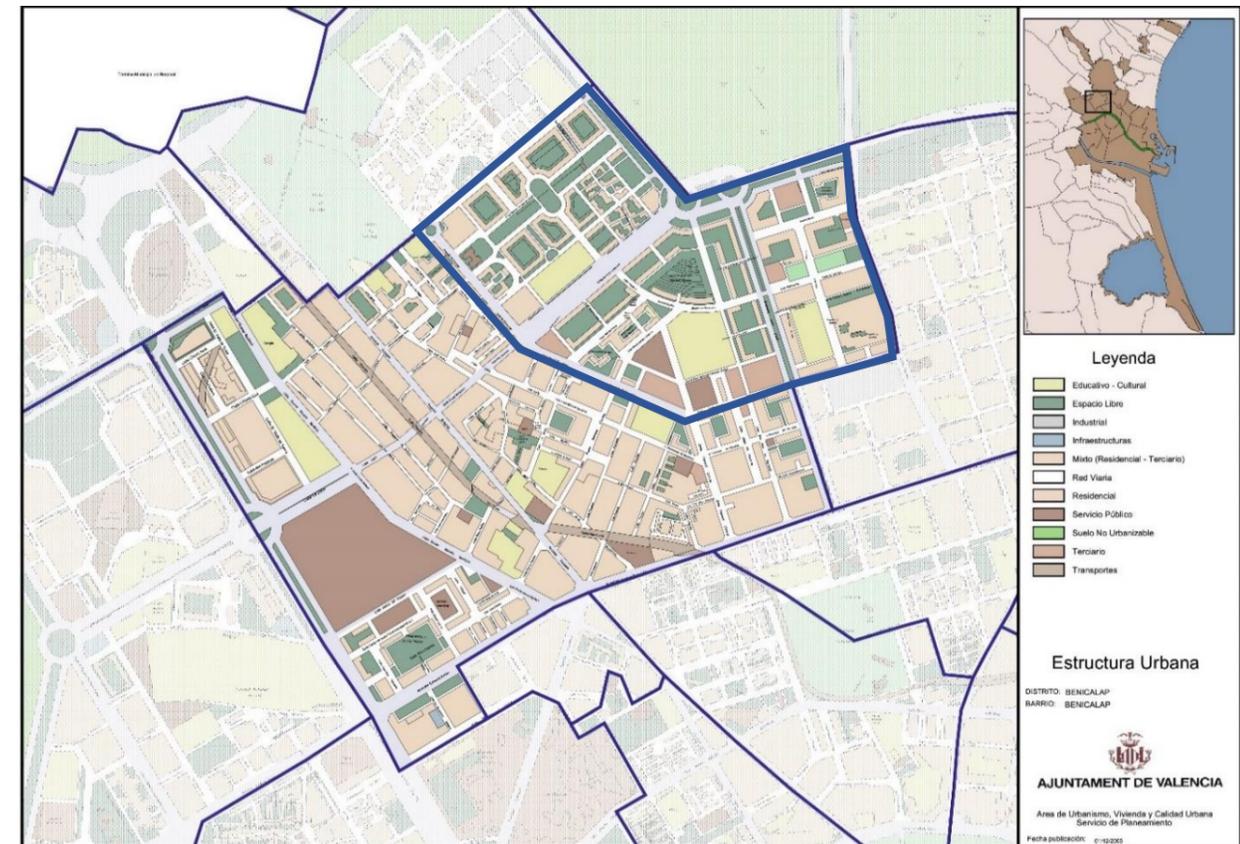


Ilustración 12: Distrito16.1, PGOU Ayuntamiento de Valencia. Marcado Barrio Nou Benicalap.



Ilustración 13: Esquema Problemas en vista tridimensional de Nou Benicalap, Fuente: Google Earth

En el centro de la intervención aparece un parque entorno a la plaza José M. Giménez Fayos que por su posición y tamaño ofrece una gran oportunidad de convertirse en el núcleo principal de Nou Benicalap; sin embargo, está rodeado de enormes edificios residenciales cerrados al espacio, sin ningún tipo de interés. Tal y como explica Jan Gehl⁸ las personas tienen la “necesidad de estímulo”, “[...]la segregación de las diferentes funciones urbanas y la confianza en el automóvil han provocado también que las ciudades se hayan vuelto más aburridas y monótonas.”, por tanto, la falta de actividades que se pueden llevar a cabo en esta zona hace de esta plaza un lugar aburrido donde no aparece vida urbana. A su vez, Jane Jacobs critica los grandes parques modernos, explicando que el mero hecho de ser espacios abiertos no garantiza su calidad⁹.

2.2.2.- ESCALA DE CALLE

La segunda zona que ofrecía una gran oportunidad es la Av. Levante U.D. localizada en centro del sector y la cual conecta con el casco antiguo de Benicalap. Por sus dimensiones y situación, esta avenida parece intentar crear un eje de urbanidad central, sin embargo, al visitar esta zona se percibe inmediatamente lo poco que se utiliza. Es por ello que se ha decidido hacer un análisis en profundidad de esta calle para averiguar las causas y posibles soluciones.

La Avenida Levante U.D. tiene 60 metros de ancho y 500 metros de largo, y consta en cada sentido de dos carriles para vehículos, un carril EMT y una zona de aparcamiento en cordón y otro en batería. En el centro hay una zona verde de 11 metros de ancho no transitable y en los laterales, aceras de 5 metros de ancho y junto con un carril bici.

Una visita al espacio nos permite comprobar el dominio de los coches en esta avenida. Los coches circulan a gran velocidad y apenas hay personas paseando, sentadas o realizando cualquier actividad al aire libre, como se podría esperar en una avenida de estas dimensiones.

PROBLEMAS:

Falta de estímulo: En primer lugar, el primer fallo de diseño parte de “la falta de estímulo”, como está explicado anteriormente, en los 500 metros de largo que tiene la avenida, no aparece ningún comercio, cafetería o restaurante que proporcione una excusa a las personas para detenerse, ni equipamientos, ni parques infantiles. Los únicos desplazamientos que se observan parecen encajar en la categoría de “actividades necesarias”, descrita por Jan Gehl como “todas las actividades en las que

⁸ GEHL, J. (2003). “La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios” pg. 29. Copenhague; Danish Architectural Press

⁹JACOBS, J. (1961) “Muerte y vida de las grandes ciudades” (Título original: The Death and Life of Great American Cities) New York, Random House

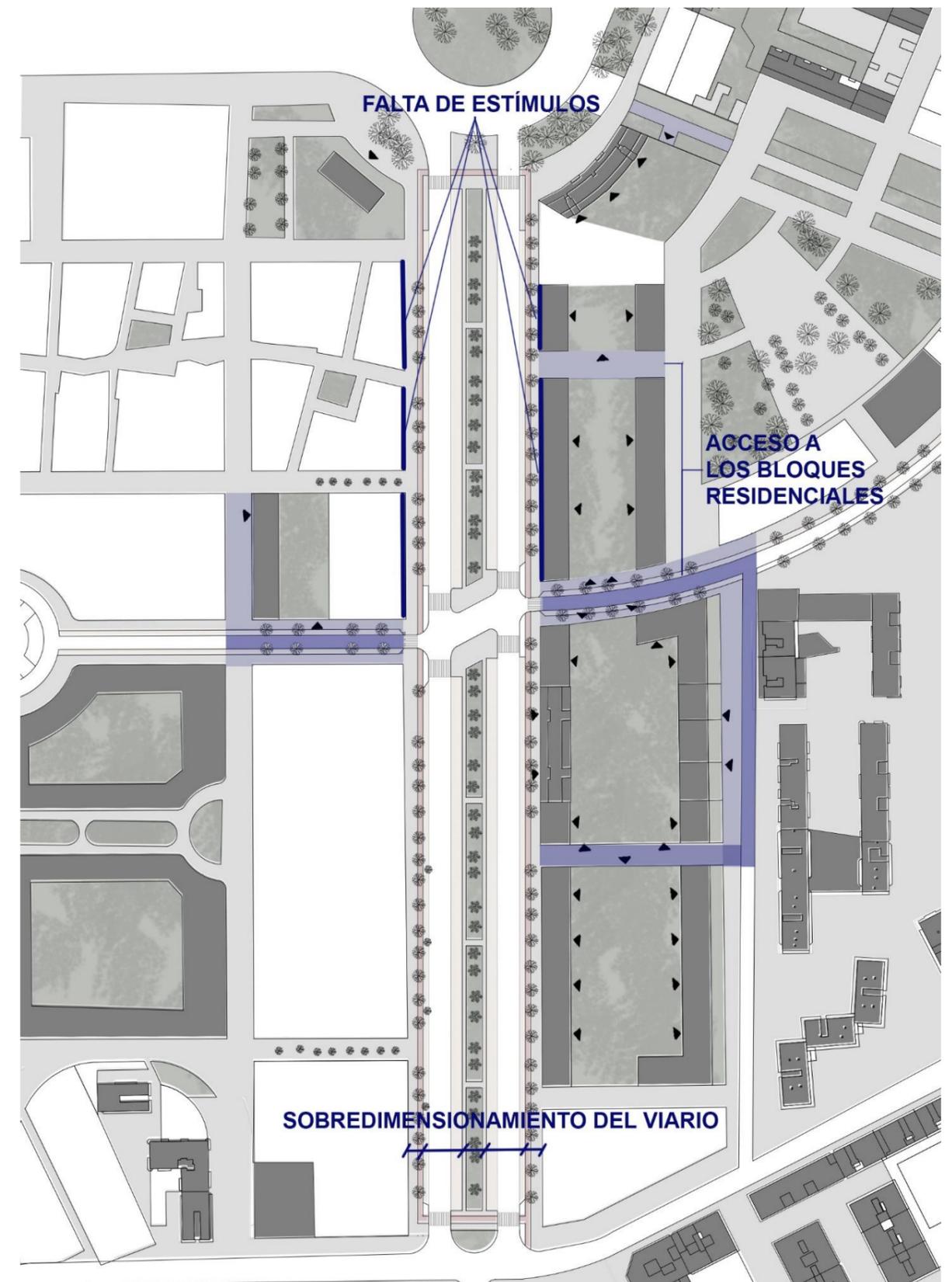


Ilustración 14: Plano Av. Levante U.D., elaboración propia

las personas implicadas están más o menos obligadas a participar [...] y son más o menos independientes del entorno externo”.

Acceso a los bloques residenciales: En segundo lugar, ante la falta de diversidad de usos, los accesos a las viviendas proporcionan otro foco generador de vida en la calle; las entradas y salidas de los residentes, dos vecinos que se quedan hablando, unos niños que juegan cerca del portal... Sin embargo, solo hay dos accesos a los edificios residenciales que se ubiquen en esta calle, el resto es un muro ciego de cara al peatón, las entradas a los edificios en este plan se producen por calles laterales y a través de patios privados, quedando todas estas actividades fuera de la calle. Las manzanas residenciales facilitan una introversión de la actividad a sus espacios, ya que facilitan la vida “pública” en su interior en vez del exterior.

Sobredimensionamiento del viario: En tercer lugar, el sobredimensionamiento del viario, que resulta innecesario al existir la Avenida Juan XXIII, que parte desde el mismo punto y tiene una mejor conexión con las principales vías de la ciudad, a diferencia de la Avenida Levante UD que termina en calles estrechas y sin importancia a nivel urbano. Según el Plan de Movilidad Urbana de Valencia, en Benicalap prevalecen los viarios comprendidos entre los 100 y 200 metros de longitud entorno a un porcentaje del 60%, mientras que la media para la ciudad de Valencia es solo un 19% del viario tiene estas dimensiones.

En este caso produce un “efecto muralla” dentro del barrio, en el que la conexión con el lado opuesto de la calle está totalmente cortada; lo que además es acentuado por la dificultad para cruzar por escasez de pasos peatonales y la necesidad de esperar a los semáforos. De los 60 metros de ancho que tiene la calle, 45m los domina el vehículo, y solo 14 m se dedican a la movilidad no motorizada.

2.2.3.- ESCALA DE DETALLE

PROBLEMAS:

Mobiliario urbano: La ausencia de mobiliario urbano en el que poder sentarse u apoyarse es un error grave en el diseño de la avenida. Como puede apreciarse en el esquema, sólo existen actualmente farolas y semáforos, pero no hay ni bancos ni papeleras, necesarias para el mantenimiento de la calle. Además, la presencia de bancos es especialmente acusada en aquellos lugares con un alto porcentaje de población envejecida como este, ya que para poder salir a la calle necesitan de lugares donde descansar.

Prioridad vehículos motorizados: Como se observa en la sección, el espacio peatonal está fragmentado y no tiene una buena conexión, el peatón debe hacer un recorrido mayor hasta encontrar un paso peatonal semaforizado a través del cual cruzar.



Ilustración 16: Fotografías Av. Levante UD

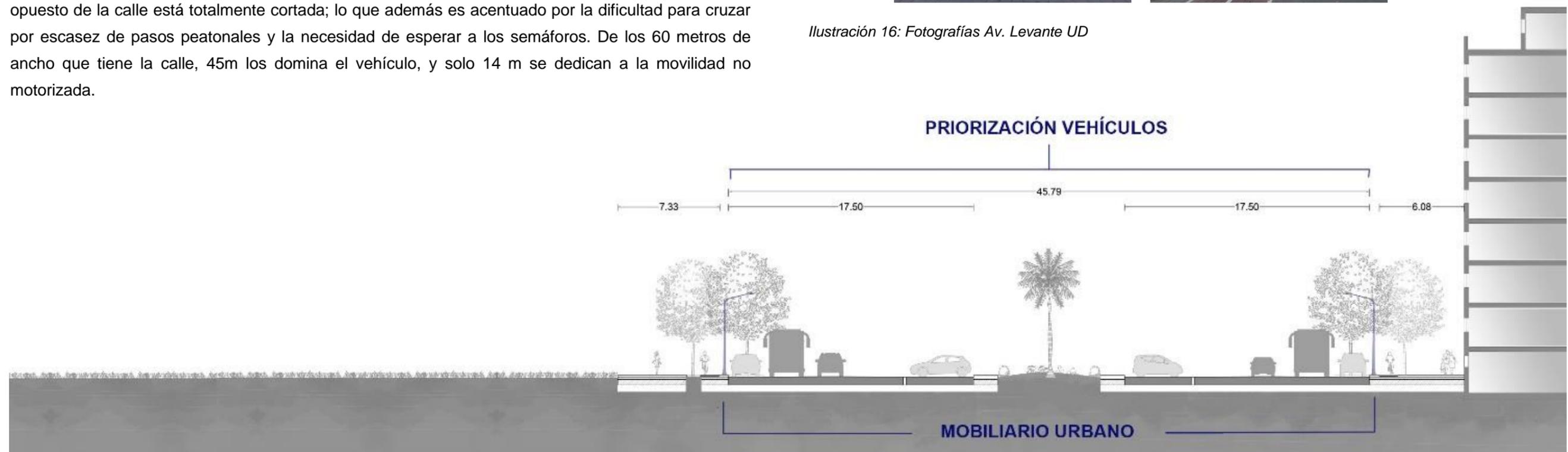


Ilustración 15: Sección viaria Av. Levante UD

ESQUEMA PROBLEMAS PRINCIPALES



1. Consolidación del barrio

Predominan los solares sin construir



2. Densidad

Predominan los espacios libres



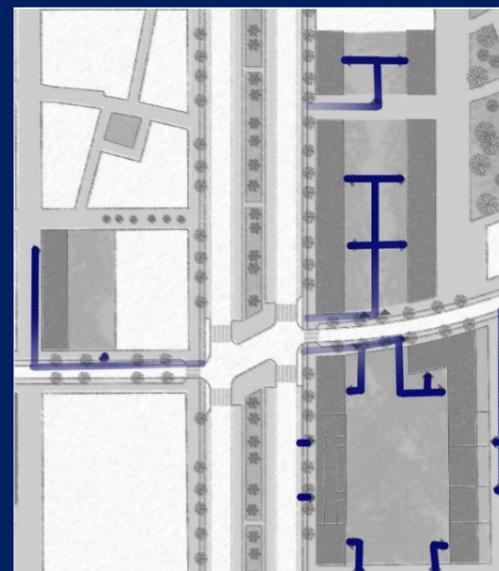
3. Diversidad de usos

Predomina el uso residencial



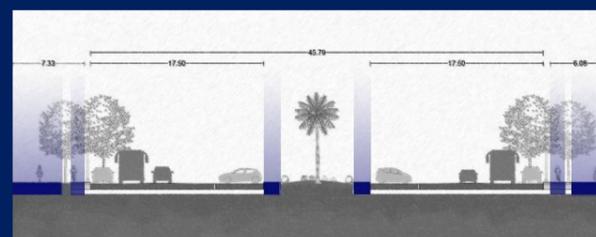
4. Falta de estímulo

Las fachadas de las edificaciones no tienen aberturas al exterior en planta baja



5. Acceso bloques residenciales

El acceso se hace por los laterales entrando a manzanas privadas



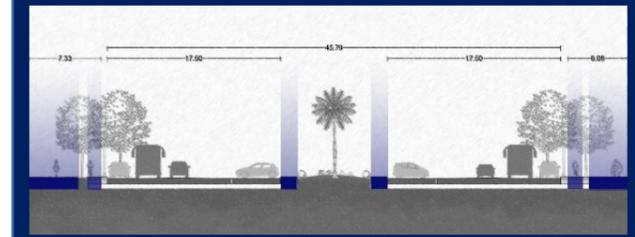
6. Sobredimensionamiento viario

Espacio dedicado a los desplazamientos no motorizados es mínimo y fragmentado



7. Mobiliario urbano

Ausencia de bancos y papeleras



8. Priorización de los vehículos motorizados

En un cruce, son los peatones los que deben bajar al nivel del coche, los que deben desviarse

SOLUCIONES:

Se pueden dividir las posibles soluciones en aquellas de gran escala y de pequeña escala. Las soluciones de gran escala requieren de un cambio en el Plan de Ordenación Urbano, en los proyectos actuales o proponen modificar propiedad privada. Estas serían las propuestas de más difícil ejecución.

Las propuestas de pequeña escala son de menor presupuesto y alteran en menor medida el espacio urbano. La Av. Levante U.D. presenta muchas posibilidades gracias a que gran parte de ella está sin edificar, por lo que las propuestas no necesitan cambios en la zona ya existente.

GRAN ESCALA

La primera propuesta consiste en el planeamiento de bajos comerciales y de servicio en el lateral aún sin construir. Además, por su escala también sería posible la incorporación de kioscos en las aceras o en la rambla central. Esto proporcionaría actividad a la avenida y dotaría de un centro al barrio.

Además, es recomendable el uso de algún elemento para reducir la velocidad de los vehículos que entran a través de la rotonda, provenientes de la Ronda Norte, una vía de gran velocidad. Esto reduciría el ruido y aumentaría la seguridad de las personas,

Mejorar la conexión entre ambos lados de la avenida, bien aumentando el número de pasos de peatones o creando un gran paso transversal con prioridad peatonal que haga el movimiento más fluido y una el barrio.

Atraer la vida pública a los espacios incrementando el interés por la Plaza José M. Giménez Fayos con la apertura de un pequeño comercio, cafetería, un mercadillo o una zona de juego de niños.

PEQUEÑA ESCALA

Implantar mobiliario urbano como bancos que permitan el uso del espacio público, fomenten los paseos y encuentros sociales.

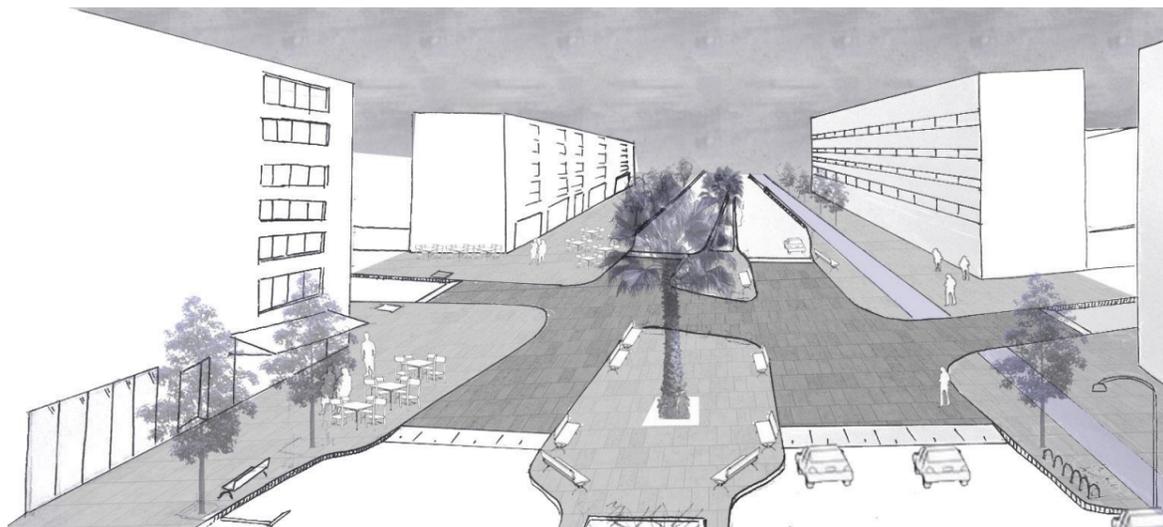
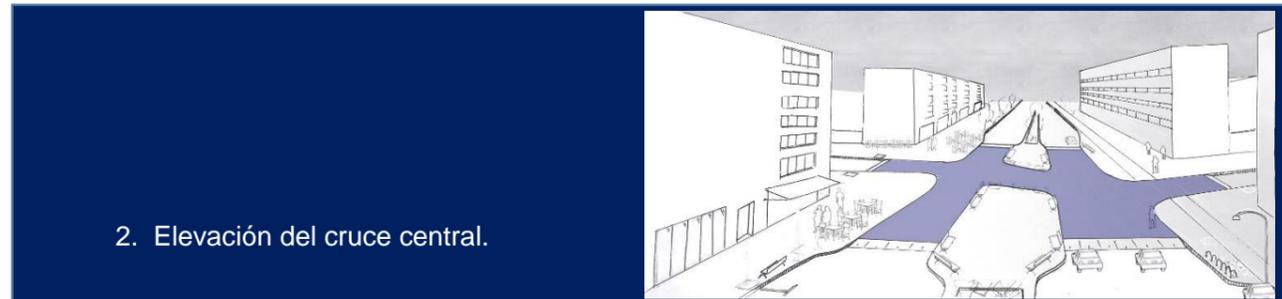


Ilustración 17: Propuesta solución Benicalap, elaboración propia

Medidas concretas:



1. Apertura de huecos en planta baja, bajos comerciales y accesos a portales.



2. Elevación del cruce central.



3. Retranquear verde en bulevar para ampliar zona peatonal.



4. Concentrar el tráfico ciclista a un lado de la calle para fomentar un mayor uso de la acera opuesta mediante terrazas, kioscos, puestos de venta ambulante, etc.



5. Mobiliario urbano: Bancos, aparca bicicletas, etc.

2.3.- QUATRE CARRERES: Ciudad de las Artes y las Ciencias

Quatre Carreres es uno de los barrios más nuevos de la ciudad, la mayoría de las viviendas fueron construidas entre 1961 y 1990. Su nombre se debe a los cuatro “camino”, que cruzaban el territorio; la Carrera de en Corts, la Carrera de San Luis, la Carrera de Malilla y la Carrera del Rio. El barrio tiene una superficie de 1,1326 km² (113,26 ha.) y una población de 73.664 habitantes (Padrón Municipal 2016). Quatre Carreres corresponde al distrito número 10 de Valencia y está formado por siete barrios: 10.1 Mont-Olivet, 10.2 En Corts, 10.3 Malilla, 10.4 La Fonteta de San Lluís, 10.5 Na Rovella, 10.6 La Punta y 10.7 Ciudad de las Artes y las Ciencias.

La población de este barrio ha crecido considerablemente desde finales del siglo XX a principios del siglo XXI, sin embargo su crecimiento se ha detenido desde el año 2009 e incluso ha descendido. La zona, como la mayor parte de los barrios periféricos de Valencia, tiene un alto porcentaje de inmigrantes extranjeros, alrededor de un 18%, sobretodo proveniente de otros países de la UE y Sudamérica, y también un porcentaje muy alto de población potencialmente activa (Entre los 16 y 65 años)

Igual que en el conjunto de la ciudad de Valencia, el índice de envejecimiento está por encima de 100, por lo que hay más mayores de 65 que menores de 15, pero el índice de reemplazo de la población activa también es mayor de 100, por lo que la presencia de jóvenes que se incorporen al mundo laboral próximamente está asegurada.

En este apartado, realizaremos un análisis más exhaustivo del barrio de Ciudad de las Artes y las Ciencias.

Este distrito resulta interesante pues incluye una de las áreas más turísticas de Valencia a parte del casco histórico, la Ciudad de las Artes y las Ciencias ubicada en el antiguo cauce del río Turia, que según la Oficina de Estadística del Ayuntamiento de Valencia, recibió 1.960.076 visitas solo en el año 2015.

Además se encuentra un gran centro comercial, El Saler, que consta de 155 locales comerciales y un total de 139.610 m² (0,014 ha) construidos.

El barrio comprende 0,989 km² y tiene una densidad de población 67 hab. /ha, que tal y como se observa en la siguiente imagen, se concentra en la parte superior del barrio, llegando algunas zonas a tener una de las mayores densidades de Valencia mientras otras están completamente vacías.

Observando el plano de usos del suelo (Ilustración 19), resulta pertinente la pregunta de Ramón López de Lucio “¿Es razonable destinar más suelo por vivienda a viario y zonas verdes públicas que a la propia vivienda y casi tanto a equipamientos como a vivienda?” Esta situación ocurre debido a la presencia de equipamientos de escala urbana o regional más que de barrio, lo que beneficia a la ciudad en su conjunto pero perjudica el carácter de barrio de esta zona, pues tiene muy poco tejido residencial.

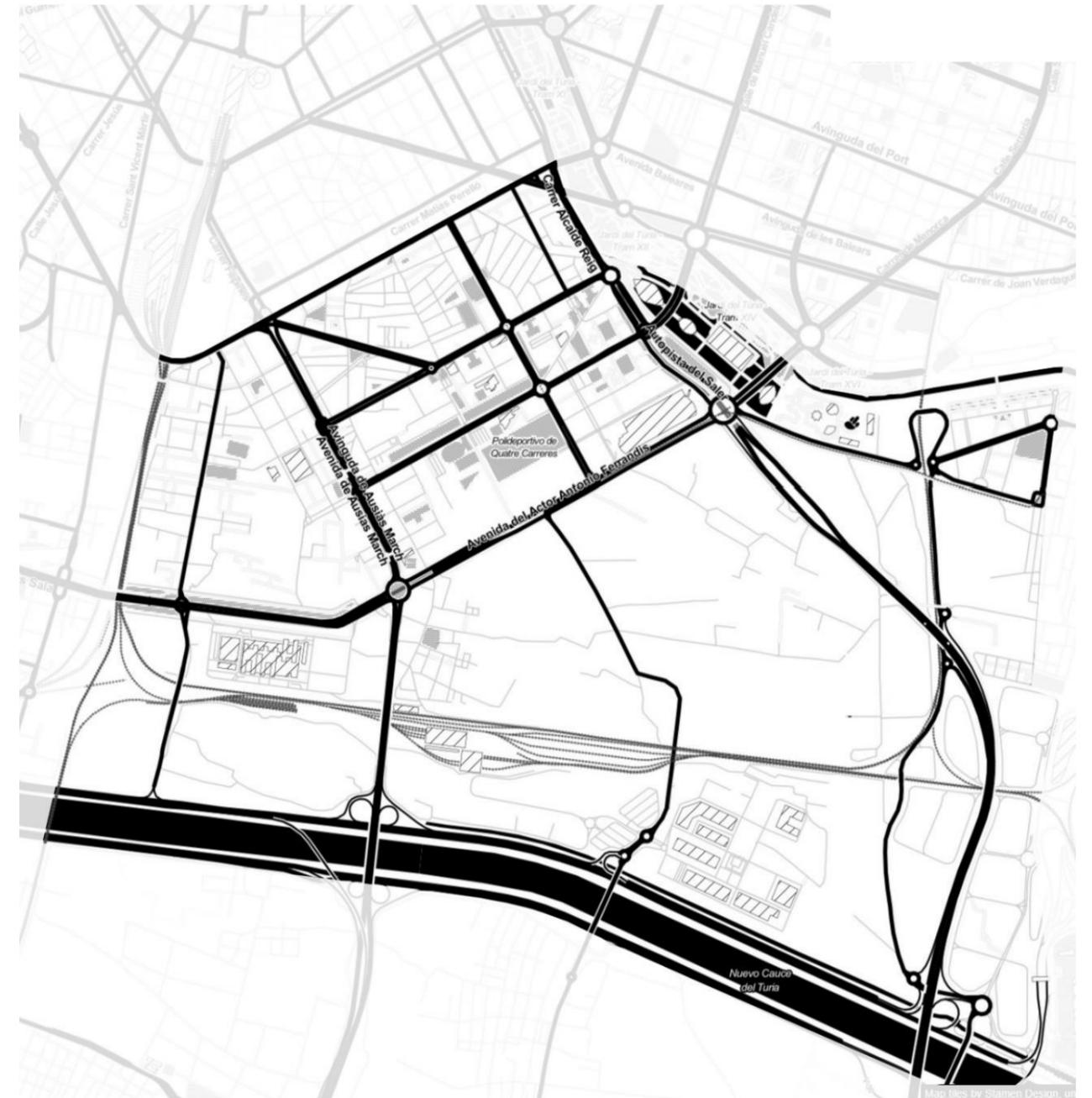


Ilustración 18: Distrito Quatre Carreres. Mapa Stamen <<http://maps.stamen.com/toner/#13/39.4733/-0.3623>>

Esta zona destaca del resto de barrios de Valencia por el dominio de la gente joven, hay una gran población activa y muy poca población por encima de los 65 años, lo que resulta en uno de los índices de envejecimiento más bajos de Valencia y una edad media de 37,8 años, menor de las vistas anteriormente. Esto se puede traducir en una necesidad mayor de parques infantiles y zonas de ocio que en otros barrios. A diferencia del resto del distrito de Quatre Carreres, la población en el barrio de

Ciudad de las Artes y las Ciencias ha seguido aumentando a pesar de la crisis, es una zona en crecimiento.

El número de vehículos de la población del barrio llevaba varios años en descenso hasta el 2016, cuando volvió a aumentar. El aumento de vehículos suele asociarse a una mejora de la economía, sin embargo, la intención de las políticas actuales es la de reducir los vehículos privados fomentando los movimientos no motorizados y el transporte público.

2.3.1.- ESCALA DE BARRIO

En el barrio se distinguen tres zonas, una con equipamientos bajos, que corresponde al centro comercial y los museos, una zona sin edificar y al fondo un predominio de boques y manzanas cerradas de entorno a las 16 pantas de altura, lo que destaca en la ciudad de Valencia.

Según el Plan de Movilidad Urbana de Valencia, la ciudad de las Artes y las ciencias es uno de los puntos atractores de viajes de la ciudad, así como una zona de intensidad peatonal. Además, el barrio configura otro de los límites de la ciudad con la huerta. Por este motivo, la situación de este barrio se puede asimilar a la de Benicalap, explicado en el capítulo anterior.

PROBLEMAS

Consolidación del barrio: En primer lugar, la zona también sufre una falta de edificación que convierte en un “desierto” la parte sur oeste del barrio. No está edificado y por tanto es como si no formara parte de la ciudad.

Inseguridad: Tal y como explica Jane Jacobs en su libro “Muerte y vida de las Grandes ciudades” (Capítulo 2 pg. 61) hay diversos elementos que convierten una zona en segura; algo que ni la policía ni la seguridad privada pueden garantizar al 100%. En primer lugar, “ha de haber siempre ojos que miren a la calle”, es decir, ventanas de edificios en vez de muros. En segundo lugar, “la acera ha de tener usuarios casi constantemente”. Esta circunstancia se palia gracias al gran atractivo que ejercen los equipamientos que atraen a más personas; pero no hay que olvidar que cuando el viandante se aleja de las luces y visitantes de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, el antiguo cauce no se considera seguro de noche; a pesar de que gracias a la policía este espacio ya no se considera un “punto caliente” de conflicto ¹⁰

Densidad de población: La presencia de grandes equipamientos para configurar un tipo de ciudad en la que no vive nadie, completamente opuesto al ejemplo de la Avenida Levante UD, que es residencial, y que puede crear inseguridad debido a la falta de residentes. Además, esta falta de

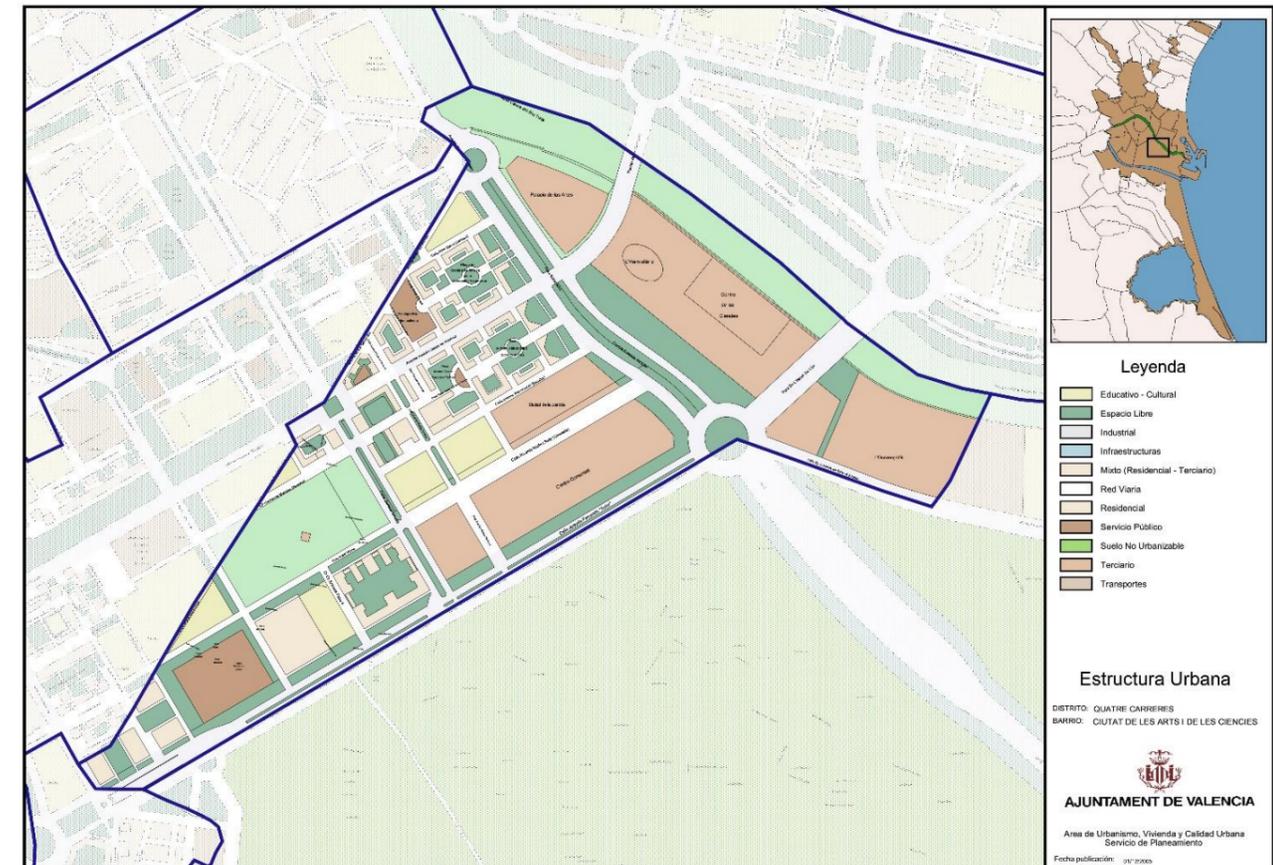


Ilustración 19: PGOU Valencia



Ilustración 20: Vista aérea. Fuente: Google Earth

¹⁰ VÁZQUEZ, CRISTINA. “Todas las caras del Río” El País, 10 de marzo de 2013

densidad puede provocar una falta de servicios en la zona, ya que no hay suficiente gente para justificar el gasto.

2.3.2.- ESCALA DE CALLE

La calle Antonio Ferrandis conforma el límite sur del distrito de Ciudad de las Artes y las ciencias y conecta la Avenida Fernando Abril Martorell, donde se encuentra el nuevo Hospital Universitario La Fe con el antiguo cauce del Río Turia y la Alameda, marcando el acceso al hospital desde el resto de la ciudad.

La Calle Antonio Ferrandis tiene 78,76 metros de ancho y 1.531 m de largo y consta de 4 carriles en cada sentido, dos carriles de aparcamiento y una zona central de 18 metros de ancho por donde estaba previsto que circulara el tranvía pero nunca ha llegado a funcionar.

Tal y como ocurre en la Av. Levante UD, no hay una presencia de peatones en consonancia con la magnitud de la calle, a pesar de tener centros atractores de viajes y centros de ocio muy cerca, esta zona queda vacía.

PROBLEMAS:

Falta de estímulos: En primer lugar, tal y como ocurre en el ejemplo de estudio anterior, hay una falta total de estímulos en la calle. Cuando anteriormente se producía al realizarse las entradas a los bloques residenciales por calles secundarias, en este caso ocurre por el inmenso volumen que ocupan los equipamientos, cuyas entradas tampoco se sitúan dentro de este recorrido, por lo que no hay incentivo para la gente que se encuentre en el lateral del Río, en la Rotonda o entrada al centro comercial, para pasear por esta calle.

Escala de edificación: En segundo lugar, en la longitud del centro comercial, de más de 400 metros de largo, resulta demasiado para un recorrido peatonal, se encuentra totalmente fuera de escala y resulta monótona para cualquier peatón. No se recomiendan las “paredes urbanas” de más de 100 metros de largo, ya que configuran una muralla.

Privatización de la actividad: En tercer lugar, el centro comercial concentra la actividad en su interior, generando un interés nulo a nivel de calle, donde se percibe como un gran contenedor exento. A cambio, el comercio pequeño en esta zona es débil o incluso se podría decir que inexistente.

Límite ciudad-huerta: En el modelo presentado se pierde la oportunidad de aprovechar la huerta como espacio verde vinculado a la ciudad. El viario de esta calle genera una frontera que no tienta a las personas a cruzar al otro lado, sino que se formula como una línea tajante donde acaba la ciudad.

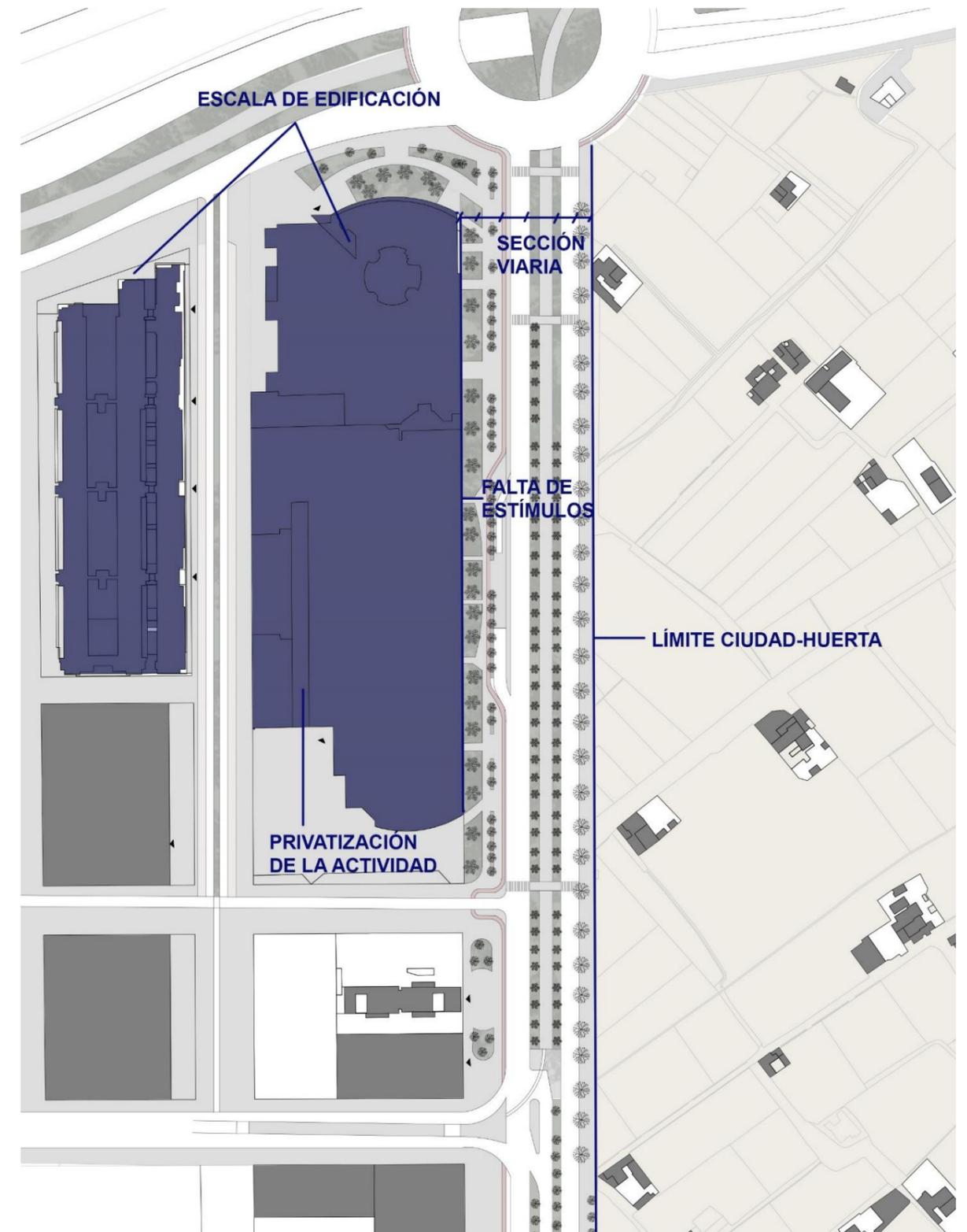


Ilustración 21: Plano Calle Antonio Ferrandis, elaboración propia

Existe una estrecha carretera que une esta zona con los polígonos industriales, pero no es adecuada para uso peatonal o ciclista.

2.3.3.- ESCALA DE DETALLE

PROBLEMAS:

Sección viaria: Como se observa en la figura, la sección viaria es completamente horizontal, con una gran anchura tanto del espacio para transporte motorizado, ya que se trata de una vía que pertenece a la Ronda Sur de Valencia, como del espacio peatonal totalmente desproporcionada al flujo real que consigue atraer y por tanto crea la impresión de espacio vacío. La zona peatonal es tan amplia que existe una franja de verde mínima para separarla. Según el Plan de Movilidad Urbana de Valencia, en Quatre Carreres prevalecen los viarios comprendidos entre los 100 y 200 metros de longitud entorno a un porcentaje del 60%, mientras que la media para la ciudad de Valencia es solo un 19% del viario tiene estas dimensiones, demostrando una escala diferente a la que configura el resto de la ciudad

Mobiliario urbano: A pesar del predominio del verde en esta zona, lo que podría generar una zona de recreo y estancia agradables, la acera carece de cualquier tipo de asiento, eliminando la posibilidad de que los viandantes puedan llegar a este lugar y quedarse a pasar el rato. Este aspecto elimina inmediatamente, muchas de las características necesarias para un buen espacio público, y limita las interacciones que puedan llevarse a cabo en el lugar.

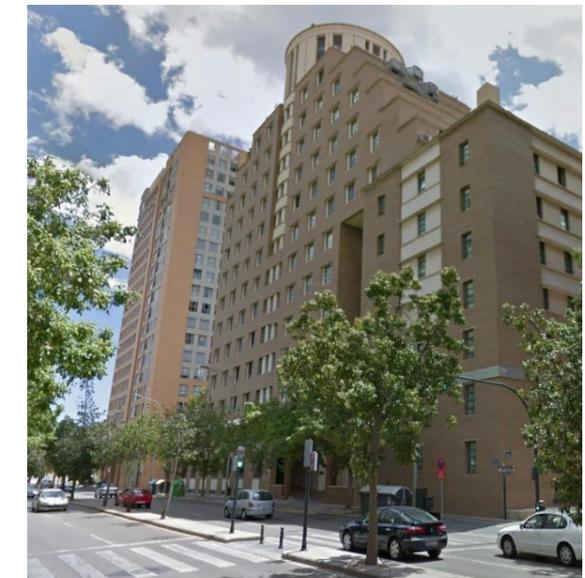


Ilustración 23: Imágenes C/ Antonio Ferrandis en comparación con otras zonas del barrio más edificadas (Av. De LInstitut Obrer de València) Fuente: Google Earth

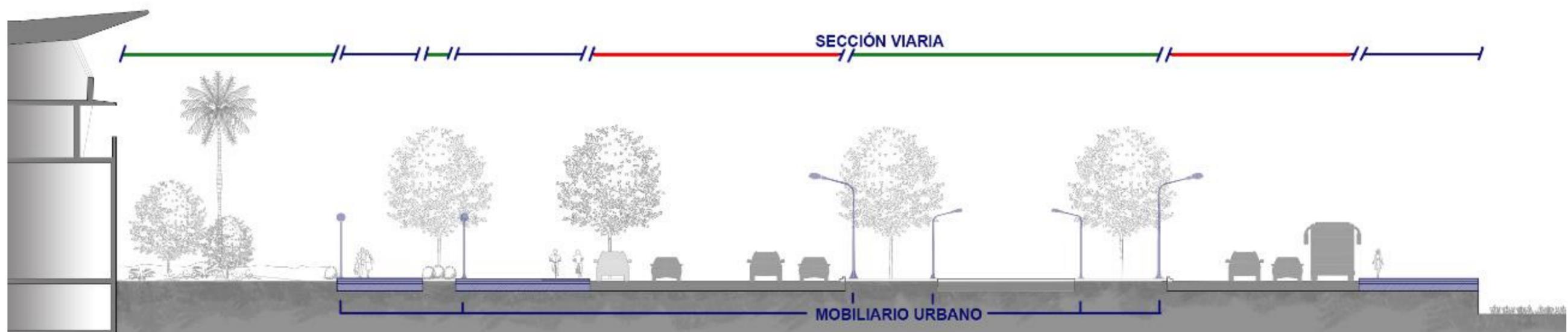
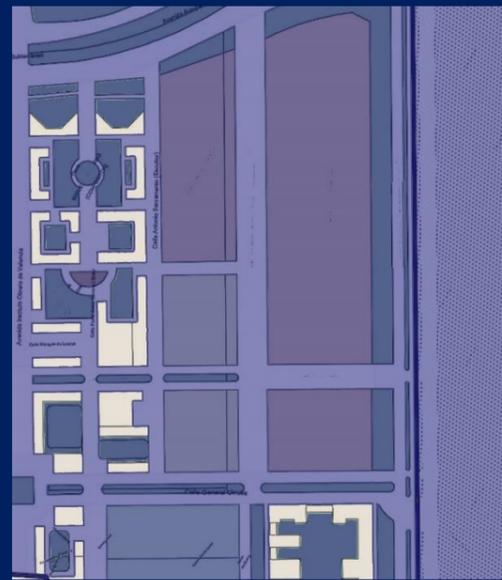


Ilustración 22: Sección viaria calle Antonio Ferrandis, elaboración propia

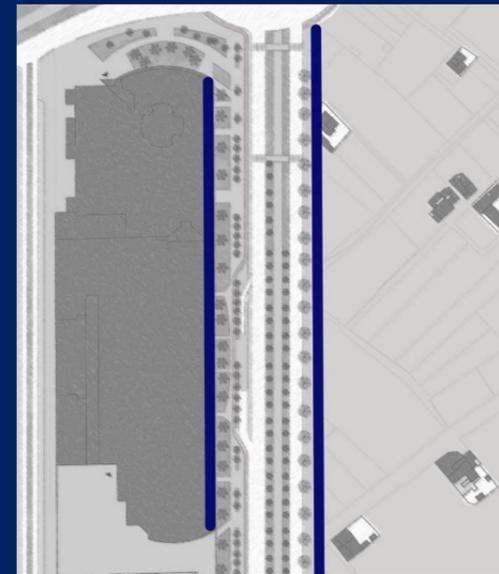
ESQUEMA PROBLEMAS PRINCIPALES



1. Consolidación del barrio, zona suroeste sin construir



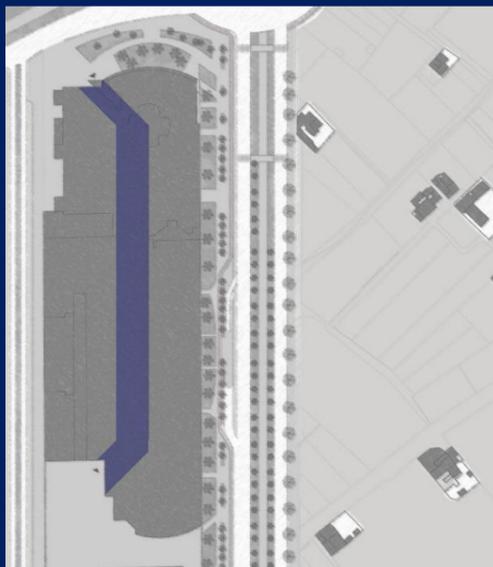
2. Densidad de población
3. Inseguridad en zonas sin residentes



4. Falta de estímulos
La fachada en planta baja es inexistente o un muro ciego



5. Excesiva escala de la edificación



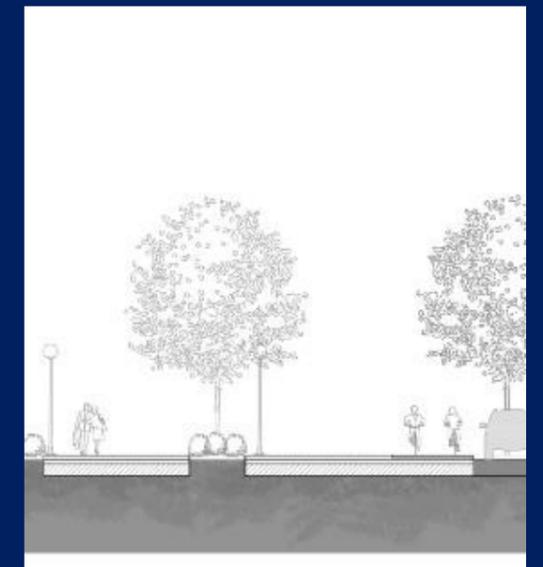
6. Privatización de la actividad al interior de los grandes centros comerciales



7. Sección viaria



8. Límite ciudad-huerta
Forma una gran muralla infranqueable



9. Mobiliario Urbano

SOLUCIONES

GRAN ESCALA:

La mayor parte de los problemas detectados en esta zona se solucionarían si se acabara con la separación de usos, al menos de forma radical como se aplica en esta zona de la ciudad, promoviendo más vivienda en las zonas que carecen de ella. Actualmente esto es difícil de solucionar, pero hubiera sido una medida a tener en cuenta cuando el plan estaba en proceso de aprobación.

En segundo lugar, se hubieran solventado los problemas de esta zona en particular si el centro comercial hubiese sido una zona comercial exterior, o tuviera más permeabilidad con la calle, de forma que en vez de “robar” la vitalidad de la zona, aportara a ella.

En tercer lugar, la escala del centro comercial supera la escala de una ciudad peatonal, pues la distancia a recorrer para llegar desde el inicio del equipamiento hasta el final, sin entradas a él, es de casi 500 metros.

En cuarto lugar, se recomienda diluir la frontera con la huerta, creando vías peatonales o carriles bici, como aparecen en el Barrio de Benimaclet, en el lado opuesto y mejorar la comunicación entre ambos lados del viario. Se recomienda la creación de viario peatonal y ciclista que una el barrio de Ciudad de las Artes y las Ciencias con el barrio de Nazaret, el Puerto y los polígonos industriales que se encuentran al otro lado de la huerta, promoviendo el uso de la bicicleta para desplazamientos usuales como ir al trabajo.

PEQUEÑA ESCALA:

Tal y como hemos mencionado antes, la creación de zonas de reposo sería la prioridad en esta zona.

Además, aparece una línea de vegetación que divide la acera en dos partes. Se propone el desplazamiento de esta franja para dividir el carril bici y proteger a los peatones.

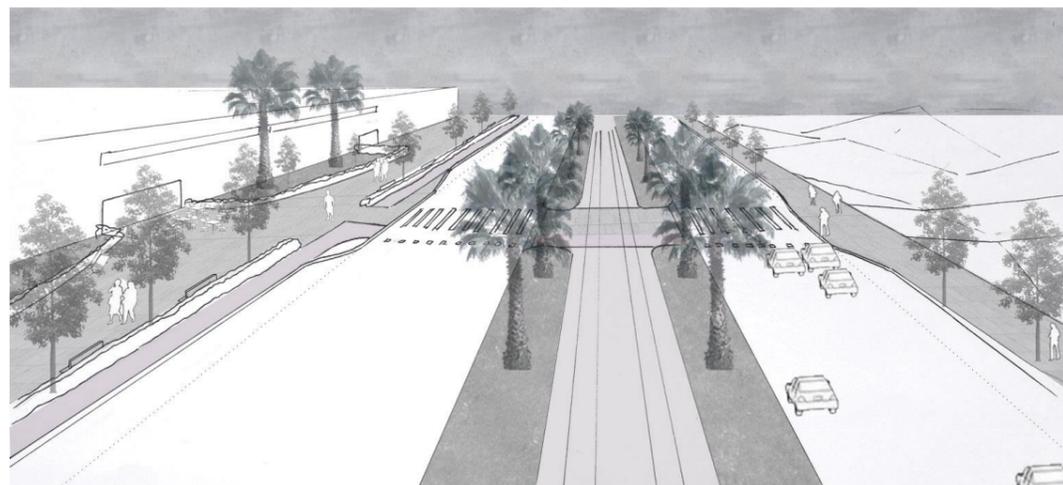
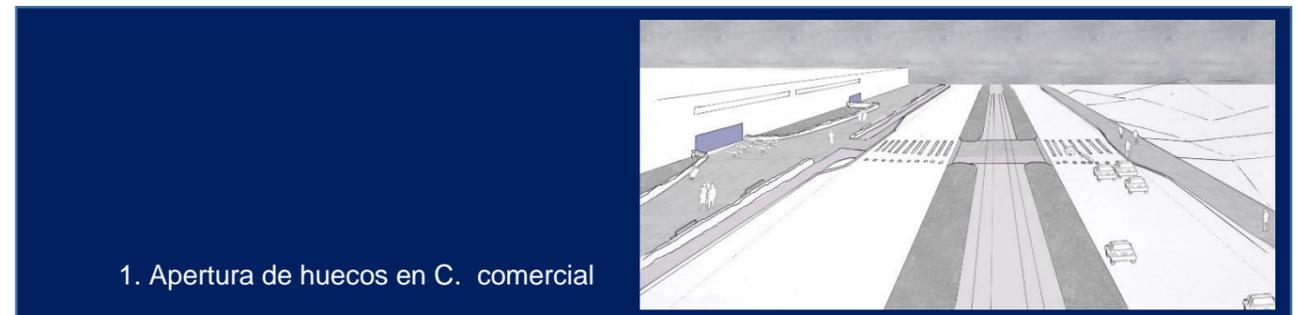


Ilustración 24: Solución caso 2. Elaboración propia



1. Apertura de huecos en C. comercial



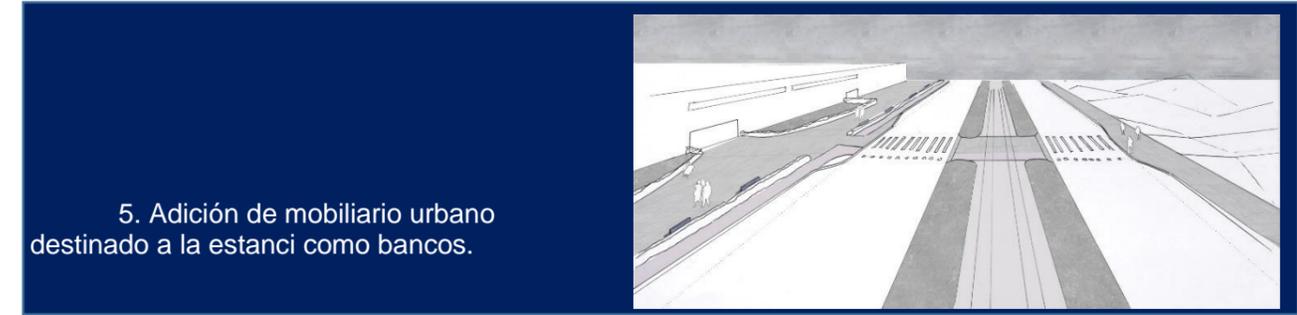
2. Ampliación de la actividad a la calle mediante terrazas, kioscos, etc.



3. Conexión ciclista y peatonal con huerta



4. Separación carril bici con vegetación y unificación zona peatonal



5. Adición de mobiliario urbano destinado a la estancia como bancos.

2.4.- PATRAIX: Safranar

Patraix es un barrio de Valencia situado en la zona suroeste y que se compone de los barrios de Patraix, Sant Isidre, Vara de Quart, Safranar y Favara. El barrio tiene una superficie de 2,891 km² y una población de 57.573 habitantes (Padrón 2016), y una densidad de 19.914,56 habitantes/km² (199,1 hab./ha).

Para este ejemplo nos centraremos en la zona de Safranar, de más reciente construcción, que destaca desde el aire por sus solares vacíos, calles ajardinadas; y rodeado de barrios más antiguos y completamente consolidados.

La población de Safranar ha crecido un 34% en los últimos 10 años, un aumento muy significativo debido a la urbanización de la zona, que sumaba un total de 9.106 habitantes en 2016. En cuanto a su demografía, es importante destacar un índice de envejecimiento menor a la media de Valencia y una cantidad mayor de jóvenes, lo que a diferencia de otros barrios de Valencia lo convierte en un barrio joven. Además, en la clasificación de hogares según tamaño, se observa una cantidad mayor de hogares formados por 3 o 4 personas, lo que podría explicarse por una gran presencia de familias con niños en Safranar. El número de extranjeros es menor que en zonas estudiadas previamente, entorno al 9% y la mayoría provienen de Asia, de Sudamérica u otros países de la UE.

Según el Plan de Movilidad Urbana de Valencia, Patraix es una de las zonas de Valencia con mayor ratio de estudiantes por km², además un de los barrios que mayor número de viajes genera. Otro indicador importante para conocer la situación económica de la zona es conocer el parque de vehículos, pues se puede relacionar un crecimiento del número de vehículos privados con la prosperidad económica. El 89,5% de los vehículos son turismos y motocicletas, lo que corresponde con un barrio residencial y no uno industrial o agrícola donde se pudieran encontrar un mayor número de camiones o tractores. El índice de motorización a lo largo del tiempo en Safranar se redujo progresivamente desde el año 2009 descendió abruptamente en el año 2013 y empezó a crecer de nuevo en 2015, lo que refleja el efecto que tuvo la crisis económica

Safranar tiene la peculiaridad de haber sido mayoritariamente campo hasta el 2007, sin sufrir ningún cambio sustancial. Sin embargo, en las imágenes siguientes se puede observar como con el desarrollo del “boom” inmobiliario, Safranar es urbanizada por completo en unos pocos meses (Imagen 2 y 3) para, a continuación detener su desarrollo por completo, exceptuando algunos bloques dispersos, y quedando la imagen final desde 2012 a 2017 sin casi ningún cambio. En este periodo la población de la ciudad de Valencia no aumentó, sino que disminuyó, por lo que no es de extrañar que no se realizaran inversiones al desaparecer la demanda y caer los precios de las viviendas por el excedente producido. Los problemas que esto conlleva los describiremos a continuación.

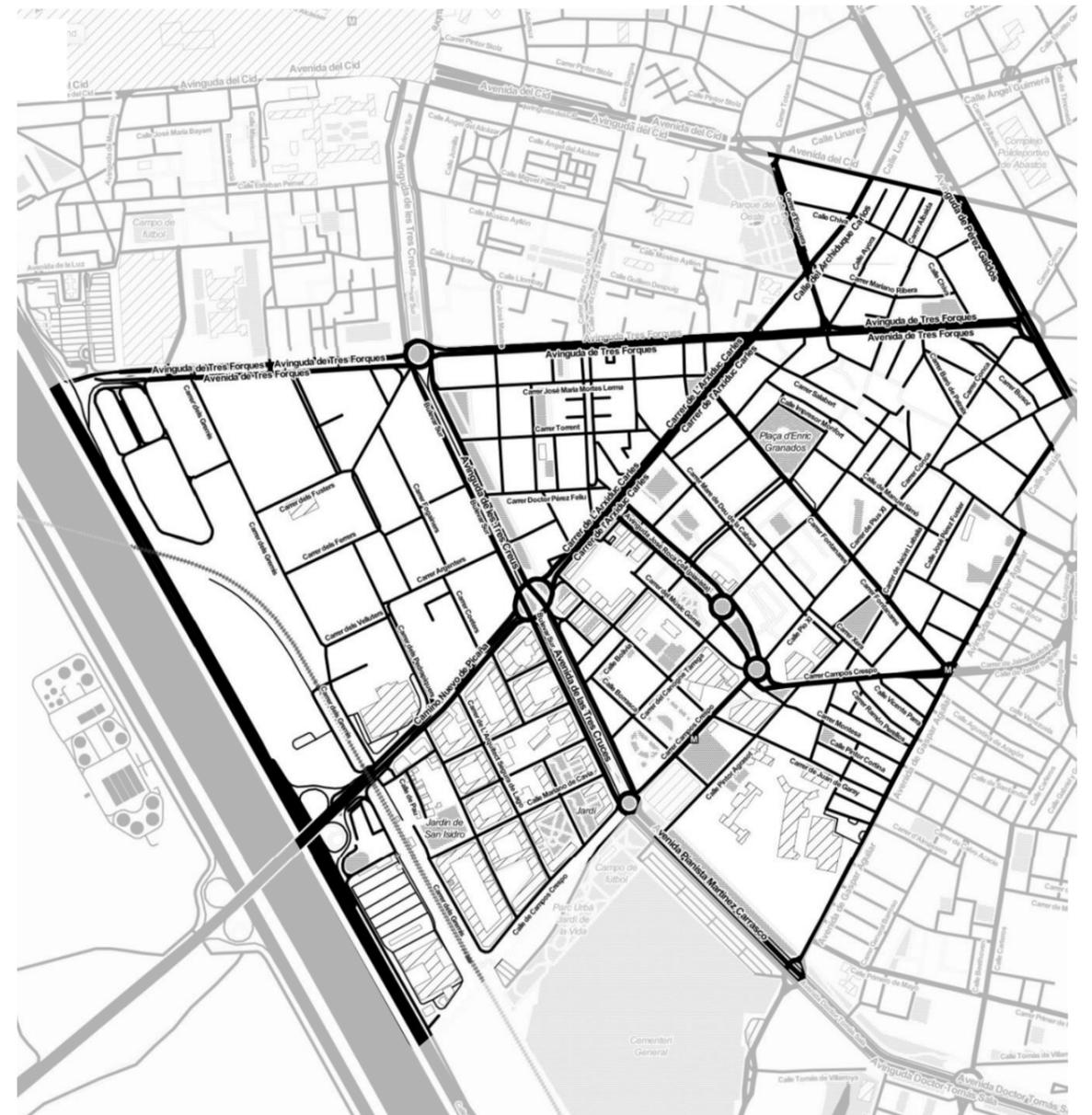


Ilustración 25: Distrito Patraix. Mapa Stamen <<http://maps.stamen.com/toner/#13/39.4733/-0.3623>>



2001



7_2007



12_2007



2010



2012



2017

Ilustración 26: Histórico de Imágenes aéreas barrio Safranar. Fuente: Google Earth

2.4.1.- ESCALA DE BARRIO

En el barrio predominan los bloques aislados de 7 a 10 alturas rodeados de parques públicos. Sin embargo, la mayor parte de la edificación prevista en el plan todavía no está realizada, como se puede ver al comparar el plano obtenido del PGOU de Valencia y la vista aérea tridimensional.

PROBLEMAS

Consolidación del barrio: Como se puede ver en las imágenes por satélite de los últimos años, el barrio se encuentra en construcción. La urbanización de la zona se hizo de una forma rápida y por ello los habitantes cuentan con los servicios necesarios para habitar. Sin embargo, la paralización de las obras ha dado lugar a una muy baja densidad de población y a lo que los vecinos llaman “el islote Safranar”, al estar separado del resto de la ciudad. Los vecinos reclaman líneas de autobuses que conecten con la ciudad y que las calles que aún se encuentran a mitad se concluyan.¹¹

Inseguridad: como se ha explicado anteriormente y relata Jane Jacobs, las calles “sin ojos” resultan inseguras para los viandantes. La falta de edificación hace de estas zonas lugares “inhóspitos”. Además, siguen existiendo calles sin asfaltar y zonas deshabitadas, que contribuyen a crear un clima de barrio “fantasma”.

Falta de higiene: Según denuncia la Asociación de Vecinos, las parcelas sin edificar se han llenado de matorrales y se han convertido en vertederos, favoreciendo la aparición de ratas, cucarachas y mosquitos, lo que podría convertirse en un problema de salud. La responsabilidad de la limpieza de los solares son los dueños, pero ante la falta de interés de estos por mantenerlos en condiciones higiénicas, el Ayuntamiento es quien debe obligar a los dueños a hacerse cargo de sus responsabilidades.¹²

Coste de mantenimiento: las zonas verdes urbanizadas en este lugar suponen un coste continuo de mantenimiento, así como la iluminación o el mobiliario público, mientras que la mayor parte de la zona no está edificada y por tanto no hay residentes que se puedan beneficiar de estos servicios.

¹¹ GONZÁLEZ, LORENA “Safranar y su eterna calle inconclusa” Las Provincias, 9 de Agosto de 2010 <<http://www.lasprovincias.es/v/20100809/valencia/zafranar-eterna-calle-inconclusa-20100809.html>>

¹² P.M. “Vecinos de Zafranar exigen la retirada de basuras y hierbas de los solares junto al barrio” Las Provincias, 7 de mayo 2016 <<http://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/201605/08/vecinos-zafranar-exigen-retirada-20160507232326-v.html>>

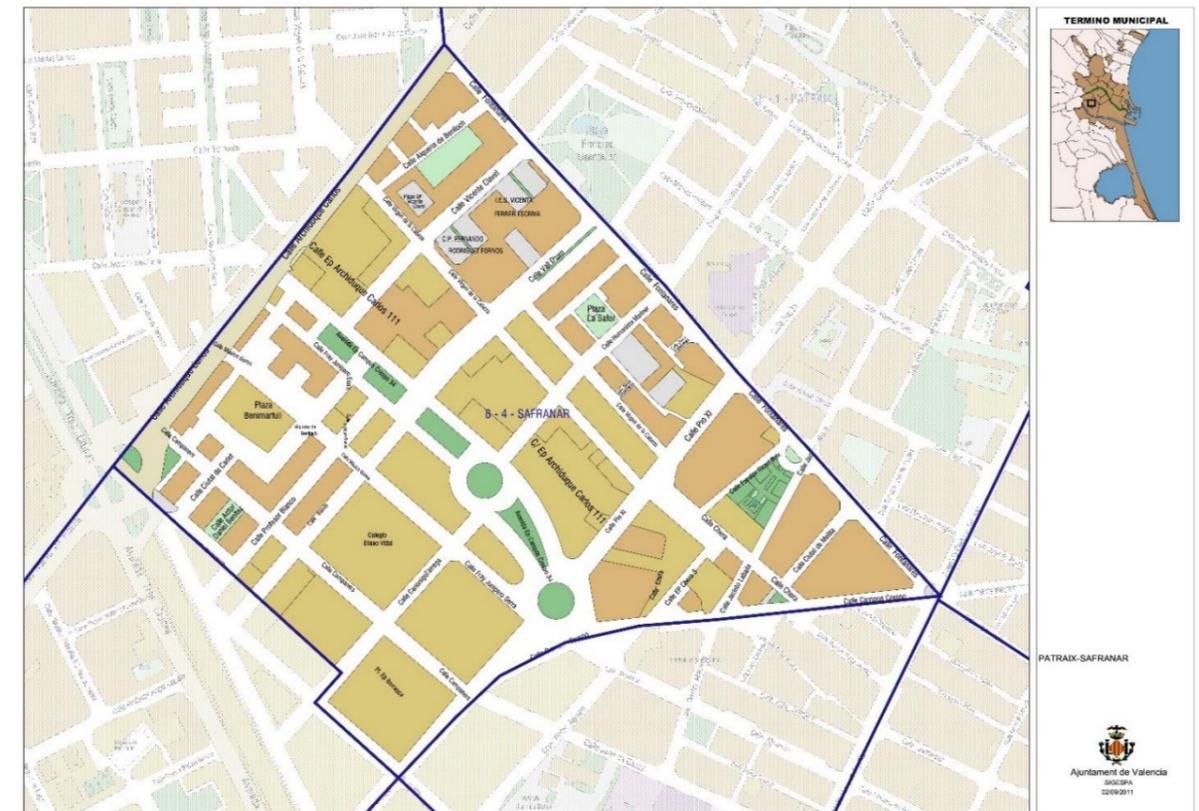


Ilustración 27: PGOU Valencia



Ilustración 28: Vista aérea. Fuente: Google Earth

2.4.2.- ESCALA DE CALLE

La avenida José Roca Coll es el centro del Barrio de Safranar, tiene una anchura de 55 metros y una longitud de 578 metros. Al norte conecta con la calle Archiduque Carlos y al sur con la calle Campos Crespo. La zona fue urbanizada en 2007, sin embargo, en 2017 hay apenas 3 bloques construidos cuya fachada dé a esta gran Avenida, dejando el 90% de los laterales vacíos.

La avenida cuenta con un gran bulevar central rodeado de árboles, tres carriles para vehículos en cada dirección, zona de aparcamiento en cordón y amplias zonas peatonales. Además, hay un carril bici que discurre por una zona peatonal paralela.

A pesar de su magnitud, una visita al espacio nos permite comprobar que esta zona apenas se utiliza, y por ello a continuación analizamos los motivos.

PROBLEMAS:

Falta de estímulo: Si en el caso anterior de Nou Benicalap este problema surgía por la falta de accesos a los bloques de viviendas desde la calle principal, y en el caso del barrio Ciudad de las Artes y las ciencias por la introversión de los equipamientos y privatización de la actividad, en Zafranar aparece por la ausencia total de cualquier tipo de edificación que pudiera generar cualquier tipo de interés.

Falta de comunidad: Debido a la ausencia de viviendas, es imposible lograr la “comunidad” que Jane Jacobs propone como la base para un buen urbanismo. Los residentes en esta zona no tienen vecinos, no tienen lugares donde conocerse como pequeños comercios de proximidad.

Sobredimensionamiento del viario: Resulta evidente que la estructura vial actual está altamente sobredimensionada para la población actual, se urbanizó pensando en un futuro donde la zona estuviera terminada. Ante la pregunta de si esta situación se solventará con la progresiva edificación de la zona, la presencia de la avenida de las Tres Cruces prácticamente de paralela a la Avenida José Roca Coll, incita a pensar que probablemente esta calle nunca atraerá un gran tráfico y por ello, quedando sobredimensionada incluso cuando alcance su máximo uso.

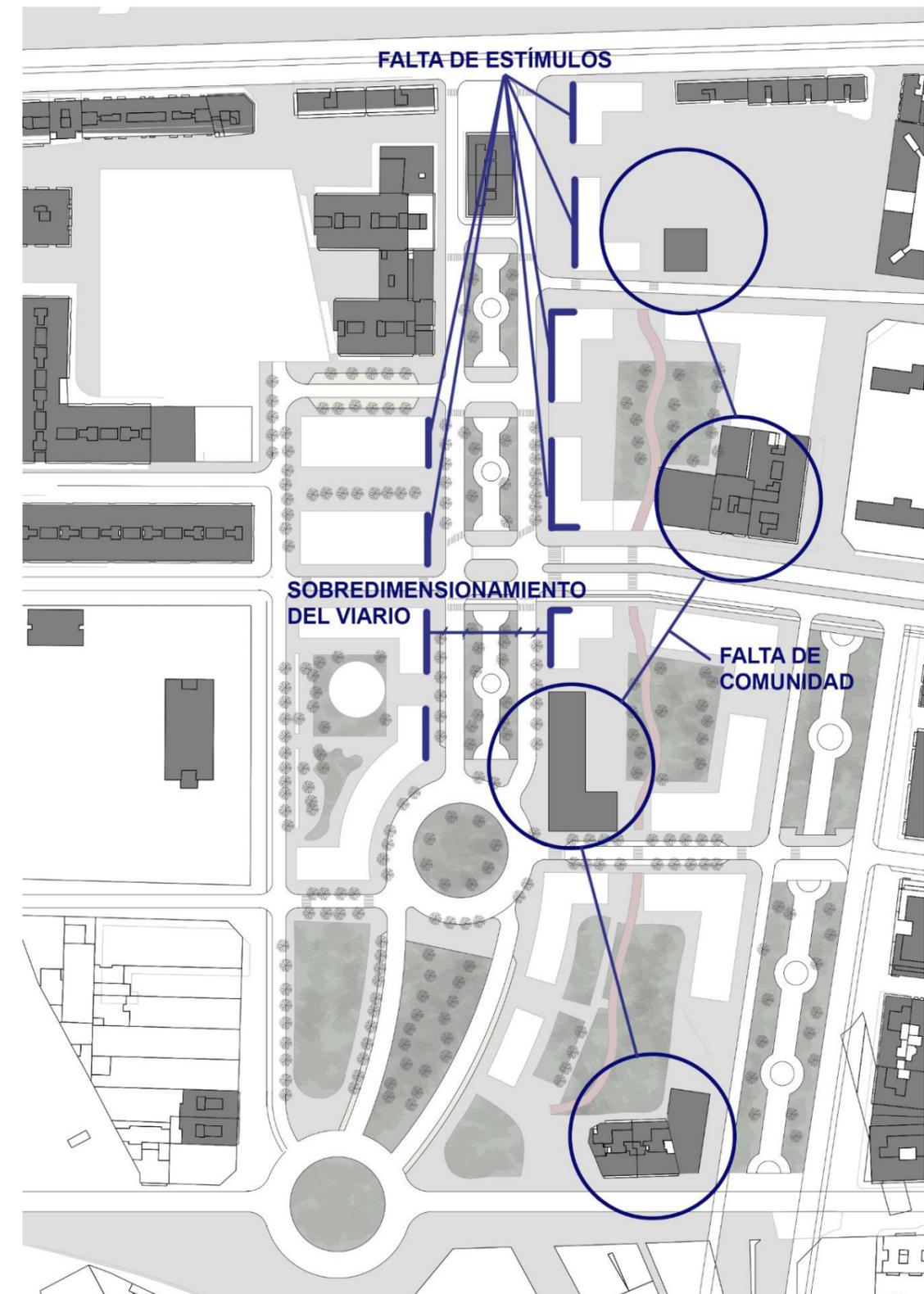


Ilustración 29: Plano Av. José Roca Coll., Fuente: Elaboración propia

2.4.3.- ESCALA DE DETALLE

A nivel de detalle, esta zona tiene todo el mobiliario urbano necesario en un futuro completamente instalado, así como las zonas verdes ajardinadas y cuidadas, a pesar del gasto que supone el mantenimiento de estas zonas sin estar los bloques edificadas. En este caso nos encontramos los siguientes problemas:

Apariencia: Como se puede apreciar en la sección viaria, los laterales de la avenida se encuentran mayoritariamente vacíos, por lo que la vista a nivel de calle da la impresión de gran explanada. Debido a la multitud de solares sin construir, la percepción en la calle es de zona abandonada. Las vallas metálicas que rodean los terrenos no dan una buena apariencia a la calle, y los matorrales y basuras que se acumulan dan la apariencia de zona abandonada, haciendo menos agradable la estancia en los espacios públicos y por tanto, perjudicando la “vida urbana”.

Vitalidad: Delante de los pocos bloques construidos se aprecian vehículos aparcados, separados por cientos de metros del siguiente bloque de viviendas. Esto sugiere que la rutina de sus habitantes es salir de casa y subirse a su vehículo privado, perdiendo la ocasión de establecer interacciones sociales. Tampoco hay comercios de proximidad que pudieran fomentar el desplazamiento a pie para aprovisionamiento. El único elemento de fomento de la vida urbana son los parques, aunque debido a su abundancia por toda la zona, no logran unir a la gente sino desperdigarla.

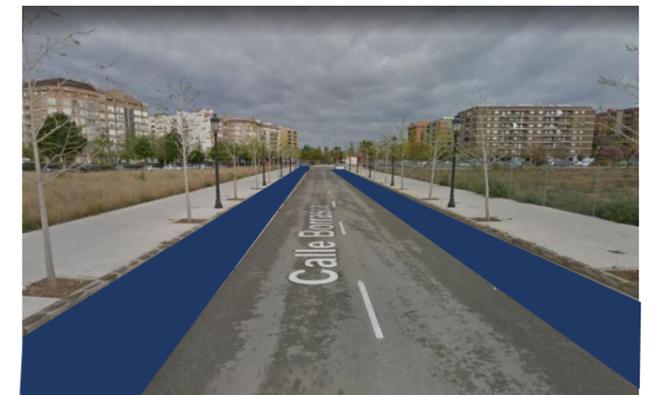
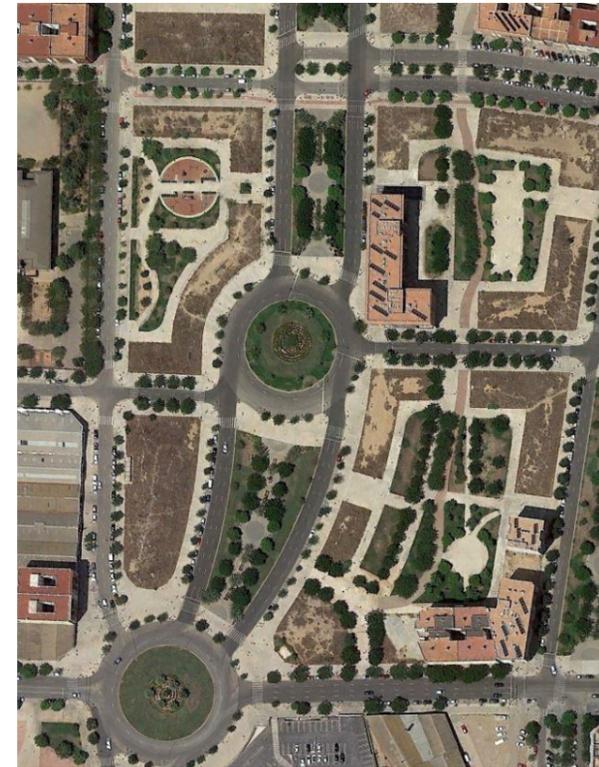


Ilustración 31: Zafranar. Fuente: Capturas Google Maps

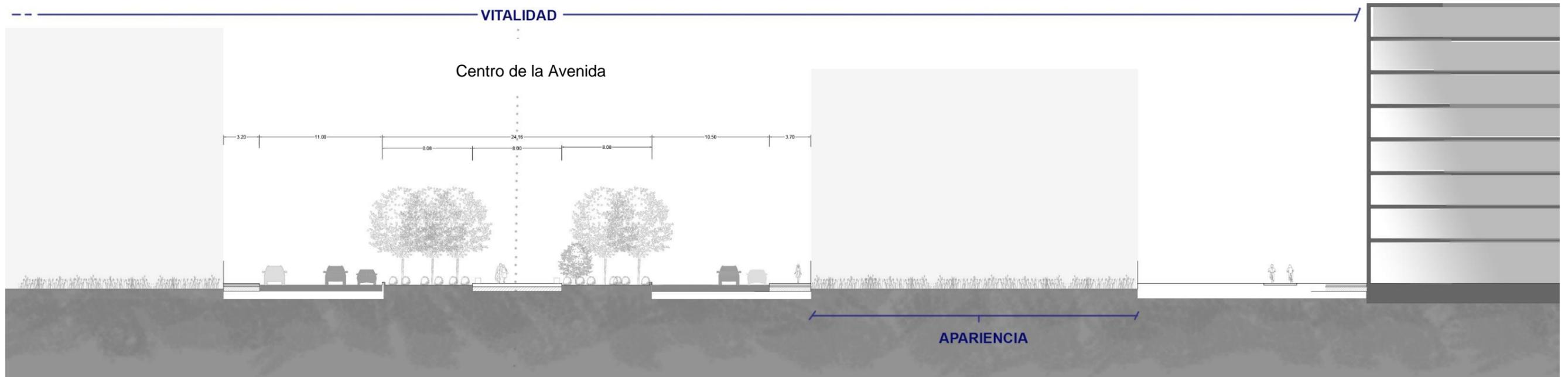


Ilustración 30: Sección viaria Avenida José Roca Coll

ESQUEMA PROBLEMAS PRINCIPALES



1. Consolidación del barrio



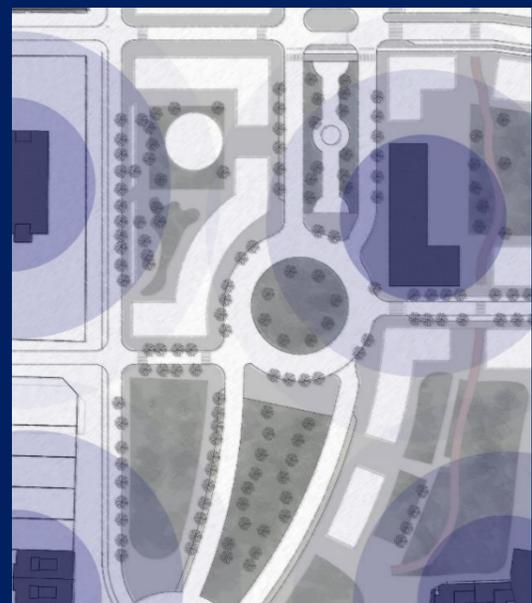
2. Inseguridad en grandes zonas sin edificación



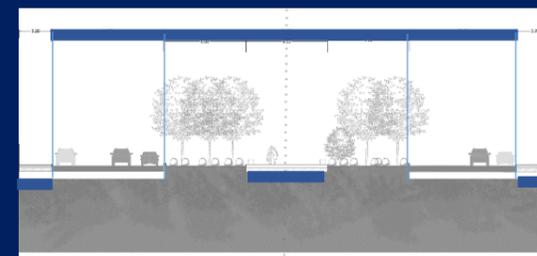
3. Higiene



4. Alto coste mantenimiento de zonas verdes en zonas sin residentes



5. Falta de estímulos/ comunidad



6. Sobredimensionamiento viario



7. Apariencia



8. Vitalidad, grandes áreas de terreno vacías

SOLUCIONES

El modelo de ciudad desarrollado en esta zona crea manzanas compuestas por bloques en L cuyo centro es zona verde y está abierto al público, en oposición a las de la Avenida Levante U.D donde estaban cerradas y reducían la vida pública. El carril bici que conecta estas zonas es una gran forma de unirlos y es dar a los ciclistas y peatones una ruta más agradable que pasar al lado del tráfico.

GRAN ESCALA:

División del distrito en Unidades de Ejecución: Con el fin de evitar desde un principio los problemas ocasionados por la dispersión de edificación y de solares, se debería haber ejecutado la zona en diferentes etapas, urbanizando y permitiendo construir conforme aumentaba la demanda.

Paralización de planes expansivos de la ciudad hasta que se consiga una consolidación interna. Puesto que no se puede remediar el desarrollo disperso actual de la zona, se debería fomentar la inversión en Safranar para finalizar el barrio, antes de comenzar a edificar zonas nuevas. Estos últimos años se han edificado varios bloques nuevos.

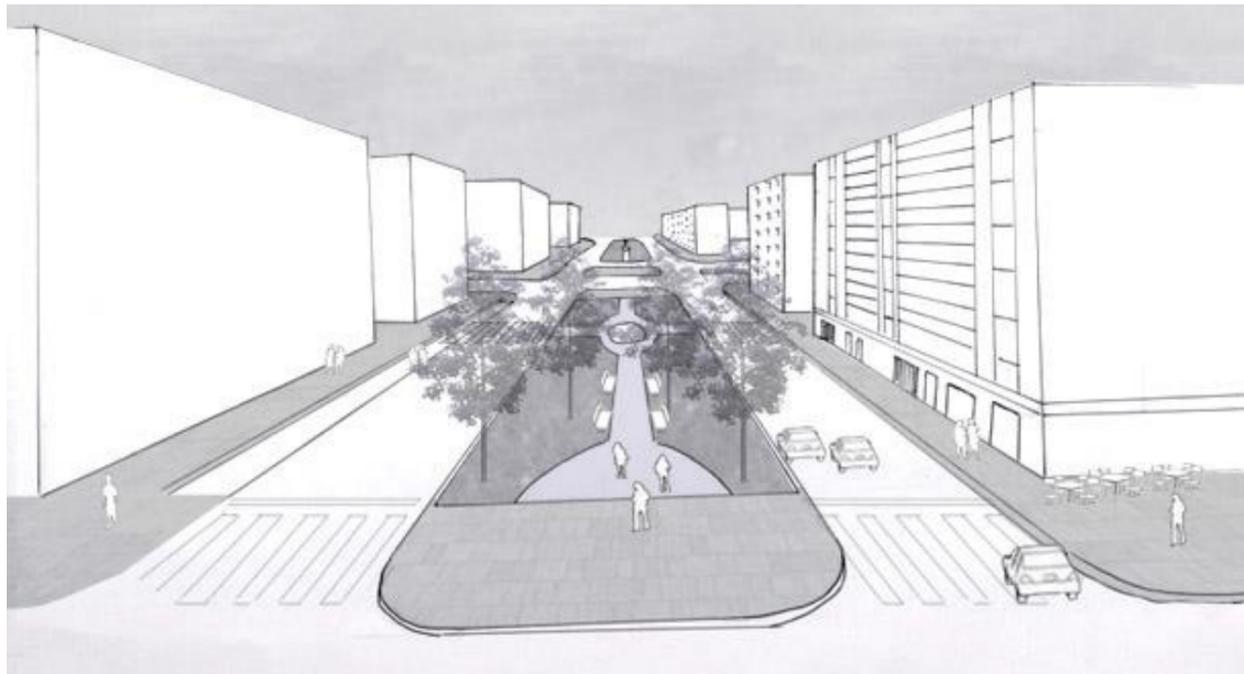


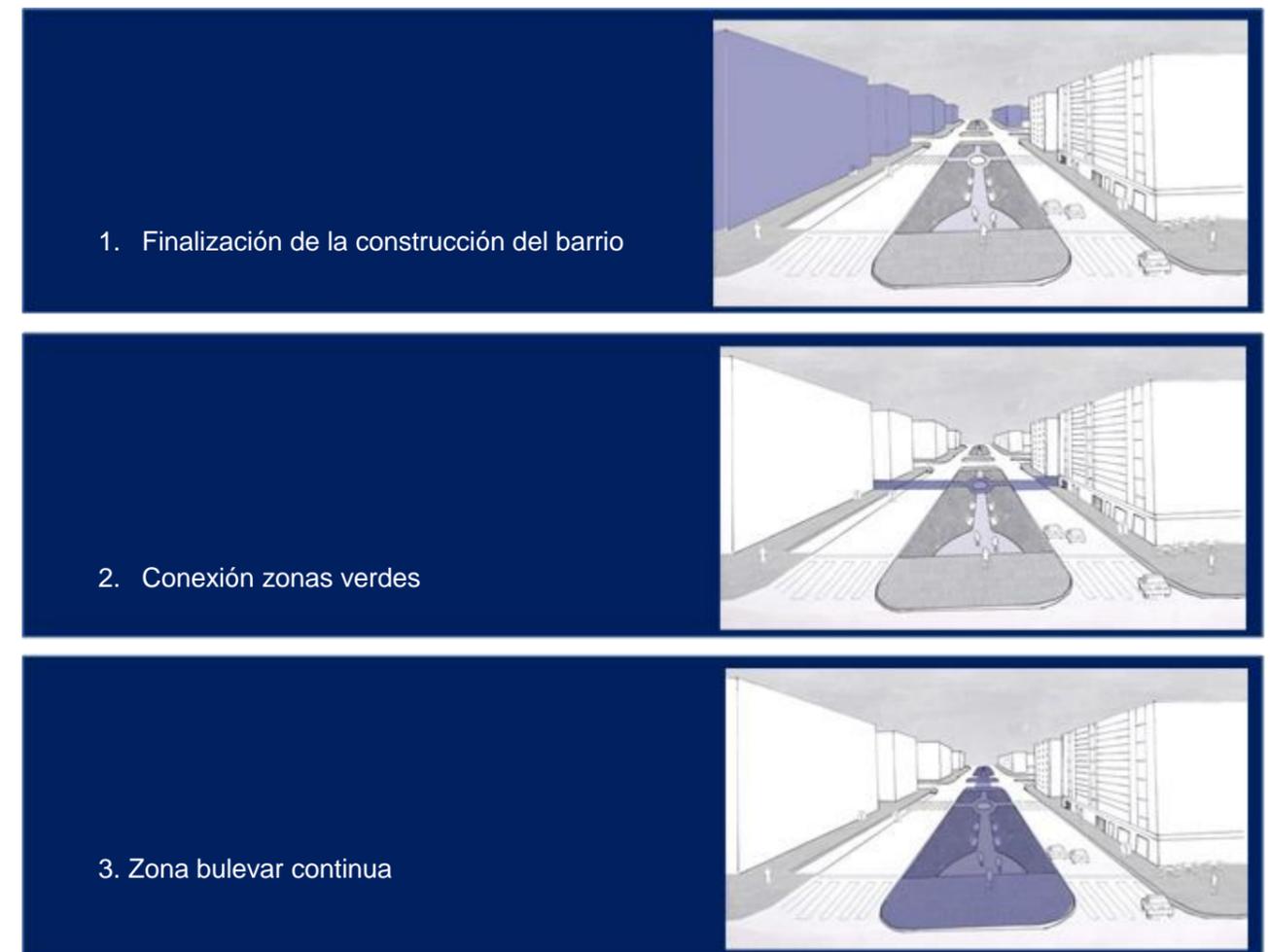
Ilustración 32: Propuesta solución Safranar, elaboración propia

PEQUEÑA ESCALA:

Limpieza de los solares: Tomar las medidas necesarias para devolver las condiciones higiénicas a la zona o exigiendo su cumplimiento a los responsables. Una medida intermedia es que el ayuntamiento, con acuerdo de los propietarios durante el período en el que el suelo esté vacante, le de un uso efímero pero útil para el barrio (zona deportiva, espacio de juegos,...)

Conexión zonas verdes: viario peatonal y ciclista que una las zonas verdes, como por ejemplo en los bulevares, donde está interrumpido por el viario. Además la zona del bulevar no es continua, sino que el peatón debe volver a la acera lateral para poder continuar su camino por la zona verde.

Medidas concretas en una zona:



2.5.1.- ESCALA DE BARRIO

Como se ha comentado anteriormente, en Beniferri destaca la dualidad entre su zona antigua y zona nueva, junto con grandes equipamientos y hoteles construidos a la “entrada de Valencia”. En la zona nueva de Beniferri podemos encontrar el Palacio de Congresos, un casino, varios hoteles como el Sorolla Palace y el Meliá Valencia, todos de alta categoría. El hospital Arnau de Vilanova que aunque no se encuentra dentro del término del barrio, está suficientemente cerca para afectar a los desplazamientos y a los equipamientos del barrio. Existen otros equipamientos en el Parque Comercial Ademuz y el Parque Comercial “Parque Albán” que, sin embargo, al estar separados por grandes vías de tráfico sin conexión peatonal directa resultan difíciles de alcanzar sin el uso del vehículo privado.

Además, cerca del Barrio de Beniferri se encuentra la parada de metro del mismo nombre, por lo que la zona tiene buena conexión con el centro de Valencia.

PROBLEMAS:

Baja densidad de población: Debido al predominio de los grandes equipamientos, la densidad de población en esta zona es bastante baja, 23,2 habitantes/ha en comparación, por ejemplo, con los 244,7 hab. /ha. que se encuentran en la zona del ensanche de Valencia. Esto produce una falta de pequeños comercios pues no hay suficiente población para mantenerlos. Como se puede observar en el plano de Beniferri del PGOU de Valencia, apenas hay 6 manzanas dedicadas a uso residencial y la mayor parte está dedicada al espacio verde.

Desarrollo urbano “aislado” por grandes vías: En segundo lugar se debe resaltar un tamaño excesivo de las grandes vías que aíslan el barrio, al hacer más difícil el movimiento peatonal entre este barrio y los contiguos. Beniferri se encuentra rodeado por la CV-30 al norte, la CV-35 al este, la Ronda Sur de Valencia al oeste y la calle del Camp del Turia al sur, una calle del tamaño de una avenida con casi 60 metros de ancho.

Zona verde corta la conexión con la ciudad: Además de las grandes vías motorizadas, al sur del barrio comienza una gran zona verde que por su localización aísla aún más el barrio, ya que deja un gran espacio libre que impide que se unan sus calles a la ciudad.

Falta de integración de usos y equipamientos de escala urbana: Según el Plan de Movilidad Urbana de Valencia Beniferri tiene uno de los índices de establecimientos comerciales más bajos de toda Valencia, con una media de un establecimiento por calle, prevaleciendo el uso residencial en la zona, posiblemente debido a la presencia de dos parques comerciales en los municipios contiguos, como se puede ver en el Plan.

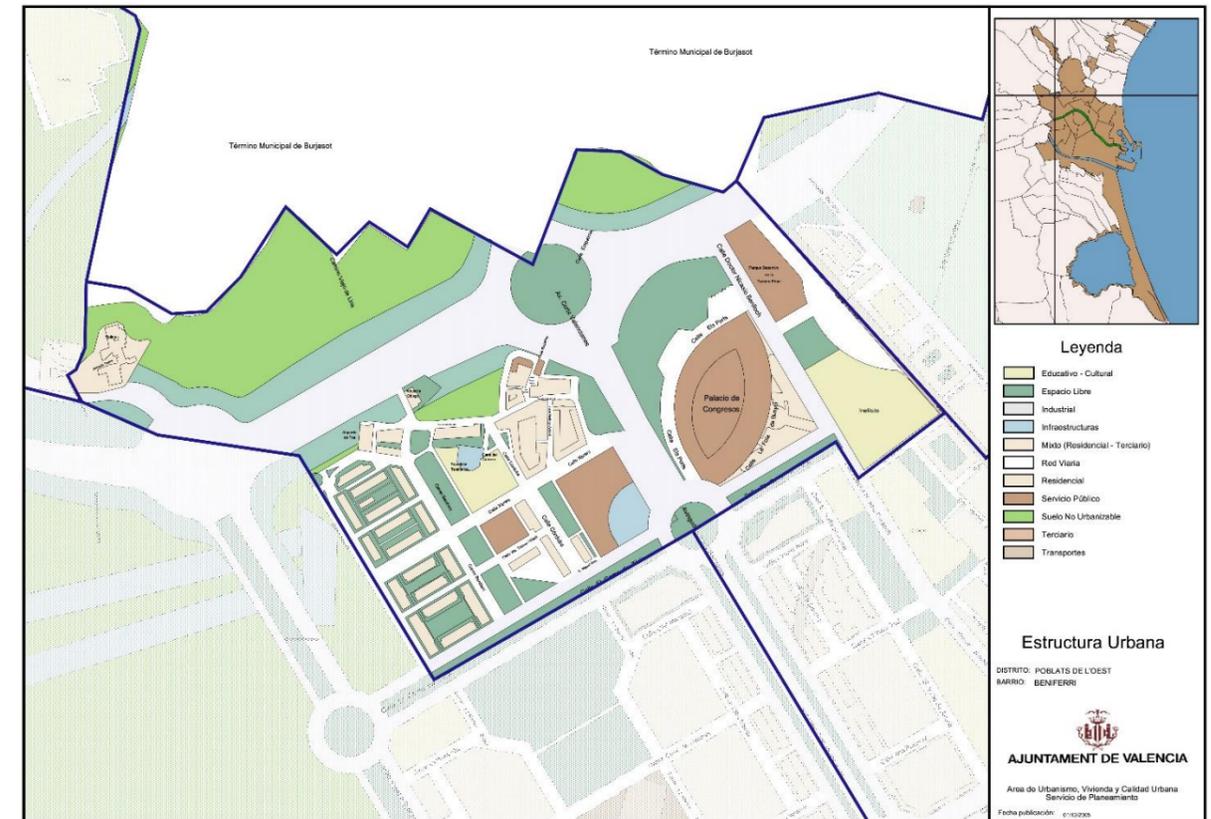


Ilustración 34: Beniferri PGOU Valencia.



Ilustración 35: Vista tridimensional Beniferri

2.5.2.- ESCALA DE CALLE

A continuación nos centraremos en la zona residencial de Beniferri, pues el área de Beniferri existente al otro lado de la CV-35 se encuentra, a efectos prácticos, completamente aislada del resto de Beniferri y no contiene ningún centro atractor para los residentes, sino hoteles, el Palacio de Congresos, etc. El área más conflictiva es la unión del tejido tradicional con las nuevas manzanas, por lo que nos centraremos en esta área para la descripción de los problemas.

PROBLEMAS:

Sobredimensionamiento del viario: Como se ha comentado anteriormente Beniferri se encuentra rodeado por la CV-30 al norte, la CV-35 al este, la Ronda Sur de Valencia al oeste y la calle del Camp del Turia al sur, una calle de casi 60 metros de ancho. Esto significa que hay muchas grandes vías en pocos metros, resultando algunas redundantes. De las cuatro descritas, la Calle del Camp de Turia resulta la más innecesaria, pues existen otras vías que conducen el tráfico destinado a ella y, por tanto, no necesita de tales dimensiones.

Priorización del transporte motorizado: Se puede observar de forma patente la importancia otorgada a los vehículos frente a los peatones y ciclistas sobretodo en la conexión inexistente entre el parque de Beniferri con el parque de Campanar. Pese a la aparente voluntad de conectar estas dos zonas, situadas una enfrente de la otra, no se ha diseñado ningún tipo de paso peatonal que las conecte, la carretera las separa, y el peatón debe hacer un desvío de 250 metros y cruzar 4 peatones para cruzar de uno a otro.

Integración barrio nuevo con barrio antiguo: Probablemente el problema más importante en el interior del barrio es la conexión que se realizó entre el barrio tradicional y la zona de nueva construcción, que es prácticamente nula; mediante el trazado de una calle perimetral alrededor de las casas antiguas y la continuación del barrio nuevo ignorando completamente que este área exista, dotándolo de viario independiente y ninguna transición entre unas escalas y otras.

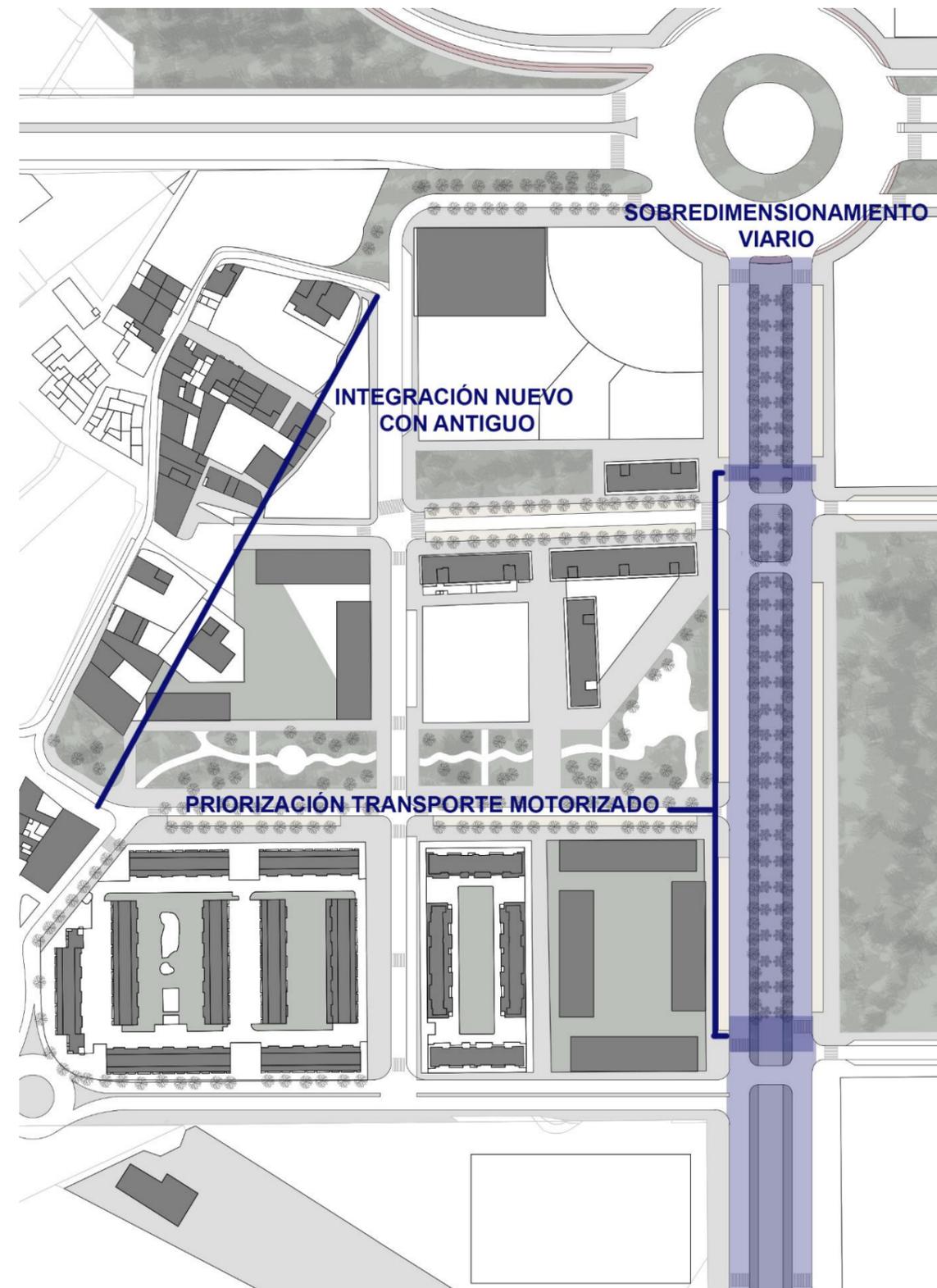


Ilustración 36: Plano Beniferri., elaboración propia

2.5.3.- ESCALA DE DETALLE

Mobiliario urbano: Uno de los elementos que destacan más en el recorrido del barrio de Beniferri es la diferenciación del mobiliario urbano de la zona antigua y la nueva. El mobiliario urbano, como las luminarias, es completamente diferente, con lo que se rompe la unidad del barrio y fomenta una división por clases de los ciudadanos, pues la zona nueva tiene mejores servicios y calidades que la zona antigua.

Escala entre zonas: La diferencia entre el casco histórico y la zona de nueva construcción no solo se percibe en planta, también en la sección, ya que la altura de ambas zonas cambia súbitamente.



Ilustración 37: Barrio Beniferri. Fuente: Google Maps

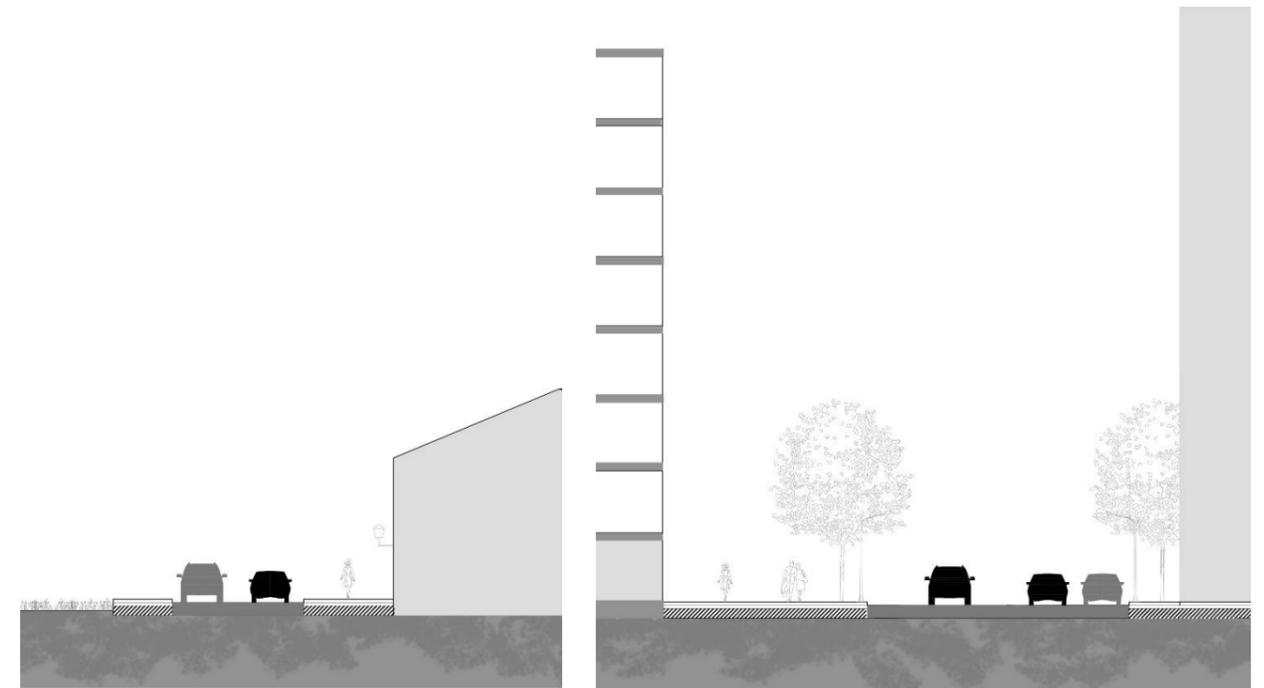


Ilustración 39: Sección viaria casco histórico

Ilustración 38: Sección viaria zona nueva

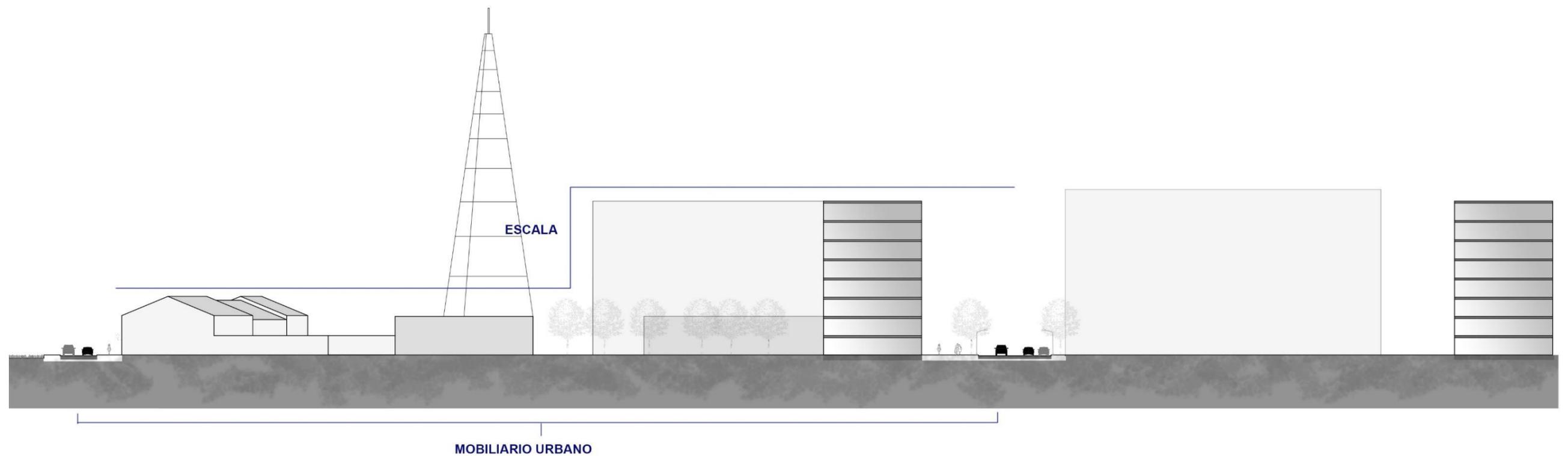
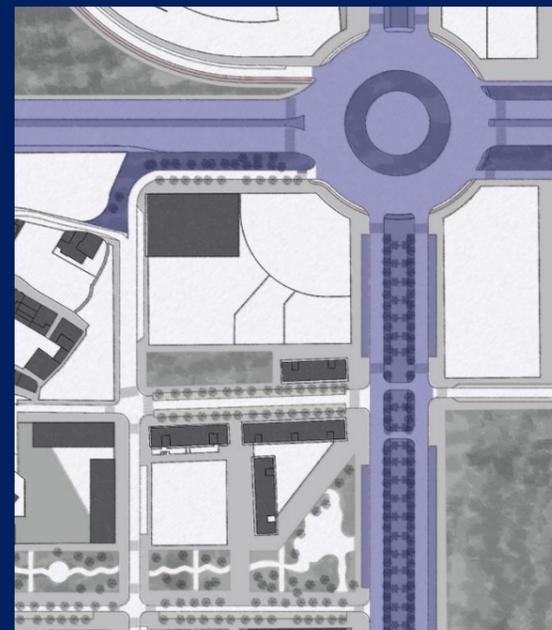


Ilustración 40: Sección viaria Beniferri, elaboración propia

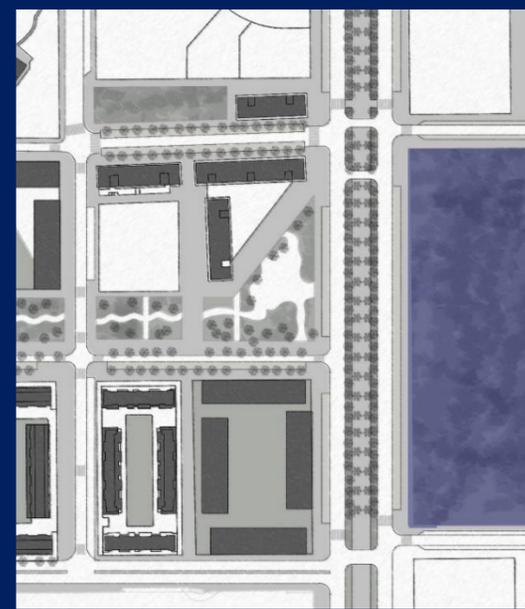
ESQUEMA PROBLEMAS PRINCIPALES



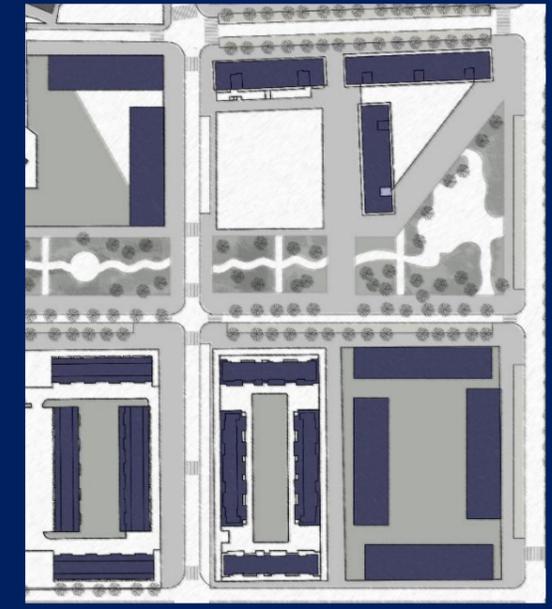
1. Densidad de población: Grandes equipamientos de escala urbana y viario reducen el tejido residencial



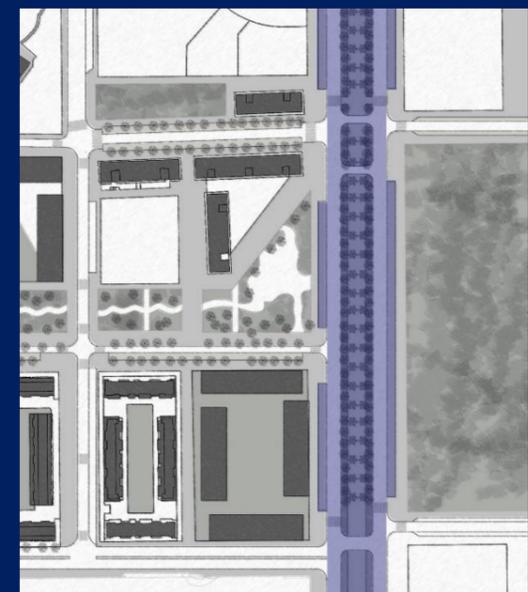
2. Aislamiento



3. Conexión barrio con ciudad: No se produce una unión fluida. No hay tejido compacto

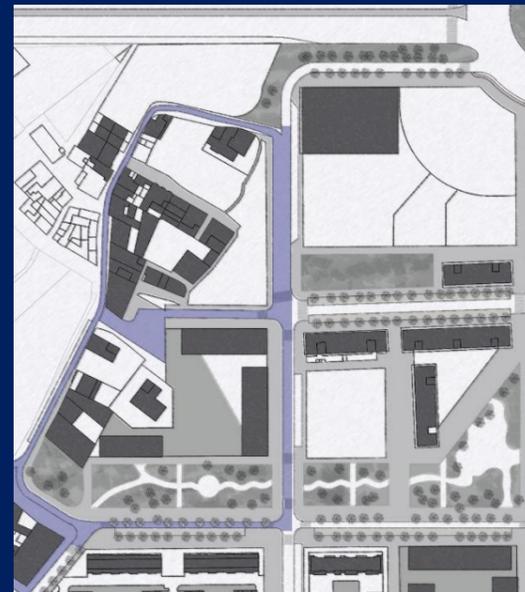


4. Integración usos
Predomina el tejido residencial

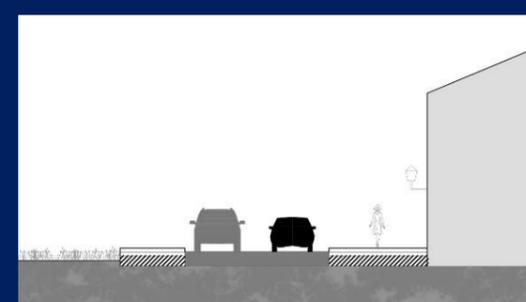


5. Sobredimensionamiento viario

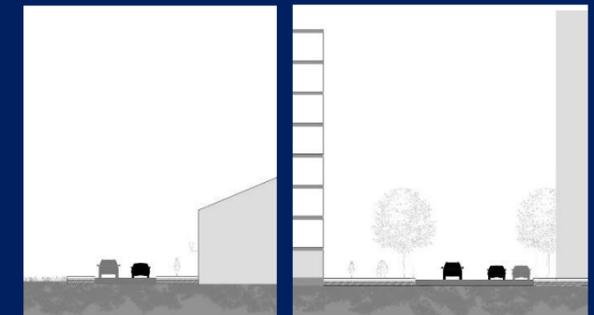
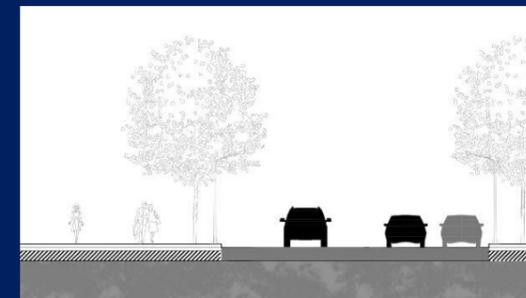
6. Priorización transporte motorizado



7. Integración barrio antiguo/barrio nuevo



8. Mobiliario urbano



9. Escalas de edificación

SOLUCIONES:

Solucionar los problemas de este barrio a posteriori sería realmente complejo, ya que no tienen fácil resolución. Las medidas que se deberían haber tomado desde el principio son:

GRAN ESCALA

Transición de escala entre casco histórico y nueva ciudad: Con el fin de integrar las nuevas construcciones con la edificación existente, se recomienda hacer una transición de escala paulatina, pasando de las viviendas unifamiliares a bloques más pequeños antes de pasar a las grandes manzanas de 8 a 10 plantas de altura.

Continuidad viaria: Es importante enlazar el viario nuevo con el antiguo para darle continuidad, en lugar de rodearlo y aislarlo como ha ocurrido en la actualidad.

Reducción del viario motorizado al estrictamente necesario: Hay una duplicidad de grandes avenidas para el tráfico, que aíslan aún más el barrio, por lo que se debería haber hecho un estudio con el objetivo de urbanizar solamente el viario necesario. Aparentemente, la avenida al sur de Beniferri no es necesaria, pues no se observa mucho tráfico y hay otras más importantes que cumplen su función.

Mejorar conexión Beniferri con alrededores: En conjunto con las otras soluciones propuestas, la intención es mejorar la conexión de Beniferri con la ciudad.

Pequeños establecimientos comerciales: Beniferri no tiene casi ningún pequeño comercio, como se ha explicado anteriormente, al tener grandes superficies comerciales tan cerca. Sin embargo, no hay que despreciar el pequeño comercio de cercanía, que permitiría a los residentes socializar y disfrutar

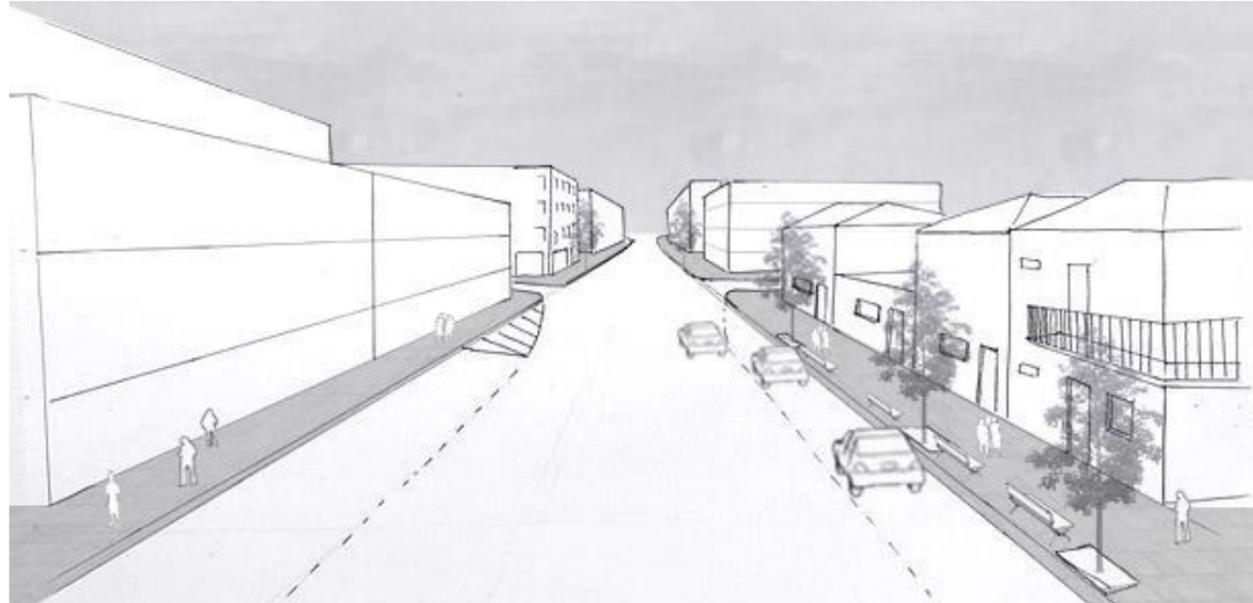


Ilustración 41: Propuesta solución Beniferri, elaboración propia

Rehabilitación del casco histórico: Numerosas viviendas no se encuentran en buen estado, ya que tienen casi 100 años, lo que limita el desarrollo de la zona.

PEQUEÑA ESCALA

Conexión parque Beniferri con Campanar: Con una intervención menor, como pasos de peatones, se podría incrementar la conexión del barrio con el parque de Campanar

Mejora del mobiliario urbano para la zona del casco histórico, así como el ancho de las aceras, presencia de verde, etc.



3.- CONCLUSIONES

La mayor parte de los ejemplos estudiados corresponde a un modelo de ciudad de “barrios dormitorio”, es decir, sin ningún otro uso que no sea el residencial, siendo este el primer punto en común de los urbanistas estudiados. Las personas, en estas nuevas zonas, son consideradas seres cuyas necesidades son ir “del trabajo a casa y de casa al trabajo”, infravalorando la importancia de la socialización y tiempo de esparcimiento que se produce en torno a las viviendas, más allá de dibujar algunos espacios verdes dispersos y sin interés.

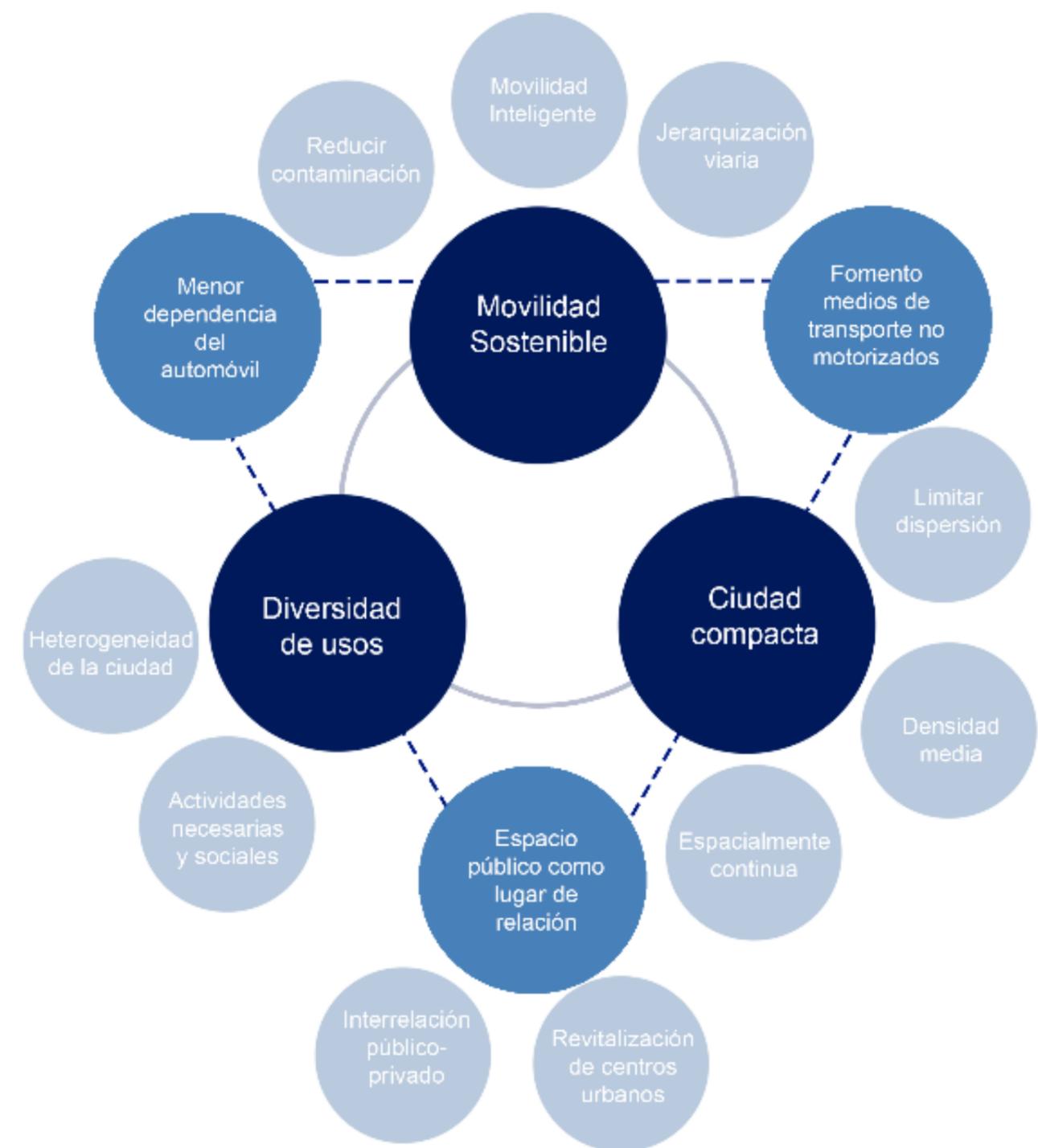
En cuanto al transporte, teniendo en cuenta todos los esfuerzos para promover la sostenibilidad tanto desde la UE como con la normativa de la Comunidad Valenciana, los diseños urbanísticos actuales parecen pensados en sentido inverso, promoviendo la necesidad del vehículo privado para cualquier tipo de desplazamiento y aislando a los habitantes del resto de la ciudad y haciéndola menos accesible.

Resulta indispensable en los próximos años, una revisión del modelo de ciudad que se está implantando en Valencia, así como en el resto de España, para evitar que las nuevas actuaciones repliquen los mismos errores que se han estado cometiendo estos años.

Por ello, se ha recopilado una “Guía de Buenas Prácticas” con las medidas más importantes para evitar los fracasos urbanísticos estudiados.

- 1 MOVILIDAD SOSTENIBLE** Promover un diseño urbanístico que favorezca un uso racional de los medios de transporte, que reduzca la contaminación y mejore la calidad de vida de los habitantes.
- 2 DIVERSIDAD DE USOS** La integración de diversas actividades en una misma zona urbana reduce la necesidad de grandes desplazamientos y fomenta la vida en la calle mediante actividades necesarias y sociales.
- 3 CIUDAD COMPACTA** Es necesaria una densidad de población media para generar una comunidad, así como para mantener comercios y servicios. Es importante evitar la dispersión y que la ciudad sea espacialmente continua
- 4 ESPACIO PÚBLICO COMO LUGAR DE RELACIÓN** El espacio público no debe ser el resultado del diseño de la edificación, sino que requiere una planificación propia y un mobiliario urbano pensado para las personas y sus necesidades.
- 5 FOMENTO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS** Tanto el uso de la bicicleta como el desplazamiento a pie preservan el medio ambiente y mejoran la calidad de vida de las personas.
- 6 REDUCIR LA DEPENDENCIA DEL AUTOMÓVIL** así como su dominio en el espacio público. El coche no solo contamina, también aísla a las personas y reduce la vida social en las ciudades.
- 7 INTERRELACIÓN PÚBLICO-PRIVADO** La conexión existente entre lo público y lo privado afecta al espacio público. Una transición paulatina invita al residente a formar parte del espacio público, así como las visuales y accesos.
- 8 JERARQUIZACIÓN VIARIA** Un diseño apropiado de la infraestructura viaria que reduzca las dimensiones del viario motorizado al necesario y reduzca la velocidad en zonas urbanas.
- 9 REVITALIZACIÓN DE CENTROS URBANOS** Es importante consolidar y conservar los barrios tradicionales, integrarlos con las nuevas intervenciones y actualizar sus espacios públicos a los estándares actuales.
- 10 HETEROGENEIDAD DE LA CIUDAD** Para fomentar la integración en las ciudades y evitar la degradación de algunas zonas es necesario que aparezcan diversas tipologías, permitiendo la diversidad de usos

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS



4.- BIBLIOGRAFÍA

4.1.- TEXTOS

Información pública:

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. Oficina de estadística.
<http://www.valencia.es/ayuntamiento/webs/estadistica/inf_dtba/2016/Distrito_16_Barrio_1.>

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. Padrón 2016.

IDOM & EPYSA. Plan de Movilidad Urbana de Valencia. Diciembre 2013

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. Planeamiento urbanístico Cartoteca digital, Guía Urbana por Barrios.

<http://www.valencia.es/ayuntamiento/urbanismo.nsf/fCategoriaVista?readForm&Vista=vListaTipoPlanosWeb&Categoria=Cartoteca%20digital&titulo=Cartoteca%20digital&colApoyo=0&lang=1&nivel=12_1>

REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA. NUCLEO PRIMITIVO DE BENIFERRI. Manuel Latorre Hernández. Ayuntamiento de Valencia. Área de Urbanismo vivienda y calidad urbana.

Textos académicos:

PUNCEL CHORNET, A. (1999). “Valencia: opciones, desorden y modernidad, o la ciudad que se devora a sí misma.” En Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona N° 47, 1 de septiembre de 1999. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn-47.htm>>

GEHL, J. (2003). “La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios” Copenhague; Danish Architectural Press

GEHL, J. & SVARRE B (2013) “How to study public life” Washington DC, Island Press

VICENT BOIRA, J. “Dinámica inmobiliaria, suelo y población en la ciudad de Valencia, 1960-2009” En Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona Vol. XVI, núm. 406, 1 de julio 2012. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-406.htm>>

LÓPEZ DE LUCIO, R. (2013). Vivienda colectiva, espacio público y ciudad. Buenos Aires: Nobuko

LÓPEZ DE LUCIO, R. (2007) “Construir ciudad en la periferia: criterios de diseño para áreas residenciales sostenibles:”, Madrid, Mairea

JACOBS, J. (1961) “Muerte y vida de las grandes ciudades” (Título original: The Death and Life of Great American Cities) New York, Random House

Artículos:

ANATXU ZABALBEASCOA, “Entrevista a Juhani Pallasma” El País, 12 Agosto 2006 <https://elpais.com/diario/2006/08/12/babelia/1155337575_850215.html>

VÁZQUEZ, CRISTINA. “Todas las caras del Río” El País, 10 de marzo de 2013 <https://elpais.com/ccaa/2013/03/10/valencia/1362942408_969860.html>

OYANGUREN, A. “ Quatre Carreres: la zona más joven de Valencia” Las Provincias, 6 de septiembre 2011 <http://www.lasprovincias.es/v/20110906/valencia/zona-joven-valencia-20110906.html>

GONZÁLEZ, LORENA “Safranar y su eterna calle inconclusa” Las Provincias, 9 de Agosto de 2010 < <http://www.lasprovincias.es/v/20100809/valencia/zafranar-eterna-calle-inconclusa-20100809.html>>

P.M. “Vecinos de Zafranar exigen la retirada de basuras y hierbas de los solares junto al barrio” Las Provincias, 7 de mayo 2016 <<http://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/201605/08/vecinos-zafranar-exigen-retirada-20160507232326-v.html>>

Asociaciones

ASOCIACIÓN DE VECINOS BENICALAP <<http://avvbenicalap-entrecaminos.blogspot.com.es>>

ASOCIACIÓN DE VECINOS ZAFRANAR (C/ Profesor blanco, 9 – 15, 46014 Valencia)

4.2.- IMÁGENES

Ilustración 1: Ejemplos de artículos de periódico donde aparecen desastres urbanos, pertenecientes a periódicos como El País, El Mundo, ABC, el blog Nación Rotonda y el diario de Sevilla

Ilustración 2: Portada libro J. Jacobs

Ilustración 3: Portada libro J. Gehl

Ilustración 4: Portada libro J. Gehl & B. Svarre

Ilustración 5: Portada libro R. López de Lucio

Ilustración 6: Portada libro R. López de Lucio

Ilustración 7: Plaza de la Virgen, Valencia <<http://valenciapremium.com/agenda/valencia-region-day/>>

Ilustración 8: Fotografías Google Maps

Ilustración 9: Distritos con los mayores desarrollos urbanísticos derivados del Plan General de 1988 entre 1991 y 2007. VICENT BOIRA, J. "Dinámica inmobiliaria, suelo y población en la ciudad de Valencia, 1960-2009" En Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona Vol. XVI, núm. 406, 1 de julio 2012. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-406.htm>>

Ilustración 10: Localización de áreas de estudio. Fuente: Mapas "Stamen" www.maps.stamen.com

Ilustración 11: Barrio Benicalap. Fuente: STAMEN <<http://maps.stamen.com/toner/#13/39.4733/-0.3623>>

Ilustración 12: Distrito 16.1, PGOU Ayuntamiento de Valencia. Mercado Barrio Nou Benicalap.

Ilustración 13: Esquema Problemas en vista tridimensional de Nou Benicalap, Fuente: Google Earth

Ilustración 14: Plano Av. Levante U.D., elaboración propia

Ilustración 15: Sección viaria Av. Levante UD

Ilustración 16: Fotografías Av. Levante UD

Ilustración 17: Propuesta solución Benicalap, elaboración propia

Ilustración 18: Distrito Quatre Carreres. Mapa Stamen <<http://maps.stamen.com/toner/#13/39.4733/-0.3623>>

Ilustración 19: PGOU Valencia

Ilustración 20: Vista aérea. Fuente: Google Earth

Ilustración 21: Plano Calle Antonio Ferrandis, elaboración propia

Ilustración 22: Sección viaria calle Antonio Ferrandis, elaboración propia

Ilustración 23: Imágenes C/ Antonio Ferrandis en comparación con otras zonas del barrio más edificadas (Av. De L'Institut Obrer de València) Fuente: Google Earth

Ilustración 24: Solución caso 2. Elaboración propia

Ilustración 25: Distrito Patraix. Mapa Stamen <<http://maps.stamen.com/toner/#13/39.4733/-0.3623>>

Ilustración 26: Histórico de Imágenes aéreas barrio Safranar. Fuente: Google Earth

Ilustración 27: PGOU Valencia

Ilustración 28: Vista aérea. Fuente: Google Earth

Ilustración 29: Plano Av. José Roca Coll., Fuente: Elaboración propia

Ilustración 30: Sección viaria Avenida José Roca Coll

Ilustración 31: Zafranar. Fuente: Capturas Google Maps

Ilustración 32: Propuesta solución Zafranar, elaboración propia

Ilustración 33: Barrio Pobles de l'Oest

Ilustración 34: Beniferri PGOU Valencia.

Ilustración 35: Vista tridimensional Beniferri

Ilustración 36: Plano Beniferri., elaboración propia

Ilustración 37: Barrio Beniferri. Fuente: Google Maps

Ilustración 38: Sección viaria zona nueva

Ilustración 39: Sección viaria casco histórico

Ilustración 40: Sección viaria Beniferri, elaboración propia

Ilustración 41: Propuesta solución Beniferri, elaboración propia