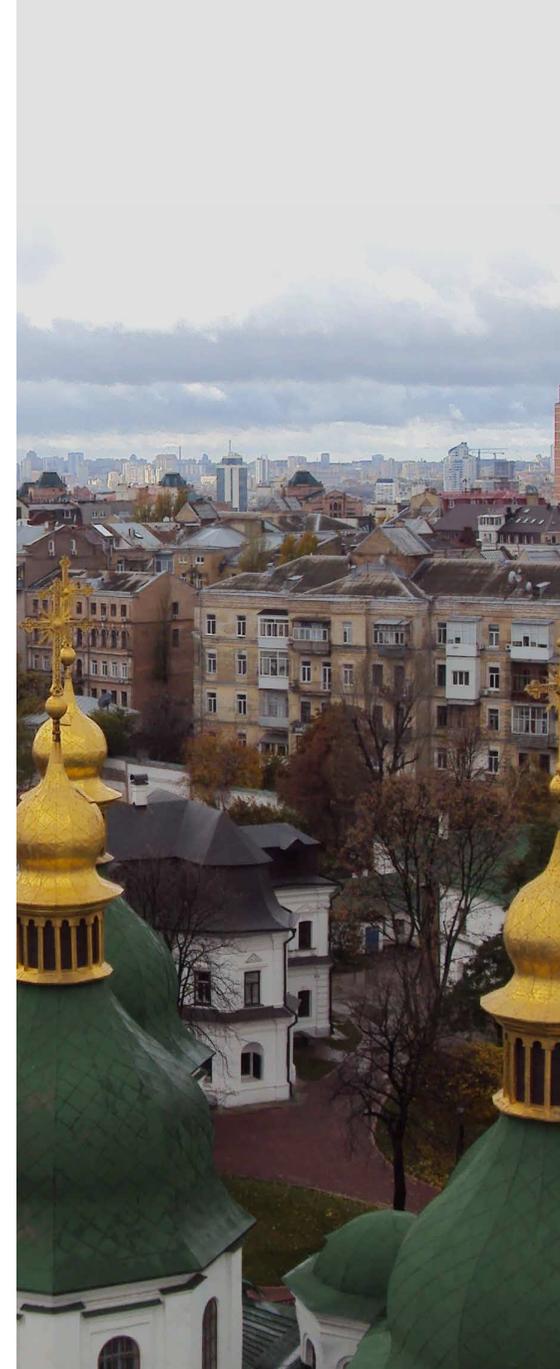




CONSTANTES Y CONTRASTES ENTRE LA CIUDAD ESLAVA Y LA LATINA. De Kyiv a Valencia

Autor: Olena Tyshkevych
Tutor: Enrique J. Giménez Baldrés

Trabajo fin de Máster. Máster Universitario en Arquitectura
del Paisaje. Curso académico 2019-2020



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

RESUMEN (Español)

CONSTANTES Y CONTRASTES ENTRE LA CIUDAD ESLAVA Y LA LATINA. De Kyiv a Valencia

Palabras clave: territorio, paisaje, planificación urbana, ciudad romana, ciudad eslava, asentamiento fluvial

Nuestro objetivo máspreciado es que las ciudades construyan una identidad propia, que refleje el acuerdo con la forma del territorio en el que se insertan y con la cultura que las crea. Para entender mejor las claves de la forma urbana puede recurrirse al contraste entre realidades tan diversas como una ciudad de fundación romana: Valencia y otra de tradición eslava: Kyiv. En las diferencias podremos descubrir qué factores individualizan cada ciudad; en las constantes qué efectos son comunes a todas.

Interesan a este estudio las relaciones de la ciudad con el territorio y la incorporación de su paisaje a la identidad y definición de la propia ciudad, como expresión de unas relaciones económicas y funcionales. Así también parece necesario establecer los paralelismos en la construcción de las ciudades analizadas y las características morfológicas de los agregados urbanos con los que han ido cimentando su crecimiento. Este repaso al perfil de las realidades urbanas de estas ciudades debe culminar con una síntesis que descubra cuales son los espacios problema y las cuestiones que exigen una intervención urbanística para su mejora. No se trata solo de descubrir las similitudes y diferencias entre ciudades, sino que seamos capaces de vislumbrar las estrategias urbanas de futuro. Un repaso amplio que nos permita imaginar los paisajes que construirán la ciudad que queremos.

Imágenes:

Izda: Valencia; dcha: Catedral de Santa Sofía de Kyiv

Elaboración propia

TÍTULO Y RESUMEN (Inglés)

CONSTANTS AND CONTRASTS BETWEEN THE SLAVIC AND LATIN CITIES. From Kyiv to Valencia

Key words: territory, landscape, urban planning, roman city, slavic city, river settlement.

Our most precious goal is for cities to build their own identity, reflecting the agreement with the form of the territory in which they are inserted and with the culture that creates them. For a better understanding of the key aspects of the urban form one can resort to the contrast between such diverse backgrounds as a city of Roman Foundation: Valencia and another of Slavic tradition: Kyiv. On the distinctions we may uncover the factors that identify each city; in the constants - which effects are common to all.

This study is interested in the relations of the city with the territory and the incorporation of its landscape to the identity and definition of the city itself, as an expression of economic and functional relations. There is therefore a need to establish parallels in the construction of the cities analyzed and the morphological characteristics of the urban aggregates with which they would reinforce their growth. This profile review of the urban realities of these cities must culminate in a synthesis that discovers which are the problem spaces and the issues that require urban intervention to improve them. It is not just a matter of discovering similarities and differences between cities, but of being able to glimpse urban strategies for the future. A comprehensive overview that allows us to imagine the landscapes that will build the city we want.

ÍNDICE

1. Introducción	5
2. Metodología	7
3. Marco temporal	8
4. La geografía básica del territorio	11
4.1. Morfología y clima	12
4.2. Vegetación, los espacios vegetados	18
4.3. Sistema hídrico	23
4.3.1. El agua fuente de riqueza y de generación de paisaje	23
4.3.2. Gestión y la administración	26
4.3.3. El uso tradicional de los recursos hídricos	30
4.3.4. Técnicas avanzadas del uso de agua	35
5. Paisajes urbanos y periurbanos en la ciudad preindustrial	40
5.1. El estado sociopolítico de la preindustrialización	41
5.2. Las pautas de la morfología urbana	42
5.3. Formaciones rurales <i>jútir</i> y <i>alquería</i> . Diferencias y similitudes	45
5.4. Espacio de intercambio en el tráfico fluvial y marítimo	46
5.5. El espacio encintado, la ciudad contenida	48
5.6. Espacio colectivo y espacio privado	55
5.6.1. Administración de los espacios colectivos y públicos	55
5.6.2. Características del conjunto urbano	57
6. El paso hacia la ciudad moderna	62
6.1. Los cambios en la sociedad	63
6.2. Modalidades del crecimiento urbano	65
6.3. De la ciudad antigua a la ciudad moderna	70
6.4. Infraestructuras para la ciudad nueva	76
6.4.1. Puente como la herramienta de colonización del territorio	76
6.4.2. Bulevares, el espacio lúdico de los antiguos bordes de la ciudad	79
6.5. La manzana en la ciudad latina y eslava	81
7. El impacto de la ciudad contemporánea	85
7.1. Los paisajes artificiales planificados	86
7.1.1. La irrealidad de los planes soviéticos de Kyiv	86
7.1.2. La estructura sólida de Valencia	91
7.2. Intervenciones estatales en la trama consolidada. Reforma interior y reconstrucción de Kreschatyk	96
7.3. El encuentro con las infraestructuras viarias	99
7.4. Solución del crecimiento poblacional	102
7.4.1. Microbarrio o <i>mikrorayón</i> socialista	102
7.4.2. Edificación abierta en Valencia	106
8. Conclusiones	108
Bibliografía y fuentes	113
Páginas web de interés	117



Plaza Kontraktova ploscha, barrio Podil, 2019, Maksym Kozlenko. Recuperado de <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=89959488>



Plaza de la Reina, 2019. Elaboración propia

1. Introducción: Antecedentes y estado actual del tema. Objetivos

El desarrollo del presente tema se enmarca en el Máster en Arquitectura del Paisaje que investiga la disciplina de paisaje abarcando el estudio, el análisis y la interpretación de todos los rincones del territorio a partir de las escalas territoriales.

La elección del presente tema está impulsada por el interés hacia la ordenación del territorio que representa el resultado de un largo periodo de transformaciones del entorno natural ocasionadas por una secuencia de actuaciones humanas. Dos ciudades diferenciadas por sus condiciones morfológicas, climatológicas, socioculturales y económicas han proporcionado diferentes paisajes y en parte similares, ya que están guiadas por las necesidades humanas iguales.

El proceso de un análisis conjunto ha sido seleccionado con la finalidad de averiguar las diferencias y las similitudes entre dos núcleos poblacionales que muestran el resultado de las acciones humanas. Es de interés concluir como distintas sociedades se adaptaban a los ámbitos naturales y las influencias de las tendencias urbanísticas que prevalecían en cada periodo histórico. Para ello el análisis se realiza a diferentes escalas posibilitando una comprensión global del paisaje de distintas sociedades.

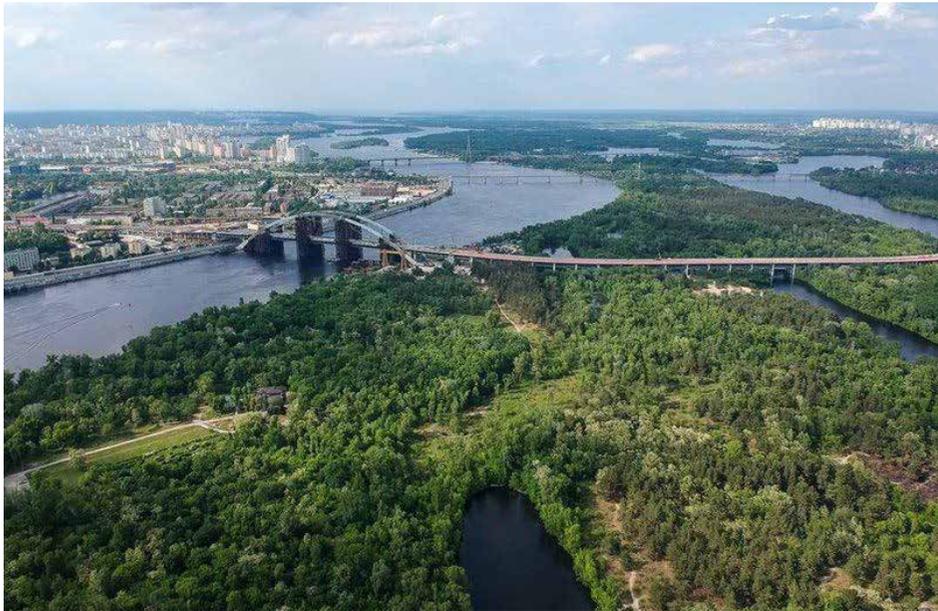
Los espacios rurales representan un lugar de interés, donde la humanidad desde sus primeras etapas de desarrollo realiza sus actividades para la supervivencia aprovechando los recursos del mundo natural. Las edificaciones que por el conjunto de materiales procedentes del entorno natural y su adaptación a la forma del relieve y de la hidrografía normalmente están integradas en el territorio. El entorno agrícola representa un conjunto de espacios llenos de actividad humana, donde las condiciones climáticas han obligado a las personas a adaptarse a las capacidades gravitatorias del agua. Una actividad de aprovechamiento de los recursos hídricos que no ha parado de desarrollarse hasta la actualidad llegando a crear unas amplias infraestructuras hidráulicas.

La aceleración del intercambio cultural y económico concentrada en los lugares de mayor tránsito contribuye a la generación de una urbe acotada que por su aspecto marca una estricta diferenciación social. Las primeras características de vida urbana muestran el comienzo de una etapa de la ciudad antigua que generalmente está delimitada por una muralla. En todas las etapas de su desarrollo está vinculada al entorno rural donde es muy importante la relación entre la casa del campo, la unidad familiar y las tierras adyacentes.

El núcleo urbano heredado crece aceleradamente a partir del siglo XIX y ocupa un espacio mucho mayor, multiplicando su extensión. El proceso de industrialización concentrado en las

ciudades atrae la población y está obligado a resolver el déficit de la vivienda que va a la par con la motorización de los habitantes. El último periodo es muy importante para la actualidad, ya que ha formado la mayor parte del paisaje urbano.

En esta investigación se trata de resolver las cuestiones de cuando las dos ciudades iban codo con codo en el desarrollo urbano y cuando no. Las diferencias y las similitudes de los dos entornos urbanos son compatibles a diferentes periodos temporales. Con la evaluación de distintas etapas históricas se pretende averiguar las secuencia de los cambios urbanísticos que forman el paisaje.



La isla de *Trukhaniv ostriv*. Recuperado de https://nashkiev.ua/assets_images/post/000/124/184/image_810xs.jpg



El Parque del Turia. Recuperado de <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/valencia-vista-pajaro-20180217004814-ga.html>

2. Metodología

La propuesta metodológica para el análisis comparativo de las ciudades de origen latino y eslavo que tiene como motivo formar una base que permita de forma resumida establecer las interrelaciones que se producen entre los diferentes componentes urbanos, su comportamiento a través del tiempo. Se pretende abordar la complejidad de los factores que intervienen en la forma de las ambas estructuras urbanas y de esta manera verificar los escenarios diferenciados de las ciudades y obtener una visión conjunta de paisaje del territorio.

La metodología abarca un conjunto de técnicas y métodos que ayudan en el proceso de la investigación. En primer lugar está basada en el análisis de fuentes recogidas que describen la secuencia de los procesos históricos de carácter geográfico, urbanístico y arquitectónico en las dos ciudades.

A través del proceso de estudio del territorio se hace un hincapié en la herramienta de dibujo como método de interpretación, de estudio y de evaluación del territorio. De esta manera se reconocen las relaciones que se producen entre los tejidos urbanos y el entorno colindante, también se hace posible la comparación de ritmo de expansión de los núcleos urbanos. Los resultados del análisis permiten entender la articulación de ambas ciudades, la influencia y relación directa con la habitabilidad de las personas.

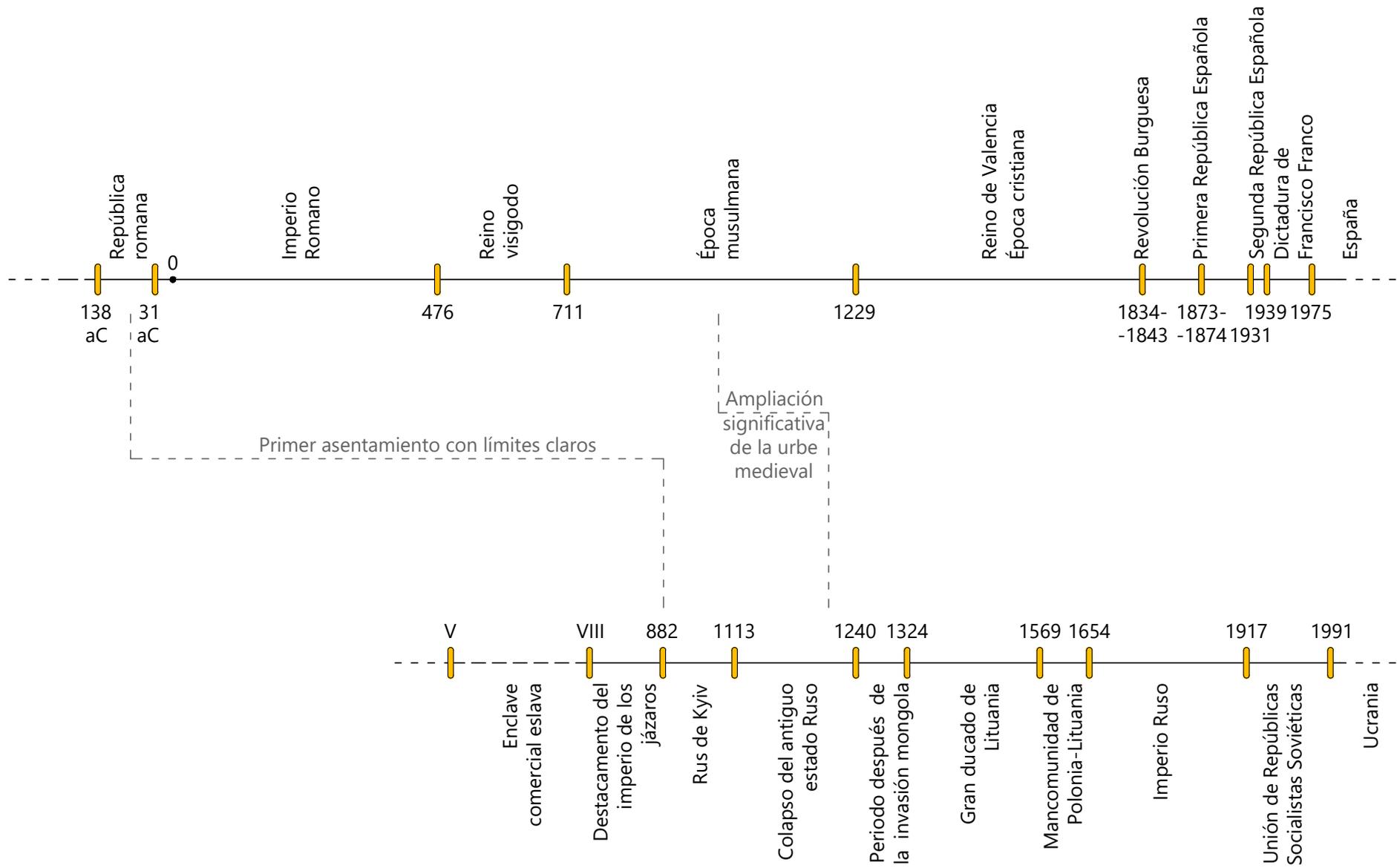
Se emplean cartografías históricas y fotos con el fin de poder visualizar y comparar la secuencia de las transformaciones del territorio de ambas ciudades. Las mismas están acompañadas de explicaciones que ayudan a comprender el carácter paisaje analizado. Se elaboran planos propios basados en las cartografías históricas para poder comparar los sucesos urbanísticos de las dos ciudades a la misma escala. La elaboración cartográfica realizada es una selección libre de elementos a representar que pretende interpretar el territorio en aquellos aspectos relevantes que nos permiten describirlo y entender las temáticas sobre el paisaje que se plantean. Definir los escenarios propios de cada ciudad es el objetivo, el dibujo nuestra herramienta.

3. Marco temporal

Para poder realizar una comparación del primer asentamiento de Kyiv y de Valencia hay que acudir a dos épocas distintas, donde Valencia representaba una ciudad romana de Hispania y en el otro caso Kyiv es una ciudad medieval de la Europa del Este. La diferencia temporal de las primeras asentamientos es de cerca de nueve siglos lo que representa un periodo largo de la formación de una cultura de la sociedad que acumula vestigios y crea influencia a las culturas posteriores. Cuando llegó la formación de la urbe de Kyiv el desarrollo cultural de la población local podría ser equivalente al desarrollo cultural de la población que vivía inicialmente en Valencia de orígenes hispano-romanos. En el periodo medieval Kyiv llegó a heredar una rama de la cultura romana por influencia del Imperio de Oriente lo que lleva a concluir que los valores socioculturales se entrecruzan.

La transformación de la urbe antigua hacia la ciudad moderna se produjo con una poca diferencia temporal Valencia tenía ventaja pues la sociedad poseía de mayor preparación socioeconómica con mayor presencia de una burguesía antigua. En este periodo Kyiv representaba una sociedad en la que prevalecía el feudalismo.

El siglo XX está caracterizado por un cúmulo de transformaciones que son resultado del establecimiento de dos sistemas económico-sociales diferentes, el capitalismo en Valencia y el socialismo en Kyiv. Ideologías enfrentadas donde la una está a favor de la propiedad privada y la otra a favor de la propiedad colectiva. La primera permite el flujo natural de los intereses económicos y la segunda es una economía centralizada a escala estatal con la intención de proporcionar una especie de igualdad. Sin duda los últimos condicionantes afectaron el grado de satisfacción de vida de las personas dentro del ámbito urbano.



Esquema del marco temporal. Elaboración propia

4

LA GEOGRAFÍA BÁSICA DEL TERRITORIO



4.1. Morfología y clima

Morfología. Kyiv, entre bosques y pantanos

La ciudad de Kyiv está ubicada en el territorio relativamente plano y los cambios de altitud carecen de contrastes a largas distancias lo que proporciona un paisaje y un clima poco variado. Para poder apreciar las diferencias de altitud en la forma del relieve se ha decidido utilizar una escala que recoge amplios territorios.

Gran parte del territorio de Ucrania se sitúa en la Llanura Europea Oriental que abarca un conjunto de cuencas de ríos de la Europa del Este y representa un paisaje libre de montañas con una altura media de 170 m. Dentro de la depresión del río Dnipró existe una subdivisión donde se diferencian las tierras altas y las tierras bajas. La parte de la ciudad de Kyiv que está ubicada en el margen derecho del río pertenece a las tierras altas del río de Dnipró que en el norte limitan con las tierras bajas de Polesia, en el Oeste con las tierras altas de Volhyn y Podil y en el sur con las tierras bajas de la cuenca del mar Negro. La orilla izquierda del río donde está situado Kyiv pertenece a las tierras bajas del río Dnipró (*Dniprovs'ka nyzovyná*). En el noreste limita con la meseta Central Rusa, en el sur con las tierras bajas de la cuenca del mar Negro, hacia el este con las tierras altas de Azow y Donetsk.

La ciudad está ubicada en medio entre dos franjas naturales y paisajísticas donde hacia el norte está Polesia (raíz eslava “bosque”) y hacia el sur la franja transitoria de bosque y estepa. La Polesia representa zonas pantanosas que están localizadas en las tierras bajas de Europa oriental. El clima por su carácter es continental moderado y varía con el clima frío, donde hay una grande diferencia entre las temperaturas de invierno y verano. Los veranos varían entre calientes y frescos y los inviernos siempre acompañados de heladas. Es caracterizada por un clima húmedo, bosques y pantanos que nutren la densa red de ríos.

El sur de la ciudad de Kyiv se encuentran los bosques estepas que por su carácter representan una zona transitoria entre Polesia y estepa. Están caracterizados por una mezcla de dos elementos paisajísticos que varían entre ellos en diferentes proporciones. Las llanuras aluviales y las riberas aquí son mejor diferenciadas que en los bosques de Polesia por la presencia de mayor cantidad de vegetación de la que carece la estepa. Se observa una variación de densidad de bosque (área media 12.5%) que disminuye en dirección de norte a sur. Está condicionado por el clima templado con inviernos fríos y veranos calurosos moderados.

El entorno de la ciudad de Kyiv está caracterizado por diferentes tipos de suelo. La franja central y norte en relación con la ciudad de Kyiv está caracterizada por el suelo *alfisol* formado por causa

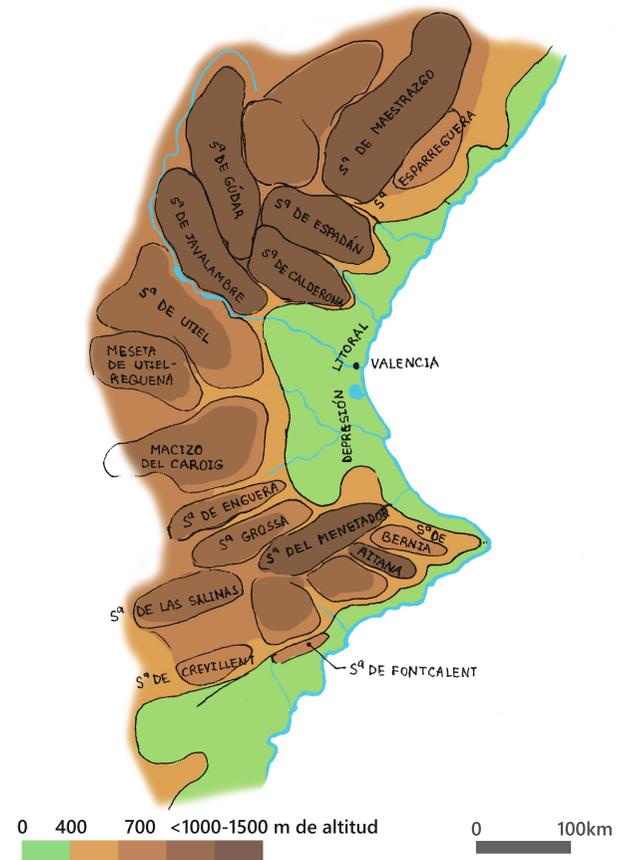
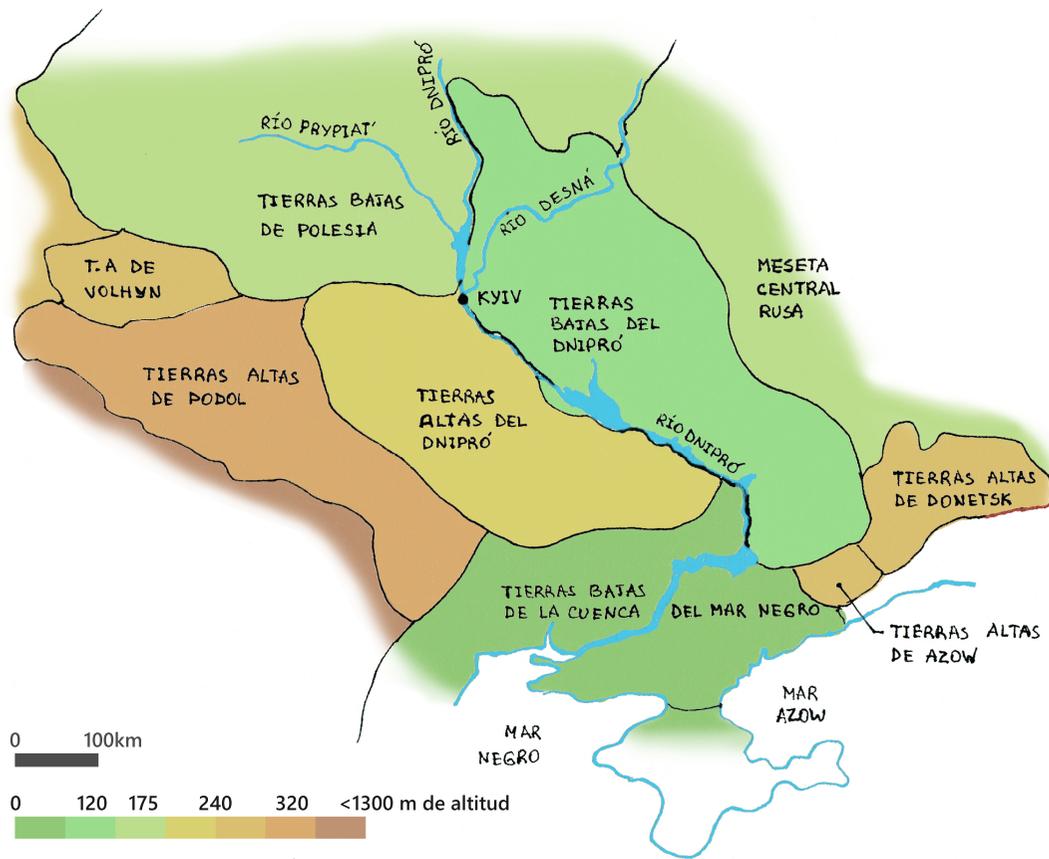
Imágenes:
Izda: Río Turia; dcha: Río Dnipró
Elaboración propia



Las colinas de Kyiv, 2017. Elaboración propia.



Las tierras bajas del margen izquierdo del río Dnipró
Recuperado de: <https://funtime.kiev.ua/uploads/img/bg/2016/03/levy-bereg-kyiv-56e9222e82887.jpg>



Esquemas que explican la forma del relieve:
Izda. - Kyiv, Dcha.-Valencia
Elaboración propia

de la acumulación de hoja caduca de los bosques. Los ríos que desembocan en el Dnipró son caracterizados por sus llanuras aluviales pantanosas que proporcionan una turba fértil. Hacia el sur de Kyiv se ubica una franja grande de tierra negra (*chernozem*) caracterizada por su alta fertilidad (cantidad de humus 3-13%). Generalmente el suelo es fértil y permite el cultivo de diversos cultivos, en particular del cereal, pero no permite más de una cosecha al año por las duras condiciones invernales.

Valencia, un entorno agrícola privilegiado

La forma del territorio colindante a la ciudad de Valencia tiene un carácter paisajístico muy contrastado determinado por un fuerte cambio de altitudes del relieve. El núcleo urbano está ubicado en el centro del arco formado por la ancha depresión litoral que por un lado limita con el mar Mediterráneo y hacia el interior está restringida por un cordón de montañas. En el noroeste está condicionada por el amplio sistema Ibérico originado como causa de los movimientos alpinos y en el suroeste se encuentran los pliegues del sistema de montaña Bético. Los sistemas montañosos componen un conjunto de sierras, macizos y mesetas, así como, desde el río Mijares hacia el sur están la sierra de Espadan, la sierra Calderona, las sierras de Javalambre y de Utiel, la meseta de Utiel-Requena, el macizo del Caroig, la sierra de Enguera y la sierra Grossa que determina la cuenca del río Júcar por el sur.

La forma de la depresión litoral tiene un ancho irregular. En el norte la Sierra del Maestrazgo, la sierra de Espadan y la sierra Calderona han formado una franja de llanura estrecha que rompe el cordón dunar. Al Sur de la sierra de Javalambre, sierra de Utiel, Meseta de Utiel-Requena, macizo de Caroig y sierra Grossa por su disposición interior e intensas erosiones han condicionado la formación de una planicie ancha donde está ubicada Valencia. El borde de la llanura tiene un cordón natural dunar que está interrumpido en el norte de la desembocadura del río Júcar y sigue hasta llegar al sistema Bético.

La depresión litoral de los ríos Turia y Júcar se cuenta con amplios piedemontes abajo de las sierras. Las largas costas están formadas por largas playas o cordones de gravas. Seguida está situada la franja dunar detrás de la cual en el interior de las planicies se puede encontrar marismas y marjales (marjal de la Albufera, marjal del moro etc.). Al sur de Valencia está situado el lago de la Albufera caracterizado por el agua dulce que actualmente se nutre de acequias de riego y comunica con el mar a través de unas salidas naturales denominadas “golas”, que han sido manipuladas artificialmente para poder controlar el flujo del agua hacia el mar y así poder inundar el arrozal que se extiende alrededor del lago.

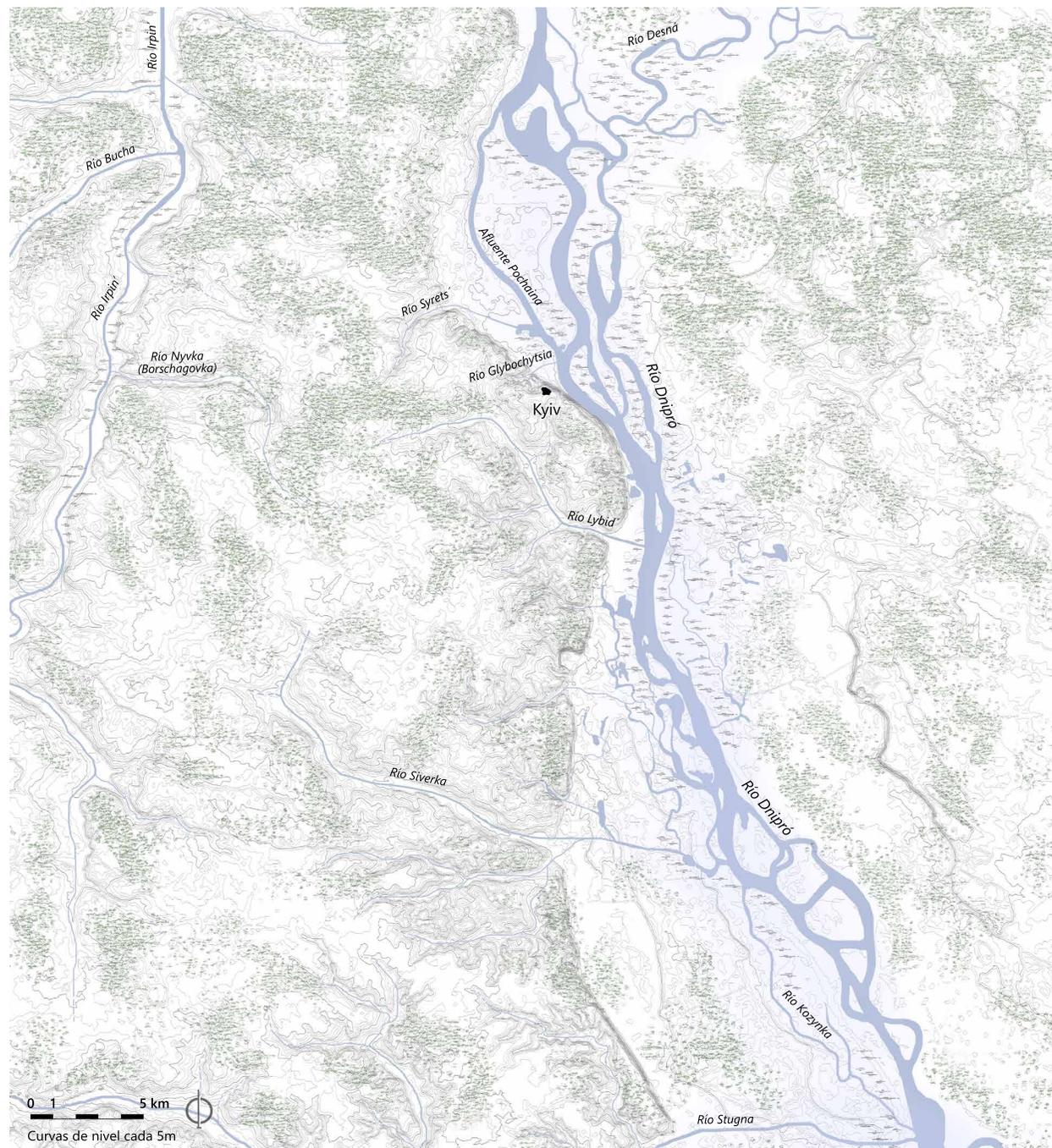
La depresión litoral ha acumulado grandes cantidades de materiales sedimentarios arrastrados



El paisaje de la depresión litoral ocupado por la huerta. Recuperado de: <https://www.elperiodic.com/archivos/imagenes/noticias/2019/11/26/1234.jpg>



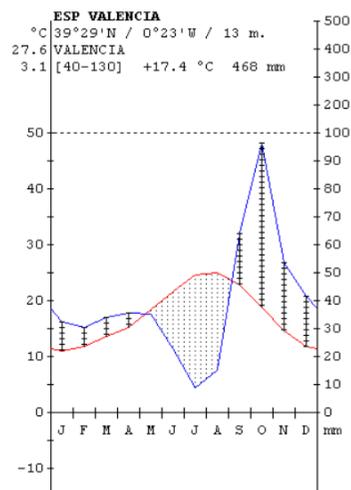
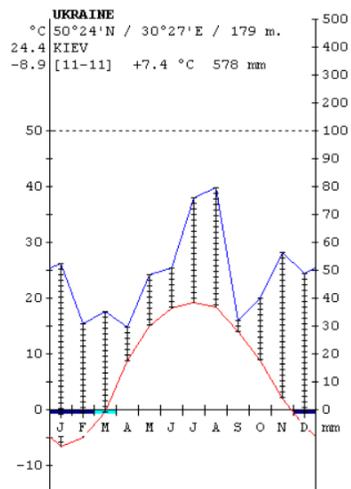
Los arrozales de la Albufera. Recuperado de: <https://birdingalbufera.es/uploads/albufera/paginas/15453030605c1b74149c3c81516934474.jpg>



Emplazamiento en el territorio de la ciudad de Kyiv. Elaboración propia



Emplazamiento en el territorio de la ciudad de Valencia. Elaboración propia



Diagramas climáticos: Arriba - Kyiv; Abajo - Valencia,
 Rivas-Martínez, Salvador. Sistema de Clasificación
 Bioclimática mundial, Centro de Investigaciones
 Fitosociológicas. Recuperado de <https://webs.ucm.es/info/cif/plot/diagram.htm>

por las lluvias desde la montaña durante miles de años. Los suelos son de color generalmente rojizo como resultado de la presencia de arenas y de arcillas rojas coluviales. Debajo se encuentran grandes depósitos de gravas y arenas que se turnan con los limos y arcillas. El suelo fértil acompañado de temperaturas cálidas durante todo el año y el regular acceso al agua a través de un sistema de riego en total permiten una explotación agrícola intensiva que posibilita hasta cuatro cosechas anuales.

Las decisivas condiciones climáticas

En el territorio de Kyiv el clima es frío y templado. La cantidad del recurso de energía solar tiene un carácter limitado en comparación a Valencia y está caracterizado por los meses más resplandecientes a partir de mayo y hasta el final del verano. Al contrario el periodo más oscuro perdura entre noviembre y febrero. Las precipitaciones anuales son significativas con una media que supera los 600 mm, incluso los meses más secos tienen lluvia en octubre y en marzo entre 35-40 mm, y las máximas entre junio y julio con 88 mm. El equilibrio entre la temperatura y la cantidad de precipitaciones proporcionan en el mes de julio el máximo bochorno y el resto del año el clima es de carácter seco con vientos fríos en la época invernal.

En el territorio valenciano el clima se denomina como Mediterráneo y varía a lo largo de la costa de norte a sur y cambia hacia el interior según la altitud. El clima del litoral es suave por la influencia del mar que regula la temperatura y se caracteriza por la ausencia de heladas invernales denominándose subhúmedo. Hacia el interior las temperaturas en invierno son más bajas conforme la distancia en relación con la costa aumenta y varían según la altitud por la influencia de las montañas. Las precipitaciones anuales medias son de 445 mm. En el llano del Turia las precipitaciones se caracterizan por un máximo otoñal concentrado en el mes de octubre (90 mm) que contrasta con el periodo de las sequías de los meses junio y agosto (apenas 10 mm en julio).

4.2. Vegetación, los espacios vegetados

La importancia de descripción de la vegetación consiste en la capacidad de formación de distintos tipos de paisaje que es resultado de la presencia de distintos hábitat. La vegetación es un agente activo del paisaje que tiene la capacidad de aportar diferente información sobre el entorno a diferente distancia del ojo humano, así como la apreciación de la cantidad de humedad en el lugar, la época del año, la profundidad del paisaje. Es un recurso cuya importancia es esencial para mantener el equilibrio en el mundo natural y puede estar poco valorado la sociedad donde la vegetación se considera como un bien para el uso extractivo.

Partiendo de la tendencia donde cada vez más gente vive en un entorno urbano se observa que la persona en su vida cotidiana tiene menos accesibles los paisajes de entorno rural por lo que tiene la obligación de desplazamiento en el vehículo para su deleite. En cambio la motorización ha proporcionado la posibilidad de observar grandes extensiones del territorio en poco tiempo. La ciudad donde la valorización del suelo es alta el mantenimiento de grandes parques puede resultar costoso. Las inversiones en la infraestructura verde proporcionan una naturaleza domesticada que dificulta la comprensión del comportamiento de las plantas en su entorno natural. En el siguiente apartado se pretende diferenciar los distintos hábitat de la vegetación en su entorno natural de un clima templado y mediterráneo.

Volviendo a las zonas naturales y paisajísticas del término de Kyiv hay que volver a mencionar que la ciudad está situada entre dos franjas, donde hacia el norte está situada Polesia y hacia el sur los bosques con estepas.

La zona Polesia que ocupa la franja norte de Ucrania representa distintos bosques de tipos mixtos generalmente de pino y de roble con pino. Bosques de pino (*Pinus sylvestris*) en combinación de líquenes ocupan el suelo arenoso de las partes elevadas del territorio, el suelo cubierto por líquenes y la presencia rara de yerba. Cubierta herbácea caracterizada por: serpol (*Thymus serpyllum*), brezo (*Calluna vulgaris*), *Koerelia glauca*, *Corynephorus canescens*, siempreviva del monte (*Helichrysum arenarium*), arándano rojo (*Vaccinium vitis-idaea*), botón azul (*Jasione montana*).

Los bosques de pino en combinación con el musgo caracterizados por enebro común (*Juniperus communis*), *Betula pubescens*. Cubierta de musgo está determinada por *Dicranum polysetum*, *Pleurozium schreberi*.

El bosque de pino y roble son los más comunes en los suelos de *podzol* y arena. El sotobosque es escaso compuesto por el arraclán (*Frangula alnus*) y el serbal de los cazadores (*Sorbus*



El paisaje de los pantanos de Polesia, 2014.

Recuperado de <http://wiki.kubg.edu.ua/images/thumb/7/7b/%D0%91%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D1%82%D0%BE5.jpg/1200px-%D0%91%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D1%82%D0%BE5.jpg>



Bosque de pinos de Polesia, 2019

Recuperado de <https://stroy-podskazka.ru/images/article/croppedtop/718-400/2020/06/vse-chto-nuzhno-znat-o-pochvah-lesostepi.jpg>



El paisaje de la estepa forestal, 2011

<https://stroy-podskazka.ru/images/article/croppedtop/718-400/2020/06/vse-chto-nuzhno-znat-o-pochvah-lesostepi.jpg>



Bosques de roble del parque Nacional Natural de Holosiivskyi, 2019

<http://nppg.gov.ua/sites/default/files/inline-images/%D0%94%D1%83%D0%B1%D0%B8-%D0%B2%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%BD%D1%96-%D0%93%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D1%81%D1%96%D1%97%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%BB%D1%96%D1%81-2%28%D1%81%29.jpg>

aucuparia), en suelos más húmedos se encuentra el arándano (*Vaccinium myrtillus*). La vegetación arbustiva se caracterizaba por la predominancia del helecho águila (*Pteridium aquilinum*) y de la variación de fresa silvestre (*Fragaria vesca*), *Festuca ovina*, euforbia (*Euphorbia cyparissias*), zarza de piedra (*Rubus saxatilis*), pan de corderos (*Festuca ovina*), *Peucedanum oreoselinum*, *Betonica officinalis*.

Los robledales de Polesia formados sobre los suelos húmedos están variados dependiendo del suelo roble común (*Quercus robur*), tilo norteño (*Tilia cordata*), arce noruego o arce platanoide (*Acer platanoides*), álamo temblón (*Populus tremula*), abedul común (*Betula pendula*), carpe europeo (*Carpinus betulus*), fresno común (*Fraxinus excelsior*), avellano común (*Corylus avellana*), arraclán (*Frangula alnus*), serbal de los cazadores, evónimo (*Euonymus europaeus*), *Euonymus verrucosus*. Conjunto herbáceo: convalaria (*Convallaria majalis*), *Anemone nemorosa*, *Pulmanaria angustifolia*, *Corydalis cava*.

Los bosques de roble y avellano suman al *álamo temblón*, *abedul común*, *tilo norteño*, *arce platanoide*. El sotobosque está compuesto de avellano con las yerbas bajas *Carex pilosa*, *Brachypodium sylvatica*, *Stellaria holostea*, *Galium odoratum*. Los bosques con la predominancia del abedul se concentran en las zonas de pinos. En su sotobosque apenas se concentra vegetación arbustiva, a cambio se encuentran pinos jóvenes.

La mayor parte de los prados en Polesia se concentra en las zonas aluviales de los ríos. Suelen ocupar una superficie pequeña en las zonas de los bosques destruidos y alrededor de los pantanos bajos y lagos. La vegetación característica herbácea de los prados de las zonas aluviales: *Carex acuta*, *C. caryophyllea*, pasto azul, (*Poa palustris*), *P. pratensis*, *P. angustifolia*, *Alopecurus pratensis*, *Agrostis stolonifera*, esteba (*Glyceria fluitans*). Los prados bajos de la turba: *Carex nigra*, *C. panicea*, *C. vulpina*, *C. acuta*.

En los terrenos pantanosos con alguna presencia de pino y abedul pubescente (*Betula pubescens*), es posible encontrar arbustivas y herbáceas: *Rhododendron tomentosum*, *Andromeda polifolia*, rocío de sol común (*Drosera rotundifolia*), *Scheuchzeria palustris*.

Los terrenos colindantes de Kyiv en la época medieval disponían de amplios bosques relictos que constituían una fuente principal de material de construcción. Actualmente las escasas reservas de este tipo de bosque se encuentran en el parque Nacional Natural de Holosiivskyi ubicado al sur del ámbito urbano de Kyiv.

Estepa forestal, un paisaje singular

El paisaje de la estepa forestal se caracteriza principalmente por la alternación de las superficies de estepa con franjas forestales. Así en los bosques forestales son generalmente caducifolios y varían desde este a oeste. Así pues el haya común (*Fagus sylvatica*), arce blanco (*Acer pseudoplatanus*), serbal silvestre (*Sorbus torminalis*), *Scopolia carniolica*, *Geranium phaeum* no se encuentran en el margen izquierdo del río Dnipró, y el carpe blanco con el cerezo silvestre (*Prunus avium*) son poco comunes. Al mismo tiempo en el margen izquierdo del río aumenta la presencia de tilo norteño y del arce platanoide.

En las partes elevadas de la meseta de Dnipró donde se ubica el margen derecho de Kyiv y la meseta de Podolian se encuentra la concentración de bosque de haya arriba y de roble más abajo. El bosque varía con especies de fresno común, cerezo silvestre, arce platanoide, olmo de monte (*Ulmus glabra*). Arbolado de altura media se encuentra poco por la falta de luz generada por el denso arbolado. Entre la vegetación herbácea se encuentra *Carex pilosa*, *Aegopodium podagraria*, *Aspérula graveólens*, ortiga muerta amarilla (*Lamium galeobdolon*).

Los bosques de arce, tilo y roble se forman en el margen izquierdo del río Dnipró. El sotobosque combina lo siguiente: *Euonymus verrucosus*, evónimo (*Euonymus europaeus*), más en el sur arce de Tartaria. Entre las plantas herbáceas se encuentran: *Carex pilosa*, *Aegopodium podagraria*, estrellada (*Stellaria holostea*), ortiga muerta amarilla, oreja de fraile (*Asarum europaeum* L.), convalaria (*Convallaria majalis*), viola (*Viola mirabilis*).

En el margen derecho del río Dniro quedan algunas franjas de las estepas de prado de origen natural *Salvia pratensis*, ojo de perdiz (*Adonis vernalis*), *Phlomoídes tuberósa*. En las llanuras aluviales se encuentran estepas de prado con *Festuca pratensis*, *F. rubra* L., *Poa pratensis*. Son poco comunes por el uso de las estepas para la agricultura.

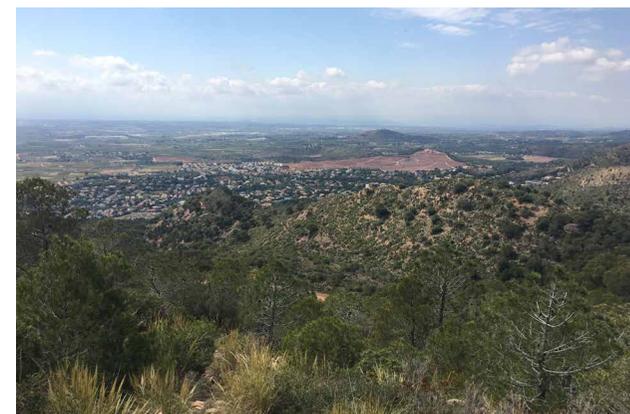
En el margen izquierdo del río Dnipró la mayor superficie de estepas de prado se sitúa en el norte con la dominancia de *Stipa capillata*, *S. tirsá*, *S. pennata*, *Festuca rupicola*, *Salvia pratensis*, *S. nutans*, *Pedicularis comosa*. En los suelos salobres se encuentran *Festuca orientalis*, *Carex distans*, *Poa angustifolia* L., *Lotus corniculatus*.

Valencia, los paisajes del mediterráneo

La vegetación dominante de la zona es mediterránea con la adaptación al medio tipo xerófila. La flora varía según el cambio de altitud en el relieve que condiciona las temperaturas y la cercanía a los recursos hídricos. En la franja dunar de la costa el factor fundamental es la salinidad. El régimen xérico de la vegetación mediterránea exige adaptación a la vegetación que permite la supervivencia de las sequías. Por ello existe una gran variedad del litoral al interior y de la ribera



Los bosques de abedules y pinos, 2020. Elaboración propia



Los bosque de pinos y la maquia de la sierra el Picaio, 2019. Elaboración propia



Vegetación ribereña en el río Túria, 2019. Elaboración propia



Las dunas de la playa de la Punta

Recuperado de <https://www.playas-valencia.com/wp-content/uploads/2016/07/lapunta-elsaler-valencia-10-1280x768-instagram-848x566.jpg>

del río hacia el secano.

La vegetación de la maquia representa las siguientes especies, mirto (*Myrtus communis*), tomillo (*Thymus vulgaris*), palmito (*Chamaerops humilis*), coscoja (*Quercus coccifera*), aliaga (*Genista scorpius*), romero (*Rosmarinus officinalis*), lentisco (*Pistacia lentiscus*), enebro (*Juniperus communis*), satireja (*Satureja montana*).

El bosque de ribera representa un bosque caducifolio situado a ambos lados del río. En sus condiciones raramente escasea de agua y está adaptado las inundaciones que se pueden producir por la subida del nivel freático. El bosque ribereño el más productivo en el entorno mediterráneo, ya que el agua es un factor limitado. La adaptación de su vegetación se debe al microclima generado por la presencia del agua. La vegetación propia de la ribera: sauce (*Salix alba*), aliso (*Alnus glutinosa*), chopo (*Populus nigra*), álamo (*Populus alba*), fresno (*Fraxinus angustifolia*), taray (*Tamarix gallica*), olmo común (*Ulmus minor*). Especies arbustivas: junco espinoso (*Juncus acutus*), carrizo (*Phragmites australis*), enea (*Typha latifolia*), adelfa (*Nerium oleander*), zarza (*Rubus ulmifolius*). Vegetación herbácea de las alamedas está caracterizada por fenazo de bosque (*Brachypodium sylvaticum*), lechetrezna de bosque (*Euphorbia amygdaloides*), trepador lúpulo (*Humulus lupulus*).

Para explicar la vegetación de las zonas dunares y de la montaña como ejemplo se ha escogido el Parque Natural de la Albufera cuya información está resumida y consultada en Consellería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.

En cordón dunar se caracteriza por las franja móvil y la franja fija situadas de forma seguida. La franja móvil situada en la primera línea de las dunas caracterizada por la vegetación adaptada a las condiciones duras de suelo árido poco estable, salinidad y escasez de agua. Algunas especies de vegetación de la franja móvil de la zona la Albufera: barrón (*Ammophila arenaria* L.), correhuela marina (*Calystegia soldanella* L.), pegamoscas (*Ononis natrix* L.), azucena marina (*Calystegia soldanella* L.), junquillo de mar (*Elymus farctus* L.) etc.

La vegetación situada en la siguiente franja compuesta de dunas de estancia fija y las condiciones más favorables por lo que la vegetación constituye de mayor porte y variedad. La vegetación mediterránea litoral está representada por: lentisco (*Pistacia lentiscus* L.), aladierno (*Rhamnus alaternus* L.), mirto (*Myrtus communis* L.), palmito (*Chamaerops humilis* L.), coscoja (*Quercus coccifera* L.). Entre la vegetación arbórea prevalece el pino carrasco (*Pinus halepensis* L.).

La flora de la sierra Calderona en la predominancia de los suelos silíceos se ubican los alcornoques (*Quercus suber*) con un sotobosque de lentisco, madroño (*Arbutus unedo*), aladierno, madreSelva

(*Lonicera caprifolium*). En los terrenos degradados por incendios o erosionados se encuentran jaras (*Cistus albidus*), estepa negra (*Cistus monspeliensis*), estepa borrera (*Cistus salviifolius*), cantueso (*Lavandula stoechas*), pino rodeno (*Pinus pinaster*). Suelos ricos en cal se cubren con coscoja, romero (*Rosmarinus officinalis* L.), brezo (*Calluna vulgaris*). En los barrancos se encuentran las adelfas y alguna vegetación ribereña. En la parte interior se encuentran robles, espárrago silvestre (*Asparagus acutifolius*).

Diferencia de dos espacios naturales

En comparación a Valencia en Kyiv las plantas florales están condicionadas por el frío invierno y concentran el periodo de florecimiento en una fase corta durante primavera-verano, por lo que produce un paisaje muy vivo. En este proceso participa el factor de la cantidad de energía solar, que en Kyiv es más escaso y su presencia máxima está concentrada entre abril y agosto. Aquí prevalece la vegetación caducifolia que ofrece una variedad de aspectos en el paisaje, donde las amplias áreas de arbolado en el periodo invernal tienen la hoja caída. A cambio el resto del año ofrece diversas tonalidades de colores.

El río Dnipró por su amplitud ha tenido un papel muy importante en la dispersión de la vegetación, donde a cada margen del río predominan unos u otros grupos de flora.

En el ámbito valenciano hay mayor variedad de vegetación por las escasas condiciones hídricas, por lo que hay mucho contraste entre la vegetación de la costa, las planicies y el monte. Las alineaciones ribereñas resaltan mucho en el paisaje. La flora tiene unas tonalidades claras generalmente azules verdosas que perduran todo el año y contrastan con el verde intenso en las riberas. Las constantes temperaturas cálidas permiten el florecimiento en un periodo extenso.

En los ambos territorios hay muchas intervenciones humanas en el desarrollo natural de la vegetación, donde los terrenos de secano están utilizados para la agricultura, bosques formados con la finalidad de reforestación. Por otro lado hay lugares que se encuentran en estado de decadencia de las actividades humanas o por la establecida protección natural y se invaden por la vegetación que sigue su curso natural. Por ejemplo los aterrazamientos del pie de monte y las llanuras aluviales drenadas ucranianas que dejan de tener el uso agrícola. También los marjales de la costa protegidos por escasa cantidad de sus hábitat en el territorio valenciano.



Los suelos de la marjal de Rafalel y Vistabella antiguamente pertenecientes a la huerta, 2019.
Elaboración propia



Reforestación de las colinas del río Dnipró con la finalidad de retener la erosión costera. Elaboración propia



Lugar de nacimiento del río Dnipró en el pantano de Mshara de la meseta de Valdái. Recuperado de <https://www.vyazmanews.net/video/5726-reka-dnepr-ot-istoka-do-granicy-s-respublikoy-belarus.html>



Vista desde las colinas de Vytachiv (40 km de Kyiv).
El tramo del río influenciado por el embalse de Kániv.
Elaboración propia

4.3. Sistema hídrico

4.3.1. El agua fuente de riqueza y de generación de paisaje

Las ciudades fluviales tienen en su disposición ríos cuyo aprovechamiento es distinto y está condicionado por las condiciones climáticas, culturales y económicas. En adelante se va a averiguar cuáles son las características de cada río y como condicionan la disposición de cada ciudad.

Río Dnieper/Dnipró, el río de los llanos de Europa del Este

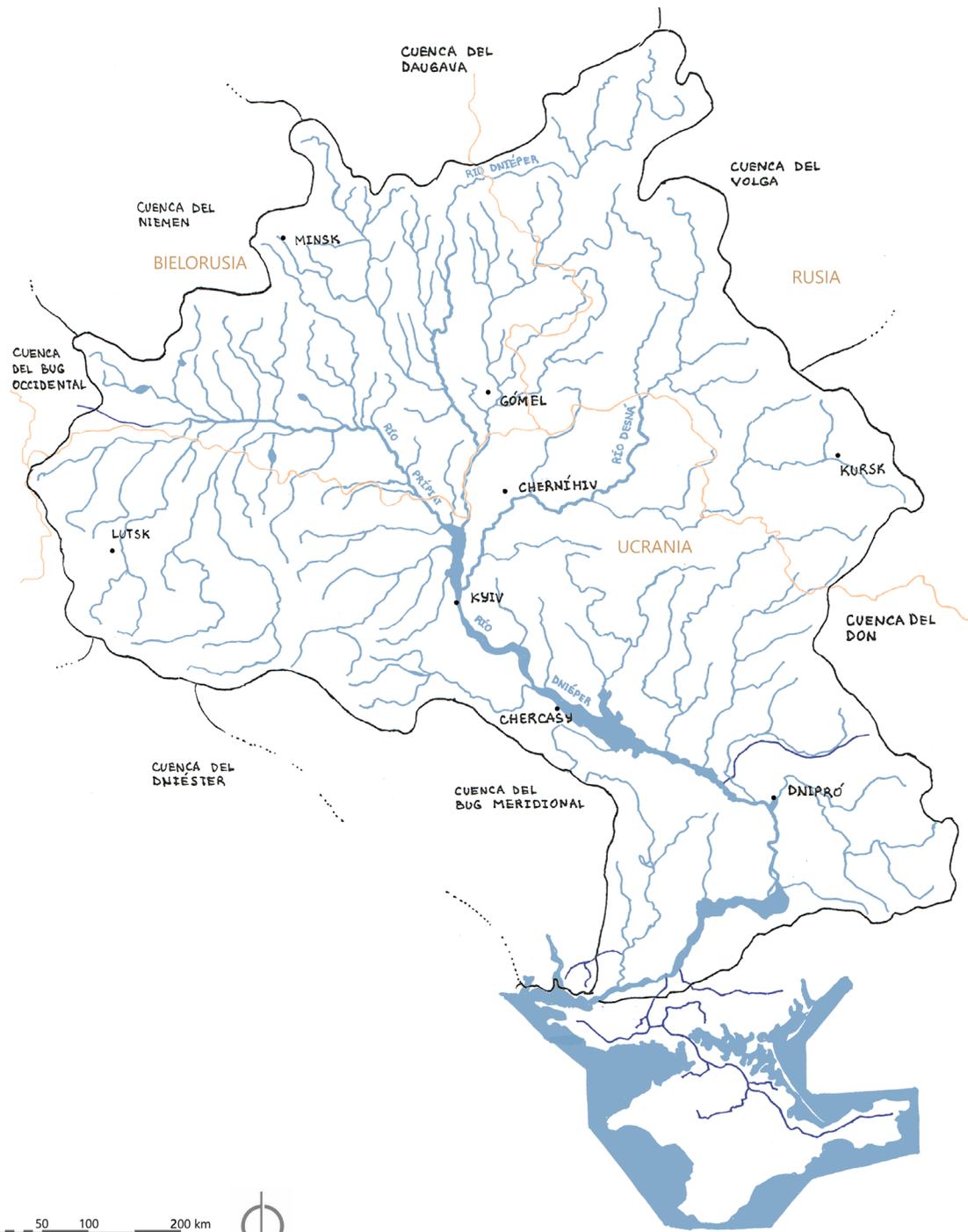
Longitud – 2285 km.

Superficie de la cuenca – 504.000 km².

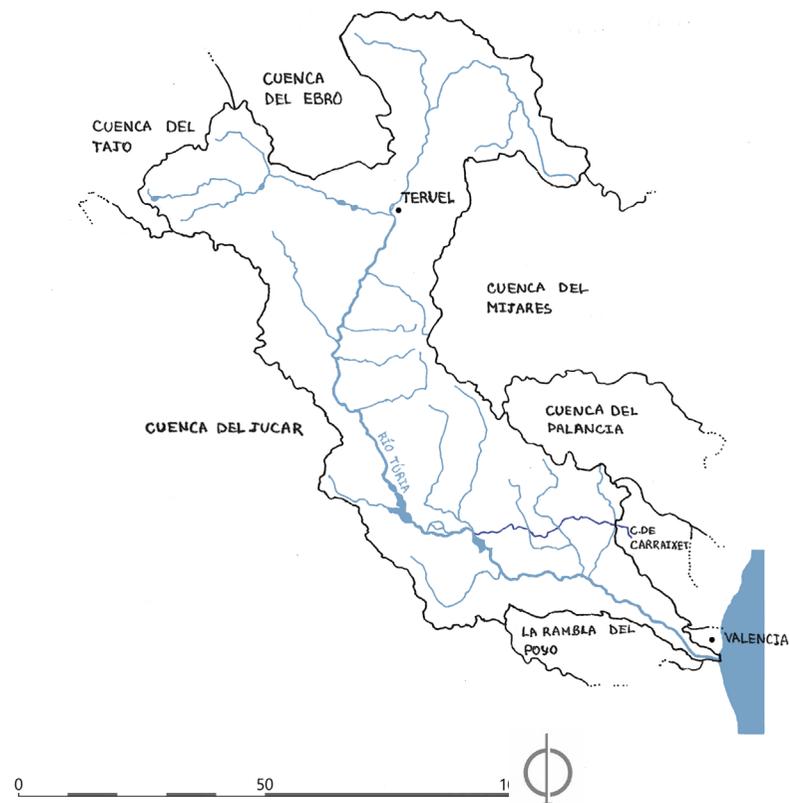
Caudal medio – 1670 m³/s

La forma del relieve ha condicionado la forma plana del río con un flujo de agua lento y constante. Comienza su cauce en las tierras pantanosas de la meseta de *Valdái* a 250 km al oeste de Moscú a una altura cerca de 240 m sobre el nivel medio del mar Báltico. El recorrido del río transcurre en un territorio llano y amplio. En la zona de Kyiv es donde se encuentran unas pendientes en la orilla derecha del río que forman parte de las *Tierras Altas del Dnipró* (ucr. *Dniprovska vysochyna*). Otras pendientes se localizan cerca del delta en el mar Negro en las *Tierras Bajas de la cuenca del Mar Negro* (ucr. *Prychornomorska nyzovyna*). Al principio de esta última formación geológica se ubicaban los rápidos que ha dejado existir después de la regulación del caudal con la construcción de los embalses.

En el punto de localización de Kyiv baja a la altura de 90 m. Las mayores afluentes el río recibe más arriba de Kyiv, en más cercano el río *Desná*, seguido *Prípiat* y *Berézina*. Según los historiadores las anteriores afluentes mencionadas eran navegables en el periodo medieval. La movilidad que aportaba el transporte fluvial era más económico que realizar el viaje a pie por lo que el río Dnipró se utilizaba para recorrer la distancia en dirección norte-sur. El tipo de barcas que utilizaban los comerciantes estaba condicionado a ser poco pesado para permitir llevarlas al hombro con el fin de realizar el portaje de un río a otro. El flujo de agua no era regular en todo tramo y distancia cerca de 400 km de Kyiv corriente abajo del río se situaban los rápidos complicando el paso de las barcas a lo largo de 60 km entre ciudades Dnipró y Zaporíyia.



Esquema hidrográfico del río Dnopró.
Elaboración propia



Solapación de las cuencas de los ríos Dnipró y Túrria a la misma escala



LEYENDA

- Ríos
- Canales
- Límites administrativos

Esquema hidrográfico del río Turia. Elaboración propia

Río Turia, desde los altos de la montaña hacia las llanuras del litoral

Longitud – 280 km.

Superficie de la cuenca – 6.394 km².

Caudal medio – 14 m³/s

Su nacimiento comienza en los pozos de Guadalaviar y su afloración se produce en la Muela de San Juan, en la sierra de Albarracín a la altura de 1680 m. La cuenca del río se sitúa en los sistemas montañosos entre la Meseta central y el Sistema Ibérico. Se nutre de los deshielos que se producen en la montaña que bajan por los torrentes y barrancos. El río Guadalaviar se junta con el río Alfambra en Teruel bajando después con el nombre del Turia recibiendo las siguientes afluentes de los ríos Ebrón y Camarena. Los primeros tramos se caracterizan por varios estrechos caracterizados por el complejo relieve. Conforme el relieve cambia su carácter empezando a ser más llano al mismo tiempo el curso del río tiene un paso lento desembocando en el mar Mediterráneo.

El río Turia era navegable en los tiempos de la antigua Grecia, según el historiador Gaspar Escolano. Seguía siendo navegable hasta los tiempos del Cid Campeador, del siglo XI, aunque ya existía una red de acequias de riego que restaban volumen a la corriente. El río conserva el volumen de su caudal hasta comenzar la huerta valenciana que exige un creciente riego que ha aumentado en los últimos siglos y restando la capacidad de navegabilidad.

El aprovechamiento de los recursos hídricos forma parte de la vida de las personas que residen en el campo y en la ciudad. La urbe consolidada exige la presencia de un sistema hidráulico, así como en la Valencia romana el abastecimiento de agua se realizaba a través del acueducto, y en Kyiv medieval llegó a consolidarse un sistema de tuberías de madera y la presencia de agua subterránea permitía la construcción de pozos.

4.3.2. Gestión y administración

En este apartado se pretende conocer las estructuras que gestionan los ríos y explicar desde cuando existen, el ámbito que alcanzan de gestionar y que función cumplen.

Río Dnipró, la naturaleza al servicio socialista

En el periodo inicial de la Unión Socialista Soviética Rusa entre los años 1919-1946 el Comité Central de la protección de los Recursos Hídricos se encargaba de la gestión de los recursos hídricos. En seguida la misma institución tomó la decisión de electrificación en el año 1920. Posteriormente los procesos de agricultura de regadío, gestión y protección de los Recursos Hídricos estaban bajo el cargo del Ministerio de Recuperación de Tierras y Recursos Hídricos de la URSS entre los años



Valle Resonero, lugar de nacimiento del río Guadalaviar, a la derecha el valle Rentabar, 2019.
Arriaga, Gregorio. Fragmento del video.
Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=UHnv9KYBwek&ab_channel=GregorioArriaga



Cauce del río Turia cerca de Riba-Roja, 2019.
Elaboración propia

1965-1989. Los objetivos establecidos por el Consejo de la URSS fijaban la protección de los recursos naturales y la mejora del uso de los recursos naturales.

El gran cauce río Dnipró actualmente se gestiona por partes donde en primer lugar está la división en la gestión a nivel estatal entre los países Rusia, Bielorusia y Ucrania. En el caso de Ucrania la Agencia Estatal de Recursos Hídricos se encarga de la implementación de la política estatal en el campo de la gestión, uso y reproducción de los recursos hídricos superficiales. La cuenca del río tiene una división administrativa donde Rusia tiene el menor aprovechamiento del caudal por la ocupación de la parte más alta del cauce y Ucrania tiene el superior aprovechamiento por la ocupación de la mayor parte del territorio incluyendo la desembocadura. Las organizaciones de gestión del agua están subdivididas en los siguientes departamentos, así como la Gestión de cuencas de los recursos hídricos del Dnipró medio, del Dnipró bajo, del río Desná y del río Prypiat'. La gestión de los canales procede aparte por separado Gestión del Canal Troncal Principal de Kakhovske, Gestión del Canal Dnipró-Donbas, Gestión de los Canales del río Ingulets', Gestión del Canal de Crimea del Norte.

Las principales tareas actuales de la Agencia estatal de los recursos hídricos de Ucrania constituyen lo siguiente:

- *el desarrollo, coordinación y organización de los planos de gestión de las cuencas de los ríos con el fin de la consecución/mantenimiento del buen estado ecológico de las aguas.*
- *garantizar la funcionalidad del sistema de supervisión estatal de las aguas superficiales y de las tierras mejoradas.*
- *aplicación dentro de las competencias del Acuerdo de Asociación entre Ucrania con la Unión Europea, la Comunidad Europea de la Energía Atómica y con sus Estados miembros.*
- *coordinación de las actividades de los órganos territoriales de la Agencia Estatal del Agua y de las instituciones, empresas y organizaciones de su ámbito de gestión.*
- *implementación de la cooperación internacional en el campo de la gestión, el uso y la regeneración de los Recursos Hídricos superficiales, incluso las aguas fronterizas, el desarrollo de la gestión de los Recursos Hídricos y la recuperación de tierras hidráulicas.*
- *generalización y análisis de las necesidades de la población y de la esfera de la economía en los Recursos Hídricos.*
- *desarrollo e instalación de las modalidades de funcionamiento de embalses integrados, sistemas de gestión de agua y canales.*
- *implementación de medidas para la certificación de ríos.*

- expedición de permisos de dragado, tendido de cables, tuberías y otras comunicaciones en los terrenos del fondo de agua y expedición de sus duplicados

- emisión, anulación de permisos de uso especial de agua para usuarios de agua en la zona de exclusión y la zona de reasentamiento incondicional del territorio que ha sido afectado por la contaminación radiactiva como consecuencia del desastre de Chernobyl.

- aprobación de la documentación de ordenación territorial relacionada con los mares, bahías marinas y estuarios, así como sus zonas de protección costera en los casos y en la forma prescrita por el Código de Tierras de Ucrania y la Ley de Ucrania «Sobre Gestión de Tierras» sobre el cumplimiento de esta documentación con la legislación de los Recursos Hídricos.

- aprobación de los certificados de las masas de agua

- aprobación de proyectos de obras en terrenos del fondo de agua relacionados con la construcción de estructuras hidráulicas, lineales e hidrométricas, profundización del fondo para navegación, extracción de minerales (excepto arena, guijarros y gravas en ríos pequeños y de montaña), desbroce de cauces, canales y fondos de reservorios, tendido de cables, tuberías, otras comunicaciones, trabajos de perforación y exploración.

- coordinación de límites de zonas de protección sanitaria de las masas de agua, contratos de arrendamiento de las masas de agua, creación de reservorios artificiales y muros de contención de agua en los ríos y en sus cuencas.

- medidas para la formación y coordinación de los consejos de las cuencas.

- llevar a cabo la contabilidad estatal de las aguas superficiales en términos de contabilidad de las masas de agua y contabilidad estatal del uso del agua.

- mantenimiento del catastro estatal de aguas por secciones «Aguas superficiales» en términos de contabilidad de masas de agua superficial y «Uso del agua».

- análisis, generalización de informes de usuarios del agua sobre el uso de los recursos hídricos, verificación de su confiabilidad.

- organización y coordinación de trabajos sobre el desarrollo de balances de la economía de los Recursos Hídricos y su aprobación.

- generalización y análisis de datos sobre la calidad del agua superficial.¹

La gestión del sistema hídrico del río Dnipró cumple un amplio abanico de funciones entre las cuales en la influencia sobre el paisaje hídrico la función del desarrollo, coordinación y organización de los planos de abastecimiento de agua según las necesidades estatales. La protección de



El delta del río Dnipró. Recuperado de <https://alex-gut.com.ua/files/product/7/457/more/1991.jpg>

¹ Agencia Estatal de Recursos Hídricos de Ucrania (Derzhavne Ahentstvo Vodnykh Resursiv Ukrayiny), Recuperado de <https://www.davr.gov.ua/misiya-ta-strategiya->



Cerca de la desembocadura del río Turia influenciada por el nivel de agua en el del mar, 2019. Elaboración propia

los recursos hídricos seleccionados o el permiso para la aprobación de las actuaciones en los espacios hídricos puede proteger o al contrario colaborar en las transformaciones del paisaje. Las tareas de la Agencia estatal de los recursos hídricos están definidas a escala estatal donde cada departamento de gestión de los ríos debe actuar según los principios establecidos.

Río Turia, un río muy bien aprovechado

La creación de las primeras Confederaciones Hidrográficas se debe al fomento de las obras hidráulicas, aprovechamiento de los recursos hídricos con la acción del estado y la colaboración de los intereses de las cuencas. La grande red de regadío de la depresión aluvial valenciana constituyó en su momento uno de los grandes pilares de la Cuenda Hidrográfica del Júcar. Actualmente la gestión del río Turia pertenece a la Confederación Hidrográfica del Júcar, que existe desde el año 1934 por el Decreto de 26 de junio de 1934. El año siguiente el día 24 de noviembre de 1935 tuvo lugar la constitución de la Confederación Hidrográfica del Júcar. En su dominio están las siguientes cuencas en el orden del descenso de la superficie ocupacional: Júcar (Superficie: 21.578 km²), Turia, Mijares-Plana de Castellón, Binalopó-Alacanti, Cenia-Maestrazgo, Palancia-Los Valles, Marina Alta, Serpis y Marina Baja (superficie total es de 21.578 km²).

Las funciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar consultadas en la página web oficial son las siguientes:

- *La elaboración del plan hidrológico de cuenca, así como su seguimiento y revisión.*
- *La administración y control del Dominio Público Hidráulico.*
- *La administración y el control de los aprovechamientos de interés general o que afecten a más de una comunidad autónoma.*
- *El proyecto, construcción y explotación de las obras realizadas con cargo a los fondos propios de Organismo y las que les sean encomendadas por el Estado.*
- *Las que se deriven de los convenios con comunidades autónomas, corporaciones locales y otras entidades públicas o privadas, o de los suscritos con las personas particulares.*²

La gestión de la cuenca del río Júcar recoge varios ríos y actúa generalmente entre sus límites, pero también participa en las decisiones en los aprovechamientos de interés general fuera de sus límites. En comparación a la Agencia estatal de los recursos hídricos de Ucrania donde las funciones de cada departamento están definidas a escala estatal, a su vez en la Confederación

² Confederación Hidrográfica del Júcar, O.A. Recuperado de <https://www.chj.es/es-es/Organismo/Funciones/Paginas/Funciones.aspx>

Hidrográfica del Júcar todas las decisiones y funciones son definidas y dirigidas dentro de sus límites.

4.3.3. Uso de los recursos hídricos tradicional

Sistema de regadío, la huerta valenciana

La presencia de infraestructuras para la redirección del agua en el territorio valenciano existe desde el periodo de la República Romana donde se construye una infraestructura hidráulica como el acueducto. Su presencia tiene importancia en la gestión de los recursos hídricos donde la propiedad del sistema hidráulico es de la ciudad. José Ferrandiz cita lo siguiente: está caracterizada por una altura de cerca de 10 m venía por el suroeste cruzando el brazo Sur del Turia y llegaba a la ciudad.³ Hay posibilidad de que la construcción del acueducto haya afectado el paleocanal que venía por el sur que posteriormente fue utilizado como el foso de la muralla árabe del siglo XI.

El paisaje de huerta histórica valenciana está influido por un importante factor de la tupida red de acequias. Es apreciable la antigüedad de los sistemas de regadío que constituye la herencia de la cultura árabe que a su vez tuvo el precedente de la época romana. El funcionamiento de las acequias caracterizado por la conducción del agua por gravedad desde el punto de captación hasta su destino. La acequia principal posibilitada con un mayor caudal forma el esqueleto base que conduce el sistema de riego.

Se puede diferenciar unas fases históricas que han sido decisivas en el proceso de aplicación y de gestión del sistema de regadío. Las huertas andalusíes medievales han evolucionado hasta crear una construcción social del paisaje irrigado, donde la alquería representa una unidad de poblamiento, de gestión de la agricultura y del reparto del suelo. El sistema de regadío que proporciona el uso intensivo del suelo agrícola muy productivo que en el siglo XIII con los programas de colonización del nuevo mundo feudal cristiano ha podido ampliar la red de acequias. Desde el tiempo de Jaime I fue iniciada la construcción de los grandes sistemas de regadío de la Acequia Real de Alzira y la Acequia Mayor de Villa-real. En los principios del siglo XIX con la llegada de la revolución burguesa cambia la forma de la propiedad donde desaparecen las grandes propiedades señoriales y se crea de una propiedad campesina de tierra pequeña. La fragmentación excesiva de la huerta hizo desaparecer las plantaciones perimetrales de árboles frutales o moreras obligando a plantar cultivos con mayor demanda comercial y a la vez mayor

³ Ferrandis Montesinos, J., *Las murallas de Valencia. Historia, arquitectura y arqueología. Análisis y estado de la cuestión, Propuesta para su puesta en valor y divulgación de sus preexistencias*, p. 234-239



Riego de la huerta valenciana

Recuperado de <http://va.chufadevalencia.org/bd/imagenes/imagen121g.jpg>



Ramal derecho de la acequia de Vera, 2019. Elaboración propia

consumo de agua.

En la primera mitad del siglo pasado es cuando la huerta de Valencia ha llegado a ocupar la mayor extensión territorial. Los embalses del río Turia han posibilitado conducir el agua hacia los campos citrícolas situados en el secano a la vez subiendo cada vez más la cota de los campos de riego. Por otro lado en la siguiente década es cuando el proceso de urbanización ha hecho desaparecer una gran parte del suelo agrícola.

Mariano Torreño en su libro *“Arquitectura y Urbanismo en Valencia”* explica que los musulmanes habían alcanzado a crear una red de acequias que en el periodo árabe regaba una extensión de 10.500 Ha con el uso del agua del Turia con un total de 138 filas (Rovella, Favara, Mislata, Quart-Benager-Faitanar, Tormos, Rascanya y Moncada). La orilla izquierda con las acequias de Moncada tenía 48 filas, Tormos – 10 filas, Mestalla con 14 filas y Rascanya con 14 filas. En la orilla derecha del Turia estaban las 14 filas de la acequia de Quart, Mislata – 10 filas, Favara – 14 filas y Rovella 14 Filas. Aún sin mapas se puede imaginar la amplitud y complejidad del sistema de regadío creado en aquel periodo.

Beatriz Lledó en su artículo *“Tierra vertebrada por acequias y alquerías: la huerta primigenia”* describe el sistema de regadío de la huerta árabe y el paisaje que acompañaba la red de acequias en la época árabe. Con la construcción de las acequias la sociedad soluciona el problema de las lluvias irregulares del clima mediterráneo y satisface la demanda de una variedad de hortalizas de origen indio. El paisaje agrícola caracterizado por la huerta donde las alquerías se sitúan alineadas y paralelas a la acéquias. Toda la variedad de árboles frutales se concentraba en los bordes de las huertas en forma de alineaciones. Todavía no existían grandes huertos de cítricos, ya que no era posible su comercialización por la dificultad de desplazamientos.

(...) las huertas valencianas son un paisaje concreto del regadío generado y construido a partir de la Alta Edad Media (el siglo VIII) por la nueva sociedad andalusí creada en tiempos del Emirato Omeya a partir de la llegada de los musulmanes a la Península Ibérica.⁴

El término la huerta de Valencia se refiere a un territorio que ocupa el perímetro máximo del sistema de acequias del principio islámico medieval más la Real Acequia de Moncada. El sistema de regadío gestionado va unido al sistema social complejo el Tribunal de las Aguas. El margen izquierdo del Turia se caracteriza por un sistema de gestión sencillo donde a las cuatro acequias (Moncada, Tormos, Mestalla y Rascanya) corresponden cuatro comunidades. A cambio en el sistema hidráulico del margen opuesto donde hay cuatro sistemas hidráulicos que corresponden



La adaptación de la huerta al sistema de acequias.
Consultado en GoogleEarth

⁴ Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, *Plan de acción territorial de protección de la huerta de Valencia, Estudio del patrimonio cultural 2.1, p. 26*

siete comunidades de regantes (Rovella, Mislata, Favara, Xirivella, Quart, Benáger-Faitanar, el Comuner de Manises y el Comuner d'Aldaia). Las dos últimas Comuners no forman parte del Tribunal de Aguas de Valencia.

La huerta histórica de Valencia representa un tipo de paisaje muy importante del mediterráneo caracterizado por una red de acequias y lugares de poblamiento en forma de alquerías y densos pueblos. El modelo de organización social de los musulmanes permitió crear un sistema hidráulico con un abastecimiento de agua proporcional y equitativo de cada usuario, y además una organización coherente de los espacios de residencia y de los espacios de trabajo. Muchas de las redes conservan hasta ahora su actividad productiva, sus firmes redes sociales y normas de gestión.

Azudes, estructura básica de retención del agua

Las pequeñas presas tienen lugar en ambas culturas lejanas y se utilizan para derivar caudal del río con el fin de diferentes aprovechamientos. Su forma es oblicua al cauce que en sus orígenes se construía de piedras, troncos, ramas y cañas siempre era frágil contra las grandes riadas hasta la utilización de los materiales duros pétreos u hormigón.

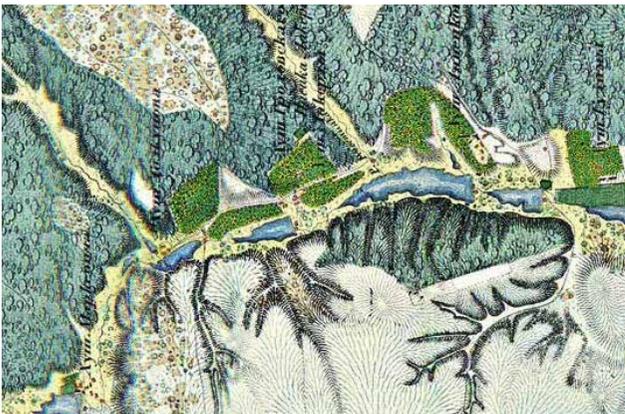
En la antigüedad en la cultura eslava era posible represar ríos pequeños, así como ríos Nyvka (actual Borschagivka), Pronovschyna (actual Sovka) afluente derecha del río Lybid' que se puede observar en el mapa de Kyiv y sus alrededores del año 1842. En Valencia los azudes con unas características resistentes se realizaban de mampostería y sillares generando una estructura sólida. En el periodo moderno para proteger estos lugares de las manipulaciones externas se construían casas a veces acompañadas de una vivienda para el vigilante. De los azudes dependían muchas áreas de riego por lo que disponían de una mayor protección y cuidado.

Muchas culturas han tenido que aprovechar los recursos hídricos para aumentar las capacidades de la productividad del terreno. Así, donde la cantidad de agua es insuficiente dentro de una explotación agrícola intensiva se establecía un sistema de regadío (Valencia) y al contrario donde la humedad era excesiva, propia de los pantanos y las llanuras aluviales (Kyiv), se implantaba un sistema de drenaje.

En el territorio de la zona de Kyiv la producción tradicional de la agricultura de explotación extensiva es similar al concepto del secano, donde la productividad depende de las lluvias, por lo que son condiciones perfectas para cultivar el grano. Las condiciones caracterizadas por la presencia de amplios terrenos fértiles y baja densidad de población no ha generado la necesidad



Azud o presa de Rovella, 1946. Consultado en canales de riego, Confederación Hidrográfica del Júcar



Las represas en el río Syrets. Fragmento de Kyiv y de sus alrededores de 1842. Recuperado de <http://semiletov.org/kiyograd/karty.html>

de condicionar el suelo para su uso. Desde el año 1795 Ucrania del Margen Derecho incluido Kyiv fue anexada por el Imperio Ruso con la Segunda partición de Polonia y las primeras pruebas de drenar los pantanos se han utilizado durante la época del Pedro I para poder construir la ciudad de San Petersburgo según afirma Maslov B.S. en el apartado de Antecedentes históricos sobre la recuperación de pantanos en el libro *Mejora de los pantanos de turba*, 2006.

Sistema de drenaje, actuaciones contra el exceso del agua

A partir del año 1818 se hicieron las primeras pruebas de drenaje de suelo en los terrenos de San Petersburgo y Tsérskoye Seló (actual Pushkin). En el año 1854 Nicolás I ha firmado el mandato “Sobre medidas para promover el drenaje y el riego”. Los drenajes se realizaban con la construcción de canales con empalizada y troncos de árboles, posteriormente con tuberías de cerámica. Durante la época de la Unión Soviética hasta los años de postguerra los trabajos de la mejora de la calidad de la tierra realizaban las cooperativas y el volumen de los trabajos ha ampliado después de la resolución “Acerca del amplio desarrollo de la mejora de las tierras con la finalidad de obtener altos y sostenibles rendimientos del grano y otros cultivos agrícolas” firmada el año 16 de junio de 1966.

Según la tabla de las Áreas de las tierras mejoradas para el año 1985 del libro de referencia “Uso de tierras recuperadas” en Ucrania 2787.000 Ha (18% del total área URSS) de las tierras estaban drenadas, y 2456.000 Ha (12% del total área URSS) bajo el regadío. Antes de la Disolución de la URSS la cantidad de suelo drenado había aumentado hasta más de la mitad de los recursos existentes del territorio de Ucrania. Después de la independencia los objetivos de drenaje y de regadío del suelo se han dejado de perseguir y desde entonces están en el proceso de deterioro.

Como ejemplo de drenaje de las llanuras aluviales podemos observar el río Irpin, la afluente derecha del río Dnipró que desemboca en el embalse de Kyiv. Desde el año 1914 han comenzado los trabajos de regulación del canal. En los años de postguerra el sistema de drenaje se prolongaba a lo largo de 109 km desde su desembocadura. La distancia entre los canales varía entre 120-400 m, profundidad entre 1-1,3 m. Posteriormente las tierras drenadas se utilizaban para los campos de heno, pasto y huerta.

En el mundo Occidental las prácticas de drenaje de suelo en grandes extensiones se utilizan en Países Bajos. El arquitecto José Félix Alvarez Prieto en la publicación de “*Ordenación de nuevos territorios en el Zuider-Zee (Holanda)*” describe la ordenación de algunos de los polders. Los polder en Holanda se construyen con el fin de aumentar el área agrícola restando terreno al mar que ya se estaban levantando desde en siglo XV y en dos siglos dieron un salto en sus



La huerta de las llanuras aluvial del río Irpin, 2017.
Elaboración propia

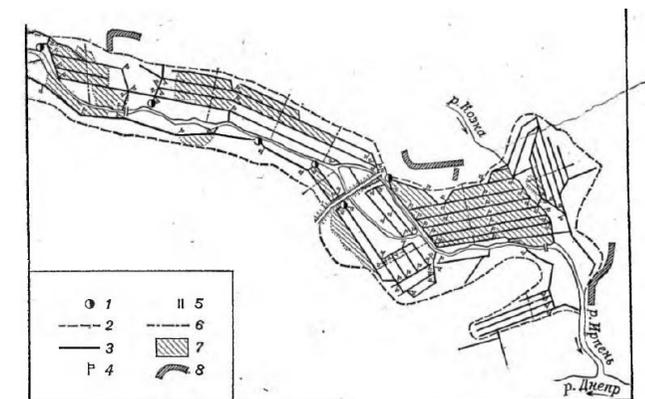
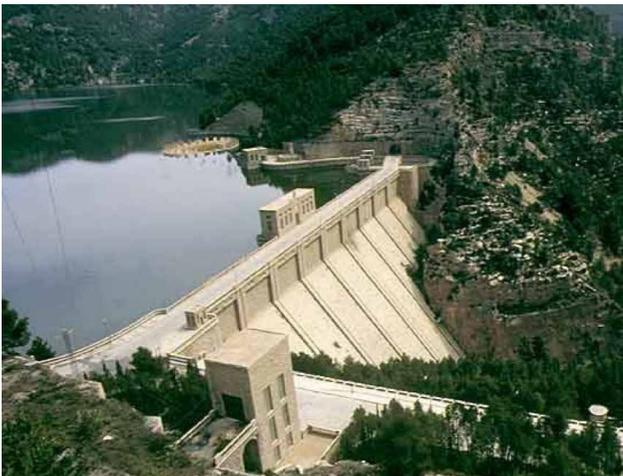


Рис. 23. Схема участка Ирпенской поймы (Украина):
1 — насосные станции; 2 — граница поймы; 3 — осушительно-орошительные каналы; 4 — регуляторы на сетах; 5 — условные подпорные шлюзы; 6 — гидрометрические створы; 7 — участки с кротовым дренажем; 8 — населенные пункты.

Esquema de drenaje del primer tramo de la llanura aluvial del río Irpin. Recuperado de http://racechron.ru/uploads/posts/2015-08/1439818303_23.jpeg



Canal de drenaje del agua, estado seco del canal
Recuperado de <https://ukurier.gov.ua/media/files/2020-3/%D1%84%D0%BE%D1%82%D0%BE2%20%D0%9F%D0%9C%D0%A3%D0%92%D0%93%20%D0%A0%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%B0%20%D0>



Embalse de Benajober. Recuperado de https://www.iagua.es/sites/default/files/styles/thumbnail-1180x647/public/00290f2.jpg?itok=NxySCXz_

dimensiones que dependía en aquel momento de los molinos de viento suficientemente potentes para drenar el suelo. En el polder Noroeste con el sistema de parcelario (800x30 m) va enlazado a un sistema de viario y de canales formando una ordenación racional. Los pequeños canales drenan el agua hacia los canales principales que a su vez dirigen el agua hacia las estaciones de bombeo.

Los paisajes generados en Holanda son de mayor amplitud que en Ucrania. Sus canales de riego son mayores y siempre están acompañados de los molinos que indican un referente del paisaje.

4.3.4. Técnicas avanzadas del uso de agua

Los avances tecnológicos del siglo XX relacionados con el uso del hormigón armado han posibilitado la construcción de amplias infraestructuras para satisfacer las nuevas necesidades de la sociedad. Infraestructuras que requieren grandes recursos humanos, materiales, tecnológicos y económicos. La aparición de los embalses y de los canales que afectan directamente el paisaje fluvial y su entorno. Es de interés averiguar su presencia en el entorno de las ciudades y su influencia.

Embalses, amplias láminas de agua

Los embalses presentan unos amplios depósitos de agua que aparte de la satisfacción básica similar a la de los azudes, estos tienen la tecnología suficiente para producir la electricidad. Los embalses acumulan el agua y controlan la fuerza del caudal permitiendo el riego suficiente de la huerta valenciana. La cantidad de agua que acumulan muchas veces es suficiente para abastecer agua durante las estaciones secas por lo que la producción agrícola es más segura.

Los embalses de Benagéber y Loriguilla situados en la cuenca del río Turia y no tienen influencia directa sobre el paisaje de Valencia. Se encuentran a una distancia de 110 y 60 km de la ciudad. El objetivo principal de la construcción de los embalses consiste en la producción de la energía eléctrica y riego de la huerta.

Embalse de Benagéber. Ocupa el terreno del antiguo pueblo Benagéber cuyos habitantes fueron desalojados a un nuevo con el mismo nombre de Benagéber situado más abajo de la corriente cerca del embalse. Se construyó con el fin de abastecer a Valencia, mejorar los riegos de la huerta valenciana y ampliar la zona de regadío del bajo Turia.

Años de construcción: 1933-1954

Capacidad: 221 Hm³

Superficie: 722 ha

Embalse de Loriguilla. Situado corriente más abajo del Embalse de Benagéber y obtuvo su nombre en nombre del pueblo cuyo terreno inundó. El nuevo pueblo Loriguilla se sitúa a 10 km de Valencia, lejos del embalse.

Año de finalización de construcción: 1965

Capacidad: 73 Hm³

Superficie: 364 ha

En Ucrania los embalses de principal importancia están construidos en el cauce central del río Dnipró. El conjunto de seis estaciones eléctricas situadas a lo largo de 800 km del río Dnipró de forma seguida ha adquirido el nombre de la Cascada de las Estaciones Hidroeléctricas del Dnipró. Al borde de la ciudad de Kyiv está situado el embalse de Kyiv (*ucr. Kyivske vodoshovysche*), conocido como el mar de Kyiv.

Embalse de Kyiv

Años de construcción: 1964-1966

Superficie: 92200 ha

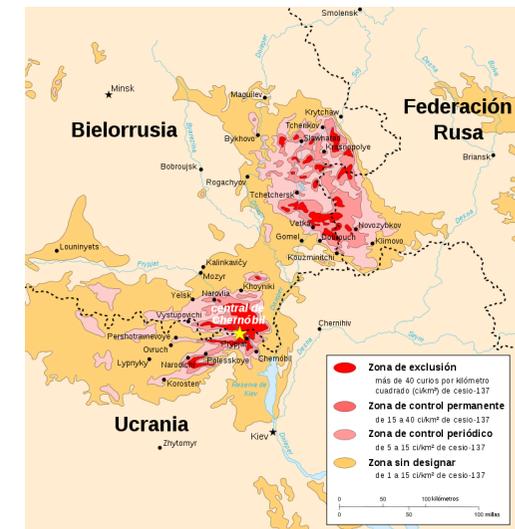
Capacidad 3730 Hm³

Para posibilitar su construcción se tuvieron que desalojar 52 pueblos con una población de 33.000 personas: *Starosilia, Svaromia, Oshynky, Tarasovychi, Chernyn, Novosilky-na-Dnipro, Okuninove, Novyi Glybiv, Staryi Glybiv, Birky, Borky, Tolokunska Rudnia, Rotychy, Domontova.* El principal objetivo consiste en la generación de la energía eléctrica. El embalse controla el flujo del agua por lo que evita la inundación del barrio histórico de la ciudad *Podil*, la isla *Trukhaniv ostriv* y el resto de los suelos inundables por los diluvios que se consideraban fenómenos cíclicos.

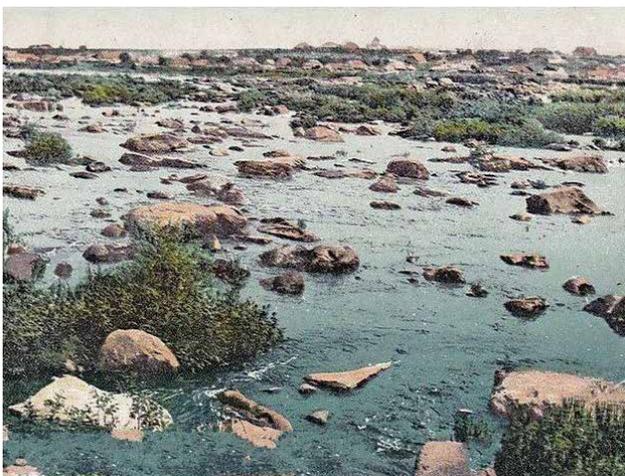
Dentro del conjunto de los embalses el mayor tamaño pertenece a la presa de Kremenchuk (*ucr. Kremenchutske vodoshovysche*) con una superficie de 225200 ha que supera dos veces



Embalse de Loriguilla. Recuperado de <https://3.bp.blogspot.com/-cDMsZbONhJg/VEN7NmAy4SI/AAAAAAAAAEvY/AE0iYMjqG8/s1600/loriguilla.3.JPG>



Mapa de contaminación del suelo por cesio-137 como causa de la explosión atómica de Chernobyl. Recuperado de https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/6f/Tchernobyl_radiation_1996-es.svg/800px-Tchernobyl_radiation_1996-es.svg.png



Los rápidos del río Dnipró a principios del siglo XX. Recuperado de https://g.io.ua/img_aa/large/3377/10/33771054.jpg



Embalse de Kyiv. Recuperado de <https://uhe.gov.ua/sites/default/files/2019-12/79D4FCEB-2E55-4612-9831-F95F03D5B985.jpeg>

y medio el embalse de Kyiv y más de trescientas de veces el embalse de Benagéber.

La ruta de la “Cascada de Dnipró” de norte a sur constituye 805 km, donde

Kyivske Vodokhovysche - Kanivske Vodokhovysche - 150 km

Kanivske Vodokhovysche - Kremenchutske Vodokhovysche - 190 km

Kremenchutske Vodokhovysche - Kamianske Vodokhovysche - 135 km

Kamianske Vodokhovysche - Dniprovske Vodokhovysche - 110 km

Dniprovske Vodokhovysche - Kakhovske Vodokhovysche - 220 km

El embalse de Kyiv en la actualidad supone un peligro especial para la ciudad en el caso de su vaciamiento inesperado. Es de los embalses que más acumula sedimentaciones contaminadas de radiactividad por causa del accidente de Chernobyl producido en el año 1986. Otra explicación está en que la mayor parte de la radioactividad a sido asentada generalmente en la cuenca del río Dnipró. Aunque las posibilidades de la inundación de Kyiv son mínimas las autoridades no han presentado hasta ahora un plano de las zonas inundables de la ciudad, donde existe la probabilidad de inundación de una cuarta parte del suelo urbano. En el caso de Valencia la posibilidad de inundación de la ciudad está vivida donde la última se produjo en el año 1957 causada por el desbordamiento del río Turia trayendo las peores consecuencias. Actualmente está presentado el plano de las zonas inundables de Valencia donde las probabilidades de una gran avenida se asumen con la capacidad de desvío artificial del cauce en el llamado Plan Sur.

En la ciudad de Kyiv sin tener acceso directo al mar existe la posibilidad de disfrutar las amplias extensiones de agua que ofrece el río Dnipró con sus embalses. Indudablemente es un paisaje que se disfruta desde los bordes y desde el interior del agua y es valioso no solo por las vistas que ofrece sino que también por la serie valores culturales que lo acompañan a lo largo de su existencia.

Canales

En la segunda mitad del siglo XX en Valencia se ha abordado la construcción del El Plan Sur que tuvo influencia directa en el paisaje urbano. Kyiv no tiene en su cercanía paisajes similares y los más cercanos están ubicados en el sur de Ucrania, así como El Canal de Crimea del Norte y Canal Dnipró-Donets y Canal Dnipró-Ingulets, Canal troncal de Kakhovske.

Plan Sur

Años de construcción: 1966-1969

Longitud: 11,4 km

Caudal permitido: 3500 m³/s

Anchura: 200 m

La inundación de Valencia del año 1957 trajo las mayores pérdidas para la economía de la ciudad en comparación de las inundaciones producidas en el pasado. Las lluvias torrenciales que llegan con intensidad al territorio valenciano representa fenómeno de carácter periódico. Para proteger la ciudad de las intensas lluvias la idea de desviar el río Turia ya había surgido en el siglo XIX, pero la decisión definitiva de la construcción fue tomada después de la gran riada. En comparación a los canales que se construían para el abastecimiento de agua con la finalidad de fomentar la economía, el Plan Sur se ejecuta para prevenir las posibles futuras pérdidas económicas de la ciudad.

En el mundo socialista la cuestión de propiedad de los terrenos no tiene discusión, pero en el mundo capitalista el suelo tiene un precio y había que recompensar las indemnizaciones a los propietarios de los campos para poder construir el canal. De las tres propuestas *Solución Norte*, *Centro* y *Sur* se había elegido la desviación del canal hacia el sur de la ciudad por las razones de la necesidad de proteger la Albufera del crecimiento urbano por lo que el cauce podría ser una barrera disuasoria perfecta. Otra de las razones es explicar en la estructura de los ríos de la cuenca mediterránea de la península Ibérica que se caracteriza por forma con inclinación hacia el sur.

El Plan Sur se tiene en cuenta en *el Plan General de la Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca* del año 1966. Está compuesto por dos objetivos generales entre los cuales está la solución hidráulica del río Turia y el trazado del viario de carreteras. El proyecto se tuvo que acompañar de una red de pasos elevados para el transporte generalmente rotatorio y ferroviario. Su construcción obliga a realizar una compleja restitución de las acequias y de los azudes. También se anticipa la disposición de unos colectores para el desvío de los desagües que iban al antiguo cauce del Turia. Una grande estructura que por su forma alargada y anchura actúa como una barrera física.



Vista general del Plan Sur en años 60 del siglo XX. Recuperado de https://4.bp.blogspot.com/-RdKozHpKYtA/W8JOF_7HNLI/AAAAAAAAAFBw/c5oEdd1BbuEIP_Muj1tdxQavsP2Oufc0wCLcBGAs/s1600/37965419.jpg



Vista general del Plan Sur. Recuperado de <https://metode.es/wp-content/uploads/2020/02/1200-pla-sud-riu-turia-xirivella-pacopac.jpg>

5

**PAISAJES URBANOS Y PERIURBANOS EN LA
CIUDAD PREINDUSTRIAL**



Isda. **La Catedral de Valencia**. Recuperado de https://planesconhijos.com/wp-content/uploads/2018/08/catedral-valencia-micalet_1200.jpg

Dcha. **El Monasterio de las Cuevas de Pechersk**. Recuperado de <https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/media.agentika.com/user/0438ac59-64e2-465a-82be-aed240e8b5ce.jpeg>

La necesidad de analizar la ciudad antigua tiene la finalidad de comprensión de los paisajes del pasado y hacer comparaciones con la ciudad actual. Aunque la ciudad antigua consolida un espacio pequeño en comparación a las amplias dimensiones actuales del espacio urbano, sin embargo guarda una identidad propia resultado de gestión del territorio y el aprovechamiento de los recursos naturales durante un largo periodo histórico. La secuencia de las transformaciones urbanísticas enlazadas a la escala temporal explica las condiciones de vida a las que estaban sometidas las personas. La posibilidad de visualizar los paisajes del pasado ayuda a comprender la amplitud de las transformaciones que han sucedido en el entorno que rodea a las personas dentro de dos ámbitos socioculturales distintos.

Sin duda tiene dificultad de comprender todas las imágenes del paisaje pasado ya que el mismo está en constante evolución. Por lo que se va a proponer a analizar solo unos fragmentos claves de la historia del ámbito urbano y poder encontrar una identidad propia del lugar.

5.1 El estado sociopolítico de la preindustrialización

La presencia de un símbolo tan sorprendente por sus dimensiones y aspecto estético como la muralla llama la atención del espectador. El poder imaginar una vida dentro de un límite cerrado con muchas personas que intercambian sus aspectos sociales y bienes económicos en el ámbito urbano inspira al visitante. A primera vista el casco urbano amurallado representa solo una parte del lugar de vivencia que correspondía a las personas de la clase alta. En el tiempo de su origen la presencia del muro sitúa a la población de la clase baja fuera de sus límites de la misma manera aumentando la segregación social entre la población. El ámbito de vida de la clase social obrera tiene mayor dificultad de definición ya que normalmente son caracterizados por la ausencia de los límites tan claros de la muralla.

Así pues en ambas ciudades eslava y la latina diferencian la disposición de las personas en correspondencia a su posición social. Las formaciones urbanas situadas lejos una de la otra en su momento existieron manteniendo una relación y dependencia constante.

Valencia siendo una ciudad romana en su inicio fué poblada por los soldados romanos. Durante la época del Imperio Romano el estado proporcionó un abanico de espacios de uso colectivo al que podían acudir toda clase de personas. En la época árabe y cristiana las personas de clase alta vivían dentro del recinto amurallado. Los agricultores de la huerta de regadío residían en los arrabales y alquerías del perímetro colindante del núcleo urbano. El temprano desarrollo de la económica portuaria requería la presencia de gente que lo atendiese, lo que dió paso a la formación de los futuros Poblados Marítimos.

En Kyiv el principal lugar de la actividad económica y de la residencia de la clase obrera representaba *Podil*. La población de la clase alta se situaba en la parte elevada del territorio lo que posibilitaba mayor vigilancia del territorio y protección natural formada por el relieve. Durante un tiempo muy corto, cerca de dos décadas, Podil constituía el centro administrativo de la ciudad después del derribo de la ciudad por causa de la invasión mongola. A lo largo en periodo de mandato del Imperio Ruso hasta el comienzo de la industrialización el centro administrativo cambió de lugar de la ciudad amurallada al el centro religioso de Pechersk donde fue edificada la fortificación.

Finalmente la diferenciación social ha existido desde los tiempos muy tempranos pero en la ciudad antigua físicamente era más notable, ya que la protección de la vida ante los enemigos tenía su precio.

5.2. Las pautas de la morfología urbana

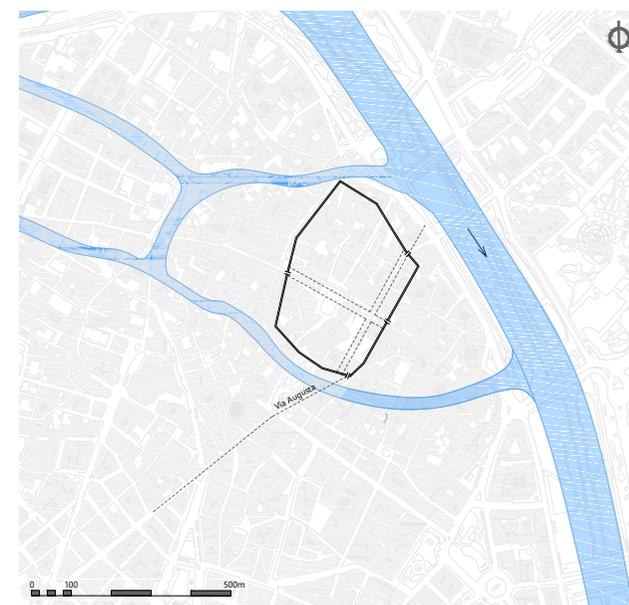
Valencia entre los brazos del Turia

El primer asentamiento empezó su desarrollo por los romanos en la época Republicana sobre un suelo no antropizado cerca de la zona deltaica de Valencia, donde preferentemente estaba situada la forma de paso o de campamento provisional. Las fuentes literarias afirman la existencia en la época íbera entre los siglos VI y V a.C. de un astamiento nombrado *Tyris* situado entre las ciudades de *Sucro* y *Sagunto*. Es el asentamiento mencionado más cercano a Valencia cuyo nombre proviene del nombre del río, lo que era muy habitual en aquel periodo. Los principios de la formación de Valencia dieron comienzo después de la Segunda Guerra Púnica que trajo el derribo a las ciudades como *Edeta que está* situada más hacia el interior. Desde este momento comienza la etapa del asentamiento Valentía situado cerca de la costa y un nuevo período de gestión de las ciudades bajo los canones de Roma.

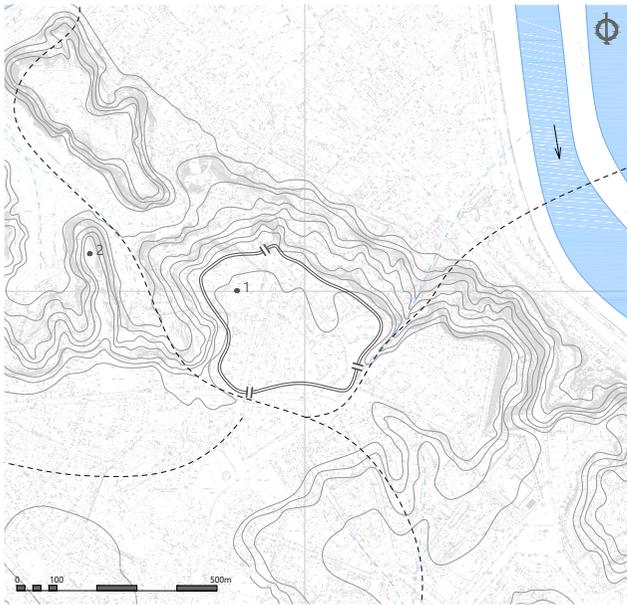
La ciudad de *Valentia* (significado del latín “fortaleza, buen augurio”) fué fundada en el 138 a. C. como una colonia de la República Romana. La fecha de la fundación de Valencia se menciona solo en el documento escrito por el consul Tito Livio del libro LV de su obra *Ab Urbe Condita Libri*:

“El consul Junio Bruto dió en Hispania Tierras y un lugar fortificado, que recibió el nombre de Valentia, a los que habían militado a las órdenes de Viriato.”

El emplazamiento de la ciudad encuentra el lugar entre los brazos del río Turia a una cota elevada en relación con el entorno que en este periodo era el único sitio apto para el levantamiento de



Los límites de la primera muralla de Kyiv o la ciudad de Volodymyr. Elaboración propia



Los límites de la primera muralla de Kyiv o la ciudad de Volodymyr. Elaboración propia

la ciudad. La actual Catedral de Valencia está ubicada en el punto más alto de la ciudad con la cota de cerca de 7 m sobre el nivel del río. Los terrenos colindantes tenían un carácter pantanoso donde el lago de la Albufera tenía una mayor superficie y el límite de la costa estaba situado más cerca de la ciudad antigua romana. También existía la ventaja de la disposición en medio de la zona de paso de la vía Eraklea o el Camino de Hércules (futura vía Augusta) que comunicaba Cadiz con los Pirineos siguiendo la ruta paralela al Mediterraneo. La actividad comercial portuaria se concentraba en el puerto fluvial corriente arriba del río Turia en relación a la ubicación de la ciudad.

Respecto a la localización del segundo brazo del río Turia que limitaba el asentamiento urbano actualmente no es perceptible dentro de la actual trama urbana y sigue siendo discutible en el ámbito científico. Los investigadores Pilar Carmona y Rodrigo Pertegas definen su trazado marcando el comienzo desde la calle de las Barcas y la desembocadura en la actual plaza Tetuán.

En la cultura romana las reglas de construcción de una ciudad tenían unos principios claros y diferenciados entre otros. Así *Valentia* formada como una ciudad militar ocupaba en el territorio el perímetro cercano a rectangular dividido por dos ejes principales: *Cardo* (calles actuales Navellos y Micalet) y *Decumano* (calles actuales Almudín y Caballeros). Las mismas terminaban con unas puertas de la muralla que cerraba el conjunto. El cruce de las calles formaba el foro con la utilidad de un centro cívico y religioso (actual plaza de la Reina).

El arqueólogo Ricardo González se especializa en la Galia romana y occidental expone la búsqueda al razonamiento de formación de la huerta Valenciana en la época de la República Romana exponiendo en su publicación "*La huerta cuando no lo era. La configuración histórica del territorio de Valentia*". Para formar un asentamiento los romanos dividían el territorio para su gestión en centurias o *pertica* que representaba una unidad agrícola y jurídica. Como ejemplo, en la ciudad Edeta, al igual que en Sagunto, los restos arqueológicos del periodo de romanización afirmaban la centuriación que se utilizó es de 20x20 *actus* equivalente a 706 m.

Kyiv, la ciudad de la colinas

El establecimiento de la primera estructura urbana de Kyiv formaba parte del período de establecimiento de uno de los estados eslavos más antiguos - Kyiv de Rus. Antes de la configuración del centro eslavo en este mismo territorio entre los finales del siglo V y principios del siglo VI se ubicaban los asentamientos primitivos de las tribus paganas cuya existencia afirman fuentes arqueológicas y escritas. Su localización coincide con la colina *Zamcova gora* (cerca de 65 m sobre el nivel del río Dnipró), una de las partes más elevadas del territorio.

Asentamientos del mismo tipo cuya forma se pudo construir se encuentran en *Lubny, Krasno-Kolyadinske, Grubsk* cuyo perímetro tendían hacia una forma compacta circular o irregular adaptada a las forma del territorio.

La ciudad de *Kyiv* o *Kiev* (del griego “astillero”) empieza a desarrollarse de forma activa debido a la consolidación de la ruta comercial de varegos a los griegos que unía Escandinavia, Rus de Kyiv y el Imperio romano de Oriente. La ruta navegable con el comienzo en Escandinavia por el mar Báltico siguiendo los ríos de *Neva, Vóljov*, pasando por *Velykyi Nóvgorod* (Nóvgorod Grande), siguiendo el río Lovát posteriormente haciendo un portaje para acceder al río Dnipró que llevaba al mar Negro.

La única fuente que permite hacer una idea de la fundación de la ciudad es la crónica del monje Néstor (o Primera crónica eslava) del Monasterio de las Cuevas de Kiev escrita a finales del siglo XI principios del XII. Un recurso que no puede ser del todo preciso por la presencia del punto de vista religioso y la descripción de los sucesos históricos de dos o tres siglos de antigüedad. El centro de la federación de tribus las *Tierras Rusas* da su comienzo a mediados del siglo IX donde por primer vez se habla de la fundación de la ciudad en el año 882 cuando el *kniaz* Oleg (ucr. *kniaz* - título del monarca o príncipe en las lenguas eslavas) pronuncia “*Que esta sea la madre de las tierras rusas*”.

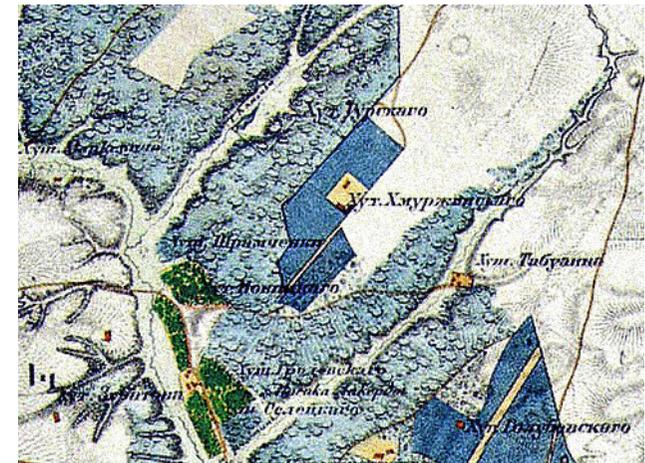
Según el arqueólogo Tolochko P.P. entre los siglos VIII-X la ciudad de Kyiv se consideraba uno de los centros comerciales importantes que mantenía conexión con Jázaros, Oriente Árabe, Bulgaria de Volga y el imperio Bizantino. El intercambio cultural con el Imperio romano del Occidente tuvo un peso importante donde la cristianización el siglo XI evocó la herencia de los principios de la religión y cultura europea.

La ciudad se sitúa sobre las colinas de Dnipró que permiten una amplia visibilidad del territorio. La colina actualmente nombrada colina *Starokyivska hirka* se eleva 100 m sobre el nivel del río Dnipró. Los nombres de las altas colinas que dominan sobre las planicies del paisaje se remiten a los tiempos de los primeros gerentes de la ciudad, así pués *Starokyivska gora, Zamkova gora, Shchekavytsya, Yurkovytsya, Volodymyrska hirka o Dytynets*.

Desde los tiempos muy tempranos a pié de las colinas existía una actividad comercial intensa que permitió generar riqueza en el poblado. El puerto fluvial se situaba durante todo el tiempo en el actual barrio *Podil*. La población noble construyó su poblado por primera vez en los principios del siglo XI con el nombre de *Misto Volodymyra* (ucr. ciudad de Volodymyr). Obtuvo unos límites irregulares adaptados a la forma del relieve con tres puertas de entrada, una de las cuales comunicaba con la zona de mayor tránsito que pertenecía al próximo límite urbano, y otra puerta



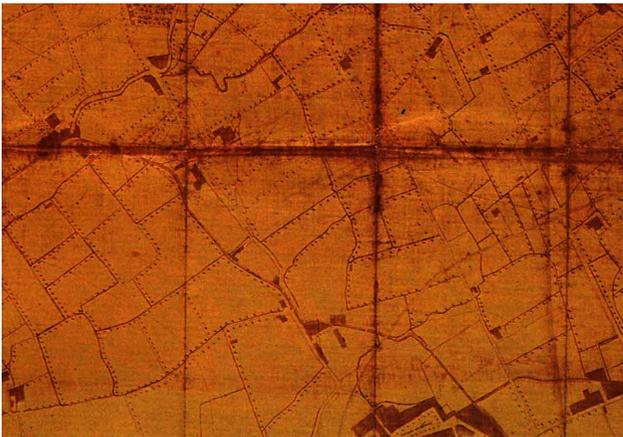
Khutir en Ucrania, 1901. Konstantin Kryzhitsky. Recuperado de <https://wearts.ru/images/russianpaint/121/5.jpg>



Disposición de los *khutir* en el territorio periurbano de Kyiv. Fragmento del Plano de Kyiv y de los alrededores de 1868



Huertanos y Huertanas en el exterior de una alquería. Joaquín Agrasot. 1900. Recuperado de: <https://pintoresalicantinos.files.wordpress.com/2011/11/oleo-sobre-lienzo-60x120-1900.jpg?w=768&h=390>



Las alquerías en el ámbito rural. Plano General de Valencia y Proyecto de Ensanche, 1884. Recuperado de <http://www.upv.es/our/IUR/Micro/MircoIUR.htm>

característica con una salida hacia el río.

5.3. Formaciones rurales *jútir* y *alquería*. Diferencias y similitudes

Jútir y *alquería* son dos tipos de asentamientos rurales que constituyen una de las unidades más básicas de ocupación y de gestión del suelo agrícola o un elemento funcional de la organización de la propiedad de la tierra en el mundo eslavo y latino. La *alquería* como antecedente, tiene a la *villa romana* un recordatorio de una cultura romana importante por sus logros. En cambio las viviendas de *jútir* llamadas *jata* (referencia a la vivienda tradicional de los ucranianos, bielorusos y rusos del oeste y sur) *proceden* del periodo de mandato de Rus de Kyiv cuya tipología es básica. Es importante averiguar la forma de la vivienda, su disposición en el territorio y el conjunto de materiales empleados, pues en el total general desarrolla una identidad del de paisaje local.

En Ucrania el *jútir* se comenzó a extender a partir del siglo XVI en el proceso de ocupación de los nuevos territorios y sus dueños eran la nobleza, cosacos, burguesía. En el siglo XVIII la cantidad de los *jútir* aumentó al máximo en el territorio de Ucrania. Entre mediados del siglo XVII y mediados del XVIII eran muy comunes los *jútir* que pertenecían solo a un dueño, lo que fue el resultado de la premiación a los oficiales cosacos o a la nobleza por el estado. Los *jútir* de tamaño mayor donde había más de 15-20 unidades familiares con una infraestructura básica representaban los pueblos (ucr. *selo*).

Durante el proceso de formación de una nación socialista en el siglo XX el *jútir* como unidad de economía agraria representaba una amenaza para la política de colectivización soviética. La gente del campo presentaba oposición para la formación de las granjas colectivas, ya que la vida en *jútir* proporcionaba la autosuficiencia y autoabastecimiento. Finalmente el estado procedió al desalojamiento forzoso, dando el comienzo a la etapa de las granjas colectivas (ucr. *koljoz*), lo que dió comienzo a una nueva forma de asentamiento. Los *jútir* estaban condenados a la decadencia y fueron desapareciendo en el ámbito de la era soviética.

El carácter paisajístico del *jútir* se caracteriza por un conjunto de casas construidas sobre un marco de ramas de árboles o leña delgadas y rellenas de arcilla utilizando la técnica de adobe y pintadas de blanco. La cubierta es a cuatro aguas y se hace de paja o caña, posibilita un granero a parte o una edificación básica para almacenar el inventario. El conjunto está rodeado por una cerca de madera donde dentro de sus límites recoge un huerto y un jardín frutal. Afuera del vallado se sitúan los campos de trigo o de centeno. *Jútir* podría estar habilitado de un molino de viento.

La vivienda tiene propias adaptaciones condicionadas por el clima de inviernos fríos caracterizadas por la disposición de la salida de la finca de cara a los otros dueños, dejando el espacio intermedio



Los arrastres arrastran, Rerykh N.K., 1915. **El portaje de las barcas entre el río y el río.** Recuperado en: http://www.centre.smr.ru/images/artists/nkr/vol_vol_420.jpg



La disposición de la habana. El plano topográfico de Kyiv, 1896. Recuperado de <http://semiletov.org/kiyevograd/karty.html>

En el período Republicano Romano la ciudad de Valencia disponía de un puerto fluvial cuando aún el flujo del agua permitía el paso de pequeñas embarcaciones. El puerto fluvial estaba acompañado del área logístico-portuaria. Según la tesis doctoral de José Ferrandis Montesinos con el nombre de *Las murallas de Valencia* el puerto fluvial estaba acompañado del área logístico-portuaria y se hallaba cerca del puente de los Serranos.

En la época Andalusí el área logística portuaria estaba en proceso de desarrollo dinámico y fue causado por la producción de la seda en Valencia para su exportación a China. La comercialización de la seda aportaba mayores ingresos a la ciudad y los núcleos colindantes, llegando a su auge en el siglo XV, a finales del siglo XVII. Ruzafa el poblamiento obtuvo una gran riqueza por su localización entre Valencia y la Albufera, en un lugar de paso hacia la urbe central y el puerto.

Desde los tiempos antiguos existía el intercambio de mercancías en la costa y su importancia iba ligada al proceso del crecimiento poblacional, de riqueza y amplización de la urbe. El origen del poblado de Vila Nova Maris (actual Grao) remota al siglo XIII y fue presentado por primera vez en las pinturas de Winjgaerde en año 1563. El desarrollo intensivo de la actividad portuaria de Valencia comenzó en el siglo XV con la mejora de accesos e instalaciones. El puerto propocionaba intercambios con otros reinos y America en el siglo XVII-XVIII.

La singularidad del paisaje portuario valecniano, a diferencia de ciudades como Marsella, Estambul o Nápoles, consiste en la disposición lejana de la ciudad capital del puerto equivalente a la distancia de cerca de dos kilometros. Las actividades comerciales y pesqueras proporcionaron una larga independencia a la ciudad de Grao que posteriormente fueron completadas con las actividades de ocio estival fijando una conexión con Valencia. Los dos conjuntos urbanos que funcionaban por separado fortalecían su comunicación a partir de la segunda mitad del siglo XIX vinculada a la construcción de la línea ferroviaria, avenida de los Aliados y posteriormente la construcción del paseo de Valencia al Mar.

Kyiv, la principal actividad portuaria en el río Dnipró

En el período de Rus de Kyiv se consolida el puerto fluvial situado en el brazo derecho Pochaina del río Dnipró que dejaba el paso del flujo de agua en la época medieval. En este período la comercialización dirigía la clase alta de la ciudad y también estaba involucrada mucha población de clase obrera para proporcionar el servicio necesario de reparación y gestión de las barcas. El intercambio comercial proporcionaba bienes como sal de Crimea o artículos de lujo de Grecia.

Después de la caída del Imperio Romano Oriental el intercambio internacional dejó de ser intensivo y la posterior construcción del puerto está vinculada al comienzo de la industrialización en el año 1897. La nueva habana se situaba en el antiguo brazo del río Dnipró – Pochaina. Aunque

la actividad portuaria por vía fluvial ha disminuido Kyiv sigue siendo un lugar de intercambio económico por ruta terrestre Este-Oeste por lo que se realizaban constantes portages para poder superar el ancho del río.

La presencia de la ruta comercial fluvial de varegos a griegos para Kyiv fue decisiva, ya que condujo al desarrollo de la economía y la cultura, así como la cristianización del pueblo. Al mismo tiempo fue la fuente de los ingresos principales que con la desaparición tuvo impacto en la decadencia económica y las restricciones a la independencia.

5.5. El espacio encintado, la ciudad contenida

Es de interés averiguar la presencia de la muralla en la ciudad, ya que la misma puede transmitir la idea de los límites ocupacionales del casco urbano, aunque en primer lugar corresponde al ámbito protegido de la clase próspera. El análisis histórico de las murallas ayuda a explicar la tendencia del crecimiento natural de la urbe que se adapta a las condiciones morfológicas del territorio.

Valencia

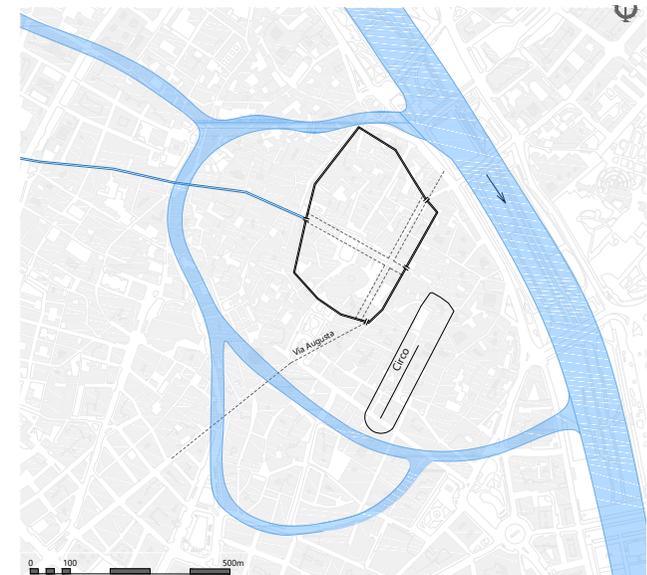
La diferencia temporal en la construcción de la primera muralla de la ciudad eslava y latina es de cerca de mil años de por medio siendo Valencia la ciudad con levantamiento anterior. Kyiv en el siglo X da comienzo a la construcción de la muralla que por su perímetro casi alcanza la muralla romana valenciana, que en estos momentos se ubica dentro de un perímetro árabe. El acelerado crecimiento económico de Kyiv en menos de medio siglo permite alcanzar un nuevo perímetro de la muralla alcanzando la superficie de la muralla árabe.

La muralla romana republicana, como se había mencionado antes, ocupa el perímetro cercano por la forma a un rectángulo y dispone de cuatro puertas. José Ferrandiz en su tesis doctoral *Las murallas de Valencia. Historia, arquitectura y arqueología. Análisis y estado de la cuestión. Propuesta para su puesta en valor y divulgación de sus preexistencias* recopila una serie de planos elaborados por historiadores suponiendo el trazado de la muralla republicana. El autor considera el trazado más preciso el de Albert Ribera en 1998, el que se encuentra en "*La fundació de València*" y es aceptado también por la Generalitat Valenciana. El plano tiene mayor valor por su coincidencia con las últimas investigaciones arqueológicas de la muralla y sus puertas encontradas en las últimas investigaciones.

La ciudad fue derrotada en el año 75 a. C. en las guerras sestorales. Se desconoce si la ciudad



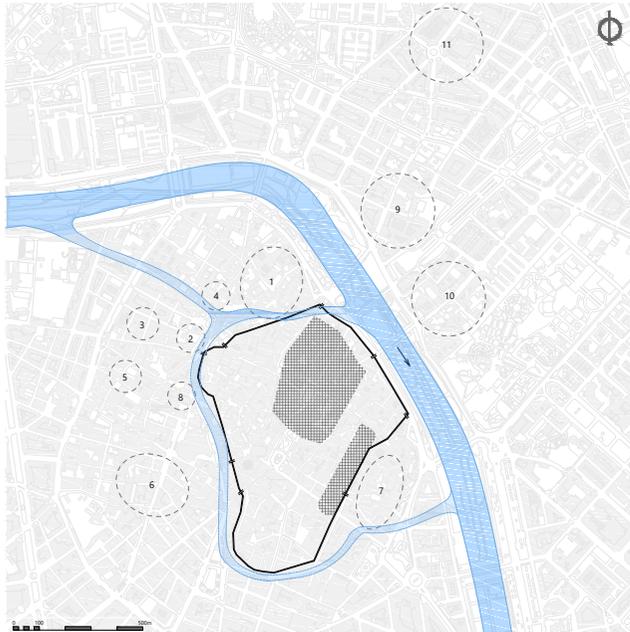
Las torres Serrano. Elaboración propia



Límites de la muralla valenciana de la Roma Imperial. Elaboración propia



Muralla árabe, actualidad. Recuperado de <https://www.deceradoce.es/wp-content/uploads/2019/02/muralla-arabe-islamica-balansiya-valencia.jpg>



Leyenda

- Disposición de los arrabales
- 1-Roteros
- 2-Al-falaca
- 3-Calle Quart-Misericordia
- 4-Calle Ripalda-Sogueros
- 5-Calle Murillo-Pintor Domingo
- 6-Boatella
- 7-Xerella
- 8-Carda-Botellas
- 9-La Alcudia
- 10-La Vilanova
- 11-Maximiliano Thous-Sagunto

Límites de la muralla valenciana Andalusí.
Elaboración propia

estaba amurallada en este período, ya que no quedan restos, aunque Salustio y Tivo Livio mencionaban *Valentia* como una ciudad fortificada. Después de la guerra la ciudad permaneció despoblada durante cincuenta años y fue repoblada con la gente de Italia durante la nueva época de Augusto.

La Batalla de Accio (31 a.C.) y el final de las Guerras Civiles Augusto decretó el Pax Romana, lo que proporcionó la paz al territorio romano. La ley disminuyó la necesidad de construir recintos fortificados alrededor de las ciudades en el territorio de *Hispania* que perduró hasta la Crisis del siglo III. Ciertas ciudades imperiales no aumentaron su perímetro amurallado (Corduba, Citalica) y otras (*Saguntum*) han construido el muro como un elemento simbólico o escenográfico aunque no eran necesarias para la defensa. En el caso de Valencia los esfuerzos que no estaban enfocados a la construcción de la muralla estaban dirigidos a la construcción de un circo romano situado en las afueras de la urbe.

Muralla Andalusí

La época andalusí de Valencia comienza con la toma de la ciudad por Tarik acordando la paz con los ciudadanos en el año 714. El año 1065 corresponde a la fecha de la finalización de construcción recinto fortificado andalusí. La nueva muralla recoge dentro de su periferia los límites urbanos de la antigua Valencia del Imperio romano y del período Visigodo que no ha presentado un crecimiento excesivo de la urbe y construcción de una muralla propia. Siete puertas permitían el acceso a la ciudad y formaban importantes puntos de intercambio de mercancías y del encuentro del ganado que venía del campo a la ciudad. Las puertas de la nueva muralla árabe están vinculados al trazado marcado por los antiguos ejes *kardo* y *decumano*.

La ciudad de el río Turia actúa como un límite natural en el tramo norte que no permite la expansión de la ciudad. En el tramo sur el muro se adapta a la forma del paleocauce (brazo derecho del río Turia) que consolidaba su última etapa de funcionamiento como el recorrido fluvial y de límite defensivo. En la última parte de la muralla del este de límite ha utilizado el foro romano que presentaba una edificación de una base robusta.

El perímetro recoge una superficie de cerca de 45 Ha donde aproximadamente cada 25 metros se ubica una torre semicircular. Los materiales de la parte estructural representan la técnica de mampostería con argamasa cubiertos por una capa exterior de capa de mortero.

La muralla cristiana se incorpora superando los límites de la defensa islámica de los siglos XI-XIII casi triplicando el espacio urbano. José Ferrandis Montesinos en su tesis doctoral denominada *Las murallas de Valencia. Historia, arquitectura y arqueología. Análisis y estado de la cuestión. Propuesta para su puesta en valor y divulgación de sus preexistencias* investiga la evolución

de las murallas valencianas haciendo una comparativa de las fuentes literarias, cartográficas y arqueológicas. El autor explica que el nuevo espacio urbano adquirido con la ampliación de la muralla se planifica con pautas diferenciadas a la época árabe donde predominan las calles ramificadas y los *azucacs* (del árabe *callejón sin salida*) completando los límites el nuevo espacio adquirido con un trazado de calles de mayor ortogonalidad. La muralla cristiana representa un límite estrictamente urbano de la ciudad y denomina el límite fiscal.

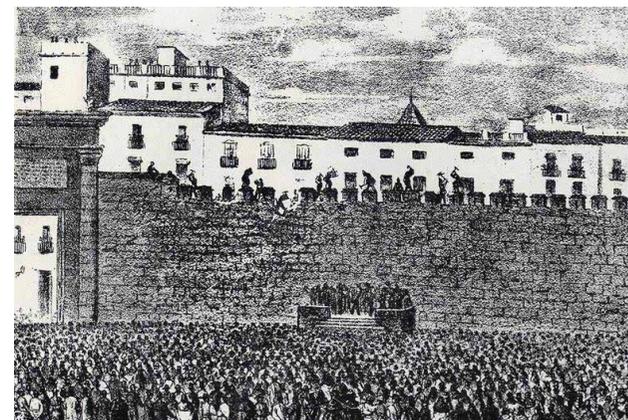
La época cristiana de Valencia comienza en el año 1238 sin deribar los límites de la muralla árabe utilizándola durante más de un siglo. El demolición del eje defensivo árabe remota al año 1356 con la conservación del límite norte. La muralla Cristiana medieval con doce puertas se erige con el fin de protección militar y de las avenidas fluviales del río Turia en las condiciones del alto crecimiento de la población. La anchura del muro varía entre 2,4-2 m, compuesta por los siguientes materiales empleados: piedra, tapiales, relleno de cal, arena y yeso.

Los autores María Milagros Cárcel Ortí y José Trenches Odena en su artículo *El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (siglo XIV)* hacen una aportación documental importancia de la Fabrica de los Muros y Valladares. Su papel comienza con la construcción de la muralla cristiana y el posterior mantenimiento, reparaciones, limpieza de los fosos. La junta fue creada después de una fuerte riada en el año 1358 y con la iniciativa ciudadana que llevó a la orden del el rey para la formación de la Junta de los Muros y Valladares. La junta estaba separada del gobierno común de la ciudad y estaba compuesta por los tres obreros que se elegían anualmente, donde los representantes eran de la iglesia, los caballeros y la ciudad. También los caminos reales, sendas, ramales para el riego y acequias estaban al cargo de la fábrica.

Hace falta mencionar que las obras posteriores de los pretilos se construían para el control de los desbordamientos del Turia, uno de los primeros 7 km de longitud al borde de la orilla derecha concluido en el año 1674. Los pretilos del margen opuesto se construían sumando una distancia de 12 km⁵. Por las razones de excesivo trabajo en el cargo de Junta de Murs i Valls en el periodo indicado fué creada la Fábrica Nova dita del Riu en el año 1590.

Kyiv

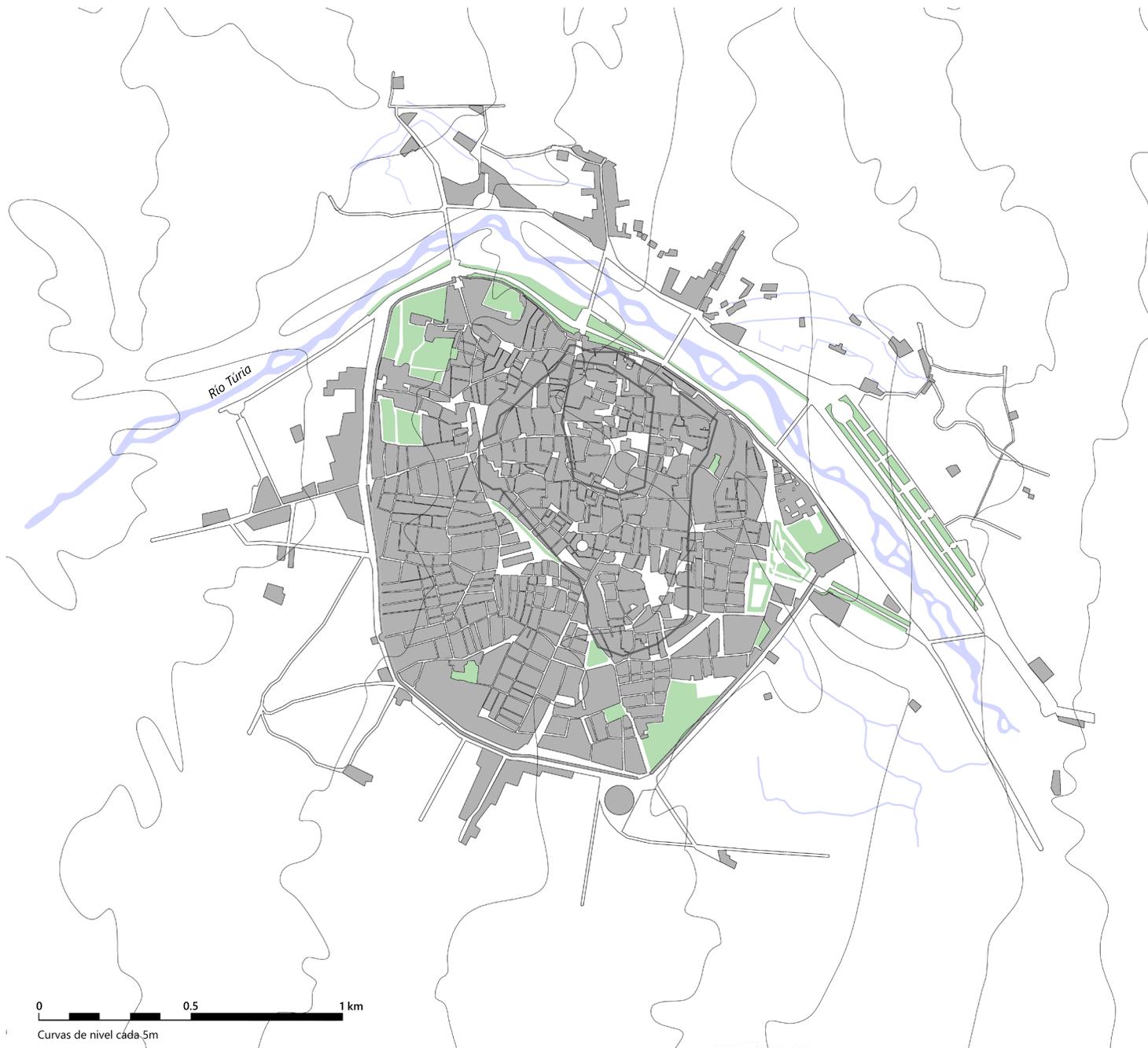
La construcción del primer eje defensivo dio comienzo con la llegada de *Volodymyr Velykyi* en el año 980. Una pequeña fortificación que llega a ocupar cerca de 10 Ha con tres puertas en la colina más tarde llamada *Volodymyrska hirka*. Después de poco tiempo el ascendente *Yaroslav Mudryi* inaugura la propia muralla con la finalización de la construcción datada en las crónicas



El derribo de las muralla cristiana valenciana.

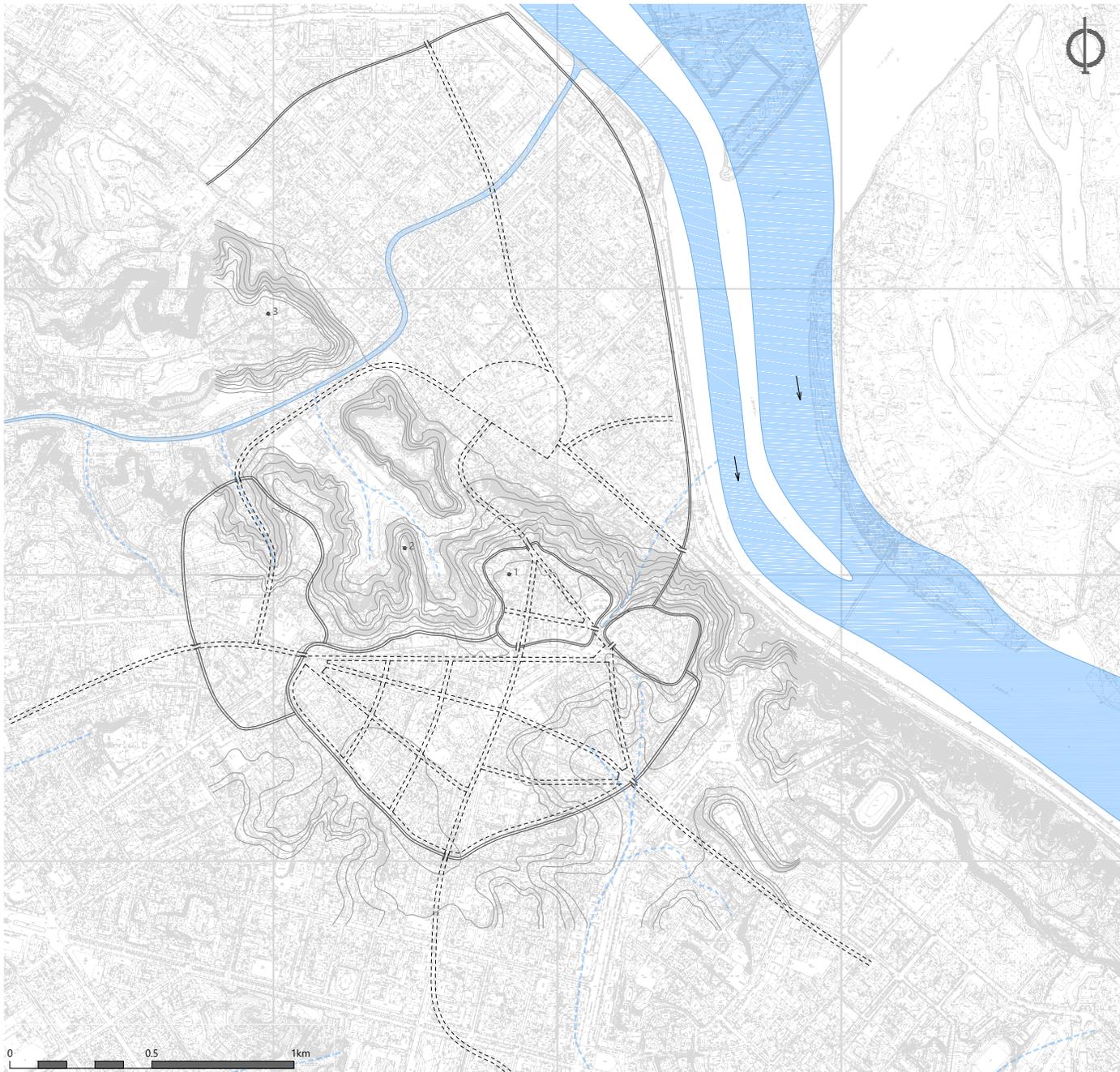
Recuperado de <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10281332>

⁵ Durá-Aras, M. M., Gielen, E., & Palencia-Jiménez, J.-S. (2020). *Evolución de los puentes del antiguo cauce del Río Turia: orígenes y efectos sobre el desarrollo de la ciudad.*, p. 4-6



Copia del plano de Valencia de 1738. Elaboración propia





Legenda

- 1-Montaña *Starokyivska hora* (literal Montaña del viejo Kyiv)
- 2-Montaña *Zamkova hora* (literal Montaña del Castillo)
- 3-Montaña *Shchekavytysya*

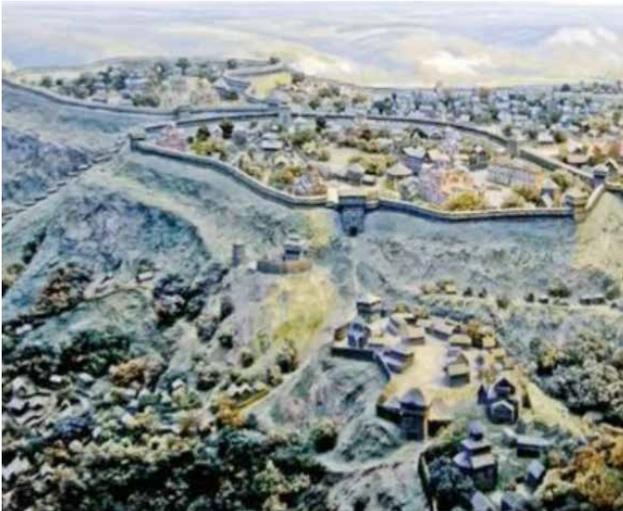
—||— Muralla

- - - - - Principales calles de la urbe

Reconstrucción del plano de Kyiv siglo XIII. Basadao en los planos de Tolochko P. Elaboración propia



Reconstrucción de las puertas Zoloti Vorota. Recuperado en: <https://i.ytimg.com/vi/Jkix9K4-Y7E/maxresdefault.jpg>



Diorama de Kyiv del siglo X-XIII, Museo de historia de Ucrania

de Nestor en el año 1037. El límite defensivo ocupa una superficie de cerca de 65 Ha con la ubicación al lado de la muralla de Volodymyr. En comparación a Valencia donde cada límite urbano recoge el perímetro antiguo dentro de la misma, aquí la muralla es resultado de los gobernantes de dos generaciones seguidas por lo que el nuevo límite de la muralla continua el anterior conservando la comunicación a través de unas puertas. Los muros de la ciudad de Yaroslav (*Misto Yaroslava*) tienen cuatro salidas que corresponden a cuatro direcciones, una de las cuales forma parte de la muralla de Volodymyr (*Misto Volodymyra*).

Es discutible hasta ahora la ampliación posterior de la muralla relacionada con la residencia de la población judía. El arqueólogo soviético y ucraniano Tolochko P.P. afirma la existencia de un barrio judío delimitado por una muralla entre el siglo XI y los principios del siglo XII. La ampliación de la muralla representa otro circuito que se añade a la puerta Judíos, situada en el oeste.

En el período del dominio Lituano a finales del siglo XIV surge la construcción del castillo del gerente Lituano en la colina nombrada actualmente como *Zamkova gora* (ucr. colina del castillo), una fortificación de madera que fue reconstruida en entre los años 1532 y 1545 por causa de las invasiones. Después del incendio del 1651 no volvió a ser reconstruida por la llegada de nuevas reglas de construcciones fortificadorias del poder del Imperio Ruso.

El barrio obrero *Podil* tenía su propio eje defensivo de construcción básica durante el periodo de Rus de Kyiv. El primer mapa de Kyiv del año 1695 señala la presencia de una especie de vallado continuo que recorre todo el perímetro. El desarrollo económico de Podil era constante, ya que este lugar permitía su mantenimiento.

Durante el período medieval los muros defensivos de Kyiv se construían con la misma tecnología. Una sección triangular de estructura de empalzado de madera que imita una especie de terraplén y se cubre con una capa de tierra. Por encima de esta se ubica el eje defensivo que permitía el desplazamiento de las personas. Hacia el exterior de la ciudad existía una protección de la línea del foso o el límite del acantilado. En el plano de Kyiv de 1803 se puede observar los distintos ejes de las murallas que rodeaban a *Pechersk* y *Stare misto* por circuitos separados y conectados con un eje adicional defensivo.

Actualmente se desconoce el aspecto auténtico de las murallas de Kyiv de Rus y de sus puertas, pero existen estimadas reconstrucciones realizadas durante la segunda década de la época soviética. Después de la invasión mongola el resto de la época medieval Kyiv no llegó a sustituir sus murallas frágiles a los incendios por un material petreo, así como en el Kremlin de Moscú su segunda generación de murallas en el siglo XIV ha sido construida de piedra blanca.

Altura de las puertas de Zoloti Vorota es de cerca de 17 m. En el 1982 las puertas fueron



Imágenes:

Arriba: **Kyiv ilustrado por Abraham van Westerveld, 1691**. Recuperado de <http://www.haidamaka.org.ua/obr/kartavest/1.jpg>

Abajo: **Anton van den Wyngaerde, 1563**, Vista de Valencia. Recuperado de https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/19/Val%C3%A8ncia_el_1563%2C_per_Anton_van_den_Wyngaerde.jpg



Palacio de la Generalitat. Elaboración propia

reconstruidas donde los restos originales quedan visibles en el interior de las mismas. La altura de las Torres simétricas de las Torres Serrano es más de 30 m. Están construidas en el tramo de muralla árabe conservada que llegó a formar parte de la muralla cristiana.

5.6. Espacio colectivo y espacio privado

5.6.1. Administración de los espacios colectivos y públicos

Valencia

La cultura de la antigua Roma tiene un cúmulo de espacios de uso público y colectivo que había desarrollado durante toda su historia y representa un amplio abanico de edificios de aprovechamiento colectivo, así como templos, circos, basílicas, termas etc. Así pues Valencia II a.C. en el cruce de las calles principales situaba el foro con el fin de uso ciudadano y religioso. Más tarde procede la construcción de las termas en el período Imperial a mediados del siglo II d.C. ha adquirido un circo con una capacidad de cerca de 10 mil personas. Su tamaño adquirió unas dimensiones de cerca de 350 m por 73 m se situó en la zona periurbana al este de la ciudad, un sitio óptimo dentro de las limitaciones del cauce y el brazo del río Turia.

Durante el periodo Visigodo en el siglo V la ciudad se desarrolla un área episcopal, donde tiene un papel importante el culto al mártir Vicente. En la ciudad se produjeron pocos cambios de los cuales es la construcción de edificaciones de tipo religioso, como la catedral Visigoda de mediados del siglo VI, un posible baptisterio, la cripta de San Vicente Martir y el monasterio de San Vicente de la Roqueta.

En el artículo de Kawalec A. *Elementos de la civilización árabe en la Comunidad Valenciana*, de la Revista de Estudios Internacionales Mediterráneos la autora expone los siguientes procesos de la llegada, integración e intercambio cultural de los árabes en la Comunidad Valenciana. La ocupación del territorio de la península Ibérica para los musulmanes no fue una labor difícil acompañada de procesos de adaptación de la población local y la población invasora recién llegada. La mezcla de los habitantes a partir de la unidad familiar favoreció al intercambio cultural y a la convivencia común. El proceso de islamización influyó en la cultura local, organización política y social de las personas, en la educación, sistema administrativo y jurídico. Gran importancia para la Valencia árabe tuvo el gobernador al-Balansí que comenzó la reconstrucción de las murallas y construyó un palacio ar-Russafa, que pertenece al nombre del futuro poblado y del barrio existente actual.

En el periodo Andalusi la emerge una nueva trama de la ciudad *Balansilla* de carácter denso, edificación homogénea que conforma unas calles laberínticas muchas de las cuales son sin salida. Una trama urbana pensada estrictamente para la facilitación de los ataques externos. Los Baños de Almirante representan uno de los diez ejemplos de baños conservados hasta hoy. El tribunal de Aguas de la Vega de Valencia que fue formado en el periodo árabe cerca del siglo X y conforma una institución de justicia más antigua de Europa. El tribunal se encarga hasta ahora del repartimiento del agua para el regadío de la huerta, que pertenece a la Comunidad de Regantes y cuyo procedimiento se realiza hasta ahora en la Puerta de la Catedral. La utilización del espacio público con el fin recreativo está relacionada con la celebración de fiestas en medio de las calles y plazas acompañadas de música, danza, teatros callejeros.

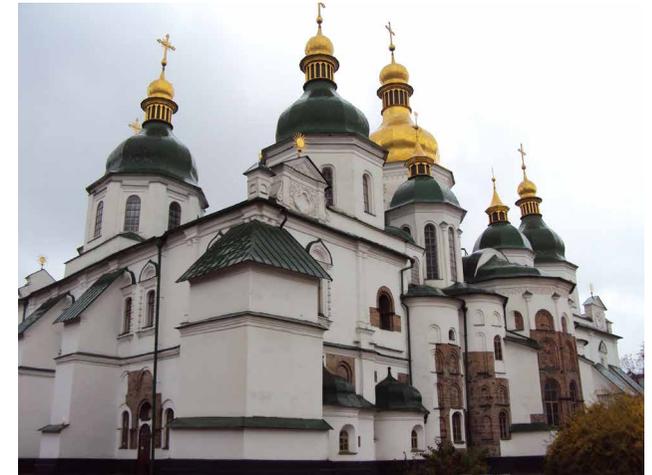
Para la cultura árabe los lugares de encuentro de uso espiritual son representados por las mezquitas. En Valencia se ha construido gran cantidad de mezquitas que no se han conservado hasta hoy, pero su lugar ocupan los siguientes edificios listados por Kawalec A.: La Catedral, las iglesias San Esteban, Santísimo Cristo del Salvador, San Juan de la Cruz, Santa Catalina Mártir, Santos Juanes, San Lorenzo, San Nicolás. La influencia islámica forma una parte indispensable en la formación del arte cristiano que se mezclan en proporciones variables.

En el periodo cristiano con la ampliación de la ciudad y la llegada de la nueva política urbanística muchos de los edificios públicos fueron cambiando de aspecto por motivo de los nuevos cánones de belleza en la segunda mitad del siglo XIV. Según la política urbanística de *Consell* entre 1350 y 1410 tenían que prevalecer la abundancia y la calidad de los centros religiosos y cívicos que representarían la riqueza de Valencia. Las nuevas amplias calles tenían que permitir un paso más libre y unas plazas espaciosas caracterizadas por la nueva trama urbana. Surge el proceso de proliferación de gran cantidad de iglesias, fábricas, monasterios afuera de la urbe con la influencia de Gótico. La Catedral, Iglesia de Santa Catalina, Iglesia de San Agustín, Iglesia de San Juan del Hospital edificaciones características de la época del medieval.

En el siglo XVI la llegada de nuevas corrientes ideológicas y científicas aporta un nuevo desarrollo en la ideología ciudadana. El desarrollo de la imprenta y el crecimiento de la industria editorial fomentan el interés por la educación y la creación de la Universidad de Valencia (Estudi General) aprobada por Fernando Católico en el año 1502. La construcción del monasterio de San Miguel de los Reyes situado en las afueras de la ciudad, Colegio del Corpus Christi (1611), Palacio de la Generalitat, reconstrucción barroca de la fachada de la Catedral de Valencia.

Kyiv

Partiendo de que la ciudad comienza su ampliación acompañado del proceso de la cristianización



Catedral de Santa Sofía de Kyiv. Elaboración propia



Lonja de la seda. Símbolo del auge de la producción sedera
<https://mentavalencia.com/wp-content/uploads/2019/11/lonja-fachada.jpg>

de la población, la edificación de uso colectivo durante el periodo de Kyiv de Rus tenía lugar mayoritariamente a edificios religiosos, así como catedrales, iglesias, capillas etc. Los primeros centros educativos se concentran bajo la gobernanza de la iglesia ortodoxa en los monasterios de Pechersk y Sofía.

La construcción de las edificaciones igual que de las puertas de la muralla procedía con la utilización de la técnica bizantina de *opus mixtum*. La iglesia de los Diezmos considerada la más antigua construida por primera vez en el año 996, fué reconstruida tres veces hasta ahora con el empleo adaptando diferentes estilos. Finalmente se encuentra en estado deribado como muchas de las edificaciones religiosas por causa de la orden directiva a las instituciones subordinadas “Sobre las medidas para fortalecer el trabajo antirreligioso” que equiparó la lucha en contra de la religión con la diferenciación de la clase social. En la actualidad las cimentaciones de la iglesia de los Diezmos son visibles para el público.

Otro lugar de uso colectivo fué la Catedral de Santa Sofía (1027). Al igual que la iglesia de los Diezmos el aspecto adquirido proviene de la influencia bizantina. Fue restaurada a finales del siglo XVII adquiriendo el estilo de barroco en la fachada y conservando su interior original hasta hoy en día. En la actualidad su monasterio ocupa el área de cerca de cinco hectáreas y medio. A mitades del siglo XIII Kyiv ha acumulado 8 plazas comerciales de uso público donde entre la ciudad y el casco urbano de la nobleza y el barrio obrero de Podil con el fin de uso de intercambio comercial y de justicia.

Los lugares públicos de uso ciudadano se consideran los pozos y posteriormente fuentes que por su uso compartido pueden llegar a adquirir una plaza. En el siglo XIX aumenta la cantidad de fuentes necesitadas para mejorar la higiene ciudadana, así como la fuente situada en Podil diseñada por Barskyi I. el autor de varias iglesias en el estilo de barroco.

En el siglo XVIII vuelve a predominar la construcción de edificios religiosos y la posibilidad de la educación se concentra en el poder de la Iglesia. Las primeras edificaciones de uso educacional aparecen a mediados del siglo XIX y la primera es la Universidad de Volodymyr (actual *Universytet imeni T. Shevchenka*).

5.6.2. Características del conjunto urbano

Para poder realizar una comparativa del paisaje urbano de la ciudad latina y la ciudad eslava se han escogido los planificaciones y dibujos tempranas y los que mejor representen la trama urbana. Así pues Kyiv (Plano de Kyiv, 1803. Fortificación de Pechersk, 1803) y Valencia (La axonometría realizada en base del plano de Valencia, Vicente Tomás Tosca, 1704) con diferencia de un siglo de antigüedad. Los planos de las ciudades representan con detalle la parcelación y

su relación con el espacios urbanos, permiten apreciar la densidad de las parcelas dependiendo de la zona.

El predecesor del plan de Kyiv que se ha escogido para el análisis corresponde al plano del año 1695, un documento que aún sin tener una escala precisa y proporciones exactas permite a través de un grafismo básico valorar como la población utilizaba el suelo, el carácter de edificación y el cercano entorno natural.

En el plano 1803 se observa alrededor de la fortificación de Pechersk una zona residencial con casas bajas y situadas de forma aislada. Durante la primera mitad del siglo XIX el monasterio de Pechersk constituye un distrito importante que se debe a la decisión del Pedro I en el año 1709 de construir una fortificación que recoge la estructura religiosa dentro de un recinto de protección. En el siglo XVIII el último constituye el centro administrativo de Kyiv, en cambio la *Ciudad antigua* (ucr. *Stare misto o Staryi Kyiv*) donde se ubicaba la antigua fortificación medieval tiene el papel de un centro histórico.

El plano del Vicente Tomás Tosca de la ciudad de Valencia en comparación al plano de Kyiv representa únicamente la planificación del ámbito amurallado de la clase alta. En los planos posteriores se puede apreciar la presencia de los Poblados Marítimos situados en la costa donde se realizan las actividades comerciales puertuarias. El elemento que trasmite la conexión del casco urbano con el área portuaria es la Alameda situada en el margen izquierdo del río entre del Puente del Real al lado del Palacio del Real y el Puente del Mar.

El aspecto de la trama urbana cristiana por su carácter se diferencia del carácter de las calles del periodo árabe que se debe a la política urbanística de *Consell* entre 1350 y 1410 que establecen la propuesta a la mejora del aspecto urbano de la ciudad. Para comprender mejor la trama urbana expuesta en el plano se ha referido a la fuente de Serra A. en el artículo *La Belleza de la ciudad. El Urbanismo de Valencia, 1350-1410* que expone las pautas del urbanismo en la época a cristiana. En este periodo la población de Valencia se ha visto con rechazo hacia el término urbano islámico que no cumplía las nuevas necesidades de los ciudadanos. El nuevo gobierno se aspiraba con la idea de unas calles rectas, plazas amplias rodeadas de edificaciones civiles y religiosas lo que daría un nuevo aspecto a la ciudad. Por ello se puede diferenciar en el plano la trama cristiana menos densa a diferencia de la antigua ciudad árabe que conserva algunas calles sin salida. La ciudad cristiana en el siglo XIV se tenía una repoblación lenta pero las medidas de higiene realizadas por la nueva gobernanza no eran suficientes para evitar la posterior peste negra.

Respecto a los materiales de construcción en el siglo XIII y XIV los materiales empleados eran de origen cercano lo que limitaba las construcciones. La utilización de la cantería en la construcción era más frecuente en los lugares más montañosos, la albañería es más propia de la llanura



formada por los materiales terrosos. Soluciones mixta de utilización de piedras y ladrillo, con el aglomerante de cal o de yeso. Más tarde de la segunda mitad del siglo XIV la utilización de piedra se hace más común, empezando por las plementerías de los edificios religiosos y a la vez aumenta la cantidad de construcciones en ladrillo tabicado.

En esta etapa de ocupación de suelo urbano en Kyiv las edificaciones habitualmente se sitúan de forma aislada en medio de la finca. Se encuentran parcelarios con el tamaño de fincas desde 0,03 Ha cuya mayor cantidad se concentra al lado de Pechersck y a lo largo de la calle central de *Podil*, en la zona portuaria. Las fincas más grandes se ubican al interior de la ciudad afuera del ámbito amurallado con el área de hasta 1,8 Ha.

Las reconstrucciones de Kyiv del siglo XII representan un asentamiento lleno de las edificaciones realizadas con la técnica de empalizado de madera. Las reservas de los bosques actuales son limitadas en comparación a la densidad de los bosques relictos existentes de entonces. La edificación de la vivienda con el empleo de madera no siempre era así durante todo el periodo medieval ya que era un material limitado y costoso. Antes de la industrialización de la ciudad la mayoría de las viviendas de la ciudad fueron construidas con adobe y el marco de ramas delgadas, lo que representa una técnica básica de la edificación.

La situación de gobernanza bajo el Imperio Ruso podría ser decisiva en la utilización de la última técnica de construcción, donde según cita Gavrikov D.C. el año 1714 el decreto del zar está previsto en la ciudad de San Petersburgo:

*“No construir casas de madera, edificar chozas de adobe.”*⁶

Aunque el decreto estaba dirigido a San Petersburgo podría tener influencia sobre el resto del territorio. La razón del decreto proviene de la problemática de la ausencia de resistencia al fuego de las edificaciones de madera. Por otro lado la madera es un recurso limitado y requiere tiempo para la renovación.

En el caso de Valencia las edificaciones se encuentran dentro de la muralla de forma muy densa que contrastan con los espacios de amplia huerta de regadío afuera de la ciudad. La ocupación de suelo es compacta con la edificación dispuesta en forma de hilera que completa todo el perímetro de la parcela. Las fincas de los conventos pueden tener una reserva de huerta interior. Si se compara Valencia con Kyiv sus espacios de producción hortícola se concentran afuera de la muralla, lo que permite una trama densa de viviendas. En Kyiv en *Stare misto*, dentro del espacio amurallado se puede encontrar fincas de tamaño más pequeño de cerca de 150 m² que mantienen el huerto propio.

⁶ Gavrikov D.S., Análisis y sistematización del concepto de edificios con entramado de, *Architecture and Modern Information Technologies*.

Fragmentos de los planos de las ciudades de Kyiv y Valencia

Arriba: Plano de Kyiv de 1803

Abajo: Axonometría realizada en base del Plano de Valencia de 1704, Vicente T. Tosca

6

EL PASO HACIA LA CIUDAD MODERNA



Imágenes:

Isda. **Barrio Ruzafa**. Recuperado de <https://mdfconstruccion.com/wp-content/uploads/2018/03/ruzafa-un-gran-lugar-para-vivir.jpg>

Dcha. **Casa con Quimeras**

Recuperado de <https://f.kyivmaps.com/photo/5195/utKqn.jpg>

La particularidad del siguiente paisaje consiste en las transformaciones que acompañan la urbe relacionada con los cambios socioculturales, económicos y tecnológicos. Un paisaje encintado caracterizado por un claro espacio interior y el otro exterior da paso hacia la su apertura hacia las afueras. La urbe donde la muralla o la fortificación tenía el papel de la defensa ahora es un obstáculo para su crecimiento. Una etapa llena de cuestiones del poder imaginar el nuevo entorno urbano, localización, sus extensiones y conexión con la ciudad antigua. La decisión que depende de las propuestas arquitectónicas, disponibilidad de recursos económicos e intereses sociopolíticos.

Diferenciado por los estilos arquitectónicos, la relación de los edificios con la calle, un uso particular del espacio urbano y el papel del arbolado. Un tipo de paisaje que en su momento representaba innovación y en la actualidad se percibe como una serie de lugares llenos de identidad.

6.1. Los cambios en la sociedad

Una serie de cuestiones entre el siglo XVIII y XIX han condicionado los cambios que sin duda afectan el paisaje. Es de interés averiguar las razones que han impulsado la ciudad industrial.

En el territorio español un largo proceso de transformaciones relacionadas con la propiedad de la tierra se ha producido entre la Desamortización de Godoy (1789) y la ley de Desamortización general de Pascual Madoz (1855). La desamortización de las llamadas “tierras muertas” consistía en pertenecientes a la iglesia y la nobleza que pasan a ser propiedad del estado donde luego la población tenía el derecho de adquirirlo y ser en su propietario. El objetivo del aumento de la riqueza a través de la potenciación de producción agrícola debería de impulsar los principios del liberalismo o del nuevo régimen. Como resultado ha proporcionado el enriquecimiento de la aristocracia y la burguesía empeorando las condiciones de los campesinos. La producción había aumentado, pero no la productividad, ya que la mano de obra era barata y no había inversiones en las tecnologías de producción. Pero en el lado positivo la última ley de desamortización ha permitido financiar el trazado ferroviario en la gran parte del país.

En el territorio ucraniano perteneciente al Imperio Ruso en el siglo XVIII adquiere transformaciones donde la Reforma de la secularización 1764 afecta la propiedad del poder religioso. Por lo que muchos pueblos cuyas tierras eran pertenecientes a los dueños de los monasterios pasaron a ser propiedad del estado. Finalmente las condiciones del trabajador campesino empeoraron con la legalización de la servidumbre firmada por la emperatriz Katerina II en el año 1783 dirigida

a provincias concretas entre las cuales estaba incluido el territorio de Kyiv. Las poblaciones agrícolas eran autogobernadas y autosuficientes similares por la gestión a una comuna y caracterizadas por la poca población reunida en unas aldeas (ucr. *jútir*) o pueblos (ucr. *seló*). El aumento de la servidumbre implicó el empobrecimiento de la población que seguía hasta la reforma emancipadora del año 1861, la reforma más importante liberal que ha permitido el comienzo del proceso de industrialización, el crecimiento poblacional y la riqueza de los campesinos.

En términos generales es evidente que el feudalismo en el territorio ruso ha cobrado mayor fuerza a finales del siglo XVIII en comparación a Europa donde su máximo apogeo coincidía con la finalización de la edad media y la caída del Imperio Bizantino en el siglo XV. Aunque las reformas liberales coinciden en el tiempo en ambos territorios el ejemplo España tiene más ventajas por la mayor acumulación de los bienes lo que proporciona mayores posibilidades del futuro desarrollo.

El nuevo periodo de industrialización permite el comienzo de la modernidad que potencia el crecimiento de las ciudades y exige la toma de las directrices de su futuro progreso. Así pues Valencia esta obligada a conducir el crecimiento de la ciudad comenzando por el derribo de las pétreas murallas y diseñando el espacio para la nueva clase social. En consecuencia aumentan sus conexiones con los Poblados Marítimos y la ampliación por medio del ensanche hacia el sur de la ciudad. En su lugar Kyiv desarrolla su núcleo urbano con el fin de la unión urbanística rellanando los espacios sin ocupar. Surge una estable conexión con el margen izquierdo del río que abre nuevas posibilidades hacia la expansión de la ciudad.

6.2. Modalidades del crecimiento urbano

El crecimiento de las ciudades partiendo de la posibilidad de la ampliación por el continuo edificado o por la incorporación de los núcleos colindantes en el área urbana se puede diferenciar de tres modalidades:

- *El crecimiento por extensión. Acción puramente administrativa de incorporación de municipios limítrofes*

- *La anexión del continuo edificado*

- *La estructuración del crecimiento a partir de un sistema de infraestructuras-enlaces con los núcleos existentes en la periferia de la urbe central.*⁷

Las modalidades de crecimiento son los principales agentes claves de la transformación urbana entre el siglo XIX y XX. El crecimiento por anexión representa una modalidad de crecimiento urbano caracterizado solo por la acción de la Administración que suma al núcleo central los territorios pertenecientes a las poblaciones satélites. Este proceso tiene lugar en ambas ciudades de origen eslavo y latino a partir de la segunda mitad siglo XIX.

Crecimiento por anexión en Kyiv se resume en la siguiente tabla partiendo de los datos elaborados por Svitlana Arkhypova en su artículo titulado *La dinámica de la ampliación de los límites de Kyiv en el siglo XX: Aspecto histórico-geográfico* donde describe el proceso del crecimiento urbano de Kyiv a partir de la anexión de los territorios colindantes a partir de los finales del siglo XIX. La mayoría de los núcleos colindantes así como *Voskresenska Slobidka*, *Pozniaky* son conocidos como pueblos desde el siglo XVI, *Mykhaylivska Borschagivka*, *Nikolska Borschagivka*, *Bratska Borschagivka*, *Sofiivska Borschagivka* y *Petropavlivska Borschagivka*, *Kujmisterska Slobidka* - XVII, *Zhuliany* y *Mykilska Slobidka* - XVIII.

Año de anexión	Nombre del poblado, territorio, isla
1851	Shuliavka (de arriba en relación a la carretera Kyiv-Kursk)
1881	Shuliavka (de abajo)
1889	Zvirynets', Baikova gora, Protasiv Yar (barranco), Verkhnya Solom'yanka, Shuliavka, Priorka, Kurenivka, Isla de Trukhaniv ostriv

⁷ Enrique J. Giménez Baldrés, Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia, p. 157

1908	Zabaikov'ya, cementerio de Baikove
1910	Verkhnya Solom'yanka, Nyzhnya Solom'yanka, Kuchmynyi Yar y Protasiv Yar (barrancos), Batylleva Gora (colina)
1914	Karavaevi Dachi, de nuevo Shuliavka (de abajo), Kazenni Dachi, cementerio de la iglesia de Shuliavka
1918	Demiyivka, Saperna Slobidka
1919-1921	Sviatoshyno
1921	Pushcha Vodytsia, Galagany, Nyvky, jutory Grushky, territorio de la colonia de Rubezhivka, Mysholovka; zonas "Lysa gora" (ucr. sig. Monte pelado), "Vytyanski polia" (campos), "Teremky", Golosiyivschyna, Kytayevo, bosques de Demiyivka; pueblos Chervonyi Traktýr, Pyrogovo, Khotiv, Gatne, Vita-Lytovska.
1923	Katerynivka, fincas de la Universidad Politécnica, jútir Mykylkiy, Górenka, Kostyantynivka, Mostysche con el jútir Berkovets', Romanivka con el jútir Lyubka, jútir Vyshnevskiy, Bilychi, jútir Digtyarí, Stara Chókolivka, Nová Chókolivka, Pronevschyna, Sovký, Chervonyi traktyr, jútir Golosiyivskiy, Oleksandrivska Sloboda, Vita-Lytovska, isla Galernyi ostriv, isla Pokal ostriv, Mysholovka, fortificación Lysogirska, antigua fábrica de Ladrillo; bosques de Kyiv, Sviatoshyno, Mezhyguirya; tierras del monasterio Florivskiy, Stará Darnytsya, Nová Darnytsya, Mykilska Slobidka, Kukhmisterska Sl., Oleksandrivska Sl., Voskresenska Sl., Peredmostova Sl., Poznyaky, polígono de tiro, aeródromo

La anexión se produce hacia el oeste donde aparte de los pueblos y también los territorios como colinas y barrancos ocupados por *jútir*. La disposición cercana de los núcleos en el margen derecho posibilita una anexión temprana. Los primeros núcleos del margen izquierdo del río son anexionados el 1921 y hasta este momento solo isla de *Trukhaniv ostriv* es anexionada antes en el año 1889.

La información sobre los núcleos anexionados por la ciudad de Valencia para el desarrollo de este trabajo son facilitados por Enrique J. Giménez Baldrés en su tesis doctoral *Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia*.

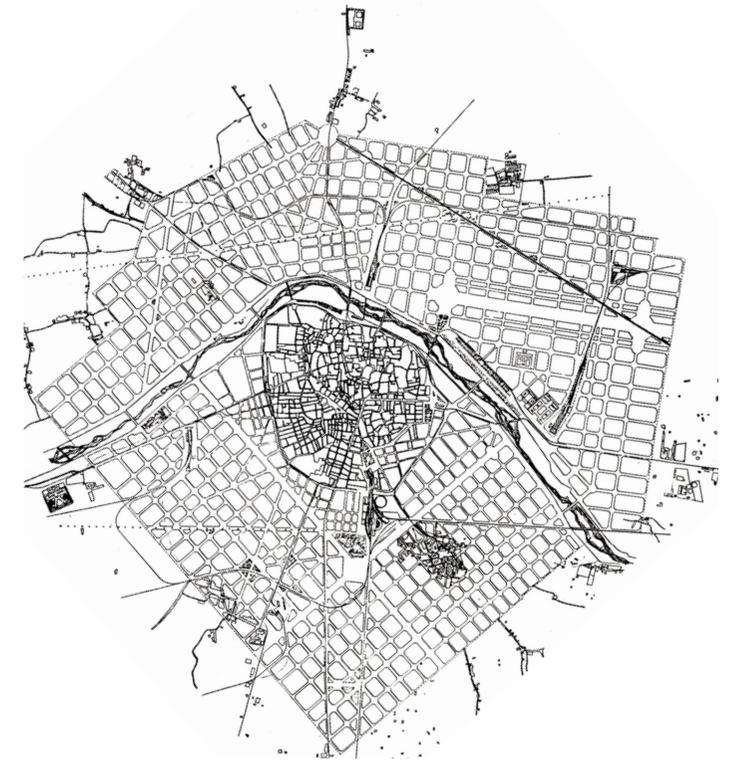
Año de anexión	Nombre del poblado, territorio, isla
1870	Patraix
1872	Beniferri, Benicalap, Ruzafa,
1882	Benimaclet, Rascanya, Els Orriols
1888	Borbotó, Capresa
1891	Mauella, Rafalell, y Teuladella
1897	Carcel Modelo, Vilanova del Grao, Pueblo Nuevo del Mar (tres enclaves urbanos: Cabanyal, Canyamelar, Cap de França)
1898	Massarrojos
1900	Benifaraig

Gran importancia para Valencia tuvo la anexión de Ruzafa que sostenía grandes terrenos en dirección sureste y permitía un acceso a la Albufera. También la acequia que discurría por Ruzafa de Rovella a la que se vertían los desagües de Valencia. La fuerte independencia económica de Cabanyal le proporciona su longeva resistencia hacia la anexión por el núcleo urbano central.

La localidad central facilita la anexión de los territorios adyacentes, a potenciar y asegurar la actividad urbanizadora que en adelante estará relacionada con el establecimiento de los ejes viarios para facilitar la conectividad.

El crecimiento por enlace está caracterizado por planificación y construcción de los ejes viarios favorecen la urbanización. Las vías suelen surgir de forma natural como causa de la presencia de su uso y actividad económica. Como ejemplo de crecimiento de la ciudad por enlace se encuentra en Valencia en la propuesta de Casimiro Meseguer en el 1802 donde se propone una mejora de la conectividad con el Cabanyal. En este periodo había una constante comunicación con la costa posibilitada por el desplazamiento veloz de los carruajes e impulsada por la actividad playera acompañado del deseo de tener una residencia veraniega. Así pues la Avenida de los Aliados es el recorrido ancho y de trazado recto que sigue el paseo de la Alameda conformando el único que permite el paso cómodo de los carruajes. Con el tiempo ha dejado de hacer frente a la cantidad de tráfico y la cantidad de actividades que se producían a lo largo del recorrido. El resto de los caminos que seguían hasta la orilla eran de carácter estrecho y normalmente acompañaban el recorrido de las acequias llegando de forma perpendicular hacia la costa.

La solución de conexión representaba el trazado del nuevo eje Paseo de Valencia al Mar (actual



Planificación de la extensión de las ciudades de Kyiv y Valencia

Izda.: Elaboración propia. Copia del plano de Kyiv de año 1833
 Dcha.: Enrique J. Giménez. Copia del Plano Ensanche, 1907.
 Recuperado de Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia.



El barrio residencial de la extensión de Nova Budova en los años 70 del siglo XIX. Al fondo la Universidad de Volodymyr. Recuperado de <http://starkiev.com/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B5-%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5->



Calle Gran vía Marqués del Turia. Recuperado de <https://offloadmedia. feverup.com/valenciasecreta.com/wp-content/uploads/2018/06/21094439/gran-via-marques-del-turia.jpg>

avenida de Blasco Ibañez) que en la actualidad tiene una anchura de 100 m. El paseo ofrecía el suficiente espacio para las calzadas a cada lado de la franja verde central que ocupa la mitad de la sección. El proyecto inicial preveía la disposición de residencia de baja densidad con parcelas de entre 7.500 y 10.000 m² a cada lado del paseo que eran difíciles de realizar, ya que solventaban la necesidad de alojamiento solamente de pocas personas y no creaba un espacio recogido dentro del paseo. La ventaja del paseo consistía en la posibilidad de llegar justo a la zona central del Cabañal.

El crecimiento de la ciudad por extensión por medio de una propuesta del plan general a partir del siglo XIX se puede encontrar en ambas ciudades del presente estudio. De esta forma en Valencia después del derribo de las murallas la cuestión de alojamiento se solucionaba por medio del ensanche. La propuesta del plano que cobraba una importancia decisiva pertenecía a Joaquín M^a Arnau Miramón del año 1884. La disposición de una trama rectangular enlazada a los ejes de las Grandes vías dispuestas 45 grados en relación con la vía ferroviaria. Debían de presentar por su uso unos ejes que eran amplios en su ancho y en la longitud. La idea de situar unas líneas basales para cuando proceda la construcción del siguiente ensanche con las próximas grandes vías y así sucesivamente. Longitud de las vías según E. J. Giménez Baldrés de la orientación suroeste-noreste es de 1450 m y noroeste-sureste de 1830 m.⁸

La ciudad de Kyiv el plano de ampliación de la ciudad es propuesto por el arquitecto municipal Beretti V.I. en los principios del siglo XIX. Su objetivo consistía en la consolidación de la ciudad en un conjunto urbano. Como el punto de enlace se escogió la ciudad antigua desde la cual fue propuesto el trazado de las calles principales. Los ejes de *Volodymyrska vulytsia* y de *bulvar Bibikova* marcaban las primeras tendencias de ampliación. La seguida calle *Khreshchatyk* es paralela a la anterior *Volodymyrska vulytsia* donde el ensanche siguiendo su trazado se adaptaba a la calle *Vasylykivska vulytsia* ampliando la trama urbana hasta llegar al río *Glybochytisia*. El plano propuesto por Beretti V.I. formaba base de la extensión de la ciudad hasta los principios del siglo XX.

El crecimiento ocupacional del territorio producido como resultado de la industrialización conllevaba una la mejora de la calidad de comunicación de los núcleos. El proceso de industrialización en la ciudad eslava y latina llegaba prácticamente al mismo tiempo. En el año 1852 comenzó la llegada del ferrocarril a Valencia que comunicaba el puerto acompañado del objetivo de comercialización de los productos agrarios por vía marítima. La estación ferroviaria se sitaaba en el sur del casco antiguo y llegaba al Cabanyal cruzando el río Turia.

⁸ Enrique J. Giménez Baldrés, Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia, p. 171

En el año 1870 terminaba la conexión ferroviaria Kyiv – Kursk (Bielorus), dirección este y posteriormente el año 1873 el enlace con Brest (Bielorus), dirección oeste fomentando el crecimiento urbano en el margen izquierdo de *Stara Darnytsya, Nova Darnytsya, Kujmisterska Slobidka*. A la vez que se realizaba la construcción del puente ferroviario también se construía la estación que se ubicó en el valle del río Lybid'. La construcción del ferrocarril a través del río aceleró el proceso ocupacional de la orilla izquierda del río Dnipró. El objetivo de la construcción de la línea ferroviaria tenía sus inconvenientes, así como el relieve del territorio de ciudad antigua y la superación del amplio río. Para facilitar la pendiente se construía la línea a lo largo de los valles de los ríos Lybid y Syrets que constituían las afluentes del río Dnipró.

Las modalidades de crecimiento constituyen las primeras razones de las transformaciones urbanas de los últimos dos siglos. Su presencia se encuentra en ambas ciudades y se va a ver con más detalle en los próximos apartados.

6.3. De la ciudad antigua a la ciudad moderna

Kyiv, el conjunto de tres

Hasta la segunda mitad del siglo XX la ciudad de Kyiv constituía un paisaje donde los complejos de los monasterios e iglesias con algunos centros educativos dominaban sobre un fondo de casas bajas dispersas regularmente en el territorio. La historiadora de arquitectura y crítica del arte, soviética y rusa Eugenia Kyrychenko en su artículo *El Sur de la Rusia Europea* del libro *Ser filósofo es el destino...* describe la problemática de la arquitectura de Kyiv durante el proceso de modernización. En los principios del siglo XIX los barrios de *Pechersk*, la ciudad antigua (ucr. *Stare misto*) y el barrio obrero *Podil* o *Ciudad baja* (ucr. *Nyzhnie misto*) constituían dos entidades desunidas urbanísticamente. Cada formación urbana tenía su propia independencia administrativa, legal y económica, pero los órganos administrativos estatales estaban ubicados en el territorio de *Pechersk*.

El arquitecto de *Kyiv* Andriy Melenskyi en el año 1808-1809 realizó la primera propuesta de unir las tres formaciones urbanas un único conjunto. Él desarrolló varios planos generales de la ciudad, el del 1808-1809 y supervisó la colocación de varias calles principales (*Khreschatyk, Pecherska* etc).

El barrio *Podil* en el año 1811 sufre un incendio que destruyó por completo la parte desde las colinas de la *Ciudad Alta* hasta el río *Glybochytsia* cuyo canal sirvió de cierta barrera de expansión del incendio. El año después fue aprobado el plan de reconstrucción del *Podil* propuesto por William Hastie y Andriy Melenskyi. El nuevo trazado de calles propuesto representaba una

retícula regular paralela al río Dnipró con las calles principales con mayor anchura. En primer lugar se reconstruyó la parte más cercana al centro urbano según el plan previsto. La segunda parte de *Podil* hacia el noroeste conserva su trazado irregular hasta los años 60 del siglo XIX creando el bulevar de *Verkhnyi val* por encima del río Glybochytsia.

El emperador Nicolás I en el año 1831 tenía la intención de transformar a Kyiv en un centro fortificado y ordenó la construcción de la fortificación de *Pechersk* que en seguida perdió su fuerza en el año 1844. Un poco antes el arquitecto municipal Vikentiy Beretti en el año 1837 formó el nuevo plan general sobre la base del plano pasado de Andriy Melenskyi. El crecimiento de Kyiv fue determinado hacia el oeste a partir de la nivelación de los fosos y los terraplenes. Los tres barrios desunidos por el complejo relieve por primera vez han adquirido una conexión urbanística. El nuevo centro urbano según la propuesta tenía que poseer de la abundancia de centros educativos y un nuevo foco administrativo comunicado con el centro religioso de *Stare misto*. De esta forma han surgido la Universidad de Volodymyr, institución de educación General Secundaria de Mujeres, el Instituto de Doncellas Nobles y el Cuerpo de Cadetes etc. que forman las nuevas dominantys del paisaje y nuevos usos.

Ha sido elaborada la estructura de los nuevos ejes urbanos *Kreschatyck*, *Volodymyrska*, *Aleksandrivska* y *Velyka Vasylkivska* que formaban la base para el resto de retícula urbana. Una gran avenida seguía del *Bulvar Bibikova* comunicando la plaza de la universidad con la *Ciudad antigua* enlazando con la Catedral de Santa Sofía y terminando en la Iglesia de los Diezmos y en la Catedral de San Andrés. Delante de los monasterios de Santa Sofía y de San Miguel fueron proyectadas plazas cuadradas comunicadas con una calle de 300 m de longitud. La formación del eje de la calle de Kreschatyk se hizo paralela a la calle *Volodymyrska vulytsia* y se unía con la plaza de la Duma de la ciudad donde fue situada el poder legislativo (actual lugar de la plaza Maidan Nezalezhnosti). La ciudad de Kyiv seguía su crecimiento utilizando el plan general de Vikentiy Beretti como base hasta el año 1917.

En la parte nueva del ensanche al lado del río *Lybid* fueron ubicados los nuevos barrios de *Nova budova* (ucr. *Nueva construcción*) y *Solomianka* que estaban destinados para la residencia de la población desalojada de la zona que rodeaba el monasterio de Pechersk por su función militar. Al mismo tiempo del levantamiento de la universidad de Volodymyr comenzó la construcción de la zona residencial de la aristocracia situada en la colina entre la ciudad antigua (ucr. *Stare misto*) y la fortificación de Pechersk. Aparte de vivienda se construyó un cúmulo edificios en apartamentos con la finalidad de arrendamiento.

En los años 70 del siglo XIX la administración de la ciudad de Kyiv le dio el permiso al ingeniero y empresario ruso Amand Struvé para la construcción del sistema de suministro y purificación

de agua del río Dnipro. El arquitecto ruso Alexander Schille era el encargado de los proyectos arquitectónicos de edificios de estaciones de bombeo, filtros, fuentes y torres de agua que disponían de la parte alta de las colinas.

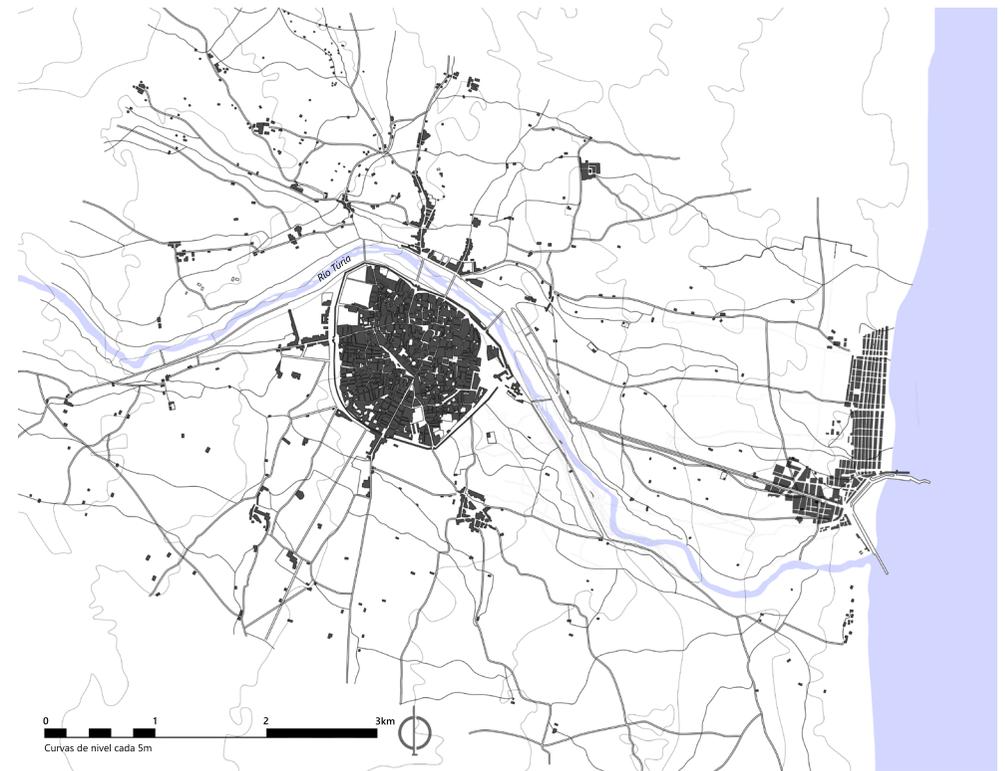
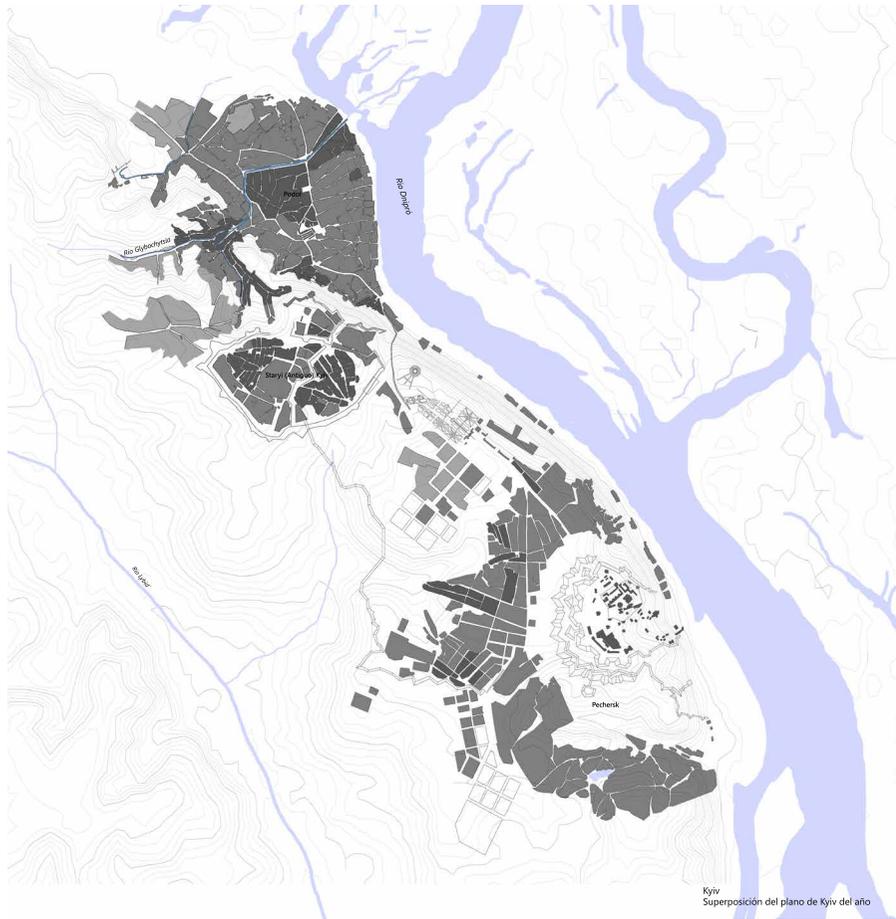
El desarrollo económico de ciudad se caracterizaba por los principales ingresos de la industria de azúcar de remolacha. La cuestión de transporte se facilitó con la construcción de la línea ferroviaria Kyiv-Kursk-Moscú en el año 1870. En el año 1873 Kyiv se enlazó en dirección noroeste con Brest (Bielorus) y en el 1875 en dirección sureste con la línea Kharkiv-Mykolaiv. A la vez que se realizaba la construcción del puente también se construía la estación que se ubicó en el valle del río Lybid'. La construcción del ferrocarril a través del río aceleró el proceso ocupacional de la orilla izquierda del río Dnipro. El trazado de la vía ferroviaria se facilitaba en la ciudad utilizando las pendientes de los valles de los ríos existentes, de los ríos Lybid y Syrets.

Los años 90 del siglo XIX eran significativos en la ciudad de Kyiv por la construcción del primer tranvía eléctrico, sistema de abastecimiento de agua con torres de agua y sistema de alcantarillado. El sistema de tranvía tenía un intensivo uso por la ciudadanía y se ampliaba hasta la motorización de la ciudad de los mediados del siglo XX.

El intensivo desarrollo de la ciudad a posibilitado la construcción de una serie de parques que han proporcionado a la ciudad lugares de uso recreativo. Los parques seguidos situados en las colinas del río Dnipro fueron desarrolladas alrededor del monumento de kniaz Volodymyr (1853) situado en las pendientes detrás del monasterio de San Miguel de las Cúpulas Doradas. El siguiente hacia el sur parque de Khreshchatyi con teatro, escenario de concierto, restaurante y paseos que comunicaba con los jardines reales del Palacio Mariyinski. Detrás del Palacio Real en las colinas se formó el parque Mariyinski de uso público. Los parques terminaban con la Iglesia de la tumba de Ascold que en los años 1890 se unieron con el parque del general de Amosov ubicado en el distrito de Pechersk (Parque Amosovsky). Entre los años 1909-1912 se construyó el paseo de Pedro que unió los jardines reales en el alto con la ribera del río con la finalidad de paso de los carruajes y los coches.

Valencia, el ensanche y la población de Cabanyal

El crecimiento urbano en el siglo XIX iba unido al crecimiento poblacional que se triplicó en noventa años después del 1840. Las causas de la iniciativa de la expansión de la ciudad consistían en la escasez de suelo edificable, malas condiciones higiénicas de las viviendas y el elevado precio del alquiler producido por la alta densidad de población en el proceso de constante crecimiento. El alto precio de los solares obligaba a subir la altura de los edificios para compensar el coste. El crecimiento de la ciudad por medio del ensanche sirve de solución



Los planos de las ciudades dispuestos a la misma escala muestran el ámbito de ocupación en el territorio y la densidad de la edificación: Kyiv - dispersa, Valencia - compacta

Izda: Copia del plano de Kyiv de 1803

Dcha: Copia del plano de Plano de Valencia y sus alrededores 1882

y cambia la organización de la ciudad.

El derribo de las murallas fue concedido en el año 1856 que causó el enfrentamiento del Ayuntamiento y la Capitanía General por la discusión de la titularidad de los terrenos que finalmente llegaron pertenecer a la ciudadanía. La demolición del muro que formaba parte de la propia identidad de la urbe cambió su imagen por completo. Los edificios que colindaban él perímetro se reconstruían para dar la cara hacia el exterior. Los terrenos liberados de la muralla se convirtieron en una avenida arbolada.

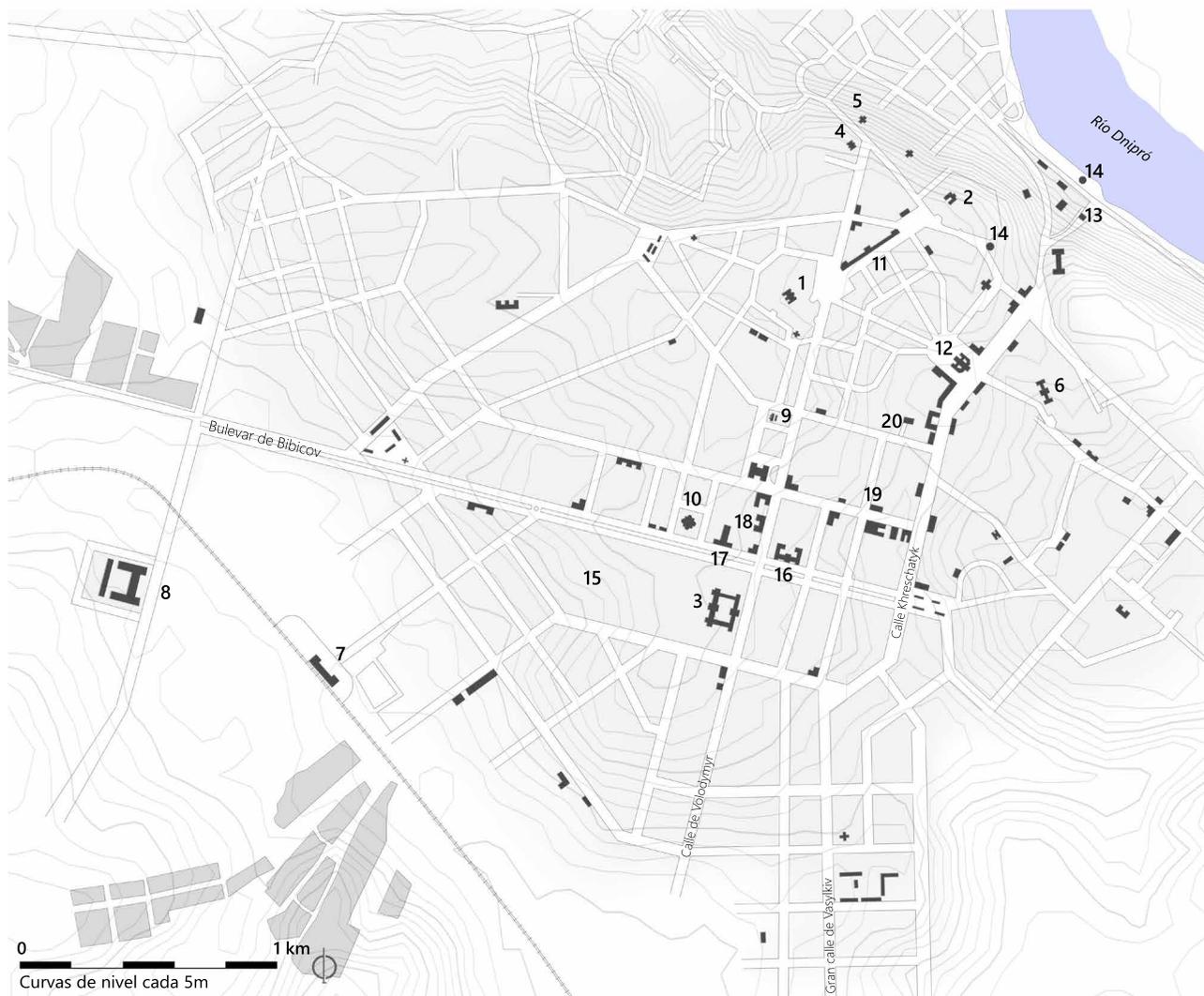
La propuesta del primer ensanche se planteó en el 1858 aunque no fue aprobado por el gobierno central, pero ha sido la primera prueba de organización del nuevo espacio. Un nuevo modelo urbanístico en forma de retícula esperaba a Valencia con el plan realizado por José Calvo, Luis Ferreres y Joaquín María Arnau en el 1887.

Previamente en el año 1852 comenzó la llegada del ferrocarril a Valencia comunicando el puerto con la capital con el objetivo de comercialización de los productos agrarios por vía marítima. La estación ferroviaria se sitúa en el sur del casco antiguo.

El nuevo plan del ensanche del 1858 de Monleón proponía una trama compuesta por manzanas que se adaptan al sistema viario y una simetría hacia un eje central. Cuatro tramos no equidistantes de una calle central de 15 m de anchura creaban una envolvente exterior de la muralla. El plan no llegó a aprobarse por el Ayuntamiento, pero si se realizaron las prolongaciones de las calles de Cuarte y San Vicente. La calle de Ruzafa conformaba una calle más del ensanche conservando su disposición. Se proyectaron y se realizaron a finales del siglo una plaza semicircular en frente del Puente del Mar que conectaba con un eje Camino del Grao, (actual Navarro Reverter) en el casco antiguo y otro en el ensanche (actual calle de Cirilo de Amorós).

Cuando llegó la aprobación del Plan de Ensanche del 1887 ya existían las calles del Puerto, Pizarro, Hermán Cortés e Isabel la Católica. La Gran Vía del Marqués del Turia fue planificada en el último ensanche. La nueva Gran Vía de Fernando el Católico se situaba de forma perpendicular en relación con la Gran Vía del Marqués del Turia con una división por medio del ferrocarril. Estos dos ejes representarán una base importante para el enlace de una grande parte de la futura ciudad. La unión de la ciudad con el antiguo pueblo de Ruzafa se adaptaba a la trama urbana acotando un espacio rectangular. En el Plan de Ensanche estaba previsto en como el actual Mercado de Colón.

Ordenanzas especiales para la zona del ensanche del *Plano de Valencia del 1912*, de los autores Francisco Mora y Vicente Pichó. La ordenación del ensanche explica el uso preferentemente



LEYENDA

- 1-Monasterio de Santa Sofía (1027)
- 2-Monasterio de San Miguel (1113-años 1930, segundo levantamiento 1997-1998)
- 3-Universidad de Volodymyr (1837)
- 4-Iglesia de los Diezmos (primer templo-año 996, tercer templo 1824-1928)
- 5-Iglesia de San Andres (1754)
- 6-Instituto de doncellas nobles (1838)
- 7-Estación ferroviaria (1870)
- 8-Cuerpo de cadetes (1851)
- 9-Puertas Doradas (siglo XI)
- 10-Catedral de San Volodymyr (1882)
- 11-Institución para la gestión de las provincias del Imperio Ruso (1857)
- 12- Edificio del consejo de la nobleza (Edificio de la Duma) (1876-1941)
- 13-Monumento del Knyaz Volodymyr
- 14-Torre de agua
- 15-Jardín botánico
- 16-Gymnasium de hombres N1
- 17-Gymnasium de hombres N2
- 18-Teatro
- 19-Gymnasiym de mujeres
- 20-Escuela de música

Plano de la parte central de Kyiv. Copia del plano de 1879. Elaboración propia

residencial del suelo con solo un pequeño porcentaje para las industrias. La residencia planificada dispuesta en forma de edificaciones entre medianeras adosadas formando las manzanas influenciadas por la idea de Ildefons Cerdá.

En el año 1923 se produce el golpe de Estado y se generan alteraciones en las instituciones políticas del país. Más tarde en el año 1929 se anuncia plano aprobado por el Ayuntamiento con el nombre «Lo que será Valencia dentro de breves años, según el plan de reformas aprobado por nuestro Ayuntamiento».

Los sucesos más característicos de los años veinte han sido relacionados con las transformaciones del casco antiguo. En este periodo sucedió una ocupación de suelo de forma irregular en las entradas de la ciudad en el Monteolivete, En Corts, la zona de la calle de Sagunto, los antiguos caminos de huerta, la franja portuaria, los poblados colindantes Benicalap, Benimamet, Patraix.

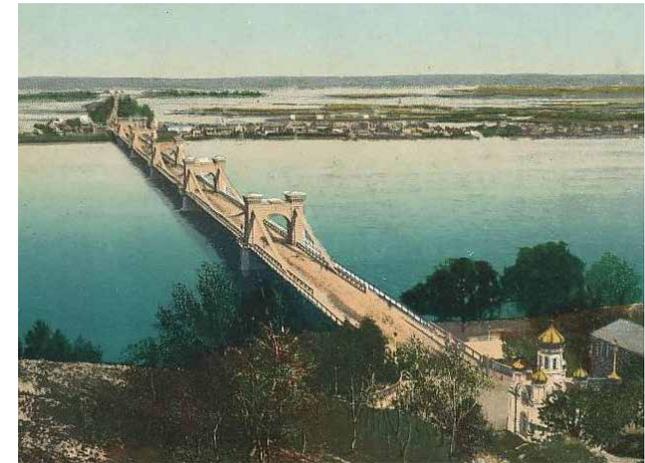
El análisis de las ciudades en el periodo de modernización proporciona una visión detallada sobre la secuencia de los sucesos que transforman el entorno. Las industrias han creado una serie de fábricas que marcan las nuevas dominantes en el panorama. Los cambios urbanísticos seguían proporcionando en Kyiv el paisaje extenso, aunque más compacto por causa de la formación de una serie de edificios en medianería. En Valencia el nuevo ensanche tiene una forma compacta caracterizada por unas visuales rígidas de la perspectiva.

6.4. Infraestructuras para la ciudad nueva

6.4.1. Puente, la herramienta de colonización del territorio

Los puentes desde siempre han fomentado el crecimiento urbano a su alrededor. Su construcción depende del desarrollo tecnológico y económico y del ancho del río. Los puentes forman una parte integral del paisaje urbano y representan una imagen de innovación y de las posibilidades económicas de ciudad. También es una infraestructura bajo el primer riesgo del daño en un conflicto entre sociedades. En la siguiente comparación se pretende ver la dependencia del crecimiento urbano de las ciudades fluviales en relación con la amplitud del río correspondiente.

En el caso de Kyiv el enriquecimiento económico del siglo XIX ha ofrecido la posibilidad de construir dos puentes para cruzar el río Dnipró, uno de los cuales es ferroviario. En Kyiv hasta mediados del siglo XIX no había enlace con la orilla izquierda de carácter persistente, pero el enlace se realizaba por medio de las barcas o balsas lo que posibilita la comunicación comercial Este-Oeste. El impacto dimensional del río es tan grande que entre los siglos XVIII-XIX su



Puente Catenario de Nicolas, 1910.
Recuperado de <https://www.retroua.com/wp-content/uploads/2014/04/534f9a31576ef-%20%20%BC%20%BE%D1%81%D1%82%201910%20%D1%84%D0%BE%D1%82%D0%BE%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%BA%D0%B8%D0%B5%D0%B2%D0%B0%201910%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4.jpg>



Puente del Mar. Elaboración propia



Puente de San José. Elaboración propia

trazado geográfico sirve de límite de separación del término administrativo Gobernación de Kyiv.

Las crónicas mencionan la existencia de un puente en el periodo de Rus de Kyiv situado al norte de Kyiv en Vyshgorod. El primer puente de cadenas de Nicolas diseñado por el ingeniero ferroviario británico Charles Vignoles se sitúa en la orilla de Pechersk entre 1847-1853. Se situó en la parte baja de Pechersk comenzando desde una plaza con una iglesia creando nuevos recorridos para conectar la ciudad en el alto. El puente de Nicolas en el año 1920 ha sido derivado, más tarde en el año 1925 sustituido por el puente de Eugenia Bosh apoyado en los soportes existentes del puente anterior. El último ha durado hasta en año 1941 donde ha sido derivado en la Segunda Guerra Mundial por las tropas soviéticas. En el 1965 en el mismo lugar fue erigido el puente Metro que sigue siendo el puente proporciona el mayor tránsito con el margen contrario del río.

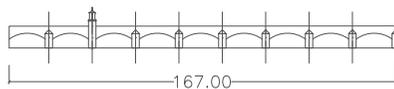
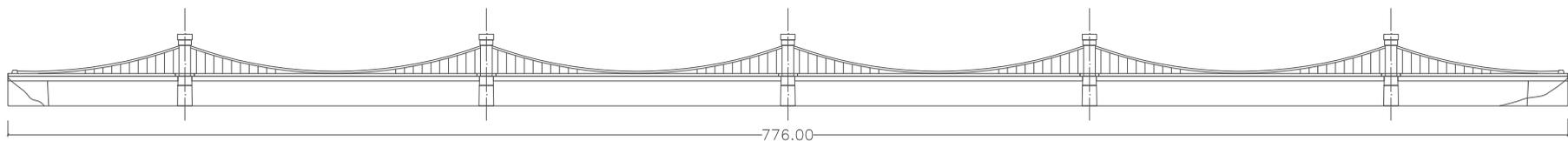
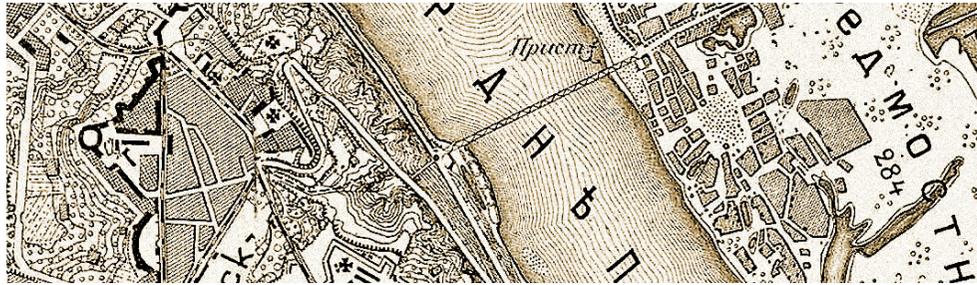
En Valencia la comunicación con la orilla opuesta existía desde la época romana que hacía real la comunicación comercial en dirección Norte-Sur de la vía Augusta. Aguas arriba del actual puente de Trinidad en el lugar de las actuales torres Serrano se ubicaba el puerto existente desde el periodo romano hasta una parte del periodo visigodo, sustituido en el periodo árabe. El puente estaba ubicado aguas arriba del puerto coincidiendo con la vía augusta. En la época árabe fueron erigidos varios puentes el primero de los cuales ocupaba el lugar del actual puente de los Serranos estaba en frente de la puerta de *Bab al-Qantara* (sign. árabe – la Puerta del Puente) siglo XI.⁹

Durante le era cristiana en el 1402 se construye el puente de la Trinidad y durante bastantes años se conforma con dos puentes. Con la ayuda de la Fábrica de Murs y Valls y Fábrica Nova dita del Río son construidos los siguientes puentes: el Puente de Serranos (1518), el Puente del Mar (1596), el puente del Real (1599), puente de San José en el 1608.

Respecto a la historia de los puentes de Valencia Durá-Aras, M. M., Gielen, E., & Palencia-Jiménez, J.-S en la *Evolución de los puentes del antiguo cauce del Río Turia: orígenes y efectos sobre el desarrollo de la ciudad:*

“Hasta el siglo XIX, la construcción de puentes fue lenta y no estrictamente necesaria, la ciudad tenía una coyuntura más defensiva y hasta prácticamente el año 1500, subsistió con un solo puente. Fue a finales del siglo XVIII y principios del XIX con la instauración de la era cristiana cuando la ciudad sufrió una de sus principales transformaciones junto con la construcción de cuatro nuevos puentes. Estas nuevas vías de enlace que coincidían con arterias de comunicación de poblaciones referentes del momento (caso de Alboraya)

⁹ Ferrandis Montesinos, J., *Las murallas de Valencia. Historia, arquitectura y arqueología. Análisis y estado de la cuestión*, p. 380



permitieron nuevos asentamientos en el orto margen del río, lo que fomento una nueva forma urbana al expandirse la ciudad por el margen izquierdo.”¹⁰

La autora subraya que en Valencia que hasta el comienzo de la época cristiana la presencia de un solo puente satisfacía las necesidades de la ciudad. Y se había mencionado antes la aparición de nuevos puentes ha fomentado la actividad comercial en las entradas y la ocupación residencial en la orilla opuesta.

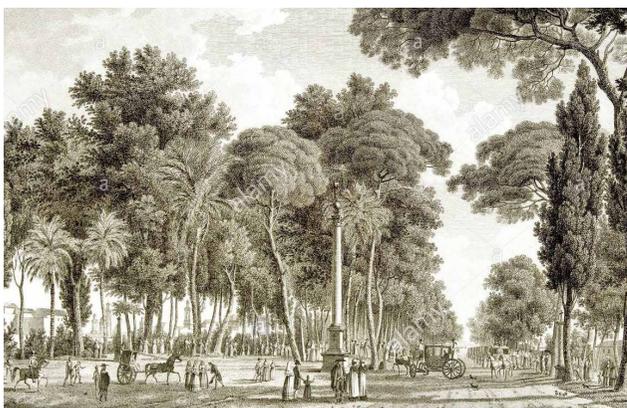
Después del análisis de los puentes de las ciudades se puede ver que la ocupación del margen opuesto del Kyiv se produce mucho más tarde que en Valencia. No solo por la sección necesaria del puente que supera más de cuatro veces la valenciana, sino que también por la falta de

¹⁰ Durá-Aras, M.M.; Gielen, E.; Palencia-Jiménez, J.-S. *Evolución de los puentes del antiguo cauce del Río Turia: orígenes y efectos sobre el desarrollo de la ciudad.* p. 12

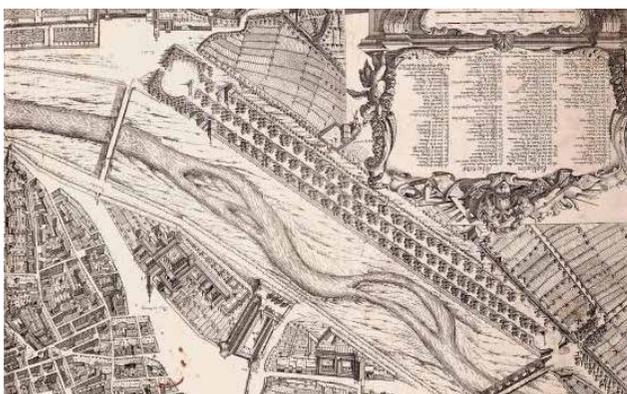
Planos: izda.: **Puente Catenario de Nicolas**, Plano topográfico de Kyiv de 1896. Recuperado de <http://semiletov.org/kiyograd/karty.html>

dcha.: **Puente de Serranos, Puente de Trinidad, Puente del Real**, Axonometría realizada en base del Plano de Valencia, 1704 Vicente T. Tosca Recuperado de https://e00-el-mundo.uecdn.es/assets/multimedia/imagenes/2014/03/31/13962481158504_997x0.jpg

Secciones: Arriba: **Puente Catenario de Nicolas**, años de existencia 1853-1920, anchura - 16 m; abajo: **Puente del Real**, años de existencia 1599-actualidad, anchura - 27.3 m. Elaboración propia



Paseo la Alameda, Alexandre de Laborde , 1808. Fragmento del grabado de la Alameda de Valencia Recuperado en: <https://c8.alamy.com/comp/P6DJMY/valencia-vista-del-paseo-de-la-alameda-dibujo-de-lieger-grabado-siglo-xix-P6DJMY.jpg>



Paseo la Alameda, Axonometría realizada en base del Plano de Valencia, 1704 Vicente T. Tosca Recuperado de https://e00-el mundo.uecdn.es/assets/multimedia/imagenes/2014/03/31/13962481158504_997x0.jpg

recursos económicos y tecnológicos. Cuando en Kyiv se produce la construcción del primer puente pétreo al mismo tiempo en Valencia ya existen diversos puentes que en la actualidad representan un patrimonio arquitectónico y de ingeniería civil. Los mismos han elaborado un sistema socioeconómico que ha desarrollado el sistema de construcción, mantenimiento y gestión.

6.4.2. Bulevares, el espacio lúdico de los antiguos bordes de la ciudad

En la transición del feudalismo al capitalismo ha influido en el establecimiento de una fuerte clase social burguesa. En Kyiv a diferencia de Valencia en proceso de industrialización moderna llega con atraso sin alcanzar la misma fuerza y finalmente interrumpido por la Revolución Bolchevique. La adquisición en el espacio urbano de nuevos edificios culturales y el desarrollo del comercio han creado una serie de actividades relacionadas con el recreo y el paseo de las personas de la nueva burguesía.

La definición originaria del “bulevar” pertenece al que ocupa el suelo correspondiente a la antigua muralla por lo que está adaptado a su huella irregular. El bulevar ha llegado a obtener la funcionalidad del paseo que representa la imagen de la naturaleza dentro del ámbito urbano en la segunda mitad del siglo XIX. El requerimiento de una imagen nueva de la ciudad que comienza a extenderse después de la demolición de la muralla. La necesidad de organizar distintos niveles de tráfico y ofrecerles una mejor solución del recorrido urbano forma parte de otras razones de creación del bulevar. Por su aspecto se caracterizan por la mayor variedad de materiales y la vegetación lo que añade valor al escenario público formando una parte de una imagen representativa del periodo.¹¹

El arquitecto urbanista Enrique J. Giménez Baldrés describe los requisitos que deben cumplir los bulevares como espacios públicos:

“- Debían ser gratos y deliciosos. Lo que está en relación por uno lado, con las perspectivas que desde el paseo se pueden descubrir; por otro lado con la frondosidad y belleza del arbolado, el correcto ajardinamiento y su valor como ámbito de relación

- Debían estar correctamente urbanizados, asegurando la comodidad de las circulaciones, un piso llano y sin polvo y la provisión de un mobiliario urbano para descanso del viandante.”¹²

11 Enrique J. Giménez Baldrés, *Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia*, p. 86-88

12 *Ibíd*, p. 89

Los paseos y bulevares representaban un escenario singular que atraía la atención de la gente y era el centro de intercambio social. Su finalidad innovadora de uso estaba unida a la diferenciación de circulación de los carruajes y las personas. El aspecto tenía que satisfacer las necesidades estéticas y proporcionar un uso cómodo.

La Alameda de Valencia representa un ejemplo de paseo cuya posición es tangente a la ciudad y está consolidado como el eje seguido de la plaza ovalada en frente del antiguo Palacio del Real en el año 1677.

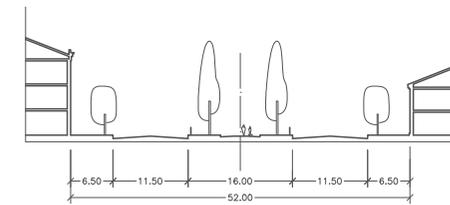
“La primera referencia a este espacio data de 1530-1550, denominándolo entonces Prado por similitud a los que existían en Madrid o Sevilla.”¹³

En la construcción del paseo es decisiva la aparición de los pretiles del río Turia que protegían la ciudad de las crecidas que erosionaban el suelo. Ha llegado a tener un carácter frondoso generado con vegetación del clima mediterráneo. En su tiempo existían decoraciones de bustos de Felipe V y su esposa, la ermita de la Soledad en las plazas ovaladas situadas en los extremos, que desaparecieron después de la guerra de Independencia.

Bulevar de *Bulvar Bibikova* construido en los años 30-40 del siglo XIX comunicando dos mercados *Bessarabskyi bazar* y *Yevreyskyi bazar*. Construido en las afueras de la ciudad en compartía el espacio con el barrio judío. La línea del bulevar compone el principal eje que cruza la calle *Volodymyrska* y *Khreschatyk* que comunica con los edificios de uso administrativo, educativo, religioso y cultural. Es adyacente a la universidad de *Volodymyrskyi universytet* y su territorio contiguo que en el año 1935 será transformado en el Jardín Botánico. La sección del bulevar se compone del eje peatonal en el centro con una calzada para el viario a cada lado.

Las calles *Verkhonii* y *Nyzhnii val* situadas en el centro del barrio histórico de Podil divide el territorio en dos partes, donde antes de la propuesta de la reconstrucción del Barrio Podil se situaba el río *Glybochytsia*. La zanja del río fue alineada posteriormente un terraplén generando dos calles distintas a cada lado (terrapién sur, bajo - *Nyzhnii val*, terrapién norte, alto - *Verkhonii val*). Un espacio separado por el río en el año 1842 comienza su transformación donde el río se entierra y su planificación obtiene una sección similar al carácter de *Bulvar Bibikova*. En diferencia del anterior bulevar donde la vegetación está compuesta por la alineación de chopos que enfatizan el eje en el último la vegetación es variada por acacias, tilos etc. Los ambos bulevares son perceptibles en el plano de Kyiv y los alrededores del 1842 y 1865.

Los paseos y los bulevares han tenido un importante desarrollo en ambas ciudades. La



Sección del bulevar de *Bulvar Bibikova* (actual *Bulvar Tarasa Shevchenka*). Elaboración propia

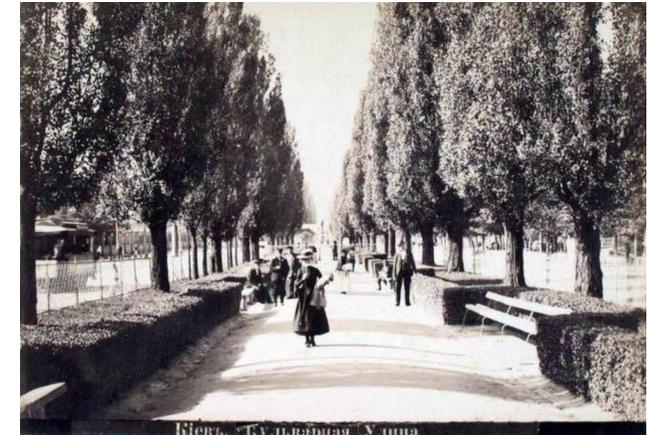


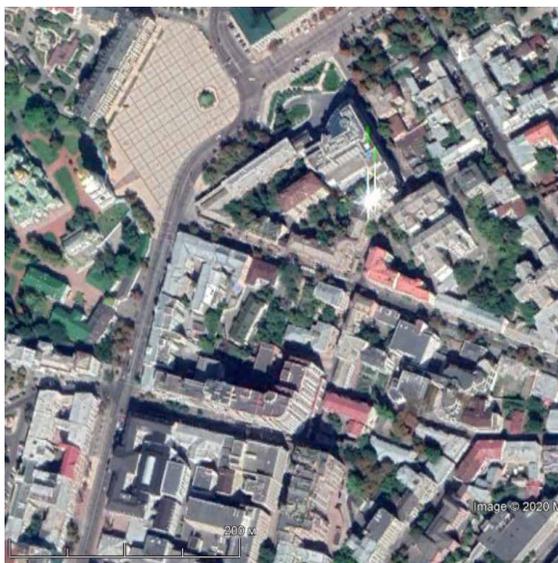
Foto del bulevar de *Bulvar Bibikova*.

Recuperado de <https://www.retroua.com/wp-content/uploads/2012/02/381%20%D0%B1%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D>



Fragmento del plano de Kyiv y los alrededores, 1842. Recuperado de <http://semiletov.org/kiyovgrad/karty.html>

13 *Ibíd*, p. 93



Ortofoto conservando la misma escala. Arriba: **Valencia**, Gran Vía del Marques del Túria. Abajo: **Kyiv**, la plaza de la Catedral de Santa Sofía y la calle adyacente de *Volodymyrska vulytsia*. Consultado en Googlemaps

presencia del paseo en Valencia es más temprana que en Kyiv y las dimensiones de la sección son similares. Distinguido por el conjunto de materiales y el tratamiento de vegetación se ubica en los bordes de la ciudad. En su periodo han representado un lugar de encuentro y del paseo que reunía a las personas diferenciando su espacio singular en medio del entorno.

6.5. Lugar de la manzana en la ciudad latina y eslava

La ampliación de la ciudad por medio del ensanche exigía tomar una decisión de como debía de ser la nueva trama urbana. En cada ciudad las condiciones urbanísticas han sido diferentes y es de interés comprobar la rigurosidad del paisaje de una ubre o en otra. En este apartado se van a comparar las tramas urbanas partiendo del concepto de la manzana valenciana impulsada por Ildefonso Cerdá.

La formación de la manzana compacta valenciana es resultado de las condiciones históricas, urbanísticas y normativas que han llevado a crear esta forma. Una manera de resolver la necesidad de organizar el espacio residencial influenciada por la idea previa de Ildefonso Cerdá extendida previamente en Barcelona que proporciona manzanas de mayor tamaño que en Valencia. En Kyiv se puede encontrar la manera de edificación similar a una manzana compacta que está formada en las últimas décadas del siglo XIX que puede tener algunas analogías y diferencias.

Valencia moderna comienza con el derribo de las murallas medievales cuando las últimas pierden su función defensiva. La ciudad ha ido ocupando durante cinco siglos el mismo perímetro amurallado debido a la baja expansión urbana. Según el doctor arquitecto de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia, Francisco Taberner en su libro *“Valencia entre el ensanche y la reforma interior”* el autor explica la historia del urbanismo de la ciudad de Valencia desde el derribo de las murallas hasta la reforma interior y expone unas estadísticas sobre la urbe que son útiles para la comprensión de la situación. A mediados del siglo XIX la población de Valencia constituye casi cien mil habitantes y dentro de su recinto amurallado se encuentran 6.345 casas agrupadas en 47 manzanas unidas entre ellas con 434 calles y 132 plazas, mayoritariamente sin pavimentación.

El plano general aprobado en el 1884 proponía una nueva ordenación del territorio ocupado por causa de la expansión de la ciudad por medio de la elaboración de un ensanche. Estaba caracterizada por el uso de la retícula rectangular donde las edificaciones entre medianerías medianería con un patio interior y unos chaflanes en las esquinas que prolongan el paisaje de

la ciudad compacta.

Las ordenanzas del *Plano de Valencia del 1912* de Francisco Mora y Vicente Pichó estaban reguladas las alturas de los edificios en relación con la anchura de la calle. De este modo las calles del *primer orden* y *segundo orden* con la anchura de más de 20 m y correspondiente 12 m que tenían la altura de 20 m y 17.5 m. Respecto a las propias viviendas el plan regulaba la altura de entresuelos de 3 m y las de las plantas bajas con la altura de 3,5 m.

Enrique J. Giménez Baldres en su tesis doctoral *Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia* describe unas características de las manzanas respecto a la clase social.

“Si la zona oeste del Ensanche estaba destinada a los sectores de población menos pudientes, el sector llamado ensanche noble decía proporcionar alojamiento a una burguesía en auge desde mediado del siglo, al hilo del impulso económico que produce la tímida industrialización de nuestra comunidad y ansiosa de prodigar signos de identificación social.”¹⁴

La trama urbana con las mismas características dimensionales se iba a diferenciar por su calidad dependiendo de la clase social que estaba destinada a residir allí. La zona oeste del Ensanche es más céntrica en cuanto a las actividades económicas y sociales que se producen en la ciudad de esta razón la misma representa la dirección natural de expansión.

Las nuevas manzanas se construyeron acotadas dentro de unos parámetros que exigían una alineación al vial, disposición de las edificaciones con el uso de medianería y la presencia de un patio interior. El nuevo ensanche tenía que proporcionar un ámbito urbano donde las plantas bajas estaban dedicadas al comercio.

En el mismo periodo se producen cambios en Kyiv donde un notable aumento en construcción de vivienda en Kyiv en los años 70 del siglo XIX por la falta de vivienda residencial. El desarrollo económico que exigía una satisfacción de la necesidad de la vivienda a potenciado la construcción de residencia y de apartamentos con la finalidad de arrendamiento. A mediados del siglo XIX el paisaje urbano generalmente se caracterizaba por la dominancia de las viviendas de altura de una planta, donde la cantidad de edificios construidos en ladrillo era mínima (en el año 1856 se localizaban 4873 edificios, de los cuales 7% construidas de ladrillo).

Según las reglas de edificación de Kyiv confirmado en año 1873 todas las nuevas calles se

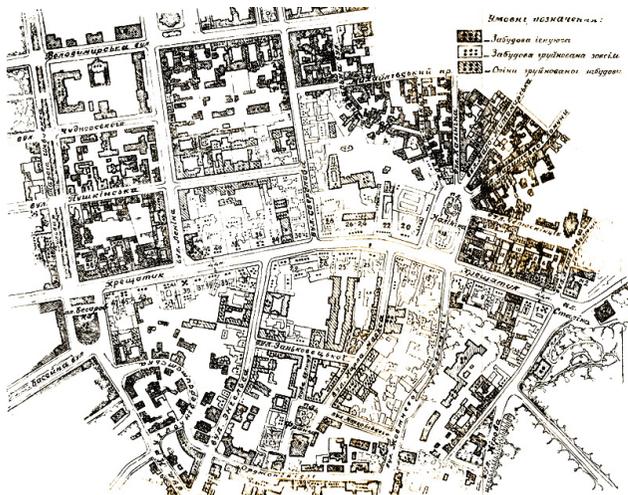
¹⁴ Enrique J. Giménez Baldres, *Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia*, p. 179



Calle Cirilo Amoros a finales del siglo XI. Recuperado de <http://fotos.subefotos.com/1eb0e8a025e3df64f7bf449d6de500ao.jpg>



Kreschatyk antes de la Segunda Guerra Mundial. Recuperado de https://prolviv.com/wp-content/uploads/2018/02/photo_2018-02-03_22-39-25.jpg



La planificación del centro de Kyiv de 1941-1943. Recuperado de http://www.alyoshin.ru/Photo/matushevich/46_1.jpg

dividían en cuatro tipos: las calles y plazas principales, calles secundarias, calles de menor valor y el resto. En las calles y plazas de primer orden las edificaciones podrían ser de ladrillo, piedra, hormigón, cubierta de hierro, con escalera realizada con materiales resistentes al fuego, una altura mayor de dos plantas. En las calles y plazas de segundo orden se permitían los mismos materiales incluso la madera, la escalera tenía que ser resistente al fuego y permitía su situación en el exterior dentro del patio-jardín. En las calles del cuarto orden era permitida la construcción de todos los revestimientos de madera

En Kyiv se encuentran pocas parcelas que tengan el perímetro completado con la edificación. Se ubicaban en el barrio *Staré misto* y sus alrededores extendiendo hacia *Pechersk* y creando una zona residencial de la aristocracia *Lypky*. Los edificios estaban obligados a respetar la alineación al vial de la fachada desde los principios del siglo XIX. Entre las normas obligatorias había requisitos de seguridad contra los incendios y prohibición de enlucir paredes de ladrillo antes de un año después. La construcción de las nuevas edificaciones se realizaba generalmente con el ladrillo que se producía en las fábricas de Kyiv y representaba un material óptimo por sus características.

Su ámbito de ocupación de la manzana no es tan claro caracterizado por unos límites dispersos en comparación a Valencia donde las manzanas forman parte del ensanche estricto propuesto en el 1884. Las “manzanas” de Kyiv igual que en Valencia tienen una alineación al vial y se concibe el uso de medianería. En cuanto al patio interior en muchos casos representa un espacio amplio, verde, posiblemente abierto hacia el acceso de la calle urbana e invadido por otras edificaciones en su interior.

Kyiv amplía su ensanche hacia los suelos libres de edificaciones y campos como resultado generando una trama urbana que no llega a tener las mismas características de la manzana de Cerdá. La ciudad de Valencia se amplía obligada a ocupar los suelos bajo el uso de la huerta de regadío obligando a compactar las manzanas lo mayor posible. Las direcciones de la crecida urbana encontradas en las ciudades parecen naturales, donde en Valencia la construcción del ensanche se produce hacia el interior en dirección sureste y posteriormente hacia suroeste. A su vez en Kyiv el crecimiento principal se produce hacia el interior (oeste) rellenando el espacio entre el río Dnipró y su afluente derecha Lybid.



7

EI IMPACTO DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA



El proceso de industrialización no llega a fortalecerse en el territorio del Imperio Ruso, cuando en el año 1917 comienza la revolución Bolchevique y los próximos tres cuartos del siglo el sistema predominante económico y social es el socialismo. A diferencia del capitalismo, que prevalece en España, el socialismo defiende la propiedad colectiva frente a la posibilidad de propiedad privada. El capitalismo al contrario, apoya la producción de propiedad privada sin creer en la posibilidad de las clases pero admitiendo la posibilidad de su existencia. El socialismo cree en la clase social y admite una convivencia entre ellas.

El sistema económico y social de socialismo permite la propiedad del suelo única que es del estado y la demanda de las necesidades se solventan con el uso de los recursos colectivos. La ausencia del mercado que no permite una competitividad de la promoción genera soluciones indiscutibles para la población. A cambio dentro del sistema de capitalismo hay más posibilidades de elección y variedad.

El siglo XX está caracterizado por la intensa industrialización donde grandes cantidades de la población buscan el trabajo en la ciudad. El alojamiento de la población y la comunicación entre las grandes áreas urbanas posibilitadas por la motorización de la población. Todo ello posibilitado con la llegada de la época del hormigón armado que permitió la considerable aumento de la altura edificable y el diseño de grandes infraestructuras.

Las actuaciones tan amplias como la construcción de las infraestructuras que posteriormente tienen el uso común son posibilitadas por la expropiación por el estado del suelo de propiedad privada. Esta dificultad no tiene lugar en el estado socialista donde no existe la necesidad de indemnización, ya que todo es de una única propiedad.

7.1. Los paisajes artificiales planificados

7.1.1. La irrealidad de los planes soviéticos de Kyiv

Ambas ciudades analizadas en el siglo XX se encuentran en la situación del extenso crecimiento de la población relacionado con el desarrollo de la industria que se concentra dentro de los términos urbanos y en los núcleos satélites. Las dos ciudades tienen una obligación administrativa, pero Kyiv a diferencia de Valencia cumple la función de la capital de la RRS de Ucrania.

La población de las ciudades en los años 20 del siglo XX representa una diferencia de Kyiv – 600.000 y Valencia – 250.000. Las cifras evolucionaron a finales del siglo hasta superar más de cuatro veces en la primera ciudad y tres veces en la segunda. Las diferencias obligan a pensar

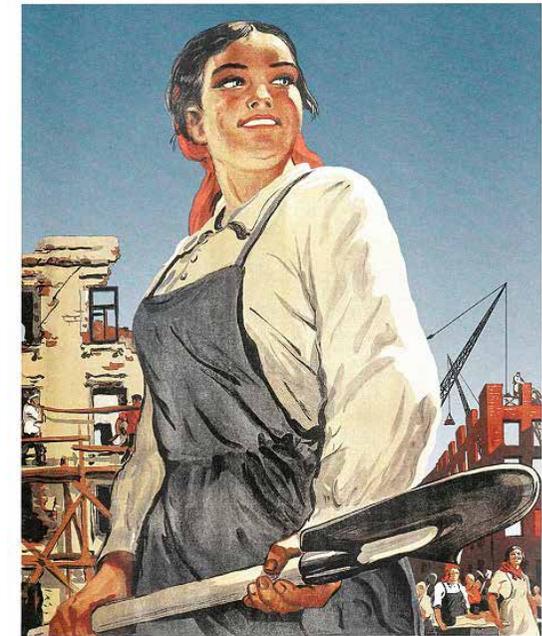
Imágenes:

Isda. **Avenida Marqués de Sotelo**, 1966

Recuperado en: https://www.verpueblos.com/fotos_originales/8/8/4/01386884.jpg

Dcha. **"El platillo volante"**

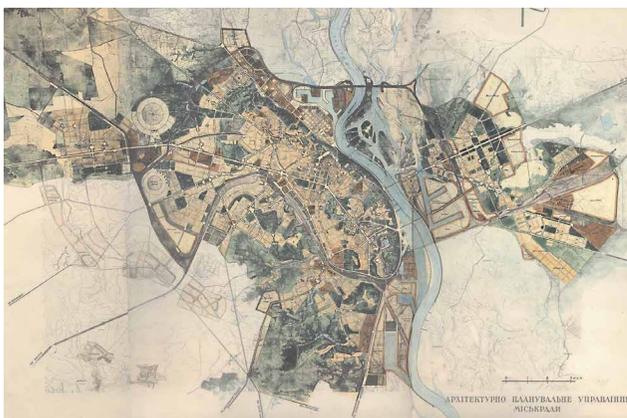
Recuperado de <https://m.buro247.ua/images/187c5e5-ranchukov.institut-informatsii-arh-florian-yuriev-photo-o.jpg>



ОТСТРОИМ НА СЛАВУ!

Cartel público " **Construyamos para la gloria!**", 1945

Recuperado de <https://zagadki-istorii.ru/plakat/plakat159.jpg>



Plan General de Kyiv de 1935. Recuperado de <https://genplan.kiev.ua/ist.htm>



El proyecto previsto la plaza del edificio del Comité Central del Partido Comunista de Ucrania. Consultado en: Yefralov-Pylypcha, B. (2010). *Arquitectura del Kyiv soviético*

en lo mucho que han crecido las ciudades y presentan interés para entender cómo cada ciudad resuelve su crecimiento y a qué condiciones está sometida para alcanzar sus objetivos.

A través de una lectura de los planes generales propuestos durante esta etapa se pretende averiguar el porqué cada ciudad forma su nuevo espacio urbano y las complicaciones con las que se encuentra durante el proceso. Por lo que es de interés averiguar los objetivos que perseguía cada ciudad y cómo ha llegado a formar la mayor parte del paisaje urbano actual.

Plan General de 1935

Se produce el cambio de la ciudad de Kyiv con la adquisición de una nueva función del centro administrativo de la RSS de Ucrania en el año 1934 . El primer Plan General tiene que convertir la ciudad de Kyiv en una ejemplar capital socialista. El futuro desarrollo de las industrias de la construcción maquinaaria, textil, costura y otras tenían que proporcionar trabajo a la nueva población.

Las consideraciones generales sobre las condiciones históricas, objetivos y resultado de los Planos Penerales de Kyiv están basadas sobre el libro de Yefralov-Pylypchak, B. *Arquitectura del Kyiv soviético*.

El Plan General de Kyiv socialista tiene que establecer unos objetivos para posibilitar la reconstrucción de la ciudad. Para ello el gobierno forma un Consejo para el desarrollo de las siguientes medidas prioritarias en los años 1936-1940: reconstrucción de los sistemas de abastecimiento de agua y alcantarillado; medios para el control de deslizamientos e inundaciones; reconstrucción y ampliación del transporte; fuentes de energía y gasificación de la ciudad; retirada de varias instalaciones militares (así como almacenes, campamentos) del area urbana; construcción de edificios del comité Central del Partido Comunista de Ucrania y del Consejo de Comisarios del Pueblo de la RSS de Ucrania.

Por primera vez la planificación propone la unificación de la ciudad con la orilla opuesta del río. El arquitecto urbanista soviético Pablo Khaustov fue el encargado de la dirección del Plan General y consideraba que uno de los problemas de la planificación antigua de Kyiv consiste en la poca visibilidad del amplio río Dnipró desde el interior de la ciudad. Está prevista en el plano la reconstrucción de las carreteras de circulación rápida dentro del centro con el fin de la mejora del tránsito y la apertura de las amplias visuales hacia el río Dnipró, que se realizaría por medio de la amplización y prolongación de las calles existentes añadiendo la apertura de calles paralelas a los ejes existentes. Se prevé dentro del anillo interior un sistema continuo de parques de “cultura y recreo” que une las colinas, los barrancos, pendientes reconstruyendo la vegetación existente y uniendo con los parques existentes de la orilla del río. Cada barrio urbano debe poseer una

funcionalidad, así como *Darnytsya* y *Zhovtynysya* la zona de las plantas industriales, *Lukianivka* – zona residencial, *Petrivka* – zona area de gestión de agua y de la industria ligera.

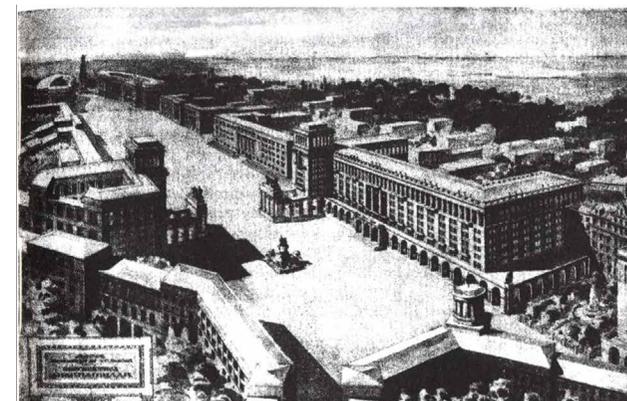
La previsión del primer anillo de circulación viária enlazado con ejes radiales procede de la prevención del aumento de la población hasta un millón de habitantes. Para posibilitar el aumento del tráfico de mercancías es necesaria la mejora de la calidad de las carreteras de los cuales el eje radial la autovía Brest-Lytovsk, la prolongación en bulevar de Shevchenko (Bibicov). La reconstrucción de las calles de Frunze, de Sholom-Aleikhem, de Velyka Vasylykivska, de Urytskyi (actual calle de Vasyl Lypkivskyy), Borschagivska. De principal interés para su mejora se consideran las vías de circulación que conectan con las poblaciones del norte, así como la calle de Artem (actual Sichovykh Striltsiv) y seguida calle Melnyk (actual Yuriy Ilyenko), calle Frunze.

Uno de los objetivos más importantes que se hace realidad es la creación de la plaza del gobierno central en la capital soviética. Para emplazar el nuevo centro administrativo los arquitectos proponen dentro del convocado concurso seis lugares diferentes de la ciudad con los bocetos de una visión previa. La creación de un nuevo centro administrativo se decide situar sobre el terreno del centro religioso histórico derrumbando las catedral de Santa Sofía, Catedral de San Miguel de las Cúpulas Doradas, Institución de la gestión de las provincias del Imperio Ruso.

El edificio de la administración es el primer ejemplo de la arquitectura totalitaria de Kyiv de que se sitúa en el centro de la ciudad con la intención de crear un espacio amplio y rodeado de edificios que representen la nueva ideología. Siendo un proyecto amplio y dificultoso de realizar de todo el conjunto se construyó solamente un cuadrante del edificio administrativo que representaba solo una mitad respecto al eje de la calle. Por suerte se llevó a cabo el derribo solamente de la catedral San Miguel de toda la lista formada.

Finalmente las expectativas de crecimiento de la ciudad de Kiev preescritas por el Plan General del año 1935 no se hicieron realidad. El área ocupacional prevista era imposible de colonizar hasta los años de la Segunda Guerra Mundial y en los años posteriores por las grandes pérdidas de población y de arquitectura existente. Las principales directrices estaban encaminadas a la disposición y el diseño del nuevo centro administrativo de la capital y también la ordenación urbana general.

Analizando los mapas de Kyiv de periodo de post guerra se puede observar la completación del anillo del ferroviario, lo que estaba indicado en el Plan General. El nuevo trazado es simplificado por su disposición en las tierras llanas del norte de Kyiv y en la orilla izquierda del río Dnipró sumando otro puente al norte donde se ubican las tierras desocupadas. La construcción de la nueva amplia estación ferroviaria comienza en el año 1932 y perdura hasta hoy.



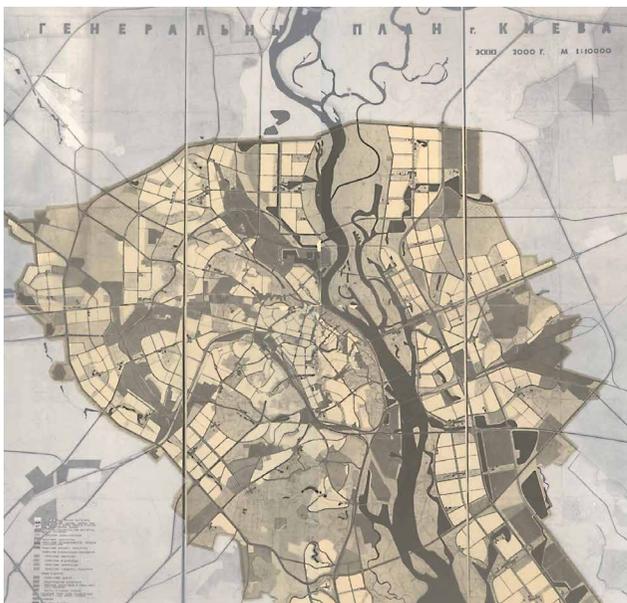
El proyecto previsto la plaza adyacente al Comité Central del Partido Comunista de Ucrania. Consultado en: Yefralov-Pylypcha, B. (2010). *Arquitectura del Kyiv soviético*



Plan General de Kyiv de 1947. Recuperado de <https://genplan.kiev.ua/ist.htm>



Las edificación de los primeros conjuntos de vivienda "Khrushchovky". La tipificación que llegó a todos los rincones de espacio soviético. Recuperado de <https://ossr.ru/wp-content/uploads/2019/04/11-5.jpg>



Plan General de Kyiv de 1967. Recuperado de <https://genplan.kiev.ua/ist.htm>

Plan General de 1949

El historiador Borys Efralov-Pylypchuk explica “El plan general del año 1947 ha envejecido demasiado rápido justo después al salir del taller”. La ideología socialista exigía unos derechos igualitarios de toda la población traducido a una disposición uniforme de la población en el territorio que el gobierno no conseguía funcionar con la insuficiente cantidad de centros administrativos existentes.

El presente Plan General por el ámbito de ocupación es similar al Plan General del 1935. Si el Plan General anterior se caracteriza por una explicación detallada, el último parece simplificar el plano anterior y representarlo como una versión cromática. La escala de los planos permite ver que las poblaciones anexionadas por la urbe central no son visibles como elementos singulares, forman parte de otros barrios más con un trazado perpendicular sujeto a la estructura general. El gobierno tiene pendiente el aumento de la población ciudadana que tarda en poblar la ciudad por la falta de vivienda y el estado económico precario después de la Segunda Guerra Mundial.

Según el Plan de Kyiv de 1947 se observa que el anillo ferroviario previsto por el Plan General cruza el río en dos puntos completando el circuito. Antes de la completación del anillo tiene lugar la construcción de la estación ferroviaria del Norte en el año 1932. En los años 30 y 50 del siglo XX la forma de edificar los “poblados obreros” fue caracterizada por la disposición cercana de las zona residenciales a la zona industrial para facilitar la comunicación con una separación arborea de la masa arborea por medio, como ejemplo Darnytsia.

Plan General de 1967

En este periodo la ciudad alcanza un millón de habitantes y el gobierno tiene que proponer una nueva ordenación del suelo urbano. A diferencia del plano anterior donde había una expansión de la ciudad las direcciones Sur, Este y Noroeste en este plano por primera vez apareció la propuesta de anillo de circulación que abarcaba el territorio uniendo todo el conjunto de los núcleos colindantes anexionados. A parte de enlazar el margen izquierdo del río el anillo circular tenía que aumentar el peso del area ocupacional de la orilla menos poblada.

El plano ofrece poca precisión de los detalle de la forma de los nuevos polígonos urbanos. Son visibles algunas de las zonas urbanizadas que conservan su trama antigua irregular y el resto del territorio obedece a una retícula que depende de una estructura general. La disposición de las zonas industriales está vinculada al sistema viario: al sur de Pechersk en la orilla del río; al norte vinculada al puerto (construido entre 1897-1899); alrededor del depósito ferroviario en el margen izquierdo del río; paralelo al eje de las antiguas poblaciones de Borschagivcas (cinco pueblos muy cercanos en la disposición).

La mejora de los recursos tecnológicos permite planificar y realizar la colonización de suelos que hasta este momento han sido inundables y pantanosos. Como ejemplo se planifica el distrito urbano Rusanivka Masyv, caracterizado por su disposición en forma de una isla rodeada del río y los canales. Los dormitorios Obolon´, Borschagivka, Vynogradar´, Teremky se Troyeschyna se constrúan de forma seguida.

Plan General de 1987

El Plan General ocupa una escala mayor que el plano anterior donde el ámbito administrativo de Kyiv se multiplica casi cinco veces en comparación con el Plan General anterior. El crecimiento poblacional de Kyiv era más lento en comparación con Moscú por lo que se dejó de planificar la ciudad con la forma de expansión donde el enlace se produce a través de círculos concéntricos y los radios del viario. La solución de la expansión propuesta por el gobierno consiste en la disposición de las áreas urbanas a lo largo del río en ambas direcciones con la adaptación a la presencia del nuevo embalse de Kyiv. El primer anillo de circulación viaria propuesto anteriormente marca el límite de la expansión urbana detrás de la cual se sitúa el "pulmon verde".

En este periodo ya existen territorios consolidados de edificaciones de baja densidad de primera y segunda residencia que dentro de la estructura existente están dispuestos cerca del centro de la ciudad. El Plan General considera a los últimos como suelo vacante para la disposición de los barrios dormitorio *Mikrorayon*. En primer lugar estaban afectados por el crecimiento urbano al norte – *Vyshgorod*, al sur – *Kytaevo*, este – *Osokorky*, noroeste – *Pushcha vodytsia*.

El modo de la expansión urbana propuesto por el gobierno en los planos generales soviéticos siempre superaba las posibilidades reales de la economía existente. Las expectativas del crecimiento en las últimas décadas del siglo estaban reforzadas con la amplia demanda de vivienda entre los años 60 y 80.

Los planes del Gobierno desde el principio intentaban equilibrar la ocupación del suelo de los dos márgenes del río, una tendencia que cambió con la llegada del periodo capitalista. La tendencia natural que se observa en los planos de los finales del siglo XIX de la ocupación en primer lugar del el margen derecho del río donde la preferencia tiene la cercanía del casco antiguo con su centro administrativo. En la actualidad el anillo circular propuesto en el Plan General anterior está terminado solamente en la orilla derecha del río Dnipro sin la construcción de los puentes a los dos extremos. La posibilidad de cruzar el río permiten los puentes extremos Pivdennyi (ucr. *Sur*) y Pivnichnyi (ucr. *Norte*), dispuestos al interior en relación al anillo circular.

Finalmente hasta la actualidad el crecimiento administrativo no ha llegado a unificar los amplios territorios propuestos por el Plan General 1987. A la vez difícilmente la gran cantidad de suelo



Plan General de Kyiv de 1987. Recuperado de <https://genplan.kiev.ua/ist.htm>



— Зачем вам эти вещи!
— Получил квартиру в новом доме.
Dibujo de una publicación de Gench L.
"- Porque lleva todas estas cosas? - Acabo de recibir un piso nuevo". Recuperado de https://lh3.googleusercontent.com/proxy/VIDCD1MZ9AKIF-UJE29C4YhGCU_3KJik30dGp591m_TeYLNDnMy51QA2

urbano adquirido por el último Plan General podría gestionarse desde un único centro de la ciudad. La disolución de la Unión Soviética en el año 1991 afectó todos los ámbitos de la gestión administrativa incluyendo el crecimiento urbano, donde el sistema económico socialista se sustituye por el capitalista.

Respecto a la tendencia de ocupación urbana en el margen derecho a lo largo del río marcada por el último Plan General soviético tuvo cierta certeza en la economía capitalista. La construcción de los puentes sigue siendo un freno importante para la invasión del suelo del margen izquierdo del río. La administración dentro de las condiciones de un desarrollo débil de la economía intenta evitar las operaciones de un coste tan elevado.



Plan General de Valencia y su cintura de 1946.
Recuperado de <https://www.plancabanyal.es/upload/planos/4b252562.jpg>

7.1.2. La estructura sólida de Valencia

El geógrafo, profesor y político valenciano, Eugenio L. Burriel de Orueta en su publicación, *La planificación urbana durante la dictadura* describe el desarrollo del urbanismo de Valencia en función de los planos generales que se iban aceptando por el ayuntamiento y aplicándose a la realidad, ocupando el marco de tiempo entre el 1946 y 1988.

Plan General de 1946

El *Plan General de Ordenación de Valencia y su cintura* es el primer planeamiento que contiene todo el municipio en comparación con los planeamientos anteriores que representaban solo una parte de la ciudad. Aunque el desarrollo económico en aquel entonces era muy bajo, el plano contiene una previsión de un crecimiento demográfico muy elevado.

El contenido del plan tenía en cuenta una expansión urbana con una superficie ocupacional duplicada por su tamaño. Este modelo ofrecía el desarrollo de la ciudad con una alta densidad de población sin una previsión de equipamientos. Se planifica la descentralización de la expansión de la ciudad centrada en el crecimiento de los núcleos del área metropolitana proveniente de la idea de la ciudad jardín. El espacio de la huerta genera una especie de cinturón verde que rodea el núcleo central.

Un modelo radioconcéntrico continúa el modelo existente predeterminado por el trazado de la ciudad moderna. Está compuesto por cuatro vías radiales y dos anillos de circunvalación. Las tres radiales continuaban los recorridos históricos existentes, el Camí Rei al de Castella desde Manises, el Camí Real de Barcelona desde Almàssera y el Camí Reial de Xàtiva desde Silla. La cuarta vía radial proponía un acceso al poblado de Burjassot enlazando con la Gran Vía de

Fernando el Católico. El nuevo anillo exterior (“circunvalación de los poblados”) enlazaba los núcleos del área metropolitana cerrando su contorno en el puerto por el norte y por el sur. El anillo interior soluciona la comunicación con los poblados colindantes y marca el nuevo límite del crecimiento de la población de Valencia.

Se plantea la desaparición del ferrocarril con el fin de la eliminación de los numerosos pasos elevados. También el desplazamiento de la Estación Norte hacia el Sur y su disposición subterránea, la eliminación de las estaciones de Lliria, de Aragón y de la avenida actual Giorgeta-Mora de Rubielos. Se preve el enlace de las Grandes Vías del Marques del Túria con la de Fernando el Católico por medio de un túnel donde en estos momentos la comunicación se produce a través de una pasarela.

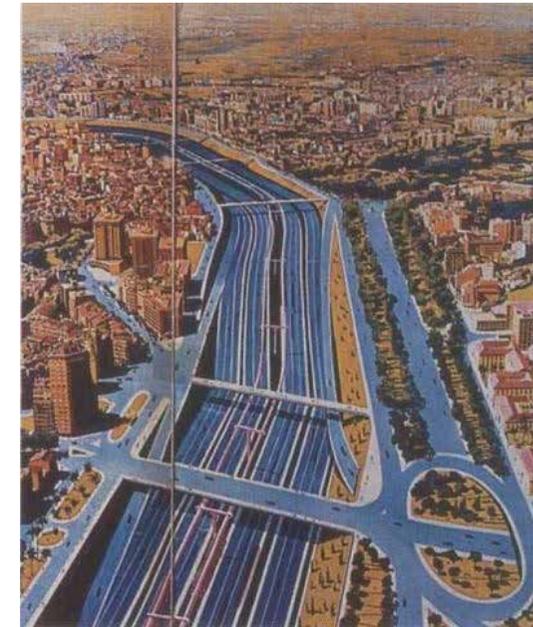
Se observa un contraste entre las áreas con una ocupación de la población muy densa como en el ensanche y una densidad muy baja caracterizada por viviendas unifamiliares con jardín en el paseo de Valencia al Mar, ensanche del Suroeste y periferias del secano. La zonificación fijaba tres ejes industriales, uno de los cuales estaba al norte dispuesto de forma lineal en dirección Barcelona, el otro al sur entre el Túria y la avenida del puerto y el tercero al suroeste al lado del barrio de San Isidro. Dentro del casco histórico sigue pendiente la idea de una reforma interior donde dos ejes atraviesan y se cruzan a través del mismo.

El contexto histórico se caracterizaba por una situación económica desfavorable, resultado de la Primera Guerra Mundial. La pobreza obligaba a muchas personas vivir en chabolas, la mayoría de las cuales se ubicarán en las partes libres del agua en el río Túria. La inmigración a la ciudad es escasa por lo que los ingresos económicos son insuficientes para realizar la correcta ordenación urbana con la prevención de suficientes equipamientos. Como resultado se han creado muchas viviendas a lo largo de las vías de transporte rotatorio.

Plan General de 1966

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, adaptado a la Solución Sur, es un plano que abarca el mismo ámbito metropolitano que es Plan General del año 1946 solo que aquí se añade la zona de la costa que llega a la albufera. Después de la gran riada de 1957 el plan general contiene un importante proyecto del Plan Sur que en el futuro afectaría la dirección del desarrollo de la ciudad.

La principal característica del Plan General es la ampliación del sistema viario por causa de una fuerte demanda de tráfico privado y una gran ampliación de suelo clasificado por urbano y urbanizable. Sistema viario aumentado de cuatro a seis vías radiales y de dos a cinco anillos de circunvalación. El cauce natural del río Turia se planificaba transformar a una autovía y la vía de



La propuesta de la autopista en el antiguo cauce del río Turia. Recuperado de <http://www.oconowocc.com/wp-content/uploads/2012/05/rio.jpg>



Plan General de Valencia y su comarca de 1966. Recuperado de https://docplayer.net/docs-images/49/17091906/images/page_3.jpg

circulación de norte-sur alineada a la costa traspasaba por medio los Poblados Marítimos y se elevaba por encima del puerto.

La mayor parte de los objetivos del anterior Plan General del 1946 no se había hecho realidad y posteriormente ha sido revisado para la adaptación de la ciudad al nuevo Plan Sur. El proyecto se tuvo que acompañar de una red de pasos elevados para el transporte generalmente rotatorio y ferroviario. Se prevé una compleja restitución de las acequias y de los azudes. También se anticipa la disposición de unos colectores para el desvío de los desagües que iban al antiguo cauce del Turia.

La disposición de una amplia infraestructura en medio de la huerta de regadío contradice a los objetivos establecidos por el anterior Plan General del año 1946 donde era importante dejar la huerta existente libre y se planificaba la urbanización de los núcleos ubicados en la zona de secano.

El plano del 1966 apenas preveía zonas verdes públicas para el uso de las personas justificando por su elevado coste de mantenimiento. La cantidad de áreas verdes se reducía al mínimo limitándose a escasas islas sobrantes de las nuevas infraestructuras y edificaciones. El plano general dejaba la posibilidad de construcción de lugares de comercio y de hostelería en los parques existentes, lo que afectaba el principal uso de los mismos.

El cinturón ferroviario sigue siendo un impedimento para la libre expansión de la ciudad y la movilidad. Las diferencias respecto al Plan General anterior consisten en el aplazamiento de la estación del Norte hacia el antiguo cauce del río Túria, al lado del Puente del Ángel Custodio.

El periodo de los años 1960-1975 se caracteriza por un alto crecimiento poblacional donde la cantidad de población aumenta de 500 mil habitantes a 650 mil. Para facilitar la realización de actuaciones urbanísticas el gobierno da permiso para la edificabilidad en el suelo de protección oficial, lo que va en contra de los objetivos del Plan General. Como resultado surgen edificaciones espontáneas a lo largo del viario ocupando el suelo de la huerta de la periferia urbana. Se formaban barrios enteros sin un mínimo de equipamientos necesario para la vida de las personas. Igual que aparece la vivienda desorganizada en medio de trama de la huerta consolidada aparecen naves industriales como manchas que se permiten por medio de un plan parcial.

En lo que se refiere al viario, se construyen todas las vías radiales menos la de la vía de circulación rápida del antiguo canal del Turia. Los anillos de circunvalación no se realizaron excepto la parte del “tercer cinturón” que formaba parte del nuevo Plan Sur, la V-30. Al no haber adecuados enlaces entre las autovías ni con los poblados colindantes se generaban constantes atascos.

El objetivo del gobierno era convertir la ciudad de Valencia en un centro turístico internacional y como resultado se ha producido el empuje de edificación de vivienda de uso turístico. De forma agresiva ha sido afectada la costa del Saler con una importante formación dunar y la línea del pinar. Estas actuaciones produjeron protestas de la ciudadanía contra la invasión especulativa del espacio natural. La respuesta del gobierno ha sido a favor de la población, las obras fueron canceladas y el gobierno estaba obligado a realizar la devolución del coste del suelo comprado sin urbanizar, lo que llevó a una situación precaria.

Instrumentos parciales 1979-1985

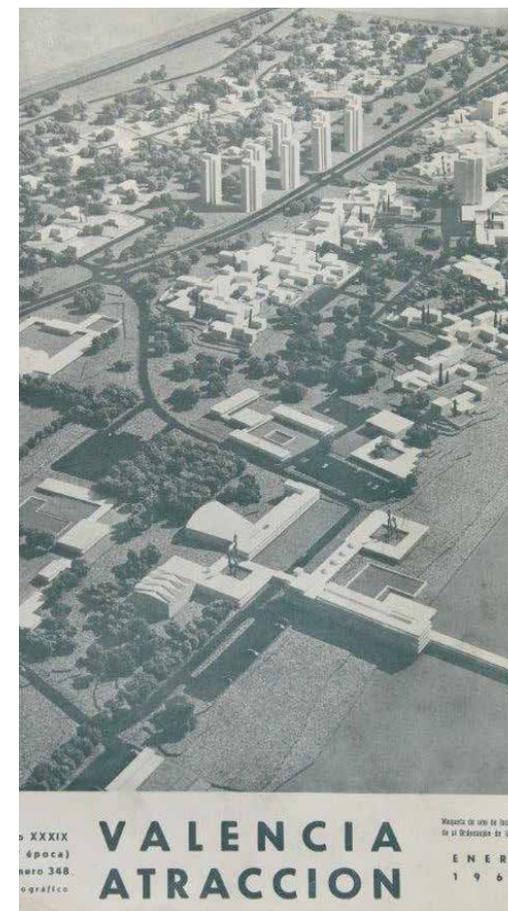
El Plan General del año 1966 tuvo graves consecuencias en el estado urbanístico de Valencia. La ciudadanía exigía una solución inmediata de los problemas donde el gobierno decidió actuar sobre el planeamiento de la ciudad con instrumentos parciales, ya que llevarían menos tiempo que la generación de un nuevo Plan General.

Los principales ámbitos de actuación fueron el Saler, el antiguo cauce del río Túria, la Ciutat Vella y los barrios de la periferia afectados por el deterioro. Era necesaria la protección del centro Histórico Ciutat Vella, que sufría un abandono poblacional, varios edificios de antigüedad se restituían por viviendas nuevas de mayor altura, de baja calidad y con falta de integración arquitectónica.

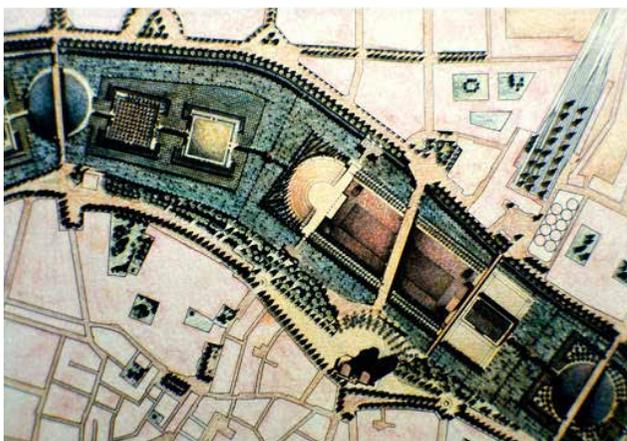
El Plan Especial de la Devesa del Saler preveía una minimización de acceso a las zonas menos dañadas, suspensión de la construcción de la carretera entre el Saler y Cullera, recuperación de las parcelas urbanizables que se encontraban sin edificar. La readquisición de las parcelas vendidas llevó al ayuntamiento un gran esfuerzo económico. Posteriormente en el 1986 se aprobó el Parque Natural de la Albufera por la Generalitat Valenciana.

Para el análisis e intervención en la periferia urbana se hizo un Programa de Intervención en la Periferia Urbana en el año 1981, una zona llena de viviendas con falta o ausencia completa de infraestructura básica urbana, instalaciones de educación. Para el análisis de la situación fueron explorados 56 barrios y fueron creados por el Ayuntamiento 40 Planes Parciales. Las actuaciones parciales tuvieron éxito y como resultado entre los años 1980-1984 donde la cantidad de suelo escolar y de zonas verdes ha aumentado, aunque la cantidad de zonas verdes anteriormente se limitaba con los jardines de Viveros, la Glorieta y el Parterre sin contar el parque del Túria. También se han encontrado parcelas para los equipamientos escolares reservas de las cuales antes no existían. El inconveniente que tenían actuaciones de este tipo es la ausencia de una visión del conjunto.

El Plan General de ordenación urbana de 1988



Cartel "Valencia atracción". Recuperado de https://static.eldiario.es/clip/f6ab9229-7761-4d28-ba82-749ef4b6c04b_9-16-aspect-ratio_default_0.jpg



Ricardo Boffil. Cauce antiguo en uso del parque urbano. Recuperado de https://lh3.googleusercontent.com/proxy/qAuWwxzxvewpsckkDPHtMAzy7AGlIn8poUY4-glviH0Y25A-iQPULye9jgkPc2EWsaSkYsm2BH5YuuRoCYV_oIJT-BxHSIKiyAl2fRAlaww2nJji031fbTcSz1rRX8B

La comparación al plan anterior, que generó desorden en toda la trama urbana, el presente plan se centra en la corrección de las faltas cometidas y el aumento de la calidad de la vida de las personas. La idea de las grandes vías con el único uso de los vehículos y la consideración de las zonas verdes como espacio residual han sido condenadas. En consecuencia la sección de la calle cambia para aumentar el espacio de los peatones.

Los principales objetivos del plan del año 1988 consistían en la provisión del suelo suficiente para los equipamientos públicos, conservación del patrimonio, especial atención a las zonas verdes, protección de la huerta y fomento del transporte público. La ausencia del metro en el nuevo plan por su alto coste y una prioridad al sistema de tranvía y el autobús.

En la materia del viario se plantea la sustitución de la idea de las autopistas urbanas por el bulvar, que responde a las necesidades de los peatones y ciclistas (los bulevares del Norte y Sur, la avenida de Tarongers y la avenida de Francia y otras calles). Una serie de grandes proyectos que se consideran claves para el futuro desarrollo de la ciudad, como el Jardín del Turia, IVAM, Palau de Música y los siguientes que surgen en concordancia a la idea anterior como la Ciudad de las Artes y las Ciencias, un nuevo campus universitario, el Paseo Marítimo, el Parque de Cabecera, ensanchamiento del puerto, aprovechamiento del antiguo Mercado de Abastos y del Matadero. Se plantea la idea del RENFE subterráneo a través de la ciudad y el Parque Central cuyo peso es importante para equilibrar la cantidad de zonas verdes en el sur de la ciudad.

La recuperación del centro Histórico se convirtió en un proceso lento donde las opiniones de los ciudadanos eran muy contradictorias a su respecto. En el periodo de 1976-1978 eran los años más destructivos hasta para los edificios que ya se consideraban protegidos. El plan parcial para este barrio durante bastante tiempo obligaba permitir las licencias de la demolición de los bloques de vivienda. A partir del año 1980 cuando se consigue frenar la destrucción del patrimonio arquitectónico y se aprueban los catálogos de edificios y entornos de valor con un degradado de protección.

La ciudad sigue requiriendo actuaciones para potenciar el uso de la misma por sus ciudadanos. En esta dirección la conexión de la ciudad con los Poblados Marítimos se ha hecho realidad después de la demolición del ferrocarril que creaba una barrera física. La zona del Paseo Marítimo sufre una degradación constante producida por la cantidad de acequias y colectores que vertían las aguas contaminantes directamente al mar. El anterior problema se solucionó con la realización de la propuesta del proyecto del Paseo Marítimo. Dos líneas de tranvía han mejorado la conectividad de la ciudad con la playa. Se debate la idea de la unión del paseo de Valencia al Mar (actual avenida de Blasco Ibañez) con la costa, para la solución de la cual el Ayuntamiento realiza un concurso internacional de propuestas. La mayoría de las propuestas

respetaban el barrio de Cabañal, a cambio el nuevo gobierno municipal el año 1991 apoyaba la idea de prolongar la avenida hasta el mar y tenía la intención de realizar la propuesta donde acabarían destruidas 1700 viviendas. Como resultado se han creado infinitos debates con la oposición de la ciudadanía que apoyaba el barrio de Cabañal.

7.2. Intervenciones estatales en la trama consolidada. Reforma interior y reconstrucción de Kreschatyk

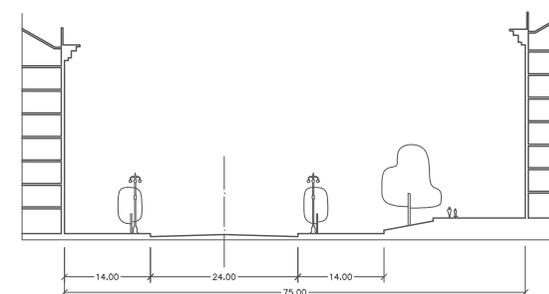
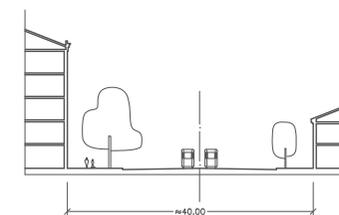
La ciudad está sometida a constantes transformaciones arquitectónicas y urbanas donde las políticas del gobierno o de la administración pueden tomar las consideraciones sobre el desarrollo futuro del entorno urbano. No obstante, las funciones básicas que cumplía el espacio urbano en general, en las ciudades antiguas de Europa el espacio urbano requería una serie de mejoras. El casco antiguo de Valencia estuvo afectado por este tipo de cambios bajo la Reforma interior donde una variedad de propuestas para intervenir en el casco antiguo ampliando sus calles y la altura edificable. La ciudad de Kyiv no tuvo intervenciones en la trama urbana similares a una reforma interior que tuviese el mismo impacto paisajístico. La planificación de las calles rectilíneas sobre la trama urbana de la ciudad antigua después de la nivelación del eje de la muralla es difícil de considerar similar a la reforma interior. El proceso tuvo un menor impacto económico y paisajístico que en Valencia por la presencia de una menor densidad de la trama urbana por lo que la cantidad de propietarios asociados es menor. Pero algo similar a una reforma interior se puede observar en las intervenciones producidas en el periodo soviético. Actuaciones dentro de la trama urbana consolidada en ambas ciudades tienen una serie de diferencias, puesto que cada gobierno perseguía distintos objetivos y actuaba sobre diferente trama urbana.

Según cita Yefralov-Pylypchak S. en Kyiv durante la Segunda Guerra Mundial los edificios contiguos a la calle Kreschatyk fueron derivados por una explosión de forma intencionada por el gobierno de Bolchevique¹⁵. La Duma de la ciudad adyacente a la calle, donde se ubicaba el antiguo parlamento tenía a su lado una pequeña plaza cuyo suelo pertenece a la actual Plaza central de la Independencia (ucr. *Maydán Nezalézhnosty*). Volviendo al periodo de Kyiv de Rus en este lugar estaban ubicadas las puertas de la muralla *Liadski vorota* donde suelo fuera de la muralla empezó a estar ocupado por edificaciones en los años 30 del siglo XIX.

El plano de reconstrucción de Khreschatyk fue resultado de la convocatoria del concurso en tres etapas a partir del año 1944 y presentación del proyecto hacia el público tuvo lugar en el 5 de enero de 1949. Según la tesis doctoral de la arquitecta Koveshnikova O.V. *El trabajo de Dobrovolskyi en el contexto de la arquitectura de Ucrania 1930-1980* explica que la calle de

15

Yefralov-Pylypcha, B. (2010). *Arquitectura del Kyiv soviético*, p. 286-297



Secciones de la calle Khreschatyk. Arriba: Estado antes del 1945. Abajo: Estado actualidad. Elaboración propia



Calle Kreschatyk visión desde el sur, años 70-80 del siglo XX. Recuperado de <https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn%3AANd9GcRqPPhmxZi3jucUXK87uOAOT5TP1Nd6LrkUYQ&usqp=CAU>



Plaza de la Independencia, 1991. Recuperado de [https://interesniy.kiev.ua/storage/imglib/i/Paris/maydan1\(1\).jpg](https://interesniy.kiev.ua/storage/imglib/i/Paris/maydan1(1).jpg)

Kreschatyk en el plano de Beretti V.I. fue construida con una sección de 34-44 m que adaptada al nuevo plano y llevado a la construcción por el arquitecto de Dobrovolskyi A.V. a lo largo de 1.200 m con la una sección ampliada de 75 m de ancho y hasta 100 m en algunos tramos. El incremento de la altura edificable de 3-4 plantas a la altura de 6-7 plantas. A un lado se dispone la franja de vegetación con aceras a doble altura a cada lado lo que le ofrece a la calle un aspecto de bulevar asimétrico.

El estilo del proyecto discutido es el neoclásico. La aparición de los rascacielos de Stalin en Moscú, a partir de la decisión del gobierno tomada en el año 1947, tuvo influencia directa en la disposición de las dominantes Hotel “Ucrania” (antiguo “Moscú”) y el edificio de vivienda Khreschatyk N° 25.

La transformación de Kreschatyk representa una obra finalizada en comparación con la intención de creación del centro administrativo que debería unir con la Catedral de Santa Sofía. Fue formado un espacio ancho que permitía realizar los desfiles militares y corresponde la idea socialista que expone una imagen próspera del país.

En el caso valenciano los nuevos esquemas reguladores que surgieron a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Las transformaciones urbanísticas en Valencia a través de la reforma interior se produjeron fuera y dentro del casco antiguo. Las razones de interrumpir la trama urbana consistían en la mejora la calidad de la vivienda, aumento de la actividad comercial, creación de vías rápidas que permitan conectar con los ensanches y los centros de transporte.

La idea de Haussman de la calle ancha y recta que atraviesa las zonas degradadas regenerando y saneando las mismas predomina en este periodo en las ciudades europeas. Atravesar el casco antiguo con una avenida de una punta a otra es una tarea complicada que requiere muchos medios económicos para cubrir las indemnizaciones de los ciudadanos. Por lo que la Reforma Interior nunca llegó a realizarse por completo.

Las transformaciones urbanísticas históricamente se han aplicado de dos tipos según Francisco Taberner en su libro “Valencia entre el ensanche y la reforma interior” que explica:

“Los que piensan que la respuesta a la problemática ciudadana se encuentra fuera de la ciudad, y los que propugnan drásticas transformaciones en el seno de la misma.”¹⁶

Una explicación que remite a la situación en la que se encuentra Valencia donde la ideología se centraba en la idea de los amplios cambios urbanos.



Reforma interior de Valencia, 1891. Luis Ferreres. Recuperado de <http://www.upv.es/our/IUR/Micro/MircolUR.htm>

16

Taberner Pastor, F. (1987) *Valencia entre el ensanche y la reforma interior*, p. 78

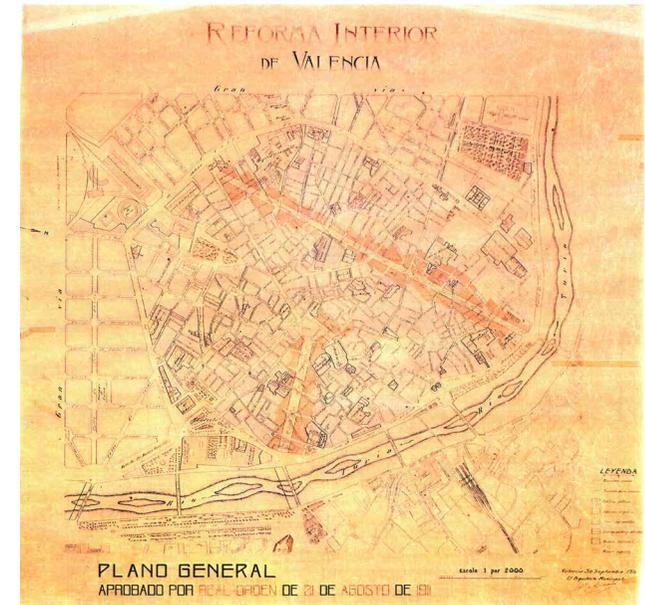
La propuesta de Luis Ferreres en el año 1891 consolida una propuesta donde las dos calles perpendiculares que dividen en casco antiguo de la ciudad en partes prácticamente iguales. Los ejes tienen que unir el puente del Real con la calle San Pedro Pascual y el puente de San José con la calle de Ruzafa. Los ejes de anchura de 30 m con una acera a cada lado de 7 metros. El autor de la reforma preveía la expropiación de muchas parcelas afectadas por los nuevos ejes y con el fin de la disposición de un edificio monumental que represente la imagen de la tercera capital de España. El autor realiza un estudio de los precios de los suelos, propone un saneamiento de las zonas más degradadas y una mejora notable de accesibilidad.

El pasado plan no se hizo realidad y en las condiciones donde el Ensanche formaba parte del progreso y de solución de nuevas planificaciones surge la propuesta de Federico Aymami, técnico responsable del Negociado de Policía Urbana. Su propuesta puramente funcionalista iba acompañada de soluciones encaminadas a los problemas de circulación viaria. En el 1912 fue creada una comisión técnica especial con la finalidad de la elaboración del proyecto concluyente.

La propuesta incluye dos ejes de la Gran Vía del Oeste y la Avenida del Real con el ensanche posterior de la Plaza de la Reina. La Gran Vía de 1.360 m de longitud y de 25 m de ancho preveía el aumento longitudinal de las manzanas y el incremento de la altura edificable los que produciría en consecuencia una mayor densidad poblacional. El concepto de la Avenida del Real tiene motivo de enlazar la zona comercial del centro de la ciudad con el margen izquierdo del río Turia que como resultado proporcionaría una calle importante de uso comercial o calle-escaparate. Finalmente se hace realidad solo una parte la Avenida del Oeste que comienza desde la Plaza de San Agustín, la Avenida del Real no ha sido construida y la idea del ensanche de la Plaza de la Reina fue retomada en el 1970.

En el año 1928 se aprueba el proyecto para la zona de la plaza de Castelar “proyecto de urbanización parcial sobre ensanche y rectificación de la calle Bajada de San Francisco”. El proyecto supone un cambio en la parte de Oeste, donde como resultado obtuvo la alineación del Ayuntamiento con la avenida de Amalio Gimeno (actual calle de Marqués Sotelo). El centro cívico recibido por una oposición de la ciudadanía obtuvo una forma triangular y es uno de los pocos espacios realizados con el fin de uso ciudadano.

La ampliación de la calle central de Kyiv ha sido posibilitada por la gestión central del gobierno y por la pertenencia del suelo al estado. Una situación que permitió crear un espacio con un único estilo y una única idea. En el Occidente tácticas parecidas han tenido lugar en Alemania (Berlín). Al contrario en Valencia la construcción de la Avenida de Oeste no ha sido finalizada por el alto coste de las indemnizaciones. En ambas calles aumenta la sección e incrementa la altura edificable lo que representa un paisaje innovadora dentro de un paisaje consolidado.



Plano de Federico Aymami, 1910. Reforma interior de Valencia. Recuperado de <http://www.upv.es/our/IUR/Micro/MircoIUR.htm>



Avenida del Oeste, 1961. Recuperado de file:///D:/Master%20Espa%C3%B1a/00_TFM/Fotograf%C3%ADa/Valencia/Avenida%20de%20oeste.webp

7.3. El encuentro con las infraestructuras viarias

En este apartado se va a proceder a comparar las infraestructuras viarias de las dos ciudades y su impacto paisajístico dentro el espacio urbano. La secuencia de la construcción del sistema viario de cada ciudad está descrita en el apartado de 9.1. *Los planes generales del siglo XX. Expectativas y realidad.*

La intensa utilización del vehículo individual a partir de la mitad del siglo XX ha sido un factor que ha influenciado en la formación de la ciudad contemporánea. Los planes generales de las ciudades tratan de alcanzar nuevos objetivos teniendo en cuenta las posibilidades del rápido desplazamiento que ofrece el coche. El *Plan General de ordenación urbana de Valencia y su cintura del 1946* utilizando la idea de la ciudad jardín propone una limitación del crecimiento del núcleo urbano central desplazando las áreas con la intención de urbanización hacia las localidades satélites. La idea de la ciudad jardín de Ebenezer Howard nacida en la segunda mitad del siglo XIX está basada en el ferrocarril como el medio de transporte colectivo de las personas pero el crecimiento urbano de Valencia propone en base la utilización del vehículo privado.

En el caso de Kyiv la idea de la motorización de la ciudad fue incluida por primera vez en el Plano general del año 1967. Las amplias comunidades residenciales planificadas necesitaban una comunicación óptima con los lugares de trabajo que hasta los mediados del siglo estaba solucionada con la utilización del tranvía y del tren. La ideología socialista apoyaba el uso colectivo del transporte, pero permitía el uso de vehículo privado. El uso del tranvía disminuyó a partir de la segunda mitad del siglo XX sustituyéndose por el autobús y trolebús como transporte terrestre. El primer anillo de circulación de Kyiv recorría todo el ámbito urbano delimitando el límite exterior de la expansión. Esta carretera como muchas se ha planificado de forma que los pasos peatonales son en el mismo nivel que el vehículo o subterráneos. Es muy común la utilización de pasos subterráneos que posibilitan el paso de los peatones lo que dificulta el paso. También es muy común la utilización de los pasos elevados pero es más propia para las líneas ferroviarias.

Desde el punto de vista del conductor un sistema de viario bien resuelto produce satisfacción para su uso. La construcción de las grandes infraestructuras viarias requiere muchos recursos económicos para su realización, y más si hay que tener en cuenta las necesidades de los peatones. La compactidad de la ciudad de Valencia ofrece la posibilidad de llegar a muchos lugares sin la obligación del uso del transporte, en cambio en Kyiv por el carácter más disperso de la trama urbana dificulta el desplazamiento.



Copia del plano de Kyiv de los finales del siglo XX. Elaboración propia



Copia de Valencia de los finales del siglo XX. Elaboración propia

El espacio urbano del siglo XX ha heredado muchos espacios que presentan barrera física para los peatones. El nuevo canal del Turia presenta una compleja infraestructura del canal cruzado por los puentes que puede transmitir la sensación de una barrera física para el peatón acompañada por la dificultad de acceso, en cambio para el conductor es un lugar de paso y de acceso rápido. Estando fuera del espacio urbano central no representa tantas molestias para los ciudadanos. Barreras físicas son muy comunes en el espacio urbano de Kyiv representados por pasos subterráneos que no satisfacen las necesidades de muchos ciudadanos por su escasa adaptación.

La cuestión de la prioridad de paso en el siglo XX se resolvía generalmente dando la preferencia al vehículo. El proceso de adaptación del espacio urbano para permitir el paso todos los usuarios es un proceso lento y costoso. Valencia por su compactidad en esta cuestión lleva ventaja a Kyiv. Se han hecho intervenciones que mejoran el desplazamiento de las personas y el impacto paisajístico, así como la enterración de la vía ferroviaria en el tramo de Cabañal, la suspensión del antiguo puente peatonal ferroviario.

Teniendo mayor población la ciudad de Kyiv ha adquirido menos infraestructuras viarias del siglo pasado que proporcionan comodidad de tránsito y de uso de las calles por los peatones. Actualmente las conexiones dentro del núcleo urbano apenas han mejorado. En cambio en Valencia se ha trabajado más para la satisfacción de las necesidades de todos los tipos de usuario.

7.4. Solución del crecimiento poblacional

7.4.1. Microbarrio o *mikrorayón* socialista

Las edificaciones tempranas del periodo soviético estaban caracterizados por su singularidad y proporcionan cierta pesadez visual. Entre los años 1925-1960 los bloques de viviendas o “stalinky” disponen en los terrenos libres o en las tierras de las iglesias destruidas. Y la población se alojaba por su especialización. Las planificaciones y las soluciones de la fachada eran individuales, ya que todavía no había tipologías establecidas. Por su aspecto los edificios gozaban de mayor calidad, aspecto estético y proporcionaban mayor superficie de vivienda en comparación a los periodos posteriores. Había una diferenciación de estilos, donde en los edificios antes de los años 50 estaba presente el estilo neoclásico y el posconstructivismo. Después de la Segunda Guerra Mundial se utilizaba el estilo del Triunfo de Stalin. Muy típica era la utilización de cerámica en la fachada, marcar el zócalo y la planificación simétrica.



Calle de Tolstoi, 2005. Recuperado de http://www.kanzas.ua/content/3210000@ukr.net/Image/2fevral2008/Kievskie_stalinki/Kiev_Tolstogo.jpg



Plano de la diferenciación de vivienda construida en mikrorayón. Elaboración propia

El periodo de post guerra tiene que solucionar la cuestión de la falta de alojamiento para la nueva población que llega en búsqueda de trabajo. La nueva ideología exige nuevas soluciones de la organización urbanística que estaba marcada en aquel momento por la jerarquización espacial y organizativa. La repetición de edificios idénticos por su aspecto y planificación que deslumbran la igualdad necesitan una nueva relación entre la calle, el edificio y la zona verde.

A partir de los años 50 comienza a realizarse la edificación en Kyiv a partir de barrios residenciales dispuestos en manzanas abiertas con el nombre común *mikrorayon* (microbarrio, microdistrito). Estos distritos urbanos se planificaban de forma que los equipamientos básicos (establecimientos educativos, ambulatorios, centros de alimentación) fueran accesibles para poder llegar a pie sin la necesidad de cruzar la calle. El viario tiene su propia jerarquización y el mikrorayon siempre limita con algún eje de tránsito rápido para poder acceder a los centros comerciales.

En el año 1954 Khrushchov en la Conferencia Nacional de Trabajadores en Construcción formula las pautas para la industrialización masiva de la edificación que cambia por completo la calidad y la imagen de las futuras ciudades socialistas. La resolución del año 1955 «Sobre la eliminación de excesos en diseño y construcción» de Mykyta Khrushchov da paso a construcción masiva de apartamentos individuales. Las llamadas “Khrushchovky” viviendas de altura de 5 plantas y con cubierta inclinada disponen de área de la vivienda que cubre necesidades justas de los habitantes sin la estética de la fachada alguna. Las edificaciones de la misma tipología o parecida se emplearon hasta los años 70 aumentando la altura de los bloques hasta 9 plantas. Se maximiza la utilización de estructuras prefabricadas, carpintería modular de hormigón con el fin de acelerar y abaratar el proceso de construcción.

Este periodo marca una fase muy clara y muy importante en la formación del paisaje residencial entre los años 50-70 del siglo XX, pues el gobierno mandaba unas pautas que eran iguales para todo el ámbito administrativo soviético. Un periodo donde estuvo extendida una arquitectura homogénea sin individualidad propia y con la mínima participación de un arquitecto.

El plano general de 1967 por primera vez indicó con la clara intención de colonizar los suelos que hasta este momento han sido inundables y pantanosos. Las tecnologas posibilitaron aumentar la altura edificable y reunir varios microbarrios bajo un conjunto *masyv*. Los dormitorios *masyv* Obolon, Borschagivka, Vynogradar, Teremky y Troyeschyna se construían ptacticamente de forma seguida.

Se planifica el distrito urbano *Rusanivka Masyv*, está caracterizado por su disposición en forma de una isla rodeada del río y los canales ocupando una superficie de 110 Ha. Ofrece mayor calidad de la vivienda aunque sus edificios igual que el resto de aquel periodo estaban construidos



Residencias de Khrushchovky de Kyiv, 2019.

Recuperado en: https://delo.ua/files/news/images/3512/44/picture2_v-kieve-nachnut-s_351244_p0.jpg



Rusanivka masyv, años 70 del siglo XX.

Recuperado en: <http://starkiev.com/wp-content/uploads/2013/02/1967-%D0%B3%D0%BE%D0%B4.-%D0%97%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B9%D0%BA%D0%B0-%D0%91%D0%B5%>



Construcción de Obolon Masyv. El fragmento de ortofoto de 1979. Recuperado de http://retromap.ru/061942_z14_50.444114,30.530319



Construcción de Obolon Masyv. El fragmento de ortofoto de 1979. Recuperado de <https://my-obolon.kiev.ua/images/foto/Obolon-s-visoti/Peresetsenie-Geroev-Stalingrada-i-Dnepra.jpg>

de elementos prefabricados. La construcción sobre terrenos pantanosos obligaba a levantar el nivel de suelo hasta 3-5 m. Para rentabilizar el precio de la vivienda, la altura de algunos de los bloques aumentaba hasta 17 plantas. Los canales estaban decorados con fuentes. El conjunto tenía mucho éxito entre los ciudadanos y creaba una perspectiva positiva del futuro socialista.

El *Obolon´ Masyv* aparece en el plano General del 1946 con la orientación estricta norte-sur. La planificación y el trazado de las calles secundarias se concreta más tarde. Su construcción ha sido posible con la elevación del nivel de tierra ocupando una zona cercana para el acceso directo al centro. Al norte conecta el distrito con Vyshgorod y al sur con el primer anillo circular y el puente *Pivnichnyi Mist*. Tiene un alto grado de realización con el área ocupacional es de cerca de 900 Ha. En el margen opuesto del río fue construido el *Troyeschyna Masyv* que ocupa el área similar al dormitorio anterior. Tiene una desventaja respecto a la dificultad de acceso al centro de la ciudad por la falta de construcción del puente del Norte previsto según el Plan General de 1967 que debería de solucionar la cuestión de tráfico.

La edificación de los años de 70-80 del último siglo ha maximizado la superficie alcanzable de los dormitorios *Mikrorayón*. Amplios bloques situados de forma aislada en el plano proporcionan diversas combinaciones no logran de generar una calle acogedora proporcionando grandes superficies que obligan a recorrer a los peatones. Aunque la planificación es variada proporcionando grandes volúmenes el proceso de tipificación de la construcción ha contribuido en la creación paisajes homogéneos.

En Kyiv la edificación abierta genera mucho espacio abierto libre que por un lado proporciona suficientes superficies verdes, pero por otro lado alarga el desplazamiento transmitiendo una experiencia idstinta. Las calles de los *Mikrorayón* carecen de lugares previstos para el comercio, lo que dentro del desarrollo capitalista posterior da lugar a los espontáneos quioscos.

7.4.2. Edificaciones abiertas de Valencia

La edificación abierta se puede considerar aquel volumen edificatorio que en todo su perímetro es tangente hacia el espacio urbano. El término puede ser aplicable a, desde una casa unifamiliar, hasta una torre de uso público.

Las características generales de la edificación abierta en Valencia están basadas en la tesis doctoral del Javier Pérez Igualada titulada *La ciudad de la edificación abierta. Valencia 1946-1988*.

Los inicios de la edificación abierta se estaban promovidos a partir de la Ley de Casas Baratas de 1924 cuyo resultado fueron las casas unifamiliares y bloques colectivos. Luego hasta el año 1949 la mayoría de los conjuntos residenciales eran de iniciativa municipal con las siguientes características para poder considerarse de tipología de edificación abierta:

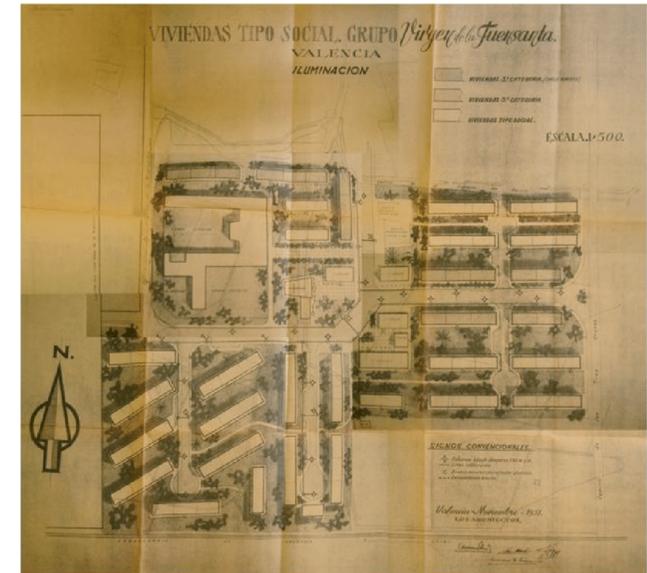
“En algunos de estos grupos de promoción municipal (...) la mayor permeabilidad entre las calles y el espacio libre interior de la manzana, unido al hecho de que las tipologías de vivienda sean pasantes, originando bandas de edificación poco profundas, de dos crujías, hacen que podamos considerarlos como edificaciones que anticipan la relación entre edificación y espacio libre característica de la edificación abierta. Es el caso de conjuntos como el grupo Alboraya-Generalísimo Franco, el de la Carretera de Barcelona o el Federico Mayo.”¹⁷

Las denominadas edificaciones abiertas indicadas en el Plan General del 1946 estaban localizadas en: barrio Virgen de Castillo, junto a Nazaret; en el noreste entre las calles de Botánico Cavanilles, la ronda de Tránsitos, el paseo de Valencia al Mar; al noroeste - en Marchalenes, del núcleo de Campanar; al suroeste - Patraix y al oeste de la calle San Vicente; en el sureste - al lado de Monteolivete.

En el periodo posterior después de la gran riada del río Turia toma urgencia la aprobación del Plan Sur y el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca que le tenía en cuenta la última solución. El modelo de edificación abierta pasa a tener el protagonismo de la construcción tomada por la administración. El recién creado Ministerio de Vivienda toma el “Plan Riada” con un total de 1812 viviendas (dos grupos Virgen del Carmen y Virgen de la Fuensanta).

Los grupos de viviendas a diferencia del periodo anterior son caracterizados por el aumento de tamaño de actuaciones en base el urbanismo funcionalista y el predominio de la iniciativa estatal frente a la iniciativa municipal. Tenían una prevención de equipamientos, como ejemplo en el Grupo de la Virgen de la Fuentísima (1958-1960) adquiere una iglesia, casa abadía, grupo escolar y dos locales comerciales. Grupo Virgen del Carmen (1958-1962) tiene más variación de bloques de tamaño más pequeño lo que en comparación al grupo interior representa un paisaje más variado. Hay una jerarquización del vial que separa la circulación de los peatones y coches. Está prevista una escuela y un grupo de tiendas, pero en la actualidad carece de locales comerciales propios y depende de los otros.

Plan parcial 11 ubicado en el noreste y está caracterizado por la edificación de bloques con planificaciones muy diversos. Hay una composición de bloques de vivienda aislados y otros con patio interior. Existe un conjunto en la calle Bachiller de bloques unidos con la fachada de la planta baja para el uso del comercio. Los bloques son altos y hay relativamente poco espacio



Grupo Virgen de la Fuensanta. Consultado en: Pérez Igualada, Javier. (2005). *La ciudad de la edificación abierta. Valencia 1946-1988*, p. 140



Grupo Virgen de la Fuensanta, 2013. Recuperado de <https://lh3.googleusercontent.com/proxy/1X9DxGYYSO1crl0wK0JCN2ktYmUXDQ9mUNCMeudgViNxsbsMXglcY25kNATMLJbw1oGxPyiYLApDNQBLF5Ve08dtEBoLp3mv2tswPy330XL5m02aSXEDqSsfNFh5O4-ajr0vvk>

17

Pérez Igualada, Javier. (2005). *La ciudad de la edificación abierta. Valencia 1946-1988*, p. 41



Plan parcial 11 de los años 70, Calle de Jaca, 2018. Recuperado de https://www.google.com/maps/@39.4831858,-0.3645314,3a,75y,189.77h,108.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1s00Cd1VrnoVN0hSeNWTZ_Tg!2e0!7i13312!8i6656312!8i6656



Plan parcial 12, Avenida de Blasco Ibañez, 2018. Recuperado de <https://www.google.com/maps/@39.4740213,-0.3470037,3a,75y,61.27h,102.83t/data=!3m6!1e1!3m4!1scA4dqZrCRirMghuKKFRerg!2e0!7i13312!8i6656>

entre ellos.

Plan Parcial 12 (1968) es un conjunto amplio de bloques en muchos casos lineales y con el uso de la medianería. Comparten una altura de entre 11-13 plantas (entre la calle del Serpis y la calle de Sants Just i Pastor) y entre 7-15 plantas (entre la avenida de Aragón y calle del Cardenal Benlloch).

Malilla, Planes parciales N° 5-B (1967) y 5-C (1973) situados juntos en el sureste de Valencia, enlazados al viario de Nuevo Acceso Sur. El proyecto prevé la disposición de bloques lineales de forma aislada con jardines o unidos de dos en dos a la altura de la planta baja. El trazado vial conforma calles trapezoidales lo que promete una orientación irregular. El proyecto no fue realizado por completo. El N° 5-B tiene un grado alto de realización y a cambio el Plan Parcial N° 5-C – irregular.

La mayor parte de edificaciones dispuestas de forma aislada en el territorio ha sido construida a partir de la segunda mitad del siglo pasado. La edificación abierta en Valencia tuvo amplia influencia en todo el perímetro de la ciudad ocupando los suelos vacantes previstos por los planes generales. Una situación que es similar a Kyiv donde las viviendas que proporcionan la mayor cantidad de alojamiento rellenan los suelos dispuestos en las áreas perimetrales del núcleo urbano.

El espacio urbano se ve más uniforme en el entorno urbano de Valencia por su compactidad respecto a la ciudad de Kyiv. El entorno urbano de la última está pensada en gran parte para cumplir las necesidades de un proletario socialista y ha podido experimentar mayores cambios a la hora de acomodarse a las necesidades de una ciudad de consumo.

8. Conclusiones

El conocimiento de los condicionantes naturales del paisaje nos permite ver las formas de adaptación de las dos sociedades al relieve, el clima y su derivada estructura fluvial con el mundo natural. Su papel es muy importante en los inicios del desarrollo de las civilizaciones y presentan la dominancia sobre la vida de las personas y su entorno. Conforme aumenta el desarrollo económico y social a pasos elevados en los últimos dos siglos el conjunto de estructuras artificiales del mundo urbano ha establecido una dominancia sobre el paisaje. Por lo que la predominación de las características naturales empieza a ser discutible.

Respecto a la forma del relieve valenciano los conjuntos montañosos con la influencia del clima han proporcionado una densa red de ríos y barrancos y al contrario el territorio de Kyiv llano y amplio ha permitido la formación de ríos con extensas cuencas. Una base perfecta para la exposición de vegetación que se ha adaptado a las condiciones climáticas. La estrecha franja valenciana está caracterizada por un clima muy variado y escasos recursos hídricos. La flora durante su periodo de evolución ha generado diversas adaptaciones por lo que presenta mucha diversidad, desde la flora dunar y de los marjales hasta los bosques de montaña mediterráneos. La vegetación del territorio de Kyiv es menos variada por estar adaptada a un suelo relativamente plano y con un acceso a agua casi constante.

Las dos culturas presentan diversos usos de los recursos hídricos. En el territorio valenciano donde este medio es escaso las culturas romana y árabe han desarrollado un sistema de regadío que completa el circuito de las condiciones óptimas para el desarrollo de la agricultura intensiva. La cultura de la gestión del agua de las acequias tiene una larga tradición social y cultural. El sistema de regadío de la huerta valencia se extiende en gran parte de la depresión litoral proporcionando un paisaje ordenado y diversificado por el colorido y las texturas. En el territorio de Kyiv la cantidad de agua puede llegar a ser excesiva y ha obligado a desarrollar un sistema de drenaje que fué extendido en la gran parte de las llanuras aluviales en la segunda mitad del siglo pasado. Las condiciones climáticas e hídricas han condicionado el desarrollo de la agricultura extensiva ha proporcionado paisajes de amplias y llanas superficies de campos.

Transformaciones del paisaje hídrico de gran magnitud se producen con en el entorno cercano de las ciudades con la llegada de la época del hormigón armado. Se han construido diversos embalses y canales cuya configuración ha dependido de la forma del territorio. El impacto paisajístico de los embalses del Dnipró es mucho mayor que en el Turia, ya que representan unas amplias láminas de agua que hasta pueden parecer “mares”. En Valencia la finalidad del Plan Sur consistía en la desviación del cauce del río para prevenir las pérdidas económicas de los espontáneos desbordamientos del río. Un paisaje diferenciado del entorno de la ciudad



El paisaje de los campos de grano de *Kyiv oblast*.
Elaboración propia



El paisaje de la montaña valenciana. Elaboración propia



Las estrechas calles de Valencia. Elaboración propia



Calle de Andriiv spusk. Recuperado de https://kiev.vgorode.ua/img/article/11300/86_main-v1599036344.jpg

por su magnitud, firmeza y la presencia de las amplias infraestructuras viarias. Kyiv carece de paisajes similares de acceso cercano y los paisajes que tengan similitud se encuentran en el sur de Ucrania. En el mediterráneo valenciano el aprovechamiento del agua es muy alto condicionado por limitada cantidad de los recursos hídricos, pero con las calurosas condiciones climáticas lo que permite una alta fertilidad. En cambio el aprovechamiento del río Dnipró ha sido menor teniendo en cuenta su amplitud pero las transformaciones del siglo pasado han causado numerosas transformaciones que han afectado a muchos entornos.

Como se había mencionado antes la ciudad latina de Valencia ha comenzado su desarrollo mucho antes que la ciudad de Kyiv dando el comienzo en la época romana. El perímetro ocupacional de cada época posterior superaba las dimensiones anteriores llegando a maximizar su perímetro en la época cristiana hasta 142 ha. Su superficie era mayor que el perímetro de la muralla de Kyiv que alcanzó el periodo de superior desarrollo en el siglo XIII donde la Ciudad Alta ocupaba cerca de 65 Ha que queda probada. El resto de muralla adicional que podría haber en este periodo sigue discutible. Otro límite de muralla entre el siglo XIV y XVI se situaba en la colina de Zamkova gora representaba un centro importante de la ciudad de Kyiv bajo el mandato lituano. La seguridad que ofrecían las murallas de empalzado de madera no era suficiente y se caracterizaba por su fragilidad de destrucción. En cambio las murallas de Valencia con su construcción petrea han proporcionado una larga durabilidad hasta los mediados del siglo XIX.

El compartimiento de espacios comunes en Valencia ha llevado a la formación de estructuras socioeconómicas para la construcción y gestión de las estructuras como pretilas y murallas. El paisaje de una ciudad encintada tenía mayor contraste en Valencia que en Kyiv, por su densidad de edificación y estrechez de espacios públicos con un amplia huerta en las afueras del recinto urbano. El paisaje de Kyiv era extendido donde las edificaciones estaban rodeadas de espacios abiertos a los cuatro bordes. La influencia del persistente feudalismo ha influido en un tardío desarrollo de las edificaciones de uso colectivo que variara más allá de las edificaciones religiosas. En su vez Valencia tiene un cúmulo de construcciones de valor arquitectónico que representan los símbolos del desarrollo temprano de administración, economía, educación y salud.

El espacio agrícola donde las personas cumplen sus necesidades ha sido muy condicionado por la forma del territorio y de las condiciones climáticas del lugar. De esta manera en los *jútir* situados en los terrenos rurales de Kyiv era importante la protección del frío, en cambio las alquerías valencianas se construían de forma que permitía la protección del calor. La disposición en el territorio de los *jútir* se asociaba más a la presencia de algún río y era más libre en el territorio en comparación a las alquerías que se vinculaban a una firme red de caminos y acequias.

En toda la historia la ciudad antigua de Valencia ha concentrado su centro administrativo en el mismo ámbito conservando la importancia y la centralidad del foro romano que cada cultura lo ha adaptado a sus necesidades hasta representar la actual plaza de la Reina. Kyiv durante su historia ha experimentado mayores cambios en la emplazamiento de sus potestades. Desde la *Ciudad Alta* del centro de apogeo cultural del siglo XIII hasta convertir en el centro administrativo y fortificación el Monasterio de las Cuevas de Pechersk. El desarrollo económico del siglo XIX ha permitido a volver a situar su centro administrativo y cultural en la Ciudad Alta como símbolo de la independencia y identidad cultural.

A mediados del siglo XIX ciudad de Kyiv y de Valencia las murallas pierden su función defensiva. En este caso la transformación de paisaje tienen mayor impacto en Valencia donde una ciudad compacta se abre y replantea su imagen por completo. Las condiciones socioeconómicas obligaban a decidir la planificación de las ciudades que encontraba la solución de el crecimiento en la expansión. Kyiv había tomado las direcciones de planificación en extensión de la ciudad en los años treinta. Siendo tan tempranas estaban condicionadas básicamente el trazado de las calles donde las parcelas se distribuían entre las edificaciones bajas aisladas en medio de la finca. El principal objetivo del Plan consistía en la unión de los tres lugares en uno de Ciudad Alta, Podil y Pechersk.

En la colonización urbana ha tenido su influencia la forma del territorio y el tamaño del río, donde en Kyiv la construcción del primer puente se produjo en los años 40 del siglo XIX. Ambas ciudades pasaban por el proceso del crecimiento por anexión, donde la ciudad de Valencia aumentaba su tamaño alrededor de su perímetro, en cambio Kyiv se limitaba con la disposición en el único margen del río. Valencia con Cabanyal establecían unas conexiones de intercambio económico que llevaron al crecimiento por enlace que influían en la ocupación del suelo. Entre los núcleos anexionados Ruzafa era de mayor importancia y tamaño para la disposición del primer ensanche que condicionaba el crecimiento hacia suroeste y acceso a la Albufera.

Los dos tenían que resolver la cuestión de la falta de vivienda y había una clara diferenciación entre la disposición de la vivienda según la clase social. Se tenía en cuenta la problemática del abastecimiento de agua, de la higiene y de la anchura de las calles. En la elaboración de los ensanches en Valencia estaba presente la idea de crear una calle “escaparate” donde consumo y el recreo proporcionan nuevos hábitos a los ciudadanos. El uso del ensanche en Valencia se daba con la preferencia de la función residencial. En Kyiv el principal objetivo consistía en nueva imagen urbana que tenía que ofrecer un centro administrativo y educativo.

En Valencia los ensanches se resolvían con la disposición de las manzanas que se caracterizaban por la regularidad del frente edificado. Un paisaje urbano con una delimitación clara del espacio



El paisaje urbano valenciano. Elaboración propia



El paisaje urbano de Kyiv. Elaboración propia



Un fragmento de los rincones del parque Túria.
Elaboración propia

del privado con aspecto uniforme y el espacio público delimitado por calles y bulevares. En Kyiv prevalecía el sistema de agregación de edificaciones que eran más compactas en comparación a la edificación de periodos anteriores, pero no llegaba a ser tan uniforme como la manzana valenciana por falta de regulaciones edificatorias. En la actualidad el espacio de la ciudad moderna y antigua en Kyiv y Valencia conservan una identidad propia y son importantes cada vez más para la población lo que aumenta su uso.

La creación de los planes generales del siglo XX ha sido decisiva en la formación de las ciudades actuales. La correspondencia de la trama urbana construida respecto al plan general en Valencia tiene mayor semejanza donde el sistema radiocéntrico es de principal influencia. El periodo de intensa edificación en Valencia de los años 60 y 70 del siglo XX ha traído unas consecuencias donde se percibía la falta de zonas verdes y dotaciones públicas. Así pues en Kyiv los planes generales soviéticos eran muy ambiciosos y en gran parte no se hicieron realidad por la falta de recursos económicos. Las soluciones del sistema del viario en Valencia proporcionan mayores comodidades teniendo en cuenta casi la mitad de población presente que en Kyiv.

La ventaja de los *mikrorayón* frente a las edificaciones abiertas de Valencia consiste en la formación de un único conjunto que está dotado en los equipamientos básicos. Los edificios residenciales valencianos tienen mayor calidad de ejecución y proporcionan mayores comodidades en comparación a la vivienda soviética a partir del comienzo de la época de tipificación. Entre las edificaciones abiertas de Valencia es muy común observar un alineación al vial lo que proporciona un espacio urbano consolidado. Las pocas edificaciones abiertas de iniciativa municipal en Valencia igual que lo *mikrorayón* no tienen espacio previsto para el comercio en la planta baja y para satisfacer el consumo dependen de los barrios colindantes. Los *mikrorayón* de Kyiv no crean una fachada de la calle y no hay espacio previsto en la planta baja, lo que ha impulsado en la actualidad la generación de quioscos.

La etiqueta de la residencia soviética está caracterizada por una edificación homogénea e igualitaria, pero dentro de este periodo se encuentran las viviendas con identidad construidas en la primera mitad del siglo XX. Esta comparación equivale a la posición donde entre la residencia valenciana es posible encontrar conjuntos de vivienda de iniciativa municipal que tienen un carácter homogéneo de paisaje.

En Valencia los sucesos históricos como la construcción del eje viario a través del antiguo canal Turia y el comienzo de la urbanización del Saler habían encontrado una fuerte oposición en la población lo que ha influido en los cambios de los valores de la sociedad. En su vez en Kyiv que actualmente constituido por una sociedad postsoviética que está en el proceso de transformación lenta de los valores socioculturales y de educación de una visión nueva del paisaje.

Una principal diferencia que se puede observar de primera vista entre dos ciudades es que Kyiv representa muchos espacios de cobertura verde generando un amplio conjunto de ciudad a veces desorganizado. Su fachada de la ciudad antigua situada en las colinas se abre hacia el río Dnipró. Valencia representa un conjunto uniforme de edificaciones limitadas en los bordes con la huerta de regadío que están entrelazados por el sistema de viario. El parque del río Turia constituye la principal arteria verde de la ciudad que hace resaltar el valor de los espacios verdes.

Este trabajo de investigación se había escogido desde un desconocimiento del ámbito previsto porque no estaba en mi plan de estudios. Evidentemente he prestado atención a los materiales de investigación no solo de la morfología del territorio y la historia urbana sino que también a la diferenciación de los escenarios urbanos que en su totalidad representan el conjunto urbano actual. Prometo mejorar mis capacidades descriptivas del territorio y utilizar la herramienta de dibujo para poder describir los paisajes trascendentes lo que espero tener la oportunidad de abordar.

Bibliografía y fuentes

1. ARKHYPKOVA, Svitlana (2015) “La dinámica de la ampliación de los límites de Kyiv en el siglo XX: Aspecto histórico-geográfico” (Dynamika rozshyrennya mezh m. Kyieva v XX stolitti: Istoryko-heohrafichnyy aspekt). Historia regional de Ucrania. Colección de artículos científicos. Nº 9, p. 183-198. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/237600332.pdf>
2. BENEVOLO, Leonardo (2005). *Orígenes del urbanismo moderno*. Ediciones Celeste
3. BUNIN, Andrei (1953). *Historia del arte del urbanismo* (Istoria gradostroitel'nogo iscustva)., Moscú: Editorial Estatal de Literatura sobre Construcción y Arquitectura
4. BURRIEL DE ORRUETA, Eugenio L., “La planificación urbana durante la dictadura”. *El espacio urban. Siglos XX y XXI*. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/71012263.pdf>
<https://sites.google.com/site/geografia2bat/geografia/2-relieve-peninsular/relieve-comunidad-valenciana>
5. DURÁ-ARAS, M.; GIELEN, E.; PALENCIA-JIMÉNEZ, J.-S. (2020, 28-30 de Septiembre). “Evolución de los puentes del antiguo cauce del Río Turia: orígenes y efectos sobre el desarrollo de la ciudad.” IV Congreso ISUF-H: Metrópolis en recomposición: perspectivas proyectuales en el Siglo XXI: Forma urbis y territorios metropolitanos, Barcelona, pp. 1–20. Text en actes de congrés presented at the IV Congreso ISUF-H: Metrópolis en recomposición: perspectivas proyectuales en el Siglo XXI: Forma urbis y territorios metropolitanos. Barcelona: DUOT, UPC. Recuperado de <http://hdl.handle.net/2117/328452>
6. FERRANDIS, J. (2016), *Las murallas de Valencia. Historia, arquitectura y arqueología. Análisis y estado de la cuestión. Propuesta para su puesta en valor y divulgación de sus preexistencias*. Valencia
7. GAVRIKOV, D. (2015). “Análisis y sistematización del concepto de edificios con entramado de madera (Analiz i sistematizatsiya kontseptsii fakhverkovykh postroyek)”. *Architecture and Modern Information Technologies*. Rúsia, Moscú: Mayor atestación de comisión. Recuperado de <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-i-sistematizatsiya-kontseptsiy-fahverkovoy-arhitektury/viewer>
8. GIMÉNEZ, Enrique J., (1996), *Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia*. Valencia: Servicio de publicaciones UPV
9. GLAZYRINA, Galina (2009). *Los estados más antiguos de la Europa Oriente (Drevneyshiye*

gosudarstva Vostochnoy Yevropy). Moscú: Fundación Rusa para la Promoción de la Educación y la Ciencia

10. GLIBCHUK, P. (2015) “Red de los asentamientos urbanos en el periodo medieval de Ucrania (X-final del siglo XVII)” (“Merezha mis'kykh poselen' Ukrayiny v period seredn'ovichchia (X – kinets' XVII st.)”). *Visnyk heodeziyi ta kartohrafiyi*, N° 5-6, p. 98-99.
11. GÓMEZ-FERRER, M. (2008) “Lenguajes, fábricas y oficios en la arquitectura valenciana del tránsito entre la Edad Media y la Edad Moderna. (1450-1550).” *Artigrama: Revista del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza*. N° 23, p. 149-184
12. GONZÁLEZ, Ricardo (2007). “La huerta cuando no lo era. La configuración histórica del territorio de Valentia” in J. Hermosilla (dir.) *La Huerta de Valencia, Paisajes y Patrimonio Valencianos*. Valencia, p. 45-59.
13. GURZHII O., SHEVCHENKO V., AVRAMENKO A., (2013). *Enciclopedia de la histotia de Ucrania (Entsyklopediya istoriyi Ukrayiny)*, Kyiv: Naukova dumka. Recuperado de: http://resource.history.org.ua/cgi-bin/eiu/history.exe?&I21DBN=EIU&P21DBN=EIU&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=eiu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=TRN=&S21COLORTERMS=0&S21STR=Khutir
14. LLEDÓ, Beatriz (2015, 30 de octubre). “Tierra vertebrada por acequias y alquerías: la huerta primigenia”. *Las provincias*. Recuperado de <https://www.lasprovincias.es/economia/201510/31/tierra-vertebrada-acequias-alquerias-20151030235214-v.html>
15. KAWALEC, A. (2013, 23 de junio). Elementos de la civilización árabe en la Comunidad Valenciana, *Revista de Estudios Internacionales Mediterráneos*. Recuperado de <https://sites.google.com/site/teimrevista/numeros/numero-14-enero-2013-junio-2013/elementos-de-la-civilizacion-arabe-en-la-comunidad-valenciana>
16. KOVESHNIKOVA, O. (2020). *El trabajo de Dobrovolskyi A. V. en el contexto de la arquitectura de Ucrania 1930-1980 (Tvorshist A. V. Dobrovolskoho v konteksti rozvytku arkhitektury Ukrainy 1930 – 1980 rokiv)*. (Grado de candidato de arquitectura). Kyiv: Academia nacional de bellas artes y arquitectura. Recuperado de http://naoma.edu.ua/ua/academy/spetsalzovan_vchen_radi_akadem/spetsalzovana_vchena_rada_za_spetsalnstyu_teyrya_arkhitekturi_restavratsya_pamyatok_arkhitekturi/avtoreferati_disertatsy_na_zdobuttya_naukovogo_stu_penya/%D0%9A%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%88%D0%BD%D1%96%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%B0_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%82_%D0%B7%D0%B0%D1%85%D0%B8%D1%81

%D1%82_20_10_2020.pdf

17. KRASNOV, V., SHELEST Z., DAVYDOVA I., (2011). *Fitoecología y los fundamentos de la silvicultura (Fitoekolohiya z osnovamy lisivnytstva)*. Sumy: Universytets'ka knyha
18. KYRYCHENKO, Eugenia (2010). El sur de la Rusia europea. *Ser filósofo es el destino ... (Byt' filosofom – eto sud'ba...)*. Moscú: Editorial Progress-Traditsiya, p. 298-322. Recuperado de <https://books.google.es/books?id=3phHKcVdpg8C&pg=PA315&lpg=PA315&dq=%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D0%B5%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5+%D0%B1%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%82+%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5+%D1%81%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5+%D0%BA%D0%B8%D0%B5%D0%B2%D0%B0&source=bl&ots=Llyenf92R9&sig=ACfU3U2eliQVcBcVXuLvWrLxFiFX8I8vFw&hl=ru&sa=X&ved=2ahUKEwia8PKg97vqAhVEZMAKHeY7BagQ6AEwAHoECAkQAQ#v=onepage&q&f=false>
19. MALAKOV, Dmitrii (2009). *Casas de apartamentos en Kyiv (Prybutkovi budynky Kyeva)*. Kyiv: Kyi. Recuperado de http://www.alyoshin.ru/Files/publika/malakov/malakov_200.html
20. MALAKOV, Dmitrii (2016). “Cómo cambiaba la arquitectura de Kyiv en tiempos soviéticos”. *Antykvvar*. N° 96. Recuperado de <https://antikvar.ua/kak-manialisia-kyev-pri-sssr/>
21. MONTALBAN, Ramón (1929). “El pólder de Wieringen”. *Revista de obras públicas*, Tomo I: N°2536, p. 403-408. Recuperado de http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1929/1929_tomol_2536_02.pdf
22. MUÑOZ, Daniel (2015, 15 de febrero). El nacimiento de la Valencia moderna en el siglo XIX. *Las provincias*,. Recuperado de <https://www.lasprovincias.es/fiestas-tradiciones/201502/15/nacimiento-valencia-moderna-siglo-20150215000808-v.html>
23. OLEINYK, Olena (2012).” La evolución de la arquitectura de Kiev en el período postsoviético” (Evolyutsiya arkhitektury Kiyeva v postsovetskiy period”), *E-Journal*, N° 5. Recuperado de <http://rcchd.icomos.org.ge/?l=E&m=4-4&JID=5&AID=37&l2>
24. PÉREZ, Javier. (2005). *La ciudad de la edificación abierta. Valencia 1946-1988*. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia
25. TABERNER, Francisco. (1987). *Valencia entre el ensanche y la reforma interior*. Valencia: Alfons el Magnánim
26. TOLOCHKO, Petro (1996). *Rus de Kyiv (Kyyivs'ka Rus')*. Kyiv: Abrys. Recuperado de <https://>

nemaloknig.com/read-377920/?page=56#booktxt

27. TORREÑO, Mariano (2005). *Arquitectura y Urbanismo en Valencia*. Valencia: Carena editors
28. TRENCHS, J., & CÀRCEL, M. M. (1985). El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (siglo XIV). *En La España Medieval*, 7, 1481. Recuperado de <https://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/ELEM8585221481A>
29. TUMANOVA, Tonia, (2012, 22 de mayo). Hace 140 años, se puso en funcionamiento el primer sistema de suministro de agua centralizado en Kiev (40 rokiv tomu u Kyievi zapustyly v ekspluatatsiyu pershyi tsentralizovanyy vodohin) *Noticias nacionales ucranianas*. Recuperado en <https://www.unn.com.ua/uk/news/729198-140-rokiv-tomu-u-kievi-zapustili-v-ekspluatatsiyu-pershii-tsentralizovaniy-vodogin>
30. TVERSKOI, Lev (1953). *El urbanismo ruso hasta el siglo XVII (Drevneye gradostroitel'stvo do kontsa XVII veka)*. Moscú: Editorial Estatal de Literatura sobre Construcción y Arquitectura
31. SERRA, Amadeo (1991). "La belleza de la ciudad. El urbanismo en Valencia, 1350-1410." En: *Ars longa: cuadernos de arte*, N° 2, p. 73-80
32. SHCHERBYNA, B., *Kyiv desde las mitades del siglo XIX hasta los principios del siglo XX*. Recuperado en: https://paustkiev.io.ua/s485154/kiev_ot_serediny_xix_do_nachala_xx_veka
33. SHYROCHYN, Semen, (2019, 4 de febrero). "Arquitectura soviética de Kyiv: ¿En que consiste su valor?" (Arkhitektura sovetskogo Kiyeva: v chom yeyo tsennost'?), *Rúbryka* <https://rubryka.com/ru/article/architecture-soviet-kyiv/>
34. SINGAEVSKYI, V., (2011) *La guía de Kyiv (Kiev Putevoditel)*, San Petersburgo: Poligon, Moscú: Astrel. Recuperado en https://books.google.com.ua/books?id=oUaLAQAAQBAJ&pg=PA18&lpg=PA18&dq=%D0%BA%D1%83%D1%87%D0%BC%D0%B8%D0%BD+%D1%8F%D1%80+%D0%B2%D0%BA%D0%BB%D1%8E%D1%87%D0%B5%D0%BD+%D0%B2+%D0%BA%D0%B8%D0%B5%D0%B2&source=bl&ots=fAznCRz7VT&sig=ACfU3U0jOi_Ai31yC7uCbZw_IK6mHfgJcw&hl=ru&sa=X&ved=2ahUKEwjUwZeG-ejrAhVkl4sKHf6YC3sQ6AEwCnoECAEQAQ#v=onepage&q&f=false
35. YEFRALOV-PYLYPCHAK, B. (2010), *Arquitectura del Kyiv soviético (Arkhitektura sovetskogo Kiyeva)*. Kyiv: Casa editorial A+C.
36. Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad (decreto 219/2018, de 30 de

noviembre), *Plan de acción territorial de protección de la huerta de Valencia, Estudio del patrimonio cultural 2.1*

Paginas web de interés

1. *Confederación Hidrográfica del Júcar, O.A.* Recuperado de <https://www.chj.es/es-es/Organismo/Funciones/Paginas/Funciones.aspx>
2. Agencia Estatal de Recursos Hídricos de Ucrania (Derzhavne Ahentstvo Vodnykh Resursiv Ukrayiny), Recuperado de <https://www.davr.gov.ua/misiya-ta-strategiya->
3. <http://www.upv.es/our/IUR/Micro/MircoIUR.htm>
4. <http://semiletov.org/kiyograd/karty.html>
5. <https://dialnet.unirioja.es/>
6. http://retromap.ru/061942_z14_50.444114,30.530319