

RETOS URBANÍSTICOS DE LAS CIUDADES MEDIAS

FUTURO DE LA MOVILIDAD



CASTERÁ TOMÁS, CARLA
CURSO 2019-2020

TUTOR: DURÁN FERNÁNDEZ, JOSÉ

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA
GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

RETOS URBANÍSTICOS DE LAS CIUDADES MEDIAS

FUTURO DE LA MOVILIDAD



CASTERÁ TOMÁS, CARLA
CURSO 2019-2020

TUTOR: DURÁN FERNÁNDEZ, JOSÉ

TRABAJO FINAL DE GRADO
GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA



RESUMEN

RESUM

ABSTRAC

Debido a las limitaciones propias del concepto de ciudad, incluyendo en el mismo, urbes con tan distinta densidad de población e infraestructuras; las ciudades medias y pequeñas han quedado fuera del radio de estudio en lo referido al desarrollo de un urbanismo sostenible que garantice el confort de los habitantes así como el funcionamiento de la propia ciudad.

Es por ello, que a partir de este estudio se investigará la movilidad como eje de mejora funcional de las ciudades medias; tomando como ejemplo la ciudad de Alzira, con una población de 44.255 habitantes. Para ello se realizará un estudio urbanístico de la ciudad con el fin de localizar los principales problemas de esta.

PALABRAS CLAVE

Urbanismo, Movilidad, Funcionalidad, Ciudades medias, Alzira,

A causa de les limitacions pròpies del concepte de ciutat, incloent en el mateix, urbs amb tan diferent densitat de població i infraestructures; les ciutats mitjanes i xicotetes han quedat fora del radi d'estudi en el referit al desenvolupament d'un urbanisme sostenible que garantisca el confort dels habitants així com el funcionament de la pròpia ciutat.

És per això, que a partir d'aquest estudi s'investigarà la mobilitat com a eix de millora funcional de les ciutats mitjanes; prenent com a exemple la ciutat d'Alzira, amb una població de 44.255 habitants. Per a això es realitzarà un estudi urbanístic de la ciutat amb la finalitat de localitzar els principals problemes d'aquesta.

Due to the limitations of the city concept, including in it, cities with such different population density and infrastructure; Small and medium-sized towns and cities have been left out of the study range in terms of the development of sustainable urban planning that guarantees the comfort of the inhabitants as well as the development of the city itself.

Based on this study, mobility will be investigated as a functional improvement axis of the middle cities, taking as an example the city of Alzira, with a population of 44,255 citizens. To this end, an urban survey of the city will be carried out in order to locate the main problems of the city.

PARAULES CLAU

Urbanisme, Mobilitat, Funcionalitat, Ciutats mitjanes, Alzira

KEY WORDS

Urbanism, Mobility, Functionality, Middle Cities, Alzira,

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	11 - 15
1.1 OBJETIVOS	13
1.2 METODOLOGÍA	15
CAPITULO 1. CIUDAD	
2. CONFIGURACIÓN DEL TEJIDO URBANO	19 - 27
3. SIGLO XXI	29 - 33
3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS	30 - 31
3.2 HACIA EL FUTURO	32 - 33
CAPÍTULO 2. ALZIRA	
4. INTRODUCCIÓN A LA CIUDAD	37 - 43
4.1 CONTEXTO HISTÓRICO DE LA CIUDAD	38 - 39
4.2 POBLACIÓN ALZIREÑA	40 - 41
4.3 ORGANIZACIÓN POR BARRIOS	42 - 43
5. ANÁLISIS URBANÍSTICO	45 - 85
5.1 INSERCCIÓN URBANA	46 - 47
5.2 VIARIO	48 - 69
5.2.1 VIARIO RODADO	50 - 59
5.2.2 VIARIO URBANIZACIONES	60 - 61
5.2.3 VIARIO PEATONAL	62 - 67
5.2.4 TRANSPORTE PÚBLICO	68 - 69
5.3 POLÍGONOS INDUSTRIALES	70 - 75
5.4 SECTOR SERVICIOS	76 - 77
5.5 DOTACIONES	78 - 83
5.5.1 DEPORTES	80
5.5.2 EDUCACIÓN	81
5.5.3 SANIDAD	82
5.5.4 PLAZAS, PARQUES Y JARDINES	83
5.6 RESIDENCIAL	84 - 85
6. CONCLUSIONES	87 - 93
6.1 DAFO	88 - 89
6.2 AVANCES HAVIA UNA CIUDAD SOSTENIBLE	90 - 93
ÍNDICE DE FIGURAS	96 - 103
BIBLIOGRAFÍA	104

1 | INTRODUCCIÓN

Una de las características principales de la organización del territorio europeo es la gran cantidad de núcleos urbanos de distintas densidades que lo forman, y como consecuencia, no abundan las grandes urbes sino que se genera una red de ciudades más pequeñas, las funciones de estas se diversifican y de esto dependerá su área de influencia.

Las ciudades españolas actuales son el resultado de una rápida industrialización en la década de los 60, además de una fuerte migración que las saturó y produjo grandes problemas de habitabilidad. Este hecho favoreció la creación de barrios periféricos que a día de hoy constituyen ciudades satélites que se suman al tejido ya formado por antiguas ciudades medievales, que al igual que las grandes aglomeraciones, se vieron obligadas a derribar sus murallas debido a la gran necesidad de expandir su territorio. Actualmente el 76% de la población española se concentra en las ciudades, entendiéndolas como núcleos urbanos de más de 10.000 habitantes. Según el Libro Verde de la Unión Europea, "las ciudades ocupan entradas de recursos materiales y energía y generan emisiones gaseosas, líquidas y salidas de residuos. El funcionamiento urbano requiere la movilidad de los habitantes desde, hacia y dentro de la ciudad."¹

Los estudios urbanísticos sobre sostenibilidad están centrados en la organización y el funcionamiento de las grandes urbes que, a partir de grandes ejes motorizados quedan divididas en distintitos barrios especializados que disponen de las dotaciones suficientes como para que las relaciones sociales de estos queden limitadas por dichos ejes de alta velocidad.

Entender la ciudad como un todo y no como distintas piezas independientes, en ocasiones queda sobrepasado debido a la gran superficie y densidad de población de estas. Las ciudades españolas, en su mayoría, están por debajo de los 100.000 habitantes y su movilidad nada tiene que ver con la de las grandes ciudades.

1. Libro verde de la Unión Europea.
Bruselas, 18.7.2001.
COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

GENERAL

- Entender el tejido urbano español a través de su población y los diferentes tipos de ciudades según su posición geográfica, administrativa y económica.
- Conocer a grandes rasgos los cambios urbanísticos más relevantes que afectan a la distribución actual de la población para determinar cuáles son los problemas actuales debido al cambio de sociedad.

ESPECÍFICOS

- Conocer la organización y el funcionamiento de las ciudades medianas (10.001-50.000 habitantes) con un alto grado de industrialización.
- Establecer pautas para una movilidad sostenible tanto en el interior de las ciudades como hacia fuera de estas.

El desarrollo de esta investigación urbanística se basa en dos grandes capítulos que giran alrededor de la ciudad.

Partiendo de la organización de las ciudades en el territorio español, se procederá a realizar un estudio del funcionamiento de este a menor escala para poder entender la importancia de las ciudades pequeñas y medianas así como la dependencia existente entre ellas.

A continuación se realizará un breve repaso a los acontecimientos de la historia más reciente, que son claves para entender el diseño del tejido urbano actual así como el gran número de núcleos urbanos que conforman el territorio nacional.

Para finalizar este capítulo introductorio, se cuestionará la eficacia del urbanismo heredado en la sociedad actual, marcada por el imparable avance de las nuevas tecnologías que afectan en todos los ámbitos.

El segundo capítulo es la pieza central de este estudio, ya que se analizará en profundidad la ciudad de Alzira, tomada como modelo debido a su población y a su paisaje industrializado.

Dicho análisis profundizará en la movilidad en el interior de la ciudad y en su relación con su entorno más inmediato y mostrará la necesidad de modernización y adecuación al momento de esta.



CIUDADES

2 | CONFIGURACIÓN DEL TEGIDO URBANO

2. Real Academia Española. Definición ciudad.
3. BOE. núm. 80, de 3 de abril de 1985. Referencia: BOE-A-1985-5392. Ley 7/1985, de 2 de abril.

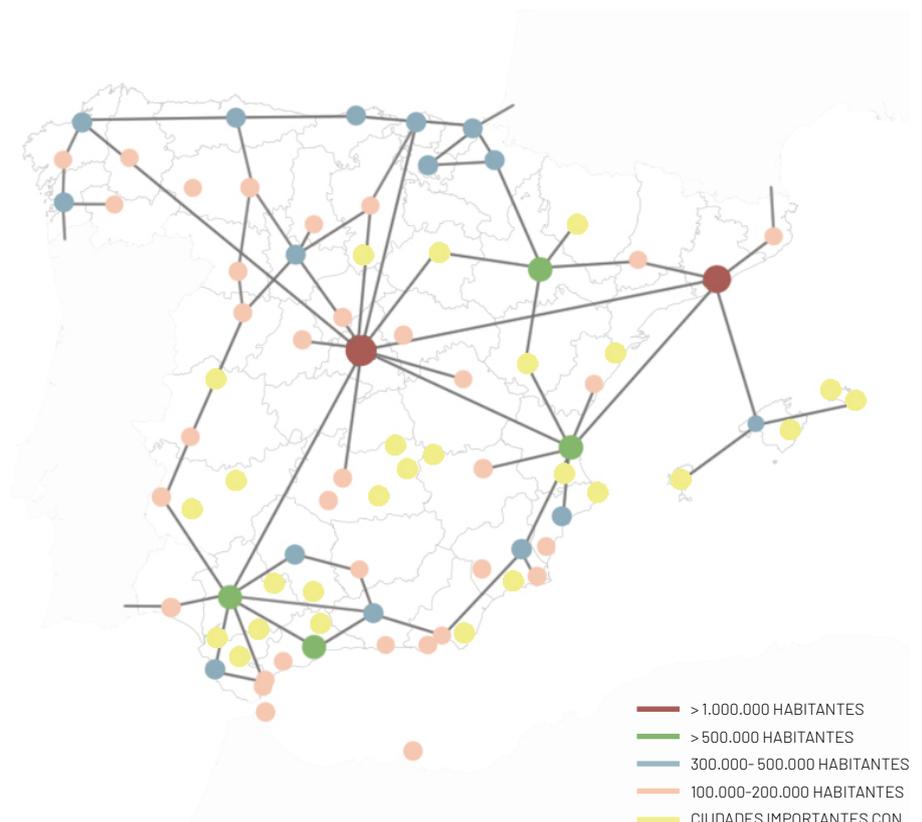


FIGURA 1 | PRINCIPALES CIUDADES ESPAÑOLAS SEGUÍN LA POBLACIÓN

La Real Academia Española de la lengua define una ciudad como un conjunto de edificios y calles regidos por un ayuntamiento cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas². Además, en España un núcleo urbano cuya población es superior a los 10.000 habitantes se considera ciudad.

Una de las principales características del territorio español, es la gran cantidad de municipios que se encuentran dispersos a lo largo de su superficie dado que previamente a la revolución industrial, la población se agrupaba en distintos núcleos de baja densidad. Según los datos obtenidos por el INE, actualmente España está formada por un total de 8.131 municipios, entendiéndose como tal, "Entidades básicas de la organización territorial del estado y cauces inmediatos de participación ciudadana en los asuntos públicos, que institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las correspondientes colectividades"³. De estos municipios, llama la atención que 5.007 están por debajo de los 1.000 habitantes y 2.365 están por debajo de los 10.000.

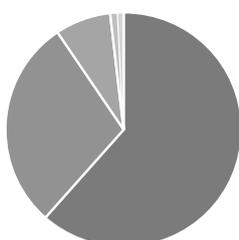
Dentro del rango definido como ciudad hay un total de 759 municipios divididos como podemos observar en la figura 1.

Debido al gran éxodo rural que se produjo durante la industrialización del territorio español en la década de los 60 y que ha ido en aumento hasta día de hoy, el 62 % de los municipios españoles tan solo está ocupado por un 3,1 % de la población mientras que en el otro extremo, las ciudades más pobladas albergan a un 40,1% de los habitantes.

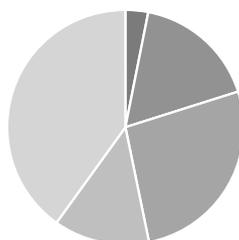
Cabe destacar, que el siguiente grupo de ciudades que albergan una mayor cantidad de población son aquellas que se encuentran en un rango de entre 10.000 y 50.000 habitantes siendo estas un 8% de los municipios que forman el estado. La industrialización española tuvo la peculiaridad de abarcar a un gran número de núcleos urbanos y no concentrarse exclusivamente en aquellos de mayor tamaño. La amplia red de carreteras favorecía que las ciudades de dicho tamaño se expandieran a alta velocidad al mismo tiempo que las zonas rurales que las rodeaban se vaciaban.

Existen distintos parámetros a la hora de poder hacer una clasificación de ciudades ya que el grado de influencia de estas no solo depende de la cantidad de población. Otros factores como su posición administrativa dentro del sistema español, su proximidad a otras ciudades de mayor o menor relevancia y su ubicación geográfica junto con su capacidad para relacionarse, tanto dentro del estado como hacia el exterior serán determinantes.

A. MUNICIPIOS SEGÚN HABITANTES



B. POBLACIÓN



C. MUNICIPIOS

< 1.000	5.007 = 62%	3,1%	de la población
1.000 - 10.000	2.365 = 29%	17%	de la población
10.000 - 50.000	619 = 8%	26,7%	de la población
50.000-100.000	86 = 1%	13,1%	de la población
>100.000	63 < 1%	40,1%	de la población

El estado español está organizado en distintos niveles administrativos, jurídicos y sanitarios que han favorecido la expansión de las ciudades en su conjunto así como su diversidad a nivel cultural y económico. La descentralización ha afectado a nivel urbanístico dando lugar a una gran cantidad de ciudades de relevancia muy distintas entre sí, adaptadas a su contexto geográfico y climático.

En el siglo XX, la configuración del paisaje urbano ya era irreversible. Con la llegada del vehículo motorizado privado el diseño urbanístico, tanto de las ciudades como del plano estatal, se ven plenamente afectadas. Esta nueva incorporación a la vida diaria supone un cambio radical en la población, en la forma de entender las distancias. Este hecho favoreció todavía más la gran expansión de las ciudades más próximas a las grandes capitales.

Tomando como punto central la capital del estado, Madrid, las distintas capitales de las comunidades autónomas se distribuyen de forma dispersa a lo largo del territorio a modo de satélites que orbitan a su alrededor, a su vez, la capitales de provincia dependen directamente de las anteriores. La jerarquía en la que se organizan las administraciones españolas repercute directamente en las ciudades que las albergan.

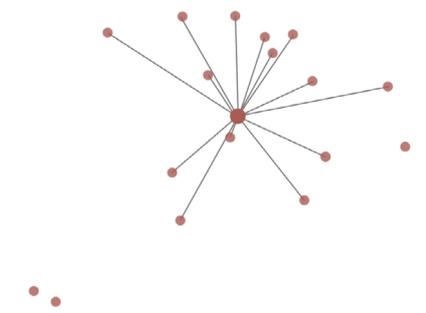
Teniendo en cuenta que dependiendo de la zona geográfica del país, las ciudades tienen unas características específicas, se toma como muestra un radio de 50 kilómetros alrededor de la ciudad de Valencia con la finalidad de abarcar distintos rangos de urbes y definir el grado de dependencia dentro de las provincias. La movilidad está completamente relacionada con este hecho.

Actualmente la provincia de Valencia queda dividida en un total de 266 municipios, agrupados en distintas comarcas que dependen directamente de la capital. De todos estos, 211 están por debajo del rango de ciudad, mientras que Valencia es la única con una población superior a los 100.000 habitantes.

La ciudad de Valencia tienen un área de influencia muy elevada debido a ser la tercera en todo el estado en producción de empleo, el territorio que la rodea está ocupado por una gran cantidad de zonas industriales que han ido creciendo a lo largo de los años hasta abrazar por completo a las distintas zonas residenciales. A su vez, dichos núcleos, han ido desarrollándose hasta unirse entre sí. El resultado que se obtiene es un tejido irregular y disperso, formado por municipios de distintas tipologías que sobreviven entre polígonos.



A. CAPITALES COMUNIDADES AUTONOMAS



B. CAPITALES DE PROVINCIA

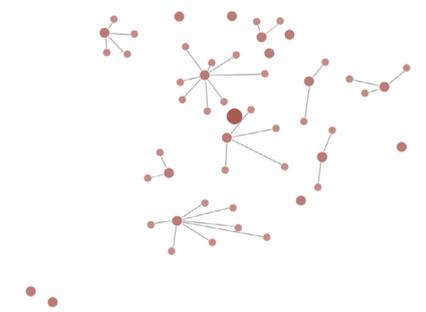
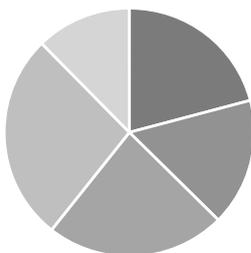


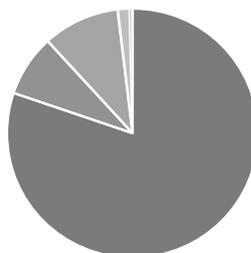
FIGURA 3 | NIVELES ADMINISTRATIVOS REFLEJADOS EN LAS CIUDADES

A. MUNICIPIOS POR DEBAJO DEL RANGO DE CIUDAD



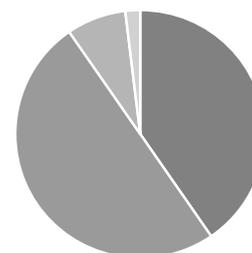
101 - 500	HABITANTES = 21%
501 - 1.000	HABITANTES = 17%
1.001 - 2.000	HABITANTES = 23%
2.001 - 5.000	HABITANTES = 27%
5.001 - 10.000	HABITANTES = 12%

B. MUNICIPIOS DE LA PROVINCIA DE VALENCIA



< 10.000	HABITANTES = 80%
10.001 - 20.000	HABITANTES = 8%
20.001 - 50.000	HABITANTES = 10%
50.001 - 100.000	HABITANTES = 2%
100.001 - 500.000	HABITANTES = 0,1%

C. CIUDADES DE LA PROVINCIA DE VALENCIA



10.001 - 20.000	HABITANTES = 40%
20.001 - 50.000	HABITANTES = 50%
50.001 - 100.000	HABITANTES = 8%
100.001 - 500.000	HABITANTES = 2%

FIGURA 4 | MUNICIPIOS PROVINCIA DE VALENCIA SEGÚN SU POBLACIÓN

Dada la expansión territorial de Valencia, son ya muchos los núcleos de población antiguos que han sido completamente absorbidos por esta y en la actualidad son barrios periféricos de la ciudad.

Los espacios entre estas zona se ha ido rellenando con barrios sin actividad. Se trata de organizaciones en forma de ensanche, basadas en urbanizaciones privadas de gran altura que ocupan manzanas completas. Las relaciones sociales se producen en el interior de estas dejando vacío el espacio público.

Es en estos espacios donde se ubican las grandes dotaciones que no tienen cabida en el interior de la ciudad, lo que supone un elevado tránsito hasta estas zonas en momentos puntuales. Por tanto, el entorno no está diseñado para los vecinos inmediatos, sino como un reclamo para el resto de ciudadanos. El vehículo motorizado es el elemento principal para todos los tránsitos: salida de vecinos del barrio, acceso de "turistas", acceso usuarios servicios.

La primera franja está compuesta por pequeñas urbes dispersas de forma irregular por el territorio que siguen un patrón reticular ininterrumpido. De nuevo, antiguas organizaciones agrarias que se instalaban cerca de las ciudades, y que debido a su proximidad a estas, durante la industrialización empezaron a convertirse en zonas obreras con construcciones que oscilan entre las tres y las seis plantas. Carecen de espacio público ya que se diseña para el vehículo motorizado: para su movilidad y su estacionamiento. Disponen de servicios básicos pero destacan por la carencia de espacios de ocio y de comercio y como consecuencia, de trabajo, por tanto disponen de comunicación directa con la ciudad ya que sus habitantes dependen totalmente de la capital.

Debido a su expansión territorial causada por sus bajos precios en vivienda y la proximidad a Valencia, en muchos casos estos municipios que se encontraban aislados han llegado a fusionarse con los de alrededor dando lugar urbes de mayor tamaño cosidas mediante zonas industriales que son las protagonistas de esta primera franja que envuelve la ciudad.

Por otro lado, empiezan a asomar las urbanizaciones privadas de baja altura que se encuentran dispersas ocupando gran parte del territorio valenciano y que serán las protagonistas de la siguiente franja de análisis.

Para intentar equilibrar esta falta de recursos en los espacios urbanizados del entorno de Valencia, se construyeron grandes centros especializados, centros comerciales y de ocio en los principales polígonos industriales y barrios periféricos. El espacio público se desplaza dichos centros aumentando todavía más la problemática de la movilidad y acrecentando el declive social y urbanístico de las ciudades de esta franja. Existe una dependencia absoluta del vehículo motorizado privado, por tanto se trata de zonas hipermovilizadas con una gran frecuencia de atascos.

Otro gran problema que afecta a esta primera franja de estudio es la gran cantidad de barreras físicas que se han distribuido por todo el territorio tratando de dar solución a los diferentes ejes de tránsito de mercancías y personas que conectan la red de espacios especializados que envuelve la ciudad. Se trata de vías de alta velocidad, que unen la capital valenciana con el resto del país. Infraestructuras de comunicación necesarias pero que debido al aumento de la densidad de población en las urbes centrales, han ido aumentando su número y tamaño hasta llegar a los límites de las ciudades periféricas.

Cabe destacar que en esta franja encontramos una tipología de ciudades propias de la costa mediterránea: se trata de antiguas aldeas de pescadores y agricultores que debido a su situación geográfica su expansión se ha visto limitada. Actualmente sobreviven gracias al sector servicios ya que se han convertido en espacios plenamente turísticos.

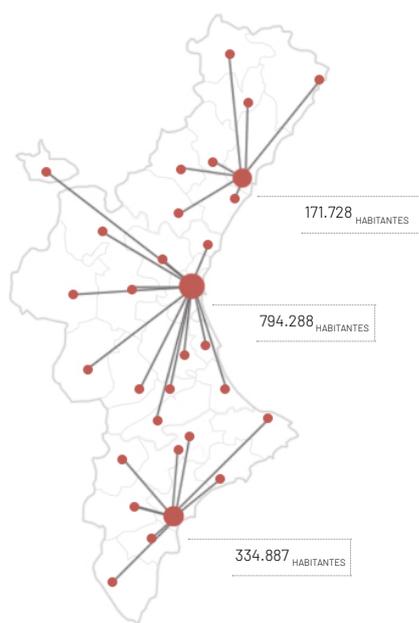
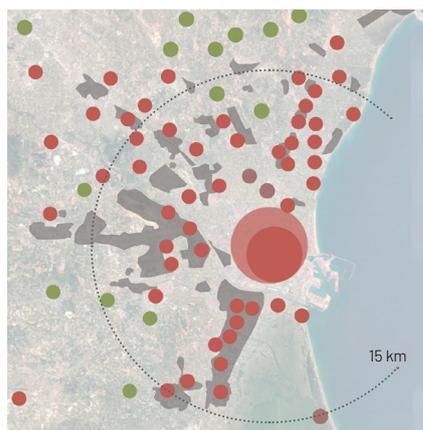


FIGURA 4| ORGANIZACIÓN COMARCAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA



- URBANIZACIONES
- ANTIGUAS ALDEAS
- POLÍGONOS INDUSTRIALES

FIGURA 6| NÚCLEOS DE POBLACIÓN PRÓXIMOS A VALENCIA. Radio = 15 km



- ZONAS INDUSTRIALES
- MUNICIPIOS
- URBANIZACIONES

FIGURA 7| ORDENACIÓN DEL TERRITORIO AL SUR DE VALENCIA

Por tanto podemos afirmar que se trata de una franja formada por diversas piezas dispersas, que ocupan gran parte del territorio y que no funcionan por sí mismas. Espacios dormitorio cuya población desarrolla su vida en la capital y el principal protagonista es el vehículo motorizado: privado, público y de mercancías.

La segunda franja está comprendida entre los 15 y los 30 kilómetros de distancia de Valencia y podemos observar un paisaje muy distinto al anterior. Se trata de un espacio mucho menos saturado, el paisaje industrial deja entrever las características del territorio valenciano, marcado por los arrozales y los campos de naranjas al sur en contraposición a las áreas montañosas del norte y el oeste. Las ciudades que encontramos en esta franja son de mayor extensión que en la anterior, aunque de menor población y se puede observar el trazado irregular de la época medieval en la que tienen su origen. El trazado reticular ya no es la base de la planimetría de los municipios si no que se trata de una primera adherencia a sus núcleos.

La dependencia con la ciudad es menor que en el caso anterior pero de igual modo, carecen de servicios y ocio a pesar de que disponen de un espacio público más cuidado, el vehículo motorizado sigue siendo la base de su funcionamiento.

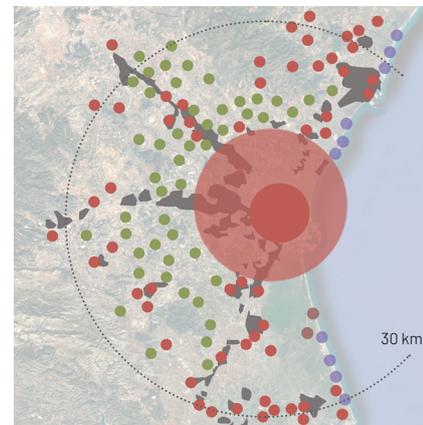
El resto del territorio está inundado por urbanizaciones de viviendas unifamiliares, adosadas con una densidad aproximada de 40 viviendas por hectárea o aisladas cuya densidad aun es menor, oscilando entre las 15-20 viviendas por hectárea, organizadas a modo de ciudad jardín⁴. Por tanto se trata de espacios que favorecen la dispersión territorial, diseñados con la finalidad de separar el trabajo de la vivienda, sin equipamientos ni servicios.

Este tipo de núcleos urbanos suponen una gran carga de vehículos motorizados debido a la alta carencia de actividad en su espacio público, ya que este está desarrollado como lugar de paso y no como una propia estancia para su población que se ve con la obligación de desplazarse. Su dependencia es absoluta aunque en este caso, no cuelgan directamente de la capital, ya que se ubican próximos a municipios más cercanos donde poder acceder al servicio básico.

Las zonas industriales continúan formando parte del entorno de las ciudades, pero ya no se generan masas sin fin que invaden todo el territorio, sino que se trata de bolsas que se adhieren a las ciudades de mayor tamaño / importancia, en el caso de los más antiguos y los nuevos se sitúan a los márgenes de las grandes infraestructuras que salen de forma radial de la ciudad de Valencia.

En la costa, el panorama es distinto, las ciudades de pescadores que no limitan con la albufera experimentan una expansión y modificación de sus construcciones. Se construyen urbanizaciones privadas en altura que siguen el mismo patrón que los barrios periféricos: urbanizaciones cerradas con servicios propios que limitan la vida en la vía pública. Además se trata de viviendas de segunda residencia en su mayoría, por lo que durante gran parte del año permanecen vacías. Los habitantes de las zonas más antiguas viven en ciudades "fantasma" que solo disponen de servicios en las épocas estivales.

A diferencia de la zona 1, estas ciudades se van completando entre ellas, la relación directa con la capital es inferior lo cual no quita que el vehículo motorizado y la velocidad sigan siendo los principales protagonistas. A pesar de la proximidad entre ellos, los municipios no disponen de conexiones no motorizadas, de baja velocidad como sí que ocurre en los países del norte, donde han sido capaces de crear autopistas de bicicletas. En España, el vehículo privado es "casi una cultura", los ciudadanos no conciben otra forma de desplazarse y la obra pública no contribuye a ello.



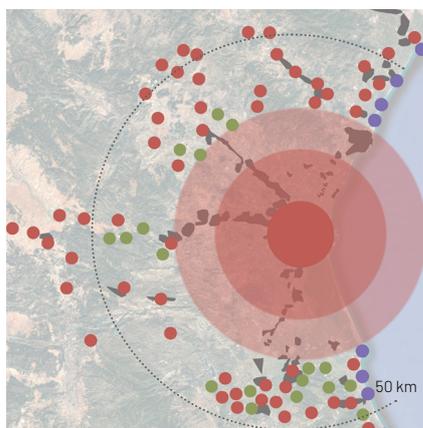
- URBANIZACIONES
- URBANIZACIONES EN ALTURA
- ANTIGUAS ALDEAS
- POLÍGONOS INDUSTRIALES

FIGURA 8 | NÚCLEOS DE POBLACIÓN PRÓXIMOS A VALENCIA.
Radio = 30 km



- ZONAS INDUSTRIALES
- MUNICIPIOS
- URBANIZACIONES INTERIOR
- URBANIZACIONES COSTA

FIGURA 9 | ENTORNO DEL PUERTO DE SAGUNTO



- URBANIZACIONES
- URBANIZACIONES EN ALTURA
- ANTIGUAS ALDEAS
- POLÍGONOS INDUSTRIALES

FIGURA 10 | NÚCLEOS DE POBLACIÓN PRÓXIMOS A VALENCIA.
Radio = 50 km



- ZONAS INDUSTRIALES
- MUNICIPIOS
- URBANIZACIONES INTERIOR
- URBANIZACIONES COSTA

FIGURA 11 | ENTORNO CIUDAD MÁS POBLADA. ALZIRA

La estructura territorial cambia al adentrarnos en la tercera franja, dibujando tres panoramas distintos según en qué dirección de Valencia salgamos.

En primer lugar, el cuarto norte ya se adentra en la provincia de Castellón quedando muy cerca su capital. Además, está fuertemente influenciado por la presencia del importante puerto de Sagunto. Las áreas industriales se encuentran siguiendo la autovía principal y de nuevo, cosen espacios entre distintos pueblos, pero debido a la influencia del puerto, su extensión es menor en estas zonas.

Se trata de antiguos núcleos dedicados a la agricultura y gran parte de ellos siguen dedicándose a este oficio por lo que se trata de un paisaje más natural con una densidad de población muy baja, pero en este caso no se debe a la construcción de urbanizaciones de nueva planta, sino a tratarse de un paisaje formado por núcleos menores de pequeña extensión.

Siguiendo con el cuarto oeste, nos encontramos con un paisaje montañoso y poco explotado por la urbanización privada, encontrando en él, pueblos muy poco poblados y separados entre sí, dedicados a la agricultura y ganadería. En esta zona podemos encontrar canteras de distinta relevancia, normalmente situadas al fin del tramo industrial de las primeras franjas.

Las escasas urbanizaciones privadas que encontramos se sitúan alrededor de arterias de comunicación, bien relacionada con ciudades próximas, con la capital y con los polígonos que la rodean donde realizan su vida social y laboral. Son los espacios que generan mayor densidad de tráfico motorizado ya que son las que más necesitan de otros espacios para su vida diaria.

Finalmente, el sector más urbanizado e industrializado es el cuarto sur, donde encontramos municipios de mayor extensión y población, con servicios y equipamientos propios. Estas ciudades ejercen una gran influencia sobre su entorno reduciendo notablemente el impacto que Valencia tiene sobre él. Es por tanto, la zona más independiente ya que su relevancia industrial y empresarial la han convertido en una de las más productivas de la provincia.

Con el aumento de la población, industrialización, y servicios, también aumentan el número de desplazamientos y con ello las infraestructuras de alta velocidad, ya que de nuevo no se cuenta con una red de transporte no motorizado que los conecte y el motor es el protagonista del paisaje. Los polígonos y parques empresariales se han extendido por todo el territorio que las conecta siendo, en muchos casos, la única barrera física entre distintos núcleos.

Señal de que se trata de una zona con tradición industrial y de progreso es la gran cantidad de urbanizaciones de viviendas, unifamiliares y aisladas, con una planta propia del siglo XX cuando el espacio público sufrió un brusco giro y se destinó al motor dando lugar a este tipo de construcciones que como vemos ocupan gran parte del territorio.

Por otro lado cabe destacar el fuerte impacto urbanístico que ha sufrido la costa de este sector, a diferencia del extremo norte donde estaba ocupada por pequeñas construcciones de nueva planta pero de baja densidad, en este caso se ha recurrido a urbanizaciones privadas de gran altura y extensión. Segundas viviendas con poco uso que sirven a todo el territorio nacional. Esta característica ha tenido fuertes consecuencias en el territorio, diseñado para albergar una altísima densidad en épocas festivas y quedando desérticas el resto del tiempo. Cuanto más vehículo pasa por una zona más se tiende a ampliar sus vías, lo cual continúa atrayendo tráfico y de este modo se entra en un bucle donde el motor siempre gana.

NÚMERO NÚCLEOS

POBLACIÓN

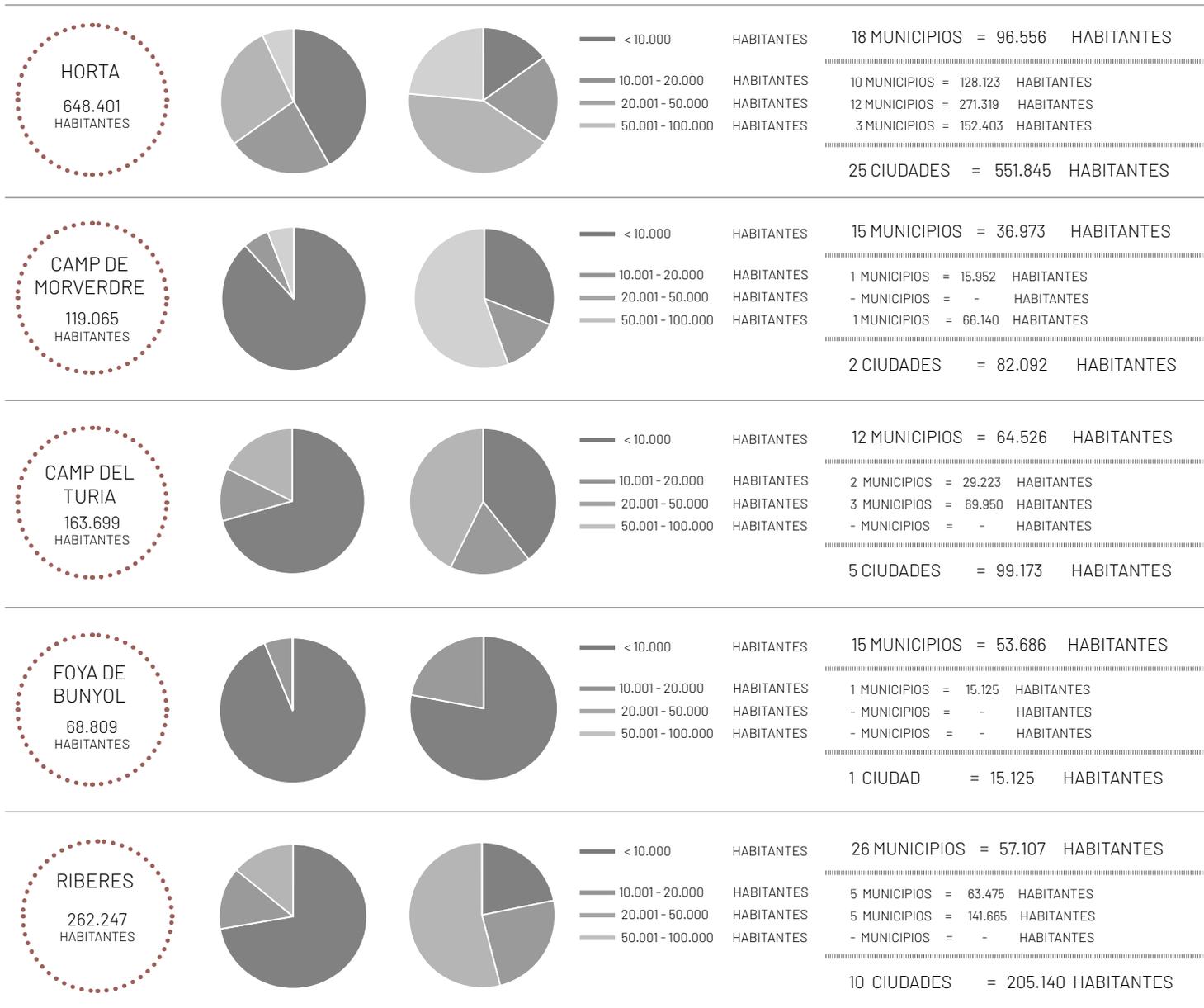


FIGURA 12 | HABITANTES COMARCAS ÁREA DE INFLUENCIA

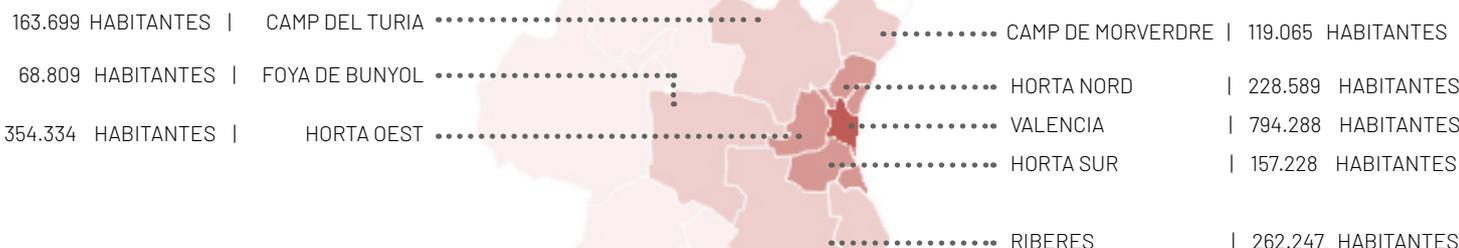


FIGURA 13 | HABITANTES COMARCAS ÁREA DE INFLUENCIA

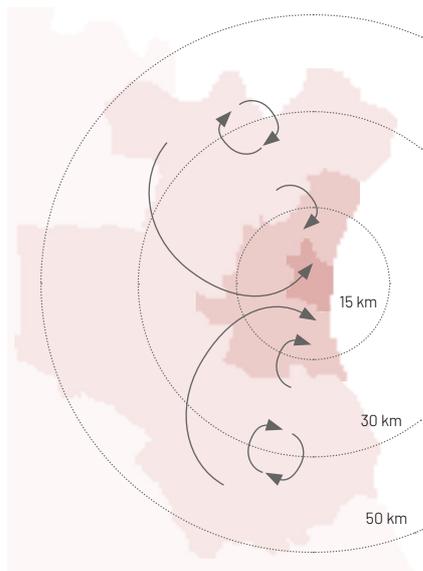


FIGURA 14 | MOVIMIENTOS ENTRE FRANJA

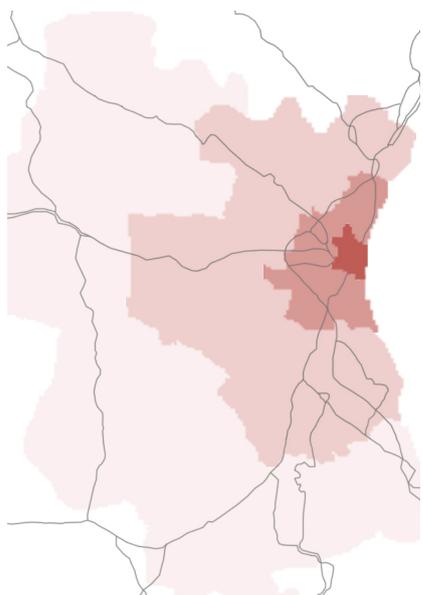


FIGURA 15 | INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN

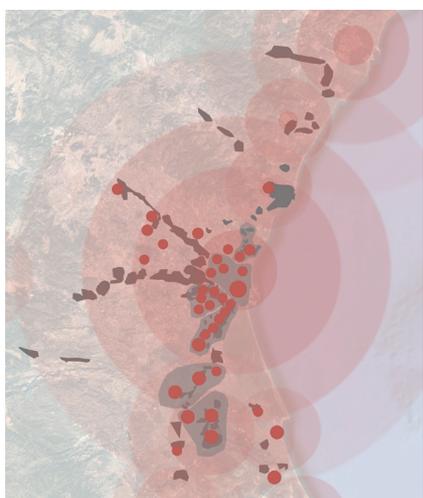


FIGURA 16 | PRINCIPALES CIUDADES ÁREA DE INFLUENCIA

Las tres franjas de estudio están plenamente ligadas entre ellas a nivel funcional, y como se ha visto, en muchas ocasiones esta conexión también es física. Los distintos municipios forman unidades mayores dando lugar a núcleos urbanos de gran población.

Claro ejemplo de este hecho es lo sucedido en el tejido urbano de la franja 1, las distintas comarcas que componen la huerta valenciana han quedado comprimidas por las infraestructuras rodadas y como consecuencia el territorio se encuentra totalmente ocupado. Es en este espacio donde se encuentran la mayor cantidad de ciudades y tres de ellas superan los 50.000 habitantes. Las más abundantes son aquellas que tienen una población entre los 20.000 y 50.000 habitantes.

El conjunto formado por las Huertas y Valencia conforma una gran megápolis que alcanza proyección internacional con relación con los demás núcleos económicos nacionales y europeos. Cuenta con una población de 1.550.391 habitantes y se trata de una de las zonas con más desarrollo económico e industrial.

Este hecho supone una gran abundancia de desplazamientos tanto de vehículos motorizados ligeros como de mercancías que recorren la red de infraestructuras que parte de forma radial del área metropolitana de la ciudad. Por tanto, las dos franjas siguientes están plenamente afectadas por la primera siendo esta el centro económico, administrativo, social y cultural de su entorno.

En el norte de la segunda franja encontramos un foco de influencia a nivel regional: Sagunto y su puerto. Con una población de 66.140 habitantes se encuentra envuelta en suelo industrial debido a la proyección de su puerto y en consecuencia a la producción de empleo.

No es tanta la influencia que ejerce sobre su entorno inmediato como la que supone para la propia ciudad la carga de mercancías y del tráfico rodado que estas suponen. Disponen de una buena conexión con el resto del territorio mediante grandes infraestructuras que la sitúan dentro de la red de transportes de la comunidad.

El resto del espacio norte está formado por núcleos con una población inferior a los 10.000 habitantes, hecho que se repite en el espacio oeste. La naturaleza montañosa pone fin a la expansión industrial dejando paso a antiguas poblaciones rurales dedicadas a los sectores primarios.

Las zonas industriales así como las urbanizaciones de baja densidad se ubican cerca de las grandes infraestructuras que las conectan directamente con la primera franja, de la cual dependen por completo. El espacio oeste es una zona de "salida", un sector dormitorio que destaca por su baja producción de empleo.

En el sur, las infraestructuras forman un eje industrial al se agregan municipios de distinta naturaleza. Como sucede en la primera franja, dichos municipios se han unido entre si dando lugar a masas de mayor población. Se trata de unidades independientes pero complementarias por lo que la dependencia entre ellas es básica.

Finalmente, en la tercera franja, las ciudades son menos dependientes de la megápolis central ya que son capaces de generar empleo y por tanto convertirse en focos de influencia. Es el caso de Alzira al sur. Su gran cantidad de suelo industrial y empresarial la convierte en una potente área de influencia comarcal con un importante peso económico.

El resto del territorio está formado por espacios naturales donde tan solo podemos encontrar antiguas organizaciones rurales todavía muy desligadas de la vida urbana y por tanto, mantienen una escasa relación con esta.

3 | SIGLO XXI

3.1 Antecedentes históricos

Los cambios urbanísticos están relacionados con los momentos más relevantes de la historia, con la sociedad y sus costumbres y esto es lo que son las ciudades actuales: reflejos de la evolución, de diferentes épocas que han dejado su huella.

Todavía durante todo el siglo XIX, el territorio español estuvo caracterizado por su tradición agrícola y ganadera. El sector primario era la base de la economía y por tanto la base del diseño del territorio y el urbanismo de las ciudades, basadas en pequeñas agrupaciones dispersas por la superficie, independientes las unas de las otras. Se encontraban próximas a un núcleo de mayor población y extensión y una base comercial.

Europa iba marcando un camino que no acababa de instaurarse en el estado español pero con la llegada del ferrocarril, cobraron especial relevancia las zonas mineras donde se crearon nuevas agrupaciones urbanas. Las ciudades portuarias empezaron a suponer un fuerte reclamo para la población más próxima al igual que sucedió con las principales capitales de provincia, dando lugar a núcleos obreros instalados alrededor de dichas ciudades. Se trataba de zonas de baja calidad, lo cual se fue acrecentando con la llegada de más población.

La incorporación de ensanches¹ como nueva tipología urbanística en la superficie fronteriza con las ciudades construidas, no fue suficiente para absorber la gran cantidad de desplazamientos por lo que la formación de suburbios² era incontrolable.

Se vio la necesidad de buscar alternativas y separar la zona de trabajo de la vivienda. Es en este contexto en el que surge la Ciudad Lineal³, basada en agrupaciones de viviendas unifamiliares dispersas que estén completamente relacionadas con una red de transporte.

Era necesario organizar de nuevo el territorio para acompañar al desarrollo de la época y dotarlo de unas condiciones de habitabilidad básicas. En este punto, las distancias se habían acortado debido al "transporte de masas", en 1890 se desplazaban 47.301 toneladas de mercancías y 246.630 pasajeros tan solo en la costa valenciana que ya contaba con una amplia red de transporte debido a la gran producción agrícola de la zona. Además se conectaban tres grandes puertos así como la industria del sur, situada en Alcoy.

1. ENSANCHES | Ildefonso Cerdà. 1867

2. SUBURBIOS | Le Corbusier los define en La Carta de Atenas de 1931 como el aliviadero de las ciudades demasiado numerosas, situadas en una vía de acceso. Se trata de un espacio sin trazado que debe tener unos recursos mínimos necesarios.

3. CIUDAD LINEAL | Arturo Soria. 1882

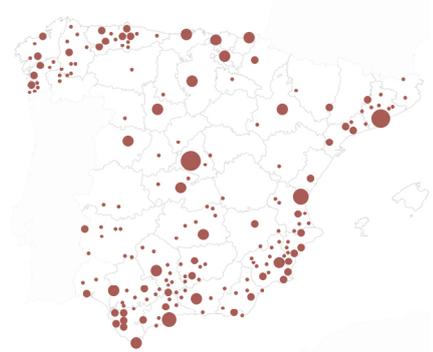


FIGURA 17 | PRINCIPALES CIUDADES SIGLO XIX



FIGURA 18 | ENSANCHE. Plan Cerdà (1858)

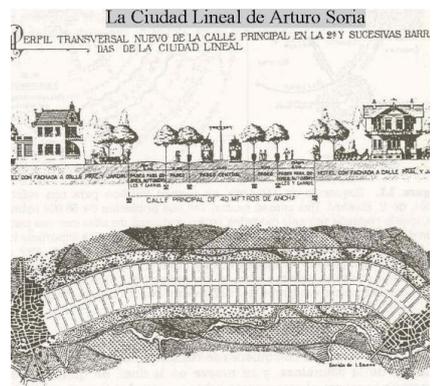


FIGURA 19 | CIUDAD LINEAL. ARTURO SORIA (1882)

CIUDADES = REFLEJO GRANDEZA DEL ESTADO

- ENSANCHAN LAS PRINCIPALES CALLES
- ARBOLEDAS + PASEOS + GRANDES PLAZAS
- EDIFICIOS PÚBLICOS = PUNTOS DE REFERENCIA

URBANISMO EDAD MODERNA

- RASGOS INDUSTRIALES
- GRAN CRECIMIENTO
- DIVISIÓN DE BARRIOS
- FFCC. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y DE PASAJEROS

URBANISMO CONTEMPORANEO

s. XIX

- CIUDAD DISCONTINUA
- ENSANCHE
- CIUDAD LINEAL



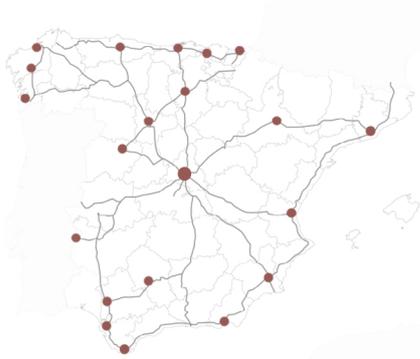


FIGURA 20 | PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS SIGLO XX

La población iba aumentando de forma desigual en los distintos espacios que formaban el tejido urbano: los núcleos centrales estaban formados ya en el siglo XX por una "ciudad histórica central" incapaz de absorber más población, envuelta por los ensanches que se construían a un ritmo mucho más lento que el aumento de los trabajadores. Los planes urbanísticos aprobados durante el siglo XIX todavía no estaban desarrollados y los asentamientos periféricos cada vez cobraban mayor importancia.

A principios de siglo las poblaciones con más de 100.000 habitantes habían aumentado pero el territorio español todavía estaba dominado por una fuerte tradición agrícola y rural. Las principales concentraciones industriales se situaban en el País Vasco y en Cataluña.

Este aumento de población se vio directamente reflejado en el diseño de las redes de transporte. Volviendo al ejemplo de la ciudad de Valencia, ya en 1905 se vio la necesidad de aprobar un proyecto para separar el tráfico de mercancías del de pasajeros, separando la alta velocidad de la más baja, dividiendo el espacio y generando especializaciones de las vías. La concepción del territorio como distintas capas llevó a realizar propuestas como las de Vicente Pichó, quien introdujo la idea de soterrar las vías de la ciudad debido al gran problema que suponían dichas infraestructuras en términos de accesibilidad ya que generan una barrera física entre las ciudades y el territorio que las envuelve afectando directamente a la ordenación de este.

La década de los 20 está marcada por la aprobación de la construcción de ciudades satélite que nacieron como respuesta al lento desarrollo de los ensanches de las ciudades. En contraposición a este, estaban caracterizadas por mantener el contacto con la naturaleza y dotar a la clase media trabajadora de mejores calidades de vida ya que estos espacios tenían su propio "espacio público" que los alejaba del caos de la periferia urbana.

Como se ha visto, el área de influencia de la ciudad de Valencia se vio plenamente afectada por este desarrollo urbanístico: el tejido urbano del territorio es un claro reflejo del impacto del siglo XX. Caracterizado por su edificación dispersa, de baja altura y baja densidad que afectaba a todos los espacios que la geografía permitía, dando lugar a un paisaje plenamente ocupado.

El desarrollo industrial lleva consigo un aumento de infraestructuras de comunicación, de formas de entender el territorio y la ciudad, pero lo más relevante es la desensibilización por el ciudadano. El imponente sistema lo relega a un segundo plano otorgándole el nivel de peatón, donde la producción, la economía y sus comunicaciones ocupan niveles superiores en la jerarquización del espacio.

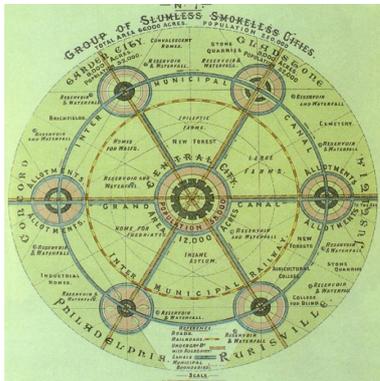


FIGURA 21 | CIUDAD JARDÍN. Ebenezer Howard

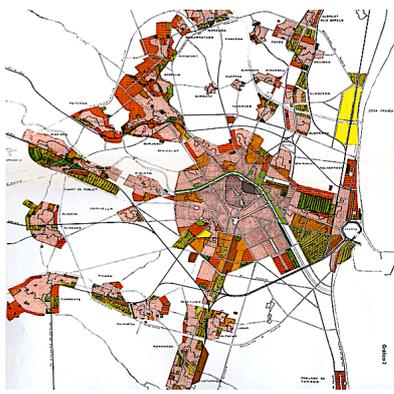


FIGURA 22 | PLAN GENERAL ORDENACIÓN URBANA VALENCIA. 1946

- CIUDADES SUPERPOBLADAS
- IMPLANTACIÓN DEL VEHÍCULO PRIVADO
- COCHE = PIEZA CENTRAL DE LA SOCIEDAD
- ORDEN EN LA CIUDAD DOMINADO POR LA VELOCIDAD

URBANISMO SIGLO XX

- CIUDADES SATÉLITE
- CIUDAD JARDÍN
- CIUDAD DISPERSA

CONFIGURACIÓN DEL PAISAJE URBANO DE FORMA IRREVERSIBLE

- ZONIFICACIÓN
- DESTINAR A CADA INDIVIDUO UN LUGAR
- EXPANSIÓN INCONTROLABLE DEL VEHÍCULO MOTORIZADO PRIVADO
- CIUDADES DISEÑADAS A PARTIR DE LA VELOCIDAD NÚCLEO DE LA CRISIS ECOLÓGICA MUNDIAL
- DESTRUCCIÓN DEL ESPACIO FÍSICO COMO LUGAR DE RELACIÓN

3.2 Hacia el futuro

Una de las peculiaridades del territorio europeo es la distancia entre sus ciudades, siendo la media de 16 km. En la actualidad, la media de distancia entre ciudades de Estados Unidos es de 48 km mientras que la de Asia es de 29. Las ciudades de Europa, además, tienen una población mucho menor a las del resto por lo que esta queda menos concentrada y más dispersa por el territorio.

Nuestra realidad es que hemos inundado el espacio con grandes infraestructuras que comunican los distintos puntos especializados de este. Hemos construido una ciudad difusa, sin límites que genera gran cantidad de desplazamientos mediante vehículo motorizado privado.

La solución a la movilidad del siglo pasado vino dada por la construcción de grandes vías rodadas que envuelven las ciudades y conectan los núcleos de población periféricos, además se proyectó un sistema radial de vías menores que relacionaban la ciudad con dicho cinturón. Este diseño se afianzó con el desplazamiento de las principales zonas industriales que se situaron al borde de las infraestructuras rodadas de gran capacidad a modo de polígonos industriales. El resultado es un tejido urbano completamente saturado con una alta contaminación acústica y sonora que deben sumarse a la contaminación ambiental.

El vehículo motorizado privado no solo es el principal protagonista en el exterior de las ciudades, si no que estas están diseñadas tomándolo como primer elemento de la escala jerárquica. El diseño heredado del siglo XX relega al peatón a los márgenes de las calles de las ciudades: en los cascos históricos, con un urbanismo compacto de calles estrechas e irregulares, se permitió el acceso del motor hasta todos sus puntos lo cual genera grandes inconvenientes para el tránsito peatonal ya que en la mayoría de los espacios, el tránsito de ambos flujos es incompatible. Los ensanches con su patrón reticular y diseñado con edificaciones en altura debían alternar espacios verdes y públicos con edificios que podían ocupar toda la manzana o parte de esta. La realidad, es que dichos vacíos son prácticamente inexistentes en nuestras ciudades, completamente construidas y que dejan grandes espacios verdes públicos en determinados puntos de la ciudad. En el interior de las propias ciudades existe un alto grado de especialización, con sectores bien diferenciados entre ocio, deporte y trabajo conectados mediante vías rodadas que suponen verdaderas barreras físicas internas.

Por otro lado, ya se ha ido anunciando el gran problema que suponen las organizaciones de viviendas unifamiliares en cuanto a movilidad. Espacios sin actividad y con dependencia absoluta del transporte privado. Se trata de sistemas inasequibles con una gran demanda de recursos externos y una nula productividad que además requieren de un alto grado de mantenimiento.

Este sistema urbanístico no solo afectó a las principales ciudades de país, sino que todos los núcleos de población que se vieron impulsados por la industrialización y atrajeron a la población rural más próxima siguieron el patrón urbanístico de las grandes ciudades.

A pesar de este tejido hipermovilizado, la sociedad española nunca se ha definido como un estado plenamente industrial. La importancia del sector primario y la fuerte escalada del sector servicios en nuestro país así como su gran reclamo turístico, hacen que las ciudades no estén acorde con la sociedad actual que reclama el espacio público como suyo.

El mercado global, el auge de las nuevas tecnologías y formas de trabajo sumado a la gran crisis ecológica en la que el planeta se encuentra sumido, hacen que nos planteemos el futuro de nuestras ciudades y de su movilidad. La forma de relacionar el conjunto del territorio así como los núcleos más próximos mediante sistemas más sostenibles que ofrezcan continuidad entre las zonas.

Este diseño sostenible debe ser capaz de acabar con el desequilibrio social y económico y esto es válido tanto para la gran escala, el territorio nacional, como la pequeña, la ciudad como individuo que debe relacionarse con su entorno.

La introducción de la sostenibilidad como base de los estudios urbanísticos no es nueva. Ya a finales del siglo XX, las voces que nos alertaban de la grave situación que estábamos generando debido al consumo incontrolado de recursos limitados, iban en aumento, hasta el punto de celebrar distintos congresos y Cumbres europeas con el fin de centrar el desarrollo de las ciudades hacia un modelo más sostenible. La grave crisis energética a la que nos enfrentamos es un problema que debe afrontarse desde el conjunto del planeta como un problema común y que afecta a todos.

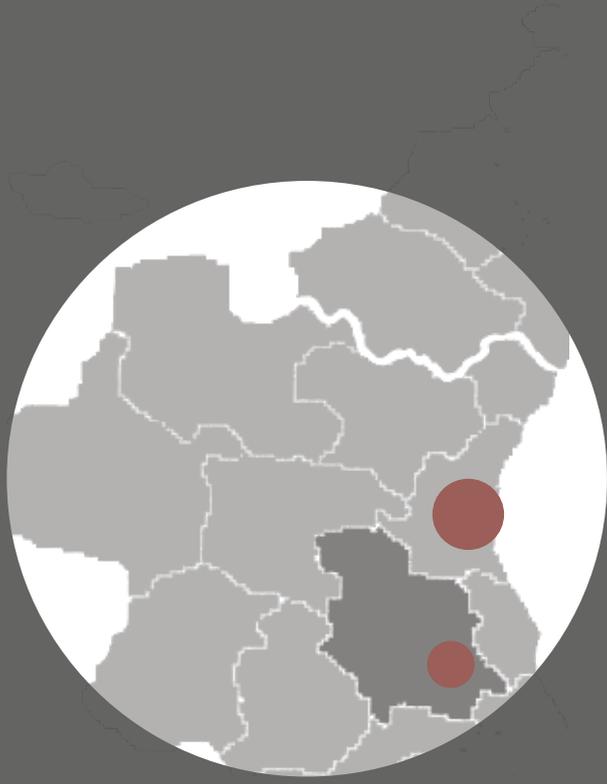
En estas primeras reuniones no se concretaron medidas ni establecieron pautas a seguir y hasta 1998 no se introdujo en el debate el hecho de habitar.

El contexto urbano de las ciudades de la nueva era debe dar respuesta a la necesidad de reunión, de espacio público, sustentado por un fuerte sistema de conexiones mediante transporte público. La cohesión social y en consecuencia el ciudadano (que no el peatón) debe ser la base del funcionamiento del territorio. Se debe recuperar la escala humana, con un diseño de recorridos que garanticen el tránsito peatonal y seguro, alejado de la alta velocidad de transporte motorizado.

Con las nuevas tecnologías, los desplazamientos se reducen y la presencia física de determinados sectores poco a poco deja de ser necesaria. Esto podemos encontrarlo en la modernización de los polígonos industriales que están dando lugar a parques empresariales con un alto nivel tecnológico.

Si los desplazamientos vivienda-trabajo se reducen las prioridades de la sociedad se reorganizan. El reclamo por el contacto con la naturaleza, por habitar espacios con mayor calidad se está haciendo patente y podemos observar una vuelta a modelos de baja densidad pero que siguen sin ser autosuficientes. Debemos ser capaces de generar espacios mixtos, tanto en su tipología edificatoria como en el uso del espacio público y así que la ciudad funcione como un conjunto y no como piezas intermitentes que se encienden o se apagan según el momento del día.

Las antiguas organizaciones de colonias, barriadas periféricas, así como asentamientos dispersos propios del siglo XX, deben completarse con una nueva capa dotacional y de servicios acorde a su tamaño y población que permita generar actividad mediante la recuperación del espacio público. Se debe reducir la dependencia de los distintos núcleos con una ciudad central y acabar con la zonificación de los espacios para dar paso a la superposición de estos. Poner fin al concepto de los centros comerciales y áreas de servicios especializadas en zonas exteriores a la ciudad desplazando hasta allí la vida social de la población para conseguir que esta vuelva al espacio público. La finalidad es crear áreas multifuncionales que funcionen por sí mismas, con un mercado de proximidad que requiera los mínimos desplazamientos posibles. Las distintas áreas de influencia que se formen deben ir acompañadas de redes de transporte público de calidad así como de un sistema de conexión no motorizada.





ALZIRA

4 | INTRODUCCIÓN A LA CIUDAD

4.1 Contexto histórico de la ciudad de Alzira

Alzira, ciudad objeto de estudio, situada en la provincia de Valencia, tiene una población de 45.043 habitantes por lo que podemos considerar que entra dentro del baremo de ciudades medias españolas.

Antes de centrarme en el urbanismo actual de la ciudad, debemos conocer su evolución a lo largo de la historia, y cuáles fueron las intervenciones urbanísticas que la han llevado a ser lo que es hoy:

Se trata de una ciudad de origen medieval, Al-Yazirat Suqar, antigua isla fluvial del río Xúquer que debido a su situación estratégica era ya en época musulmana uno de los núcleos urbanos más importantes próximos a Valencia. Se conservan gran cantidad de escritos de la época que la describen como una ciudad de nobles e intelectuales, protegidos por la doble barrera que suponían el propio río y la muralla de siglo IX, terminada en el siglo XII. A pesar de esto, Alzira es propensa a las inundaciones, las cuales han sido las culpables a lo largo de la historia de causar los mayores destrozos de la ciudad.

En 1242 finalmente fue conquistada por Jaume I quién incluyó bajo su término municipal y jurídico una gran cantidad de núcleos próximos como eran: Cullera, Corbera, Alfàndec de Marinyén, Carcer, Sumacarcer i Montroi. Este hecho denota la importancia de Alzira en la época.

La ciudad experimentó un crecimiento constante y hacia 1433 estaba formada por La Vila, el arrabal de San Agustí, el arrabal de Santa María y la Morería, con aproximadamente unos 800 habitantes. Podemos aproximar los habitantes debido a los registros de los impuestos de la época.

El núcleo principal Alzireño era La Vila, completamente rodeada por el río Xúquer y reforzada por la muralla. A pesar de que la ciudad crecía a su alrededor, su forma de isla fluvial se mantuvo intacta hasta bien entrada la década de los 60, es en este momento cuando se lleva a cabo uno de los proyectos urbanísticos más relevantes. La segunda mitad del siglo XX estuvo marcada por el fuerte avance de la industria, y esta ciudad no quedó ajena al movimiento.

Hasta este momento la economía alzireña estaba basada en la agricultura, sobre todo desde el siglo XIX, cuando se especializó en el cultivo de la naranja. El movimiento industrial se explotó al máximo y en este punto La Vila empieza a perder todo el esplendor de los años anteriores.

Debido a la gran migración de la población hacia los núcleos urbanos cercanos más desarrollados y siguiendo la "moda urbanística industrial", cualquier ciudad que se preciara debía tener grandes avenidas y grandes edificios, se toma la decisión de acabar con las peculiaridades de Alzira, con aquello que la hacía especial todos los años anteriores : se terraplenó el brazo del río que rodeaba la ciudad, convirtiéndolo en grandes avenidas limitadas por edificios de grandes dimensiones, que aún a día de hoy continúan dando problemas.

No contentos con la destrucción de la Ciudad Medieval alzireña, nunca se pensó en respetar los límites de La Vila, en convertir este centro histórico en emblema de la ciudad y recuerdo de su historia, sino todo lo contrario: esta quedó de espaldas a la "nueva ciudad industrial", asfixiada por estos edificios de grandes dimensiones que vuelcan hacia las nuevas avenidas y dan la espalda al antiguo emblema del río Xúquer.



FIGURA 24 | SITUACIÓN ALZIRA



FIGURA 25 | TÉRMINOS MUNICIPALES QUE RODEABAN ALZIRA



FIGURA 26 | ALZIRA MEDIEVAL



FIGURA 27 | PUENTE DE SAN AGUSTÍN



FIGURA 28 | LA VILA Y SUS ARRABALES 1433

En definitiva, la época industrial acaba con la escala humana, las ciudades se unen a la “moda” de transformarse en ríos de cemento dedicados principalmente al vehículo motorizado dejando de lado a las personas, dando lugar a un nuevo orden en la ciudad dominado por la velocidad.

Es a día de hoy cuando estamos viendo a nivel global el gran daño que estos años supusieron para el urbanismo, para el crecimiento de las ciudades y es el momento, quizá demasiado tarde, de plantearnos como podemos sanarlas y devolverlas a sus legítimos usuarios, las personas, y no sus vehículos y así conseguir que el espacio público sea “para vivir” y no un espacio de paso.

En este punto surgen las primeras dudas en cuanto a la diferencia entre las grandes, medias y pequeñas ciudades: ¿Necesita Alzira estas grandes avenidas? , en este tipo de ciudades ¿dónde deben quedar los vehículos?

Nos hemos acostumbrado a no andar, a desplazarnos a casi cualquier sitio con nuestro vehículo motorizado privado, ¿puede Alzira soportar toda esta carga? , ¿Debe Alzira soportar toda esta carga?

La expansión actual del término de Alzira es de 111,4 km², y su densidad de población es de 394 habitantes por kilómetro cuadrado siendo está muy superior a la media del territorio nacional que se sitúa en 94.

La base principal de su economía son la industria y el comercio que, como es habitual en el paisaje urbano español, se han sacado de la ciudad dando lugar a los polígonos industriales, espacios destinados casi en exclusiva al trabajo y generalmente mal comunicados mediante transporte público por lo que volvemos a la problemática de vehículo privado. Como veremos más adelante, estas zonas de trabajo actualmente se encuentran en los márgenes inmediatos de la ciudad pero no se funden con ella. La gran diferencia urbanística, de usos y de tránsitos los convierte, tal y como están diseñados, en espacios incompatibles.

Al igual que las grandes capitales, esta no quedó exenta de la dispersión de la población por el territorio a través de la formación de urbanizaciones satélite sin dotaciones y con la única función de albergar viviendas unifamiliares.

De igual modo, se construyeron asentamientos de trabajadores aislados, próximos a las zonas industriales y que a día de hoy forman barrios marginales de la ciudad, sin servicios ni equipamientos y con un alto grado de degradación.

Alzira se encuentra a 37 Km al sur de Valencia pero la influencia que ejerce la capital sobre ella es inferior que la que supone para los núcleos de población de su entorno. Se trata de una capital de comarca industrializada, con proyección internacional, y con una buena base de servicios por lo que es un punto de influencia en sí misma y un foco de desarrollo dinámico.

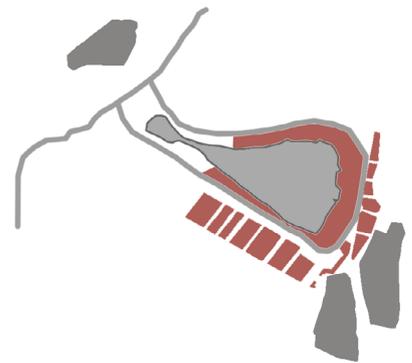


FIGURA 29 | RELLENO DE LA VILA



FIGURA 30 | CRECIMIENTO DE LA CIUDAD

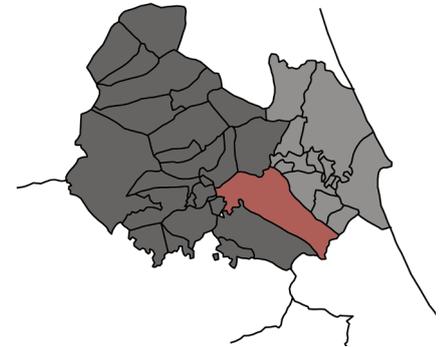


FIGURA 31 | RELLENO DEL BRAZO DEL XUQUER. 1967

4.2 Población alzireña

Alzira es la capital de la comarca de la Ribera Alta, es por tanto, la capital administrativa, jurídica y sanitaria de una extensión de 979,5 Km² con una población de 220.000 habitantes. Se trata además del núcleo más poblado y acapara la mayor variedad industrial y comercial de la zona.

Actualmente la ciudad tiene una población de 45.043 habitantes divididos en 23.094 mujeres y 21.949 hombres que se agrupan en distintas franjas de edad como se muestra en los gráficos. Para hacernos una idea más aproximada en torno a la población de la ciudad se comparan dichos parámetros con los de las dos ciudades más pobladas más próximas, Carcaixent y Algemesí, así como con la capital, Valencia y todo el territorio que forma la Comunidad Valenciana.



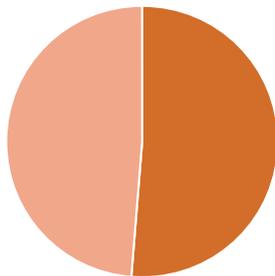
TÉRMINO MUNICIPAL DE ALZIRA ●
 RIBERA ALTA ●
 RIBERA BAIXA ●

FIGURA 32 | COMARCAS DE LA RIBERA

ESPAÑA. DENSIDAD DE POBLACIÓN = 94 HABITANTES / Km².

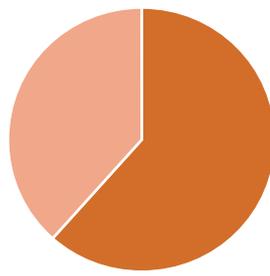
ALZIRA. DENSIDAD DE POBLACIÓN = 394 HABITANTES / Km².

POBLACIÓN | 45.043 habitantes EXTENSIÓN | 111,4 Km²
 POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR | 29.535 PERSONAS = 65,57% → PARO = 4.102 PERSONAS



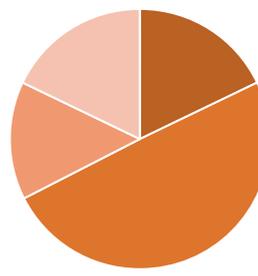
MUJERES = 23.094
 HOMBRES = 21.949

FIGURA 33 | ALZIRA POR SEXO



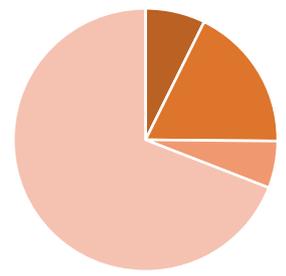
MUJERES = 61,58 %
 HOMBRES = 38,42 %

FIGURA 34 | PARO ALZIRA POR SEXO



> 64 AÑOS = 18,21 %
 30-64 AÑOS = 50,60 %
 16-29 AÑOS = 14,97 %
 < 16 AÑOS = 16,22 %

FIGURA 35 | ALZIRA POR EDADES

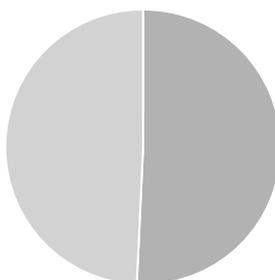


AGRICULTURA = 6,61 %
 INDUSTRIA = 16,14 %
 CONSTRUCCIÓN = 5,22 %
 SERVICIOS = 62,48 %

FIGURA 36 | PARO ALZIRA POR SECTORES

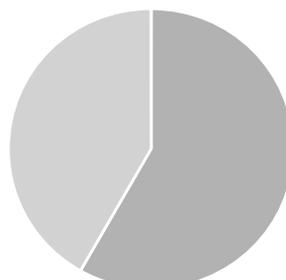
COMUNIDAD VALENCIANA. DENSIDAD DE POBLACIÓN = 215,17 HABITANTES / Km².

POBLACIÓN | 5.003.769 habitantes EXTENSIÓN | 23.255 km²
 POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR | 324.894 PERSONAS = 64,93% → PARO = 437.364 PERSONAS



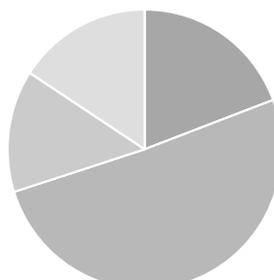
MUJERES = 2.538.476
 HOMBRES = 2.465.342

FIGURA 37 | COMUNIDAD VALENCIANA POR SEXO



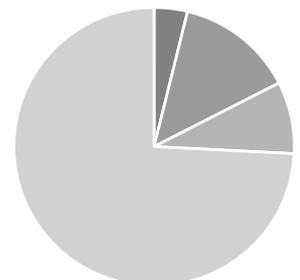
MUJERES = 58,25 %
 HOMBRES = 41,75 %

FIGURA 38 | PARO COMUNIDAD VALENCIANA POR SEXO



> 64 AÑOS = 19,26 %
 30-64 AÑOS = 50,81 %
 16-29 AÑOS = 14,12 %
 < 16 AÑOS = 15,81 %

FIGURA 39 | COMUNIDAD VALENCIANA POR EDADES



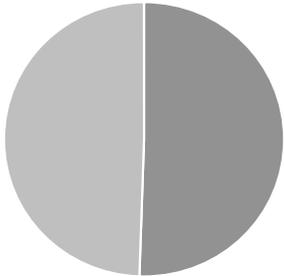
AGRICULTURA = 3,53 %
 INDUSTRIA = 12,51 %
 CONSTRUCCIÓN = 7,7 %
 SERVICIOS = 68,22 %

FIGURA 40 | PARO COMUNIDAD VALENCIANA POR SECTORES

CARCAIXENT. DENSIDAD DE POBLACIÓN = 343,59 HABITANTES / Km².

POBLACIÓN | 20.358 habitantes EXTENSIÓN | 59,25 Km²

POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR | 13.361 PERSONAS = 65,52% → PARO = 1.894 PERSONAS



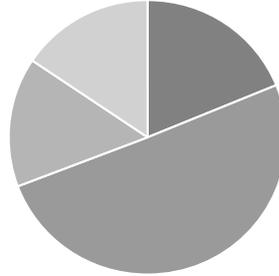
MUJERES = 10.287
HOMBRES = 10.071

FIGURA 41 | CARCAIXENT POR SEXO



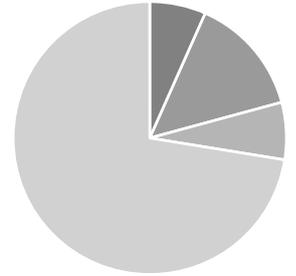
MUJERES = 62,67 %
HOMBRES = 37,33 %

FIGURA 42 | PARO CARCAIXENT POR SEXO



> 64 AÑOS = 18,81 %
30-64 AÑOS = 50,37 %
16-29 AÑOS = 15,26 %
< 16 AÑOS = 15,56 %

FIGURA 43 | CARCAIXENT POR EDADES



AGRICULTURA = 6,02 %
INDUSTRIA = 12,78 %
CONSTRUCCIÓN = 6,12 %
SERVICIOS = 65,52 %

FIGURA 44 | PARO CARCAIXENT POR SECTORES

ALGEMESÍ. DENSIDAD DE POBLACIÓN = 658 HABITANTES / Km².

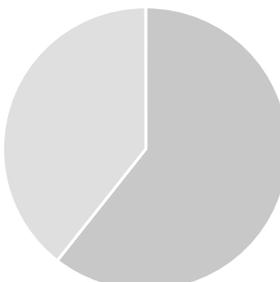
POBLACIÓN | 27.331 habitantes EXTENSIÓN | 42 Km²

POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR | 17.645 PERSONAS = 64,56% → PARO = 2.350 PERSONAS



MUJERES = 13.779
HOMBRES = 13.552

FIGURA 45 | ALGEMESÍ POR SEXO



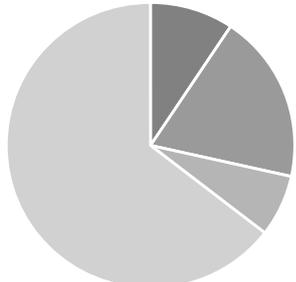
MUJERES = 60,6 %
HOMBRES = 39,4 %

FIGURA 46 | PARO ALGEMESÍ POR SEXO



> 64 AÑOS = 17,77 %
30-64 AÑOS = 49,79 %
16-29 AÑOS = 14,77 %
< 16 AÑOS = 17,68 %

FIGURA 47 | ALGEMESÍ POR EDADES



AGRICULTURA = 8,51 %
INDUSTRIA = 17,36 %
CONSTRUCCIÓN = 6,34 %
SERVICIOS = 58,6 %

FIGURA 48 | PARO ALGEMESÍ POR SECTORES

VALENCIA. DENSIDAD DE POBLACIÓN = 5.842,67 HABITANTES / Km².

POBLACIÓN | 786.424 habitantes EXTENSIÓN | 134,6 Km²

POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR | 17.645 PERSONAS = 64,56% → PARO = 2.350 PERSONAS



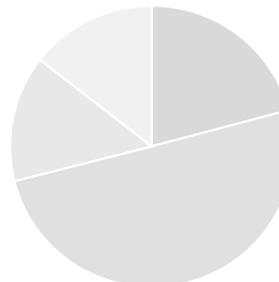
MUJERES = 411.201
HOMBRES = 375.225

FIGURA 49 | VALENCIA POR SEXO



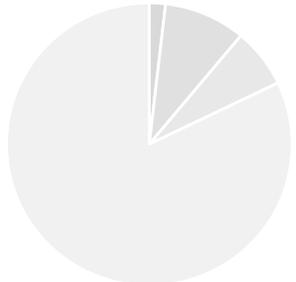
MUJERES = 57,72 %
HOMBRES = 42,28 %

FIGURA 50 | PARO VALENCIA POR SEXO



> 64 AÑOS = 20,86 %
30-64 AÑOS = 50,17 %
16-29 AÑOS = 14,51 %
< 16 AÑOS = 14,45 %

FIGURA 51 | VALENCIA POR EDADES



AGRICULTURA = 1,68 %
INDUSTRIA = 8,5 %
CONSTRUCCIÓN = 6,23 %
SERVICIOS = 75,46 %

FIGURA 52 | PARO VALENCIA POR SECTORES

4.3 Organización por barrios

Actualmente 16 barrios forman la ciudad: La Vila, Les Barraques, El Arrabal de San Agustí, Caputxins, Sant Joan, El Torretxó, L'Alquerieta, Sans Patrons, Sant Judes, Les Bases, Albuixarres, El Alborxí, Pere Crespí, Venecia, L'Alquenencia y Tulell . A todos ellos hay que añadirles los diseminados de Vilella, la Portella de Seberino, el Forn de Carrascosa y la Graella, las urbanizaciones de San Bernardo, el Respirall, el Racó y les Balletes de Bru; una pedanía: La Garrofera y finalmente, una entidad menor: La Barraca d'Aigües Vives.

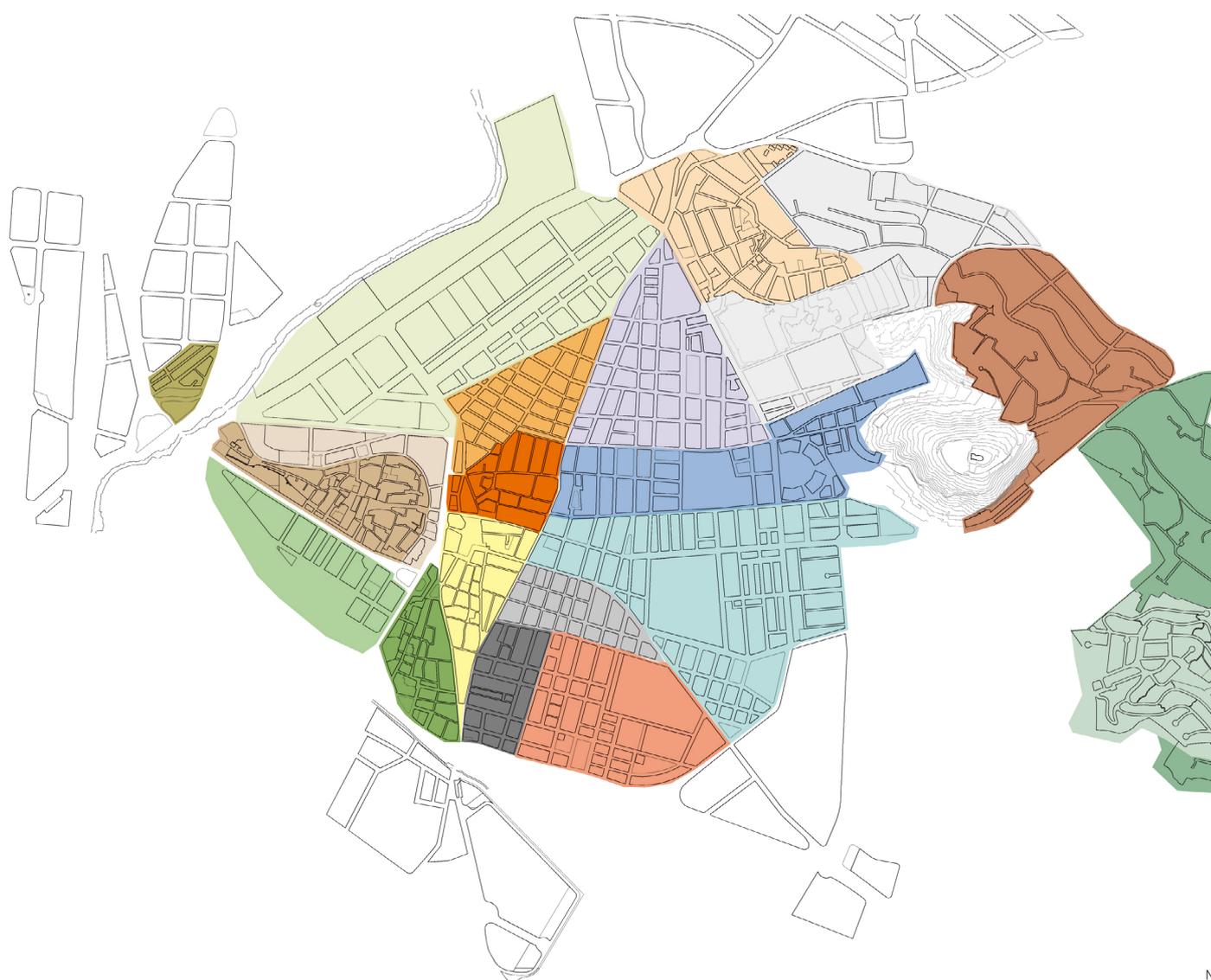


FIGURA 53 | BARRIOS DE ALZIRA

1. LA VILA



FIGURA 64 | EJEMPLO LA VILA

2. LES BARRAQUES



FIGURA 65 | EJEMPLO LES BARRAQUES

3. EL ARRABAL DE SAN AGUSTÍ



FIGURA 66 | EJEMPLO ARRABAL DE SAN AGUSTÍ

4. CAPUTXINS



FIGURA 67 | EJEMPLO CAPUTXINS

5. SANT JOAN



FIGURA 68 | EJEMPLO SANT JOAN

6. EL TORETXÓ



FIGURA 69 | EJEMPLO EL TORETXÓ

7. L'ALQUERIETA



FIGURA 70 | EJEMPLO L'ALQUERIETA

8. SANTS PATRONS



FIGURA 71 | EJEMPLO SANTS PATRONS

9. SANT JUDES



FIGURA 72 | EJEMPLO SANT JUDES

10. LES BASES



FIGURA 73 | EJEMPLO LES BASES

11. ALUIXARRES



FIGURA 74 | EJEMPLO ALUIXARRES

12. ALBORXÍ



FIGURA 75 | EJEMPLO ALBORXÍ

13. PERE CRESPI



FIGURA 76 | EJEMPLO PERE CRESPI

14. VENECIA



FIGURA 77 | EJEMPLO VENECIA

15. ALQUENENCIA



FIGURA 78 | EJEMPLO ALQUENENCIA

16. TULELL

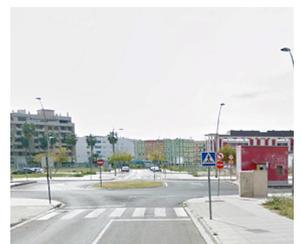


FIGURA 79 | EJEMPLO TULELL

5 | ANÁLISIS URBANÍSTICO

5.1 Inserción urbana

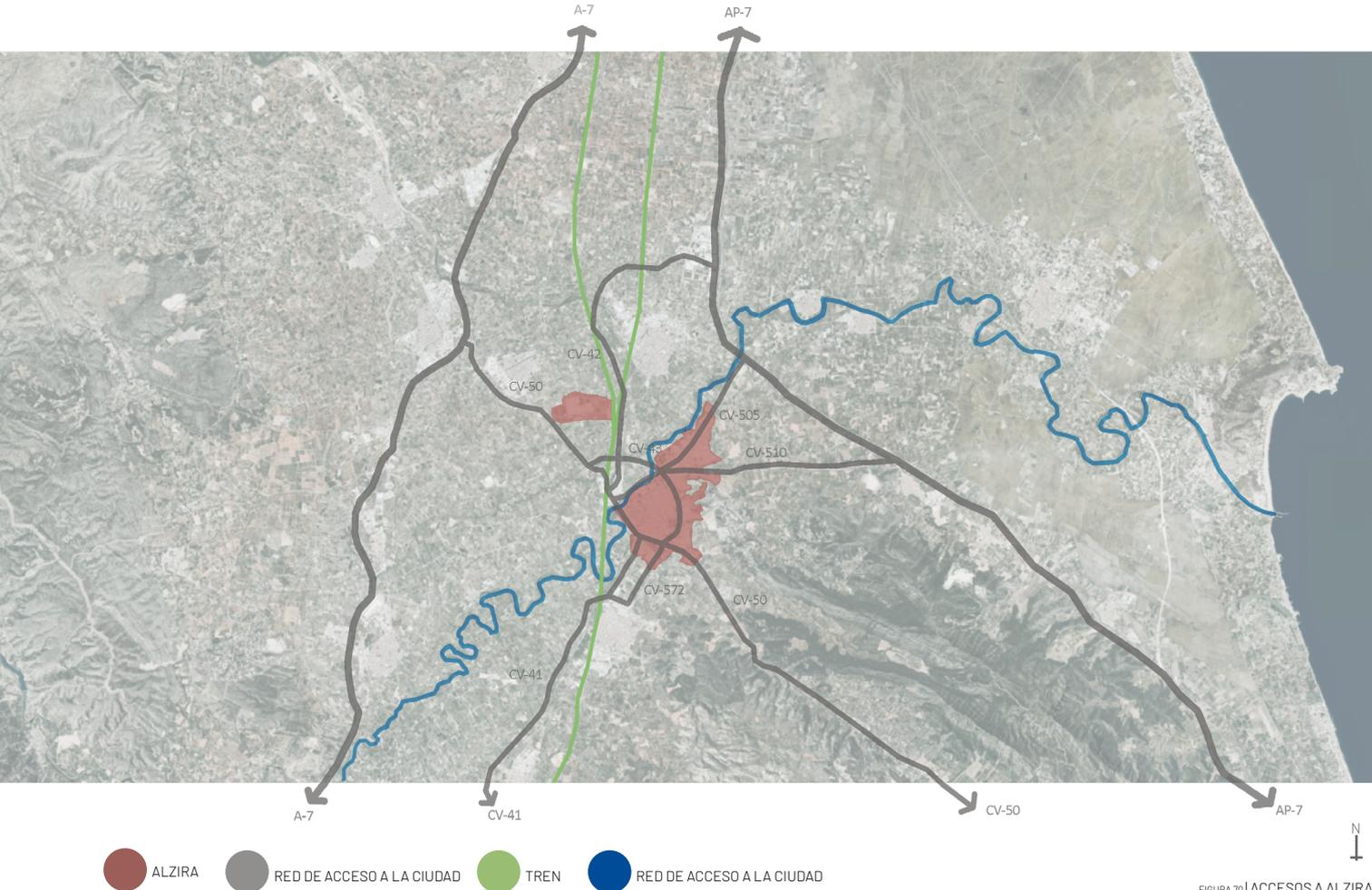


FIGURA 70 | ACCESOS A ALZIRA



FIGURA 71 | ACCESOS A ALZIRA DESDE VALENCIA



FIGURA 72 | ESTACIÓN DE TRENES

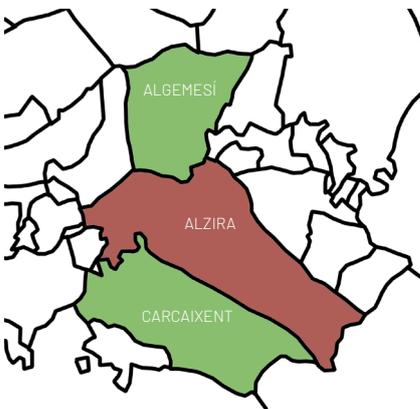


FIGURA 73 | ALGEMESÍ-ALZIRA-CARCAIXENT



FIGURA 74 | ALGEMESÍ-ALZIRA-CARCAIXENT

La capital de la Ribera Alta está situada 37 km al suroeste de la ciudad de Valencia, a 19,54 km al noreste de Xàtiva, y a 29,61 km al noroeste de Gandía. Se encuentra rodeada al noroeste por el río Xúquer, y al sureste por el paraje natural de la Murta y la Casella, lo cual supone todo un reto en cuanto a sus comunicaciones.

La autovía A-7 se desvía hacia el oeste a su paso por Alginet quedando la salida de Alzira a 8 km de la ciudad que deben recorrerse mediante la carretera nacional CV-50, o bien 10 km por la CV-523. El río separa la ciudad de la autovía por lo que la salida hacia esta debe realizarse a través de tres puentes con un único carril en cada sentido. Estas vías de salida-acceso a la ciudad son insuficientes y supone un problema tanto para la economía, como para el desarrollo de la vida diaria de sus habitantes ya que son los puntos más conflictivos, a nivel de tráfico rodado, de la ciudad.

La AP-7 queda al este de Alzira y actualmente se está estudiando la posibilidad de abrir una salida directa a esta, lo cual supondría una gran mejora, tanto por el tráfico de mercancías, lo cual favorecería a la industria alzireña, como por la descongestión de los puntos más saturados de esta.

En 1853 llegó el ferrocarril a la ciudad. Actualmente la estación de RENFE queda al margen noroeste de cauce del río Xúquer, mientras que Alzira queda al margen sureste. En los últimos años se han realizado esfuerzos por mejorar el paisaje de la cuenca de Xúquer, haciendo más agradable el recorrido ciudad- estación, además de contar con servicio de autobús. A pesar de ello, la población alzireña continúa desplazándose hasta esta con vehículo privado que puede estacionar en un parking público gratuito.

Alzira se encuentra a mitad trayecto de la línea C-2 Valencia - Moixent de la red de cercanías RENFE, siendo su paso a la altura de la ciudad constante, con una separación de 30 minutos. La relación con el Mediterráneo no es directa mediante cercanías, se debe hacer transbordo en la ciudad de Silla, utilizando la ya citada C-2, y cambiar a la línea C-1 Valencia - Gandía.

Otra forma de desplazarse hasta la capital en transporte público es mediante autobús. Actualmente existe una línea que recorre distintos municipios hasta llegar a Valencia, donde realiza distintas paradas. La frecuencia de paso no es tan constante como la del cercanías, y la duración del trayecto es un poco más larga, aun así se realizan 2 trayectos al día de ida y 2 de vuelta.

Dada la expansión urbanística de las ciudades, la proximidad entre estas cada vez es menor y en muchas ocasiones se complementan. Esto ocurre con Algemesí, Alzira y Carcaixent. Las tres juntas suman un total de 100.000 habitantes, lo que la llevaría al siguiente "nivel de ciudad". En España actualmente dentro de este baremo tan solo encontramos 85 ciudades.

Algemesí se encuentra a 4,70 km de Alzira, directamente comunicadas por la CV-42, una de las salidas desde Alzira que se realizaría por el norte de la ciudad, a la entrada del polígono de la carretera de Albalat, pasando por uno de los que ya adelantamos, es uno de los puntos más conflictivos de Alzira a nivel de circulación.

Por otro lado, Carcaixent se encuentra a 2,50 km de distancia y está infinitamente mejor comunicado con la ciudad de Alzira. La zona Vilella, separa estas ciudades, y se ha construido una vía ciclista-peatonal que las comunica. Esta red se vio impulsada en el año 2005 cuando se inauguró en la ciudad vecina un centro comercial -La ribera del Xúquer- que repuntó los intercambios de viajes entre Alzira y Carcaixent creando la necesidad de mejorar la relación entre ambas.

5.2 Viario



FIGURA 75 | TIPOLOGÍAS URBANÍSTICAS



FIGURA 76 | CALLES MÁS UTILIZADAS



FIGURA 77 | DIRECCIONES CALLES MÁS UTILIZADAS



FIGURA 78 | Fondo figura. VIALES



FIGURA 79 | ACCESO NORTE. PUNTO CONFLICTIVO

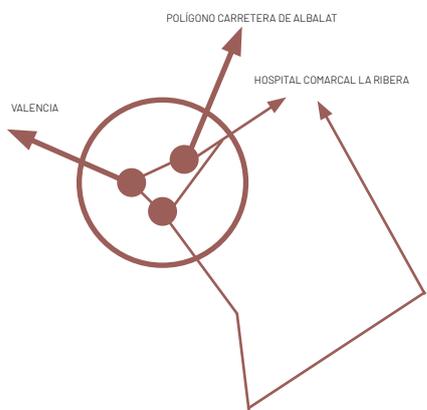


FIGURA 80 | VÍA ALTERNATIVA ACCESO HOSPITAL

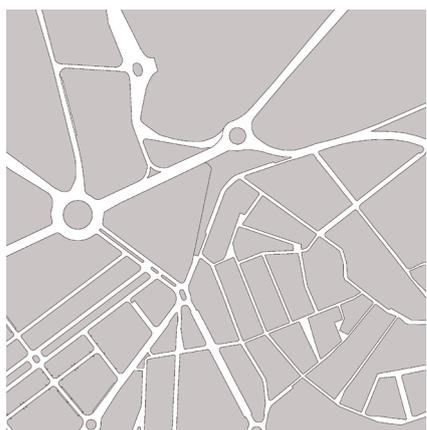


FIGURA 81 | FONDO FIGURA ACCESO NORTE

El diseño de las calles alzireñas nos muestra el crecimiento de esta hacia el este partiendo de la Vila, y como el urbanismo va evolucionando acorde a su época. Se distingue el trazado irregular de las calles de La Vila, Caputxins i el Arrabal de San Agustí, que discurren a través de un urbanismo compacto, lo cual se corresponde con el urbanismo de la época medieval y que todavía recuerdan los orígenes de Al-Yacirat como isla fluvial del Xúquer.

Debido a la expansión de la ciudad de Alzira en época industrial esta creció mediante ensanches, con grandes manzanas, normalmente cerradas. Encontramos grandes diferencias entre distintas calles con el mismo trazado, esto se debe a que en época industrial como era frecuente, se produjo una fuerte división entre barrios separando a la burguesía y la actividad comercial del proletariado que trabajaba en las fábricas. Por un lado aparecen las grandes avenidas arboladas y de grandes aceras de Sants Patrons y Luís Suñer franqueadas por los edificios más altos de la ciudad que llegan a las 11 plantas. Sin embargo, el resto de la ciudad responde a un paisaje urbano menos imponente, con calles hipermovilizadas que permiten el aparcamiento a ambos lados si es posible y los espacios para el peatón quedan reducidos a un segundo plano.

Podemos decir que el urbanismo alzireño es prácticamente reticular. Por tanto, hablamos de un urbanismo medieval irregular combinado con ensanches y a los que se les agrega la peculiaridad del crecimiento lineal de los polígonos.

El acceso norte está compuesto por tres rotondas consecutivas de gran capacidad que albergan vehículos de distinta índole: vehículos privados de pequeño y gran tamaño, camiones, autobuses, que durante las horas punta suponen un verdadero reto. Los mayores atascos de Alzira se forman en este punto dado que la salida hacia Valencia, hacia el hospital de La Ribera, hacia el polígono de la carretera de Albalat y hacia todos los pueblos hacia el norte de la ciudad se realizan por aquí. Este gran conflicto ha llevado, por ejemplo, a los trabajadores del hospital a buscar caminos alternativos y es por eso que la calle de Corbera, haya multiplicado su tráfico. Se trata de una calle mal asfaltada que rodea la montanyeta de San Salvador por el este.

El primer paso que debe realizarse para congestionar la zona es sacar el tráfico pesado de esta. Las mercancías deben seguir caminos distintos a usuarios del anillo, además debe estudiarse la posibilidad de abrir una salida directa a la AP-7, lo cual aumentaría las posibilidades de descarga de las vías internas de la ciudad.

Como ya adelantábamos, la comunicación del núcleo urbano con el oeste se realiza mediante puentes para sortear el río Xúquer. Actualmente cuenta con tres, en menos de un kilómetro y medio, de un carril en cada sentido y que a pesar de que deberían ser suficientes profundizan todavía más el problema de los accesos y salidas de la ciudad y favorece la aparición de atascos en todas ellas.

Un anillo de tráfico rodado envuelve la ciudad de Alzira comunicando todos sus accesos y al cual se tiene salida desde todos los barrios. Actualmente, este anillo ya no queda a las afueras de esta debido a la expansión de la ciudad, sino que sirve de límite para todos los barrios perimetrales e incluso en la zona este de Alzira, a los pies de la montanyeta de San Salvador, ya la atraviesa convirtiéndose en una inmensa barrera entre los nuevos barrios que se están formando al borde de la montaña, cosiendo el espacio que queda entre los históricos barrios del Torretxó y de l'Alquerieta, con el resto de la ciudad. Estos nuevos espacios en construcción como se ha dicho quedan apartados de la ciudad, con una barrera física de alta densidad, por tanto, mientras no solucionemos el problema del tráfico rodado no se va a poder realizar una correcta incorporación que asegure la relación absoluta y garantice su funcionamiento.

Este anillo además, conecta los polígonos industriales de la ciudad, y dado que las salidas de esta quedan al oeste, el tráfico pesado de camiones recorre el mismo camino que el tráfico corriente. He aquí una peculiaridad de las ciudades medias: Los polígonos industriales en los cuales se sustenta su economía ya no se encuentran a las afueras sino que son prácticamente un barrio más, afectando a toda la circulación y retrasándola.

La parte este del anillo está compuesto por las avenidas Pare Pompili Tortajada, Josep Suñer Orovig y por último encontramos la avenida Vicente Vidal, de norte a sur. Todos sus tramos tienen un ancho de calzada de 20 metros. Se trata de una avenida de doble sentido, simétrica y de grandes dimensiones con aparcamiento a los dos lados que sirve como barrera entre el peatón y el tráfico rodado. Las construcciones a su alrededor van variando entre edificaciones de 6-8 plantas hasta unifamiliares, dependiendo del barrio que se rodea en cada tramo.

Las tres avenidas están acompañadas de vegetación, que varía entre naranjos y palmeras, aunque esta es totalmente insuficiente como garantizar un recorrido peatonal agradable, a esto se le debe sumar la escasez de mobiliario urbano destinado al descanso o a la reunión. Estos factores profundizan todavía más su condición de barrera física: su gran anchura y la alta densidad de tráfico motorizado garantizan un aumento de la velocidad.

En los últimos años se han tenido que llevar a cabo distintas intervenciones en la vía debido a su integración en la propia ciudad. Ha pasado de ser una prolongación de la CV- 43 que envolvía la ciudad por las afueras hasta llegar a la CV-50, a una avenida interior que debe tener la capacidad de coser los nuevos espacios urbanísticos que se están desarrollando con el resto de Alzira. Estas intervenciones puntuales han tenido lugar en los principales cruces y se han "solucionado" con la construcción de pequeñas rotondas que pueden llegar a disminuir la velocidad y servir como elemento de unión entre los barrios del este y los barrios del sur de la vía. No se trata de una solución real debido a que la zona este sigue quedando aislada, los últimos esfuerzos de remodelación se están centrado en la mejora del tráfico rodado como principal foco de atención, dejando de nuevo al peatón fuera del estudio de movilidad, y relegándolo a un segundo plano.

Se sigue con la consciencia de que a este tan solo le pertenecen plazas, parque y jardines y que para llegar a ellos debemos atravesar "territorio motorizado", cuando la realidad debería estar basada en una jerarquización bien distinta: Primero el peatón, después el tráfico no motorizado, seguido del transporte público, el transporte motorizado privado y finalmente el tráfico pesado, que bajo ningún concepto debe compartir espacio con el peatón como ocurre en esta zona de la ciudad.

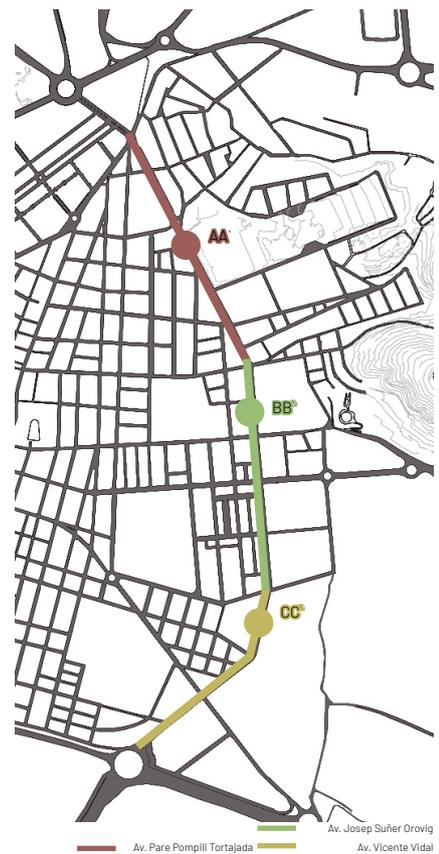


FIGURA 82 | VIA ESTE



FIGURA 83 | av/ POMPILI TORTAJADA



FIGURA 84 | av/ JOSEP SUÑER OROVIG



FIGURA 85 | av/ VICENTE VIDAL

sección AA'

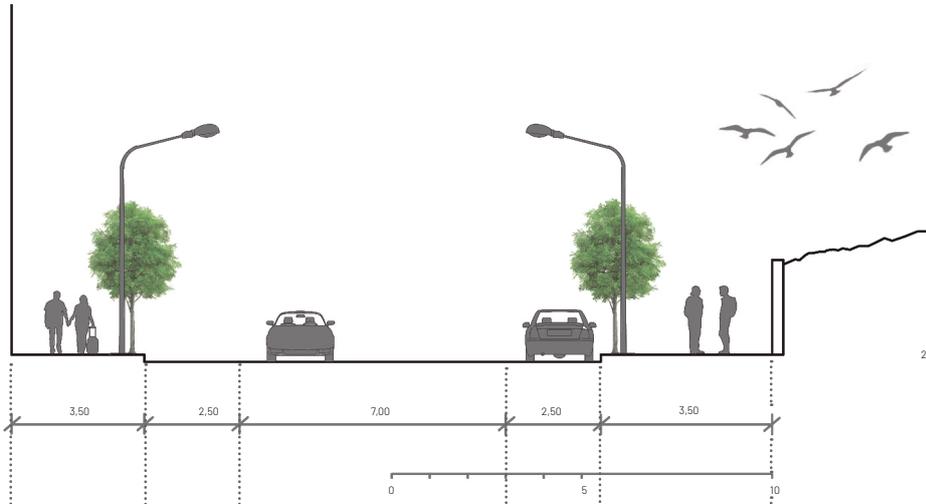


FIGURA 86 | av/ POMPILI TORTAJADA

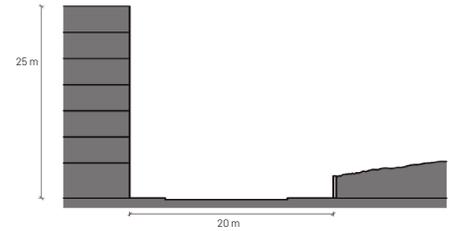


FIGURA 87 | RELACIÓN ALTO-ANCHO

sección BB'

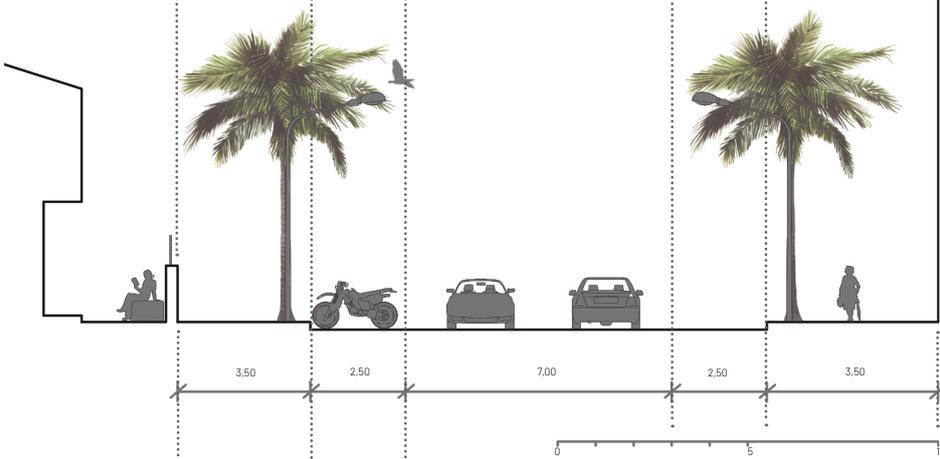


FIGURA 88 | av/ JOSEP SUÑER OROVIG

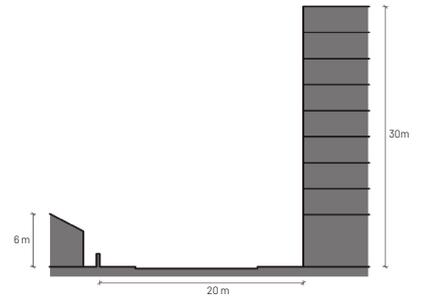


FIGURA 89 | RELACIÓN ALTO-ANCHO

sección CC'

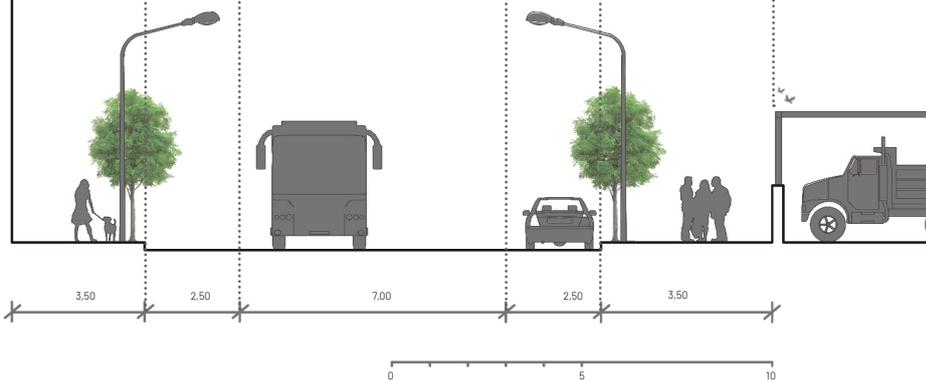


FIGURA 90 | av/ VICENTE VIDAL

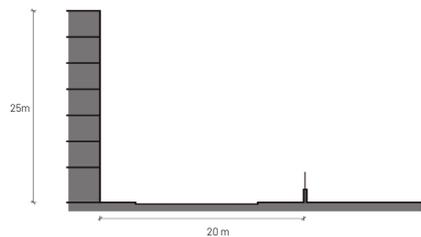


FIGURA 91 | RELACIÓN ALTO-ANCHO

Bordeando el río Xúquer se encuentra la desértica zona de Tulell desde que se aprobó el proyecto de urbanización del sector en 2004 que contaba con un presupuesto de 20,4 millones de euros.

Se trata de una área de 422.000 m² en la que se pretendía construir un barrio de gran altura integrado por 9 torres de 25 alturas, llegando a los 70 m, un gran rascacielos de 30 plantas que alcanzaría los 70m y el resto del barrio se completaría con edificios de 12 alturas (40m). Se trataría de un sector residencial de manzanas cerradas que superaría las 5000 viviendas y contaría con 25.500 m² de aparcamiento y 45.000 m² de zona verde. Actualmente, 16 años después del inicio de las obras, tan solo se han construido tres edificios de 12 plantas y uno de ellos se encuentra tapiado.

Se construyeron las grandes avenidas de dos carriles de doble sentido separados por aceras, se puede aparcar en cada uno de los sentidos por lo que aparecen 4 líneas de aparcamiento en cada una de ellas a esto debe sumarse el parking subterráneo de 704 plazas. Estas calles de alta velocidad rellenan de forma reticular el territorio hasta conectarse con el río y rompen con la sintonía del resto de calles de la ciudad, superando el tamaño de las que hasta el momento eran las grandes e históricas avenidas de la época industrial.

El plan propuesto para la zona responde a un urbanismo obsoleto y nada sostenible para la ciudad y es un claro ejemplo de lo que no puede pasar en una ciudad media: no se puede buscar la copia de un urbanismo de gran ciudad. Lo único que podemos aceptar es el tamaño de las parcelas, "MACROPARCELAS" que no deben ser cerradas como se pretendía en este caso. La construcción de un barrio de este tipo llevaría a crear un espacio público de paso debido a que la actividad se desarrollaría en el interior de las urbanizaciones por tanto el vehículo sería el protagonista del paisaje del sector. Los edificios que se deben plantear han de tener la capacidad de generar espacios públicos en el interior de la parcela y las calles deben quedar totalmente integradas en ellas relegando el vehículo motorizado a un segundo plano y garantizando un recorrido agradable y seguro para el peatón que invite a recorrer el barrio sin barreras. El punto en el que se encuentra Tulell es de suma importancia para la ciudad de Alzira y debe tener la capacidad de recuperar el río para esta. Un barrio dormitorio dominado por la velocidad no invita a ser atravesado para llegar al río y a los espacios verdes que lo envuelven.

Actualmente esta zona constituye una barrera entre la ciudad y el río debido a su morfología urbanística y a los usos que se le han asignado. Actualmente se trata de un "barrio de día" que queda desértico por las noches debido a que está formado por grandes descampados, un colegio, un instituto y la universidad, además de las pistas de atletismo, todo esto se analizará más adelante.

La avenida del Nou d'Octubre, es actualmente un eje clave para la comunicación de la ciudad y forma parte del anillo rodado de esta. Dicha avenida conecta el acceso norte de Alzira con el Pont de ferro que nos lleva hasta la estación de ferrocarril y hasta la avenida Luís Suñer. Dicha avenida separa la zona verde y deportiva del margen del río del resto del barrio así que como vemos todo son baches en la relación Ciudad-Xúquer.

Otro ejemplo de desproporción lo encontramos en la Gran Vía de la Comunitat Valenciana. Esta calle debía ser el eje central del sector, un bulevar de 45 m de ancho en cuyo paseo central aparecen distintas cajas de colores como accesos al parking subterráneo construido. Todas las nuevas avenidas tienen escasa vegetación que sumado a la gran distancia entre los árboles, las inmensas parcelas vacías que la rodean y por otro lado los edificios exagerados que aparecen en distintos puntos hacen que se trate de una zona sin apenas tránsito peatonal debido a la escasa sensación de seguridad que proporcionan.



FIGURA 92 | SECTOR OESTE



FIGURA 93 | av/ NOU D'OCTUBRE

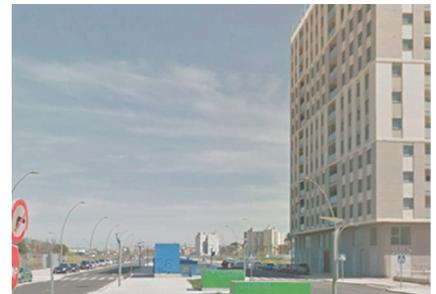


FIGURA 94 | GRAN VÍA DE LA COMUNITAT VALENCIANA



FIGURA 95 | av/ JOAN CALOT

| secció DD'

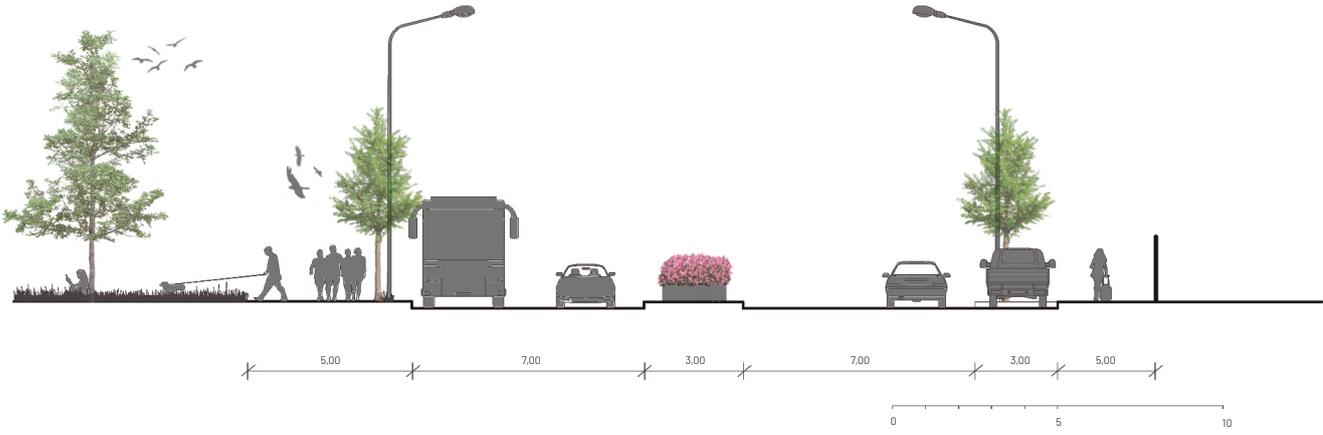


FIGURA 96 | AVENIDA DEL NOU D'OCTUBRE

| secció EE'

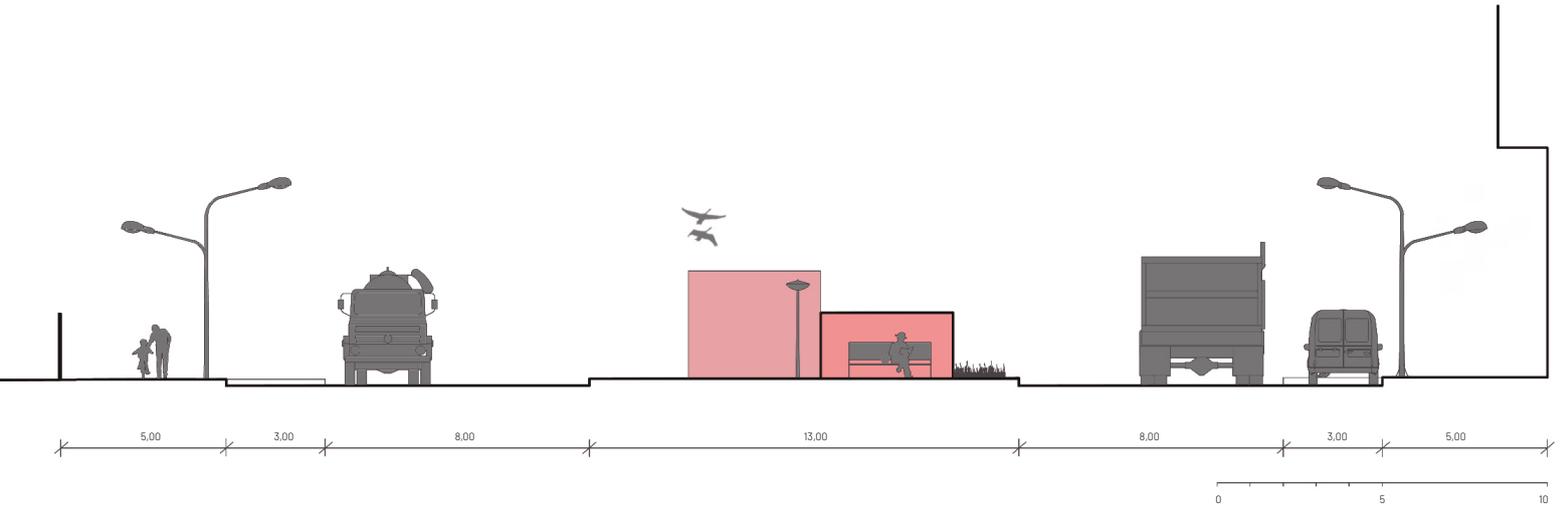


FIGURA 97 | GRAN VIA DE LA COMUNITAT VALENCIANA

| secció DD'



FIGURA 98 | AVENIDA JOAN CALOT

El sector del Tulell se enlaza con el resto de la ciudad mediante la avenida Joan Calot que llega hasta la rotonda de la Menina, punto norte que da paso a la avenida Sants Patrons. Esta avenida dispone de un paseo central en el que comparten espacio el transporte no motorizado y el peatón y queda separado del tráfico rodado mediante espacios verdes con árboles que proporcionan la sombra necesaria para hacer este paseo agradable. Dispone de 4 líneas de aparcamiento y un carril en cada sentido.

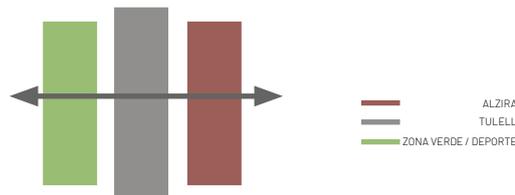


FIGURA X | BARRERA ENTRE ALZIRA Y EL RIO

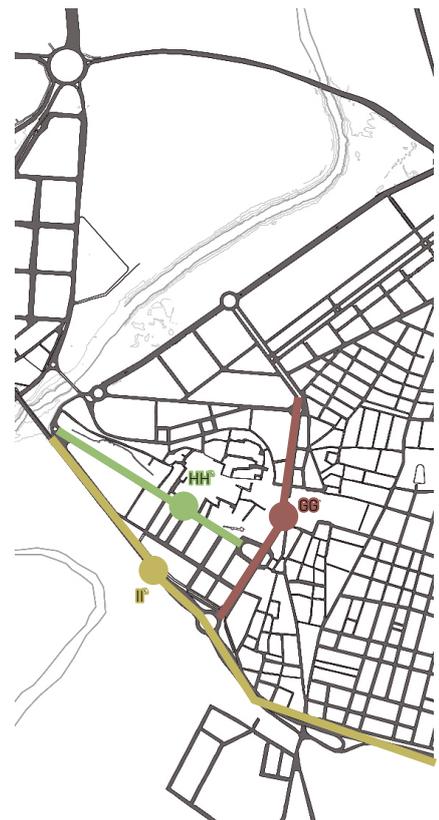
El lado oeste de la ciudad se conectó en 1967 de norte- sur con la Avenida Santos patronos, antiguo cauce del río. Se trata de una calle ancha y simétrica con separación de sentidos mediante bordillo central al que se le han añadido grandes maceteros con poca vegetación, cuenta con grandes aceras arboladas que se ven en algunos puntos interrumpidas por las calles que tienen salida a la Avenida. Los establecimientos que más destacan son restaurantes, bares y cafeterías que disponen de grandes terrazas cuya separación con la vía rodada son los vehículos que permanecen aparcados. Los edificios que encontramos junto con los construidos en el sector Tulell son los más altos de la ciudad con 11 -12 plantas de altura.

Actualmente la Avenida principal de la Alzira no dispone de comercio, son muchos los establecimientos que han ido abriendo y cerrando y muy pocos los que han logrado mantenerse. Esto se vio agravado desde la construcción del centro comercial en Carcaixent, que dada su proximidad dificulta la ya difícil tarea de abrir establecimientos de consumo en la ciudad debido a la proximidad con Valencia. Como podemos comprobar, todas las grandes calles de la ciudad siguen un patrón de diseño: vías de doble sentido separadas entre sí por un escalón sin ninguna otra utilidad, con grandes aceras con escaso mobiliario y escasa vegetación. No existe ninguna duda de que el diseño urbanístico estaba pensado para el vehículo privado como ya se ha repetido en numerosas ocasiones.

Por otro lado la avenida Luís Suñer está formada por un carril en cada sentido sin separación central y dos líneas de aparcamientos. Separando la acera del tráfico rodado se diseñó un espacio arbolado "enmacetado" que sirve de barrera entre los tráficos pero a la vez recorta el espacio de recorrido peatonal ya entorpecido por las terrazas de las cafeterías y restaurantes.

Estas dos últimas avenidas descritas son puro reflejo de la época industrial que da paso a grandes explanadas asfaltadas cuya base principal es el vehículo privado. Se construyeron modificando el trazado del río Xúquer y destrozando el emblema de la ciudad asfixiando la antigua isla fluvial entre edificios de alturas de metros que chocan con las viviendas de dos plantas que predominan a su alrededor. Además el producto directo de estas construcciones es el declive de la zona su deterioro y su abandono.

Para acabar con el anillo rodado de la ciudad de Alzira, nos centramos en el acceso oeste mediante el puente de José Pellicer que da paso a la CV-50 que envuelve la ciudad por el sur y separa la ciudad del paseo natural del Malecó. Se trata de una carretera de doble sentido con arcenes a la que se le acompaña por el lado de la ciudad con una calle "interna" de menor velocidad que queda separada por un espacio verde además de encontrarse a una cota inferior. . Dicha vía conecta con el acceso sur-este de la ciudad y cierra el círculo de tráfico rodado de Alzira.



Av. Sants Patrons Av. Luís Suñer Av. Vicente Vidal
FIGURA 99 | ZONA NOROESTE



FIGURA 100 | av/ SANTS PATRONS

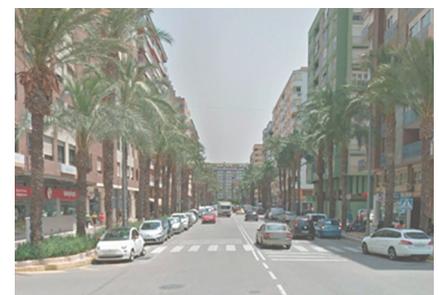


FIGURA 101 | av/ LUÍS SUÑER



FIGURA 102 | CV-50

sección GG'

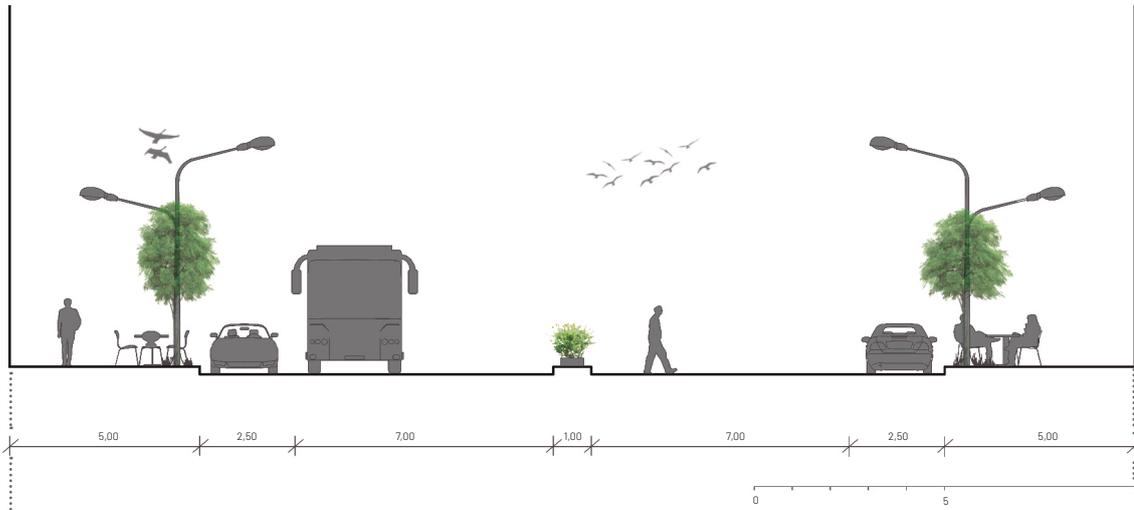


FIGURA 103 | AVENIDA SANTS PATRONS

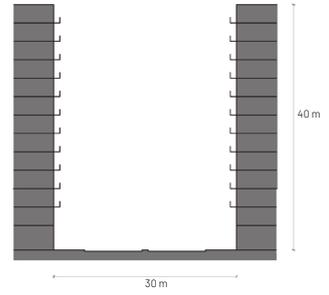


FIGURA 104 | RELACIÓN ALTO-ANCHO

sección HH'

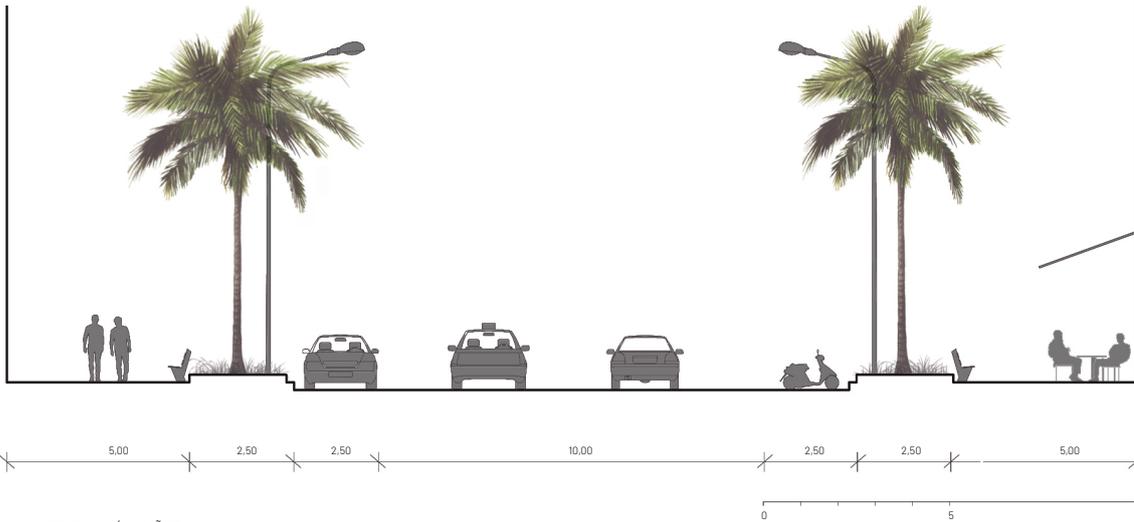


FIGURA 105 | AVENIDA LUÍS SUÑER

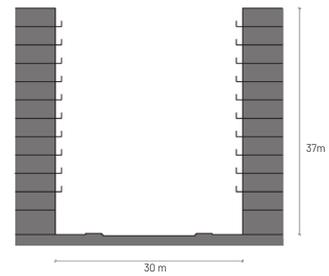


FIGURA 106 | RELACIÓN ALTO-ANCHO

sección II'

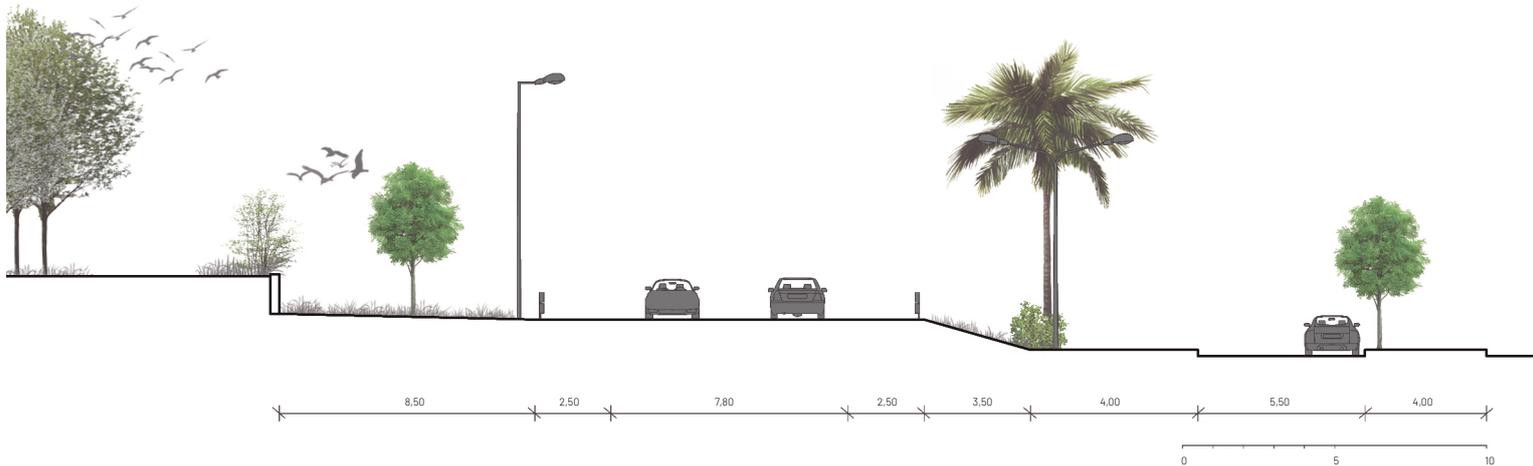


FIGURA 107 | MALECÒ / CV-50 / c. PERE MORELL

Una vez analizadas las vías que envuelven la ciudad nos adentramos en esta y vemos que está atravesada de sur a norte por la calle Salvador Santa María - Reís Católicos - Doctor Ferran - Sueca, desde la plaza de Sant Judes Tadeu hasta la plaza doctor Vilar. Esta larga calle cuatro tramos tiene un único sentido, sur-norte y el vehículo particular privado puede aparcarse en todos sus tramos en un único margen a excepción de las zonas que se están arreglando en los últimos años. Esta renovación está consistiendo en ensanchar las aceras y prohibir el estacionamiento del vehículo. En esta calle no se está incorporando vegetación. Las aceras son insuficientes, varían entre 0,80- 1,20 m dependiendo del tramo, además carece de arbolado y las construcciones de sus márgenes son viviendas unifamiliares y edificios residenciales con una altura máxima de 5 plantas.

Estas intervenciones se están realizando de manera puntual en diferentes tramos, los más recorridos y no están teniendo en cuenta la totalidad de la calle. Se priorizan los espacios donde debe solucionarse el problema del vehículo motorizado pero no los espacios para el peatón. Con la eliminación de los aparcamientos no se está pretendiendo mejorar la circulación peatonal o todo su conjunto, sino la relación rodada de la ciudad. Como resultado, se obtiene una sección pobre, distinta en cada tramo. A lo largo de la calle podemos encontrar distintos establecimientos comerciales, y distintos bares, actualmente tan solo unos pocos de ellos han podido ganarle terreno al vehículo y disponen de terraza en el exterior ocupando lo que se considera aparcamiento. De igual forma, no se trata de una calle agradable, puesto que es una arteria principal de la ciudad con circulación casi a cualquier hora del día, carece de separación física entre espacio rodado y peatonal y las terrazas de los bares están en contacto directo con el motor. Se trata de una vía con alta contaminación acústica y sobre todo visual que contribuye a la creación de un ambiente oscuro que no apetece atravesar.

Por otro lado, no existe comunicación directa norte - sur, lo que conlleva que el tráfico motorizado en este sentido se disperse por pequeñas calles que forman los barrios, ocupando la gran parte de paisaje urbano y dejando al peatón espacios residuales con aceras minúsculas que dificultan un tránsito peatonal motivante a lo largo de Alzira.

En los últimos años se ha mostrado cierto interés en recuperar el centro de la ciudad, toda la zona que envuelve a la Plaza mayor, así como la Vila principalmente. El problema con el que nos encontramos actualmente en Alzira al igual que en muchas otras ciudades, es que se va procediendo poco a poco y las soluciones temporales acaban convirtiéndose en definitivas.

En 2010 se iniciaron las obras de peatonalización de la calle Hort dels Frares desde su enganche con la calle de Reís Catolics hacia el oeste acabando en la plaza mayor. Se trataba de una medida completamente necesaria pues es una calle muy estrecha que acaparaba el tráfico este-oeste de la ciudad. Una vez roto este eje, el tráfico no desaparece sino que busca nuevas formas de llegar al oeste y lejos de conducir al motor al anillo perimetral lo que ha ocurrido es que las calles de los barrios Albuixares y Sant Joan se han visto sumamente afectadas y ha pasado de ser un barrio tranquilo sin apenas tráfico a un barrio hipermovilizados con alta contaminación acústica y visual.

Dichos barrios no están preparados para soportar la gran cantidad de vehículos que los recorren actualmente, apenas están preparados para soportar el tráfico que ellos mismos generan ya que son barrios antiguos con calzadas desgastadas, sin vegetación y sin aceras. Lo que está ocurriendo es que a los habitantes de los mismos se les está privando del espacio público inmediato obligándoles a salir de su entorno para cualquier acto.



FIGURA 108 | RECORRIDOS "VERTICALES"



FIGURA 109 | c/ Reís Catolics



FIGURA 110 | c/ Doctor Ferran

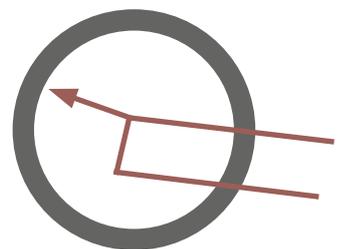


FIGURA 111 | EJE IMPROVISADO ESTE-OESTE

|sección JJ'

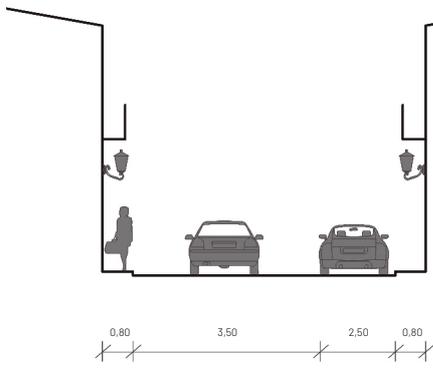


FIGURA 112 | CALLE REIS CATOLICS

|sección KK'

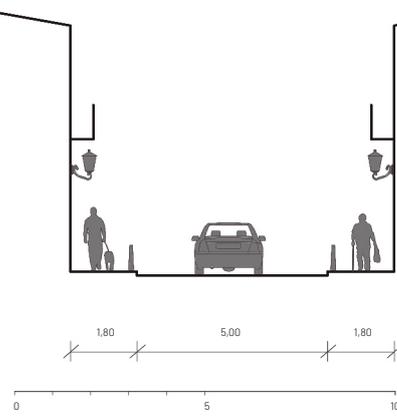


FIGURA 113 | CALLE REIS CATOLICS

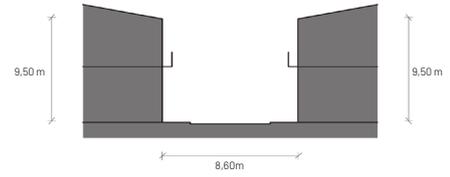


FIGURA 114 | RELACIÓN ALTO-ANCHO

|sección LL'

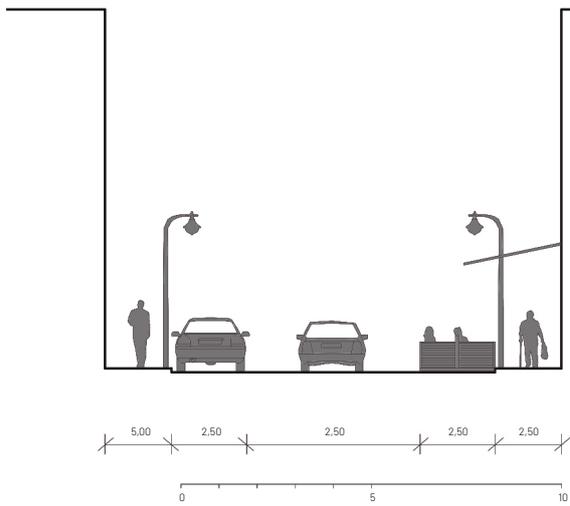


FIGURA 115 | CALLE DOCTOR FERRAN

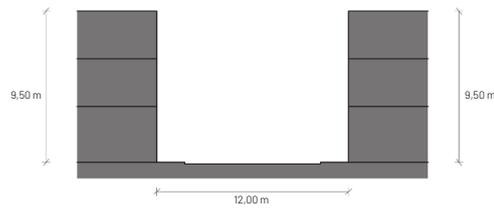


FIGURA 116 | RELACIÓN ALTO-ANCHO

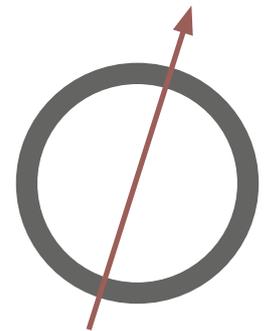


FIGURA 117 | RECORRIDOS ALZIRA

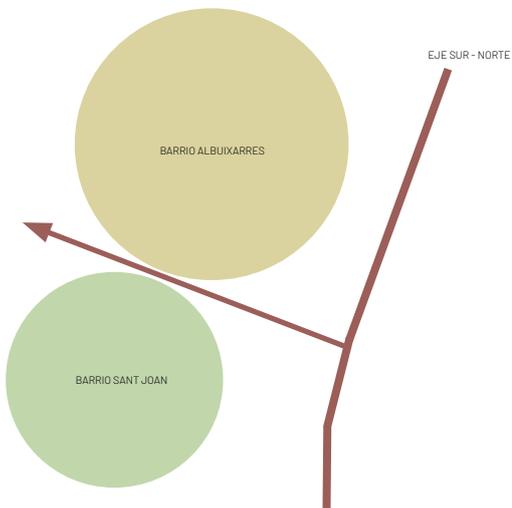


FIGURA 118 | FRAGMENTACIÓN DE BARRIOS

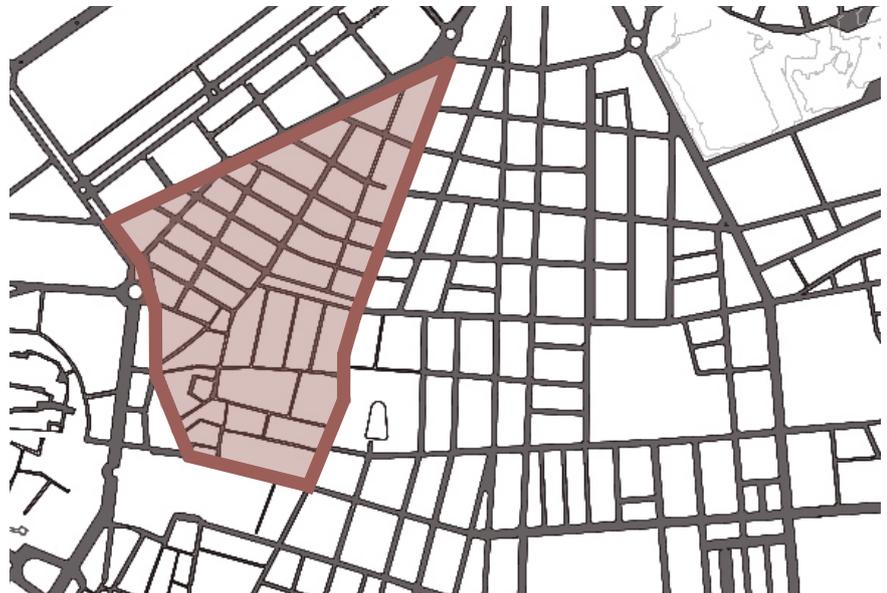


FIGURA 119 | ZONA MÁS AFECTADA

La calle Figueres y la calle Ramón y Cajal son las que se han visto más afectadas debido a su comunicación directa desde la calle Doctor Ferran hasta el barrio Tulell. Estas calles son puro reflejo de lo que se han convertido dichos barrios: zonas oscuras y peligrosas para el peatón constituyendo un paisaje gris marcado por la degeneración y abandono a lo que además ahora debemos sumarle la problemática ya expuesta que supone el aumento del tráfico rodado. Como podemos observar, se trata de calles sumamente estrechas en las que prácticamente se está expulsando el peatón.

Podemos considerar que una buena medida como es la peatonalización de la calle Hort del Frares ha supuesto grandes inconvenientes para los barrios antiguos debido a la falta de un plan general que integre todas las actuaciones urbanísticas de la ciudad y así garantizar un funcionamiento más sostenible de esta. No se puede consentir que por mejorar los espacios más céntricos de los núcleos urbanos se perjudiquen el resto. El problema no se ha solucionado, se ha desplazado.

Si recorremos la ciudad de este a oeste por la avenida del Parc- calle Hort del Frares, empezariamos en la avenida de Josep Suñer Orovig, en la vía este del anillo rodado, y acabaríamos en la calle Reis Catolics ambas analizadas anteriormente. Esta vía central queda dividida en dos tramos de distinta sección. En primer lugar la avenida del Parc bordea el parque más grande de la ciudad y se compone de un carril en cada sentido con su respectiva línea de aparcamientos. Se trata de una calle flanqueada por edificios de 8 plantas, lo cual supone una altura de 28 metros. Por otro lado, la calle Hort del Frares que deja de ser accesible para el tráfico rodado en su cruce con la calle Reis Católics, responde a una sección recurrente, vía en un único sentido (este - oeste) con dos líneas de aparcamiento que puntualmente desaparecen para dejar espacio para las terrazas de algunas cafeterías.

Por otro lado, la calle Benito Pérez Galdós, que recorre el actual centro de la ciudad de este a oeste, ha sufrido una fuerte intervención en la que se demuestra que no es necesario separar los distintos tipos de tráficos de la ciudad en distintas calles, sino que ambos pueden coexistir siempre que el peatón sea el protagonista.

Los cambios no siempre son acogidos con aceptación por el vecindario y menos cuando estos suponen un cambio en sus rutinas. Esta calle en concreto generó un fuerte debate entre los vecinos alzireños debido a que Benito Pérez Galdós es una vía comercial, y contaba con aparcamiento a un lado y dos carriles en un único sentido, además era muy común encontrar vehículos estacionados en doble fila que congestionaban la zona.

Se han retirado los estacionamientos de vehículos, y se ha nivelado la calle a una misma altura para peatones y vehículos además se ha creado un recorrido peatonal arbolado agradable en la que constituye actualmente la calle más comercial de la ciudad. Al hacer el espacio para el vehículo privado de menores dimensiones se disminuye la velocidad de la calle, al retirar el espacio de aparcamiento y un carril se evitan los estacionamientos puntuales en dobles filas, como consecuencia el tránsito de la calle es mucho más fluido.

En esta intervención se observa un cambio de pensamiento en los urbanistas: el automóvil deja de ser el punto central del diseño urbano, no podemos desplazarnos a todas partes con vehículo privado y eso es la base para que la sociedad cambie hacia un modelo más sostenible.



●●●●● c/ Hort dels Frares
 — Recorrido oeste - este — Recorrido este - oeste

FIGURA 120 | RECORRIDOS "HORIZONTALES"



FIGURA 121 | av/ del PARC



FIGURA 122 | c/ HORT DELS FRARES

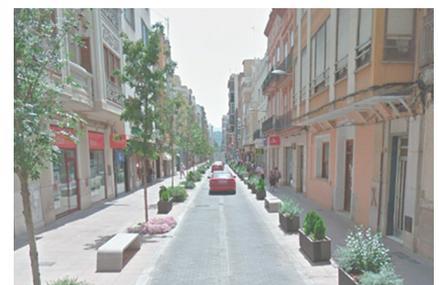


FIGURA 123 | c/ BENITO PÉREZ GALDÓS

|sección HH'

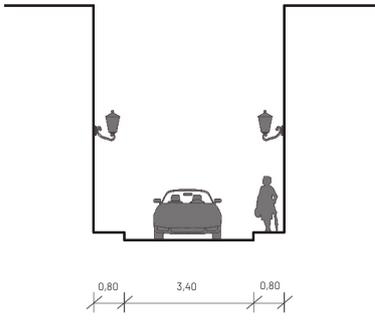


FIGURA 124 | CALLE FIGUERES

|sección II'

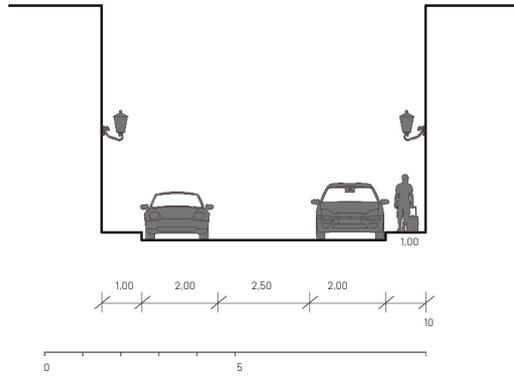


FIGURA 125 | CALLE RAMÓN Y CAJAL

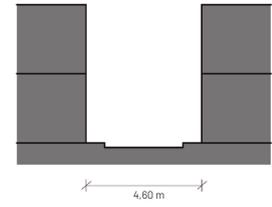


FIGURA 126 | RELACIÓN ALTO-ANCHO . c/ FIGUERES

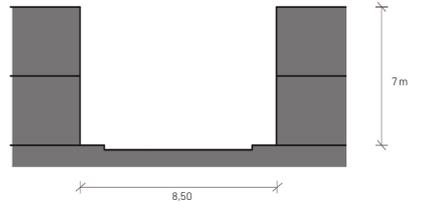


FIGURA 127 | RELACIÓN ALTO-ANCHO . c/ RAMÓN Y CAJAL



FIGURA 128 | c/ FIGUERE



FIGURA 128 | c/ Ramón y Cajal



FIGURA 130 | c/ Figueres + c/ Ramón y Cajal

|sección JJ'

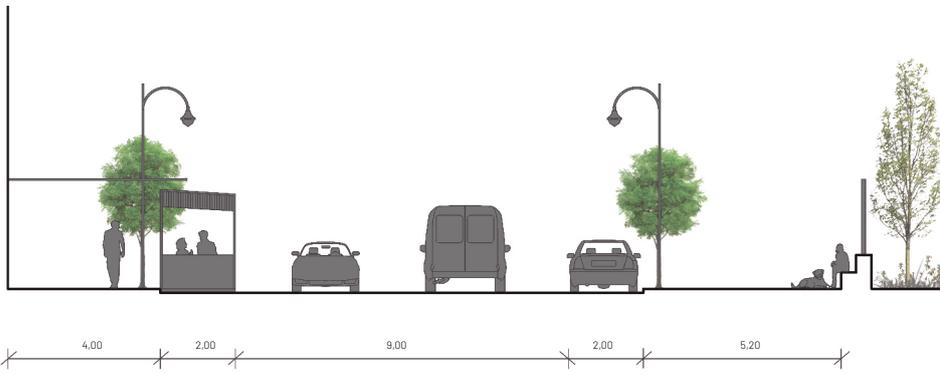


FIGURA 131 | AVENIDA DEL PARC

|sección KK'

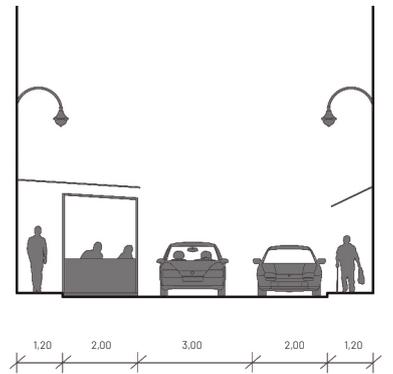
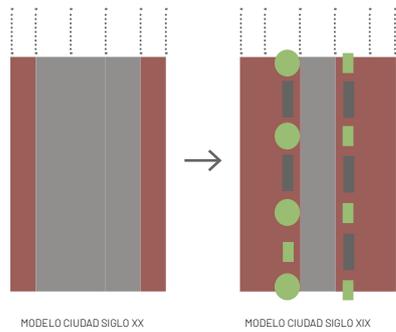


FIGURA 132 | c/ HORT DEL FRARES



MODELO CIUDAD SIGLO XX

MODELO CIUDAD SIGLO XIX



— TRÁFICO RODADO — ACERAS

FIGURA 133 | CAMBIO CALLE BENITO PÉREZ GALDÓS. PLANTA

|sección LL'

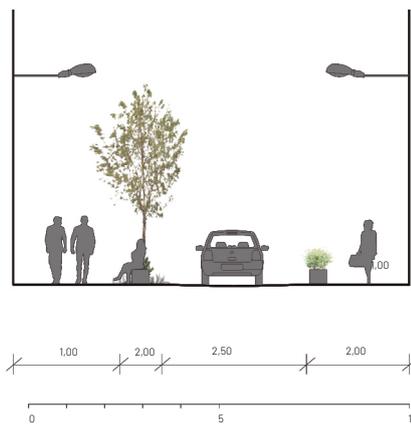


FIGURA 134 | CALLE BENITO PÉREZ GALDÓS

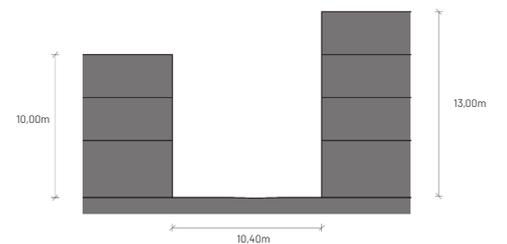


FIGURA 135 | RELACIÓN ALTO-ANCHO



FIGURA 137 | URBANIZACIONES

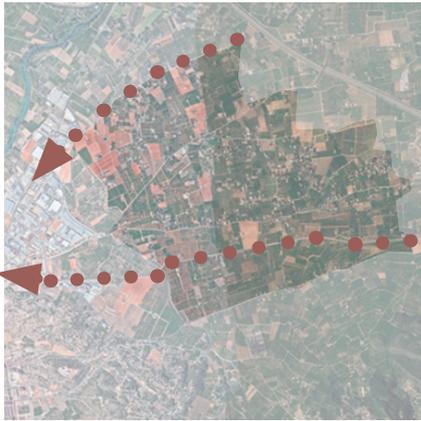


FIGURA 138 | IMAGEN AÉREA EL PLA DE CORBERA



FIGURA 139 | IMAGEN AÉREA DE SAN BERNARD



FIGURA 140 | IMAGEN AÉREA DE LA GRAELLA



FIGURA 141 | IMAGEN AÉREA DEL RACÓ

Una vez analizadas las principales vías rodadas internas de la ciudad se deben estudiar las urbanizaciones pertenecientes a esta así como su acceso. La dispersión urbanística de la ciudad va en aumento y el número de habitantes de estas urbanizaciones debe tenerse en cuenta a la hora de valorar la movilidad de Alzira.

Actualmente la Garrofera cuenta con 51 habitantes, el Forn de Carrascosa y la Portella de Seberino, también llamadas El Pla de Corbera, suman 113 habitantes, el Respirall 322, el Racó actualmente cuenta con una población de 571 habitantes, la urbanización de San Bernardo con 74 y Vilella con 88.

Estas zonas tienen urbanizaciones bien distintas que mucho tienen que ver con sus años de creación, a pesar de ello todas tienen algo en común: no cuentan con servicios básicos por lo que sus habitantes deben desplazarse a la ciudad para todo: ocio, trabajo, educación, compras... Por otro lado, los accesos a muchas de ellas ya no quedan a las afueras, sino que cada vez están más próximos de convertirse en calles de la ciudad como ocurre con las urbanizaciones del Racó, el Respirall y la Graella. Dichos desplazamientos se realizan mediante transporte privado motorizado debido a la carencia de transporte público en estos espacios de la ciudad.

Por un lado encontramos urbanizaciones tipo El Forn de Carrascosa y la Portella de Seberino, así como Vilella: nacen como una ramificación a partir de una de las salidas principales de la ciudad, se trata de viviendas unifamiliares aisladas con grandes terrenos ocupados por antiguas villas en las que se trabajaba el campo, principalmente frutales. A día de hoy, esta actividad de la zona ha quedado relegada al ocio de cada uno de sus propietarios y ya no es una base económica para la mayoría de ellos. Dichas residencias se encuentran muy aisladas las unas de las otras y la relación entre ellas es nula. El espacio público es de paso: pequeñas calles de doble sentido entre campos, sin apenas arcenes y sin aceras cuya única finalidad es la movilidad de los vehículos motorizados privados.

La urbanización de San Bernardo se construyó a finales de la década de 1960 - principios de los 70 y su urbanismo es muy particular: se encuentra al margen de la Muntanya Assolada, importante por la cantidad de yacimientos arqueológicos que en ella se encuentran, y destaca por estar organizado mediante "culs de sac" a partir de una vía principal. En los orígenes de esta urbanización el espacio público es mucho más cuidado ya que en este caso sí que se reserva un espacio de circulación peatonal en cada una de las calles sin salida, además dispone de un parque central de uso público. La relación entre los vecinos es mucho más sencilla debido a las distancias entre las distintas viviendas unifamiliares aisladas.

La urbanización de la Graella así como la del Racó actualmente se encuentran en el margen de la ciudad, cada vez más integrada en ella. En los últimos años se están llevando a cabo una serie de intervenciones en el espacio público con el fin de mejorar la relación entre estas urbanizaciones y la propia ciudad. Se han construido aceras bien iluminadas que conectan directamente con la vía este del anillo rodado de la ciudad.

La Graella está formada por una gran urbanización privada de viviendas adosadas con espacio común con piscinas y pistas de deporte y por viviendas unifamiliares aisladas más metidas en la montaña con un urbanismo mucho más descuidado. Por otro lado el plan de urbanización de la zona del Racó se anunció en 2008, cuenta con una superficie de 136.990 m² y estaban previstas la construcción de 400 viviendas unifamiliares divididas en adosados y viviendas aisladas. Además se anunció la construcción de bloques de edificios en la zona que no llegaron a desarrollarse. Por otro lado, estaba previsto el desarrollo de zonas verdes pero actualmente estas se limitan a zonas de paso, así como rotondas y otros espacios divisorios

A estas alturas tenemos claro que Alzira es una ciudad dedicada a la movilidad rodada, ya se ha visto en el análisis anterior sobre las principales vías de la ciudad que los espacios de circulación peatonal son residuales: desplazamientos incómodos por minúsculas aceras franqueadas por filas sin fin de vehículos estacionados en el mejor de los casos, dado que las minúsculas calles de los barrios históricos no dan cabida a ambos tráficos : peatonal y rodado, y en todos los casos este último es el que prima.

Esta ciudad cuenta con muy pocas calles completamente peatonales y todas ellas se ubican alrededor de la avenida Sants Patrons, realizando un recorrido este - oeste desde el centro de la Vila hasta el eje rodado central, calle Reis Católicos la cual supone una barrera física debido a la gran densidad de vehículos que la recorren como ya se ha expuesto con anterioridad.

En diciembre de 2010 se dieron los primeros pasos para recuperar el paisaje del barrio histórico de la Vila, echando al vehículo motorizado privado de este para que el entramado de calles se les devolviera a los peatones. Se recupera el entorno de la inglesa de Santa Caterina, inicialmente mezquita musulmana, y del ayuntamiento. Se trata además de puntos muy importantes para la ciudad que basa su calendario en torno a la festividad de las fallas y es en este enclave urbanístico donde tienen lugar los actos de más relevancia.

A día de hoy este barrio podemos dividirlo en dos partes desde el ayuntamiento: mientras que hacia el sureste se ha llevado a cabo una remodelación intensa de las calles acompañada de restricciones para el vehículo privado, con cierre físico del ámbito para no residentes utilizando recursos como bolardos. Como consecuencia se ha convertido en una de las zonas con más actividad de la ciudad: parques infantiles, cafeterías, heladerías, bares y restaurantes además de comercios locales. Se ha diseñado un eje central peatonal de grandes dimensiones, un recorrido arbolado con un mobiliario urbano adecuado que incita a adentrarse en el casco histórico alziereño. Este agradable paseo, que puede verse entorpecido por los adoquines con los que se ha pavimentado, termina repentinamente al llegar al ayuntamiento dado que el recorrido hacia el noroeste las intervenciones han sido muy puntuales y aisladas entre ellas, no se ha buscado solución al vehículo motorizado que gana terreno en esta zona y como resultado se obtienen espacios sucios, mal iluminados que aportan una gran sensación de inseguridad y no invitan a recorrer sus calles.

Las avenidas que ocupan el antiguo cauce del río están diseñadas con grandes aceras que facilitan su recorrido. Los puntos donde aparecen calles perpendiculares han sido modificados en algunos tramos: la acera es continua mientras que es el vehículo privado el que cambia de nivel. Este es un buen recurso para reducir la velocidad en las ciudades, ya que estas deberían estar hechas para ser recorridas por el peatón de forma cómoda y eficaz sin interrupciones.

En la avenida Luís Suñer la acera que bordea la Vila queda superpuesta a la vía rodada mientras que en el otro lado es la vía rodada la que se superpone y corta la acera. En la avenida Sants Patrons pasa al contrario siendo el recorrido peatonal que bordea la Vila el que queda cortado. Ambas avenidas continúan al servicio de la movilidad motorizada ya que, como en el resto de la ciudad, son las vías destinadas a este tráfico las que tienen prioridad.

Se resuelven los recorridos a lo largo de las avenidas pero no se piensa en atravesarlas, en este sentido el vehículo privado sigue superponiéndose al peatón.

Por otro lado Sants Patrons continua con la avenida Joan Calot atravesando el barrio de Tulell que como ya se ha visto en su sección, dispone de un espacio peatonal central que debería llevarnos hasta el río Xúquer y la zona de ocio que lo bordea. Sin embargo este recorrido se ve entorpecido por las rotondas que reciben las calles adyacentes obligando al peatón a salir de este eje. Esto se repite en todo el barrio de Tulell cuyo proyecto es obsoleto y no responde a las necesidades actuales para garantizar un urbanismo seguro y sostenible.

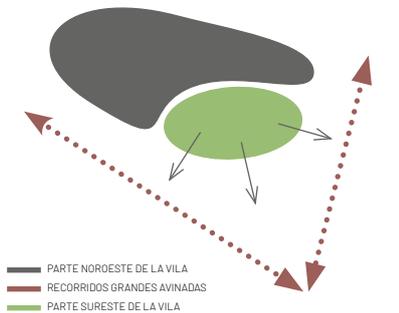
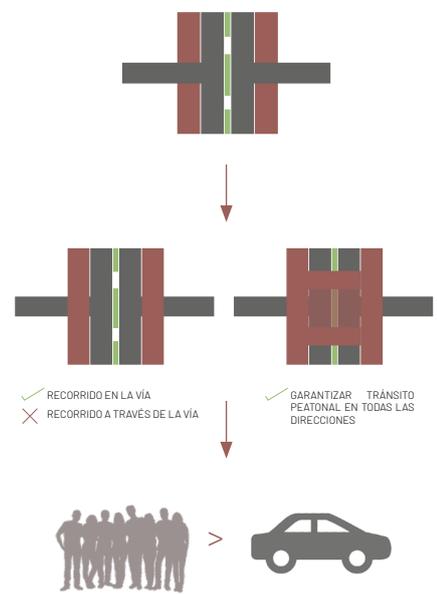
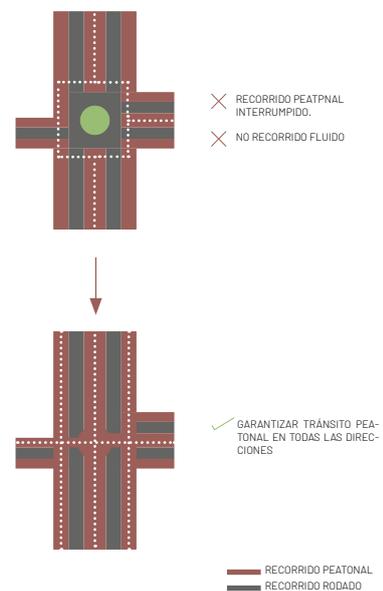


FIGURA 142 | ESQUEMA DE LA VILA



| Detalle 1

FIGURA 143 | PRIORIDAD PARA EL PEATÓN EN LAS AVENIDAS



| Detalle 2

FIGURA 144 | Av. Joan Calot . RECORRIDO PEATONAL



FIGURA 145 | c/ SANTA LLÚCIA .1



FIGURA 146 | c/ SALINEARIES .2



FIGURA 147 | IMAGEN AÉREA DEL RACÓ .3



FIGURA 148 | c/ ENSENYA .4



FIGURA 149 | c/ SANTA CATERINA .5



FIGURA 150 | Recorrido peatonal Vila / Eje Sur-Norte

| sección MM'



FIGURA 152 | CARRER MAJOR DE SANTA CATERINA

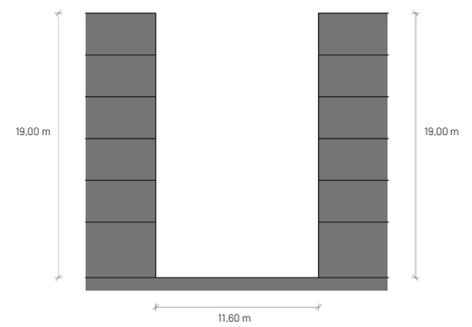


FIGURA 153 | RELACIÓN ALTO - ANCHO



FIGURA 157 | c/ HORT DELS FRARES. Antes de la intervención



FIGURA 158 | c/ HORT DELS FRARES. Antes de la intervención
Imagen de Ribera expres



FIGURA 159 | c/ HORT DELS FRARES. Aspecto actual

| sección NN'

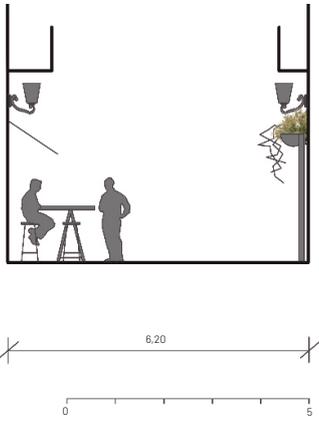


FIGURA 160 | C/ HORT DELS FRARES

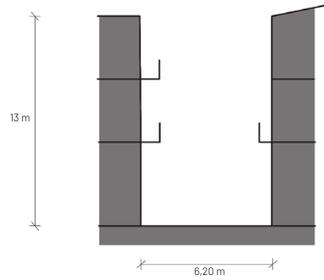


FIGURA 161 | RELACIÓN ALTO - ANCHO



FIGURA 162 | c/ HORT DELS FRARES. Mobiliario



- ● ● ● ● RECORRIDOS PEATONALES PROPUESTOS POR EL AYUNTAMIENTO TODOS EN EL ESTE DE LA CIUDAD NO INTERVENCIÓN CONJUNTA
- RECORRIDOS PEATONALES EXISTENTES
- EJE CENTRAL RODADO QUE DETIENE EL TRÁNSITO PEATONAL

FIGURA 163 | INTERVENCIÓN PROPUESTAS



Alzira está mejorando sus paseos naturales que cada vez están más demandados por la población. En primer lugar cabe destacar que el río Xúquer había quedado totalmente al margen de la ciudad, su cauce era inaccesible pero con la llegada del nuevo ayuntamiento se están realizando grandes esfuerzos para su mejora y recuperación para la ciudadanía. Actualmente se puede recorrer su perímetro de dos modos: a través de un parque que integra el cauce del río y el margen oeste del barrio de Tulell hasta el Pont de Ferro, o por el propio cauce mediante una agradable senda que pasa por debajo de dicho puente y nos lleva directos al malecón donde esta pequeña ruta continúa por el lado sur de la ciudad.

Podemos rodear la ciudad de forma peatonal eso sí, a partir de este punto y hasta llegar de nuevo a Tulell dejamos de lado la naturaleza del Xúquer y del malecón y nos adentramos en el mismo anillo rodado de la ciudad que como se ha visto con anterioridad, cuenta en todo su recorrido este con aceras de 5 metros de longitud a cada lado. En el primer tramo desde el sur, avenida de Vicente Vidal, nos acompañará un paisaje industrial debido a que bordeamos la fábrica de Ice Cream Factory Comarker, pasamos al tramo intermedio, la avenida Josep Suñer Orovig, que es el más renovado ya que es el que conecta con la zona este del anillo. Podemos encontrar antiguas viviendas unifamiliares que se combinan con otras de obra nueva, edificios residenciales plurifamiliares imponentes que abrazan la plaza de Cartonajes. Llegamos al tramo norte, avenida de Pare Pompili Tortajada, tramo más antiguo de la vía este donde se unen los barrios de Albuixarres y l'Alquerieta con edificios de hasta 6 alturas. En este tramo todavía encontramos parcelas vacías al este.

Para acabar la vuelta a la ciudad y después de atravesar el punto conflictivo del acceso norte, llegamos al barrio de Tulell. De nuevo las grandes avenidas pero con un paisaje bien distinto: los solares varios del barrio destacan pero no son lo más remarcable ya que se está creando una zona dotacional donde encontramos distintos edificios educativos (colegios, institutos, universidad...), que se combinan con zonas deportivas públicas hasta llegar al parque de partida.

Debido a la proximidad de Alzira a los parajes naturales de la Murta y la Casella, así como a la montaña de San Salvador, es muy habitual entre la población hacer "rutas a pie" hasta estos puntos. Debemos entrecorillar "rutas" debido a que no existen recorridos seguros para estos desplazamientos cada vez más demandados y estos se resuelven de forma improvisada a través de vías rodadas que cada vez tienen más densidad de vehículos motorizados. Es necesaria la creación de recorridos seguros peatonales y ciclistas con zonas de descanso en su recorrido correctamente iluminado y pavimentado.

Como ya se habló en el apartado de accesos salidas de Alzira, Carcaixent tan solo se encuentra a 2,50 km de distancia así que los desplazamientos entre ambas ciudades son constantes. No solo me refiero a los desplazamientos motorizados sino que también a los peatonales. Por un lado dado que el trayecto total de ida y vuelta es de 5 km lo cual convierte este recorrido en uno de los favoritos para practicar deporte, ya sea running, patinaje, andar... debido a que se trata de una vía sin desniveles y totalmente asfaltada. El principal inconveniente es que carece de vegetación, por lo que durante el verano permanece vacía de tráfico peatonal además carece de independencia de carriles peatonal - tráfico no motorizado lo que supone algunos inconvenientes debido a la diferencia de velocidad. Por otro lado, en el acceso a Carcaixent desde esta comunicación encontramos su polígono comercial, lo que aumenta el uso del eje.

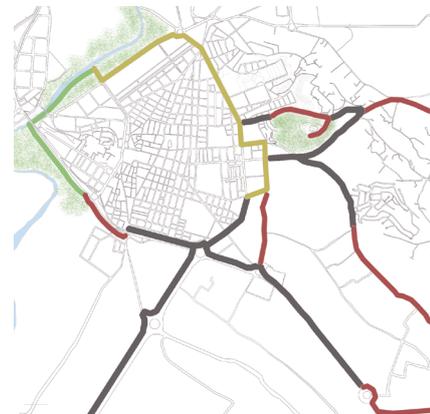


FIGURA 164 | RECORRIDOS PEATONALES

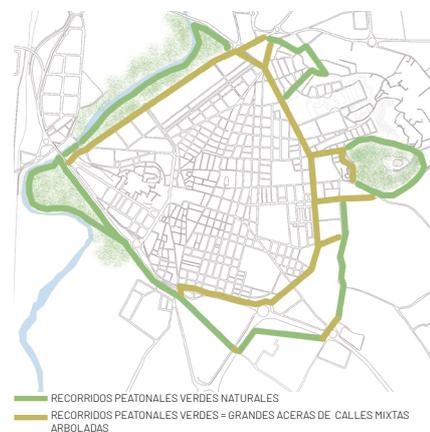


FIGURA 165 | ANILLO VERDE PREVISTO



FIGURA 166 | RELACION ALZIRA - PARAJES NATURALES

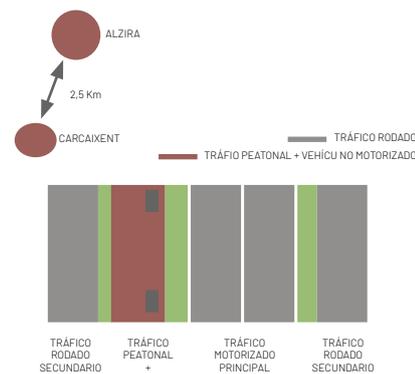


FIGURA 167 | CV-572 ALZIRA-CARCAIXENT

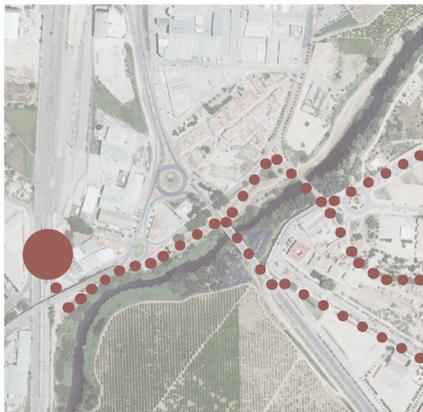


FIGURA 168 | ACCESOS A LA ESTACIÓN DE FORMA PEATONAL



FIGURA 169 | PASEO NATURAL A LA ESTACIÓN



FIGURA 170 | CARRILES BICI

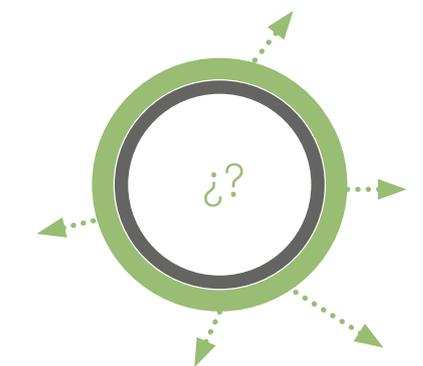


FIGURA 171 | CARRILES BICI

La estación de ferrocarril de Alzira es otro punto a tener en cuenta en las relaciones peatonales de la ciudad. Como se vio en la encuesta realizada, un 20% de la población trabaja en la ciudad de Valencia, mientras que el 27% trabaja en otros pueblos. En esta misma encuesta se puede observar cómo un 5% de estos se desplazan mediante tren pero queda claro que a pesar de los intentos por garantizar un recorrido agradable rápido y seguro, de forma peatonal o mediante vehículo no motorizado, hasta ella no son suficientes para que la población alzireña deje su vehículo privado de lado y recurra a los tramos peatonales que se han realizado.

A pesar de que Alzira es una ciudad en su mayoría plana, lo cual favorecería una red ciclista, esta es inexistente. En 2009 se instaló el sistema "Ambici", una iniciativa de la mancomunidad de La Ribera Alta que en un principio fue bien acogida por la ciudadanía. Este proyecto contó con la instalación de diversos puntos fijos en espacio público de recogida de bicis y nada más, no se apoyó de una red de circulación adaptada para el transporte no motorizado lo que hace muy complicado estos desplazamientos en la ciudad, tampoco se derribaron las barreras arquitectónicas entre acera y calle rodada, a lo que debe sumarse el gran peso de las bicicletas que se instalaron. En sus primeros meses más de 620 personas ya eran usuarias del servicio y se contabilizaban una media de 50 usos por día. Esta tendencia duró bien poco. En 2015 el ayuntamiento propuso la retirada de estos puntos de Ambici dado que en ese momento tan solo contaba con 25 abonados. A pesar de esto el servicio se mantiene hasta día de hoy sin haber mejorado los servicios.

La necesidad de recuperar la ciudad para las personas ha llevado a distintas asociaciones de la ciudad, como es el caso de L'ullal de la Vila, a hacer distintas reivindicaciones para la ciudad en defensa de los carriles bici. Reclaman la necesidad de conectar la ciudad mediante estos carriles con los pueblos de alrededor, de mejorar las condiciones del anillo ciclista-peatonal que se ha propuesto debido a que en todos los cruces los vehículos de motor tienen preferencia y suponen tramos altamente conflictivos para los usuarios del anillo.

Actualmente se están realizando obras para mejorar la conexión y garantizar recorridos ciclistas seguros con los distintos polígonos industriales. La obra más destacada es la adaptación de 2 Km desde la salida sureste de la ciudad hasta el polígono de Amcor por la CV-50, que además conecta con la vía ciclista y peatonal del ya analizado eje Alzira - Carcaixent. Esta mejora responde a la necesidad de conectar con los parajes naturales ya que la intención actual es conectar esta vía a través de los terrenos de cultivo con La Casella.

Como vemos, los carriles bici propuestos para la ciudad se corresponden con recorridos hacia el exterior de ella partiendo del anillo peatonal - ciclista dejando olvidado la conexión interna de esta. Carriles totalmente necesarios que garantizarán desplazamientos seguros y sostenibles de los trabajadores de los polígonos además de los paseos/ desplazamientos deportivos. Los escasos carriles existentes actualmente en el término de la ciudad "aparecen y desaparecen de la nada" es decir no tienen una ruta marcada ni llevan de un espacio a otro si no que se han construido en ciertos puntos de la ciudad y siempre por debajo de la vía de tráfico motorizado, con interrupciones constantes que no garantizan un recorrido seguro. Esto se debe a que las vías que se construyen comparten espacio con el tránsito peatonal y motorizado y tan solo tienen cabida en las nuevas avenidas y en las zonas perimetrales. Este concepto debe cambiar y el transporte motorizado debe salir de los espacios del interior de la ciudad para que algunas de las estrechas calles de los barrios acepten únicamente el transporte no motorizado así como al peatón.

El transporte público de la ciudad se organiza a partir de autobuses que conectan dos puntos clave: la estación de RENFE y el Hospital de la Ribera.

Actualmente se disponen de tres líneas: En primer lugar, la Línea 1 parte del Hospital y se dirige hacia el polígono industrial de la carretera de Albalat, concretamente hacia el colegio que allí se encuentra y hacia la principal zona comercial. Acto seguido se adentra desde el norte hacia los distintos barrios de la ciudad a través de calles que ya han sido analizadas con anterioridad. Se trata del recorrido menos fluido debido a la sección de las propias calles y de la cantidad de tráfico motorizado que se dispersa entre ellas generando un caos acústico y visual que ocupa todo el espacio público. Des del Hospital tienen una frecuencia de salidas de 30 minutos durante todo el año a excepción de las tardes de Julio y el mes de Agosto que su frecuencia de paso disminuye siendo esta de una hora.

Por otro lado la Línea 2 parte del Hospital y de nuevo se dirige a la zona comercial del polígono norte y se adentra por la vía este de tráfico rodado de la ciudad. Este trayecto discurre a través de calles anchas y en su mayoría de nueva creación por lo que se trata de un recorrido más fluido que el anterior a pesar de adentrarse en el barrio de les bases. En este caso su frecuencia de paso es de una hora durante todo el año a excepción de domingos y festivos que dispone de un horario programado.

Finalmente, la Línea 3 de nuevo parte del hospital, se adentra en el polígono norte y esta vez, recorre la ciudad entre el barrio Tulell y los barrios de Albuixarres en dirección a la avenida Sants Patrons para llegar al sur del anillo rodado de la ciudad. Este es el trayecto con el horario más reducido dado que durante todo el año esté está programado y no dispone de frecuencia de paso además no da servicio en los meses de Julio y Agosto. Se trata de un trayecto fluido dado que, al igual que en el caso anterior, discurre a través de grandes avenidas.

Como vemos, todos los recorridos pasan por el gran punto conflictivo para la ciudad, las tres rotondas del acceso norte, donde se produce un gran colapso debido a la gran cantidad de tráfico en las horas punta y la gran variedad de este.

Después de la encuesta realizada a la población alzireña se puede observar que el transporte público apenas se utiliza entre un baremo de 16 a 50 años. No se recurre a él para ninguna actividad: ni desplazamientos al trabajo, ni compras, ni desplazamientos hasta la estación de trenes ni al hospital. Este tipo de transporte es más recurrido por la población de mayor edad para dirigirse a sus centros de salud o el propio hospital. Queda claro que no existe motivación por el transporte público y esto se debe a que algo está fallando.

Los autobuses utilizados son de gran tamaño y nunca se llenan, son de difícil manejo entre las estrechas y concurridas calles de la ciudad y sus recorridos apenas son fluidos. Se debería estudiar la posibilidad de utilizar autobuses de menor tamaño / microbuses, aumentar su frecuencia de paso así como sus recorridos. Por ejemplo, sabemos que las relaciones de la ciudad con los polígonos industriales son intensas y a pesar de ello carece de líneas directas hasta ellos.

El hecho de que se diseñen tres líneas que conecten los distintos puntos del hospital con la estación hace que los recorridos internos en esta nunca se realicen mediante transporte público.

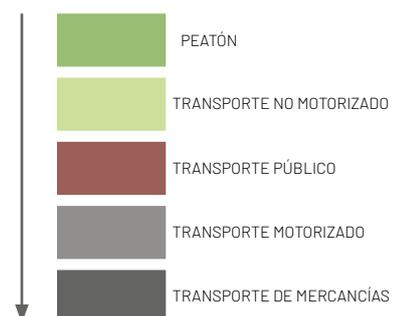
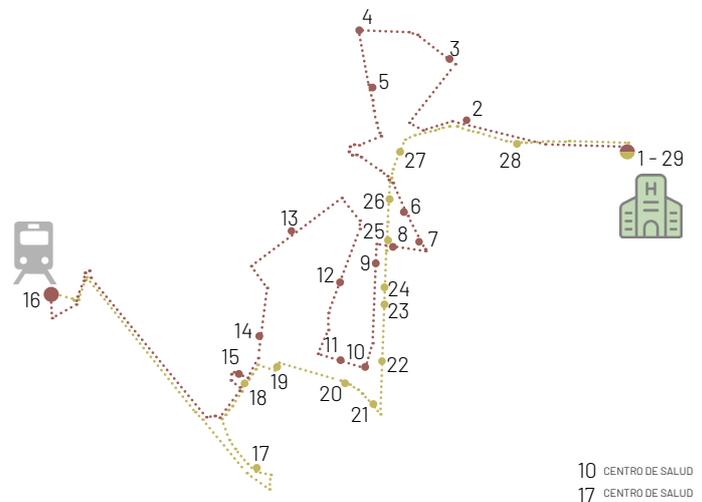
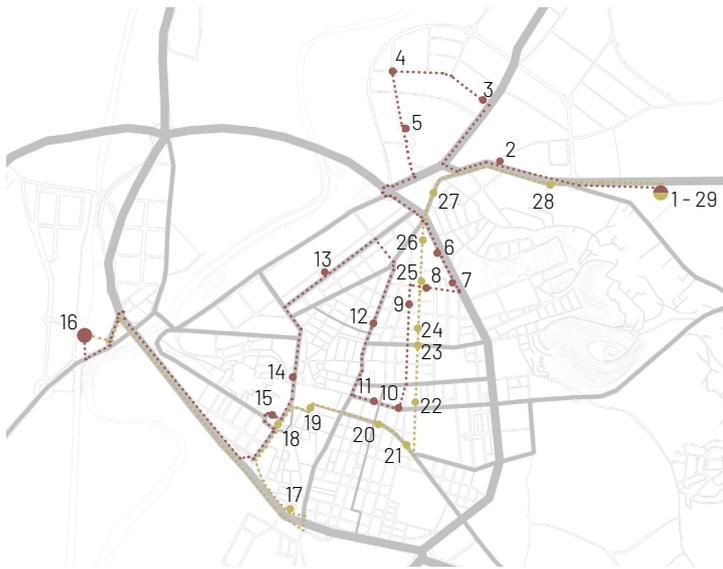
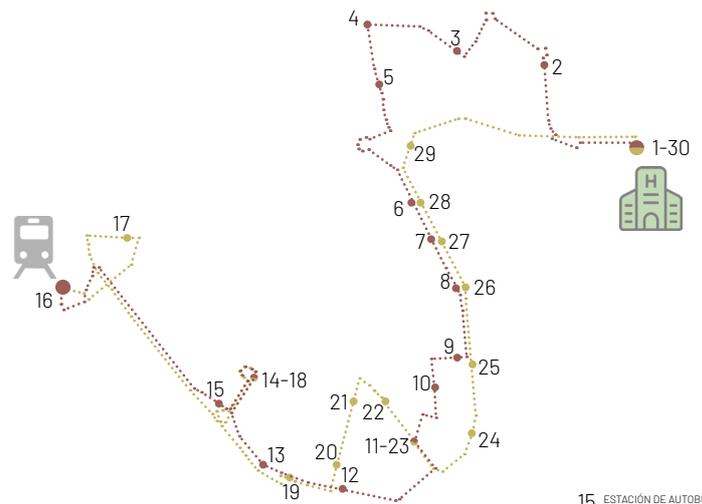
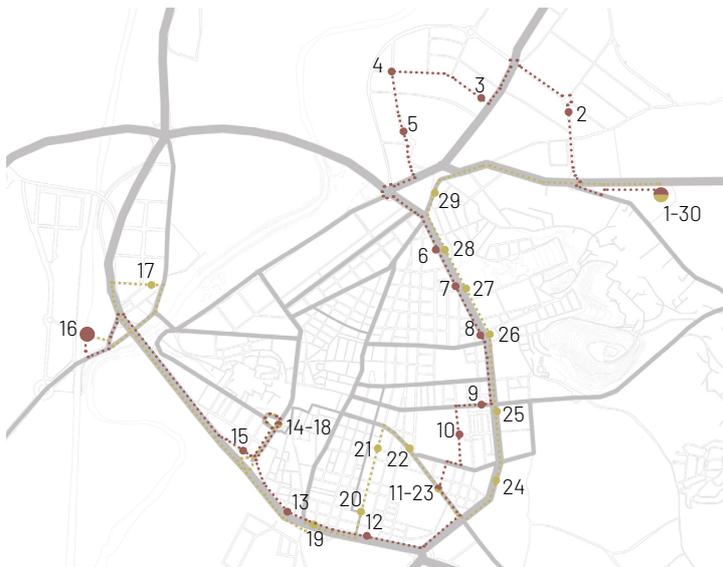


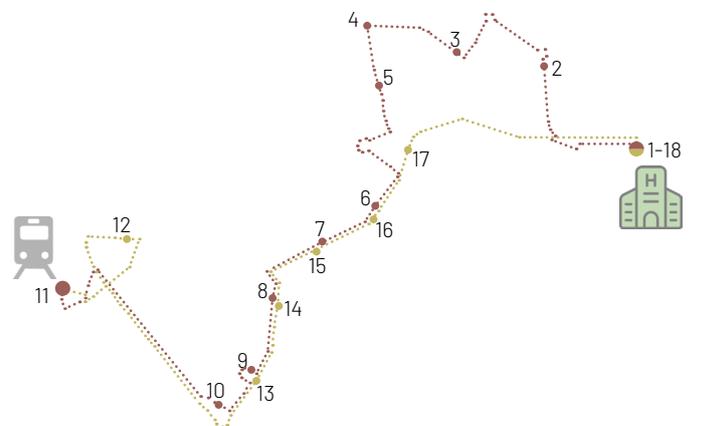
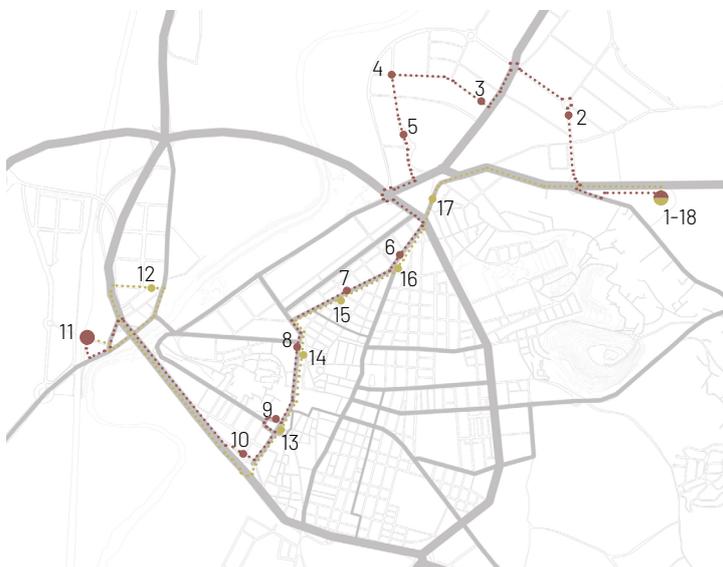
FIGURA 172 | JERARQUÍA OCUPACIÓN DE LAS VÍAS



10 CENTRO DE SALUD
17 CENTRO DE SALUD
FIGURA 173 | LÍNEA 1 - AUTOBÚS



15 ESTACIÓN DE AUTOBUSES
19 CENTRO DE SALUD
FIGURA 174 | LÍNEA 2 - AUTOBÚS



10 ESTACIÓN DE AUTOBUSES
FIGURA 175 | LÍNEA 3 - AUTOBÚS

5.3 Polígonos industriales

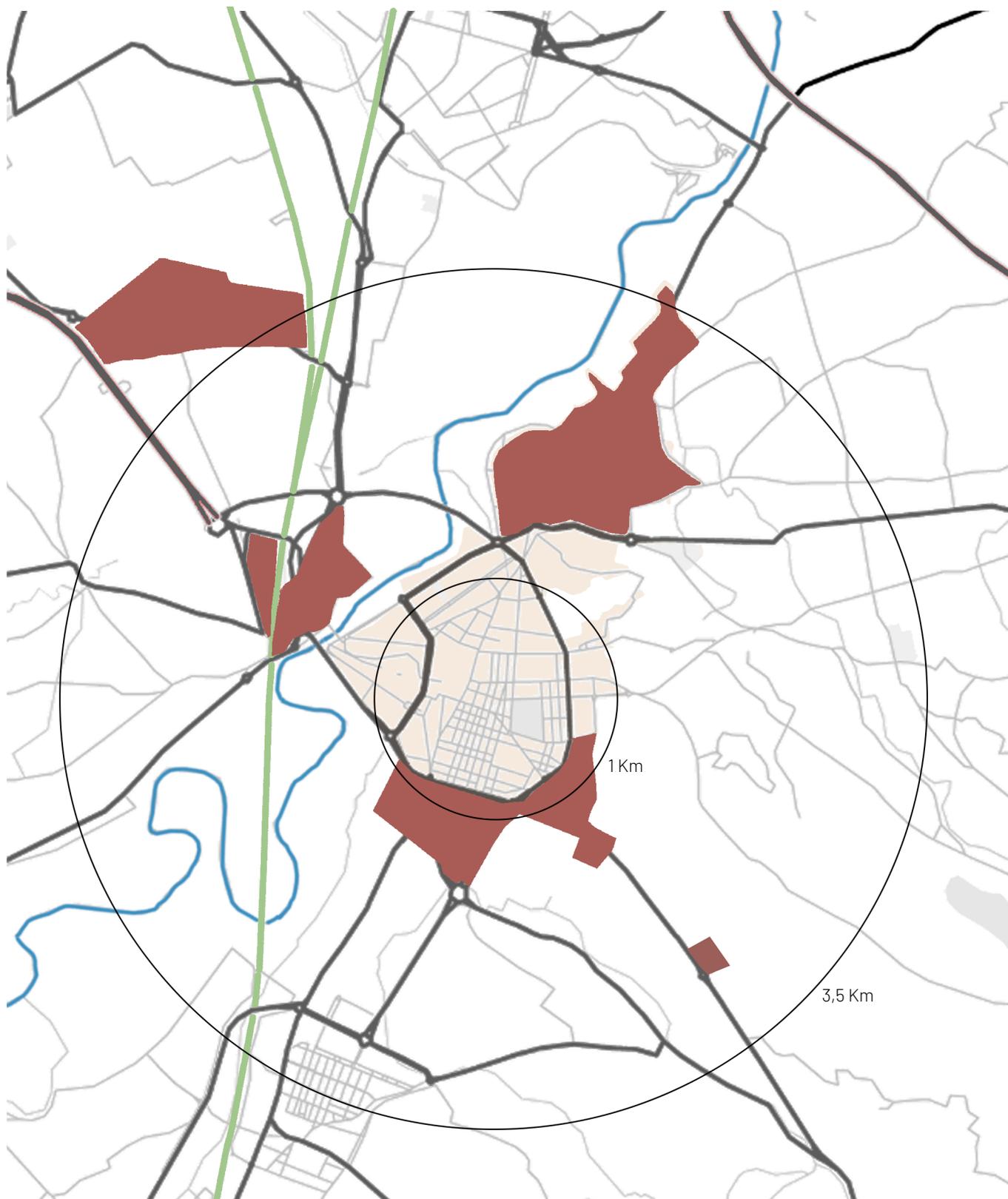


FIGURA 176 | POLÍGONOS INDUSTRIALES

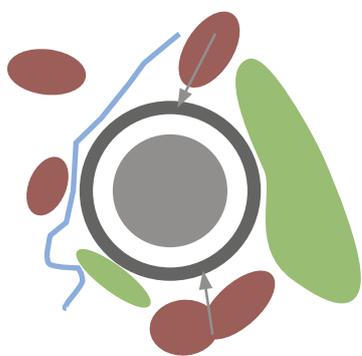


FIGURA 177 | BARRERAS FÍSICAS DE ALZIRA



FIGURA 178 | RECORRIDOS HASTA A-7, AP-7

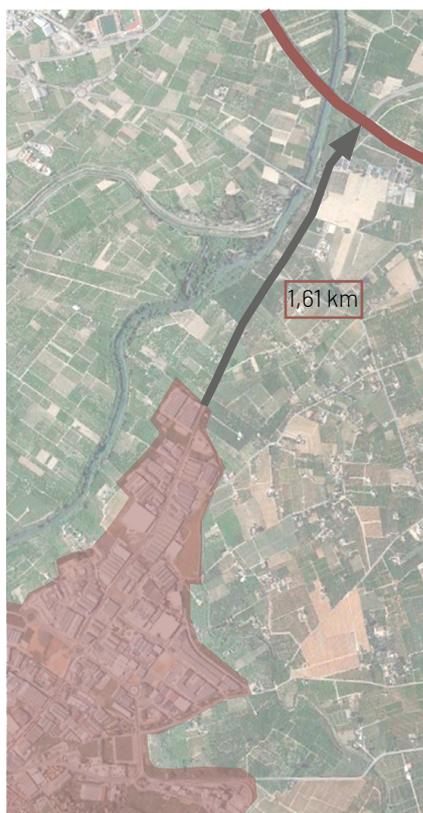


FIGURA 179 | RECORRIDO DEMANDADO HASTA AP-7 = 1,61Km

Los polígonos industriales tienen su origen con la Ley del suelo de 1956 y con el Plan de Estabilización de 1959. Actualmente en España hay alrededor de 6.000 zonas industriales que se organizan en torno de los distintos tipos de ciudades.

Se trata de zonas exclusivamente dedicadas al trabajo por lo que el espacio público se basa en calzadas de grandes dimensiones destinadas al vehículo motorizado privado y a su aparcamiento así como al tráfico pesado, aunque actualmente este tipo de vehículos son de mayor tamaño que cuando se construyeron los polígonos por lo que gran parte de estos no están preparados para la industria y el transporte actual. Debido a su uso casi exclusivo de vehículos y la falta de mantenimiento, el mal estado de las zonas industriales ha ido a peor. El deterioro de las aceras, junto con su mala iluminación sumado a los grandes problemas de movilidad que se generan debido a la gran cantidad de vehículos motorizados privados y de carga hace que se trate de zonas inseguras para el peatón y el usuario de transporte no motorizado lo que favorece la poca sostenibilidad de dichas zonas.

Alzira, como muchas otras ciudades de su tamaño, se encuentra completamente rodeada por suelo industrial, concretamente cuenta con tres millones de metros cuadrados de suelo clasificados como tal. Actualmente se está trabajando para lograr que el acceso a todos estos espacios pueda realizarse de forma peatonal y mediante transporte no motorizado construyendo carriles bici que conecten con la ciudad y mejorando la calidad del espacio público para garantizar recorridos peatonales que pueden ser posibles debido a la actual proximidad de todos ellos con la zona residencial.

Actualmente las zonas industriales constituyen la base de la economía de la ciudad ya que las grandes empresas se han desplazado hacia estos puntos. Se trata de zonas destinadas exclusivamente al trabajo, tanto industrial como comercial, así como de ocio.

Se desarrollan alrededor de las salidas de la Alzira de forma lineal, ocupando zonas de preferente localización como marcaba la ley de 1963 y son estos polígonos que han ido creciendo en estos mismos lugares los que actualmente se enfrentan a grandes retos de movilidad.

En la actualidad el suelo industrial ha ocupado gran parte del territorio que envuelve la ciudad y que por tanto se suma a la gran cantidad de barreras físicas entre esta y su entorno.

Las zonas industriales o empresariales requieren de una conexión directa entre estos y las grandes infraestructuras de comunicación del territorio, en este caso la A-7 y la AP-7. Como ya se ha visto anteriormente la conexión con estas vías no es inmediata desde la ciudad lo cual supone un gran problema para las empresas que requieren una continua movilidad de transporte pesado y para la ciudad que se ve gravemente afectada al no poder desviar el tráfico de mercancías de los polígonos que se encuentran en su margen.

Es ya histórica la demanda de los empresarios de la ciudad de conectarla con la autopista AP-7 con la carretera d'Albalat y la reciente liberación de dicha autopista ha hecho aún más sonora esta demanda. Actualmente la incorporación más próxima a esta se encuentra en la ciudad de Favara, a 15,1 km por la carretera nacional de un carril en cada sentido, la CV-510, lo cual hace inviable que los camiones de alta carga circulen.

El polígono más extenso es el Polígono industrial de la carretera d’Albalat, el cual responde a un urbanismo del siglo XX y es por ello que se ubica en la salida norte de la ciudad y se extiende a lo largo de esta por la CV-505 y ha ido ganando terreno a los campos de la zona.

Los polígonos industriales se construyeron con la finalidad de subministrar a la ciudades en las que se ubican, como se ha dicho, actualmente la industria y su transporte han cambiado al igual que sus necesidades, como se ve en el ejemplo del área industrial de la carretera d’Albalat es imprescindible desligar esta zona de la ciudad y coserla a una infraestructura de gran envergadura.

Debido a que en este sector industrial se ubican 105 empresas con los mismos horarios de apertura, cierre y cambio de turnos se genera una gran cantidad de movimiento de vehículos privados por lo que se crean preocupantes atascos de salida del polígono – acceso a la ciudad. A todo esto debemos añadir los transportes de mercancías de gran capacidad que se dirigen hacia la A-7.

Actualmente no se dispone de conexión directa con la AP-7 y esta situación hace que sea imposible avanzar en términos de movilidad sostenible sin perjudicar a las empresas de la zona.

Una vez sacados estos vehículos del espacio público más cercano a la ciudad se podrá iniciar la modernización urbanística que tanto requieren estas explanadas de asfalto que son actualmente los polígonos donde la mayor parte del espacio está destinado al vehículo privado tanto en movimiento como estacionado.

Se trata de un polígono de uso mixto: **COMERCIO + OCIO + INDUSTRIA.**

La primera barrera entre la ciudad y la zona plenamente industrial se corresponde con un área de equipamiento: solares ocupados por restaurantes de grandes cadenas, seguidos por un espacio comercial integrado por un hipermercado y por tiendas de gran tamaño además de un espacio de ocio donde encontramos el único cine de Alzira y una gran variedad de restaurantes, aunque han ido disminuyendo poco a poco. Otro punto a destacar es la sala de fiestas la Masía que comparte franja con un colegio de atención especial y un centro de la tercera edad. Es también en esta franja de polígono donde se encuentra el estadio de fútbol del principal equipo de la ciudad.

Como se ha visto anteriormente en el análisis de transporte público, las tres líneas de autobús pasan por este espacio fronterizo entre industria y ciudad, a pesar de ello, este tipo de transporte no está nada solicitado debido a sus escasas paradas en las zonas plenamente industriales, dado que este solo da servicio a la franja de equipamientos y el desplazamiento desde estas paradas hasta los puestos de trabajo de los usuario no es nada fácil ni seguro.

A partir de este punto hacia el norte el paisaje es plenamente industrial, formado por grandes naves metálicas a los bordes de calles inmensas para facilitar la entrada y salida constante de camiones de gran tamaño. Un paisaje sin arbolado y con escasa iluminación desde el que también se tiene acceso a las urbanizaciones del Forn de Carrascosa y la Portella de Seberino.

Cabe destacar la relevancia del Hospital de La Ribera que se ubica en el extremo sureste la zona delimitada dentro de este sector y la gran necesidad de mejorar sus comunicaciones dado que se trata de un hospital comarcal y su acceso debe realizarse a través de las rotondas del acceso norte y todo el tráfico que este punto conlleva.

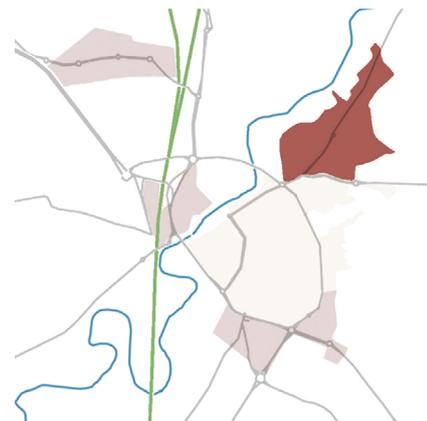


FIGURA 180 | SITUACIÓN POLÍGONO INDUSTRIAL C/ DE ALBALAT



FIGURA 181 | ORDENACIÓN POLÍGONO C/ ALBALAT

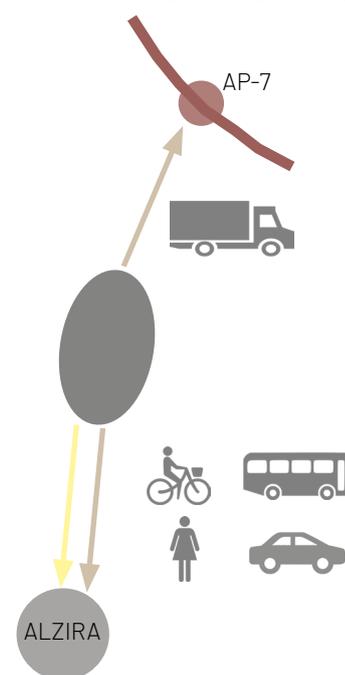


FIGURA 182 | DESVÍO TRÁFICO PESADO POLÍGONO C/ DE ALBALAT



FIGURA 183 | ATASCO ABITUAL SALIDA NORTE ALZIRA

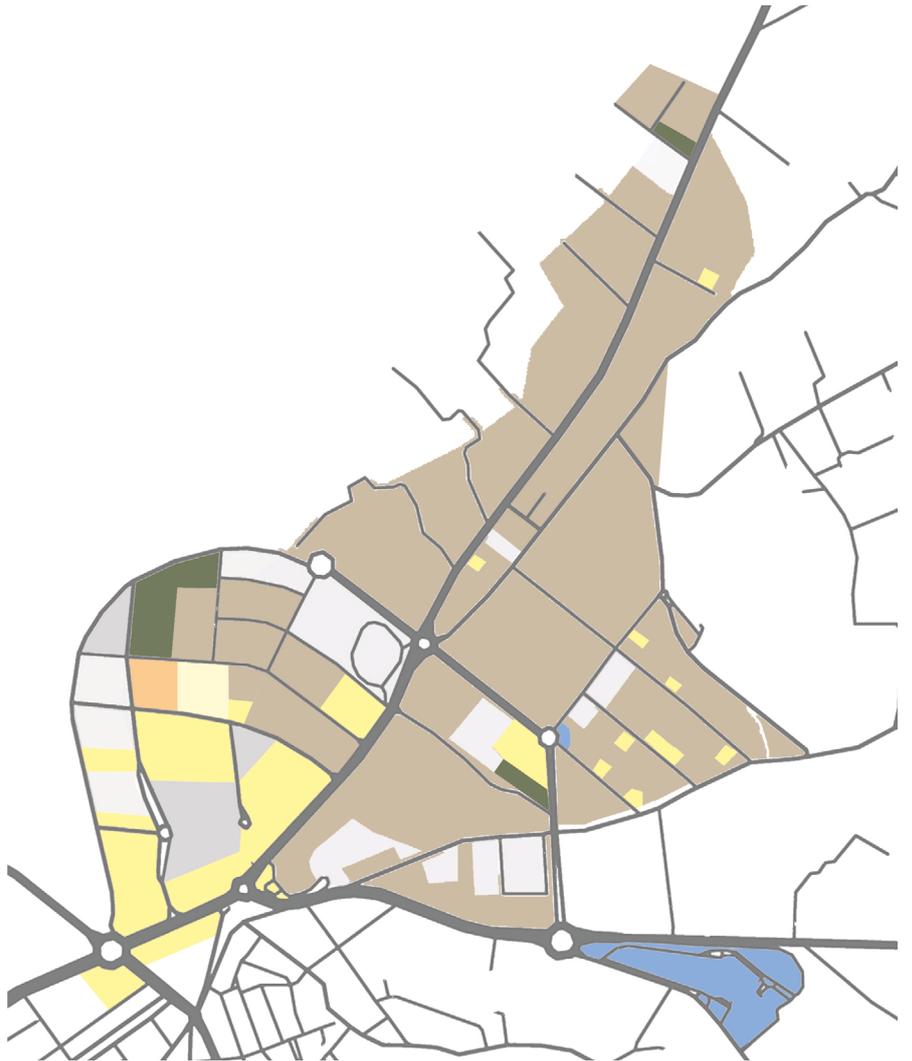


FIGURA 184 | POLÍGONO C/ DE ALBALAT



FIGURA 185 | DETINOS DE LOS CONSUMIDORES



FIGURA 186 | DETINOS TRABAJADORES

- INDUSTRIA
- RESTAURACIÓN / COMERCIO
- RESTAURANTES
- COMERCIO
- PARKING
- EDUCACIÓN
- SANIDAD
- CENTRO DE DÍA
- DEPORTE
- SOLARES VACIOS
- CAMPOS/ MONTAÑAS

El sur-este de la ciudad está limitado por el polígono industrial que inauguró el famoso empresario Luís Suñer con su empresa Cartonajes y más tarde su ampliación con Avidesa. Estas empresas actualmente ya no existen bajo estos nombres pero son otras internacionales las que se han instalado en su ubicación. Esta área industrial ya no queda a las afueras de la ciudad sino que tan solo el anillo rodado estudiado las separa de la zona residencial.

Debido a su ya integración en la ciudad, recientemente se han instalado otros comercios de distinta índole como dos supermercados. Además cabe destacar que es en este punto donde se encuentra la mayor concentración de ocio nocturno lo cual provoca que las calles apagadas se conviertan en un punto perfecto para realizar actos como el botellón, carreras ilegales etc. Esto provoca una gran cantidad de suciedad y contaminación acústica y ambiental en la zona que, como decimos ya es residencial.

La zona de Cartonajes se encuentra en la salida por la CV-50 y es a lo largo de estas donde se han ido instalando nuevas empresas que de nuevo han ido ganando terreno a los campos de la zona. La última área industrial en esta dirección es el polígono de Amcor y es justo hasta este punto donde está marcado que finalicen las últimas obras de mejora de la ciudad. Se está ya construyendo una zona para ciclistas y peatones. La intención de este proyecto es garantizar el acceso a todos los núcleos industriales de la ciudad mediante transporte no motorizado con la finalidad de conseguir unos desplazamientos más sostenibles.

No se trata de la única zona industrial del sur de Alzira. La zona de Vilella intentó remontar con la construcción de un centro comercial que supuso grandes gastos para la ciudad. La obra nunca llegó a terminarse con la llegada de la crisis del 2007 y la construcción del centro comercial de Carcaixent. A día de hoy el esqueleto de hormigón sigue en pie.

El frente sur de la ciudad queda abrazado por la CV-50 y la red de zonas industriales se cierra con el polígono de la cooperativa hortofrutícola alzireña. El polígono sur de la ciudad es plenamente industrial, no comparte sus usos como los dos anteriores.

En el marco este de la ciudad, al otro lado del Xúquer vemos como otro polígono industrial ha absorbido por completo el barrio de les Barraques, antiguo Arrabal de Santa Marial. Vuelve a tratarse de un polígono mixto, en este caso industria, comercio y ocio. La mayor peculiaridad de este núcleo industrial es la coexistencia de viviendas e industria, además de estar atravesado por las vías del tren.

Aquí se han instalado las dos principales salas de banquetes de la ciudad, además recientemente se ha abierto, frente la estación, una gran sala de ocio nocturno. Estas salas además están conectadas directamente con la ciudad a través de la vía peatonal ciclista que rodea el Xúquer.

Como vemos, el suelo industrial es el tercer anillo de la ciudad de Alzira y por tanto una barrera física más para el peatón y el transporte no motorizado, tanto destinado al deporte como a la movilidad. Suponen un impedimento visual y acústico y por tanto no existe relación sana entre la ciudad y su entorno natural. Es necesaria una intervención urbanística de gran escala para poder remodelar el paisaje urbano de la ciudad ahora asfixiado por la industria y su urbanismo del siglo pasado.

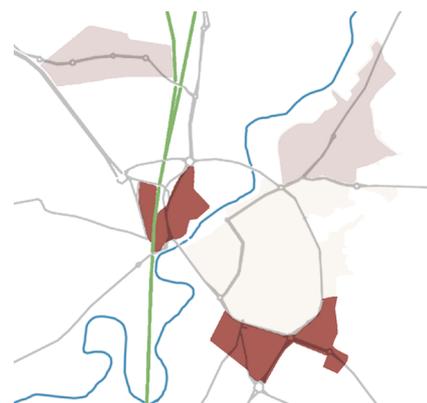


FIGURA 187 | SITUACIÓN POLÍGONOS INDUSTRIALES ANILLO

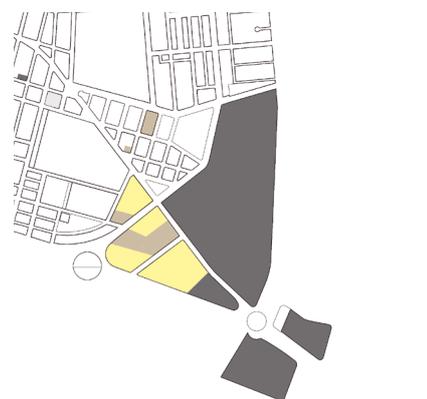


FIGURA 188 | ORDENACIÓN POLÍGONO "CARTONAJES"



FIGURA 189 | ORDENACIÓN POLÍGONO VILELLA



FIGURA 190 | SITUACIÓN POLÍGONO INDUSTRIAL DE LES BARRAQUES

— SOLARES VACIOS
 — INDUSTRIA
 — RESTAURACIÓN / COMERCIO



FIGURA 191 | SITUACIÓN PARQUE EMPRESARIAL EL PLA



FIGURA 192 | RECORRIDOS EN EL PARQUE EMPRESARIAL

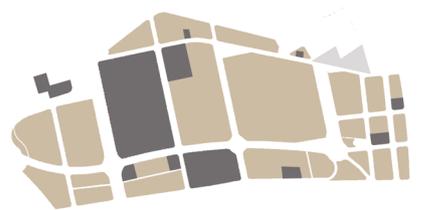


FIGURA 193 | ORDENACIÓN PARQUE EMPRESARIAL EL PLA

En 2008 se inició la construcción del Parque Empresarial El Pla, un total de un millón de metros cuadrados de los cuales 636.000m² serán destinados a uso industrial y 112.495 m² corresponderán a zonas verdes.

El diseño de esta área empresarial responde a un paisaje industrial moderno ya que se diseña bajo los siguientes parámetros: Se encuentra lejos de la zona de la ciudad y está directamente comunicado con grandes infraestructuras, es decir se diseña de forma completamente opuesta a los polígonos industriales mencionados anteriormente. La prioridad de las nuevas empresas es la relación con las grandes infraestructuras y en este caso, el sector del Pla se encuentra entre la CV-50 y la CV-42 que se unen en horizontal y es a partir de este eje de unión de infraestructuras del que crece el parque de forma lineal. Se trata de un punto estratégico perfectamente conectado con la A-7. A través de esta área industrial se pretende sacar gran parte del tráfico pesado que afecta al correcto funcionamiento de la ciudad.

Por otro lado, el margen este del polígono empresarial es limitado por las vías del tren. Esto favorecería un transporte de mercancías rápido y eficaz a través de una estación separada tanto física como visualmente de la estación de Renfe de la de viajeros ubicada en la ciudad.

En Junio de 2011 se publica un dossier por parte de los promotores públicos y privados de la obra en el que se establecen parámetros como en tamaño de las parcelas que oscila entre los 500 y los 100.000 m², con una altura máxima de 18m. Además de incorporar 2750 plazas de aparcamiento para el transporte privado y 51 plazas de vehículo pesado.

Se pretende que El Pla se convierta en el motor económico de la ciudad trasladando hasta a las empresas de los polígonos que bordean y bloquean la ciudad. Es el caso de empresas como el Grupo de Transportes Mazo, una de las empresas más importantes asentada en la ciudad y que opera a nivel nacional e internacional. Actualmente dispone de más 100.000m² en el sector y en 2019 se anunciaba que a finales de 2020 esta plataforma empezaría a estar operativa.

Otra cuestión a tener en cuenta a cuando se diseñan espacios empresariales alejados de la ciudad con el pretexto de establecer áreas más sostenibles para el sector productivo y logístico que necesita de grandes espacios de trabajo, es el desplazamiento de los trabajadores hasta dicho punto. Hasta ahora estábamos viendo cómo se pretende acercar los espacios industriales colindantes con la ciudad, a través de vías ciclistas todavía insuficientes y recorridos peatonales agradables que aún son inexistentes, pero en este caso, el parque empresarial se sitúa a 3km tanto del acceso norte como del acceso oeste de la ciudad de Alzira. Además cuenta con gran cantidad de barreras físicas como son el río Xúquer y la CV-42. Actualmente no dispone de relación alguna mediante transporte público que debería ajustarse a los horarios de trabajo de los usuarios de esta red que serían los operarios de las fábricas y recorrer los distintos puntos de la ciudad. Por otro lado, actualmente el desplazamiento mediante bicicleta es imposible a pesar de diseñarse una red de 1.5km en el interior del área empresarial.

5.4 Sector servicios



FIGURA 194 | PARCELACIÓN: SECTOR SERVICIOS



FIGURA 195 | ALZIRA-CARCAIXENT

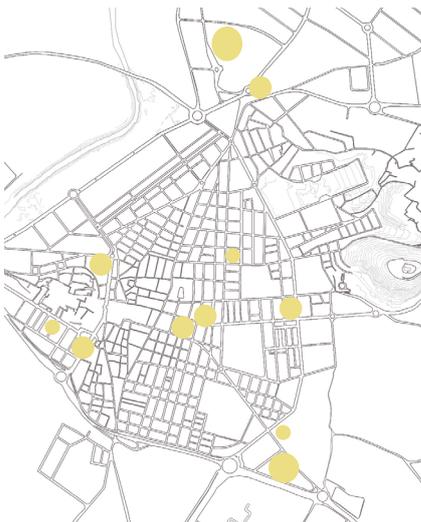
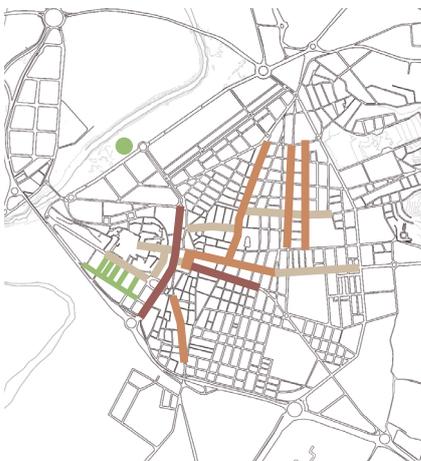


FIGURA 196 | SUPERMERCADOS + HIPERMERCADOS



- EJES COMERCIALES PRINCIPALES
- EJES COMERCIALES SECUNDARIOS
- ALGUNOS COMERCIOS
- MERCADO SEMANAL
- FUTURA LOCALIZACIÓN MERCADO SEMANAL

FIGURA 197 | EJES COMERCIALES

El sector servicios de la ciudad es variado pero ha ido reduciéndose en los últimos años debido a diferentes intervenciones que han tenido lugar tanto en la ciudad objeto de estudio como en las más pequeñas que la rodean. Se ha hablado ya de la construcción del Centro Comercial La Ribera que se ubica en la localidad vecina de Carcaixent al cual se desplazaron las tiendas de las grandes cadenas que se encontraban en la avenida Sants Patrons y sus alrededores. Otra gran obra que afectó fuertemente al comercio alzireño fue la construcción del multi-espacio en el polígono de la carretera d'Albalat. En él se ubica un gran cine que causó el cierre de los dos que ya había en Alzira y que afectó gravemente a los establecimientos de sus entornos. Se construyeron unos grandes recreativos que ya han cerrado y a día de hoy tan solo queda el cine y algunos restaurantes.

Por otro lado, la proximidad con la ciudad de Valencia y la gran oferta que de esta hace que sea necesaria la creación de un plan de potenciación de los comercios locales acompañado de una fuerte intervención urbanística que conecte todos los sectores de la ciudad, y así, conseguir incentivar a la población a realizar sus compras en Alzira y no desplazarse hasta el centro comercial o a la capital valenciana.

COMERCIO TRADICIONAL	109	3.051 m ²
VESTIDO Y CALZADO	137	8.932 m ²
HOGAR	80	9.190 m ²
RESTO NO ALIMENTACIÓN	212	10.204 m ²
SUPERMERCADOS	9	11.185,5 m ²
HIPERMERCADOS	2	21.808 m ²
TOTAL	549	64.370 m ²

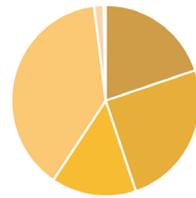


FIGURA 198 | ESTABLECIMIENTOS Y SUPERFICIES DEL COMERCIO LOCAL

En los polígonos industriales se sitúan los dos grandes hipermercados, aprovechando la conexión con la ciudad de Alzira y con las ciudades más próximas. Se trata de espacios de grandes superficies que disponen de un amplio espacio de aparcamiento para el vehículo privado, ya que debido a su ubicación requieren de este tipo de transporte para llegar hasta ellos. En el interior de la ciudad se localizan 9 supermercados de grandes cadenas que se dispersan por el territorio ocupando las naves industriales de las antiguas fábricas de la ciudad.

El comercio local de la se desarrolla a través de distintas vías: por un lado encontramos los ejes principales en los cuales se ubican 85 establecimientos, por lo que se ha requerido de distintas intervenciones urbanísticas para mejorar el tránsito peatonal por la zona. En los ejes secundarios se concentran 147 establecimientos, la diferencia es que el espacio público no se ha intervenido y es el vehículo motorizado el que domina el campo visual y acústico.

Cabe destacar la importancia del mercado semanal no sedentario de la ciudad. Dispone de un total de 315 puestos que se reparten en 10.500 m² y actualmente se sitúa en las calles del barrio del Alborxí. Con la construcción del recinto ferial en el barrio de Tulell se pretende trasladar próximamente hasta este lugar. Esta decisión es aceptada por los vendedores ya que se dispone de mejor y más espacio para sus transportes, pero la población ve con recelo los desplazamientos hasta este punto de la ciudad ya que debido a la falta de urbanización del nuevo barrio todavía no es aceptado como parte de esta por muchos vecinos para los que este está a las afueras.

5.5 Dotaciones



FIGURA 199 | EQUIPAMIENTOS + ESPACIOS VERDES

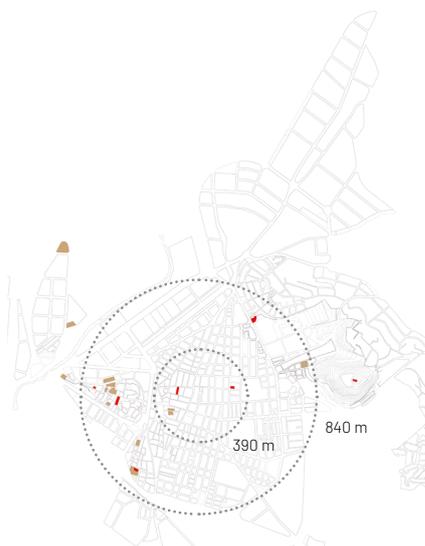


FIGURA 200 | SITUACIÓN EDIFICIOS MUNICIPALES Y DE CULTO

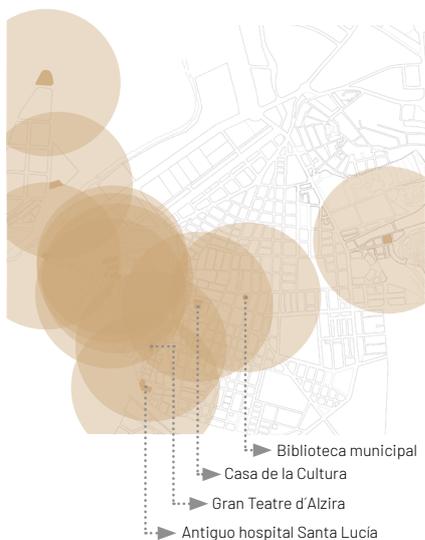


FIGURA 201 | EDIFICIOS MUNICIPALES. ÁREA DE 5 MINUTOS



FIGURA 202 | EDIFICIOS DE CULTO. ÁREA DE 5 MINUTOS

Hasta este momento se han analizado las dotaciones a nivel de la comunicación (C) de la ciudad incluyendo en ella los principales recorridos motorizados y peatonales; por otro lado se ha estudiado la localización de las principales zonas económicas de esta, observando la estrecha relación entre las distintas capas del tejido urbano. En el siguiente punto se analizarán los equipamientos (E) así como las zonas verdes (V) que acaban de configurar la parcelación de la ciudad de Alzira.

Debido a la importancia de la ciudad de Alzira a nivel comarcal, es esta el centro jurídico y administrativo de la Ribera Alta, y es en el histórico barrio de La Vila donde se concentra toda esta actividad.

La Vila alberga edificios tan relevantes como el Ayuntamiento, los Juzgados, el edificio de la Policía Local, el MUMA (museo municipal), el museo fallero, el Archivo Histórico. Y es por este motivo por el que durante las horas del día se trata de una zona de alto tránsito peatonal.

Esta concentración de edificios administrativos y de ocio contrasta con el vacío en el resto de la ciudad y es por ello que se debe recalcar la importancia de los recorridos hasta este punto. El entorno inmediato de estos edificios está compuesto por grandes plazas y espacios peatonales, pero como se ha visto, estos espacios no forman recorridos que conecten toda la ciudad por lo que a los desplazamientos de los vecinos de otras ciudades para realizar sus gestiones, se suman los desplazamientos de los propios habitantes de Alzira mediante vehículo motorizado privado. Este hecho sumado a la inexistencia de edificios públicos destinados al aparcamiento hace que la Avenida Luís Suñer se convierta en una zona de parking.

Otro edificio de gran relevancia para la ciudad es El Gran Teatre d'Alzira. Es en este espacio de la ciudad donde tienen lugar los distintos actos previos a la festividad de las fallas, así como la representación de diferentes actos culturales. De nuevo, se sitúa en una plaza por lo que su entorno inmediato es peatonal, un espacio de relación para las personas pero hasta él, el recorrido peatonal atraviesa vías donde el tránsito rodado es el protagonista. En este caso sí que encontramos un parquin de pago en la parte trasera de este.

Un punto de gran interés para la ciudadanía es la biblioteca municipal, que cambió su ubicación en el año 2015, desplazándose a la nueva y céntrica plaza de Les Lletres Valencianes. A pesar de su nueva ubicación, su acceso a la Biblioteca suele realizarse por la parte posterior, por la calle Colmenar, y es en esta estrecha calle donde se generan reuniones espontáneas entre los usuarios de la biblioteca, ocupando la acera completa y dificultando el tránsito peatonal. Esto demuestra la gran importancia del entorno de los edificios públicos.

Por último, se debe destacar la importancia del antiguo hospital Santa Lucia ubicado en el barrio de Caputxins. A día de hoy el edificio ya pertenece a la Conselleria y está prevista su rehabilitación y recuperación como centro sanitario donde se ubicará una escuela de pacientes, pero debido al abandono de los últimos años esta intervención debe ser muy importante y se lleva esperando desde hace más de una década.

Por otro lado encontramos los edificios dedicados al culto, en su mayoría Iglesias católicas. Estos edificios se han dispuesto formando un eje este-oeste que atraviesa la ciudad, partiendo de La Vila y acabando en la Montanyeta de San Salvador, en lo alto de la montaña. Es importante su distinción debido a la gran cantidad de desplazamientos, en su mayoría peatonales, que se realizan hasta estos puntos, y la carencia de una infraestructura que los facilite.

La forma de distribuir los equipamientos en las ciudades medias y pequeñas es muy distinta de la distribución de estos en las grandes urbes.

En las ciudades muy pobladas y de gran extensión es necesario crear distintos niveles: Escala de barrio y escala de ciudad y es de este modo en el que se construyen los distintos espacios de servicio para poder llegar a toda la población. En el caso de las ciudades medias el nivel de barrio queda eliminado ya que se debe tratar todo el sector como un servicio único y dichos equipamientos deben abastecer a todos los habitantes.

Se debe huir de la zonificación y especialización de las zonas y mezclar por todo el territorio los distintos servicios acompañados de redes de transporte no motorizado y vías donde el peatón sea el protagonista, garantizando así un tránsito de baja velocidad a través de todo el tejido de la ciudad. Ya se ha comprobado como la construcción de grandes edificios en las zonas industriales próximas destinados al ocio y la restauración han afectado gravemente a la propia ciudad, ya que estos espacios propician la salida de la vida social en el espacio público, disminuyen los recorridos peatonales y esto afecta en todos los ámbitos y repercute directamente en los distintos establecimientos locales.

Las zonas deportivas principales se reparten en los márgenes del núcleo urbano a excepción del complejo público integrado por el club de fútbol principal de la ciudad así como las piscinas y su gimnasio que actualmente ocupa gran parte del barrio Venecia.

Con la construcción del barrio Tulell llegó la ampliación de los espacios dedicados al deporte. El margen sur-este del río Xúquer está actualmente ocupado por las pistas públicas de atletismo, a esto debemos añadir el campo de fútbol del segundo club de la ciudad así como el estadio de rugby de esta. El recinto ferial está situado en este margen dotacional del río, se trata de una zona destinada a los distintos actos puntuales que tienen lugar en Alzira: conciertos en sus fiestas, la feria de navidad, próximamente el "mercadillo de los miércoles". El resto de días no se trata de un espacio vacío y sin uso sino que se ha equipado con mobiliario deportivo y actualmente se trata de un lugar frecuentado por las familias con niños pequeños y grupos de amigos.

Estas instalaciones se están viendo potenciadas por la limpieza del río y la creación de una serie de paseos por su cauce, así como la instalación de la escuela de piragüismo. Este hecho es muy relevante. Desde que la ciudad dio la espalda a su historia se abandonó tanto la Vila como el Xúquer pero con esta intervención, este recupera su relación con la ciudad y lo empieza a integrar en ella.

Otro punto muy importante para la población alzireña se encuentra en el barrio Alborxí. Aquí encontramos los dos grandes polideportivos de la ciudad donde se practican distintos deportes como el baloncesto, el fútbol sala y la gimnasia rítmica entre otros. Se trata de un punto de gran afluencia durante toda la semana en sus horas de la tarde.

Los equipamientos deportivos privados como los clubs de tenis se encuentran situados a las afueras de esta. Actualmente la ciudad cuenta con dos espacios destinados a este deporte, uno en la urbanización del Respirall y otro en el polígono industrial de Vilella. Ambos cuentan con servicio de recogida de alumnos en distintos puntos de la ciudad. De igual forma, los desplazamientos hasta ellos suelen realizarse mediante transporte privado motorizado ya que ambos cuentan con una gran zona de estacionamiento. Los grandes gimnasios así como el tercer punto para practicar el pádel se encuentran en el polígono industrial de la c/ d'Albalat y sus usuarios no son exclusivamente de la población alzireña. Es por ello que los desplazamientos con vehículo privado son abundantes ya que todos los clientes se desplazan hasta aquí de esta forma.

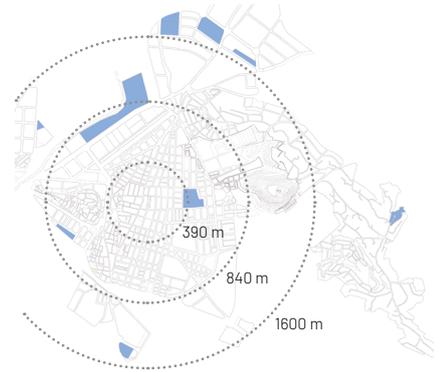


FIGURA 203 | SITUACIÓN ESPACIOS DEPORTIVOS



FIGURA 204 | ESPACIOS DEPORTIVOS. ÁREA 5 MINUTOS



FIGURA 205 | ESPACIO DEPORTIVO DEL VENECIA



FIGURA 6 | ESPACIO DEPORTIVO TULELL CENTRO DE EDUCACIÓN JÚCAR

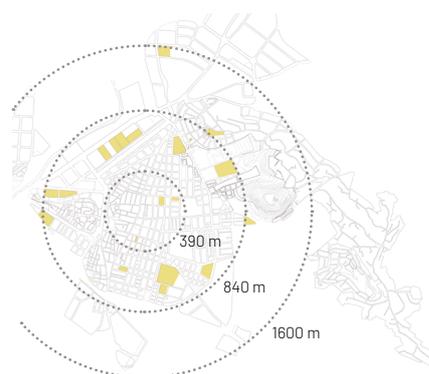


FIGURA 207 | SITUACIÓN ESPACIOS EDUCATIVOS



FIGURA 208 | COLEGIOS PÚBLICOS. ÁREA DE 5 MINUTOS



FIGURA 209 | INSTITUTOS PÚBLICOS. ÁREA DE 5 MINUTOS



FIGURA 210 | COLEGIO PÚBLICO FEDERICO GARCIA SANCHIZ

Alzira cuenta con una amplia oferta educativa en todos sus niveles, en total suman 29 centros desde guarderías hasta la universidad.

Los colegios públicos imparten infantil y primaria y su educación se complementa con los institutos públicos donde se llega hasta el bachillerato además de ofrecer distintos cursos formativos de FP. Actualmente la ciudad dispone de siete colegios y tres institutos públicos.

Cabe destacar la gran abundancia de colegios concertados que se encuentran en esta, actualmente hay cuatro centros educativos de este tipo, en tres de ellos se oferta una educación completa desde infantil hasta bachillerato mientras que otro tan solo oferta hasta primaria. Tres de estos cuatro centros son católicos. Alzira también dispone de un centro de educación privado que se encuentra en la entidad local menor de La Barraca d'Aigües Vives que cuenta con servicio de transporte también privado.

Por otro lado, en el polígono industrial de la carretera d'Albalat se encuentra el centro público de educación especial Carmen Picó. Este espacio educacional es además residencia para personas con discapacidad funcional que son totalmente dependientes y centro de día para personas con discapacidad funcional pero no dependientes. Es además un centro que cubre toda la comarca de la Ribera Alta por lo que se trata de un espacio con gran afluencia. Desde la ciudad puede accederse mediante transporte público aunque el centro cuenta con servicio de transporte.

Estos equipamientos se sitúan dispersos por los distintos barrios de la población pero se debe recalcar el impacto que los nuevos barrios están teniendo sobre su distribución. Los centros escolares más antiguos ocupaban pequeñas parcelas en barrios de calles estrechas sin apenas espacio para los peatones y sus instalaciones carecían de los recursos que la educación y la sociedad actual requieren.

El barrio Tulell está armándose con una gran franja dotacional ya que a las zonas deportivas deben sumarse los espacios destinados a la educación como son la Universidad Católica, el instituto público la Murta, el centro concertado Júcar, que hasta hace unos años se encontraba en el barrio de Sant Judes, el colegio público Tirant lo Blanc y la Escoleta Infantil Tulell.

Los entornos de los nuevos centros escolares son espacios destinados al peatón: zonas ajardinadas con grandes aceras que favorecen la relación entre el centro y la ciudad. Esto ocurre centros como el nuevo colegio público Federico García Sanchiz construido en el año 2012 en los nuevos barrios del este en un entorno natural aunque envuelto por el norte, sur y este por vías rodadas de doble sentido que se dirigen a las distintas urbanizaciones, así como al hospital, al cementerio y a los parajes naturales. A pesar de ello, el lado oeste que es el que conecta el colegio con la calle está recorrido por una vía peatonal que se une a un gran espacio ajardinado y dibuja un recorrido hacia el oeste hasta llegar al anillo rodado y por tanto a la ciudad.

Por lo general, a excepción de las escuelas infantiles privadas que se ubican en bajos de edificios residenciales o en antiguas casas unifamiliares de gran tamaño, como podemos observar los colegios públicos se sitúan en forma de anillo dentro de un radio de 840 m, a excepción del centro público de educación especial Carmen Picó, contando con un colegio central.

La sanidad pública alzireña está cubierta por dos centros de salud y un hospital comarcal a los que deben sumarse los distintos establecimientos privados que se ubican dispersos por la ciudad.

El gran hospital universitario de La Ribera, cuya apertura tuvo lugar en el año 2000, está situado en el polígono de la carretera d'Albalat, concretamente en la salida norte por la CV-510 desde la cual se accede directamente a través de una vía de un carril sin arceles y en pendiente. Este acceso carece de la calidad requerida para la gran cantidad de movimientos que se realizan a través de él. La consecuencia directa es la formación de grandes embotellamientos que se endurecen debido al diseño del espacio destinado a la circulación del vehículo motorizado privado que, a día de hoy, es el modo más recurrido de desplazamiento hasta este punto. Por el lado sur el hospital está limitado por la montaña y es por el acceso de esta zona a través del cual se llega a urgencias.

El espacio de aparcamiento del hospital, con la gran cantidad de vehículos que se desplazan hasta él debido a la falta de alternativas y a la baja calidad del transporte público, es insuficiente lo cual obliga a los usuarios a invadir los arceles de la calle sur, la calle de Corbera, y utilizarlos como estacionamientos improvisados. Por otro lado, las zonas más próximas al hospital del polígono industrial en el que se encuentra también se han visto afectadas. Las calles industriales de paso que permanecían desérticas fuera de los horarios de entrada y salida de los operarios de las fábricas actualmente están inundadas de vehículos de usuarios del hospital y hay un continuo tránsito peatonal que no se ha visto acompañado por una mejora urbanística acorde con estos desplazamientos.

Es también en el polígono de la carretera d'Albalat donde se ubica la clínica privada TECMA, se trata de un gran espacio donde se dispone de un amplísimo abanico de especialidades médicas. Esta gran clínica se inauguró en 2007 como centro especializado en medicina deportiva de élite.

El centro de salud más antiguo de la ciudad, el Centre de Salut I, está situado en el barrio de Caputxins, al sur de esta. Actualmente se trata de un espacio antiguo con grandes carencias tanto a nivel sanitario como arquitectónico. Cada vez son menos las especialidades que en él se ubican y además, desde la constricción del hospital, las urgencias se derivan a este directamente. Su entorno inmediato se ha intervenido dotándolo de grandes aceras en su manzana, además una de las parcelas colindantes es utilizada por la población como parking improvisado. El recorrido hasta este punto, desde cualquier dirección, es incómodo e inseguro para el peatón ya que se realiza a través de los barrios más antiguos y con menos intervenciones urbanísticas de mejora.

El segundo centro de salud se inauguró en el año 2006 y dista mucho del anterior. Se encuentra en el actual centro de la ciudad y dispone de buenas conexiones tanto rodadas como peatonales, además de un espacio para las paradas de urgencias de las ambulancias. Su entorno es mucho más ajetreado que en el centro de salud I debido a la gran cantidad de comercios que lo rodean. Las buenas comunicaciones con la ciudad se ven entorpecidas durante las celebraciones de las distintas festividades de esta. La calle Hort dels Frares es por donde se realizan todas las procesiones, cabalgatas, desfiles y es por esta calle por la que se accede al centro de salud por lo que las ambulancias quedan bloqueadas en las fechas más conflictivas.

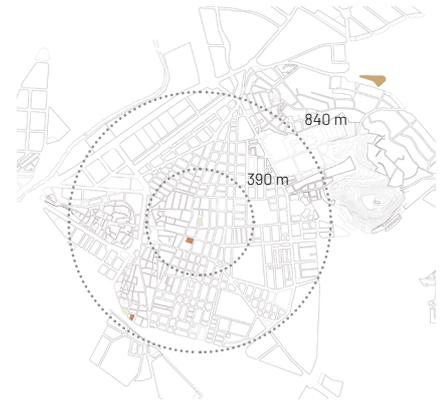


FIGURA 211 | SITUACIÓN EDIFICIOS SANITARI



— ACCESOS HOSPITAL
— SALIDAS HOSPITAL
— PARADA AUTOBÚS
— APARCAMIENTO

FIGURA 212 | HOSPITAL DE LA RIBERA



FIGURA 213 | CENTROS DE SALUD. ÁREA DE 5 MINUTOS



FIGURA 214 | SITUACIÓN PLAZAS Y PARQUES



FIGURA 215 | PARQUES. ÁREA DE 5 MINUTOS



FIGURA 216 | PLAZAS. ÁREA DE 5 MINUTOS



FIGURA 217 | RECORRIDOS ESPACIOS VERDES Y PEATONALES

Al igual que el resto dotaciones, y como ya se ha dicho en el apartado de deportes, las plazas, parques y jardines deben servir a la población de toda la ciudad y por tanto se debe garantizar el recorrido peatonal fluido hasta estos puntos desde todos los barrios.

La mayor agrupación de espacios abiertos destinados al ciudadano y no a su vehículo los encontramos alrededor de la avenida Sants Patrons, a partir de la cual se han abierto y remodelado grandes plazas que se unen mediante recorridos plenamente peatonales, siendo la propia avenida la mayor barrera entre la zona de La Vila y la Plaza Mayor entre otros.

Actualmente la ciudad dispone de dos grandes parques: Por un lado el Parc de l'Alquenència situado en este mismo barrio, si trata de un espacio central en la ciudad, envuelto de edificación. Se trata de un gran parque vallado con múltiples usos en su interior: espacio de deporte, parques infantiles, zona de skatepark y un bar. Por otro lado se trata de un espacio rodeado por locales cuyo uso predominante es la restauración y el ocio. Se trata además de un espacio de paso que por su diseño ajardinado y zonificado une los distintos barrios que lo envuelven a través de caminos de tierra y caminos adoquinados que jerarquizan los recorridos en su interior. Por otro lado, el parque del río acaba de completar la primera franja entre el este y los solares vacíos de Tulell. Se trata de un espacio de gran interés para la población los fines de semana ya que además de tratarse de un gran espacio verde con un paseo que bordea el río cuenta con una gran plaza, el recinto ferial, que dispone de mobiliario deportivo lo cual lo convierte en un reclamo para familias.

El parque de las murallas, a pesar de encontrarse en un espacio histórico se ha dejado de lado y su uso es muy limitado por los vecinos de la zona.

Otro espacio de gran interés para la población alzireña es la plaza de la Muntanyeta de San Salvador. Se trata de un gran espacio abierto en lo alto de esta montaña. Es frecuente, sobre todo las noches de verano, desplazarse hasta este punto con el fin de realizar picnics o simplemente organizar reuniones de amigos en este entorno de pinos desde donde podemos observar toda la ciudad. Además, esta plaza cuenta con una cafetería que los fines de semana ven multiplicada la afluencia de gente debido a ser un punto hasta el cual se realizan distintas rutas. A pesar de esta gran demanda de mejora de comunicación con la ciudad, los recorridos hasta este punto de realizan a través de vías rodadas sin espacio para el peatón. El paisaje idílico que podría suponer este punto se ve entorpecido por la gran cantidad de vehículos que estacionan aquí.

El resto de espacios públicos consisten en pequeñas plazas que se van abriendo paso entre barrios muy compactos que no dan lugar a una unión entre ellas. Es por este motivo por el que estas zonas tan solo son visitadas por los habitantes de los edificios más próximos convirtiéndose en espacios secundarios donde la mayoría de la población no accede. Por tanto, a pesar de existir plazas repartidas por los distintos barrios de la ciudad, muchas ellas son espacios de paso que no invitan a quedarse y por tanto se produce una concentración de ocio en las zonas más céntricas que acaparan la vida de la ciudad haciendo que en las demás zonas la apertura de los establecimientos sea más complicada.

Los nuevos barrios al este del anillo rodado disponen de una morfología urbana distinta al resto ya que todas las parcelas diseñadas, son de gran tamaño y de uso mixto entre residencial y jardín. Se logran crear recorridos peatonales ajardinados entre distintas plazas de pequeño tamaño que se ven interrumpidos a su llegada al anillo.

■ PARQUES ■ RECORRIDOS PEATONALES
■ PLAZAS ■ RECORRIDOS MIXTOS

5.6 Residencial

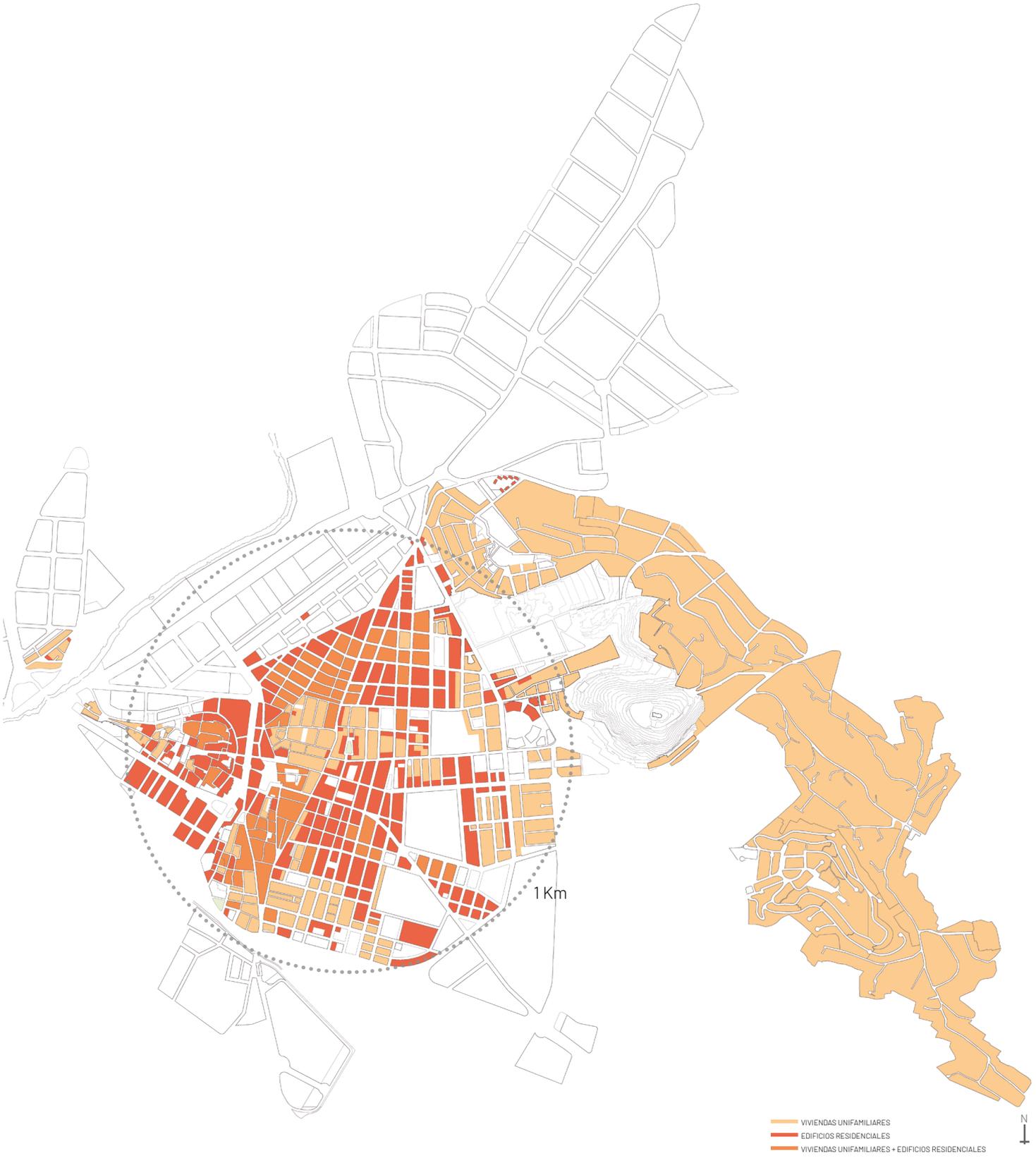


FIGURA 218 | PARCELACIÓN: TIPOLOGIAS RESIDENCIALES SEGÚN MANZANAS

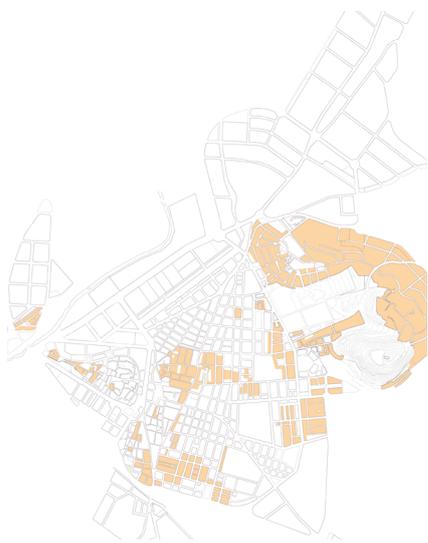


FIGURA 219 | PARCELAS UNIFAMILIARES

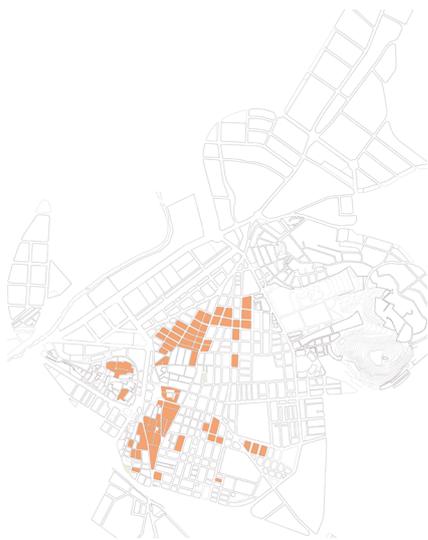


FIGURA 220 | PARCELAS MIXTAS



FIGURA 221 | PARCELAS EDIFICIOS RESIDENCIALES

Como se ha podido comprobar a través del análisis de las calles de la ciudad, las tipologías residenciales son muy distintas según en qué barrio de esta nos encontremos. El crecimiento progresivo del tejido urbano no solo ha dejado distintos modelos urbanísticos sino que las viviendas que se han ido desarrollando son acorde al momento y a la "moda de este".

Los barrios más antiguos como son La Vila, Les Barraques, Caputxins, Sant Joan, Albuixarres, l'Alquerieta y el Torrexó están compuestos por viviendas unifamiliares entre medianeras y con un máximo de tres plantas. Los accesos a estas se realizan a través de calles rodadas y muy estrechas. Es decir, la planta baja de estas viviendas está en contacto directo con el vehículo motorizado que domina las calles, lo cual supone una fuerte contaminación acústica y visual que es causa directa de los recorridos rodados actuales en la ciudad que se han desplazado y actualmente los atraviesan.

Como se puede observar en los planos mostrados, los barrios citados se están viendo invadidos por edificios residenciales que llegan hasta las 6 plantas y las parcelas que antes estaban completamente ocupadas por antiguas viviendas unifamiliares están sufriendo una reconversión cuya finalidad es la construcción de barrios de mayor altura. Este brusco cambio en los márgenes del espacio público afecta directamente al peatón, dado que un aumento de altura, sumado al limitado espacio del que este dispone en la calle afecta directamente a su percepción del entorno, convirtiéndolos en lugares más agobiantes que empequeñecen a la persona.

Los barrios que forman el margen sur y este y se encuentran limitados por la vía este del anillo rodado se corresponden con una edificación de viviendas unifamiliares adosadas más modernas pero que igualmente dibujan un paisaje motorizado. La diferencia es que estos barrios están creados desde cero para el motor, es decir: se trata de calles anchas, con espacio de aparcamiento en ambos lados de la calle, incluso en algunos puntos los dos sentidos de las calles quedan divididos por otra línea de aparcamiento. Los peatones quedan reducidos a las aceras laterales que sirven como acceso a las viviendas.

Como ya se ha dicho en distintas ocasiones, los edificios más altos de la ciudad, hasta 11 plantas, se encuentran situados en las grandes avenidas que asfixian La Vila, a los que deben sumarse los escasos edificios construidos de la promoción de Tulell.

Los nuevos barrios que se están construyendo tienen una tipología edificatoria distinta hasta la citada hasta ahora dado que no se trata de parcelas ocupadas por viviendas unifamiliares entre edificios residenciales, o promociones de viviendas unifamiliares adosadas. Las parcelas de los márgenes de la ciudad se están completando con edificios residenciales cerrados, con equipamientos privados a modo de urbanización. Esto empobrece los barrios, la vida social se reduce al espacio privado del edificio, dejando el espacio público como un simple espacio de paso. Por otro lado, las viviendas unifamiliares aisladas están distribuyéndose a lo largo del margen este del anillo rodado dando lugar a zonas de baja densidad que se contrastan con espacios públicos de calidad y dotaciones.

No podemos olvidarnos de la gran cantidad de urbanizaciones de viviendas unifamiliares aisladas, ya analizadas, que se encuentran dispersas por el territorio que envuelve el núcleo urbano.

Como vemos, el "relleno" del centro de Alzira se está realizando con edificios residenciales, hecho que se contrapone con las construcciones de obra nueva que se están realizando alrededor de esta.

6 | CONCLUSIONES

DEBILIDADES

Dependencia del vehículo motorizado privado

Dispersión de las principales bases económicas hacia el exterior de la ciudad situándolas en los polígonos industriales / parque empresariales.

Creación de hipermercados, centros comerciales y de ocio en los mismos polígonos o ciudades de su entorno.

Red peatonal

Carencia de un recorrido peatonal fluido y agradable que conecte los distintos espacios de la ciudad.

Transporte público

Sistema de autobuses ineficaz: Por un lado debido a sus deficientes líneas y por otro a la tipología de autobuses utilizados.

Servicio de RENFE: La estación no acaba de conectar con la ciudad lo que genera una gran cantidad de desplazamientos mediante vehículos motorizados privado hasta ella.

Servicio AMBICI: Carencia de una red ciclista o mixta que permita recorrer la ciudad con transporte no motorizado.

Desequilibrio entre barrios

Reparto no equitativo de dotaciones y servicios que causan un fuerte desequilibrio de flujos entre las distintas zonas de la ciudad.

Existencia de zonas especializadas.

Grandes variaciones de rentas.

Desconexión de los espacios naturales

A pesar de su proximidad, no existe una relación de baja velocidad (peatonal / no motorizada) hasta estos puntos.

Abundancia de solares vacíos

Los solares vacíos ocupan actualmente un alto porcentaje del suelo de la ciudad.

Actualmente el barrio Tulell se encuentra abandonado compuesto por una gran cantidad de parcelas vacías y valladas

AMENAZAS

Comercio tradicional

El comercio tradicional que se distribuye en los distintos ejes de la ciudad se está viendo afectado debido a la existencia de las grandes superficies comerciales en los polígonos industriales y por la gran cantidad de supermercados existentes así como por su proximidad a ciudades como Valencia y Xàtiva.

La carencia de una red de baja velocidad que conecte las zonas comerciales internas de la ciudad favorece todavía más su decadencia.

Infraestructuras de comunicación

La importancia del anillo rodado de la ciudad no solo para sus habitantes sino que también para su entorno y el transporte de mercancías, suponen una fuerte barrera física de alta velocidad.

Abandono barrios históricos

La degradación de las zonas más antiguas de la ciudad ha ido acompañada de un abandono de la vida social en su espacio público y de la marginación de ciertos espacios de Alzira.

Pérdida del espacio público

La causa directa de tener un urbanismo que sitúa el motor en la cúspide de la pirámide jerárquica es la pérdida del espacio público como lugar de socialización y relación y lo convierten en espacios de paso.

FORTALEZAS

Condiciones climáticas propias del litoral Mediterráneo, con una temperatura media anual de 17,7 °C. En verano oscila entre los 22 y 26 °C mientras que en invierno se mantiene entre los 11 y los 15 °C.

Proximidad a entornos naturales de gran importancia.

Alzira se encuentra bordeada por parajes naturales de gran relevancia como son La Casella y La Murta por el este mientras que el margen oeste está formado por el río Xúquer.

Patrimonio cultural.

La ciudad posee un alto número de bienes culturales, tanto materiales como inmateriales. Por un lado encontramos un total de 8 monumentos al que debe sumársele el casco histórico de la Vila. Por otro lado, en los últimos años han sido declarados como bienes inmateriales de la humanidad distintos de sus actos culturales como son las Fallas y las Tamboradas así como las Sociedades Musicales de Alzira y La Barraca d'Aigües Vives.

Calidad de vida.

Debido a su amplia oferta comercial, educativa y deportiva así como a su proximidad a los espacios naturales y las cortas distancias que la convierten en una ciudad completa e independiente.

Desarrollo económico

Amplia oferta laboral ya que su economía está basada en el sector servicios, la construcción y la industria.

Variación de tipologías constructivas

Paisaje urbano atractivo caracterizado por la variación de sus tipologías constructivas que rompen con la simplicidad que caracteriza a las calles destinadas al vehículo motorizado privado.

OPORTUNIDADES

Recuperación de los márgenes del cauce del río Xúquer.

En los últimos años se están realizando distintas intervenciones en la zona para potenciar su integración en la ciudad y recuperar su uso para los ciudadanos.

Conexión con la naturaleza

Creación de una red mixta, peatonal - no motorizada, que conecte la ciudad con los distintos espacios naturales a través de un recorrido seguro y natural.

Recuperación del espacio público

Las últimas intervenciones urbanísticas demuestran un avance hacia un urbanismo más sostenible que devuelve al peatón la ciudad.

Capital comarcal

Al tratarse del principal núcleo administrativo, comercial, cultural y de ocio de la zona se trata de un importante foco de influencia lo que supone una gran cantidad de desplazamientos hasta ella.

Extensión

Actualmente el núcleo urbano cuenta con unas dimensiones aceptables para garantizar recorridos peatonales, deben estudiarse los límites para conseguir una ciudad sostenible antes de dispersarse por el territorio y alcanzar superficies insostenibles.

Conexiones de baja velocidad

Existe la voluntad de conectar la ciudad con las distintas zonas industriales con un recorrido no motorizado así como con los principales núcleos urbanos de su alrededor.

6.2 Avances hacia una ciudad sostenible

Cambiar el concepto de movilidad en el interior de las ciudades es la base para poder desarrollar un urbanismo más sostenible que garantice un equilibrio entre la ciudad y su entorno natural. Para ello se debe realizar una correcta jerarquización del espacio público partiendo de la base de que el tráfico motorizado de mercancías no puede formar parte de él.

La segunda premisa sobre la que se debe instaurar la nueva ciudad es la necesidad de vaciar el contexto urbano de vehículos motorizados privados y restarle toda la importancia que actualmente tienen para conseguir relegarlo a un segundo plano y que quede fuera del campo visual y acústico del día a día.

En el primer nivel de dicha pirámide debe encontrarse el peatón y para ello es necesario que la ciudad pueda recorrerse de forma rápida, cómoda y fluida a través de un itinerario atractivo que conecte los distintos núcleos de actividad. Se trata de generar recorridos de cortas y largas distancias de forma directa sin interrupciones del vehículo motorizado. Más bien se debe invertir, el peatón debe ser el que frene al motor.

Los ejes comerciales secundarios y terciarios analizados anteriormente deben verse favorecidos por esta red, y quedar plenamente conectados con un tejido accesible para todos. Dicho tejido debe ir acompañado con una pavimentación continua y sin aceras que conlleve a recuperar la calle como un espacio peatonal y favorezca la creación de nuevos comercios e impulse los existentes.

Recuperar el comercio tradicional en contra de los grandes hipermercados y centros comerciales periféricos, que provocan un alto consumo energético debido su vinculación al vehículo motorizado, es una de las bases para desarrollar un urbanismo sostenible desvinculado de los desplazamientos mediante el vehículo privado y que nos acercan a una ciudad más autosuficiente.

Actualmente, las principales zonas de reunión social quedan divididas por un entramado infestado de vehículos que no invita a ser atravesado, por lo que la ciudad en sí no es un espacio para el ciudadano sino que existen determinados espacios destinados para su relación. De este modo se crean vacíos de actividad dispersos por toda la ciudad que se convierten en barreras, límites no físicos que afectan al funcionamiento del conjunto e imposibilitan una conexión total de la población, dando lugar a distintos grupos bien diferenciados que no comparten espacios y por tanto no se relacionan.

Por otro lado, existen los vacíos temporales de actividad determinados por la falta de diversificación del suelo. El día y la noche quedan separados en distintos espacios de la ciudad, la especialización de las zonas: ocio, restauración, comercio, educación, trabajo, hace que ciertos espacios se mantengan apagados durante la noche dando lugar a áreas oscuras y con apariencia peligrosa que se mantienen vacías. La multifuncionalidad de toda la ciudad es clave para no generar dichos vacíos que no solo apagan el espacio, si no que entorpecen los recorridos peatonales.

Por tanto, cuando hablamos de recuperar la escala humana y de devolver la ciudad al peatón, debemos entender la ciudad como una pieza única y no como un compuesto de elementos más pequeños que funcionan intermitentemente para así, ser capaces de coserla mediante itinerarios de baja velocidad que favorezcan la integración de todos los barrios .

Otro parámetro a tener en cuenta a la hora de diseñar ciudades para las personas como se ha apuntado en numerosas ocasiones, es el grado de seguridad que aporten los espacios y esto no solo se debe al nivel de actividad. La relación real entre el espacio que ocupa el peatón en la vía pública y la altura del entorno será determinante, siendo capaz de afectar de distintos modos. Actualmente el ciudadano debe enfrentarse a la realidad de la ciudad desde distintos escenarios que en raras ocasiones son capaces de aportarle el confort necesario:

Un escenario en el que el peatón ocupa un espacio de 2 metros (en el mejor de los casos) y se encuentra limitado por un lado por unos edificios monumentales de grandes alturas y por otro por vías rodadas con una alta velocidad aporta una gran sensación de agobio e incomodidad. Estas mismas sensaciones son las que aparecen en el caso contrario: grandes avenidas y espacios vacíos de actividad rodada limitados por elementos de baja altura o descampados no aportan el apoyo necesario para acompañar al ciudadano en su recorrido.

El transporte público debe tomar protagonismo en el paisaje urbano de la ciudad. Como se ha visto, actualmente su uso es excepcional y no es la primera opción para la gran mayoría de los vecinos. Se debe poner fin a la realidad que supone actualmente el servicio de la ciudad: una pérdida de tiempo, con el diseño de líneas útiles, directas y rápidas que respondan a las necesidades reales de los usuarios y que lo conviertan en la primera opción para desplazarse a los espacios que supongan una mayor distancia.

La calidad y cantidad de líneas debe aumentar a la par que aumentan la frecuencia de los desplazamientos para así ser capaces de diseñar conexiones sostenibles con todos los puntos de actividad y garantizar la cobertura absoluta. Además, los vehículos que se utilicen deben suponer un bajo impacto ambiental y ser compatibles con el entorno, es decir, deben ser capaces de circular con fluidez por el entramado de calles estrechas que conforman la ciudad. Renunciar a los autobuses de gran tamaño propios de grandes urbes y asumir las necesidades reales.

Los flujos peatonales, de transporte público y de transporte no motorizado deben suponer los cimientos de la nueva movilidad, deben suponer un apoyo entre ellos y no entorpecerse. Ser capaces de coexistir de forma que el transporte privado quede fuera de la ciudad y así reducir la velocidad de esta, disminuyendo a su vez el problema de la hipermovilidad.

Los últimos años muestran una tendencia edificatoria que no favorece a la creación de zonas sociales y las aleja de toda actividad que pueda tener lugar en el espacio público. Por un lado encontramos las edificaciones en altura en forma de urbanización privada. Este tipo de construcciones absorbe todo tipo de actividad inmediata e imposibilita la creación de servicios en su entorno. El resultado es la formación de nuevos vacíos en la ciudad, nuevas barreras que dificultan el tránsito peatonal fluido que ya se ha definido como la base de la movilidad sostenible.

Por otro lado, las viviendas unifamiliares de los barrios periféricos que están contribuyendo a la dispersión de la ciudad no se están acompañando de un sistema de espacios con servicios por lo que de nuevo, son incompatibles con el modo de entender el nuevo modelo de ciudad ya que se trata de espacios con una gran dependencia del motor que se suman la gran cantidad de desplazamientos que requieren las urbanizaciones de unifamiliares más alejadas.

Estas últimas suponen una gran carga para la ciudad. Concebidas como espacios dormitorio, con una carencia absoluta de recursos y una nula conexión mediante transporte público o vías de transporte no motorizado.

Al igual que sucede con las urbanizaciones aisladas y dispersas, los polígonos industriales no pueden quedar al margen de la renovación de la ciudad ya que están totalmente adheridos a ella por lo que debemos ser capaces de crear continuidad entre los espacios y borrar la barrera que suponen. Como ya se ha dicho, se trata de las zonas más dependientes del vehículo motorizado y el principal generador de movimiento de alta velocidad por lo que la necesidad de crear líneas de transporte público que las conecte de forma eficaz y directa con distintos puntos de la ciudad es indiscutible.

En estas zonas será necesario crear distintas capas de movilidad bien diferenciadas que no se entorpezcan entre sí. Por un lado, el tráfico de mercancías debe desvincularse de la ciudad y realizarse de forma fluida sin acceder a ella y garantizar una relación directa con las grandes infraestructuras. Por otro lado, el transporte público debe garantizar agilidad y puntualidad por lo que debe tener prioridad sobre el transporte motorizado privado. Finalmente y ajena al caos de la alta velocidad, debe discurrir la línea peatonal – no motorizada de forma segura, que apoye la red de transporte público y esté acompañada por un sistema de aparcamiento para dichos vehículos que favorezca su uso.

La reducción de los espacios de aparcamiento en los polígonos industriales debe acompañar al proceso del desarrollo del transporte público dado que las grandes bolsas de aparcamiento que tienen lugar en estos puntos industriales generan una fuerte demanda inducida, es decir, son un fuerte reclamo para la utilización de este tipo de vehículos.

El tejido verde debe suponer un fuerte nexo de unión entre los ciudadanos y la propia ciudad, y debe ser capaz de acompañarlos por los distintos recorridos que se generen. La integración de la naturaleza como un elemento más del paisaje urbano y no como un elemento puntual, además de ser un elemento de desaceleración de la velocidad, es fundamental para el desarrollo sostenible.

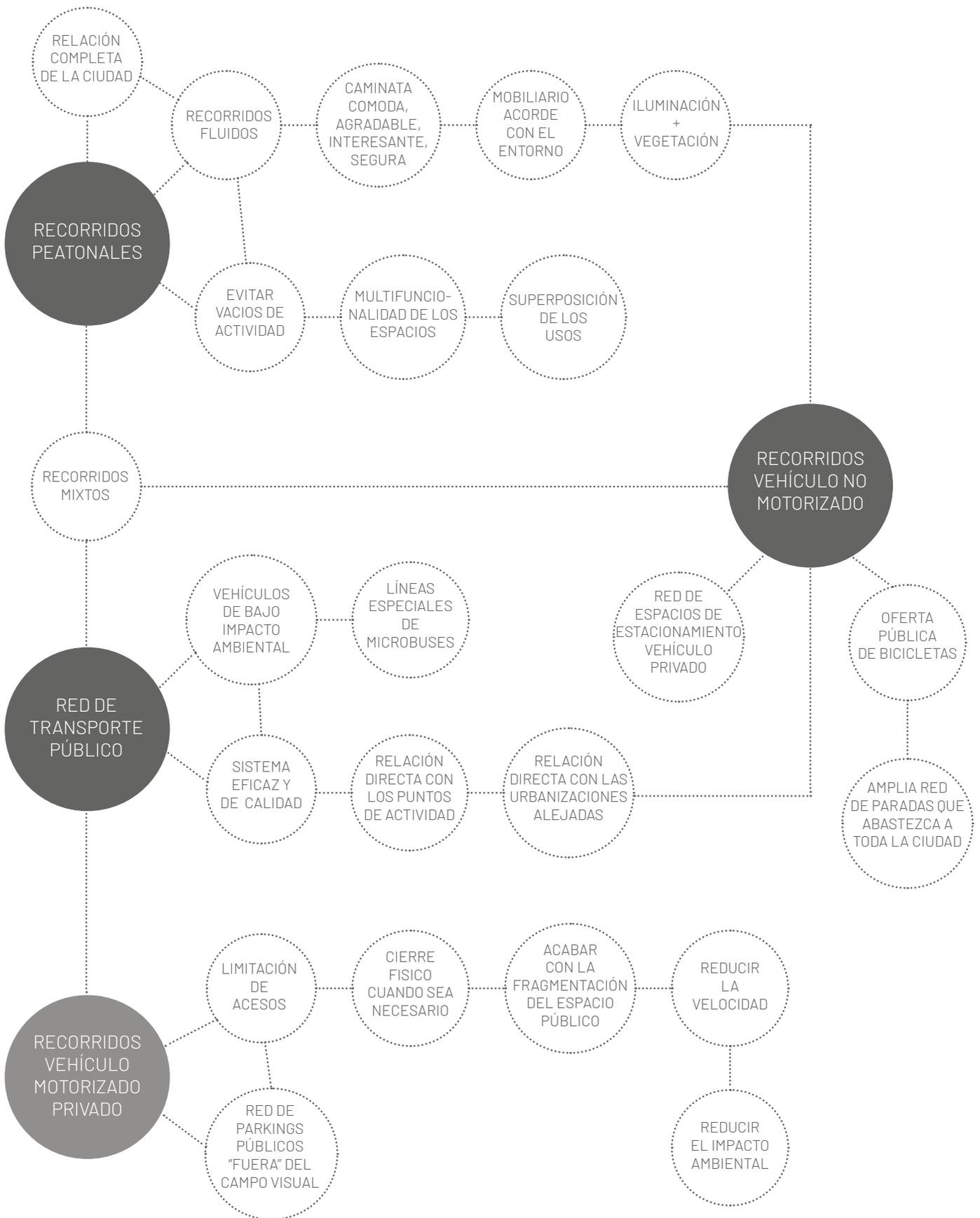
Por otro lado, se debe ser capaz de relacionar dichos recorridos con los espacios naturales que envuelven la ciudad: los parajes naturales, el río Xúquer y el Malecó y conseguir crear un anillo real, verde y peatonal completamente alejado de la influencia y los ritmos del tráfico motorizado.

La alta velocidad debe quedar fuera del concepto de ciudad mediana, y su limitación no puede reducirse al casco histórico ni a la limitación de la velocidad a 30km/h como ocurre en las grandes ciudades.

Por un lado, el fuerte impacto visual que suponen los estacionamientos en la vía pública debe solucionarse con la construcción de elementos protegidos destinados a este fin, capaces de integrarse con su entorno. Cambiar el concepto de "parking" asociado a un espacio residual o a un edificio frío e inseguro por un modelo más abierto que forme parte del espacio público.

Los barrios que actualmente se encuentran más degradados son aquellos que se han convertido en el aliviadero del tráfico de la ciudad, espacios donde los distintos flujos son incompatibles y por tanto, el vehículo motorizado privado debería limitarse a los vecinos inmediatos de las zonas así como al transporte público y la carga y descarga. Barrios que actualmente son zonas de paso en todos los sentidos y que carecen de ningún tipo de actividad. Su espacio público debe recuperarse y convertirlo en un reclamo para los servicios e integrarlos en el itinerario peatonal de la ciudad.

Las nuevas tecnologías y los sistemas de informatización deben ir ligados al desarrollo de un sistema de transporte público que esté perfectamente conectado con los distintos elementos destinados a interrumpir el tráfico rodado, deben suponer un fuerte apoyo para las nuevas ciudades garantizando la eficiencia de estas.



ÍNDICE DE FIGURAS

- FIGURA 1| PRINCIPALES CIUDADES ESPAÑOLAS SEGUÍN LA POBLACIÓN | Elaboración propia
Fuente: Demografía y población. INE. Enero 2020
- FIGURA 2| POBLACIÓN MUNICIPIOS ESPAÑOLES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 3| NIVELES ADMINISTRATIVOS REFLEJADOS EN LAS CIUDADES | Elaboración propia
- FIGURA 4| MUNICIPIOS PROVINCIA DE VALENCIA SEGÚN SU POBLACIÓN | Elaboración propia.
Fuente: Demografía y población. INE. Enero 2020
- FIGURA 5| ORGANIZACIÓN COMARCAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA | Elaboración propia.
- FIGURA 6| NÚCLEOS DE POBLACIÓN PRÓXIMOS A VALENCIA. Radio = 15 km | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.
- FIGURA 7| ORDENACIÓN DEL TERRITORIO AL SUR DE VALENCIA | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.
- FIGURA 8| NÚCLEOS DE POBLACIÓN PRÓXIMOS A VALENCIA. Radio = 30 km | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.
- FIGURA 9| ENTORNO DEL PUERTO DE SAUNTO | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.
- FIGURA 10| NÚCLEOS DE POBLACIÓN PRÓXIMOS A VALENCIA. Radio = 50 km km | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.
- FIGURA 11| ENTORNO CIUDAD MÁS POBLADA. ALZIRA | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.
- FIGURA 12| HABITANTES COMARCAS ÁREA DE INFLUENCIA
Fuente: Demografía y población. INE. Enero 2020
- FIGURA 13| HABITANTES COMARCAS ÁREA DE INFLUENCIA | Elaboración propia.
Fuente: Demografía y población. INE. Enero 2020
- FIGURA 14| MOVIMIENTOS ENTRE FRANJA | Elaboración propia.
- FIGURA 15| INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN | Elaboración propia.
- FIGURA 16| PRINCIPALES CIUDADES ÁREA DE INFLUENCIA | Elaboración propia.
magen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.
- FIGURA 17| PRINCIPALES CIUDADES SIGLO XIX | Elaboración propia.
- FIGURA 18| ENSANCHE. Plan Cerdà (1858)
Fuente: Museu d'Historia de la Ciutat, Barcelona. Dominio público
- FIGURA 19| CIUDAD LINEAL. ARTURO SORIA (1882)
Fuente: LÓPEZ RODRÍGUEZ, A. (2017). "ARTURO MATA Y SORIA. UNA BIOGRAFÍA" (TESIS DOCTORAL). UNED.
- FIGURA 20| PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS SIGLO XX | Elaboración propia.
- FIGURA X 21| CIUDAD JARDÍN. Ebenezer Howard
Fuente: Montiel Alvarez, T. "Ebenezer Howard y la Ciudad Jardín". ArtyHum, volumen 9, 2015, pp118-123
- FIGURA 22| PLAN GENERAL ORDENACIÓN URBANA VALENCIA. 1946
Fuente: Revisión Simplificada del Plan General de Valencia – Versión Preliminar – Documento de síntesis.
Área de Urbanismo, Vivienda y Calidad Urbana – Dirección General de Planeamiento.
Ayuntamiento de Valencia. Enero 2008.
- FIGURA 23| ESQUEMA URBANISMO Y SU ÉPOCA | Elaboración propia.
- FIGURA 24| SITUACIÓN ALZIRA | Elaboración propia.
- FIGURA 25| TÉRMINOS MUNICIPALES QUE RODEABAN ALZIRA | Elaboración propia.
- FIGURA 26| ALZIRA MEDIEVAL | E. (2017, 18. 09). ALZIRA. «otro punto de vista sobre el territorio. <https://eblancooliva.com/2017/09/18/alzira/>

-
- FIGURA 27 | PUENTE DE SAN AGUSTÍN | Rovira, A. (s. f.). "Un puente que conecta con la historia de Alzira. 50 Aniversario de la desaparición del Pont de San Bernat. Real Asociación española de Cronistas Oficiales. <https://www.cronistasoficiales.com/?p=54800>
- FIGURA 28 | LA VILA Y SUS ARRABALES 1433 | Elaboración propia.
- FIGURA 29 | RELLENO DE LA VILA | Elaboración propia.
- FIGURA 30 | CRECIMIENTO DE LA CIUDAD. | Mogort Melero, C. (2012, 5 junio). El plano de la ciudad de Alzira y su distribución. Por: Carmela Mogort Melero. [elseisdoble.com. http://elseisdoble.com/vernorticia/13010/el_plano_de_la_ciudad_de_alzira_y_su_distribucionbrpor_carmela_mogort_melero](http://elseisdoble.com/vernorticia/13010/el_plano_de_la_ciudad_de_alzira_y_su_distribucionbrpor_carmela_mogort_melero)
- FIGURA 31 | RELLENO DEL BRAZO DEL XUQUER. 1967 | Galería de Fotos de Alzira (22) La Avenida Santos Patronos (1966). (s. f.). [elseisdoble.com. http://www.elseisdoble.com/vernorticia/2731/galeria_de_fotos_de_alzira_22brla_avenida_santos_patronos_1966](http://www.elseisdoble.com/vernorticia/2731/galeria_de_fotos_de_alzira_22brla_avenida_santos_patronos_1966)
- FIGURA 32 | COMARCAS DE LA RIBERA | Elaboración propia.
- FIGURA 33 | ALZIRA POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 34 | PARO ALZIRA POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 35 | ALZIRA POR EDADES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 36 | PARO ALZIRA POR SECTORES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 37 | COMUNIDAD VALENCIANA POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 38 | PARO COMUNIDAD VALENCIANA POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 39 | COMUNIDAD VALENCIANA POR EDADES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 40 | PARO COMUNIDAD VALENCIANA POR EDADES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 41 | CARCAIXENT POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 42 | PARO CARCAIXENT POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 43 | CARCAIXENT POR EDADES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 44 | PARO CARCAIXENT POR SECTORES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 45 | ALGEMESÍ POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 46 | PARO ALGEMESÍ POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 47 | ALGEMESÍ POR EDADES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 48 | PARO ALGEMESÍ POR SECTORES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 49 | VALENCIA POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020
- FIGURA 50 | PARO VALENCIA POR SEXO | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020

FIGURA 51 | VALENCIA POR EDADES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020

FIGURA 52 | PARO VALENCIA POR SECTORES | Elaboración propia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020

FIGURA 53 | BARRIOS DE ALZIRA | Elaboración propia.

FIGURA 54 | EJEMPLO LA VILA | Elaboración propia.

FIGURA 55 | EJEMPLO LES BARRAQUES | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 56 | EJEMPLO ARRABAL DE SAN AGUSTÍ | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 57 | EJEMPLO CAPUTXINS | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 58 | EJEMPLO SANT JOAN | | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 59 | EJEMPLO EL TORRETXÓ | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 60 | EJEMPLO L'ALQUERIETA | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 61 | EJEMPLO SANTS PATRONS | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 62 | EJEMPLO SANT JUDES | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 63 | EJEMPLO LES BASES | Elaboración propia.

FIGURA 64 | EJEMPLO ALBUIXARRES | Elaboración propia.

FIGURA 65 | EJEMPLO ALBORXÍ | Elaboración propia.

FIGURA 66 | EJEMPLO PERE CRESPI | Elaboración propia.

FIGURA 67 | EJEMPLO VENECIA | Elaboración propia.

FIGURA 68 | EJEMPLO ALQUENENCIA | Elaboración propia.

FIGURA 69 | EJEMPLO TULELL | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 70 | ACCESOS A ALZIRA | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 71 | ACCESOS A ALZIRA DESDE VALENCIA | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 72 | ESTACIÓN DE TRENES | Elaboración propia.

FIGURA 73 | ALGEMESÍ-ALZIRA-CARCAIXENT | Elaboración propia.

FIGURA 74 | ALGEMESÍ-ALZIRA-CARCAIXENT | Elaboración propia.

FIGURA 75 | TIPOLOGÍAS URBANÍSTICAS | Elaboración propia.

FIGURA 76 | CALLES MÁS UTILIZADAS | Elaboración propia.

FIGURA 77 | DIRECCIONES CALLES MÁS UTILIZADAS | Elaboración propia.

FIGURA 78 | Fondo figura. VIALES | Elaboración propia.

FIGURA 79 | ACCESO NORTE. PUNTO CONFLICTIVO | Elaboración propia.

FIGURA 80 | VÍA ALTERNATIVA ACCESO HOSPITAL | Elaboración propia.

FIGURA 81 | FONDO FIGURA ACCESO NORTE | Elaboración propia.

FIGURA 82 | VIA ESTE | Elaboración propia.

FIGURA 83 | av/ POMPILI TORTAJADA | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 84 | av/ JOSEP SUÑER OROVIG | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 85 | av/ VICENTE VIDAL | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 86 | av/ POMPILI TORTAJADA | Elaboración propia.

FIGURA 87 | RELACIÓN ALTO-ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 88 | av/ JOSEP SUÑER OROVIG | Elaboración propia.

FIGURA 89 | RELACIÓN ALTO-ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 90 | av/ VICENTE VIDAL | Elaboración propia.

FIGURA 91 | RELACIÓN ALTO-ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 92 | SECTOR OESTE | Elaboración propia.

FIGURA 93 | av/ NOU D'OCTUBRE | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 94 | GRAN VÍA DE LA COMUNITAT VALENCIANA | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 95 | av/ JOAN CALOT | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 96 | AVENIDA DEL NOU D'OCTUBRE | Elaboración propia.

FIGURA 97 | GRAN VIA DE LA COMUNITAT VALENCIANA | Elaboración propia.

FIGURA 98 | AVENIDA JOAN CALOT | Elaboración propia.

FIGURA 99 | ZONA NOROESTE | Elaboración propia.

FIGURA 100 | av/ SANTS PATRONS | Elaboración propia.

FIGURA 101 | av/ LUÍS SUÑER | Elaboración propia.

FIGURA 102 | CV-50 | Elaboración propia.

FIGURA 103 | AVENIDA SANTS PATRONS | Elaboración propia.

FIGURA 104 | RELACIÓN ALTO-ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 105 | AVENIDA LUÍS SUÑER | Elaboración propia.

FIGURA 106 | RELACIÓN ALTO-ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 107 | MALECÓ / CV-50 / c. PERE MORELL | Elaboración propia.

FIGURA 108 | RECORRIDOS "VERTICALES" | Elaboración propia.

FIGURA 109 | c/ Reis Catòlics | Elaboración propia.

FIGURA 110 | c/ Doctor Ferran | Elaboración propia.

FIGURA 111 | EJE IMPROVISADO ESTE-OESTE | Elaboración propia.

FIGURA 112 | CALLE REIS CATOLICS | Elaboración propia.

FIGURA 113 | CALLE REIS CATOLICS | Elaboración propia.

FIGURA 114 | RELACIÓN ALTO-ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 115 | CALLE DOCTOR FERRAN | Elaboración propia.

FIGURA 116 | RELACIÓN ALTO-ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 117| RECORRIDOS ALZIRA | Elaboración propia.

FIGURA 118| FRAGMENTACIÓN DE BARRIOS | Elaboración propia.

FIGURA 119| ZONA MÁS AFECTADA | Elaboración propia.

FIGURA 120| RECORRIDOS "HORIZONTALES" | Elaboración propia.

FIGURA 121| av/ del PARC | Elaboración propia.

FIGURA 122 | c/ HORT DELS FRARES | Elaboración propia.

FIGURA 123 | c/ BENITO PÉREZ GALDÓS | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 124 | CALLE FIGUERES | Elaboración propia.

FIGURA 125 | CALLE RAMÓN Y CAJAL | Elaboración propia.

FIGURA 126 | RELACIÓN ALTO-ANCHO. c/ FIGUERES | Elaboración propia.

FIGURA 127 | RELACIÓN ALTO-ANCHO. c/ RAMÓN Y CAJAL | Elaboración propia.

FIGURA 128 | c/ FIGUERES | Elaboración propia.

FIGURA 128 | c/ Ramón y Cajal | Elaboración propia.

FIGURA 130 | c/ Figueres + c/ Ramón y Cajal | Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 131 | AVENIDA DEL PARC | Elaboración propia.

FIGURA 132 | c/HORT DEL FRARES | Elaboración propia.

FIGURA 133 | CAMBIO CALLE BENITO PÉREZ GALDÓS. PLANTA | Elaboración propia.

FIGURA 134 | CALLE BENITO PÉREZ GALDÓS | Elaboración propia.

FIGURA 135 | RELACIÓN ALTO-ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 136 | ACCESO URBANIZACIONES | Elaboración propia.

FIGURA 137 | URBANIZACIONES | Elaboración propia.

FIGURA 138 | IMAGEN AÉREA EL PLA DE CORBERA | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 139 | IMAGEN AÉREA DE SAN BERNARDO | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 140 | IMAGEN AÉREA DE LA GRAELLA | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 141 | IMAGEN AÉREA DEL RACÓ | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 142 | ESQUEMA DE LA VILA | Elaboración propia.

FIGURA 143 | PRIORIDAD PARA EL PEATÓN EN LAS AVENIDAS | Elaboración propia.

FIGURA 144 | Av. Joan Calot. RECORRIDO PEATONAL | Elaboración propia.

FIGURA 145 | c/ SANTA LLÚCIA .1 | Elaboración propia.

FIGURA 146 | c/ SALINEARIES .2 | Elaboración propia.

FIGURA 147 | IMAGEN AÉREA DEL RACÓ .3 | Elaboración propia.

FIGURA 148 | c/ ENSENYA .4 | Elaboración propia.

FIGURA 149 | c/ SANTA CATERINA .5 | Elaboración propia.

FIGURA 150 | Recorrido peatonal Vila / Eje Sur-Norte | Elaboración propia.

FIGURA 152| CARRER MAJOR DE SANTA CATERINA | Elaboración propia.

FIGURA 153 | RELACIÓN ALTO - ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 154 | PLAZA MAYOR - ESTE CIUDAD | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019.

FIGURA 155 | TRÁNSITO PEATONAL | Elaboración propia.

FIGURA 156 | ESQUEMA DE PEATONALIZACIÓN DE ALZIRA | Elaboración propia.

FIGURA 157 | c/ HORT DELS FRARES. Antes de la intervención
Fuente: La obra de Hort dels Frares durará tres meses. (2017, 31 agosto). Las Provincias.
<https://www.lasprovincias.es/ribera-costera/obra-hort-dels-20170901235314-ntvo.html>

FIGURA 158 | c/ HORT DELS FRARES. Antes de la intervención
Fuente: R. (2017, febrero 20). Alzira tallarà definitivament el tràfic en Hort dels Frares amb l'inici de les falles.
riberaexpress.es. <https://www.riberaexpress.es/2017/02/20/alzira-tallara-definitivament-el-trafic-en-hort-dels-frares-amb-linici-de-les-falles/>

FIGURA 159 | c/ HORT DELS FRARES. Aspecto actual | Elaboración propia.

FIGURA 160 | C/ HORT DELS FRARES | Elaboración propia.

FIGURA 161 | RELACIÓN ALTO - ANCHO | Elaboración propia.

FIGURA 162 | c/ HORT DELS FRARES. Mobiliario | Elaboración propia.

FIGURA 163 | INTERVENCIONES PROPUESTAS | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 164 | RECORRIDOS PEATONALES | Elaboración propia.

FIGURA 165 | ANILLO VERDE PREVISTO | Elaboración propia.

FIGURA 166 | RELACIÓN ALZIRA - PARAJES NATURALES | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 167 | CV-572 ALZIRA-CARCAIXENT | Elaboración propia.

FIGURA 168 | ACCESOS A LA ESTACIÓN DE FORMA PEATONAL | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 169 | PASEO NATURAL A LA ESTACIÓN
Fuente: INARTEC. (08-07). PASEO PEATONAL E ITINERARIO CICLISTA DE ACCESO A LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE ALZIRA. GVA. CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT. <http://www.begy.gva.es/arena/folletos/CIT/CITOP130.pdf>

FIGURA 170 | CARRILES BICI | Elaboración propia.

FIGURA 171 | CARRILES BICI | Elaboración propia.

FIGURA 172 | JERARQUÍA OCUPACIÓN DE LAS VÍAS | Elaboración propia.

FIGURA 173 | LÍNEA 1 - AUTOBÚS | Elaboración propia.

FIGURA 174 | LÍNEA 2 - AUTOBÚS | Elaboración propia.

FIGURA 175 | LÍNEA 3 - AUTOBÚS | Elaboración propia.

FIGURA 176 | POLÍGONOS INDUSTRIALES | Elaboración propia.

FIGURA 177 | BARRERAS FÍSICAS DE ALZIRA | Elaboración propia.

FIGURA 178 | RECORRIDOS HASTA A-7, AP-7 | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 179 | RECORRIDO DEMANDADO HASTA AP-7 = 1,61Km | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 180 | SITUACIÓN POLÍGONO INDUSTRIAL C/ DE ALBALAT | Elaboración propia

FIGURA 181 | ORDENACIÓN POLÍGONO C/ ALBALAT | Elaboración propia

FIGURA 182 | DESVÍO TRÁFICO PESADO POLÍGONO C/ DE ALBALAT | Elaboración propia

FIGURA 183 | ATASCO ABITUAL SALIDA NORTE ALZIRA
Fuente: Talavera, A. (2020, 17 septiembre). Alzira plantea una actuación en la vía de servicio para reducir las retenciones en la entrada norte. Las Provincias. <https://www.lasprovincias.es/ribera-costera/alzira-plan-tea-actuacion-20200917190756-nt.html>

FIGURA 184 | POLÍGONO C/ DE ALBALAT | Elaboración propia

FIGURA 185 | DETINOS DE LOS CONSUMIDORES | Elaboración propia

FIGURA 186 | DETINOS TRABAJADORES | Elaboración propia

FIGURA 187 | SITUACIÓN POLÍGONOS INDUSTRIALES ANILLO | Elaboración propia

FIGURA 188 | ORDENACIÓN POLÍGONO "CARTONAJES" | Elaboración propia

FIGURA 189 | ORDENACIÓN POLÍGONO VILELLA | Elaboración propia

FIGURA 190 | SITUACIÓN POLÍGONO INDUSTRIAL DE LES BARRAQUES | Elaboración propia

FIGURA 191 | SITUACIÓN PARQUE EMPRESARIAL EL PLA | Elaboración propia

FIGURA 192 | RECORRIDOS EN EL PARQUE EMPRESARIAL | Elaboración propia.
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 193 | ORDENACIÓN PARQUE EMPRESARIAL EL PLA | Elaboración propia.

FIGURA 194 | PARCELACIÓN: SECTOR SERVICIOS | Elaboración propia.

FIGURA 195 | ALZIRA-CARCAIXENT | Elaboración propia
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 196 | SUPERMERCADOS + HIPERMERCADOS | Elaboración propia.

FIGURA 197 | EJES COMERCIALES | Elaboración propia.

FIGURA 198 | ESTABLECIMIENTOS Y SUPERFICIES DEL COMERCIO LOCAL | Elaboración propia
Fuente: Estadística del padrón continuo. INE. Abril 2020

FIGURA 199 | EQUIPAMIENTOS + ESPACIOS VERDES | Elaboración propia.

FIGURA 200 | SITUACIÓN EDIFICIOS MUNICIPALES Y DE CULTO | Elaboración propia.

FIGURA 201 | EDIFICIOS MUNICIPALES. ÁREA DE 5 MINUTOS | Elaboración propia.

FIGURA 202 | EDIFICIOS DE CULTO. ÁREA DE 5 MINUTOS | Elaboración propia.

FIGURA 203 | SITUACIÓN ESPACIOS DEPORTIVOS | Elaboración propia

FIGURA 204 | ESPACIOS DEPORTIVOS. ÁREA 5 MINUTOS | Elaboración propia

FIGURA 205 | ESPACIO DEPORTIVO DEL VENECIA | Elaboración propia
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 206 | ESPACIO DEPORTIVO TULELL CENTRO DE EDUCACIÓN JÚCAR | Elaboración propia
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 207 | SITUACIÓN ESPACIOS EDUCATIVOS | Elaboración propia.

FIGURA 208 | COLEGIOS PÚBLICOS. ÁREA DE 5 MINUTOS | Elaboración propia.

FIGURA 209 | INSTITUTOS PÚBLICOS. ÁREA DE 5 MINUTOS | Elaboración propia.

FIGURA 210 | COLEGIO PÚBLICO FEDERICO GARCIA SANCHIZ | Elaboración propia.

FIGURA 211 | SITUACIÓN EDIFICIOS SANITARI | Elaboración propia.

FIGURA 212 | HOSPITAL DE LA RIBERA | Elaboración propia
Imagen base: Google Earth, 05-MAYO-2019

FIGURA 213 | CENTROS DE SALUD. ÁREA DE 5 MINUTOS | Elaboración propia.

FIGURA 214 | SITUACIÓN PLAZAS Y PARQUES | Elaboración propia.

FIGURA 215 | PARQUES. ÁREA DE 5 MINUTOS | Elaboración propia.

FIGURA 216 | PLAZAS. ÁREA DE 5 MINUTOS | Elaboración propia.

FIGURA 217 | RECORRIDOS ESPACIOS VERDES Y PEATONALES | Elaboración propia.

FIGURA 218 | PARCELACIÓN: TIPOLOGIAS RESIDENCIALES SEGÚN MANZANAS | Elaboración propia.

FIGURA 219 | PARCELAS UNIFAMILIARES | Elaboración propia.

FIGURA 220 | PARCELAS MIXTAS | Elaboración propia.

FIGURA 221 | PARCELAS EDIFICIOS RESIDENCIALES | Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA

Buchanan, C. "El tráfico de las ciudades" [1963]. Tecnos. Madrid, España.

Comisión de las Comunidades Europeas [1990]. Libro Verde, Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas. Bruselas, 18/7/2001. COM(2001)366 final, disponible en esta dirección: [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com\(2001\)366_es.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com(2001)366_es.pdf)

Gaja Díaz, F. "Revolució informacional, crisi ecològica i urbanisme" [2003]. UPV, Valencia, España.

Generalitat Valenciana. 2019. Demografía. [Base de datos]. Recuperado de http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_COMUDATOSINDICADORES.Dibujapagina?aNComuld=17&aNIndicador=2&aVLengua=C

Instituto Nacional de Estadística. 08/06/2020. Población residente en España. [Base de datos]. Recuperado de <https://www.ine.es/>

Le Corbusier. "La Carta de Atenas" [1931].

López de Lucio, R. "Construir ciudad en la periferia, criterios de diseño para áreas residenciales sostenibles" [2007]. Marea libros. E.T.S.A., Madrid, España.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. (2005). "Pautas para una movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales". ISTAS.

Olmos, J. (2018, 29 septiembre). No cabe todo en las calles. Levante-EMV. <https://www.levante-emv.com/opinion/2018/09/29/calles-11892685.html>

TED [2013. Octubre]. Jeff Speck. "Cuatro maneras de hacer una ciudad más peatonal". Disponible en esta dirección: https://www.ted.com/talks/jeff_speck_4_ways_to_make_a_city_more_walkable?language=es

Terán, F. "Historia del urbanismo en España III, siglos XIX y XX" [1999]. Cátedra, S.A, Madrid, España.

Zúñiga Sagredo, I. (2015). "El borde urbano, un acercamiento paisajístico y funcional de los límites del suelo urbanizado en las ciudades medias españolas" (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

