



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

De Valencia a Albal. Análisis comparativo aplicado al eje
de Camí Real

Trabajo Fin de Grado

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

AUTOR/A: Expósito Rausell, Iván

Tutor/a: Alvarez Isidro, Eva María

Cotutor/a: Gómez Alfonso, Carlos José

CURSO ACADÉMICO: 2021/2022

DE VALENCIA A ALBAL

Análisis comparativo aplicado al eje de Camí Real

Trabajo Final de Grado
2021/2022

Iván Expósito Rausell

Tutora: Eva María Álvarez Isidro

Cotutor: Carlos José Gómez Alfonso

Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Grado en Fundamentos de la Arquitectura



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

DE VALENCIA A ALBAL

Análisis comparativo aplicado al eje de Camí Real

Trabajo Final de Grado
2021/2022

Iván Expósito Rausell

Tutora: Eva María Álvarez Isidro

Cotutor: Carlos José Gómez Alfonso

Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Grado en Fundamentos de la Arquitectura



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

RESUMEN

Los ejes crean vida y las calles ciudades, la actividad y la historia de Valencia y sus alrededores se escribe a partir de estos caminos. En este trabajo analizaremos una de estas vías, el Camí Real, uno de los ejes históricos más relevantes de Valencia, que va de la plaza de la Reina hasta, en nuestro caso, Albal, aunque continúa mucho más allá, pues ha sido el camino real hasta Madrid y la Vía Augusta que nos lleva hasta Andalucía.

Investigaremos su morfología e historia, para observar a través de un recorrido fotográfico todo aquello que Jane Jacobs explicaba en su libro 'Muerte y vida de las grandes ciudades' y, los análisis gráficos realizados por Denise Scott Brown, con su método de las FFF, en la calle 40 de Filadelfia y en su libro "Aprendiendo de Las Vegas".

Tras el análisis, se comparan cada uno de los tramos que conforman el eje entre sí, y con otros modelos semejantes, ejecutando un diagnóstico de su estado actual para saber qué partes necesitan mejoras importantes o cuales se encuentran en buen estado.

Posteriormente, se presentarán unas estrategias de actuación para mejorar su desarrollo, la integración entre núcleos urbanos y aplicar un urbanismo de género y sostenible en el que el peatón es la figura principal del eje y después, el transporte público y la bicicleta, intentando generar más vida de barrio y convertir el eje en un paseo para toda la ciudadanía.

PALABRAS CLAVE

Arquitectura, urbanismo, sostenibilidad, movilidad, género, eje, calle, ciudad.

RESUM

Els eixos creen vida i els carrers ciutats, l'activitat i la història de València i els seus voltants s'escriuen a partir d'aquests camins. En aquest treball analitzarem una d'aquestes vies, el Camí Real, un dels eixos històrics més rellevants de València, que va de la plaça de la Reina fins a, en el nostre cas, Albal, encara que continua molt més enllà, perquè ha sigut el camí reial fins a Madrid i la Via Augusta que ens porta fins a Andalusia.

Investigarem la seva morfologia i història, per observar a través d'un recorregut fotogràfic tot allò que Jane Jacobs explicava al seu llibre 'Mort i vida de les grans ciutats' i, les anàlisis gràfiques realitzades per Denise Scott Brown, amb el seu mètode de les FFF, al carrer 40 de Filadèlfia i en el seu llibre "Aprentent de Las Vegas".

Després de l'anàlisi, es comparen cadascun dels trams que conformen l'eix entre si, i amb altres models semblants, executant un diagnòstic del seu estat actual per a saber quines parts necessiten millores importants o quines es troben en bon estat.

Posteriorment, es presentaran unes estratègies d'actuació per a millorar el seu desenvolupament, la integració entre nuclis urbans i aplicar un urbanisme de gènere i sostenible amb el qual el vianant és la figura principal de l'eix i després, el transport públic i la bicicleta, intentant generar més vida de barri i convertir l'eix en un passeig per a tota la ciutadania.

PARAULES CLAU

Arquitectura, urbanisme, sostenibilitat, mobilitat, gènere, eix, carrer, ciutat.

ABSTRACT

The axes create life and the streets cities, the activity and history of Valencia and its surroundings are written on the basis of these roads. In this work, we will analyse one of these roads, the Camí Real, one of the most relevant historical axes of Valencia, which runs from the Plaza de la Reina to, in our case, Albal, although it continues much further, since it has been the royal road to Madrid and the Via Augusta that takes us to Andalusia.

We will investigate its morphology and history, to observe through a photographic journey everything that Jane Jacobs explained in her book 'The death and life of great American cities' and, the graphical analysis carried out by Denise Scott Brown, with her FFF method, on 40th Street in Philadelphia and in her book "Learning from Las Vegas".

After the analysis, each of the sections that make up the axis are compared with each other and with other similar models by performing a diagnosis of their current state to know which parts need significant improvements or which are in good condition.

Subsequently, action strategies will be presented to improve its development, the integration between urban canters and apply a gender and sustainable urbanism in which the pedestrian is the main figure of the axis and later public transport and bicycle, trying to generate more neighbourhood life and turn the axis into a walk for all citizens.

KEYWORDS

Architecture, urbanism, sustainability, mobility, gender, axis, street, city.

ÍNDICE

RESUMEN	2
PALABRAS CLAVE	2
1. INTRODUCCIÓN	7
1.1. Objetivos	9
1.2. Metodología	10
1.3. Antecedentes	11
1.4. Fuentes	12
2. APROXIMACIÓN AL ANÁLISIS URBANÍSTICO DEL EJE	13
2.1. La calle	15
2.2. El Strip de Las Vegas	16
2.3. South Street de Filadelfia	20
2.4. Gran Vía de Levante de Barcelona	23
3. ANÁLISIS GENERAL DEL EJE DE CAMÍ REAL	25
3.1. Análisis histórico	28
3.1.1. VALENCIA	29
3.1.2. ALFAFAR	31
3.1.3. SEDAVÍ	32
3.1.4. BENETÚSSER	34
3.1.5. MASSANASSA	34
3.1.6. CATARROJA	35
3.1.7. ALBAL	35
3.1.8. EL NUEVO CAUCE DEL TURIA	46
3.1.9. EL FERROCARRIL	47
3.2. Análisis de la forma urbana	57
3.2.1. ANÁLISIS DE FONDO Y FIGURA	57
3.2.2. ANÁLISIS DE MORFOLOGÍA URBANA	63
3.3. Recorrido fotográfico	73
3.3.1. PLAZA DE LA REINA - PLAZA DE ESPAÑA	76
3.3.2. PLAZA DE ESPAÑA - NUEVO CAUCE	78
3.3.3. LA TORRE - ALFALARES	80
3.3.4. MASSANASSA - ALBAL	82
4. CLASIFICACIÓN COMPARATIVA DE TRAMOS	85
4.1. La calle San Vicente Mártir desde la plaza de la Reina hasta plaza de España	88
4.2. La calle San Vicente Mártir desde la plaza de España hasta la Creu Coberta	90
4.3. El eje por el nuevo cauce del Turia desde la Creu Coberta hasta La Torre	92
4.5. El Camí Real desde La Torre hasta Albal	94
5. ESTRATEGIAS PARA LA INTERVENCIÓN EN EL EJE	97
6. CONCLUSIONES	107
7. BIBLIOGRAFÍA	111
7.1. Relación de figuras	113
7.1.1. CARTOGRAFÍAS	113
7.1.2. ORTOFOTOS Y VUELOS	113
7.1.3. PLANOS	113
7.1.4. IMÁGENES	113
7.1.5. FIGURAS	113
7.2. Fuentes bibliográficas	114

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Objetivos

Aplicar el modelo de las FFF (Fuerza económica y social, Función que se produce en el lugar y Forma del lugar que surge) de Denise Scott Brown y la perspectiva de género desde el punto de vista de Jane Jacobs, aprovechando el 50 aniversario de 'Aprendiendo de Las Vegas' en el estudio del Camí Real como eje vertebrador del área metropolitana de Valencia.

Pensar unas estrategias para la mejora del espacio público y la movilidad de forma sostenible y homogénea para todo el eje pensando en las personas que lo habitan y en la vertebración del territorio potenciando las funciones de este corredor para el futuro del desarrollo urbano del entorno de Valencia.

1.2. Metodología

El eje de Camí Real tiene mucha importancia en el área metropolitana de Valencia y además es un eje vertebrador para los pueblos del sur junto a las vías de ferrocarril de Xàtiva y Gandía. También es considerada como la calle más larga de Valencia, pues comienza en la plaza de la Reina y acabaría en L'Alcúdia, siendo hasta este pueblo, un eje más o menos recto. Otro eje similar sería el de Rafelbunyol – Valencia, que es la continuación de este pero que, a su llegada a la ciudad, desde San Miguel de los Reyes hasta la plaza de la Reina se desdibuja.

Personalmente, considero que este eje tiene mucho potencial pues ha pasado de ser el trazado de la Vía Augusta, el camino real a Madrid y la N-340, hasta ser una avenida en cada núcleo urbano diferente.

A través de la mirada de Jane Jacobs en 'Muerte y vida de las grandes ciudades' y los análisis gráficos de Denise Scott Brown, utilizando su método de las FFF (Fuerza económica y social, Función que se produce en el lugar y Forma del lugar que surge) aplicado en su libro 'Aprendiendo de Las Vegas' se realiza un análisis que nos llevará a un diagnóstico detallado de cada tramo del eje.

Se analizará de forma general el eje pensando en los llenos y vacíos, la evolución histórica de su entorno, llegando hasta el estado actual y, mediante un recorrido fotográfico nocturno, veremos el tráfico, la cantidad de luz y la actividad de la calle.

Posteriormente, se realizará una clasificación de cada tramo donde se realizará el diagnóstico de situación del eje y se presentarán unas estrategias para su mejora en futuras intervenciones por parte de las corporaciones locales que dirigen esta conurbación urbana.

1.3. Antecedentes

Para la realización de este trabajo se buscó los antecedentes del eje y, excepto el contexto histórico, poco se ha escrito a nivel científico. Encontramos textos sobre la Vía Augusta, el camino del Cid o de San Vicente, pero a nivel histórico.

Tras la información obtenida y los objetivos de este proyecto, se necesita realizar una aproximación al análisis entendiendo que es la calle y, posteriormente ver ejemplos de cómo otros autores, en este caso Denise Scott Brown y Robert Venturi, analizan y trabajan el Strip de Las Vegas.

Para entender y realizar el análisis es necesario observar cómo otros autores realizan estudios gráficos similares. Vemos como en el Strip de Las Vegas, el plano más relevante, es el de fondo y figura. Partiendo del plano de Giovanni Battista Nolli de la ciudad de Roma pintando lo privado y dejando en blanco el espacio público, en 'Aprendiendo de Las Vegas' se compara con el Strip y se elaboran esquemas para explicar el funcionamiento del eje, sus usos, circulaciones, morfología y los llenos y vacíos.

En la South Street de Filadelfia, los mismos autores analizan el Crosstown para buscar una solución a la degradación del barrio y así evitar que se sustituya por una gran autovía, de este análisis se aprende a cómo poder mejorar el eje del Camí Real en todos sus tramos y principalmente en las zonas más degradadas.

Además, estudiando la Gran Vía de Levante de Barcelona, veremos cómo se integra o no esta actuación, que nos permite ver lo mismo en nuestro corredor y, como en el caso de Filadelfia, proponer mejoras de integración urbana.

Y tras estos análisis, con la visión de Jan Ghel en 'Ciudades para la gente' además de la perspectiva de Jane Jacobs, se realiza este análisis del Camí Real.

1.4. Fuentes

Las fuentes principales para la realización de este trabajo han sido, en primera instancia, el recorrer todo el eje realizando un reportaje fotográfico además de realizar anotaciones y croquis sobre el lugar y los apuntes de personas ajenas a la arquitectura que han aportado sus sensaciones sobre el espacio del eje. También, la búsqueda de cartografías e información del eje que han permitido la realización de este trabajo y redibujar todo el eje siguiendo la metodología gráfica de Denise Scott Brown, pero también con mi estilo propio.

Además de las fuentes primarias, se han consultado varios libros que proporcionan el marco teórico que se ha aplicado a este análisis. Serían 'Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica' de Robert Venturi y Denise Scott Brown, 'Muerte y vida de las grandes ciudades' de Jane Jacobs, 'Ciudades para la gente' de Jan Gehl y 'La calle y la casa: urbanismo de interiores' de Xavier Montenys.

2. APROXIMACIÓN AL ANÁLISIS URBANÍSTICO DEL EJE

2.1. La calle

La calle es el eje, el espacio, en el que junto a la plaza o el parque desarrollamos nuestra actividad colectiva. A partir de las calles se forma la ciudad, una trama de calles que generan la estructura urbana en la que se incluyen los edificios.

“La calle no es el ‘resto’, no es el vacío que existe entre las sólidas edificaciones; por el contrario, en cuanto que espacio, la calle es la que mantiene juntos a los edificios, los sujeta y los mantiene en equilibrio”¹

En un análisis de fondo y figura la calle, es el espacio ‘vacío’ que se deja en blanco, es espacio negativo, es el fondo, mientras que los edificios son la figura, el espacio positivo que se pinta. Si miramos el plano de Giovanni Battista Nolli de la ciudad de Roma se puede ver con claridad como el espacio público, la calle, las plazas y el interior de las iglesias no están rallados con una trama fina negra, como los edificios privados.

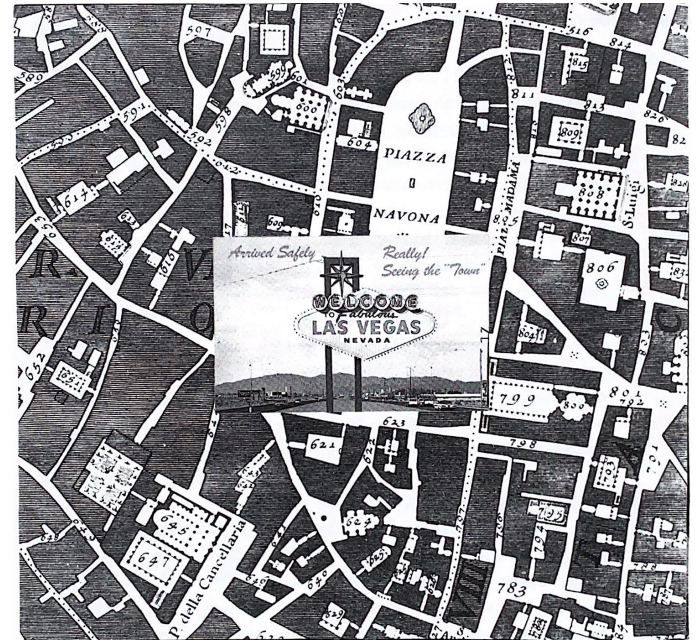


Fig. 2. Plano de Roma de Giovanni Battista Nolli (detalle).

1 Montey, Xavier. La calle y la casa: urbanismo de interiores. Book. Barcelona: Gustavo Gili, 2017, 9.

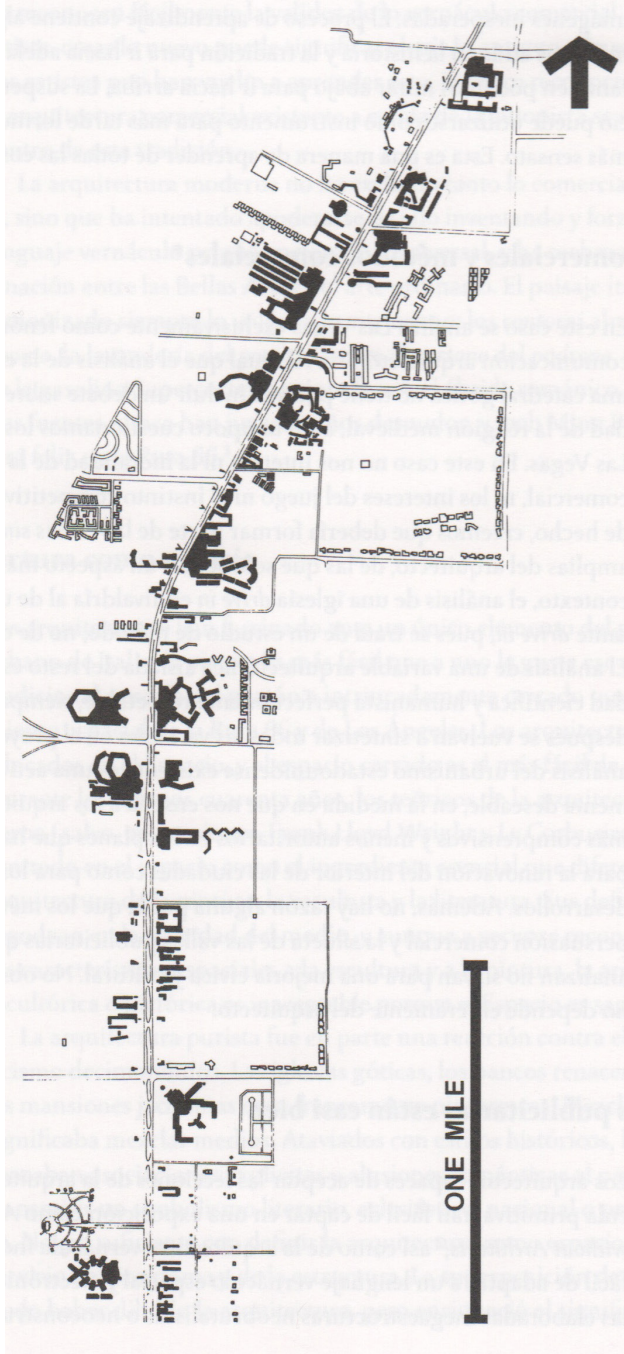


Fig. 1. Plano del Strip de Las Vegas

2.2. El Strip de Las Vegas

Con este plano ya nos adentramos en el análisis de la ciudad, del eje. En “Aprendiendo de Las Vegas” de Robert Venturi y Denise Scott Brown, el análisis del Strip comercial de Las Vegas es una comparativa con este plano de 1748. En el análisis del Strip se analiza la luz, los usos, el espacio y la actividad a partir de un método que crean estos dos autores, el modelo FFF, este método se basa en analizar la ciudad a partir de la fuerza económica y social, la función que se produce en el lugar y la forma del lugar que surge.

“La carretera 91 atraviesa Las Vegas y es el arquetipo del Strip comercial, fenómeno que se da aquí en su forma más pura e intensa. Creemos que la documentación y el análisis cuidadoso de su forma física son tan importantes para los arquitectos y los urbanistas de hoy como lo fueron los estudios de la Europa medieval y de la Grecia y Roma antiguas para generaciones anteriores. Este estudio ayudará a definir un nuevo tipo de forma urbana, radicalmente diferente del que conocemos, que surge en América y en Europa, una forma que estamos mal preparados para abordar y que, desde nuestra ignorancia, denominamos hoy como esparcimiento urbano. Uno de los objetivos de este estudio es llegar a comprender esa forma mediante una investigación sin prejuicios y no moralista, y comenzar a desarrollar nuevas técnicas para su manejo.”²

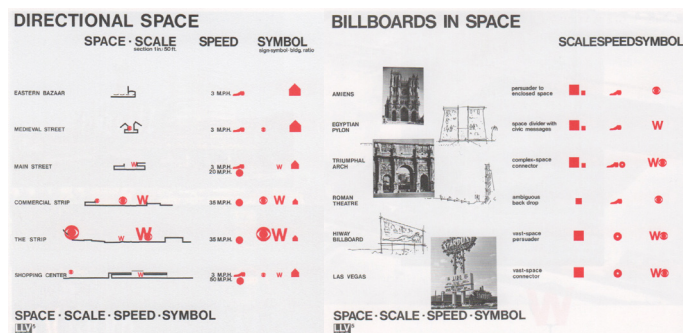


Fig. 3. Análisis comparativo de espacios direccionales

Fig. 4. Análisis comparativo de “vallas publicitarias” en el espacio

2 Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour. *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Book. Edited by Denise Scott Brown and Steven Izenour. 3a ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2016, 9.

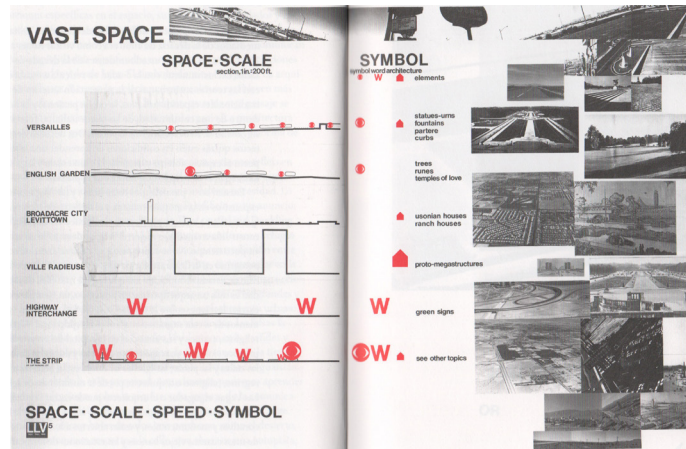


Fig. 5. Análisis comparativo de espacios extensos

El Strip se caracteriza por estar lleno de hoteles y casinos que dan al eje con un amplio aparcamiento delantero. Esto también provoca que los edificios tengan un efecto fachada en el que la parte formal, estética, da al eje mientras que a la calle trasera no hay ornamento. Son construcciones funcionales, como pasa en un parque de atracciones o en la calle del western.³

“Aun sabiendo que las calles que aparecen en los wésterns son una recreación, una escenografía. (...) Cuando en alguna escena se enfoca a las casas, vemos que se trata de simples construcciones de las que solo se insinúa una cubierta a dos aguas, y sus fachadas no son más que tapas decoradas. Estas fachadas se deben a la calle no al edificio y aumentan la teatralidad de este espacio.”⁴

Estos decorados que dan al eje se iluminan por la noche, creando un espectáculo visual importante y, a través del análisis comparativo de vallas publicitarias y el análisis de los niveles de iluminación del Strip, además de un recorrido fotográfico, se puede ver cuál es la cantidad de luz que provocan todos esos carteles y luces que decoran los edificios.

3 Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour. *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Book. Edited by Denise Scott Brown and Steven Izenour. 3a ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2016, 134-36.

4 Monteys, Xavier. *La calle y la casa: urbanismo de interiores*. Book. Barcelona: Gustavo Gili, 2017, 24.

En el eje comercial no existe un orden claro en el paisaje. Se distinguen dos tipos de orden visual en el que el primero es el orden normal de una calle, la parte pública, y el otro es el orden visual formado por los edificios y letreros, la parte privada.⁵

“A lo largo del Strip no es necesaria la proximidad inmediata de usos afines, como sucede en la calle principal donde uno camina de una tienda a otra, pues en el Strip la interacción la llevan a cabo el coche y la autopista. Uno conduce de un casino a otro, incluso cuando éstos están contiguos, por la distancia que los separa, y nunca viene mal una gasolinera en medio”⁶

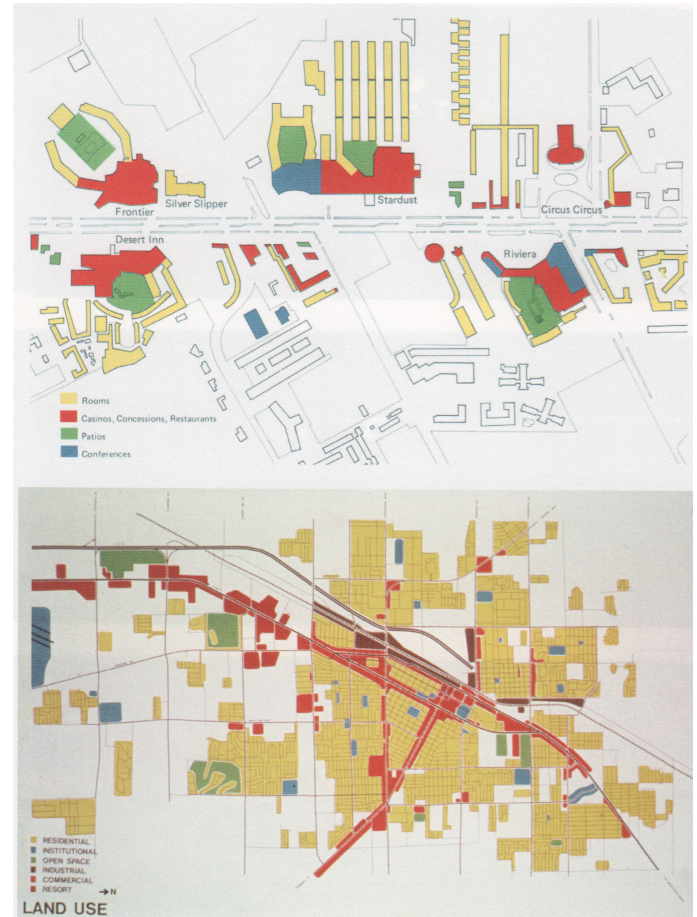
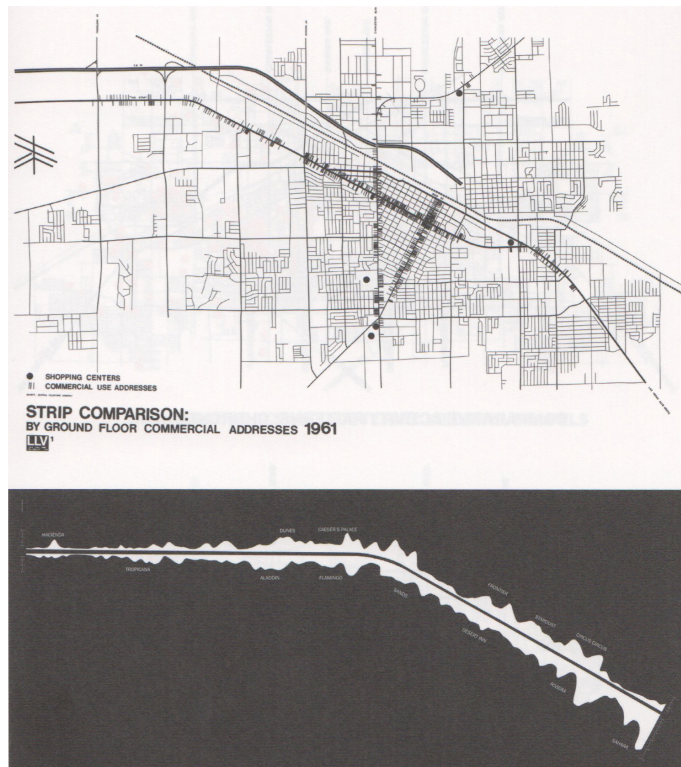


Fig. 6. Plano con el emplazamiento de establecimientos comerciales en planta baja, en tres vías comerciales de Las Vegas

Fig. 7. Niveles de iluminación del Strip

Fig. 8. Plano del Strip de Las Vegas, con los usos de los edificios

Fig. 9. Plano de usos del Ayuntamiento de Las Vegas

5 Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour. Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica. Book. Edited by Denise Scott Brown and Steven Izenour. 3a ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2016, 41.

6 Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour. Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica. Book. Edited by Denise Scott Brown and Steven Izenour. 3a ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2016, 52.



Fig. 10. *Strip superior, terrenos sin construir*



Fig. 11. *Edificios*



Fig. 12. *Asfalto*

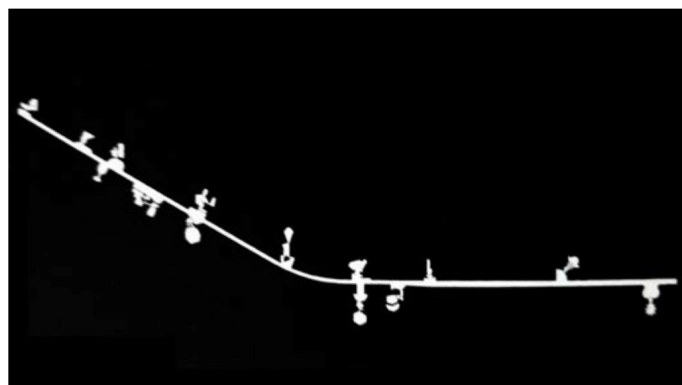


Fig. 13. *Espacio ceremonial*



Fig. 14. *Coches*



Fig. 15. *Las Vegas de Giovanni Battista Nolli*

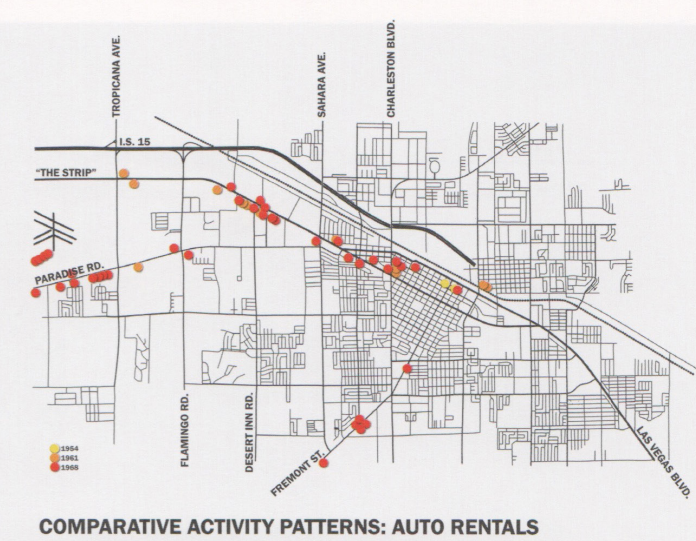
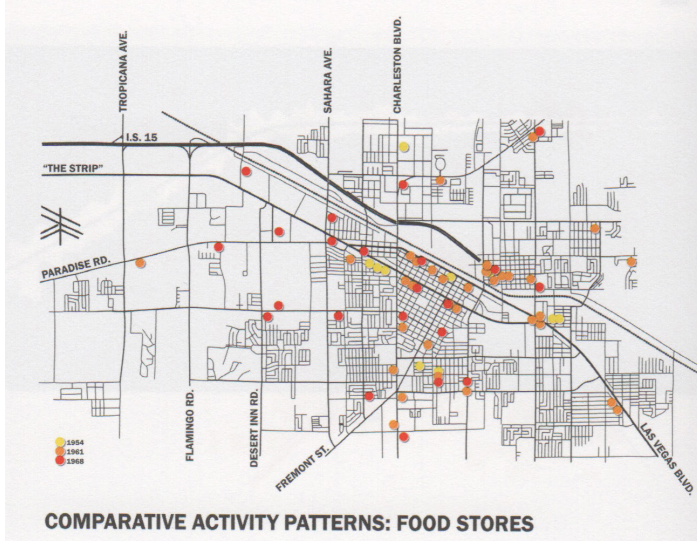
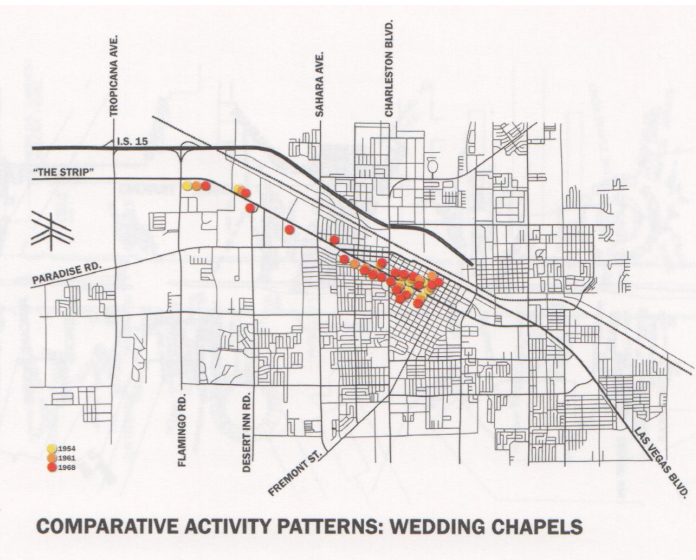
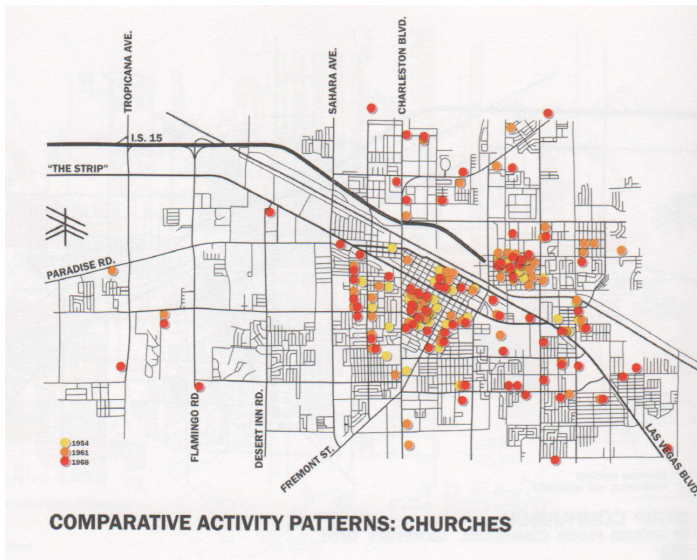


Fig. 16. Planos con esquemas comparativos de actividades: distribución de iglesias, tiendas de alimentación, capillas nupciales y agencias de alquiler de coches

2.3. South Street de Filadelfia

Además de analizar e intervenir en Las Vegas, Robert Venturi y Denise Scott Brown trabajaron en Filadelfia analizando la South Street a petición de la Crosstown Community ya que, se iba a construir una autopista de circunvalación, la Crosstown Expressway, que iba a destruir esta calle y toda la comunidad que, pese a estar degradada, vivía allí.

“La autovía amenazaba a unas 6.000 personas, la mayoría pobres, para las que no había vivienda pública. Los trabajadores sociales sentían que la comunidad necesitaba presentar su propio plan mostrando lo que South Street podía ser sin la autovía.”⁷

Como en Las Vegas, utilizaron su método FFF para realizar el análisis y, a través de un recorrido fotográfico, fotografiando todas las fachadas del eje, además de los croquis y planos, entendieron la situación y se centraron en mejorar las condiciones de vida en esta calle tan degradada.

Se abrió la comunicación entre los diferentes agentes que intervinieron en el caso como la comunidad de vecinos, los técnicos municipales y los trabajadores sociales.

“El foco principal estaba puesto en la rehabilitación de vivienda para propietarios e inquilinos con baja renta, con las correspondientes mejoras en el barrio y con el mínimo número de realojos. El segundo foco era la mejora económica y social a través del aumento del empleo local y la posesión de negocios y viviendas locales. La propuesta puso el control del planeamiento de la zona en las manos de la comunidad, permitiéndole recibir ingresos y beneficios de la promoción urbanística, y rehabilitó la Calle Sur como la ‘franja central’ de una vida comercial, cultural y fundamental.”⁸

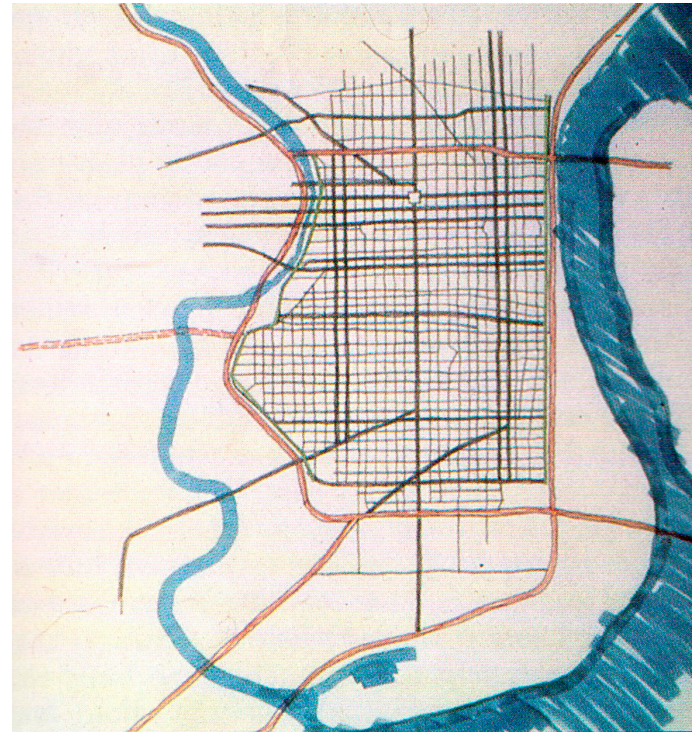


Fig. 17. South Central Traffic patterns

7 López García, Marta. “The Philadelphia Crosstown Community.” Hiden Architecture, April 4, 2020. <http://hiddenarchitecture.net/the-philadelphia-crosstown-community/>.

8 López García, Marta. “The Philadelphia Crosstown Community.” Hiden Architecture, April 4, 2020. <http://hiddenarchitecture.net/the-philadelphia-crosstown-community/>.

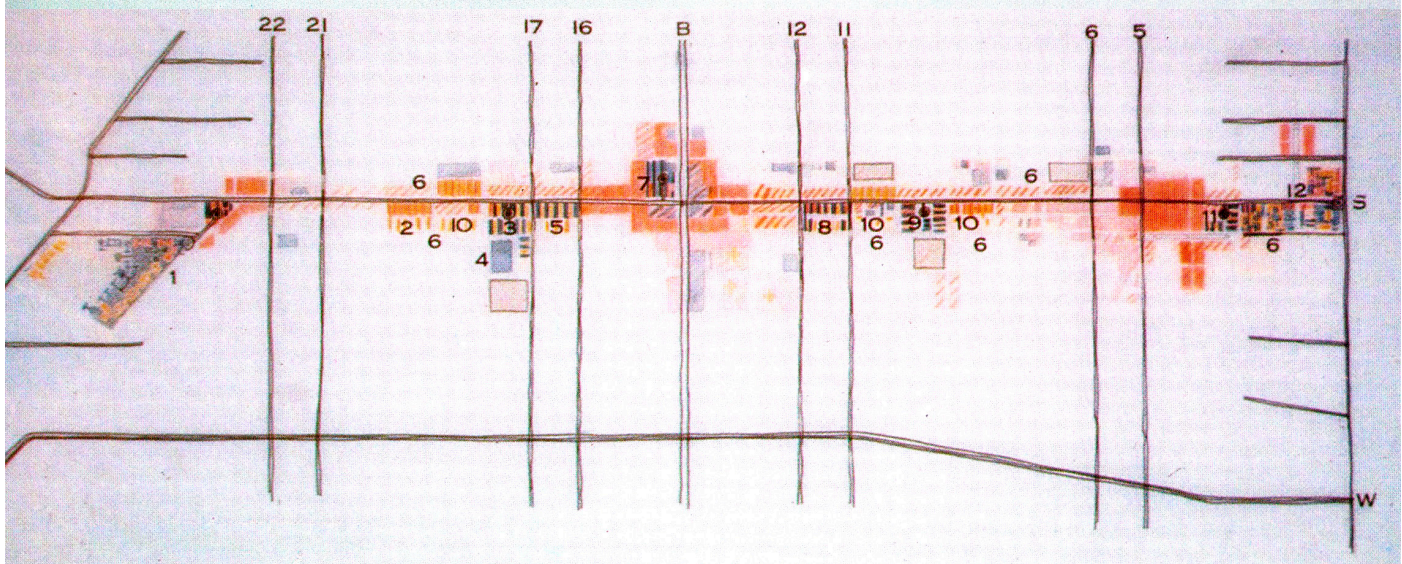
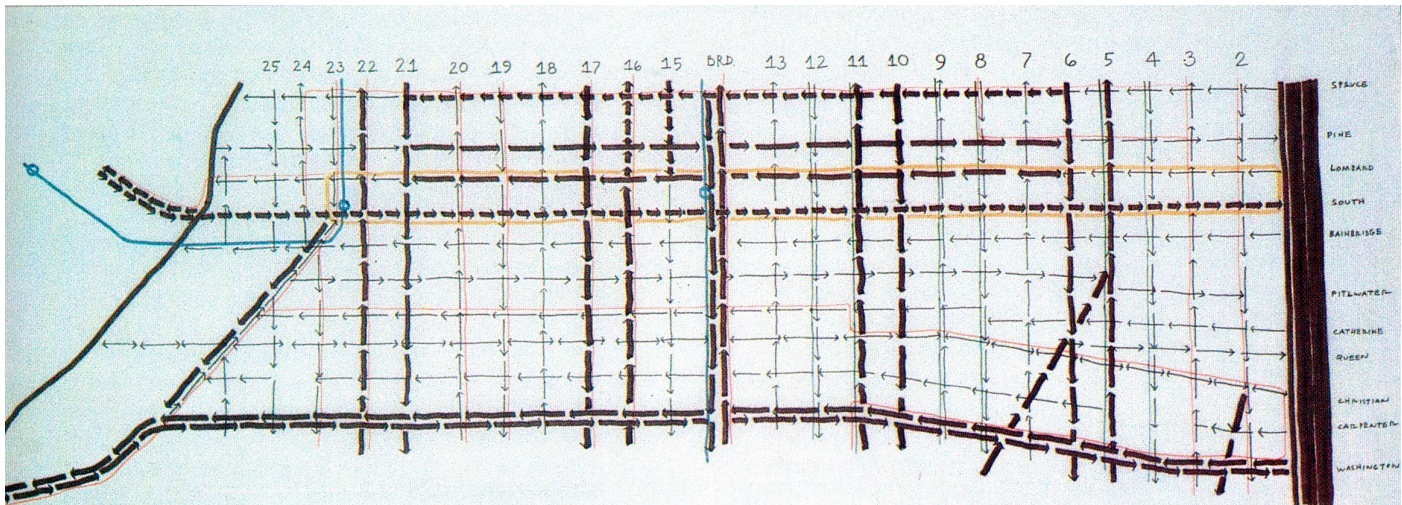


Fig. 18. Crosstown Corridor Traffic patterns

Fig. 19. South Street Activities map

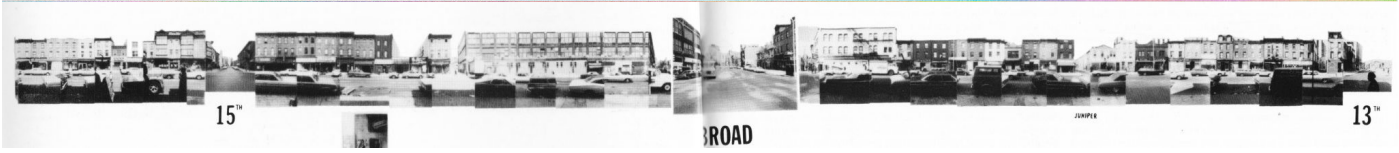
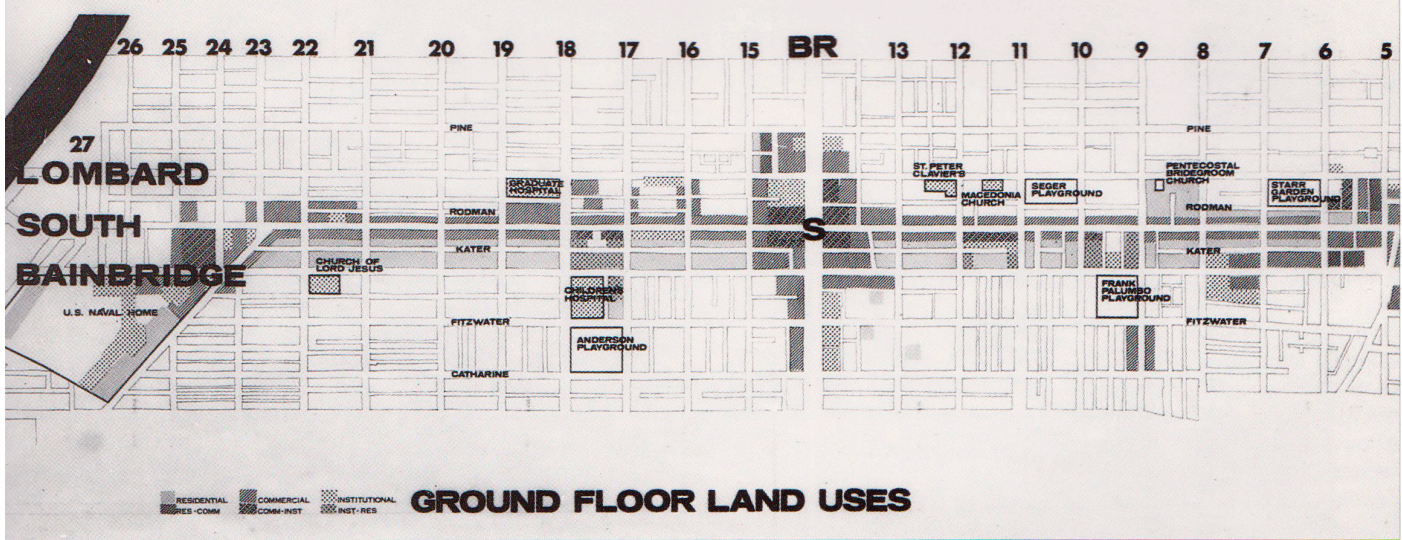
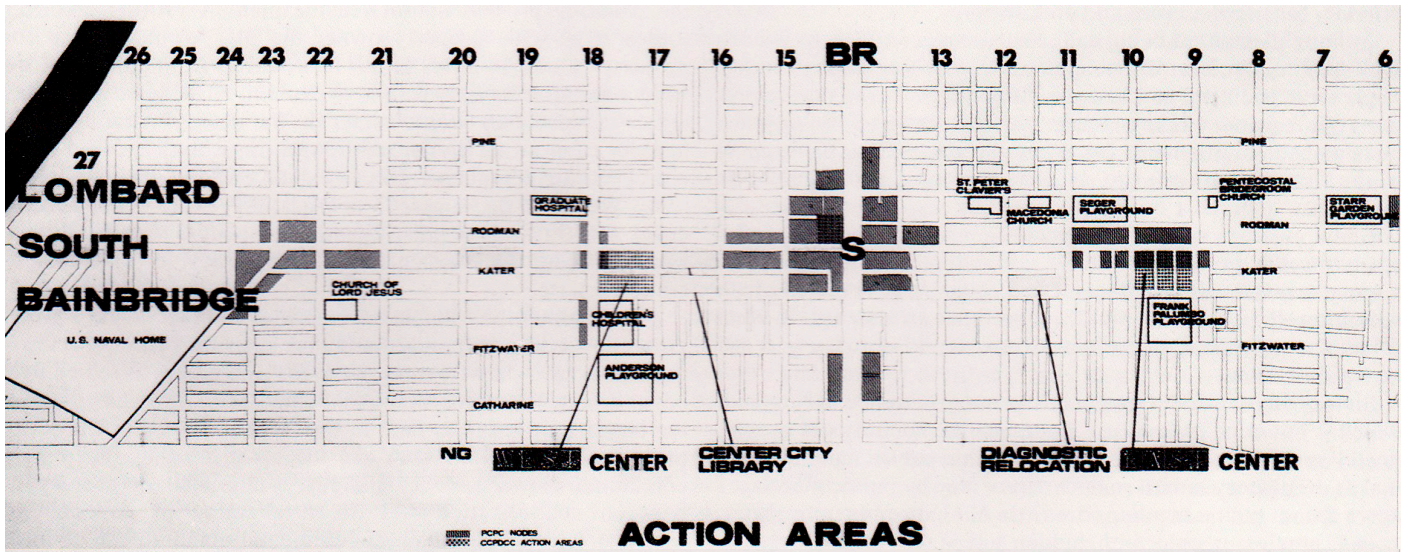


Fig. 20. Activities Map showing East and West centres

Fig. 21. Ground Floor Land Use map

Fig. 22. Photomontage

2.4. Gran Vía de Levante de Barcelona

En la Gran Vía de Levante en Barcelona se puede ver una reforma que llevó al eje de ser una autopista urbana a un espacio de calidad en el que Julián Quiroz analiza la actuación de los arquitectos Andreu Arriola y Carmen Fiol para ver si el eje se puede inscribir como espacio público de calidad.

“Este trabajo pretende hacer un análisis valorativo sobre un corredor vial para comprender si dicho proyecto es capaz de inscribirse en una red consolidada y si es un proyecto de calidad (la red que conforman los espacios públicos de la ciudad de Barcelona) o si por el contrario crea barreras, segregación o discontinuidad en el territorio (falta de conexiones entre ejes o falta de espacios ancla) y no permite la permeabilidad entre modos de circulación en relación con las escalas.”⁹

Su análisis busca comprender si la actuación funciona desde las escalas de barrio, ciudad y territorio a partir de tres análisis descriptivos como son el análisis de conectividad, el de elementos de composición y el paisajístico.

El análisis de conectividad busca comprender cómo se conectan los nodos importantes a partir de las circulaciones peatonales, transporte rodado y público, aparte de ver cómo es su accesibilidad.

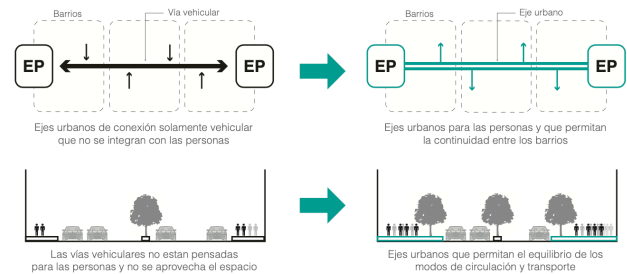
En el estudio de elementos de composición y del paisaje analiza la materialidad, la distribución y la sección, contempla la distribución de los elementos que lo componen.

“En esta escala se hace una mirada a la zonificación y distribución de los elementos característicos del proyecto como son las áreas verdes, las áreas de descanso y las áreas de los demás servicios que ofrece el proyecto.”¹⁰

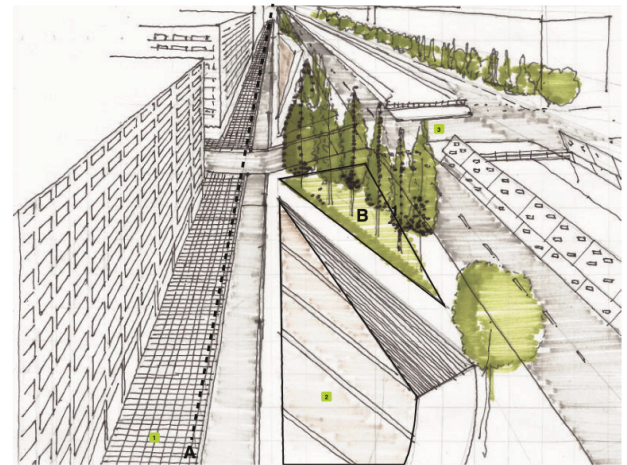
9 Quiroz Díaz, Julián. “El eje urbano de la Gran Vía de Levante como espacio público de calidad. Análisis de la articulación y su buen funcionamiento con la red urbana.” 2016, 13.

10 Quiroz Díaz, Julián. “El eje urbano de la Gran Vía de Levante como espacio público de calidad. Análisis de la articulación y su buen funcionamiento con la red urbana.” 2016, 68.

Articulación de los ejes urbanos en la ciudad para las personas



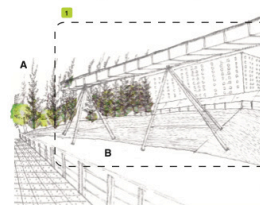
Perspectiva 1 - Gran Vía - C/Espronceda



- A Eje continuo de árboles sobre andén peatonal - costado edificios
- B Conformación de refugios naturales con geometría as tr
- 1 Andén peatonal con panot 30x30 cm
- 2 Pavimento de sauló en las zonas de permanencia
- 3 Árboles como puntos de referencia en el lugar

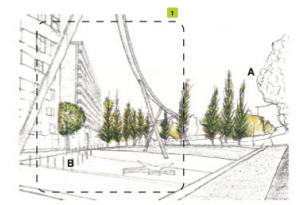
Elementos que resaltan en la imagen del proyecto

Estanque de agua - Carrer de Espronceda



- A Los árboles marcan un ritmo continuo en el proyecto
- B El agua permite generar un espacio más agradable
- 1 Conjugación de elementos como unidad de paisaje

Luminaria orgánica - Carrer de Espronceda



- A Los árboles marcan fondos verdes en la perspectiva
- B Mimetización de elementos artificiales y naturales
- 1 Conjugación de elementos como unidad de paisaje

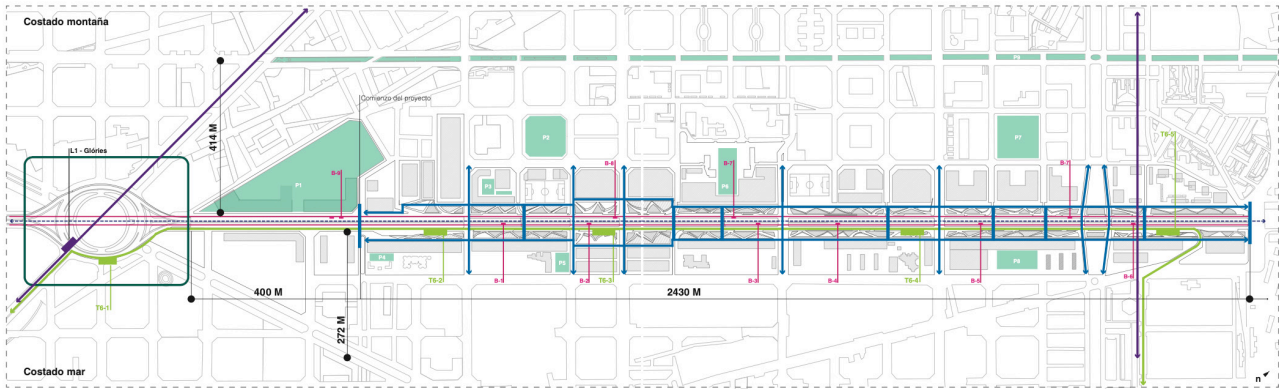
Fig. 23. Articulación de ejes urbanos en la ciudad de las personas

Fig. 24. Análisis paisajístico

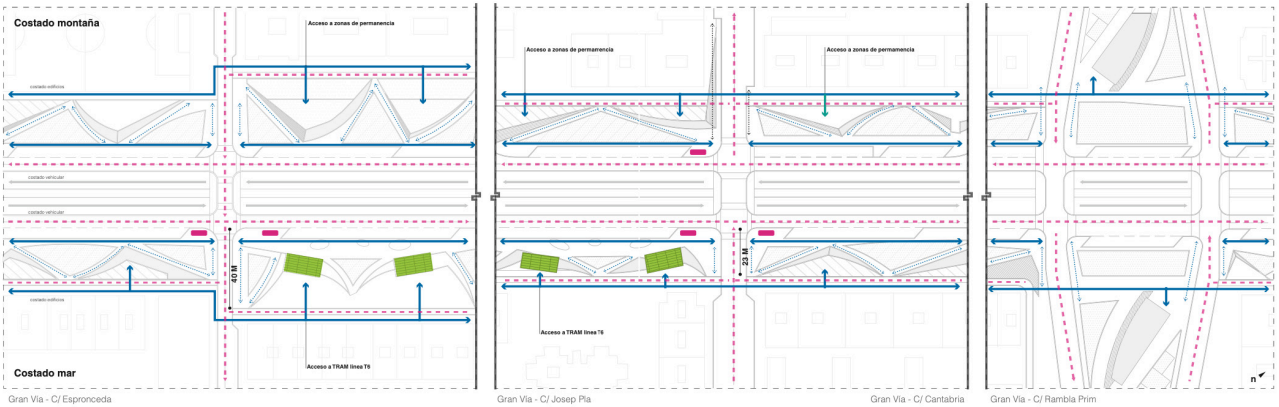
Fig. 25. Análisis de conectividad

Fig. 26. Análisis de composición

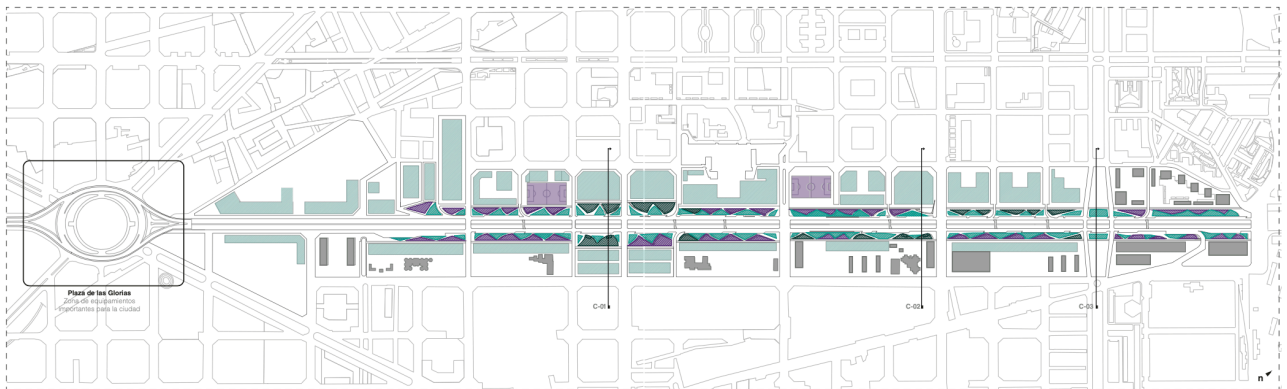
Analisis de conectividad Escala metropolitana



Analisis de conectividad Escala urbana



Análisis de composición Escala metropolitana



Usos y zonas que plantea el proyecto



Zonas con mayor cantidad de espacio por uso



Usos con mayor área en el sector



3. ANÁLISIS GENERAL DEL EJE

El eje de Camí Real se escoge por las particularidades que presenta, pues vemos que es una de las calles más largas de Valencia, uno de los corredores que vertebran el área metropolitana de Valencia y, debido a esto, para poder realizar un diagnóstico y proponer unas estrategias a la hora de intervenir, se realiza un estudio urbano.

El análisis es fundamental para realizar una buena intervención urbana, sin esto no podemos saber cuál es el estado actual de la zona de actuación y las problemáticas de la gente que lo habita.

“Un adecuado trabajo de planeamiento y diseño es la clave para cerrar esta brecha urbana; es asimismo una herramienta esencial para poder pensar en ciudades más inclusivas, más conscientes del medioambiente, vibrantes desde el punto de vista económico, y culturalmente significativas y seguras para todos. Para que este proceso sea efectivo, las disciplinas técnicas deben ser activas, enfocándose en la sostenibilidad y en el establecimiento de conexiones entre las personas que se interesen en crear oportunidades económicas y en cuidar el medioambiente, siempre partiendo del interés por el individuo.”¹¹

Con este análisis nos adentramos en su forma y su estructura, pero empezando el trabajo desde la calle, paseándolo, para entender desde la vista del peatón como funciona, para después, meternos en el plano a escala 1:125.000.

“Si queremos que las ciudades y los edificios se conviertan en lugares atractivos para que las personas los usen, habrá que tratar consistentemente a la escala humana de un modo nuevo. Trabajar con esta escala es la faceta más dificultosa y sensible de todas las que aparecen en el proceso de planeamiento. Si esta tarea es ignorada o fracasa, la vida urbana nunca tendrá oportunidad de florecer. La extendida práctica de moldear las ciudades desde arriba y desde afuera debe ser reemplazada con nuevos procedimientos que vayan desde abajo y desde adentro, en línea con el siguiente principio: primero la vida, después el espacio y por último los edificios.”¹²

Toda investigación urbana necesita analizar el contexto histórico para entender la morfología de la zona de intervención pues sin esta información, no podemos entender la actividad que se genera en el entorno ni cual es la causa de las heridas y vacíos que existen.

El fondo y la forma urbana son elementos que se analizan desde arriba, desde el plano, pero al igual que Giovanni Battista Nolli, en su plano de Roma, no sólo se hace desde arriba pues, en su caso, es imposible dejar en blanco el interior de las iglesias.

Con este análisis desde la calle, es importante documentar todo ese recorrido por el eje mediante la fotografía, ya que la cámara lo capta todo y, además de analizar la forma, nos permite observar el tráfico, la luz, la actividad y el estado de las calles, como veremos en el último apartado de este análisis.

11 Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, pt. Introducción.

12 Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 198.

3.1. Análisis histórico

La evolución histórica del eje es clave para entender su funcionamiento, su actividad y su estructura. Analizaremos cual ha sido la importancia de este corredor durante el crecimiento de Valencia y los distintos pueblos desde la época romana hasta la actualidad.

En época romana y época musulmana, se fundan los núcleos de los 7 municipios conectados por este eje. Tras sus fundaciones vemos como se expanden y van formando esta vía de comunicación hasta la actualidad, donde vemos zonas muy compactas y consolidadas, zonas vacías y zonas dejadas.

La información obtenida para este estudio es escasa en los pueblos del sur, en cambio, de Valencia hay más contenido que nos permite conocer su historia. Veremos cómo desde 1812 podemos ver a estos municipios aparecer en las cartografías, mientras que Valencia aparece ya en 1608 cartografiada. A partir de estos mapas, las ortofotos de 1946, 2000, 2006, 2015 y 2021, además de los vuelos anteriores al año 2000, se elabora un plano de manchas y líneas, dónde se observa cómo han crecido estos núcleos urbanos, la aparición del ferrocarril, los ejes de comunicación actuales y el nuevo cauce del Turia.

Con toda esta información gráfica se podrá entender que nos ha llevado a tener una morfología urbana como la que desgranaremos en el análisis de la forma urbana y entenderemos la actividad del recorrido fotográfico.

3.1.1. VALENCIA

Valencia se funda en el 138 a.C. como Valentia Edetanorum en época del Imperio Romano. Se sitúa en una de las terrazas del Turia y tiene una estructura típica romana, con su cardo (eje N-S), que sería la actual calle Salvador, y el decumano (eje E-O), que sería la calle Caballeros, siendo la plaza de la Almoina el centro de este asentamiento.

La ciudad se encontraba en un punto estratégico, cerca del mar y con la Vía Augusta que conectaba Roma con Andalucía. Podríamos decir que nuestro eje nace aquí, en la Almoina ya que, la Vía Augusta pasa por el cardo, sería desde esta plaza, el foro, donde comienza nuestro eje hacia el sur.¹³

Posteriormente a los romanos, en el año 714 d.C. la ciudad pasa a manos musulmanas y se le cambia el nombre a Balansiya. La ciudad va creciendo hasta que en el siglo XI se construyen unas nuevas murallas.¹⁴

Tras la conquista, la ciudad sigue creciendo hasta la necesidad de ampliar sus murallas (construidas en 1356-1370 y derribadas en 1864), esta muralla cristiana



Carto. 1. Cartografía 1608

¹³ Sanchis Guarnier, Manuel. La ciudad de Valencia: síntesis de historia y de geografía urbana. Book. 2a ed. Valentiae; 1. Valencia: IRTA, 2007, 9-10.

¹⁴ Sanchis Guarnier, Manuel. La ciudad de Valencia: síntesis de historia y de geografía urbana. Book. 2a ed. Valentiae; 1. Valencia: IRTA, 2007, 22-29.

es la que vemos en la cartografía de 1608, que iría por la calle Xàtiva, Colón, General Palanca, Pintor López, Conde de Trénor, Blanquería y Guillem de Castro. En esta cartografía ya vemos que la calle San Vicente es un eje muy importante en la ciudad, que cuenta con una puerta de acceso y un arrabal que continúa el camino extramuros de la ciudad, como pasa con el arrabal de Quart o el de Serranos.¹⁵

En 1858 la ciudad se ve con la necesidad de crecer fuera de la muralla y se construye el primer ensanche hasta las grandes vías de Fernando el Católico y Marqués del Turia. Y no será hasta 1910 que se plantea el segundo ensanche que llegaría hasta las avenidas, de Pérez Galdós y de Peris y Valero.¹⁶

Tras el desarrollo de los dos ensanches, vemos como pequeños núcleos urbanos se integran en la trama como pasa con Ruzafa, Patraix o Monteolivete y las estaciones de tren de Norte y Aragón se encuentran en medio, dividiendo el conjunto. En el vuelo de 1944 o la ortofoto del 46 se puede ver como se consolida el ensanche y que el eje tenía edificaciones a un lado y a otro, discurriendo paralelo a la vía de tren de Xàtiva.

Si avanzamos hasta el 2000, vemos que desde 1946 hasta la fecha, Valencia había crecido en gran medida, actualmente, si miramos la edad de los edificios de la ciudad, la mayoría son de esta época.

“Entre los años 60 y 70 se levantaron la mayoría de las viviendas de la ciudad. En 2019 casi la mitad de los edificios tienen más de 50 años, según datos del censo municipal. Son los barrios de La Seu, el Carmen, o el Mercat los que acumulan inmuebles de mayor edad.”¹⁷

¹⁵ Sanchis Guarnier, Manuel. La ciudad de Valencia: síntesis de historia y de geografía urbana. Book. 2a ed. Valentiae; 1. Valencia: IRTA, 2007, 79-83.

¹⁶ El Ensanche de la ciudad de Valencia de 1884. Book. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos, 1984, 19-24.

¹⁷ Guadalajara, Mar. “Valencia Se Hace Vieja.” Las Provincias. July 6, 2019. <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/valencia-vieja-20190706004450-ntvo.html>.

A partir del 2000 vemos como grandes avenidas se van gestando, como las de Tomás Salas, Tres Cruces o Fernando Martorell, generando una ronda sur paralela al nuevo cauce. La ciudad iba avanzando hacia este nuevo cauce y dando forma al barrio de San Marcelino y Creu Coberta.

Desde el 2000 hasta hoy, el crecimiento de la ciudad en el eje no ha sido notable, pero sí lo ha sido las infraestructuras ferroviarias que pasan entre la cruz cubierta y el nuevo cauce, con la creación de la línea de alta velocidad y el soterramiento de las vías por debajo del encuentro de la CV-400 con la calle San Vicente.



Orto. 1. Vuelo 1944

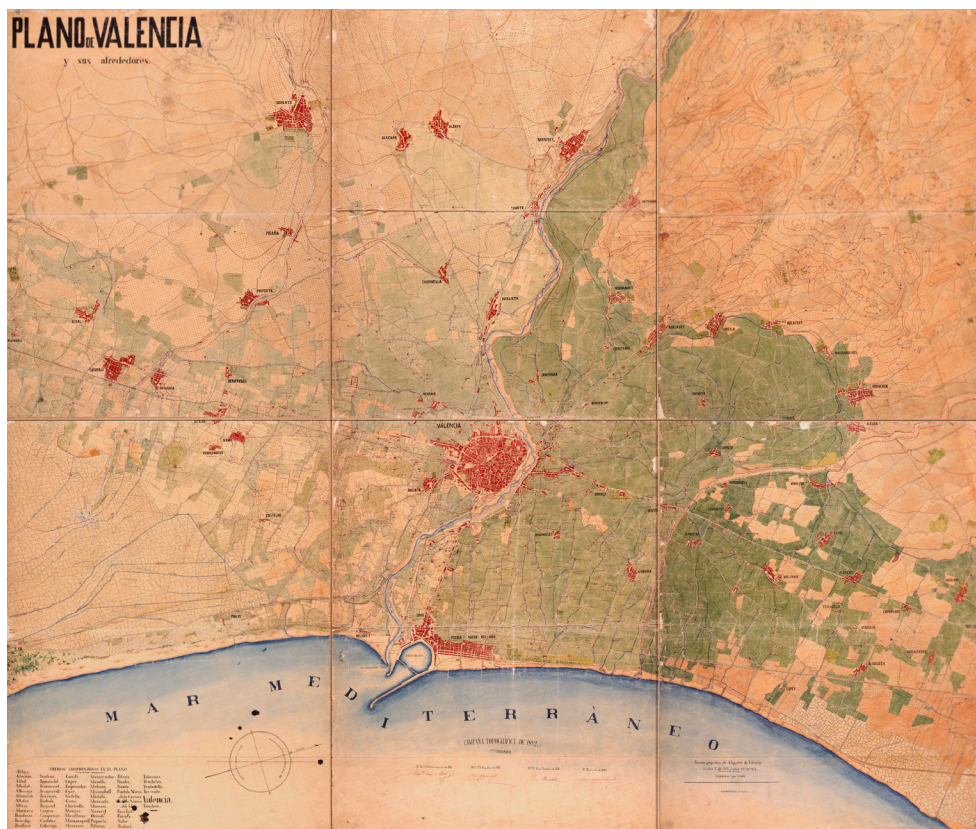
3.1.2. ALFAFAR

Alfafar surge como alquería árabe entre los siglos IX y X d.C., siendo una agrupación de casas pequeñas de agricultores. Tras la conquista, esta alquería pasa a manos cristianas y no veremos la conexión de este núcleo urbano con el eje hasta el siglo XX, como el resto de los pueblos, éste tampoco estaba conectado con el camino real.¹⁸

Es a partir de la llegada del ferrocarril cuando Alfafar crece hacia el oeste, pegándose a la vía y la traspasa a partir de 1920 uniéndose con Benetússer por la

calle Jaime el Conquistador. Es con el desarrollismo franquista de los 60 que aparecen los barrios de Orba y, posteriormente, el de Alfalares, dos barrios situados al otro lado de las vías del tren y que le dan conexión a este municipio con el eje.

También es a partir de esta época, cuando empiezan a desarrollarse los polígonos industriales de Sedaví hasta Albal y el área comercial con la construcción del MN4 en 2003 e IKEA en 2014.



Carto. 2. Cartografía 1882

¹⁸ Madoz, Pascual. Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar. Book. Madrid: Madoz, 1849a, 529-30.

3.1.4. BENETÚSSER

El asentamiento de Benetússer aparece con la casa de un caudillo omeya y empieza a poblarse en 1250. Posteriormente, esta alquería pasa a manos cristianas tras la conquista y va creciendo hasta unirse con el eje y con Alfafar por la calle Jaime el Conquistador, como vemos en la cartografía de 1882. Como el resto de las alquerías, tampoco estaba conectada con el eje hasta esa fecha.²⁰



Orto.2. Ortofoto 2006

²⁰ Madoz, Pascual. Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar. Book. Madrid: Madoz, 1849c, 204.

A partir de 1882 vemos un crecimiento del núcleo urbano hacia las vías del ferrocarril, que marcarían el límite entre Benetússer y Alfafar, el cual, iría rodeando a Benetússer por el norte y el sur impidiendo su crecimiento horizontal, puesto que, por el otro lado, el oeste, está Paiporta.

Por tanto, desde la conexión entre Alfafar y Benetússer por esa calle perpendicular al eje, éste último, se vincula completamente al eje, dando como resultado la actividad que posteriormente se analizará en el recorrido fotográfico.

3.1.5. MASSANASSA

Massanassa, a diferencia de los tres municipios ya mencionados antes, este sí que está conectado con el eje desde su fundación, como los anteriores, comienza siendo una alquería de agricultores pegada al camino de la Vía Augusta, con hospedaje para los viajeros.²¹

Durante el reinado de Carlos III, se construye el camino real de Madrid, atravesando el núcleo urbano, pasando por el mismo lugar que la calzada romana, y el puente de piedra que une Massanassa con Catarroja.

El pueblo se va expandiendo a norte, este y oeste hasta llegar al ferrocarril, el cual delimita la zona urbana del polígono, al igual que marca el límite la V-31 entre la industria y la huerta.

²¹ Madoz, Pascual. Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar. Book. Madrid: Madoz, 1850a, 279.

3.1.6. CATARROJA

El origen de Catarroja es anterior a las alquerías de Alfafar, Benetússer, Sedaví y Massanassa, pues existen asentamientos romanos como la villa romana, cerca del Centro de Salud y de SERVEF, y los yacimientos en el polígono o en el puerto de época republicana.²²

Y como pasa con Massanassa, Catarroja también es atravesada por el eje. Como vemos en la cartografía de 1821, Massanassa y Catarroja son los núcleos más grandes, sobre todo este último. Los dos, además, vemos que comparten la misma estructura, núcleo urbano al lado izquierdo de las vías y zona industrial entre la V-31 y el ferrocarril, con la huerta al lado derecho de la pista de Silla.

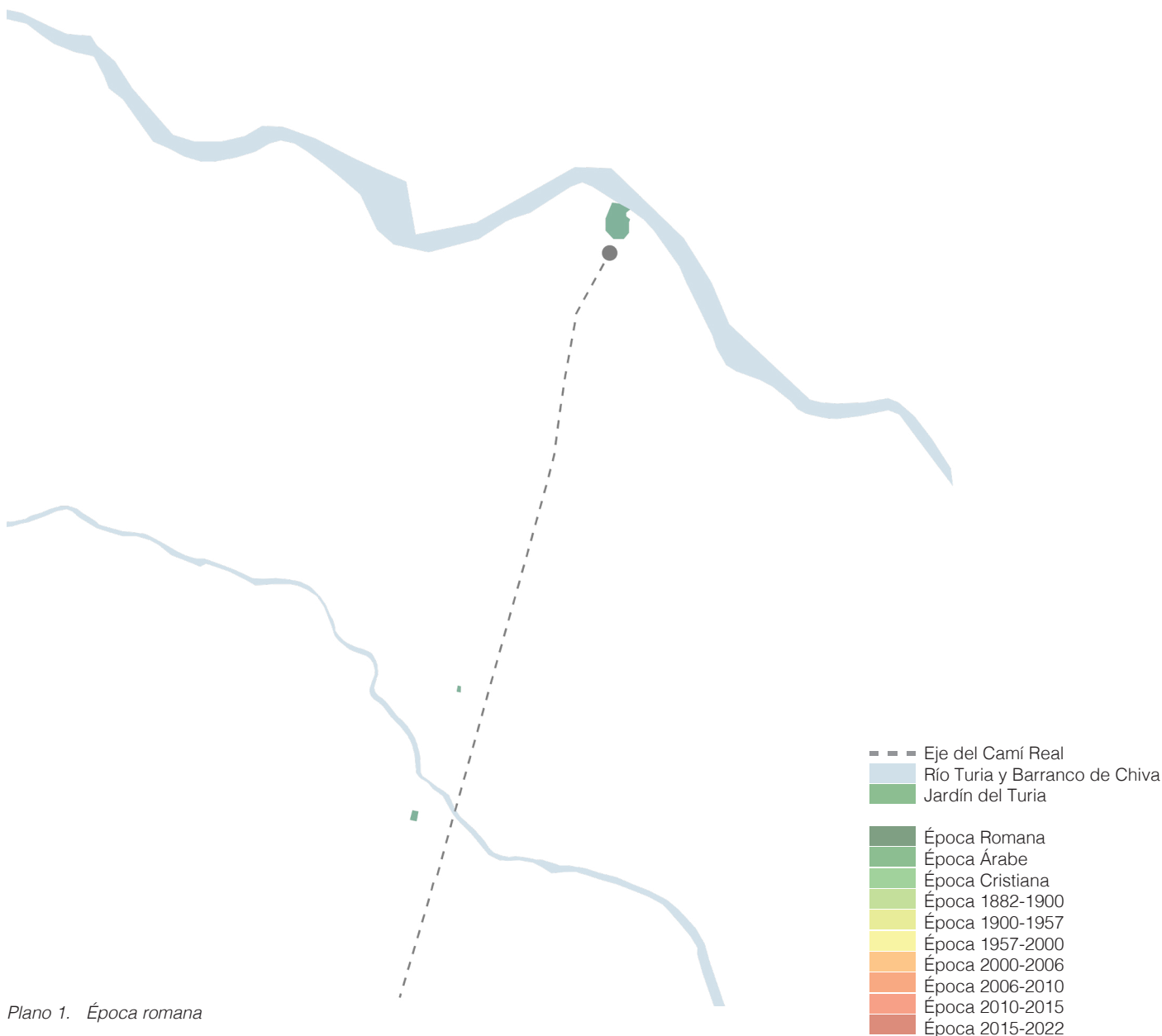
3.1.7. ALBAL

Albal también se funda como alquería árabe y desconectada del camino principal. Es el que realmente más alejado está, en sus orígenes, del eje, al cual comienza a unirse a través de la avenida Corts Valencianes a partir de 1939, para conectar el núcleo urbano con las pequeñas industrias que se estaban formando en el eje. Pero si nos fijamos en la ortofoto de 2021, Albal sólo tiene una o dos manzanas al lado este del eje, es decir, que pese a conectarse al eje, no es una arteria importante para el pueblo como puede serlo para Benetússer, Massanassa y Catarroja.²³

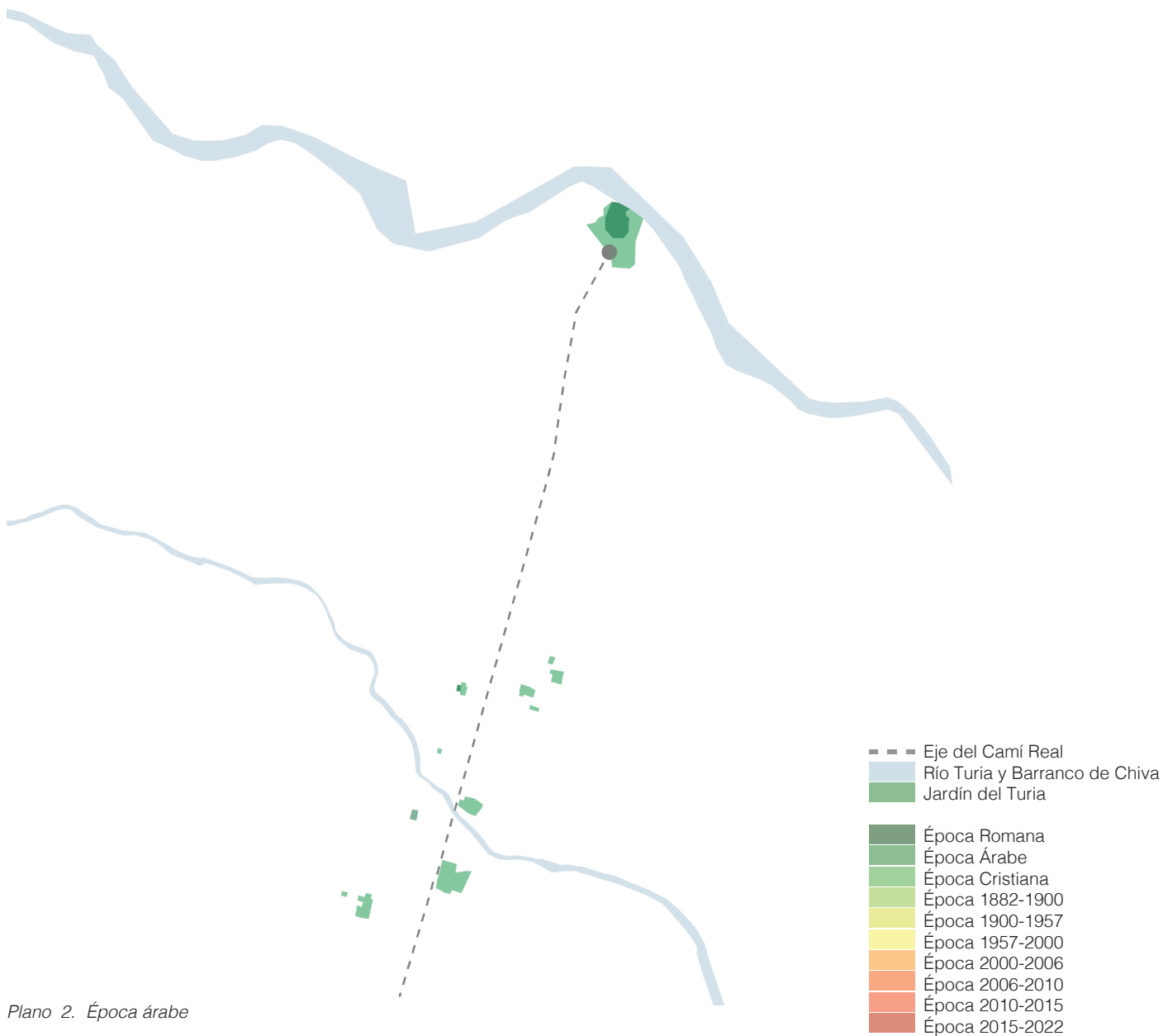
El pueblo tampoco está conectado al ferrocarril, pese a que lo atraviere como a los municipios anteriores. Y su polígono industrial se derramolla hacia el sur, contra el término de Beniparrell. En nuestro análisis, el fin del eje se sitúa en la glorieta que conecta la CV-33 con la avenida del Padre Carlos Ferris.

²² Madoz, Pascual. Diccionario geografico-estadistico-historico de España y sus posesiones de ultramar. Book. Madrid: Madoz, 1850b, 259-60.

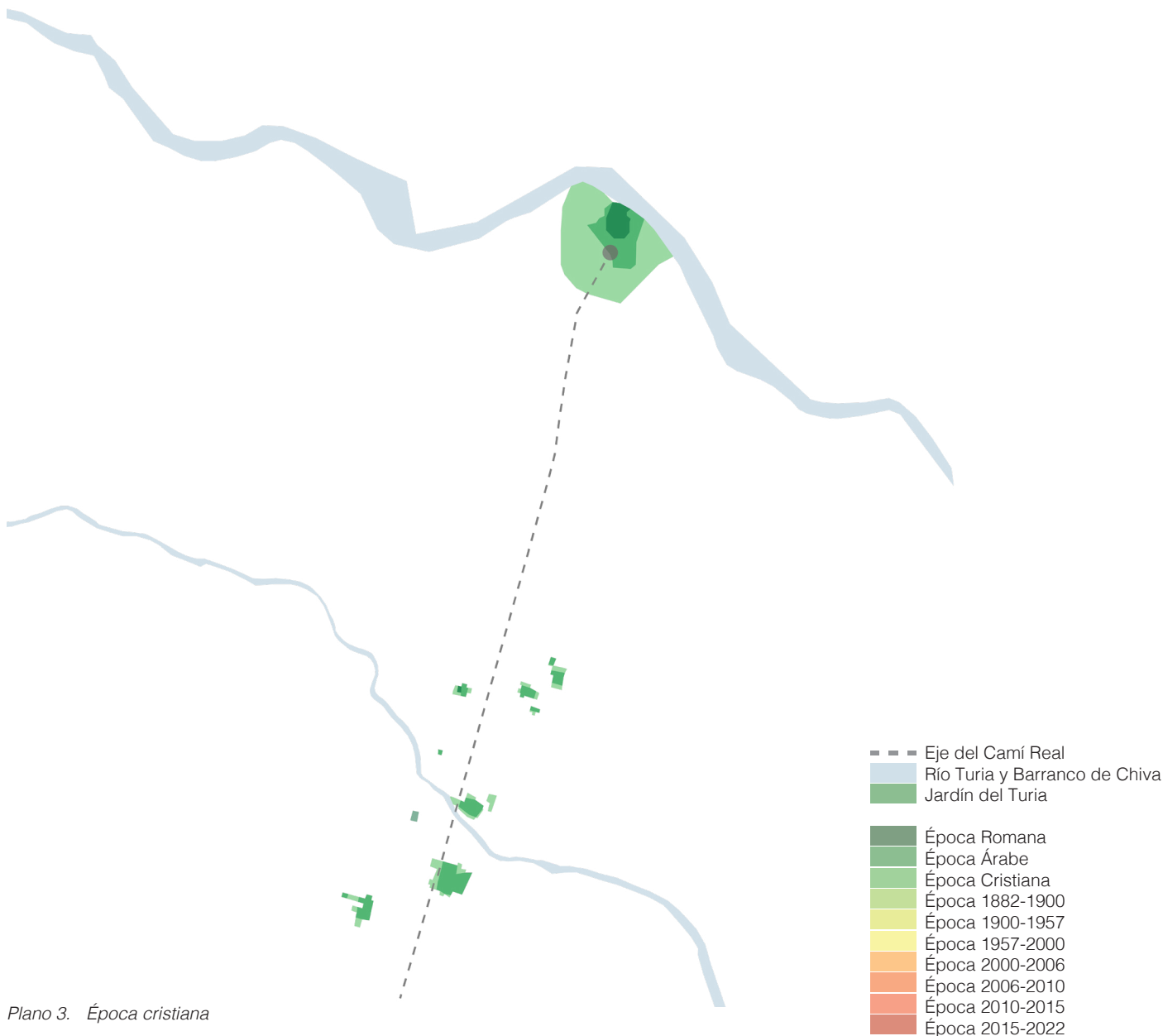
²³ Madoz, Pascual. Diccionario geografico-estadistico-historico de España y sus posesiones de ultramar. Book. Madrid: Madoz, 1845, 283.



Plano 1. Época romana



Plano 2. Época árabe



Plano 3. Época cristiana



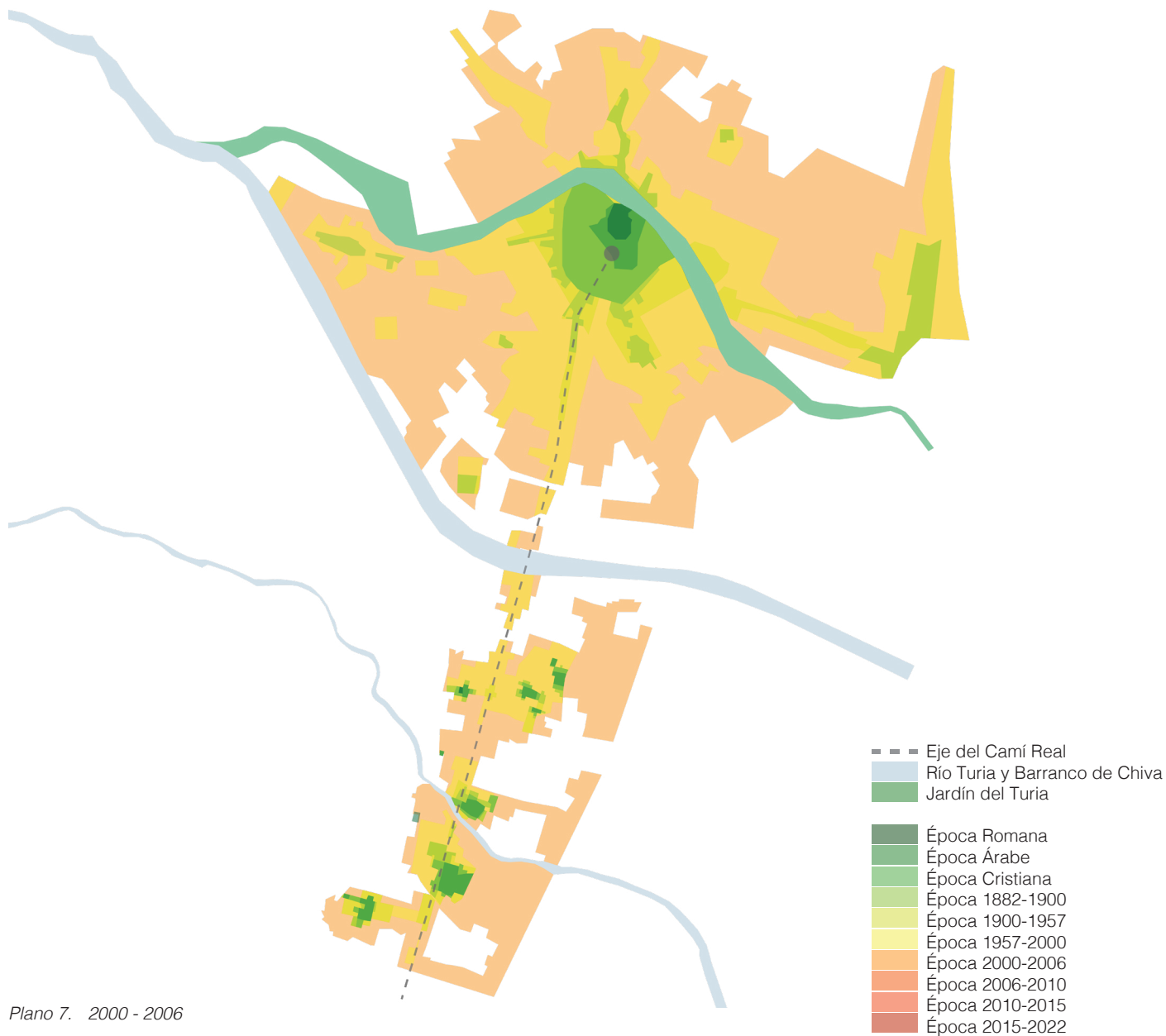
Plano 4. 1882-1900



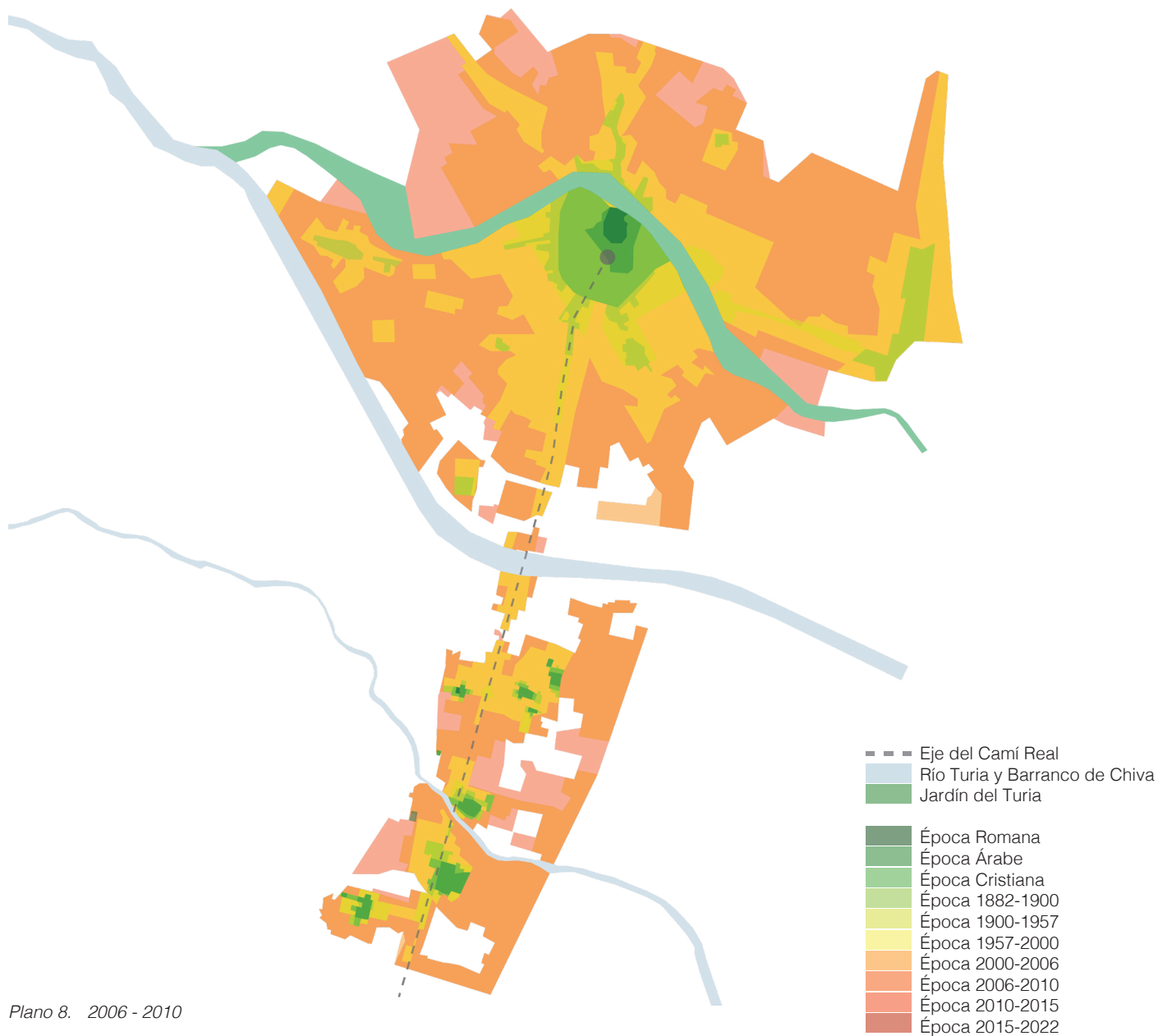
Plano 5. 1900 - 1956



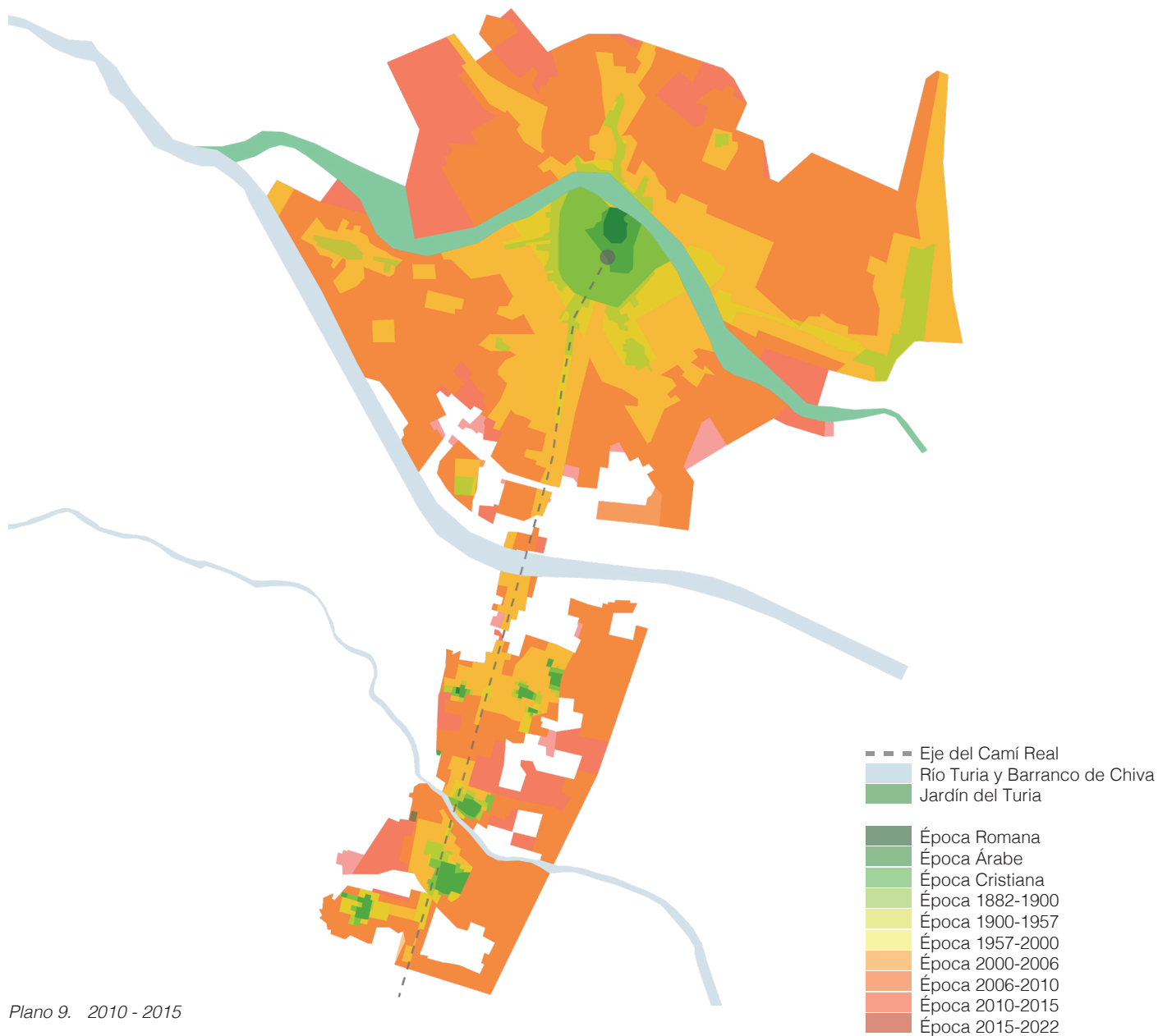
Plano 6. 1956 - 2000



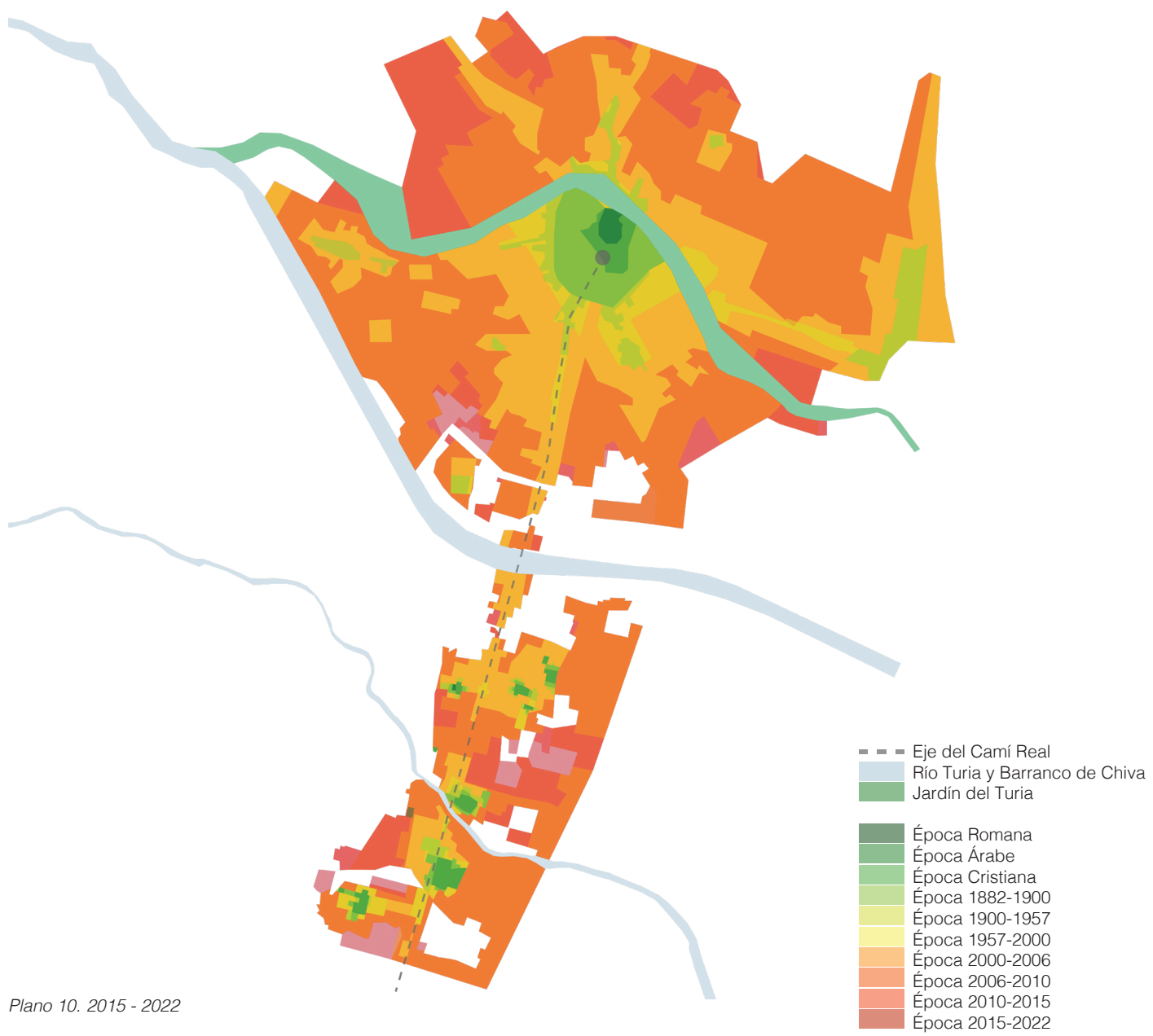
Plano 7. 2000 - 2006



Plano 8. 2006 - 2010



Plano 9. 2010 - 2015



Plano 10. 2015 - 2022

3.1.8. EL NUEVO CAUCE DEL TURIA

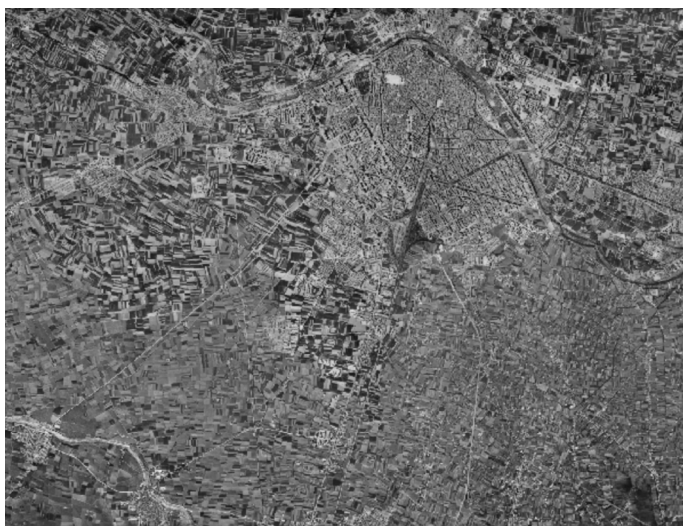
El Turia ha registrado varias riadas en su historia, como el Nilo, tras las fuertes lluvias el río se desborda hasta provocar inundaciones en la ciudad. En 1957 se produjo una de las riadas más grandes registradas. El 13 de octubre se produjeron unas precipitaciones elevadas aguas arriba que provocaron la subida del nivel del agua en la ciudad de Valencia, con esto, el río empezó a desbordarse causando grandes destrozos, excepto en la zona romana, demostrando la buena ubicación del asentamiento fundacional.²⁴

La inundación provocó muertes y grandes destrozos materiales en la ciudad y en la huerta, lo que llevó a que el gobierno central de Franco ideara una alternativa para el Turia. Se barajaron varias propuestas para el río y al final, se optó por el Plan Sur. Este plan optaba por crear un nuevo cauce por el sur de la ciudad, alejado del centro entre la huerta sur, evitando derribar la mayor cantidad de edificaciones existentes. Pero, aun así,

ciertas edificaciones, huertas y caminos desaparecieron como el camino de La Punta a Castellar-Oliveral, la conexión entre Nazaret y Pinedo, y la de Quart de Poblet y Mislata. Además, en el caso de nuestro eje, al ser una vía de gran importancia (N-340) se creó un puente que conectase La Torre con la Creu Coberta.²⁵

Este puente es uno de los que conectan las dos partes del nuevo cauce, pero la mayoría de los caminos históricos ya mencionados siguen sin haberse recuperado y, además, se han generado más barreras con las grandes vías de velocidad que se han construido en torno a este nuevo cauce como la CV-400, la V-301 y la V-30. Esta última, junto al cauce nuevo, provocar una barrera de grandes dimensiones que tampoco permiten a los habitantes de uno y otro lado disfrutar del río.

Actualmente, se está empezando a reflexionar qué hacer con el nuevo cauce, como naturalizarlo pues, su dimensión es excesiva para el caudal que soporta y se está viendo que no es tan útil como se ideó, que genera más conflictos que beneficios hidrológicos.



Orto.3. Ortofoto 1956

24 Romero Aloy, María Jesús, Mercedes Almenar-Muñoz, and Vicente Fullana Serra. "En Torno a La Riada de 1957 En La Ciudad de Valencia." Scripta Nova 23 (September 15, 2019). www.valencia.es/ayuntamiento/laciudad.insf/vDocumentos.



Orto. 4. Ortofoto 2000

25 Romero Aloy, María Jesús, Mercedes Almenar-Muñoz, and Vicente Fullana Serra. "En Torno a La Riada de 1957 En La Ciudad de Valencia." Scripta Nova 23 (September 15, 2019). www.valencia.es/ayuntamiento/laciudad.insf/vDocumentos.

3.1.9. EL FERROCARRIL

En marzo de 1852 se inaugura la línea de ferrocarril Valencia – Grao y, en octubre se empieza a inaugurar los tramos de la línea Valencia – Xàtiva. Estas dos líneas tendrían su estación terminal en la actual avenida del Marqués de Sotelo, aunque en 1898 comienza la construcción de la actual Estación del Norte que operaría completamente en 1917. Con la vía hacia Xàtiva el ferrocarril pasaría paralelo al eje de San Vicente parando en Alfafar/Benetússer, Massanassa y Catarroja.²⁶

Además de estas líneas, Valencia tendría las estaciones de Marxalenes (1888), Grao (1891) y del Trenet (1892) para ferrocarriles económicos de Valencia – Llíria, Bétera – Grao y Valencia – Rafelbuñol; la estación Central de Aragón (1899 - 1974) para ir a Calatayud y Zaragoza; la estación de Valencia y Aragón (1889) para ir a Llíria por Manises y, a partir de 1897, a Utiel; y la estación de Jesús (1893-1962) para ir a Villanueva de Castellón y a Nazaret (línea clausurada en 1957 tras la riada). Esta última estación se reubicó en 1962, siendo su emplazamiento la actual Biblioteca Municipal Germana de Foix. Como vemos, estas dos estaciones, la anterior y esta, se encontraban muy cerca del eje y, por tanto, sus ubicaciones, como la vía férrea a Nazaret y las vías de Utiel, atravesaban perpendicularmente a la calle San Vicente.²⁷

Estas líneas, además de los tranvías, creaban una red compleja de railes. A partir de 1987, las líneas de ferrocarril de Valencia al Grao, Llíria, Bétera, Rafelbunyo y Villanueva de Castellón pasaron a manos de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV). Con este traspaso y la prolongación de las líneas soterrándolas, se crea la red de Metrovalencia.²⁸

26 Aguilar Civera, Inmaculada. Historia de las estaciones: Arquitectura ferroviaria en Valencia. Book. Valencia: Diputación de Valencia, 1984, 31-38.

27 Aguilar Civera, Inmaculada. Historia de las estaciones: Arquitectura ferroviaria en Valencia. Book. Valencia: Diputación de Valencia, 1984, 61-109.

28 Orduña Padilla, Armando, Jairo Casares Blanco. "Historia de Los Ferrocarriles Regionales En La Comunidad Valenciana: Una Visión Territorial." Tst: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones 34 (2017), 140.

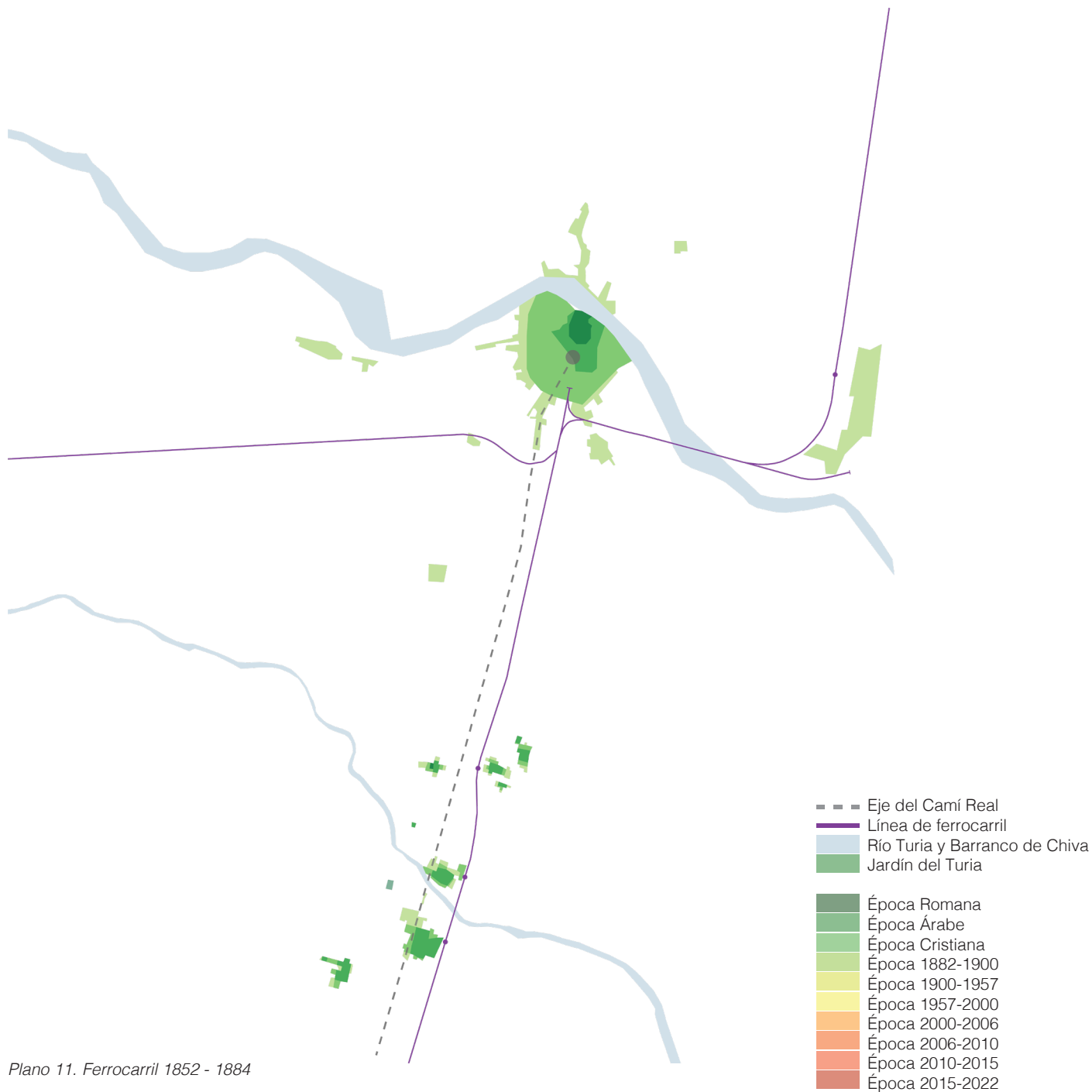
De esas cuatro estaciones terminales que vemos en las cartografías del siglo XIX, en el año 2000 vemos que sólo queda la Estación del Norte, retrasada hasta su ubicación actual en 1917. Tras esta nueva estación, Demetrio Ribes sitúa la playa de vías y la estación de mercancías, en el espacio del actual parque central y la estación de Joaquín Sorolla.²⁹

El nudo ferroviario pasó del parque central a su ubicación actual en el año 2000. En 2006 comienza a construirse la línea de AVE a Madrid hasta el año 2010 que se entierra tras el cementerio general hasta el canal de acceso para llegar a la Estación de Joaquín Sorolla, construida también en 2010.

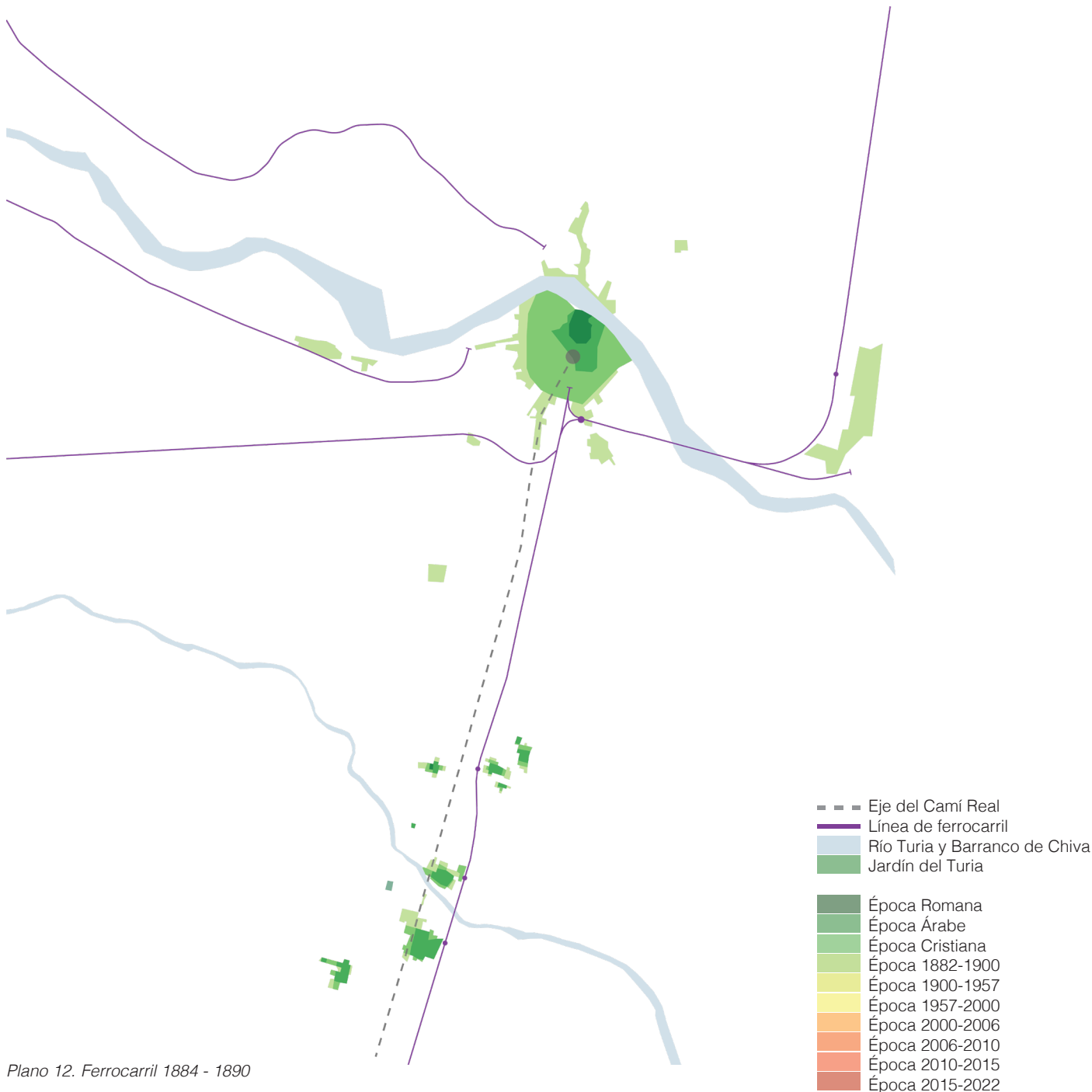
A diferencia de la franja que se produce entre el eje y las vías de ferrocarril al sur del cauce, que encontramos los núcleos urbanos de Catarroja y Massanassa, entre la estación de Sorolla y el cauce nuevo, este espacio se destina a uso industrial, un espacio con las fábricas de ferrocarriles MACOSA y la fábrica de cervezas Turia. Las cuales, cuando estaban en funcionamiento, generaban actividad en la zona, pero desde el cierre de éstas y de las instalaciones militares de artillería del otro lado del eje, se ha convertido en un espacio residual.

En esta franja entre las vías y el eje, a causa de los 3 nudos ferroviarios, las estaciones de mercancías y de alta velocidad, además de las fábricas, han dejado una huella muy importante en este tramo.

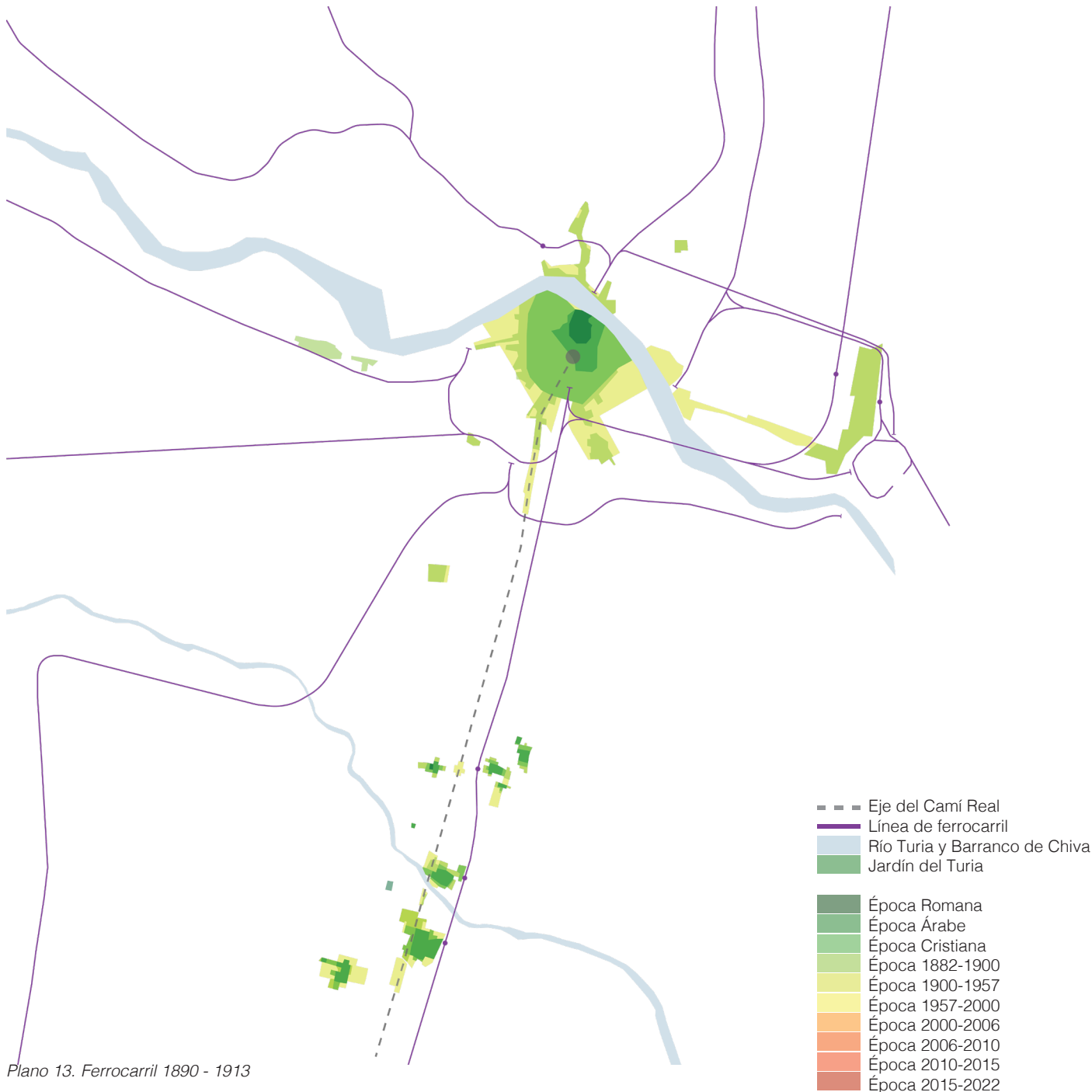
29 Aguilar Civera, Inmaculada. Historia de las estaciones: Arquitectura ferroviaria en Valencia. Book. Valencia: Diputación de Valencia, 1984, 115-116.



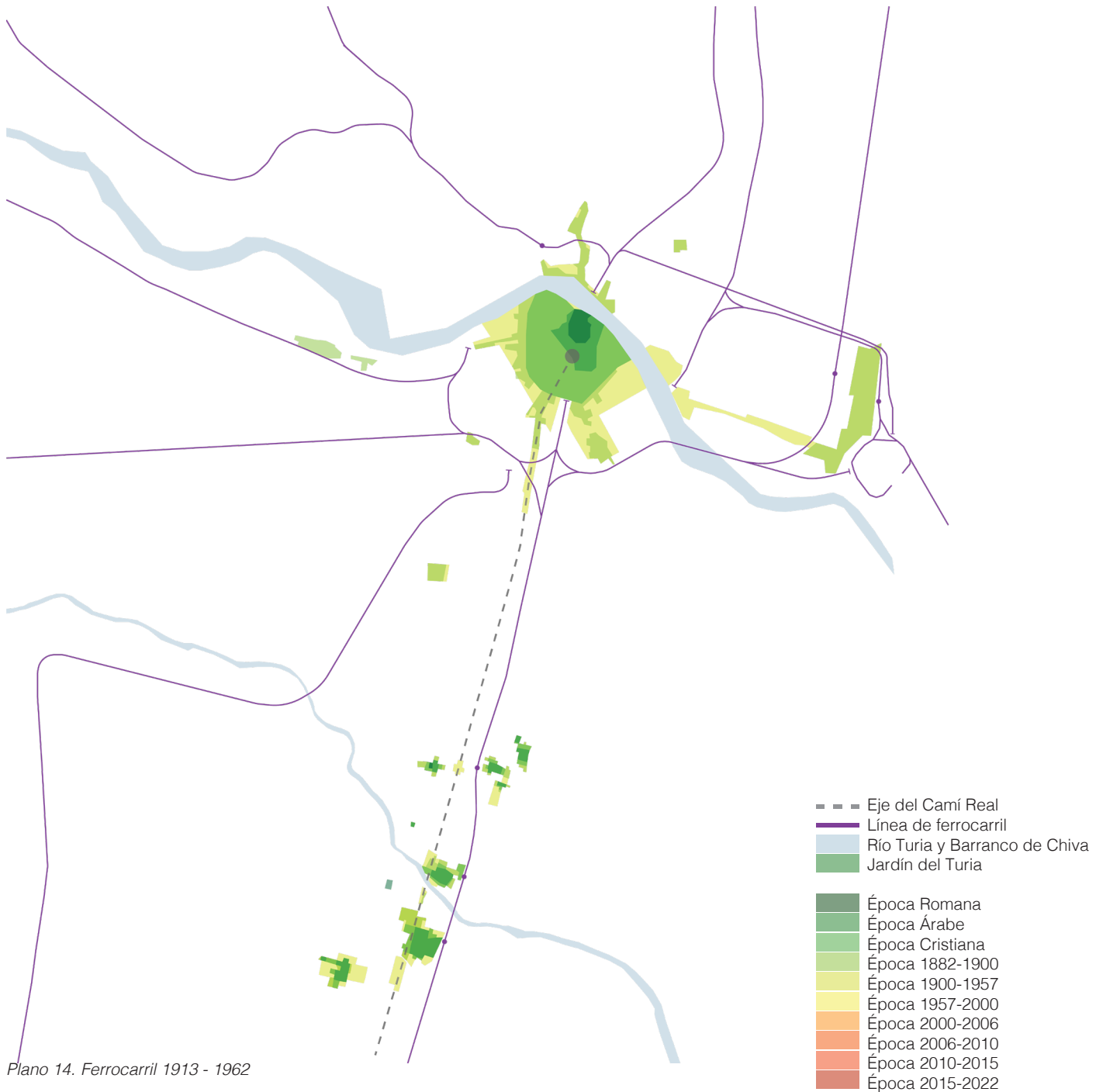
Plano 11. Ferrocarril 1852 - 1884



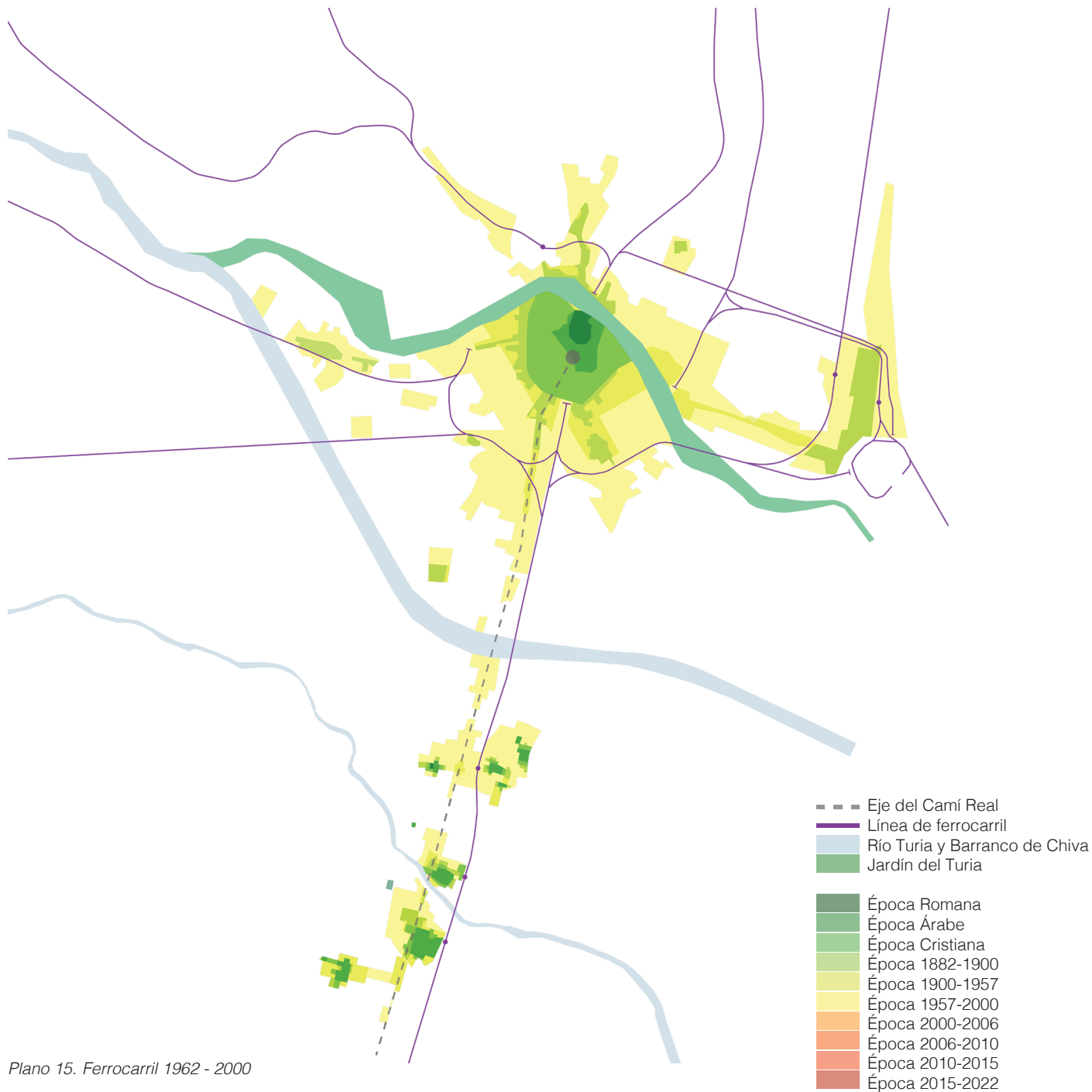
Plano 12. Ferrocarril 1884 - 1890



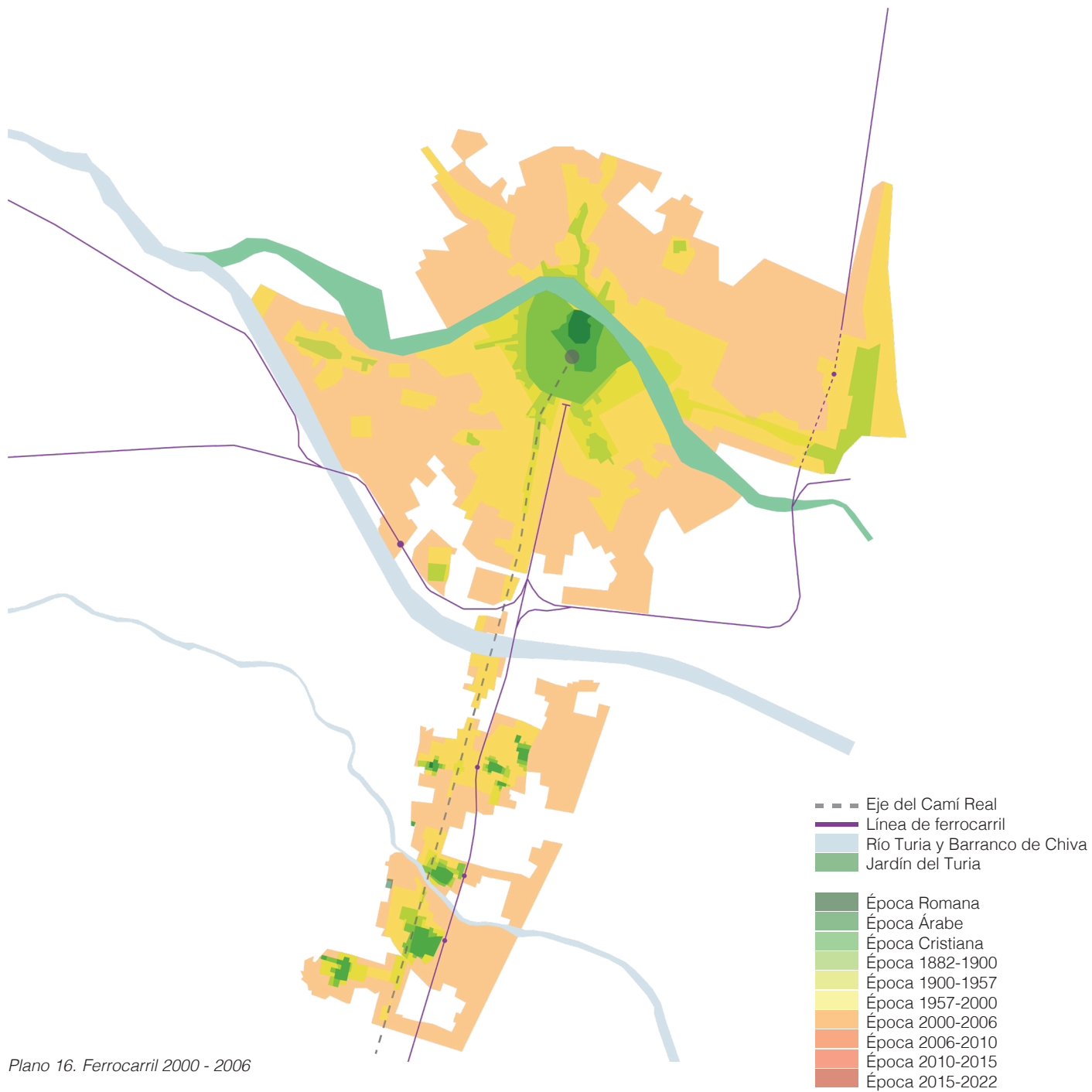
Plano 13. Ferrocarril 1890 - 1913



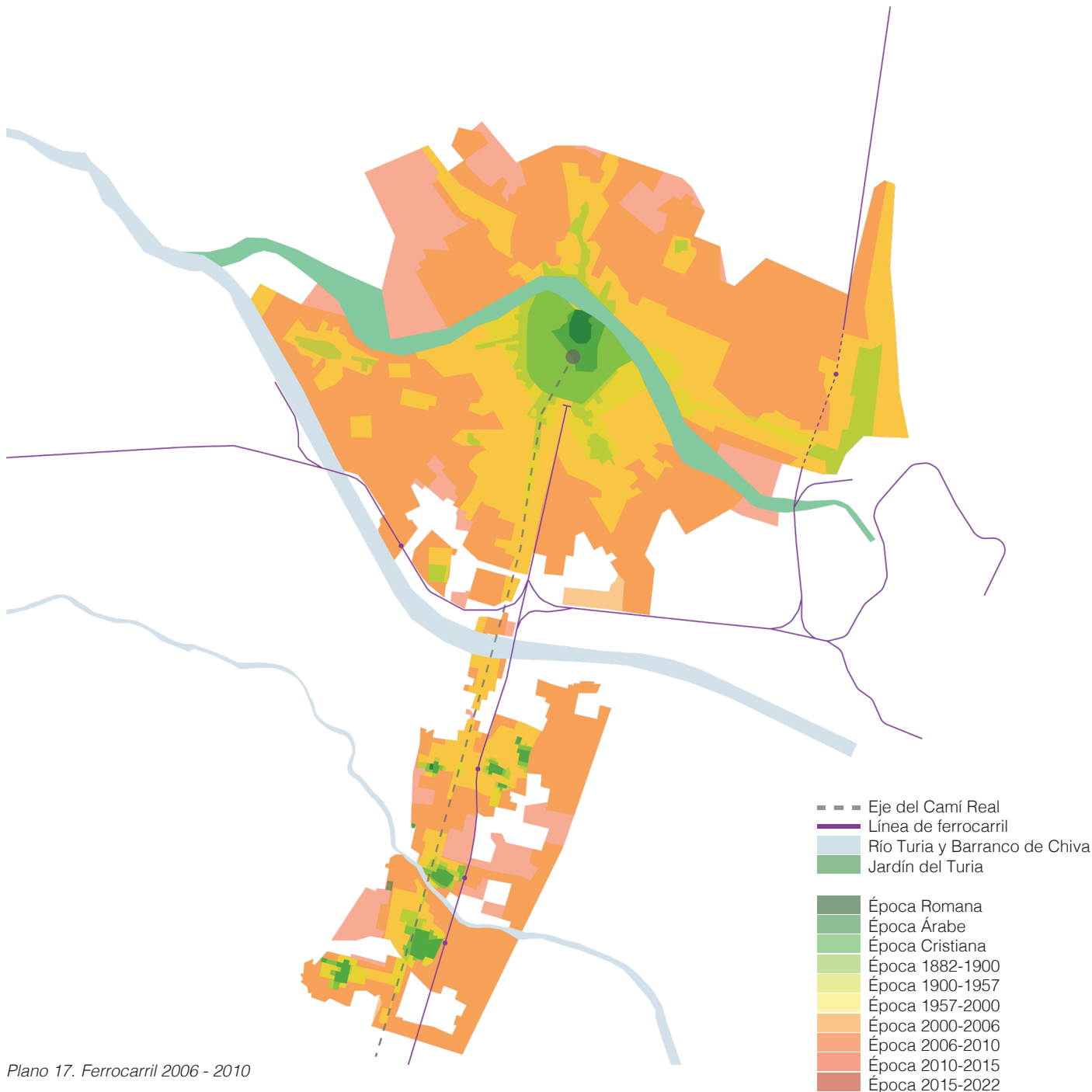
Plano 14. Ferrocarril 1913 - 1962



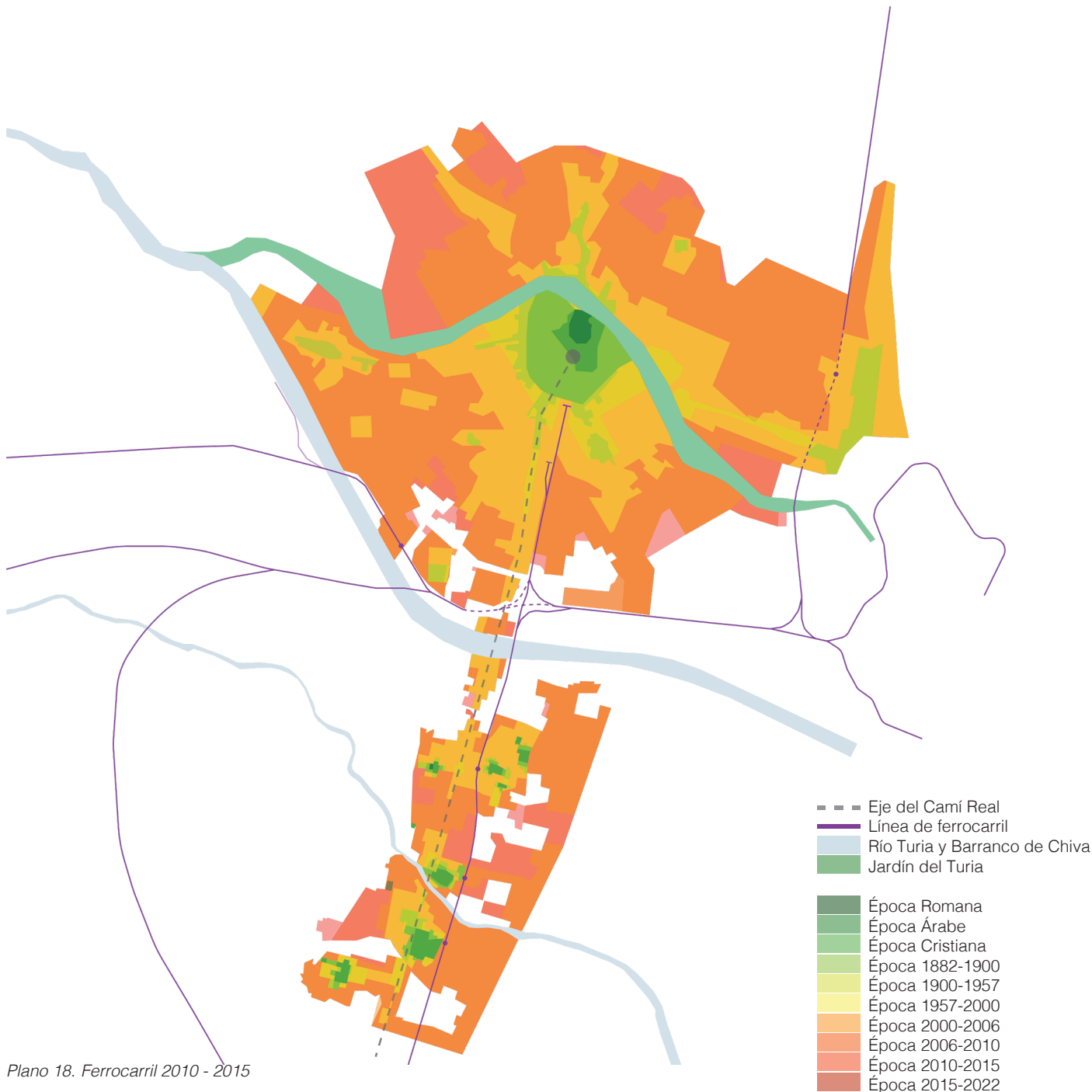
Plano 15. Ferrocarril 1962 - 2000



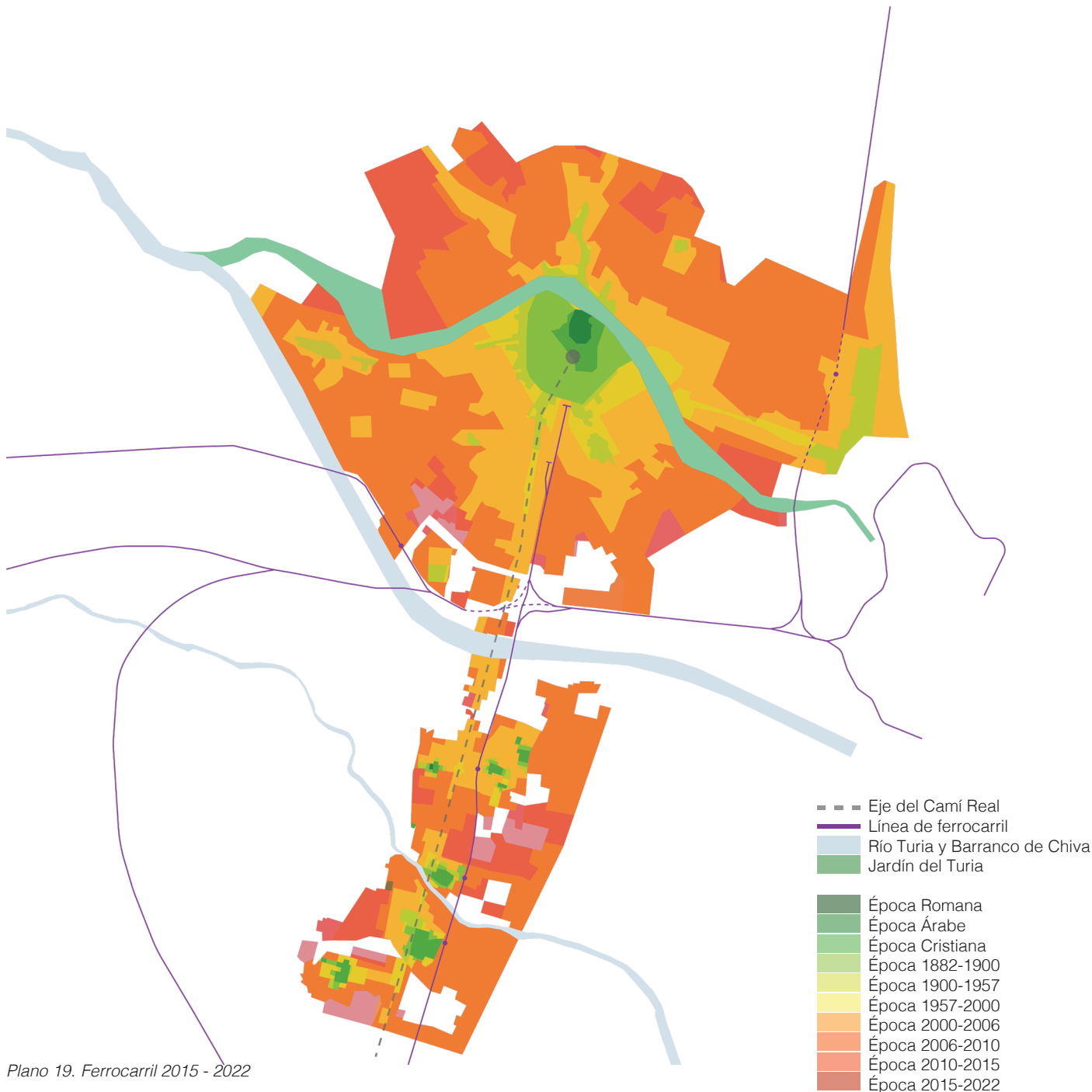
Plano 16. Ferrocarril 2000 - 2006



Plano 17. Ferrocarril 2006 - 2010



Plano 18. Ferrocarril 2010 - 2015



Plano 19. Ferrocarril 2015 - 2022

3.2. Análisis de forma urbana

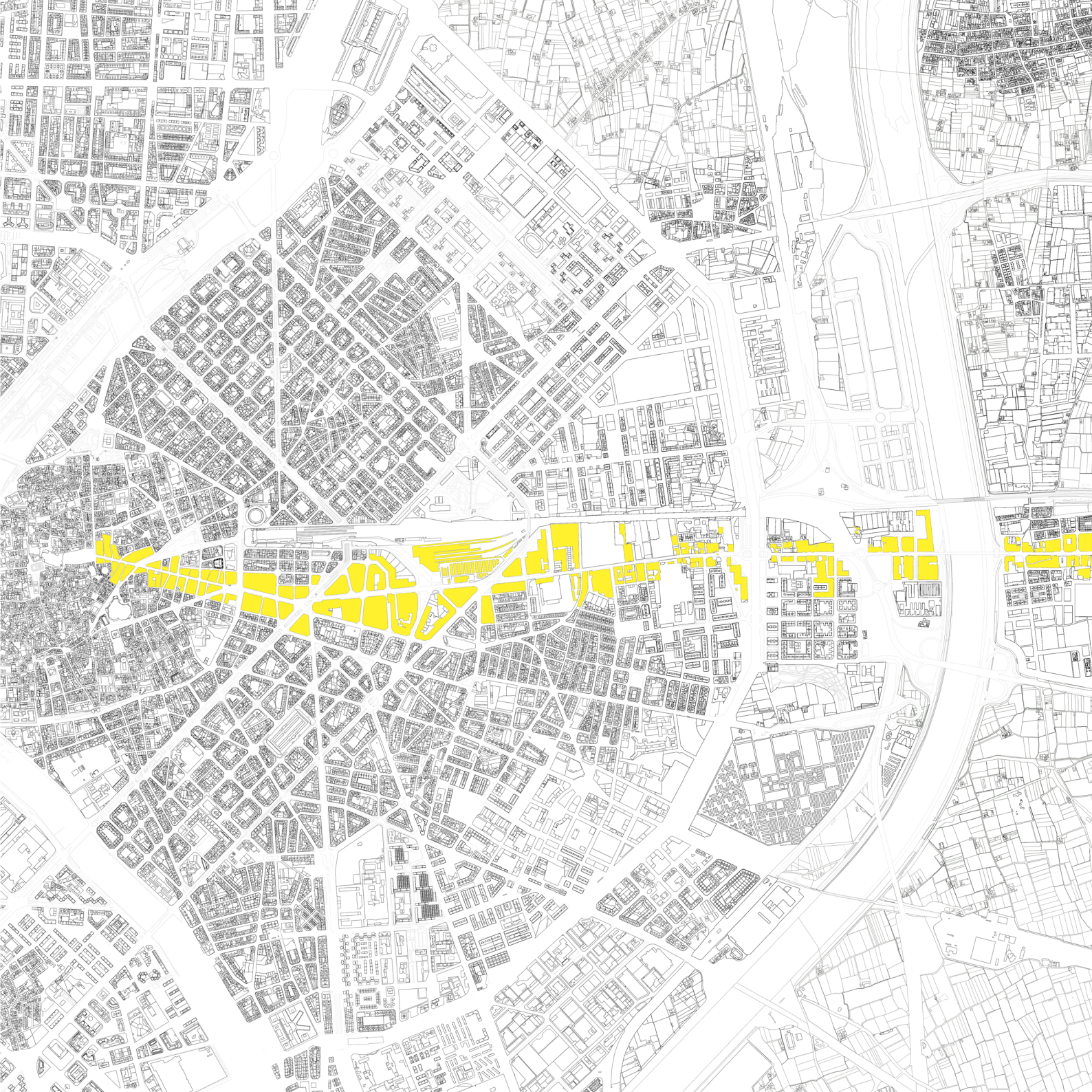
3.2.1. ANÁLISIS DE FONDO Y FIGURA

La forma urbana es la estructura en la que se desarrollan las ciudades, desde su fundación hasta la actualidad. En Valencia hemos visto como la ciudad ha pasado por varias épocas históricas y cada una de ellas ha dejado huella en su estructura, desde una forma más ortogonal, pasando a una más caótica y compacta a posteriormente, volver a la ortogonalidad o a la manzana abierta.

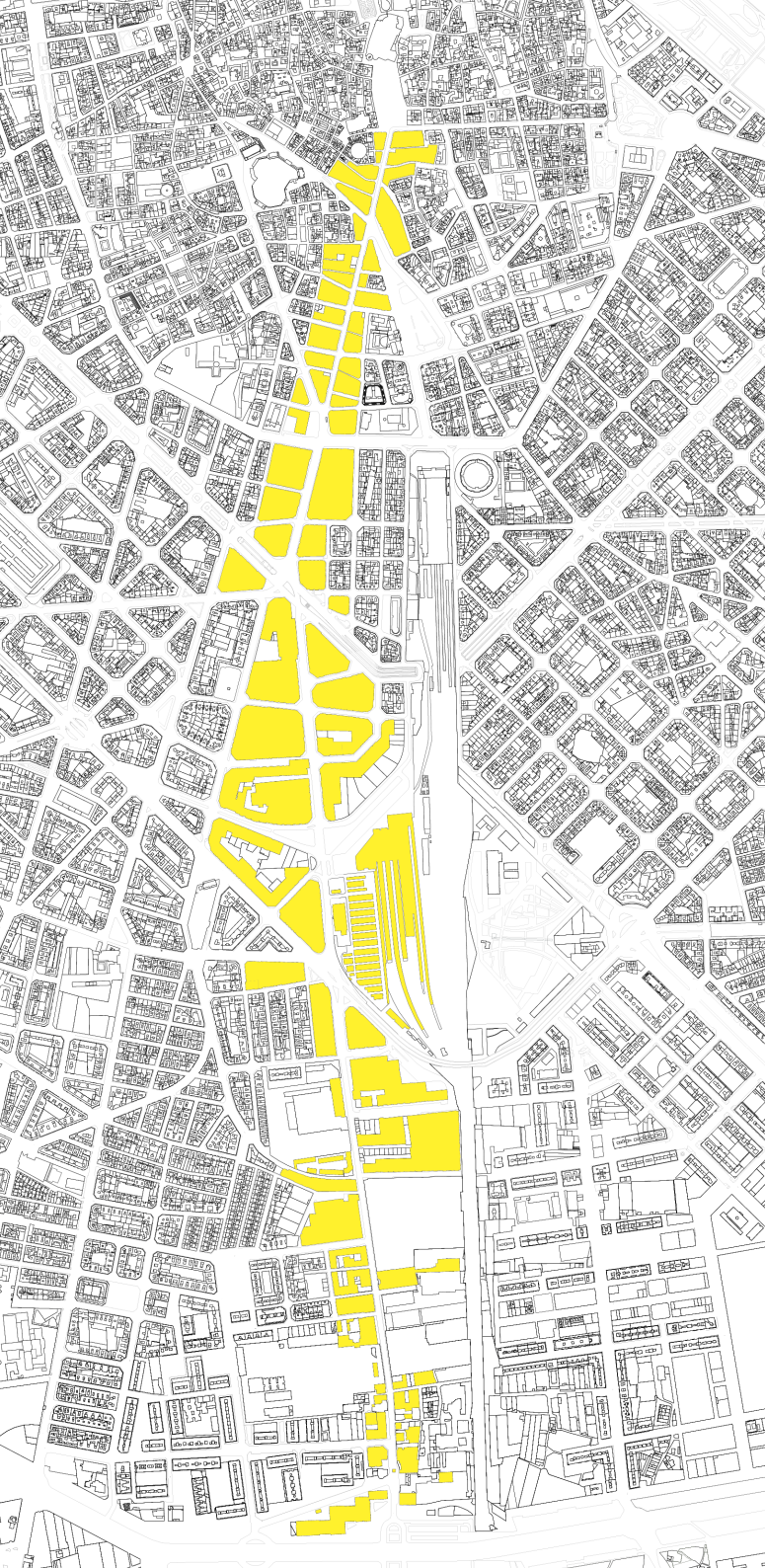
La evolución de las infraestructuras ferroviarias, viales e hídricas también son elementos que han dejado la forma que nos encontramos ahora. Por tanto, la forma urbana se puede analizar a partir de la morfología y viendo sus llenos y vacíos.

Como comentábamos en la aproximación al análisis, el estudio de fondo y figura consiste en analizar los llenos y vacíos de la ciudad, se puede dejar en blanco la calle y pintar los edificios o al revés, en este análisis, la calle y los espacios vacíos, se dejan en blanco, mientras que los edificios, lo lleno, se colorea de amarillo.

Giovanni Battista Nolli, al igual que Denise Scott Brown, hacen uso de este análisis para ver el espacio público y el espacio privado que, como pasa en el plano de Roma, lo blanco es lo público y lo negro, o en nuestro caso amarillo, lo privado.







Con este análisis vemos dos grandes zonas compactas como son, el tramo de la plaza de la Reina hasta la avenida de Giorgeta y el tramo de Alfafar hasta Albal, salvando el barrio de Alfalares y el barranco de Chiva. Entre Giorgeta y Alfafar, nos encontramos una zona con bastantes huecos, sin contar el nuevo cauce del Turia.

Como hemos visto, dentro de Ciutat Vella, la estructura urbana responde a una trama medieval, en esta zona, el eje es recto pero las vías perpendiculares son caóticas. Todas las edificaciones en este tramo responden a una manzana compacta, no muy ortogonal con algún patio central, las parcelas no son ortogonales, responden a una parcelación irregular.

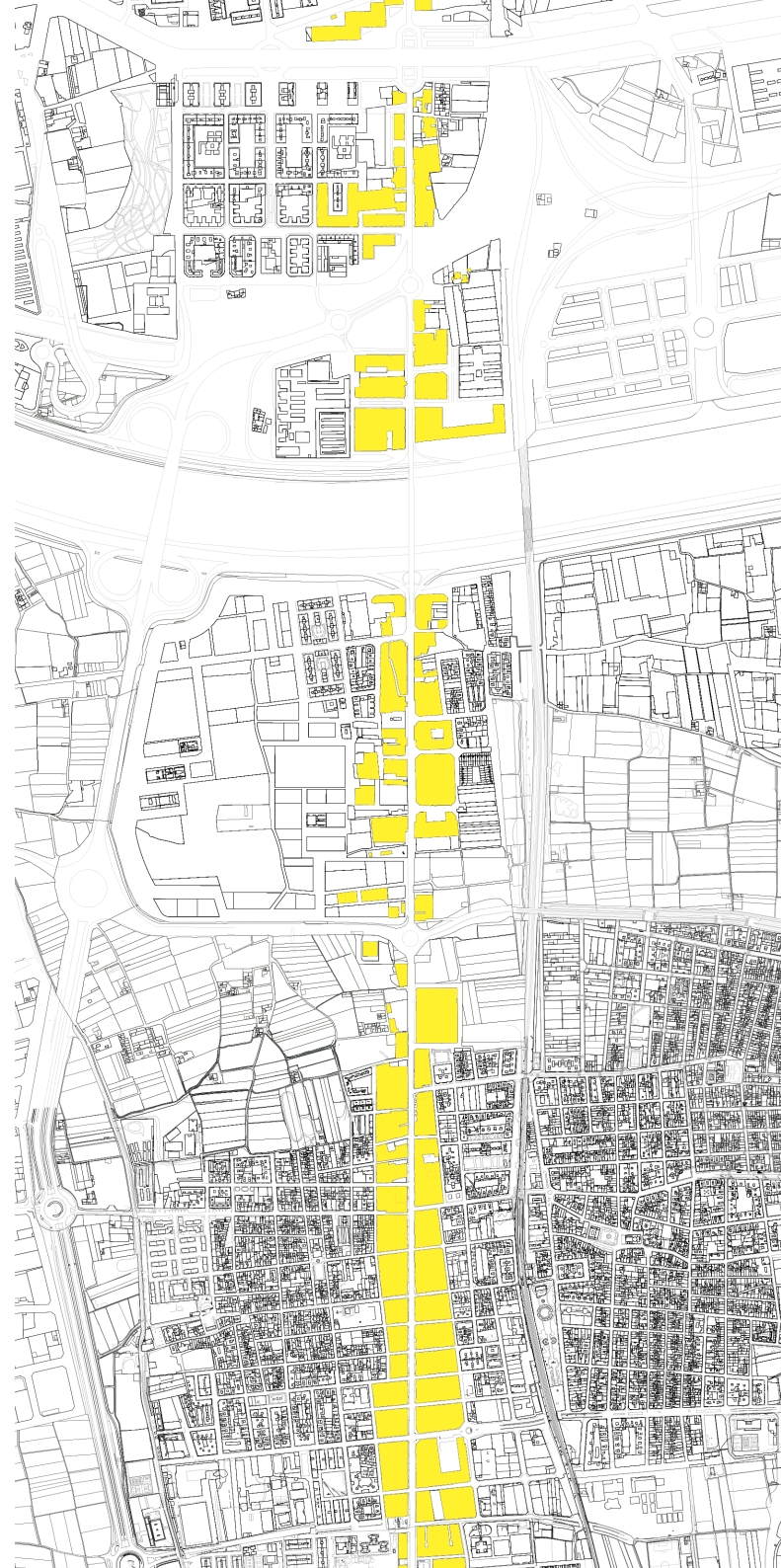
Ya en el primer y segundo ensanche responden más a una tipología de manzana de ensanche con un cinturón de 12 – 15 m de ancho con patio central. En este ensanche, al contrario que pasa al otro lado de la playa de vías, la estructura ortogonal se ve interrumpida por antiguos ejes, como, en nuestro caso, la calle San Vicente, Àngel Guimerà, Jesús o Sant Josep de Calassanç. Esto provoca que no todas las manzanas respondan a una forma cuadrada con chaflán en las esquinas. En cuanto a la edificación, las parcelas son más rectangulares y los frentes de fachada se asemejan a los del núcleo histórico, los cuales son más bien de época del ensanche.

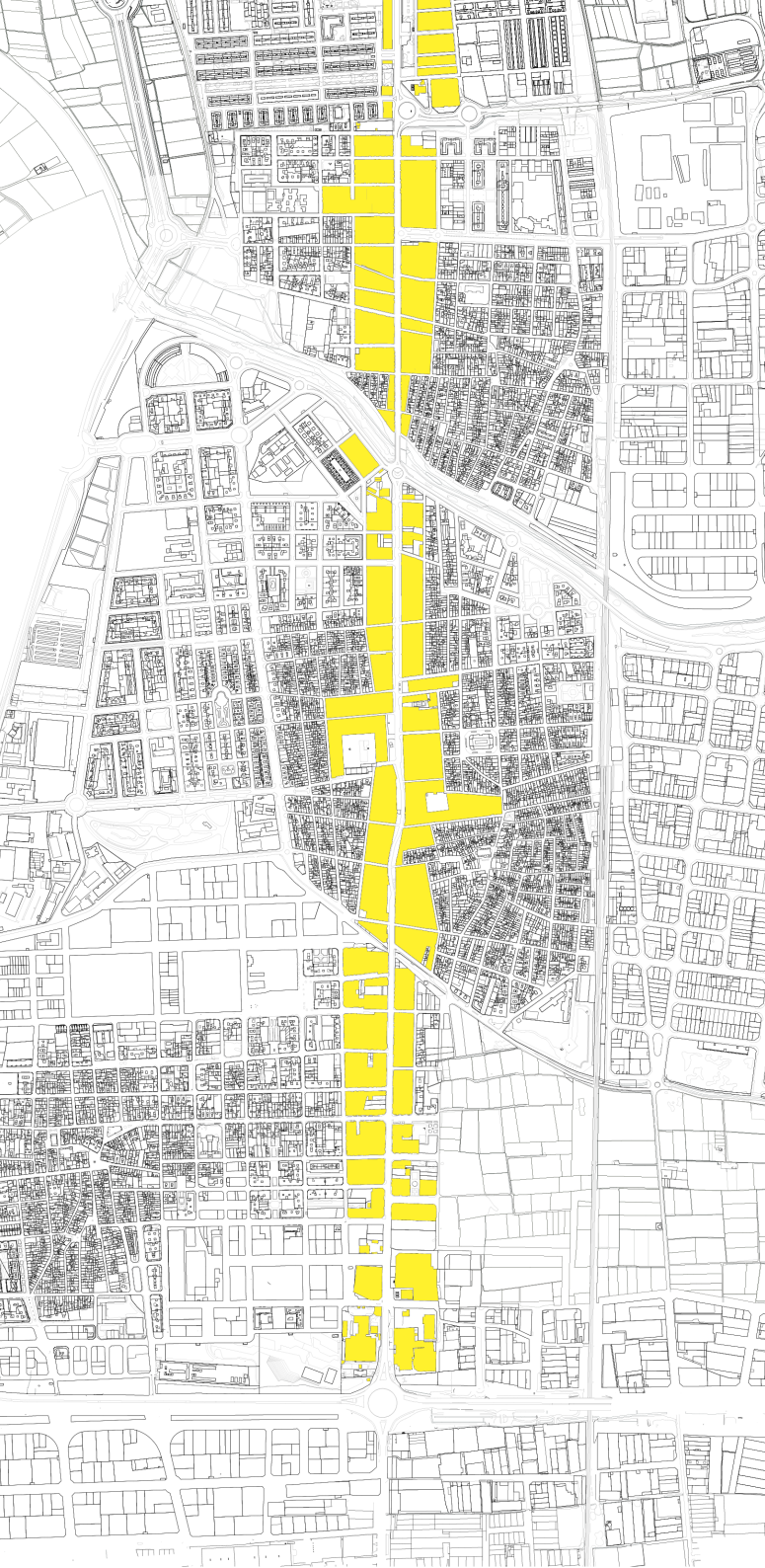
Una vez llegamos a la zona de la estación de ferrocarril Joaquín Sorolla, la estructura comienza a abrirse y a hacerse más desordenada. Por un lado, el más cercano a las vías, vemos cómo entre la calle y la estación hay un espacio vacío importante, con la central de correos en medio, bastante deteriorada, y por el otro lado, vemos aún dos manzanas de ensanche nada ortogonales.

Tras la avenida de César Giorgeta, vemos una tipología de manzana rectangular compacta. Pero también vemos grandes vacíos, las fábricas de Turia, MACOSA y el parque de artillería, abandonados ya, son espacios muy grandes, explanadas sin ningún uso y con alguna construcción en ruina en su interior. Son espacios vallados con muchos grafitis en las tapias.

Tras las fábricas comenzamos a ver una trama de construcciones pegadas al eje, que han sido absorbidas por otras estructuras de calles que responden al uso del eje.

En la zona de la Ciudad del Aprendiz y La Torre, la estructura es más compacta hacia la avenida. Posteriormente a esta zona vuelve a existir un gran vacío causado por la huerta y la intersección con la CV-407. Después ya encontramos un eje compacto en la zona de Alfara y Benetússer hasta la zona del barrio de Orba y Alfarares en la que la edificación no es compacta, a la izquierda tenemos bloques residenciales aislados y a la derecha una zona de adosados.





Tras la circunvalación 4125 entramos en Massanassa, que vuelve a ser una zona compacta con calles igual de ortogonales que en Benetússer, excepto entre el cruce con la calle Valencia hasta el barranco, que coincide con la trama irregular del núcleo histórico.

Tras el barranco, Catarroja tiene manzanas compactas y regulares hasta llegar a la calle la Paz, hasta el límite con Albal, en este tramo el eje no es recto, tiene una forma serpenteante. Y ya, en Albal la avenida vuelve a ser recta y las manzanas compactas y ortogonales con una tipología similar a la de ensanche.

3.2.2. ANÁLISIS DE MORFOLOGÍA URBANA

Tras ver el fondo y figura, falta entender la morfología de lo lleno, lo privado pues, se puede comprobar que hay varias tipologías de edificios dentro del eje. Vemos que hay construcciones más grandes y otras más pequeñas agrupadas entre sí formando mini núcleos. Y se necesita entender que son estas arquitecturas y cómo afectan a la actividad de nuestro entorno.

“La morfología urbana como campo de estudio supone una aproximación entre diferentes áreas y disciplinas que fundamentan un terreno común al compartir la idea de que la ciudad se puede leer y analizar a través de su material físico. El análisis morfológico se basa en tres principios:

- *La forma urbana se define por tres elementos físicos fundamentales: edificios y sus espacios abiertos, manzanas o agrupaciones y calles.*
- *La forma urbana puede entenderse en diferentes niveles de resolución o escala de actuación. Por lo general se reconocen cuatro, correspondientes al edificio, la calle, manzana o barrio, la ciudad o la región.*
- *La forma urbana puede entenderse históricamente a partir de los elementos que la componen, sufriendo continuas transformaciones y reemplazos.”*³⁰

En este análisis se estudia la forma de las manzanas recayentes al eje en las que, a partir de una diferenciación de colores, podemos clasificar la tipología y estilo de los edificios que componen estas manzanas. Podemos ver que existen seis tipos de residencial, dos de industria tipo taller y comercial y ya un color para iglesias, otro para elementos patrimoniales, otro de edificios públicos, como la estación de tren, y otro color para los edificios que no se ajustan a la clasificación anterior, es decir, otros.

En la clasificación residencial, no se tiene en cuenta los locales comerciales situados en planta baja pero sí la altura de la edificación teniendo un tono más claro para edificios de 4 plantas o menos (más planta baja) y un tono más oscuro, pero del mismo color, para los de 5 o más plantas (más planta baja).

30 Emmi, Gianluca, Eva Ma Álvarez Isidro, Carlos J. Gómez Alfonso, and Marco Maretto. “Mapa Morfológico Como Mecanismo de Análisis e Incorporación de La Perspectiva de Género En El Tejido Urbano.” Article, 2022.





- Casas tradicionales
- Edificación posterior a 1900
- Edificación posterior a 1950
- Edificación posterior a 1980
- Adosados
- Talleres tradicionales
- Zona comercial
- Iglesias
- Elementos patrimoniales
- Edificios públicos
- Otros

Plano 21. Morfología urbana

Vemos que entre la plaza de la Reina y la avenida de María Cristina aún quedan algunos edificios del siglo XIX o anteriores, pero la mayor parte de la edificación es de principios del XX. Si continuamos bajando hasta la plaza de San Agustín nos encontramos con que toda la edificación es de principios de siglo y de más de 5 plantas (sin contar PB), esto es a causa de la reforma de la plaza del ayuntamiento que con la intención de elevar la belleza del entorno se construyen edificaciones muy nobles, con templete algunos, en las esquinas de estos edificios.

Pasados esta plaza y hasta la plaza de España, la edificación de principios de siglo se va mezclando con la etapa del desarrollismo, edificios más racionalistas, no tan clásicos, pero de menos de 5 alturas.

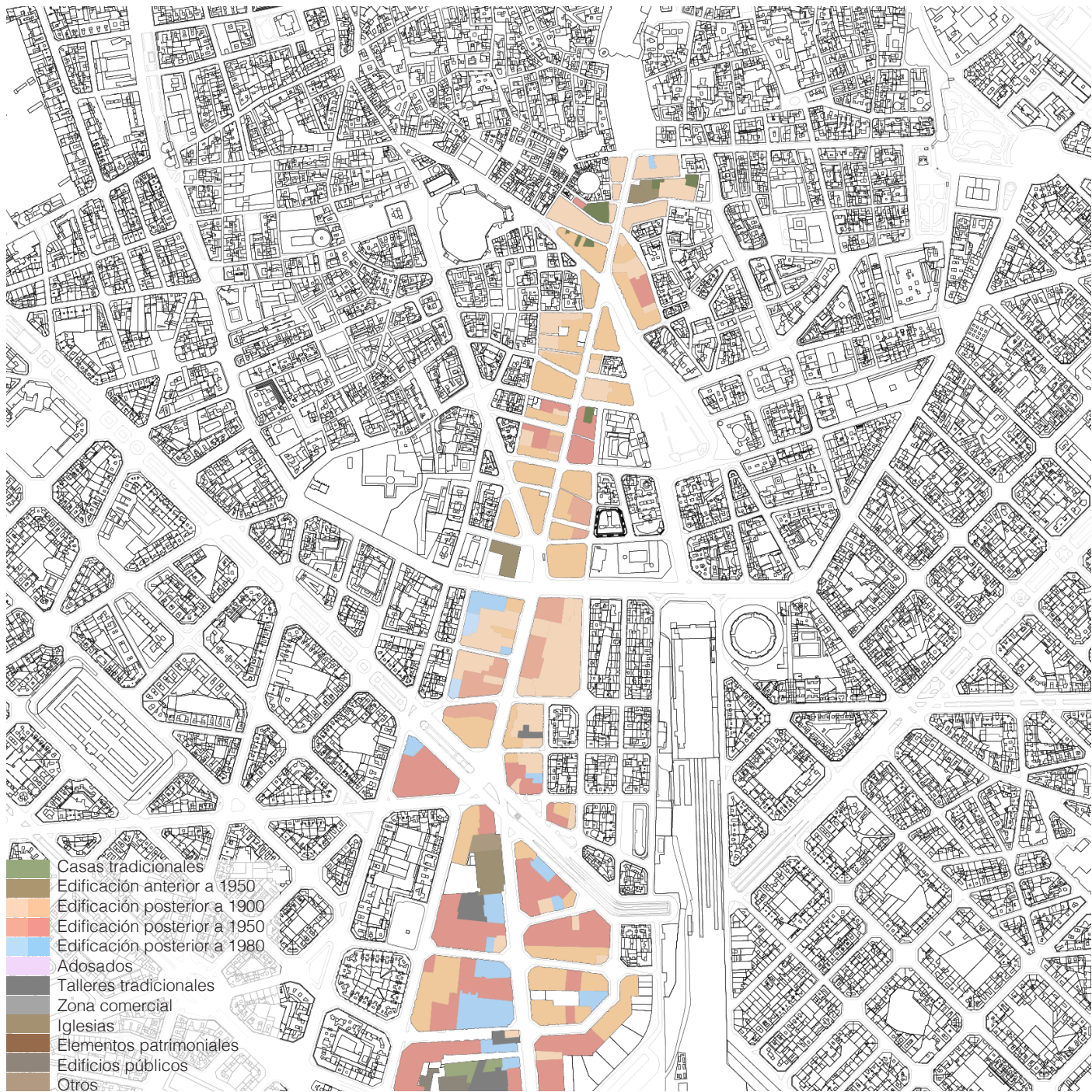
Ya pasado este nudo de vías, de la plaza de España, la edificación mayoritaria es la de 1950 en adelante y, podemos ver que comienzan a aparecer antiguas naves industriales y talleres situados en patios de manzana.

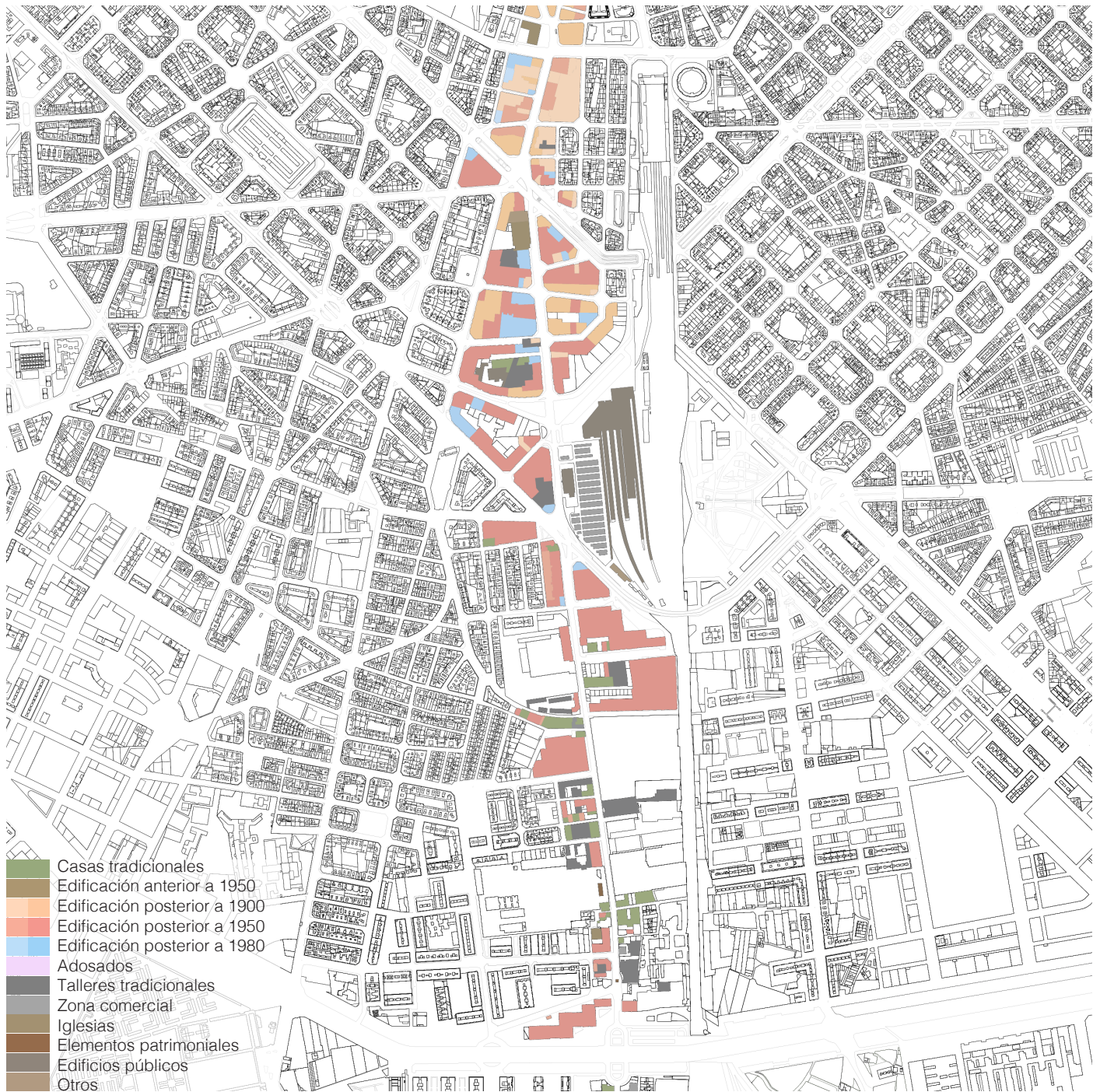
Después de la avenida de Giorgeta, como se comentaba en el análisis de fondo y figura, la edificación comienza a ser menos compacta y vemos una mezcla entre tres tipologías de edificaciones, la industria tradicional, que se situaba junto al eje, como podría ser ahora los grandes concesionarios de coches de la V-31; los bloques de vivienda de 1950 en adelante y los pequeños asentamientos de viviendas unifamiliares típicas valencianas.

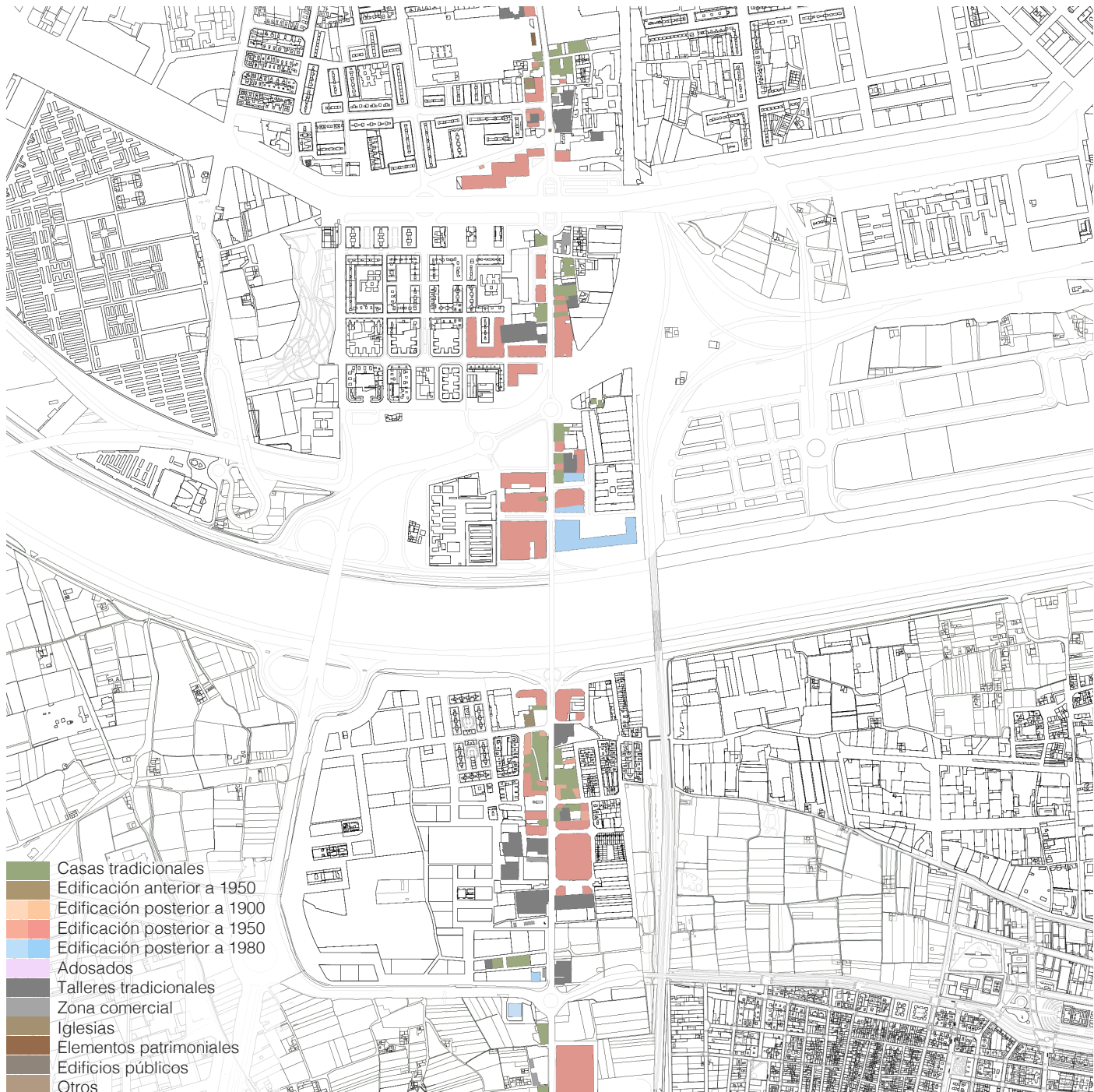
Esta mezcla de los tres estilos se mantiene desde esa avenida hasta llegar a Alfafar-Benetússer. A partir de aquí, se une también la edificación residencial de los 80/90 en adelante, ya que muchas de estas viviendas tradicionales se van sustituyendo por bloques residenciales. Aun así, en Benetússer la presencia de talleres tradicionales es notable, en Massanassa y Catarroja esta tipología desaparece casi, se vuelve a ver en Albal puesto que aquí, como en Benetússer, el eje no atravesaba el núcleo urbano, estaba a un lado. En Catarroja y Massanassa lo que nos encontramos es una gran mancha verde de casas tradicionales puesto que aquí el eje atraviesa el pueblo.

En Albal se distingue dos tramos, el de manzana compacta residencial, que está entre el límite con Catarroja hasta la calle Alcasser, en la que vemos una mezcla de viviendas tradicionales y bloques modernos. A partir de la calle Alcasser comienza la zona de actividad comercial de Albal, siendo esta la zona más inhóspita del pueblo, como veremos en el recorrido fotográfico.

Como se observa, la forma urbana de la zona intramuros de Valencia corresponde a una tipología de edificios de estilo más historicista, con alguna edificación antigua; la zona extramuros hasta la estación de Joaquín Sorolla, es una estructura también compacta de edificios más racionalistas o desarrollistas posteriores a 1950 y, después de la estación de tren hasta Alfafar, nos encontramos una forma más abierta con núcleos de casas y fábricas relacionadas con el eje, ya que se encontraban, en su momento, en la entrada a Valencia; a partir de Alfafar hasta la calle Alcasser en Albal, la estructura vuelve a ser compacta y, en Massanassa y Catarroja, predomina la tipología de vivienda de pueblo.











3.3. Recorrido fotográfico

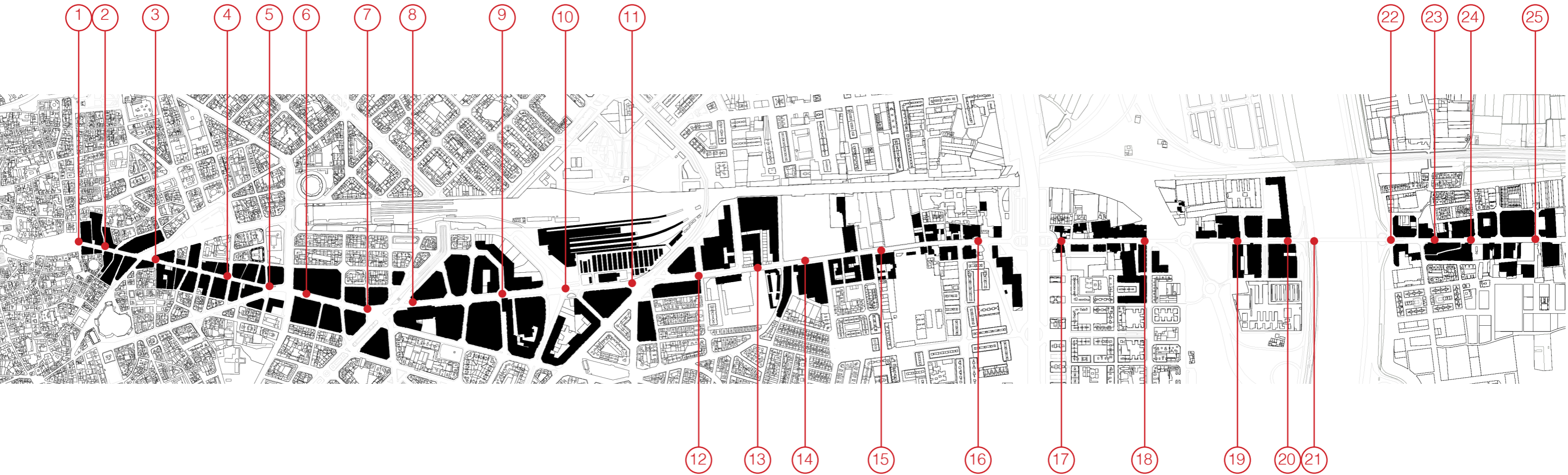
El recorrido fotográfico se ha pensado como una forma de analizar el eje buscando captar su vitalidad, el ambiente, y se ha escogido realizar las fotografías de noche, desde las 18:00 a las 20:00 en los meses de diciembre y enero, coincidiendo con la navidad, para ver la iluminación artificial de las calles, la cantidad de gente que hay y el tráfico, tanto peatonal como rodado.

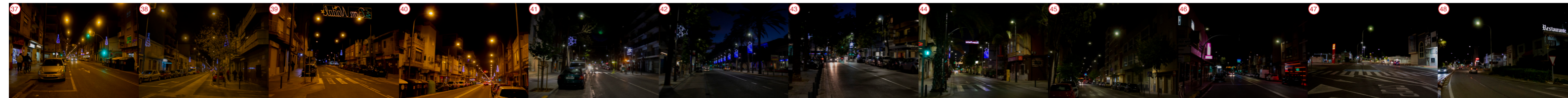
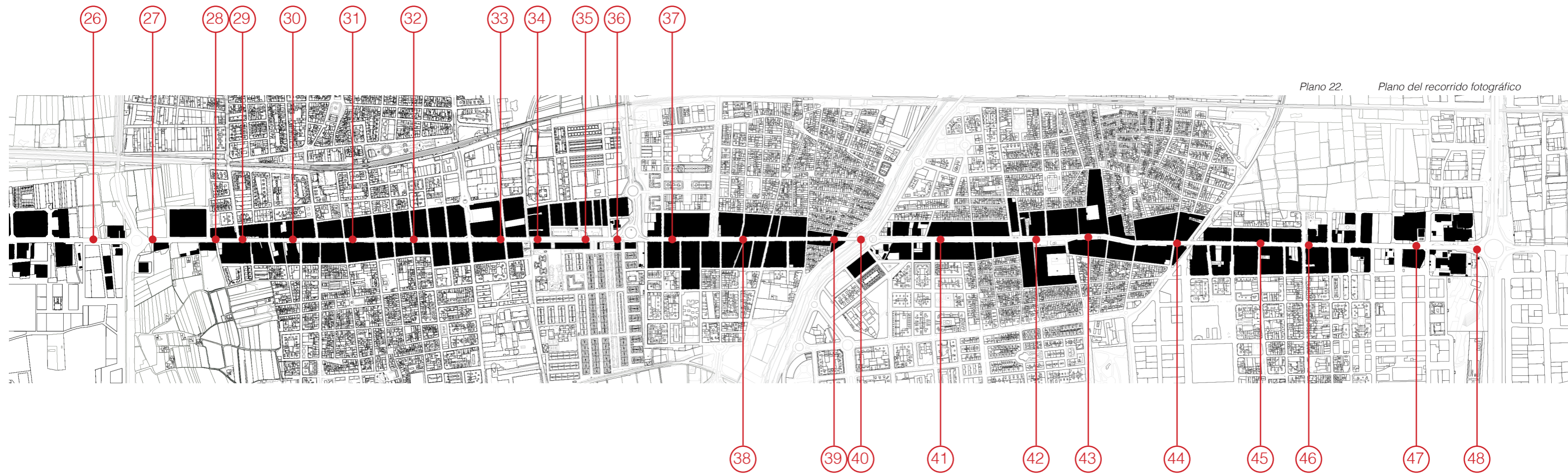
Al buscar ver la vida del corredor se decidió realizar las fotos en días donde las tiendas estuvieran abiertas. La intención de estas 48 fotos es ver, como en las fotos de Denise Scott Brown en la calle 40 de Filadelfia ese ambiente, ver que zonas son oscuras, dónde hay más tráfico y las zonas sin actividad, puesto que esto es importante si buscamos realizar un urbanismo de género.

“Frente a la supremacía del coche, Jane Jacobs reivindica la importancia de las calles como lugares de relación. Sin embargo, en la mayoría de los proyectos la calle se considera un espacio intersticial, y no como los ejes que vertebran la vida social de la ciudad. Un elemento imprescindible para que las calles cumplan realmente esta función es la existencia de un fuerte tejido comercial que garantiza el dinamismo en las vías públicas. Jane Jacobs considera el comercio una pieza indispensable para que la gente se sienta segura en la calle, ya que como señalaron las urbanistas feministas de Canadá en los años 80, para que un espacio sea seguro es necesario que el individuo pueda ser visto y oído en él.”³¹

Jane Jacobs se refiere a la actividad comercial como el motor de la vida de las calles, pero no siempre es así pues, no es posible que en una misma calle tengamos muchos comercios iguales, no todos van a funcionar como veremos en las imágenes.

³¹ Jacobs, Jane. Muerte y vida de las grandes ciudades. Book. Edited by Manuel Delgado, Zaida Muxí, and Blanca G. Valdivia. Entrelíneas. Madrid: Capitán Swing, 2011, 10.





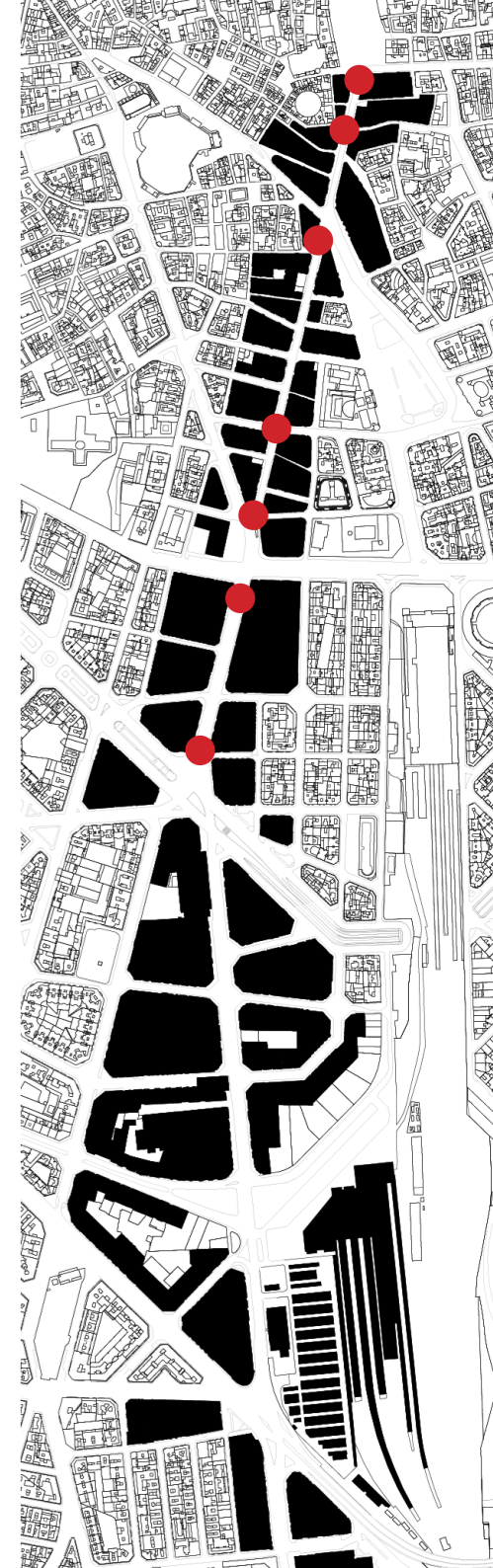
3.3.1. PLAZA DE LA REINA – PLAZA DE ESPAÑA

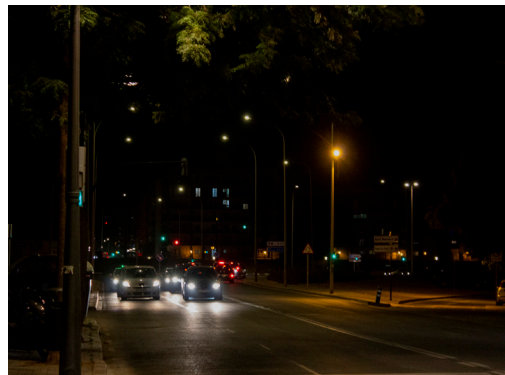
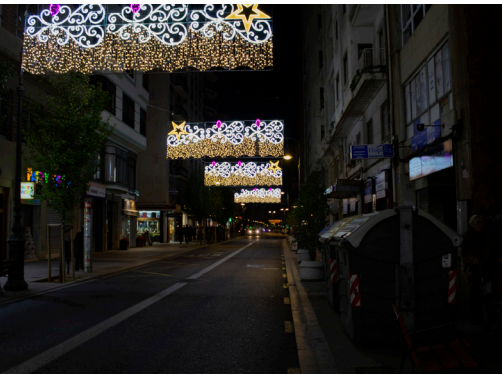
La plaza de la Reina es el kilómetro cero de Valencia, desde aquí comienza la calle la Paz, abierta en 1868, y la calle San Vicente Mártir. Desde este punto hasta la plaza de San Agustín (imágenes 1 a 5), es el tramo en el que encontramos más actividad, es el casco histórico y todo el mundo pasa por allí, además, su iluminación nocturna es adecuada y se acompaña de la de los locales comerciales de esta zona.

Entre San Agustín y plaza de España (imágenes 6 y 7) la calle se ensancha de uno a tres carriles, además del carril bus desde la plaza del Ayuntamiento y el carril bici desde San Agustín. Y esto, produce que desde aquí hasta la cruz cubierta (imagen 18) sea el tramo con más tráfico de todo el eje.

De izquierda a derecha y de arriba a bajo:

- Imagen 1*
- Imagen 2*
- Imagen 3*
- Imagen 4*
- Imagen 5*
- Imagen 6*
- Imagen 7*
- Imagen 18*





3.3.2. PLAZA DE ESPAÑA - NUEVO CAUCE

En este tramo nos encontramos que desde plaza España hasta la estación de tren de Joaquín Sorolla (imágenes 8 y 9) el tráfico rodado es alto, pero se produce poca actividad peatonal, es una zona molesta por esa cantidad de tráfico y las aceras son estrechas, además de que no hay actividad comercial.

Entre las imágenes 10 y 11 vemos un espacio amplio junto a la estación y la zona de carga y descarga de pasajeros, la única actividad que se ve en la zona es la relacionada con la estación. En cuanto al tramo entre avenida de Giorgeta y Dr. Tomás Sala (imágenes 12 a 16), nos encontramos una zona difícil, ya que se encuentran las fábricas de cerveza Turia y MACOSA, además del parque de artillería, espacios abandonados que hacen que la zona no tenga actividad y produzca una sensación de inseguridad.

Al otro lado de la avenida del Dr. Tomás Sala, hasta el nuevo cauce del Turia nos encontramos dos núcleos de viviendas (imágenes 17 y 18, 19 y 20) separados por una costura producida por el hundimiento de las vías de tren, en la que vemos el inicio de la CV-400, y al final de este tramo, ya tocando el río está el puente (imagen 21) y la autovía V-30. En este tramo y hasta cruzar el río, el eje pasa a llamarse calle José Soto Mico. Es un tramo que tampoco tiene actividad, solo tráfico rodado.

De izquierda a derecha y de arriba a bajo:

Imagen 8

Imagen 9

Imagen 10

Imagen 11

Imagen 12

Imagen 13

Imagen 14

Imagen 15

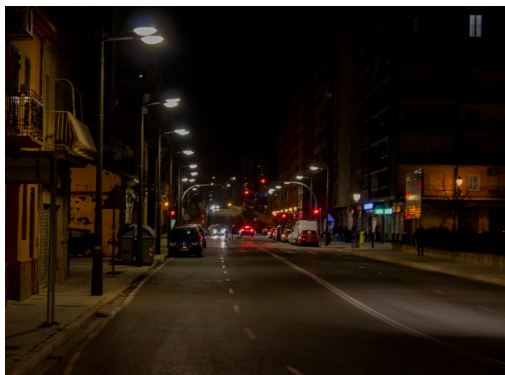
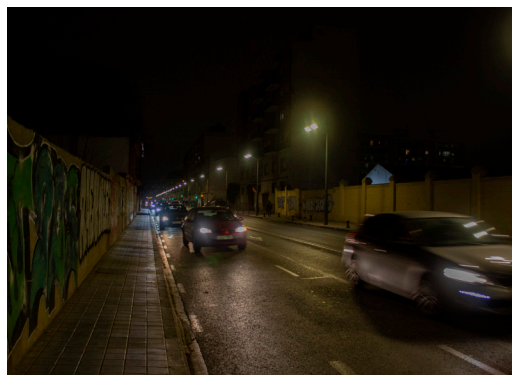
Imagen 16

Imagen 17

Imagen 19

Imagen 20





3.3.3. LA TORRE – ALFALARES

En el barrio de La Torre vemos una calle con vida de pueblo (imágenes 22, 23 y 24), poco concurrida por el peatón y actividad en ciertos bares, en lo que respecta al tráfico rodado, desde aquí hasta Albal vemos un flujo similar, con una congestión en ciertas intersecciones de la vía. A partir de la cochera de Autocares Capaz hasta el punto de la imagen 29, encontramos una zona muerta, vacía con una rotonda enorme que no tiene un recorrido peatonal adecuado, por el cual tienes que ir por el borde de un descampado para cruzar (imágenes 25 a 28).

Desde la imagen 29 hasta la 33 vemos una calle con actividad, pero con una sección de carretera nacional, de travesía, no está adaptada/dignificada aún como una avenida pese a llamarse avenida Camí Nou (Menéndez Pelayo en la zona de Alfafar). La avenida tiene farolas de carretera, no de calle.

Desde la imagen 33 hasta la 37 (avenida Torrente), vemos una zona más abierta, con el parque Alcosa, un lugar donde siempre hay actividad, sobre todo jugando a la petanca. Es una zona que está iluminada y no tiene actividad comercial.

De izquierda a derecha y de arriba a bajo:

Imagen 22

Imagen 23

Imagen 25

Imagen 26

Imagen 27

Imagen 28

Imagen 29

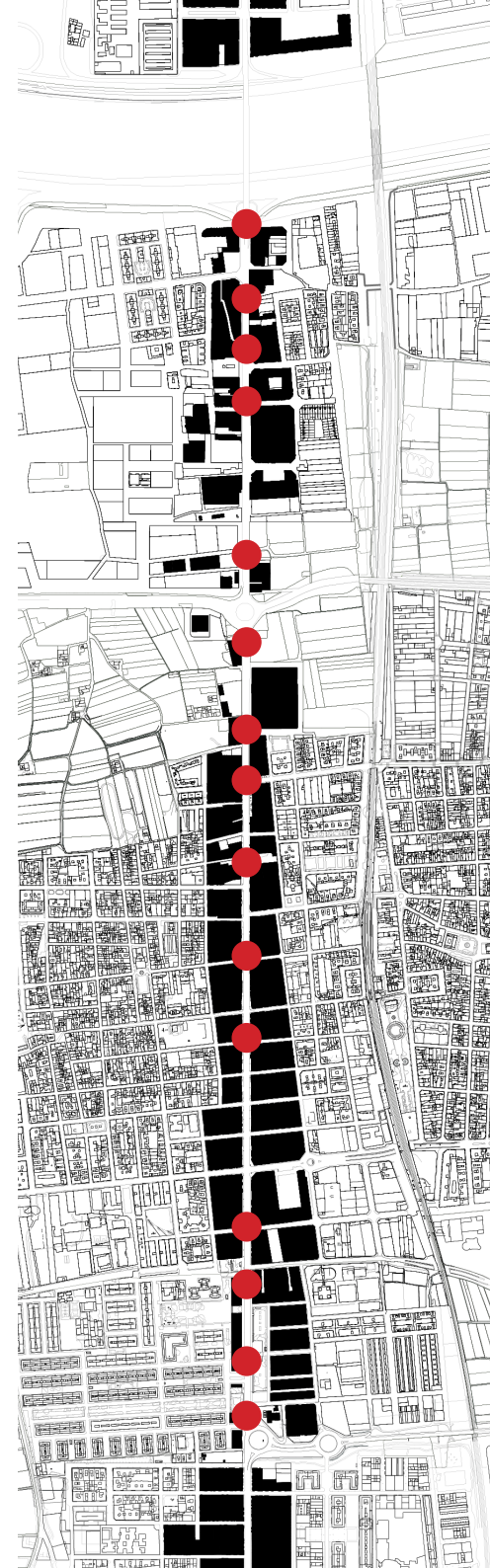
Imagen 31

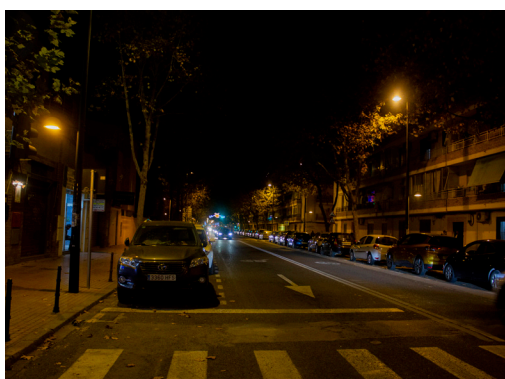
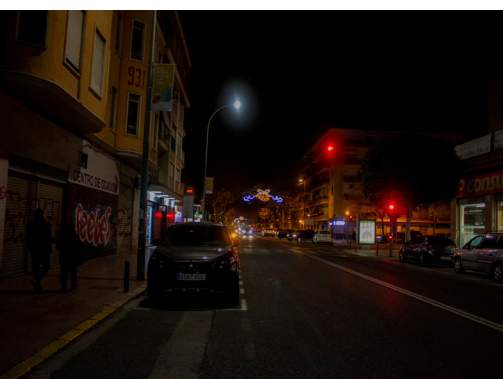
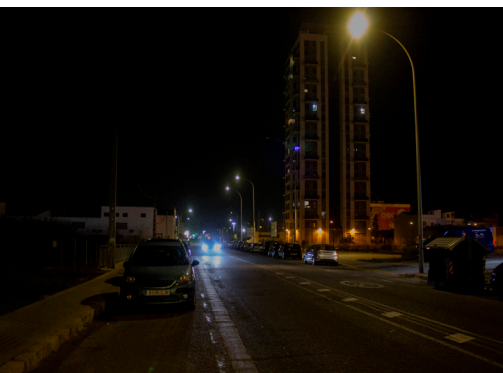
Imagen 32

Imagen 33

Imagen 34

Imagen 35





3.3.4. MASSANASSA – ALBAL

Catarroja y Massanassa son pueblos en los que el eje los atraviesa, y se puede ver que es la avenida principal donde ocurre toda la vida, es donde están los comercios importantes y, en el caso de Catarroja, hasta el ayuntamiento, se puede ver que hay vida en las calles, aunque no tanto como se ve en el tramo de San Vicente Mártir (imágenes 1 a 7).

Massanassa, a diferencia del resto del eje está excesivamente iluminado y con una luz amarilla, eso hace que prácticamente parezca de día. En cambio, Albal está oscuro y sin actividad en la calle (imágenes 45 a 48), porque el pueblo no está atravesado por este eje, está a un lado y con una manzana o dos a su lado Este, en la zona final del eje (imágenes 47 y 48), vemos que está más abierto, se encuentra ya en la zona del polígono con una gasolinera y un par de construcciones, es un espacio vacío, con poca luz y nada seguro, como en la zona de San Marcelino (imágenes 14, 15 y 16).

De izquierda a derecha y de arriba a bajo:

Imagen 37

Imagen 38

Imagen 39

Imagen 40

Imagen 41

Imagen 42

Imagen 43

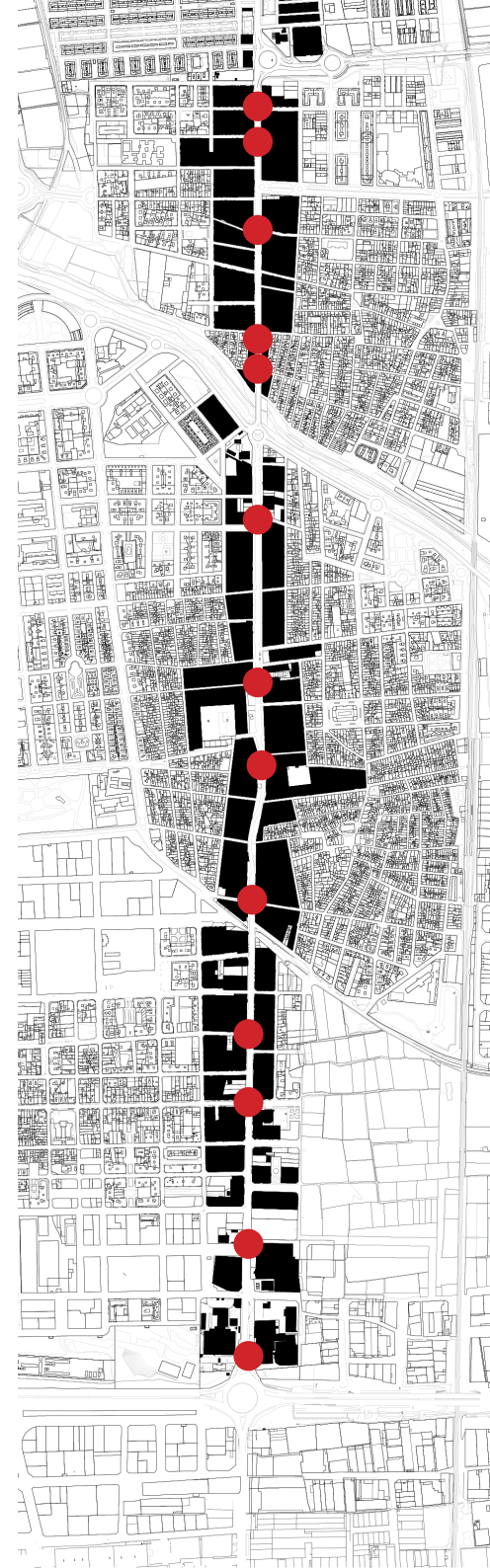
Imagen 44

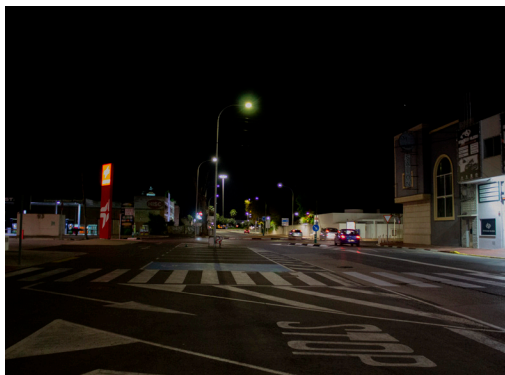
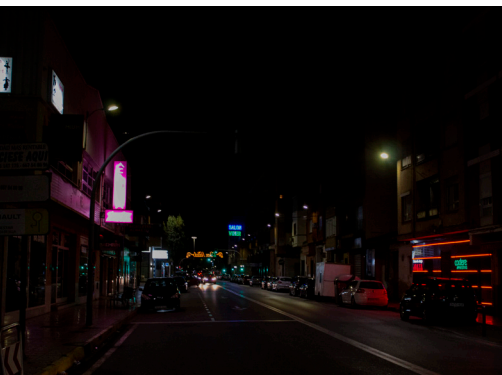
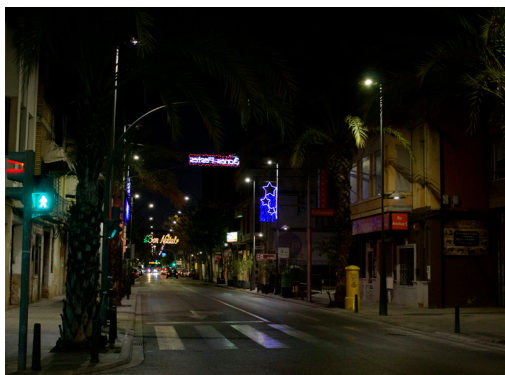
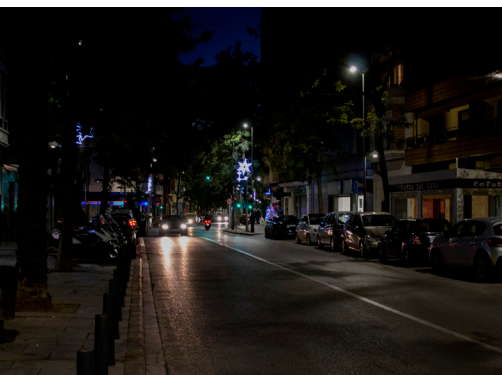
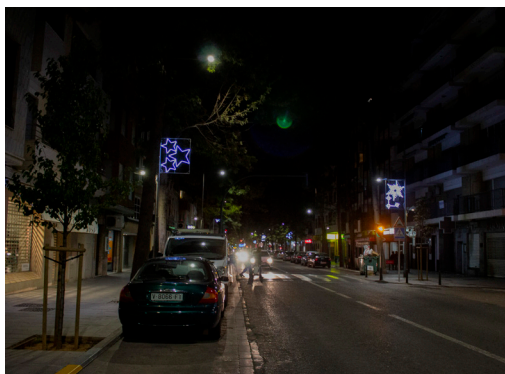
Imagen 45

Imagen 46

Imagen 47

Imagen 48





4. CLASIFICACIÓN COMPARATIVA DE TRAMOS

Para el diagnóstico del eje era necesario realizar un estudio general de toda la vía entendiendo su forma, porqué es así, cual ha sido la evolución de estas poblaciones para unirse entre ellas y cuál es la actividad que se genera en cada punto.

Una vez analizado el eje de forma general lo podemos clasificar en 4 tramos tipológicos en los que destaca, el tramo de ciudad compacta, el tramo de las heridas ferroviarias, el tramo del nuevo cauce y el de los pueblos. Dentro de cada uno de estos tramos podemos dividirlo en otros tramos como, en el caso del primer tramo, el eje intramuros y extramuros.

El análisis anterior nos ha permitido identificar como es esta zona y que características o cualidades tiene cada parte, tenemos ciudad, tenemos pueblo, diferentes tipos de pueblo y tenemos zonas con graves conflictos que no permiten que exista actividad en esos tramos, bien por las heridas urbanas de grandes infraestructuras o bien por el tráfico que encontramos en la zona.

Para realizar la comparación, dividiremos el eje en tramos similares y desgranaremos cada uno de ellos comparándolos dentro de su grupo, con otros tramos y con ejes semejantes de otras ciudades para que, en el siguiente bloque, se construyan unas estrategias de intervención sostenible y de género. De este modo, nos permitirá realizar un diagnóstico más detallado para poder generar unas buenas conclusiones sobre el estado de la zona y proponer estrategias para su mejora e intervención.

4.1.1. LA CALLE SAN VICENTE MÁRTIR DESDE LA PLAZA DE LA REINA HASTA LA PLAZA DE ESPAÑA

Tras entender el contexto histórico, vemos que en el tramo intramuros la ciudad es más densa y nos encontramos con la huella de la ciudad medieval. Como pasa en otras ciudades europeas, como Barcelona, existe un núcleo histórico de calles irregulares y estrechas con alguna más ancha, la principal. En Valencia, este es uno de los tramos con mayor afluencia de personas, junto a la calle Colón. De tal forma, nos encontramos con una calle con gran actividad, edificios de principios del siglo XX y anteriores, con una estructura de manzanas casi ortogonales.

“En muchas estructuras urbanas antiguas es posible encontrar esta combinación de una densidad compacta y de un espacio urbano de calidad, tales son los ejemplos de los centros históricos de París y de Copenhague. La trama Cerdá, en Barcelona, también ostenta una óptima calidad espacial, calles que vibran de vitalidad, y además cuentan con una mayor densidad de desarrollo que Manhattan, en Nueva York.”³²

Tras la plaza de San Agustín, comienza el tramo extramuros, desde aquí hasta la plaza de España, vemos como el tráfico rodado es importante y, a diferencia del tramo intramuros, aquí no hay tanta afluencia de personas, aunque sigue existiendo, principalmente nos encontramos con gente que va desde la parada de metro hasta Ciutat Vella.

Aquí la estructura urbana, como ya hemos visto, responde a la del primer ensanche, por tanto, las edificaciones empiezan a sustituir las de arrabal por las manzanas de ensanche a partir de finales del XIX.

Estas dos partes, son con diferencia, los tramos con mayor actividad del eje, pese a que en zonas como Benetússer, Massanassa y Catarroja sea una vía con mucha actividad, el número de personas es diferente, la escala cambia pues, en esos municipios la escala es la de pueblo, en estos dos tramos, intramuros y extramuros, la escala es mayor, es la de ciudad.

³² Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 69.

Podemos ver como en fiestas como las fallas o navidad, en estos pueblos el flujo peatonal no se ve alterado, en cambio, en Valencia, aumenta el doble o el triple siendo muy agobiante el transitar por esta calle.

“Los espacios públicos urbanos proveen mayores posibilidades que los centros privados y comerciales para que los miembros de una sociedad se expresen, además de permitir que se desarrolle una serie de actividades que no encuentra cabida en otro lado.

El amplio espectro de actividades y actores que tiene cabida en el espacio público evidencia el rol que este ocupa como un lugar potenciador de los lazos sociales. El hecho de que todos los grupos sociales, más allá de su condición etaria, social o económica, puedan encontrarse en el espacio urbano mientras desarrollan su vida diaria es un testimonio sobre su importancia. Es una buena manera de que toda la sociedad se entere de las particularidades que caracterizan a la comunidad de la que forma parte. También hace que la gente se sienta más confiada acerca de incursionar y experimentar situaciones que pueden darse en los más variados contextos.”³³

³³ Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 28.



Imagen 2



Imagen 5



Imagen 6



Imagen 7

Plano 20. Fondo y figura

Plano 21. Morfología urbana



4.1.2. LA CALLE SAN VICENTE MÁRTIR DESDE LA PLAZA DE ESPAÑA HASTA LA CREU COBERTA

Desde la plaza de San Agustín hasta llegar a Alfafar – Benetússer, históricamente, el eje ha funcionado como un corredor entre estos dos puntos, desde la muralla hasta el primer pueblo que atraviesa el camino. Entre medias te podías encontrar pequeñas agrupaciones de casas, hospederías o fabricas/talleres. En este tramo, nos encontramos con eso, con un tramo intermedio que, si miramos el plano de morfología urbana (plano 21), vemos zonas con grandes vacíos a causa de grandes equipamientos militares, industrias abandonadas o en ruina y huellas de vías de ferrocarril desmanteladas que han marcado la forma de las manzanas existentes.

A pie de calle, es una zona insegura, con tráfico y sin actividad, que no invita a caminar por ella, en la que, a causa de los muros de las fábricas o de los complejos militares abandonados, además de los vacíos abiertos, no te sientes cómodo.

“Las calles que cuentan con bordes blandos tienen un impacto significativo en los patrones de actividad y en el grado de atractivo que tendrá un espacio urbano. Las fachadas abiertas, transparentes, que invitan a entrar, le otorgan al usuario un entorno a su escala, que puede sentir como cercano y que a su vez está a la altura de sus ojos.”³⁴

Como dice Jan Gehl, este tramo, al no tener un encuentro entre lo vertical con la calle atractivo, la actividad es escasa, en el tramo anterior de intramuros, por ejemplo, al tener todas las plantas bajas comercios o locales de restauración, tener fachadas transparentes, da pie a quedarse en ese espacio, por eso encontramos más gente en la acera de la iglesia de San Martín que en la acera de la fábrica de MACOSA.

“El espacio urbano sin bordes no ofrece alternativas atractivas para quedarse. Es común encontrar espacios urbanos que oscilan libremente dentro de otros más grandes, rodeados por un tránsito intenso y sin conexión con las fachadas que lo rodean. Que haya contacto directo con un edificio en al menos una cara de las cuatro que componen una

34 Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 81.

plaza aumenta las chances de que se generen actividades de permanencia importantes, ya que se les da un soporte físico a ciertos servicios para el lugar. Las actividades que se desarrollarán en la planta baja pueden ayudar a transformar una plaza de un sitio de paso a uno de permanencia.”³⁵

35 Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 137.



Imagen 12



Imagen 13



Imagen 14



Imagen 15

Plano 20. Fondo y figura

Plano 21. Morfología urbana



4.1.3. EL EJE POR EL NUEVO CAUCE DEL TURIA DESDE LA CREU COBERTA HASTA LA TORRE

Aquí, al igual que en el tramo anterior, nos encontramos en un punto intermedio del eje, pero, sin tanto tráfico pues, desde la rotonda que une la calle San Vicente Mártir con la CV-400 hacia el sur, se despeja el tráfico rodado, aunque aún siga existiendo. Desde esta rotonda hasta la plaza de San Agustín, se unen el tráfico del eje con el de esta carretera, la cual sirve en los pueblos, junto con la V-31, para descargar el tráfico en la avenida principal.

Junto a la problemática del tráfico y las heridas provocadas por el soterramiento de las vías de tren, nos encontramos con otra herida abierta de grandes dimensiones, el cauce sur del Turia. Esta infraestructura, como hemos explicado en el análisis histórico, funciona como estructura hídrica para futuros desastres, evitando así grandes riadas, además, viene acompañada de dos autovías a cada lado del nuevo cauce, la V-30, una autovía con gran carga de tráfico que da acceso a los pueblos del sur, a Valencia y es la única entrada y salida del puerto para los camiones, que es el principal medio de transporte para mover la mercancía del puerto.

El río, tal y como está ahora, y desde su construcción después de la riada de 1957, es una gran barrera entre los dos lados de este, ha partido en dos el eje, pese a tener un puente que conecte La Torre con el otro lado. Este puente, está agotado y caduco, en el caso de intervenir en el eje para colocar, por ejemplo, un carril bici, es imposible pues, su ancho no permite realizarlo, no existe espacio suficiente para el peatón y menos, para un ciclista en una plataforma independiente.

“El mundo está lleno tanto de pasos peatonales bajo nivel como de puentes abandonados. Pertenecen a otro tiempo y a otra filosofía.”³⁶

Este tramo, como el anterior, también es una zona insegura, ya que existen muchos vacíos, falta luz en ciertas zonas, como la conexión entre La Torre y Benetússer, y existen muchas barreras arquitectónicas que impiden el paso fácil para el peatón.

“Lograr que la gente se sienta segura es crucial si queremos que abrace el espacio urbano. Por lo general, son las personas las que hacen que una ciudad sea más segura y atractiva, tanto en términos de seguridad real como percibida.”³⁷

Como en todos los tramos, el paso de un lado al otro del eje es una odisea, hay zonas donde no hay pasos de peatones, los coches aparcados dificultan la visión del cruce y los semáforos dan prioridad al automóvil y no al peatón. Desde el tramo anterior hasta Massanassa, el eje discurre como si fuera una travesía, el coche manda sobre las personas y es incómodo.

“A la cantidad inadecuada de espacio y a las pequeñas y grandes molestias con las que los ciudadanos deben lidiar todos los días, hay que agregarle el tiempo que se pierde en semáforos y esquinas. Los peatones tienen poca prioridad. Por lo general, deben esperar mucho tiempo con la luz en rojo, luego de lo cual viene un breve periodo donde el semáforo está verde. Este estado se mantiene por solo algunos segundos, y luego aparecen luces rojas titilantes, lo que fuerza a todos a correr para llegar al otro lado y evitar que los atropellen.”³⁸

³⁶ Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 132.

³⁷ Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 91.

³⁸ Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 124.



Imagen 17



Imagen 19



Imagen 22

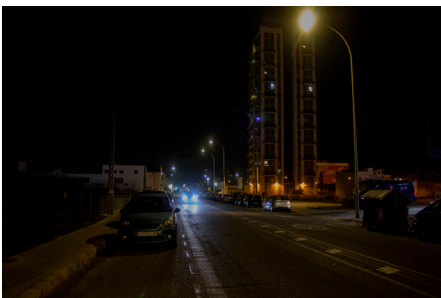


Imagen 26

Plano 20. Fondo y figura

Plano 21. Morfología urbana



4.1.4. EL CAMÍ REAL DE MADRID DESDE LA TORRE HASTA ALBAL

Como se ha comentado, el eje tenía un punto A, Valencia, y un punto B, los pueblos, los dos tramos intermedios sufren heridas que necesitan ser cosidas, como hizo el equipo de Oriol Bohigas en Barcelona antes de las olimpiadas del 92.

En el caso de los pueblos, encontramos diferencias entre cada uno de ellos e, incluso, dentro de un municipio encontramos diferentes zonas. En el caso de Benetússer y Alfafar, como hemos anunciado antes, la avenida funciona un poco como travesía de una carretera nacional, la sección de asfalto es mucho mayor y más importante que la acera.

Cuando llegamos a Alfalares, a un lado tenemos un parque y al otro, bloques aislados. Esta zona está poco iluminada, como podíamos ver en el recorrido fotográfico (imágenes 22-36) lo que provoca inseguridad, a diferencia de Massanassa, que su avenida está excesivamente iluminada.

“La iluminación se vuelve un factor crucial una vez que oscurece. Proveer un nivel óptimo de luz para las personas y uno aceptable para las fachadas y las esquinas de las calles es indispensable para lograr que la población use las vías peatonales y aumente su sensación de seguridad, como así también la seguridad real. También hay que asegurar una cantidad suficiente de luz sobre los escalones y las superficies pavimentadas para que los peatones puedan maniobrar de modo seguro.”³⁹

En Massanassa, la avenida está excesivamente iluminada, le sobra la mitad de las farolas que están instaladas, pero al menos, esta calle ya no parece una travesía, como todo el eje, sigue ganando el coche frente al peatón, pero la sensación es más de una calle simple. Su sección es la más estrecha de todo el eje, por tanto, una ampliación de las aceras se entiende como necesario para convertir todo el eje en un paseo. A diferencia de Benetússer o Catarroja, en Massanassa la actividad no es tanta puesto que, no hay tanto comercio, el cual, lo genera.

³⁹ Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 133.

Cruzando el barranco, entramos en Catarroja donde aquí el eje funciona como una avenida con actividad, es el tramo más parecido a San Vicente intramuros. También, porque es el pueblo con más habitantes y los equipamientos de proximidad como la biblioteca, ayuntamiento o la oficina de Correos se encuentra aquí.

En Albal, el eje no funciona como vía principal, entonces es un corredor secundario que atraviesa, no existe actividad real y, a partir de la gasolinera hacia Beniparrell, es zona comercial/industrial y el eje funciona como una travesía de polígono.



Imagen 28



Imagen 31



Imagen 35



Imagen 38

Plano 20. Fondo y figura

Plano 21. Morfología urbana





Imagen 40



Imagen 42



Imagen 44

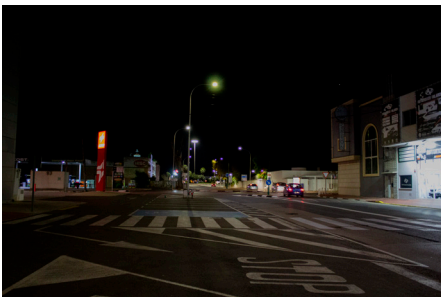
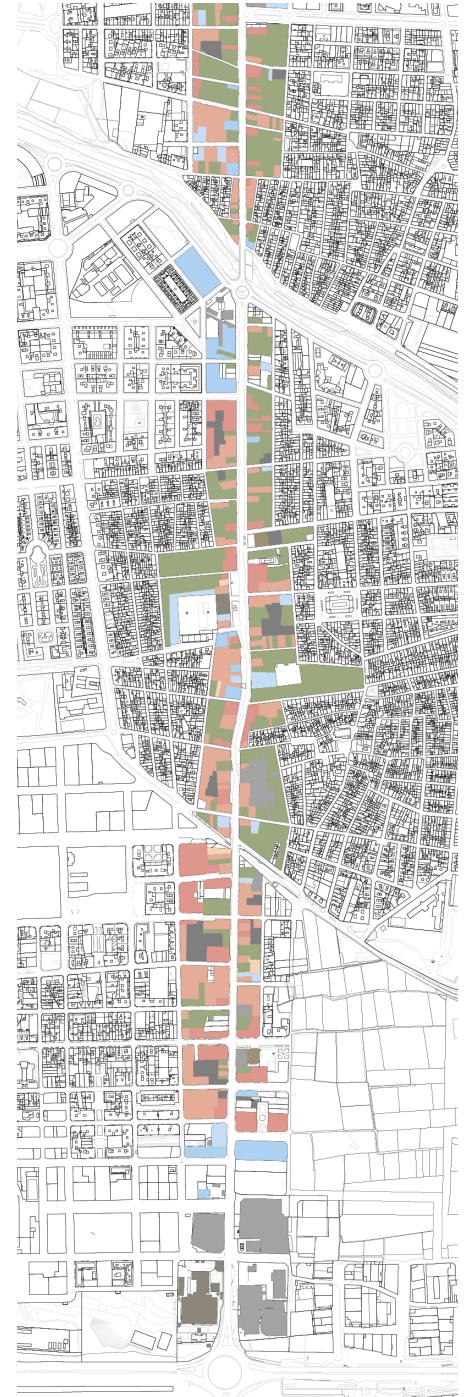
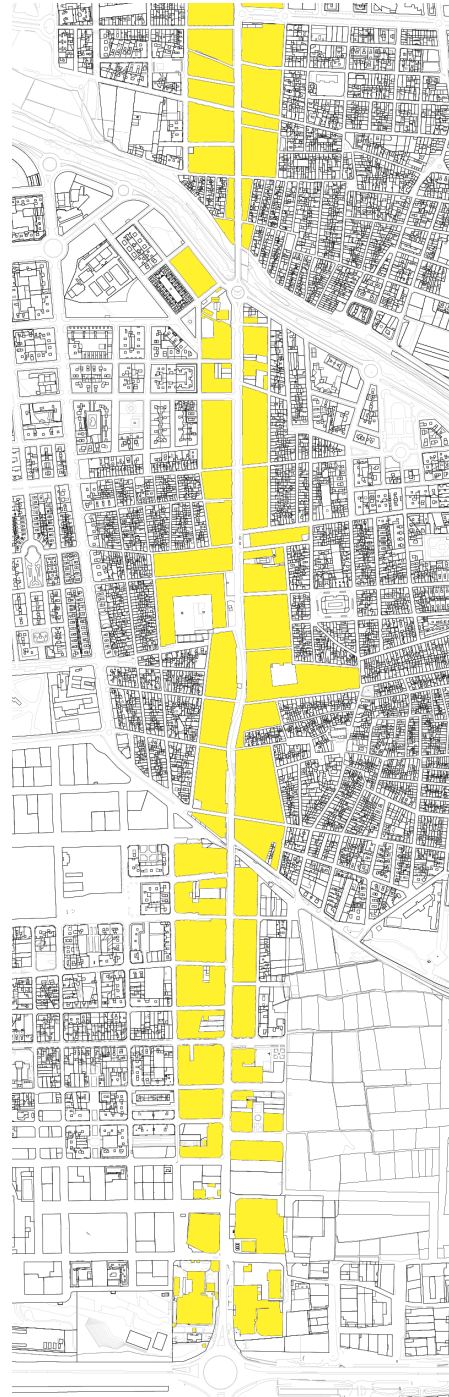


Imagen 47

Plano 20. Fondo y figura

Plano 21. Morfología urbana



5. ESTRATEGIAS PARA LA INTERVENCIÓN EN EL EJE

Tras analizar todo el eje y comprobar tramo a tramo su estado actual, podemos ver cómo el tráfico rodado es el elemento principal del corredor, que las calles no son lo bastante amplias para considerarse un paseo, que el estacionamiento de vehículos y las terrazas de bares dificultan la accesibilidad en el cruce entre una acera y otra y que la actividad es menor en zonas donde la luz es escasa y no existe un borde blando.

Este eje necesita mejoras si queremos realizar un urbanismo sostenible y con perspectiva de género, pues existen ciertas zonas inseguras como el tramo entre la estación de Joaquín Sorolla y el nuevo cauce de Turia.

“Las posibilidades de lograr una ciudad vital aumentan cuando se logra convencer a una mayor cantidad de gente de que camine, use una bicicleta y resida dentro de la porción urbana de una ciudad.”⁴⁰

En el tramo de San Agustín hasta Creu Coberta, el tráfico es muy elevado y se necesita tomar medidas para calmar la velocidad, disminuir el ruido y reducir el tráfico si lo queremos mejorar o, en este caso, dotar de actividad.

“Al reducir el tránsito automotor en las calles de una ciudad, o al menos disminuir la velocidad de circulación, uno de los efectos más beneficiosos que se logra es bajar el nivel de ruido, haciendo que la comunicación entre las personas se vuelva posible nuevamente.”⁴¹

Además de reducir el tráfico rodado se necesita crear un corredor ciclista por el eje que una el centro de la capital con el sur. Valencia tiene una red ciclista importante, pero con lagunas de vertebración con el sur y con su área metropolitana.

“El tráfico ciclistico debe ser incorporado a una estrategia global de transporte. Si es posible llevar una bicicleta en un subterráneo y luego en un taxi, se pueden recorrer grandes distancias de modo combinado.”⁴²



Imagen 14



Imagen 17

40 Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 6.

41 Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 153.

42 Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 184.



Las estrategias que se presentan en este trabajo parten de las ideas de Jane Jacobs de convertir la ciudad en un espacio para las personas, recuperando todo el ancho de la calle, que antes le pertenecía y que fue arrebatado por el coche, ya que el asfalto ha convertido el espacio público en barreras y junto a las edificaciones degradadas y a los continuos proyectos urbanísticos que han funcionado como parches, la actividad en muchas zonas se ha perdido, o no existe, como enunciábamos antes en el tramo de las fábricas y equipamientos militares.

“Han pasado poco más de cinco décadas desde que la periodista Jane Jacobs publicó su emblemático libro ‘Muerte y vida de las grandes ciudades’, en 1961. En ese escrito, la autora señala cómo el aumento masivo del automóvil y la ideología urbanística del Movimiento Moderno, que separaba los usos dentro de las ciudades y enfatizaba la construcción de edificios exentos, terminarían por destruir el espacio y la vida urbana, dando como resultado ciudades sin gente ni actividades. Jacobs también describe las ventajas de vivir y disfrutar de una ciudad vibrante, tal como ella lo hacía en el Greenwich Village en Nueva York, el sector donde ella vivió por muchos años.”⁴³

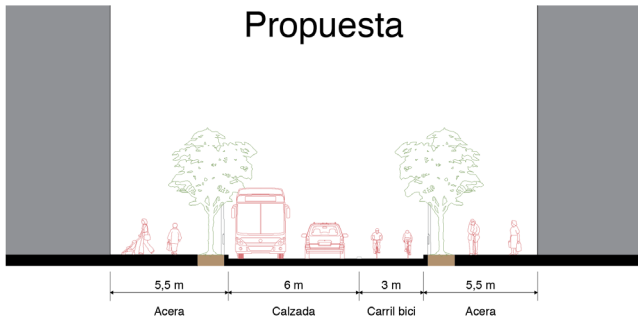
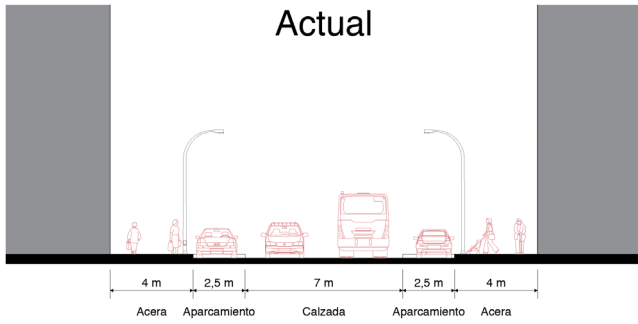
Además, estas estrategias no han sido pensadas únicamente a partir del análisis, sino también estudiando los diferentes planes de movilidad urbana de los diferentes municipios afectados y de la Generalitat Valenciana, los cuales en ningún caso ofrecen una mejora real para el eje, ni mencionan la creación de un carril bici por éste.

Plano 20. Fondo y figura

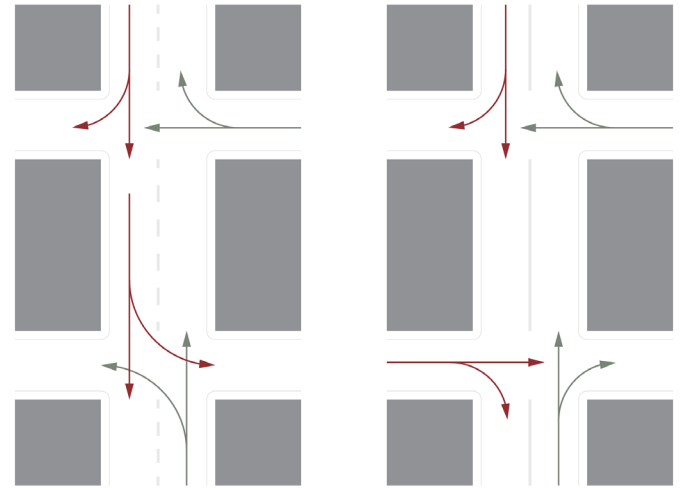
43 Gehl, Jan. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2015, 3.

A continuación, expongo los puntos de mejora para futuras intervenciones en el eje de Camí real:

1. Se necesita retirar los cordones de aparcamiento en paralelo en todo el eje desde la plaza San Agustín de Valencia hasta el cruce con la calle Tapisers de Albal para poder crear un carril bici en uno de los márgenes, a ser posible, el lado Este de 3 metros y ampliar cada una de las aceras aproximadamente 1,5 metros, dependiendo del ancho de la calle y el número de cordones de aparcamiento en ese tramo. En caso de sólo existir un cordón de aparcamiento, éste se sustituirá por carril bici de doble sentido y no habrá ampliación de aceras.
2. Tras la retirada del estacionamiento en el eje, será necesario reubicarlo en aparcamientos disuasorios situados en accesos y puntos estratégicos en todas las poblaciones. Se espera que, a la larga, el número de automóviles privados descienda.
3. Crear una conexión entre la rotonda que conecta la calle San Vicente Mártir y la CV-400 con la avenida Fernando Abril Martorell siendo así el inicio del futuro bulevar Federico García Lorca tras el soterramiento de las vías de ferrocarril. De esta forma, el tráfico pasa de la CV-400 a una ronda exterior y no a nuestro eje, permitiendo así reducir el tráfico entre este punto y la plaza de San Agustín.
4. Retirar todas las islas de residuos del eje con tal de dignificar el paseo y reubicarlas en las calles perpendiculares.
5. En caso de mantener el tráfico rodado en todo el eje, prohibir el giro a la izquierda, impidiendo así el atasco de vehículos que intentan girar esperando a que dejen de pasar los vehículos del carril contrario. De esta forma será más fluido el tráfico.
6. En los nuevos metros de acera ampliada en cada lado, se ubicarán el mobiliario urbano, farolas, alcorques y terrazas, nunca más de metro y medio de ancho, para no impedir la correcta circulación de los peatones.
7. Dotar de una iluminación homogénea en todo el eje, incluso en los puentes, con la misma tonalidad, es decir, realizar un estudio lumínico de todo el vial, retirar el exceso de farolas de Massanassa y otras partes excesivamente iluminadas y añadir en las zonas que son más oscuras.
8. Arbolar todo el paseo con especies autóctonas y que proporcionen sombra.
9. La ampliación de aceras ha de ser con materiales sostenibles, al igual que la creación de la nueva plataforma ciclista.
10. Se necesita crear pasos de peatones, mínimo uno por manzana, a poder ser dos con prioridad semafórica para viandantes y ciclistas



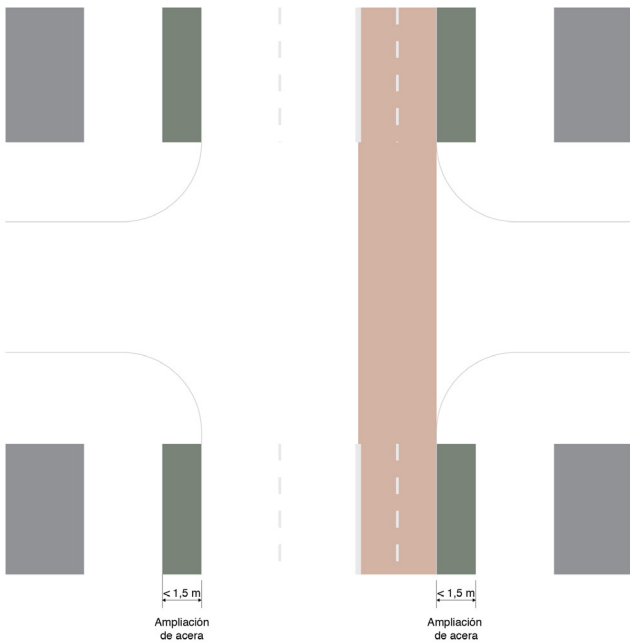
Plano 24. Propuesta de sección tipo



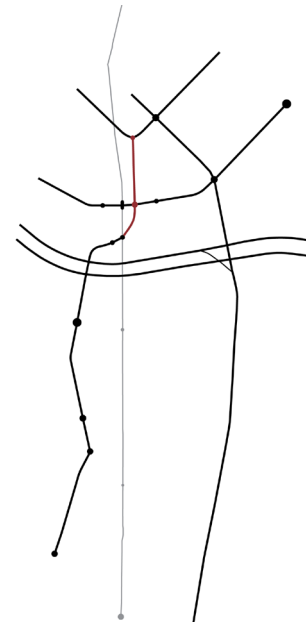
Actual

Propuesta

Plano 25. Propuesta de cruces



Plano 26. Propuesta de zonas para equipamientos urbanos



Plano 27. Propuesta de conexión del futuro bulevar Federico García Lorca con la CV-400

Junto a estas medidas vendría la necesidad de aumentar la frecuencia de autobuses Metrobus, sustituyéndolos por eléctricos e incluso, si se retira el tráfico rodado, convertirse el eje en una plataforma de vehículos BRT. Además, es necesario ampliar el transporte de ferrocarril con la mitad de tiempo entre un cercanías y otro. También sería positivo para la movilidad, conectar estos municipios con Valencia a través de un tranvía por el lado Este de la CV-400 que conectase con la parada de Valencia Sud y/o la futura L12 de Metrovalencia.

Tanto en el caso de convertirse en plataforma BRT o no, el puente que cruza el cauce del Turia se encuentra en malas condiciones para implantar un carril bici y sería necesario ampliarlo, aunque la mejor solución, aún siendo la más costosa, sería bajar la cota de la V-30 en cada uno de los lados del río de forma que se queden en trinchera y el nuevo puente estaría a cota de calle sin necesidad de tener pendiente y al estar a su misma cota no existirían las intersecciones tan poco accesibles e inseguras de cada lado del puente. Además, se retiraría el acceso y salida de La Torre a la V-30 por la avenida Real de Madrid.

El puente de Catarroja – Massanassa, es un puente antiguo en el que tanto el carril bici como la calzada, o la plataforma BRT, se fusionarían, es decir, se mantiene su estado actual y sólo se renovaría el alumbrado actual por el mismo para todo el eje.

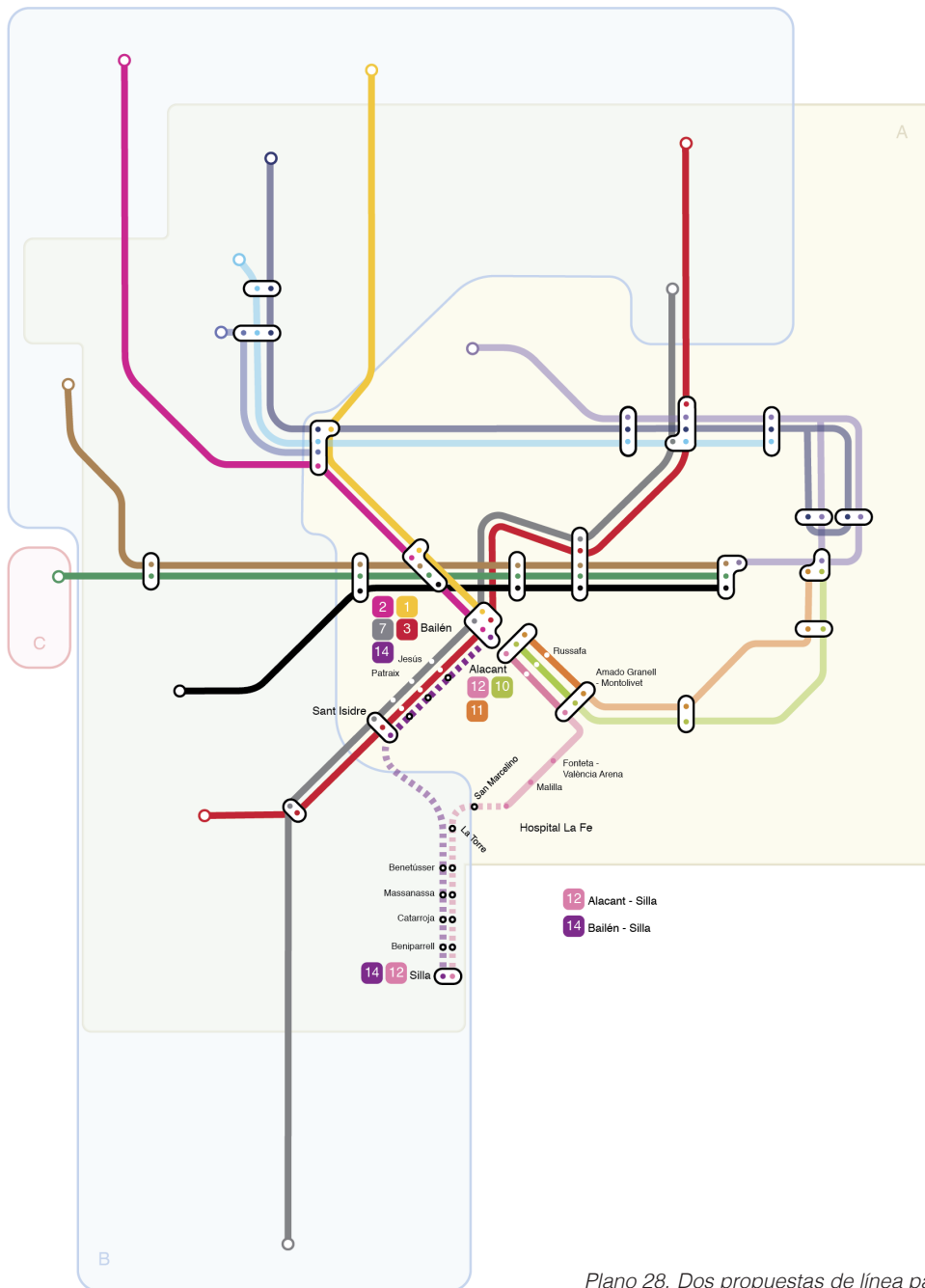
El tráfico rodado en los pueblos del sur ya está siendo recogido por la CV-400 y la V-31. Con la reducción del tráfico en Camí Real aumentaría el tráfico en estas dos autovías laterales, de tal forma, que es necesario potenciar el transporte público, el carril bici y el andar para no colapsar estas vías.



Imagen 20



Imagen 22



Plano 28. Dos propuestas de línea para l'Horta Sud a partir del esquema de 2030 de Metrovalencia.

6. CONCLUSIONES

Después de estudiar su modelo de análisis y aplicarlo al eje de Camí Real se ha comprobado que no difiere de un análisis urbanístico convencional pues, el análisis de fondo y figura o de morfología, son planos que se deben de hacer siempre para entender el territorio, pero sí que es cierto que la forma gráfica de estudiar el espacio público es más entendible e interesante con este método, además, la realización de un recorrido fotográfico da muchísima más información que un plano y, al realizarse de noche, se puede observar los problemas en la actividad de la calle que comenta Jane Jacobs en 'Muerte y vida de las grandes ciudades'.

Tras el análisis realizado se han descubierto las necesidades de mejora de cada tramo o parte del eje, además de proponer unas estrategias para todo el eje como la reducción del tráfico, la homogeneización de la iluminación y de la sección de la calle, para que sea un corredor único y no siete diferentes en la misma dirección, además de la creación de un carril bici y la propuesta de mejoras en el transporte público con respecto a las frecuencias de bus y tren o la transformación de la calzada en plataforma para BRT o la construcción de un tranvía por l'Horta Sud.

7. BIBLIOGRAFÍA

7.1. Relación de figuras

7.1.1. CARTOGRAFÍAS

Carto. 1 – 4. Llopis Alonso, Amando, and Luís Alberto Perdigón Fernández. “Cartografía Histórica de La Ciudad de Valencia (1608-1944).” Book. Editorial Universitat Politècnica de València, 2016.

7.1.2. ORTOFOTOS Y VUELOS

Orto. 1. Llopis Alonso, Amando, and Luís Alberto Perdigón Fernández. “Cartografía Histórica de La Ciudad de Valencia (1608-1944).” Book. Editorial Universitat Politècnica de València, 2016.

Orto. 2 – 4. Instituto Cartográfico Valenciano. “Visor Cartográfico de La Generalitat Valenciana,” n.d. <http://visor.gva.es/visor/>.

7.1.3. PLANOS

Plano. 1 – 22. Elaboración propia.

Plano. 23. Plan Básico de Movilidad Del Área Metropolitana de València. 2018.

Plano. 24 – 26. Elaboración propia.

Plano. 27. Elaborado a partir del esquema de Metrovalencia del plan FGV 2030.

7.1.4. IMÁGENES

Imagen. 1 – 48. Elaboración propia.

7.1.5. FIGURAS

Fig. 1 – 16. Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour. Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica. Book. Edited by Denise Scott Brown and Steven. Izenour. 3a ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2016.

Fig. 17 – 22. López García, Marta. “The Philadelphia Crosstown Community.” Hiden Architecture, April 4, 2020. <http://hiddenarchitecture.net/the-philadelphia-crosstown-community/>.

Fig. 23 – 26. Quiroz Díaz, Julián. “El eje urbano de la Gran Vía de Levante como espacio público de calidad. Análisis de la articulación y su buen funcionamiento con la red urbana,” 2016.

7.2. Bibliografía

- Aguilar Civera, Inmaculada. 1984. Historia de las estaciones: Arquitectura ferroviaria en Valencia. Book. Valencia: Diputación de Valencia.
- Ayuntamiento de Alfafar. 2015. "Plan de Movilidad Urbana Sostenible Del Municipio de Alfafar." Alfafar.
- Ayuntamiento de Benetússer. 2018. "Estudio de Movilidad Urbana Sostenible de Benetússer." Benetússer.
- Ayuntamiento de Valencia. 2013. "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia." Valencia.
- El Ensanche de la ciudad de Valencia de 1884. 1984. Book. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia.
- Emmi, Gianluca, Eva Ma Álvarez Isidro, Carlos J. Gómez Alfonso, and Marco Maretto. 2022. "Mapa Morfológico Como Mecanismo de Análisis e Incorporación de La Perspectiva de Género En El Tejido Urbano." Article.
- Gehl, Jan. 2015. Ciudades para la gente. Book. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Generalitat Valenciana. 2018. "Plan Básico de Movilidad Del Área Metropolitana de València." Valencia. <https://www.pmomevalencia.com>.
- Guadalajara, Mar. 2019. "Valencia Se Hace Vieja." Las Provincias, July 6, 2019. <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/valencia-vieja-20190706004450-ntvo.html>.
- Herrera, José María. 1985. "Cartografía histórica de la ciudad de Valencia: 1704-1910." Book. Edited by José María Herrera. Valencia: Ayuntamiento de Valencia.
- Instituto Cartográfico Valenciano. n.d. "Visor Cartográfico de La Generalitat Valenciana." <http://visor.gva.es/visor/>.
- Jacobs, Jane. 2011. Muerte y vida de las grandes ciudades. Book. Edited by Manuel Delgado, Zaida Muxí, and Blanca G. Valdivia. Entrelíneas. Madrid: Capitán Swing.
- Llopis Alonso, Amando, and Luís Alberto Perdigón Fernández. 2016. "Cartografía Histórica de La Ciudad de Valencia (1608-1944)." Book. Editorial Universitat Politècnica de València.
- López García, Marta. 2020. "The Philadelphia Crosstown Community." Hiden Architecture. April 4, 2020. <http://hiddenarchitecture.net/the-philadelphia-crosstown-community/>.
- Lynch, Kevin. 2015. La imagen de la ciudad. Book. 3a ed. Barcelona: Gustavo Gili.
- Madoz, Pascual. 1845. Diccionario geografico-estadistico-historico de España y sus posesiones de ultramar. Book. Madrid: Madoz.
- . 1849a. Diccionario geografico-estadistico-historico de España y sus posesiones de ultramar. Book. Madrid: Madoz.
- . 1849b. Diccionario geografico-estadistico-historico de España y sus posesiones de ultramar. Book. Madrid: Madoz.
- . 1849c. Diccionario geografico-estadistico-historico de España y sus posesiones de ultramar. Book. Madrid: Madoz.

- . 1850a. *Diccionario geografico-estadistico-historico de España y sus posesiones de ultramar*. Book. Madrid: Madoz.
- . 1850b. *Diccionario geografico-estadistico-historico de España y sus posesiones de ultramar*. Book. Madrid: Madoz.
- MAS CONTEXT. 2021. "Studio: Architecture's Offering to Academe." *Studio: Architecture's Offering to Academe*. 2021. <https://www.mascontext.com/observations/studio-architectures-offering-to-academe/>.
- Mayorga, Miguel, and Maria Pia Fontana. 2021. "Aprendiendo a Mirar Con Denise Scott Brown." October 11, 2021. <https://veredes.es/blog/aprendiendo-a-mirar-con-denise-scott-brown-miguel-mayorga-y-maria-pia-fontana/>.
- Monteys, Xavier. 2017. *La calle y la casa: urbanismo de interiores*. Book. Barcelona: Gustavo Gili.
- Orduña Padilla, Armando, and Jairo Casares Blanco. 2017. "Historia de Los Ferrocarriles Regionales En La Comunidad Valenciana: Una Visión Territorial." *Tst: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 34: 126–57.
- Quiroz Díaz, Julián. 2016a. "El eje urbano de la Gran Vía de Levante como espacio público de calidad. Análisis de la articulación y su buen funcionamiento con la red urbana."
- . 2016b. "El eje urbano de la Gran Vía de Levante como espacio público de calidad. Análisis de la articulación y su buen funcionamiento con la red urbana."
- Romero Aloy, María Jesús, Mercedes Almenar-Muñoz, and Vicente Fullana Serra. 2019. "En Torno a La Riada de 1957 En La Ciudad de Valencia." *Scripta Nova* 23 (September). www.valencia.es/ayuntamiento/laciudad.insf/vDocumentos.
- Sanchis Guarner, Manuel. 2007a. *La ciudad de Valencia: síntesis de historia y de geografía urbana*. Book. 2a ed. Valentiae; 1. Valencia: IRTA.
- . 2007b. *La ciudad de Valencia: síntesis de historia y de geografía urbana*. Book. 2a ed. Valentiae; 1. Valencia: IRTA.
- Valencia romana: (els orogens de la ciutat)*. 1984. Book. Valencia: Delegación Municipal de Cultura.
- Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour. 2016. *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Book. Edited by Denise Scott Brown and Steven Izenour. 3a ed. Barcelona: Gustavo Gili.
- Wikipedia. 2003. "Valencia - Wikipedia, La Enciclopedia Libre." 2003. <https://es.wikipedia.org/wiki/Valencia>.
- . 2004. "Albal - Wikipedia, La Enciclopedia Libre." 2004. <https://es.wikipedia.org/wiki/Albal>.
- . 2005a. "Catarroja - Wikipedia, La Enciclopedia Libre." 2005. <https://es.wikipedia.org/wiki/Catarroja>.
- . 2005b. "Masanasa - Wikipedia, La Enciclopedia Libre." 2005. <https://es.wikipedia.org/wiki/Masanasa>.
- . 2005c. "Sedaví - Wikipedia, La Enciclopedia Libre." 2005. <https://es.wikipedia.org/wiki/Sedaví>.
- . 2006a. "Alfafar - Wikipedia, La Enciclopedia Libre." 2006. <https://es.wikipedia.org/wiki/Alfafar>.
- . 2006b. "Benetúser - Wikipedia, La Enciclopedia Libre." 2006. <https://es.wikipedia.org/wiki/Benetúser>.

A esos planos que me trajo mi madre de bien pequeño que me han convertido en arquitecto.

A mis padres por soportarme y me han ayudado a no caer.

A mis abuelos, por hacerme feliz durante su vida.

A Carlos y Eva por llevarme este TFG.

A mis amigos y a los demás que han estado y están en mi vida.

GRACIAS

