

# paisajes difusos

El proyecto de la huerta periurbana del Área Metropolitana de Valencia

Daniel Monleón Balanzá

**TESIS DOCTORAL**

Directores:

José María Ezquiaga Domínguez - Javier Pérez Igualada

Departamento de Urbanismo



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA

Diciembre 2015



*a mi familia,  
a todas las personas que me han apoyado todo este tiempo,  
y con especial cariño, a mi hijo Aitor*



## Reconocimientos

La realización de este largo y apasionante trabajo ha contado con un reparto especial de "actores" a los que quiero expresar, una vez más, mi gratitud y reconocimiento, a la vez que deseo compartir la ilusión por haber culminado esta crucial etapa de mi vida académica, profesional y personal.

En primer lugar aparecen mis Directores de Tesis, José María Ezquiaga y Javier Pérez Igualada, que han sabido orientarme y alentarme a lo largo de todo este largo proceso.

La validación de enfoques y contenidos también ha estado protagonizada por Joaquín Sabaté, Director del *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo* de Barcelona, a través de los *readers* Miquel Corominas, Carles Crosas, Isabel Castiñeira y Amador Ferrer, con los que conté en las dos ediciones en las que puse a prueba los avances de la investigación y cuyas aportaciones han quedado plasmadas en el presente trabajo.

Mis compañeros del GICA (Grupo de Investigación *Ciudad Amable* de la UCH-CEU), Carles Gascó, José Luis Gisbert y Luca Brunelli, han dejado su testimonio a través sus sugerentes apreciaciones, interesantes referencias bibliográficas, así como el soporte cartográfico base de toda la documentación gráfica elaborada.

También han intervenido Luis Perdigón, Conxa Álvarez, Juan Ramón Selva, Javier Cortina y Paloma Martí, orientándome y ayudándome con las diferentes fuentes documentales, así como Javier López, colaborando con la recopilación y procesado de datos de campo.

Y en todo este proceso, merece una mención destacada Ricard García (RKS), colaborador infatigable y decisivo en la elaboración y postproducción de gran parte de la documentación gráfica, a la vez que *coach* personal cuyo apoyo ha resultado decisivo en los momentos más críticos.

En definitiva, agradecer a todas las personas e instituciones que, de una manera u otra, han intervenido y me han prestado su ayuda a lo largo de estos años.

Por último, quiero expresar mi gratitud al lugar, a la huerta periurbana del AMV, actante permanente y silencioso de toda esta experiencia, fuente constante de motivación e inspiración durante los trayectos que he realizado a diario pedaleando hacia mi lugar de trabajo, cruzando este mágico, a la vez que inquietante y vulnerable paisaje milenario.



Daniel Monleón



## Resumen de la tesis

### Paisajes difusos. El proyecto de la huerta periurbana del Área Metropolitana de Valencia

Los paisajes de frontera, de transición entre territorios opuestos, han suscitado un innegable interés, desde diferentes disciplinas como son la geografía urbana, el urbanismo, la arquitectura, la sociología, la fotografía o el cine.

Estas fronteras ambiguas, de transición entre el campo y la ciudad, incluyen, no obstante, la idea de límite, muchas veces desdibujado, difuso, entre los ámbitos rurales y urbanos, constituido por lo que podemos denominar *borde urbano*.

Tras la aparición, en la década de los 70 del siglo pasado, del "Urban Design" (Diseño Urbano) como una nueva disciplina y práctica instrumental capaz de hacerse cargo de la forma de la ciudad y el diseño del espacio urbano, y tras un largo periodo de crisis del planeamiento urbano iniciado a principios de los 90, en el que el carácter instrumental del Plan ha adquirido mayor trascendencia que la componente proyectual del mismo, se constata la necesidad actual de poner en valor la disciplina del diseño urbano en los procesos de planificación urbana y, en particular, en las áreas periurbanas.

Con esta premisa, el presente trabajo define una serie de *patrones* caracterizadores de la forma periurbana que permitirán evaluar la idoneidad de la relación huerta-ciudad, desde el punto de vista de la integración funcional, visual y paisajística de los bordes urbanos en el territorio agrícola que los circunda, centrando el estudio en las áreas periurbanas del norte del Área Metropolitana de Valencia, pertenecientes a un característico, singular y milenario espacio agrícola periurbano denominado *Huerta de Valencia*, cuyos valores históricos, paisajísticos y culturales ya han sido reconocidos por parte de la Administración autonómica a través del *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia*.

Dichos patrones se definen desde dos visiones complementarias. En primer lugar, centran la mirada desde la ciudad hacia el campo, evaluando propiedades de los bordes urbanos tales como: Interpenetración campo-ciudad, transitabilidad peatonal, permeabilidad, conectividad campo-ciudad, relación visual y nitidez geométrica, para centrar la mirada, a continuación, desde el campo hacia la ciudad, evaluando en este caso las variables de visibilidad e integración paisajística.

Finalmente, y partiendo de la necesaria convergencia desde los ámbitos de la geografía, la sociología, el urbanismo y el paisaje, el presente trabajo ha pretendido conjugar las disciplinas del Diseño Urbano y la Arquitectura del Paisaje, constatando la necesidad de seguir ensayando nuevas fórmulas proyectuales y nuevos instrumentos *ad-hoc*, a caballo entre el proyecto urbano y el proyecto territorial y de paisaje, dirigidos a recuperar el equilibrio y la necesaria simbiosis huerta-ciudad.

## Resum de la tesi

### Paisatges difusos. El projecte de l'horta periurbana de l'Àrea Metropolitana de València

Els paisatges de frontera, de transició entre territoris oposats, han suscitat un innegable interès, des de diferents disciplines com ara la geografia urbana, l'urbanisme, l'arquitectura, la sociologia, la fotografia o el cinema.

Aquestes fronteres ambigües, de transició entre el camp y la ciutat, inclouen, no obstant això, la idea de límit, moltes vegades desdibuixat, difús, entre els àmbits rurals i urbans, constituït pel que podem denominar *vora urbana*.

Després de l'aparició, en la dècada dels 70 del segle passat, del "Urban Design" (Disseny Urbà) com una nova disciplina i pràctica instrumental capaç de fer-se càrrec de la forma de la ciutat i el disseny de l'espai urbà, i després d'un llarg període de crisi del planejament urbà iniciat a principis dels 90, en el qual el caràcter instrumental del Pla ha adquirit major transcendència que la component projectual del mateix, es constata la necessitat actual de posar en valor la disciplina del disseny urbà en els processos de planificació urbana i, en particular, a les àrees periurbanes.

Amb aquesta premissa, el present treball defineix una sèrie de patrons caracteritzadors de la forma periurbana que permetran avaluar la idoneïtat de la relació horta-ciutat, des del punt de vista de la integració funcional, visual i paisatgística de les vores urbanes en el territori agrícola que les circumda, centrant l'estudi en les àrees periurbanes del nord de l'Àrea Metropolitana de València, pertanyents a un característic, singular i mil·lenari espai agrícola periurbà denominat *Horta de València*, el valors històrics, paisatgístics i culturals de la qual ja han segut reconeguts per part de l'Administració autonòmica a través del *Pla d'Acció Territorial de Protecció de l'Horta de València*.

Aquests patrons es defineixen des de dues visions complementàries. En primer lloc, centren la mirada des de la ciutat cap al camp, avaluant propietats de les vores urbanes tals com: Interpenetració camp-ciutat, transitabilitat per als vianants, permeabilitat, connectivitat camp-ciutat, relació visual i nitidesa geomètrica, per a centrar la mirada, a continuació, des del camp cap a la ciutat, avaluant en aquest cas les variables de visibilitat i integració paisatgística.

Finalment, i partint de la necessària convergència des dels àmbits de la geografia, la sociologia, l'urbanisme i el paisatge, el present

treball ha pretès conjujar les disciplines del Disseny Urbà i l'Arquitectura del Paisatge, constatant la necessitat de seguir assajant noves fórmules projectuals i nous instruments *ad-hoc*, a cavall entre el projecte urbà i el projecte territorial i de paisatge, dirigits a recuperar l'equilibri i la necessària simbiosi horta-ciutat.

---

## Thesis summary

### Fuzzy landscapes. The project of the peri-urban agriculture in the Metropolitan Area of Valencia

The landscapes of border, of transition between opposing territories, raised undeniable interest, from different disciplines such as urban geography, urban planning, architecture, sociology, photography or cinema.

These ambiguous borders, transition between the countryside and the city, include, however, the idea of limit, often blurred, diffuse, between rural and urban areas comprising what can be termed *urban edge*.

On the one hand the appearance in the 70s of Urban Design as a new discipline and a methodological tool capable of taking charge of the shape of the city and its public space design, and on the other hand the long period of crisis of urban planning that started at the beginning of the 90s, in which the instrumental character of the Plan gained a greater importance than its projective component, both issues brought the current need to value the discipline of urban design in urban planning processes, and in particular in peri-urban areas.

With this premise, the present work defines a series of characterizing patterns of peri-urban form that will assess the adequacy of the open fields and the city relationship, from the point of view of functional, visual and landscape integration of urban edges in the agricultural land that surrounds them, focusing the study on peri-urban areas in the North of the Metropolitan Area of Valencia belonging to a characteristic, unique and ancient agricultural area known as *Huerta de Valencia*, whose historic, scenic and cultural values have already been recognized by the regional government through the *Territorial Action Plan for the Protection of "Huerta de Valencia"*.

These patterns are defined from two complementary visions. Firstly, focus the gaze from the city toward the field, evaluating the urban edges properties such as: rural-urban interpenetration, walkability, permeability, rural-urban connectivity, visual relationship and geometric sharpness, to focus the gaze, then from the countryside to the city, in this case assessing the visibility and landscape integration variables.

Finally, and from the necessary convergence from the fields of geography, sociology, urban planning and landscape, this paper has

sought to combine the disciplines of Urban Design and the Landscape Architecture, noting the need to continue rehearsing new project formulas and new instruments, riding between the urban project and the territorial and landscape project, aimed at recovering the balance and the necessary symbiosis between the agriculture fields and the city.

## ÍNDICE GENERAL

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>17</b>
1.1 Paisajes difusos. Aproximación al objeto de estudio.	19
1.1.1 Borde urbano. Definición.	19
1.1.2 Consideraciones en torno al borde urbano	21
1.2 Hipótesis principal de la investigación	22
1.3 Estado actual del tema de investigación	22
1.3.1 Les carnets pratiques nº3 "Comment traiter les fronts urbains?"	22
1.3.2 Taller de Proyectos de Urbanismo y Paisaje	27
1.3.3 Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia	29
1.3.4 Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana	31
1.4 Conveniencia y oportunidad del caso de estudio	32
<b>2. LA DIMENSIÓN METROPOLITANA</b>	<b>37</b>
2.1 Una mirada al territorio metropolitano	39
2.2 Antecedentes en la planificación territorial y metropolitana del AMV	43
2.3 Situación actual	54
2.3.1 La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana	54
2.3.2 El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia	59
<b>3. PERIFERIAS</b>	<b>61</b>
3.1 Aproximación conceptual	64
3.2 Consideraciones en torno a la periferia	70
3.3 Aproximación disciplinar	75
3.4 Aproximación morfológica	78
3.5 La percepción de la periferia	82
3.6 Miradas a la periferia	86
3.6.1 El retrato de la periferia	86
3.6.2 Cine y periferia	102
3.7 La formación de la periferia del Área Metropolitana de Valencia	108
3.8 El proyecto de la periferia	112
3.9 Otra periferia es posible	118

<b>4.</b>	<b>LA HUERTA PERIURBANA: UNA UTOPIA REALISTA</b>	<b>121</b>
4.1	Consideraciones preliminares	123
4.2	Caracterización del fenómeno periurbano	126
4.3	La Huerta periurbana del Área Metropolitana de Valencia	131
4.4	El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia.	137
4.5	El proyecto de la huerta periurbana	147
4.5.1	El modelo territorial desde la agricultura periurbana	149
4.5.2	Escenarios de integración campo-ciudad	153
4.5.3	Valoración final	157
<b>5.</b>	<b>PATRONES DE LA FORMA PERIURBANA</b>	<b>161</b>
5.1	Antecedentes	163
5.2	Objetivos	172
5.3	Hipótesis	173
5.4	Metodología	174
5.5	Caso de estudio	175
5.6	Patrones de la forma periurbana	176
I.	MIRADA DESDE LA CIUDAD HACIA EL CAMPO	176
5.6.1	Interpenetración Campo-Ciudad	176
5.6.2	Transitabilidad Peatonal	181
5.6.3	Permeabilidad	188
5.6.4	Conectividad Campo-Ciudad	190
5.6.5	Relación Visual	194
5.6.6	Nitidez Geométrica	196
II.	MIRADA DESDE EL CAMPO A LA CIUDAD	200
5.6.7	Visibilidad	210
5.6.8	Integración paisajística	221
5.7	Análisis de resultados	235
5.8	Conclusiones	244
<b>6.</b>	<b>CONSIDERACIONES FINALES</b>	<b>247</b>
6.1	Validación y proyección de la investigación	249
6.2	Nuevas perspectivas del paisaje periférico.	250
<b>7.</b>	<b>REFERENCIAS</b>	<b>255</b>
7.1	Bibliográficas	257
7.2	Filmográficas	271
7.3	Fotográficas	272
7.4	Cartográficas	273
7.5	Planeamiento municipal	273

---

<b>8. ANEXO. DESARROLLO DE PATRONES</b>	<b>275</b>
8.1 BENIFARAIG	277
8.1.1 Interpenetración campo-ciudad	278
8.1.2 Transitabilidad peatonal	280
8.1.3 Permeabilidad	282
8.1.4 Conectividad campo-ciudad	284
8.1.5 Relación visual	286
8.1.6 Nitidez geométrica	288
8.1.7 Visibilidad	290
8.1.8 Integración paisajística	296
8.1.9 Cuadro resumen de parámetros	300
8.2 BORBOTÓ	303
8.2.1 Interpenetración campo-ciudad	304
8.2.2 Transitabilidad peatonal	306
8.2.3 Permeabilidad	308
8.2.4 Conectividad campo-ciudad	310
8.2.5 Relación visual	312
8.2.6 Nitidez geométrica	314
8.2.7 Visibilidad	316
8.2.8 Integración paisajística	322
8.2.9 Cuadro resumen de parámetros	326
8.3 CARPESA	329
8.3.1 Interpenetración campo-ciudad	330
8.3.2 Transitabilidad peatonal	332
8.3.3 Permeabilidad	334
8.3.4 Conectividad campo-ciudad	336
8.3.5 Relación visual	338
8.3.6 Nitidez geométrica	340
8.3.7 Visibilidad	342
8.3.8 Integración paisajística	348
8.3.9 Cuadro resumen de parámetros	354
8.4 TAVERNES BLANQUES	357
8.4.1 Interpenetración campo-ciudad	358
8.4.2 Transitabilidad peatonal	360
8.4.3 Permeabilidad	362
8.4.4 Conectividad campo-ciudad	364
8.4.5 Relación visual	366
8.4.6 Nitidez geométrica	368
8.4.7 Visibilidad	370
8.4.8 Integración paisajística	374
8.4.9 Cuadro resumen de parámetros	378

8.5	ALBORAIA	381
8.5.1	Interpenetración campo-ciudad	382
8.5.2	Transitabilidad	384
8.5.3	Permeabilidad	386
8.5.4	Conectividad campo-ciudad	388
8.5.5	Relación visual	390
8.5.6	Nitidez geométrica	392
8.5.7	Visibilidad	394
8.5.8	Integración paisajística	402
8.5.9	Cuadro resumen de parámetros	410

## Siglas, abreviaturas y convenciones

- **Ámbitos geográficos**

AMV Área Metropolitana de Valencia

AUI Área Urbana Integrada

- **Disposiciones legales y nomenclatura específica**

CEP Convenio Europeo del Paisaje (2000)

LOT Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana (1989)

LOTPP Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje de la Comunidad Valenciana (2004)

LOTUP Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (2014)

RPCV Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana (2006)

SNU Suelo No Urbanizable

- **Planes y proyectos**

ETCV Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (2010)

PATPHV Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia (2010)

PATIVPCV Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana (2011)

PNOA Plan Nacional de Ortofotografía Aérea

- **Organismos e instituciones**

CMAAUV Conselleria Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda

CITMA Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente

COACV Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana

IAU ÎdF Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France

IGN Instituto Geográfico Nacional

MECD Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

- **Parámetros de cálculo de los Patrones**

ApV Aperturas Viarias

ApVC Porcentaje de aperturas viarias (ApV) que tienen continuidad con la red de caminos rurales

CIAU Círculo Inscrito de un Área Urbana

CVC Nº de Cuencas Visuales Cortas

CVL Nº de Cuencas Visuales Largas

CVM Nº de Cuencas Visuales Medias

CVP Nº de Cuencas Visuales Ponderadas

ICAU Índice de contacto de un Área Urbana

NCD Nodos de cambio de dirección

PTF1 Perímetro Transitable Formal Grado 1

PTF2 Perímetro Transitable Formal Grado 2

PTI Perímetro Transitable Informal

PNT Perímetro No transitable

RFV Porcentaje del recorrido lineal viario total del núcleo urbano (descontando el recorrido perimetral) que tiene Fuga Visual a la huerta

VHR Visibilidad Hito Relevante

## Convención gráfica

Todos los planos y ortofotografías están orientados a norte, salvo indicación expresa.





# 1

## INTRODUCCIÓN



Frente urbano oeste de Borbotó  
Fotografía del autor 2015



## 1.1 Paisajes difusos. Aproximación al objeto de estudio.

Los paisajes de frontera, de transición entre territorios opuestos, han suscitado un innegable interés, desde diferentes disciplinas como son la Geografía Urbana, el Urbanismo, la Arquitectura, la Sociología, la Fotografía o el Cine.

Estas fronteras ambiguas, de transición entre el campo y la ciudad, incluyen, no obstante, la idea de límite, muchas veces desdibujado, difuso, entre los ámbitos rurales y urbanos, constituido por lo que podemos denominar *borde urbano*.

### 1.1.1 Borde urbano. Definición.

Veamos algunas definiciones relacionadas con este concepto:

- **Real Academia Española<sup>1</sup>**

**borde.**

(Del fr. *bord*, y este del franco *bord*, lado de la nave).

1. m. Extremo u orilla de algo.

**interfaz.**

(Del ingl. *interface*, superficie de contacto).

1. f. Inform. Conexión física y funcional entre dos aparatos o sistemas independientes.

**periferia.**

(Del lat. *peripheria*, y este del gr. *περιφέρεια*).

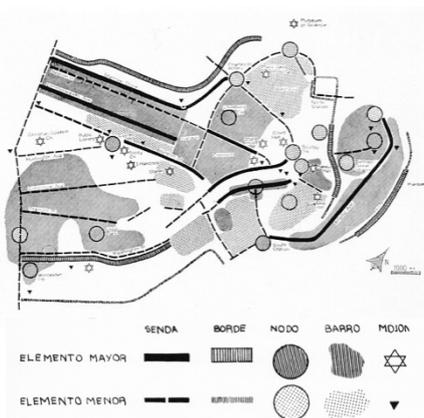
1. f. Contorno de un círculo, circunferencia.

2. f. Término o contorno de una figura curvilínea.

3. f. Espacio que rodea un núcleo cualquiera.

- **Lynch (1960)<sup>2</sup>**

«Los bordes son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Estos bordes pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones. Estos elementos fron-



La imagen de la ciudad y sus elementos

Fuente: Lynch, 1960.

<sup>1</sup> REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. [2001]. *Diccionario de la Lengua Española* (22ª Edición). Madrid: Espasa Calpe, S.A., 2001.

<sup>2</sup> Vid. *The Image of the city*. Cambridge (Mass.): The Massachusetts Institute of Technology Press [Edición en castellano: *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1984. 227p.

terizos, si bien posiblemente no son tan dominantes como las sendas, constituyen para muchas personas importantes rasgos organizadores, en especial en la función de mantener juntas zonas generalizadas, como ocurre en el caso del contorno de una ciudad trazado por el agua o por una muralla.» (1960. Edición en castellano 2001:62)

- **Toro; Velasco; Niño (2005)**<sup>3</sup>

«...aquella franja territorial que denota una transición de los aspectos urbanos predominantes: densidad de ocupación, morfología, usos urbanos, dinámicas socio- culturales, etc., a lo natural, o hacia los usos del suelo rurales, cuyas características son intrínsecas a las dinámicas que en esas franjas desarrollan, afectando o no, un espacio de importancia ecológica, y constituyendo un área potencial de enlace de las relaciones: campo-ciudad, ciudad-ciudad, y de otras escalas.» (2005:59)

- **IAU Île de France (2010)**<sup>4</sup>

«El borde urbano, entendido como el límite morfológico del espacio construido, no se corresponde ni con el límite funcional de la ciudad (cuya influencia continúa mucho más allá), ni con el límite funcional del ámbito rural.» (2010:6)

- **Galindo y Giocoli, (2013)**<sup>5</sup>

«[...] el borde urbano no es sólo una yuxtaposición de estas diferentes piezas; es un espacio que, incluyéndolas todas, adquiere su propia especificidad. Una especificidad que está, como hemos dicho, justo en el ser un espacio de relaciones entre diferentes realidades. El reto es elevar este espacio de la categoría de espacio de límite, marginal, a la categoría de espacio estratégico, para crear conexión, cohesión, alteridad y oportunidad en la ciudad-territorio.»

En el capítulo dedicado a las Periferias, tendremos ocasión de profundizar en las referencias conceptuales relativas a esta apasionante, a la vez que inquietante temática.

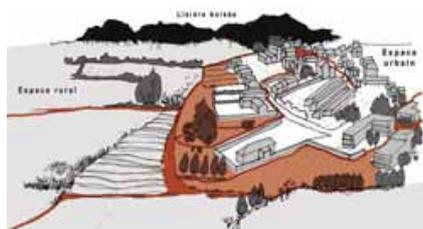
<sup>3</sup> Vid. "El borde como espacio articulador de la ciudad actual y su entorno". En: *Revista de Ingenierías Universidad de Medellín* nº 007. Medellín: Universidad de Medellín, 2005. pp. 55-65.

<sup>4</sup> Vid. François Dugeny: "Comment traiter les fronts urbains?". En: *Les Carnets pratiques* nº 3 (marzo 2010). Paris: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Île-de-France, 2010. 62 p. Traducción propia.

<sup>5</sup> Vid. "Los bordes de la ciudad metropolitana: Apuntes para repensar la ciudad". En: *Quaderns de Recerca en Urbanisme* nº 2. *Umbrals en la ciutat*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2013. p. 100-117.

### 1.1.2 Consideraciones en torno al borde urbano

La visión y comprensión de los bordes urbanos, entendidos como interfaz entre los ámbitos rural y urbano, requiere dos lecturas complementarias: Por un lado, la lectura lineal y tangencial del propio perímetro urbano y, por otro, la lectura transversal de la relación campo-ciudad.

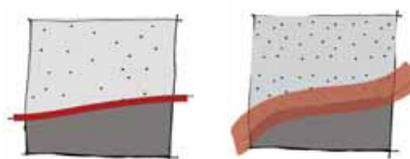


**Contacto entre los espacios urbanos y rurales**

Fuente: Dugeny, 2010.

El borde urbano significa a la vez un límite (contención del crecimiento urbano) y un espacio de unión, de transición entre el espacio construido y el espacio abierto. No debe, por tanto, considerarse como una barrera o un espacio de división y enfrentamiento entre la ciudad y el campo. Se trata de que cada espacio mire hacia el otro, en lugar de volverle la espalda. En definitiva, que los espacios diferentes se apoyen mutuamente, que se influyan positivamente y se transformen de forma conjunta.

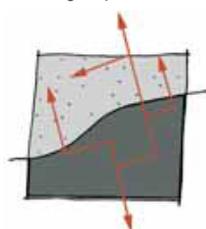
Puede percibirse a diferentes escalas. Desde la planificación estratégica, podría reducirse a una línea divisoria entre las diferentes vocaciones de los espacios, mientras que desde la escala del proyecto urbano, engloba tanto las parcelas construidas como las parcelas de los espacios abiertos (urbanos, agrícolas, forestales o naturales) que se encuentran colindantes e interrelacionadas entre sí y con los fragmentos de redes asociadas (viaria, hidrográfica, ecológica).



**Línea de contacto y espesor**

Fuente: Dugeny, 2010.

En la medida que hablamos de espacio de relación e intercambio, el borde urbano representa, a la vez, una línea de contacto y un espesor. Un borde urbano puede considerarse, por lo tanto, como un área de contacto entre los espacios "construidos" (urbanos) y los espacios "abiertos" (rurales) y su tratamiento desempeña el papel de transición y valoración recíproca entre ambos espacios.



**Percepción recíproca**

Fuente: Dugeny, 2010.

«Un borde urbano no constituye un simple trazo sobre un plano, sino más bien un espacio sutil de reencuentro entre dos territorios de fuerte identidad: el espacio urbano y el espacio rural. De este reencuentro nace una percepción recíproca, un espacio de diálogo visual que puede concretarse a través de la perspectiva, una permeabilidad que se apoya básicamente en la continuidad de la trama viaria y de la red hidrográfica.» (Dugeny, 2010<sup>6</sup>:7)

Los espacios verdes urbanos permiten, a su vez, la prolongación de los espacios agrícolas, naturales y forestales, convirtiéndose en el soporte potencial de nuevos usos tanto medioambientales como sociales.

<sup>6</sup> DUGENY, François. [2010]. Op.cit. Traducción propia.

## 1.2 Hipótesis principal de la investigación

La finalidad del presente trabajo consiste en la definición de una serie de *patrones* caracterizadores de la forma periurbana que nos permitan evaluar la idoneidad de la relación huerta-ciudad, desde el punto de vista de la integración funcional, visual y paisajística de los bordes urbanos en el territorio agrícola que los circunda. Para ello proponemos contrastar, además, los patrones analizados, contraponiendo dos situaciones temporales diferentes: la del tejido urbano existente en el momento del estudio, y la del previsto según el planeamiento vigente.

Dicha valoración nos permitirá establecer, en cada caso, las estrategias de intervención en lo que podríamos denominar “paisajes de frontera”, constituidos por las áreas de borde urbano y, conseguir, de este modo, una relación *ad-hoc* entre los tejidos urbanos y el espacio rural (fundamentalmente agrícola) que los circunda.

## 1.3 Estado actual del tema de investigación

En la actualidad podemos considerar las siguientes referencias relativas al estudio y criterios de intervención en las áreas de borde urbano.

### 1.3.1 Les carnets pratiques n°3 “Comment traiter les fronts urbains?”

El organismo denominado *Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France* (en adelante, IAU ÎdF), encargado de coordinar la planificación territorial del entorno regional de la capital francesa, ha elaborado toda una serie de documentos y estudios encaminados a orientar, desde la óptica territorial, las decisiones que deban tomarse con relación a los diferentes planes municipales y supramunicipales que se redacten en el ámbito de la región parisina, trabajando, en todo momento, a caballo entre las escalas local, metropolitana y regional.

En particular, ha editado un cuaderno o manual (perteneciente a la colección *Les carnets pratiques*), denominado “Cómo tratar los bordes urbanos”<sup>7</sup> que, a partir del análisis de toda serie de planes y proyectos, pretende ilustrar un conjunto de recomendaciones y posibles soluciones a los, cada vez más necesarios, proyectos de las áreas de borde urbano, primeros responsables de la imagen de nuestras ciudades.

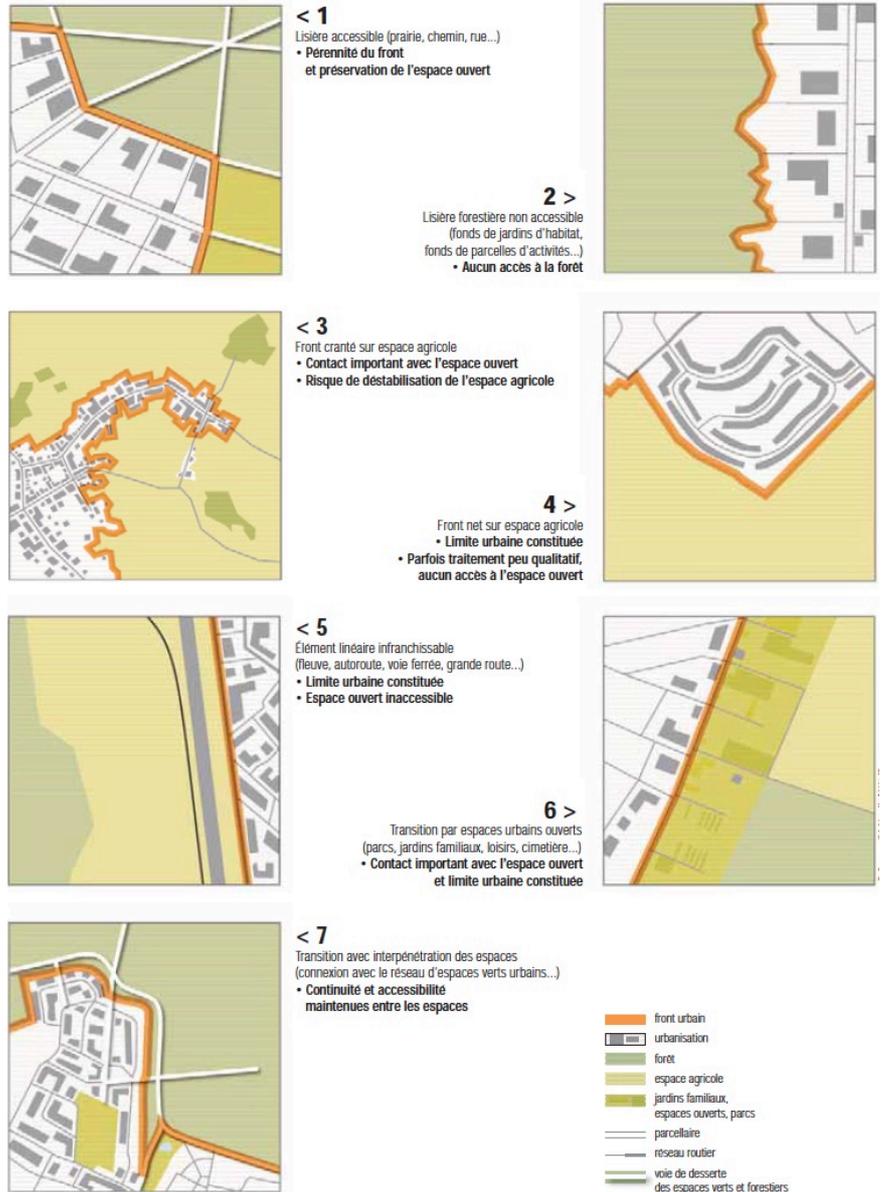
A partir de la definición que realiza de borde urbano, entendido como el límite morfológico del espacio construido, que no se co-

---

<sup>7</sup> DUGENY, François. [2010]. Op. cit.

responde ni con el límite funcional de la ciudad ni con el límite funcional del ámbito rural, identifica una serie de tipos de borde urbano que enumeramos (traducimos) y reproducimos a continuación:

**Typologie des fronts urbains**



Tipologías de borde urbano  
Fuente: Dugeny, 2010.

1. Límite accesible (Calle, camino, explanada...): Permanencia del borde y preservación del espacio abierto.
2. Límite forestal no accesible (traseras de jardines privados): Ausencia de accesos al bosque.

3. Borde quebrado sobre espacio agrícola: Importante superficie de contacto con el espacio abierto + Riesgo de desestabilización del espacio agrícola.
4. Borde liso sobre espacio agrícola: Configuración de límite urbano + Eventual tratamiento de escaso interés morfológico + Ausencia de accesos al espacio abierto.
5. Elemento lineal infranqueable (río, autovía, ferrocarril): Configuración de límite urbano + Espacio abierto inaccesible.
6. Transición a través de espacios urbanos abiertos (parques, jardines privados, zonas de esparcimiento, cementerio...): Contacto importante con el espacio abierto + Configuración de límite urbano.
7. Transición mediante la interconexión de espacios (conexión con la red de espacios verdes urbanos): Continuidad y accesibilidad entre los espacios.

A partir de aquí ilustra, a través de toda una serie de casos reales, las distintas formas de acercarse y resolver la ordenación de los bordes urbanos, desde la escala territorial hasta el diseño más preciso desde la disciplina del proyecto urbano, atendiendo a los siguientes criterios:

### 1. Ordenar el borde urbano desde la escala territorial

El control del desarrollo y crecimiento urbano, así como la consideración de los espacios abiertos, requiere superar el ámbito local planteando la reflexión desde la escala territorial supramunicipal para poder, de este modo, establecer unas pautas y criterios que orienten los proyectos urbanos de escala local, de forma coherente con el entorno territorial en el que se enclavan.

### 2. Concebir el borde urbano como una articulación

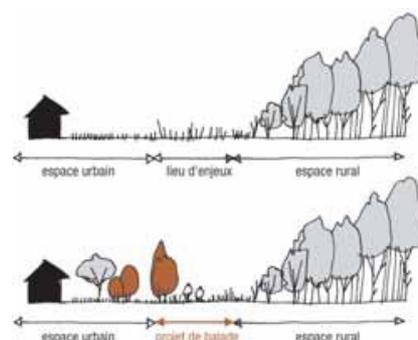
Se trata de considerar las características y singularidades de los espacios urbanos y rurales, y de plantear su desarrollo de forma complementaria.

Del mismo modo que el proyecto urbano no debe considerar el espacio rural contiguo como mero espacio residual de reserva de suelo, la agricultura periurbana debe mirar hacia la ciudad, integrándose en el sistema de espacios abiertos y favoreciendo el carácter lúdico y de esparcimiento de los mismos.

### 3. Planificar el borde urbano

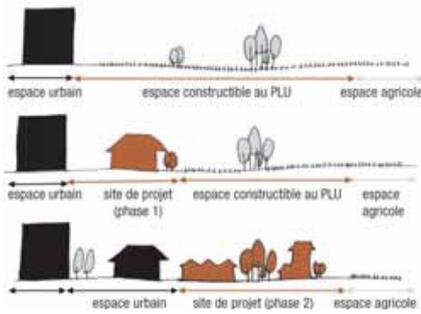
Podemos encontrarnos con dos situaciones:

- Espacios existentes consolidados, susceptibles de mejora.



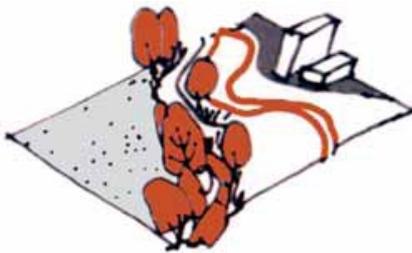
Mejora de borde urbano mediante un proyecto de un paseo

Fuente: Dugeny, 2010.



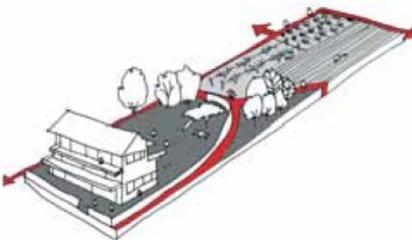
#### Evolución de borde urbano en tres tiempos

Fuente: Dugeny, 2010.



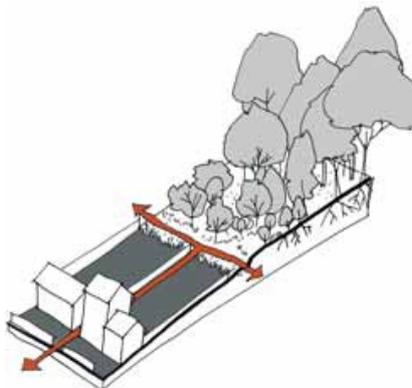
#### Puesta en valor del paisaje existente

Fuente: Dugeny, 2010.



#### Funcionalidad de los espacios agrícolas

Fuente: Dugeny, 2010.



#### Consolidación del borde urbano mediante la mejora del acceso al espacio rural

Fuente: Dugeny, 2010.

- Franjas de suelo urbanizable, pudiendo establecer un desarrollo pautado en diferentes fases.

#### 4. Definir el borde urbano en relación con el lugar

La identidad del lugar y su configuración son las referencias para dar forma al borde urbano.

Se trata de poner en valor los elementos relevantes del lugar, como son las entidades espaciales y funcionales (agrícolas, urbanas y paisajísticas), las redes estructurantes (hidráulicas, viarias, parcelarias, edificadas) y los elementos aislados (árboles, arboledas, granjas, elementos del patrimonio cultural, ejes de perspectiva, cuencas visuales, etc).

#### 5. Materializar el borde urbano con los elementos del paisaje

Significa poner en valor los elementos existentes, rehabilitándolos, pero también creando nuevos elementos.

Su toma en consideración será indispensable para lograr la integración de un proyecto en el paisaje existente.

La silueta urbana constituye la imagen de la ciudad que observamos desde el espacio rural o desde los puntos de observación elevados y deben establecerse los mecanismos que permitan adecuar su relación con el paisaje

#### 6. Tener en cuenta la funcionalidad de los espacios rurales

Se trata de identificar las unidades ambientales (agrícolas, forestales, naturales) que permitan preservar su función ambiental, social y económica, y componer los bordes urbanos de forma compatible con las dimensiones y requerimientos funcionales de los espacios rurales

#### 7. Garantizar una buena accesibilidad y permeabilidad hacia el espacio abierto:

La libertad para circular forma parte de los derechos fundamentales. Un espacio que permite la libre circulación, fundamentalmente a pie, está más valorado que aquel que limita y la constriñe.

La libre circulación puede alcanzarse mediante:

- Permeabilidad o mallado del espacio urbano mediante la red viaria y de espacios públicos.
- Permeabilidad o mallado del espacio rural

- Continuidad de los flujos entre el espacio urbano y el espacio rural, creando una accesibilidad recíproca (continuidad transversal).
- Continuidad de la marcha a lo largo del borde urbano (continuidad longitudinal).

La periferias constituyen un terreno de implantación privilegiado para las industrias, hipermercados, almacenes, zonas logísticas, urbanizaciones cerradas y otras construcciones que consumen gran superficie de terreno, de forma incompatible con la intensidad urbana de la ciudad central. Estos lugares son generalmente inaccesibles e infranqueables, motivo por el cual deben estudiarse con especial atención su implantación.

Por otro lado, el temor al deterioro de los cultivos próximos a la ciudad, al depósito de escombros y residuos y a la ocupación "salvaje", incita a menudo a los agricultores a cerrar el acceso a las fincas y caminos agrícolas.

De este modo, los espacios más abiertos a la vista, se convierten a menudo en los más cerrados al paso.

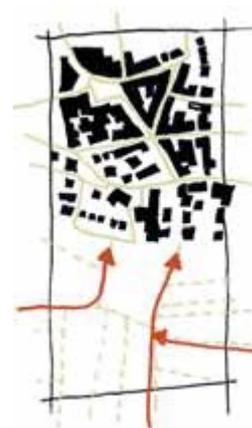
Las conexiones entre el campo y la ciudad deben resolverse de forma directa y natural, apoyándose en la red de caminos y en recurso de las alineaciones de arbolado.

La creación de una nueva conexión o la revalorización de una existente, no es únicamente una apertura entre dos mundos, sino también la ocasión de reforzar la relación entre ambos a través de la implementación de nuevos modos de gestión basados en el intercambio y el uso compartido.

## 8. Adaptar a la diversidad de usos:

Acondicionar los espacios de transición desarrollando nuevos usos facilita su estabilidad y consolidación.

Para ello, pueden crearse nuevos espacios públicos, preservar los corredores ecológicos y acondicionar las zonas inundables próximas a los cauces.



**Volver accesible el espacio rural sin degradarlo**

Fuente: Dugeny, 2010.

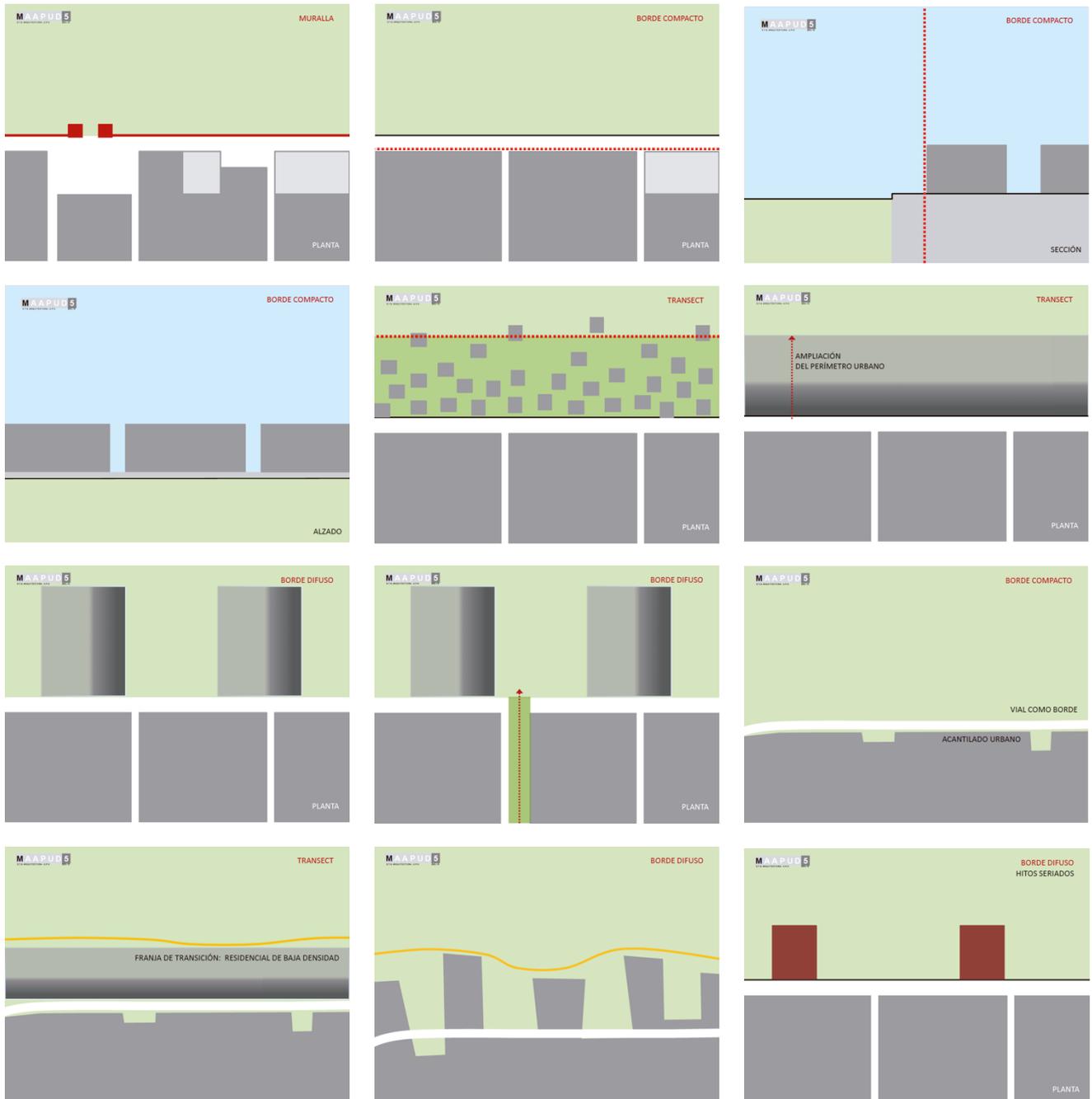


**Facilitar el intercambio y la continuidad**

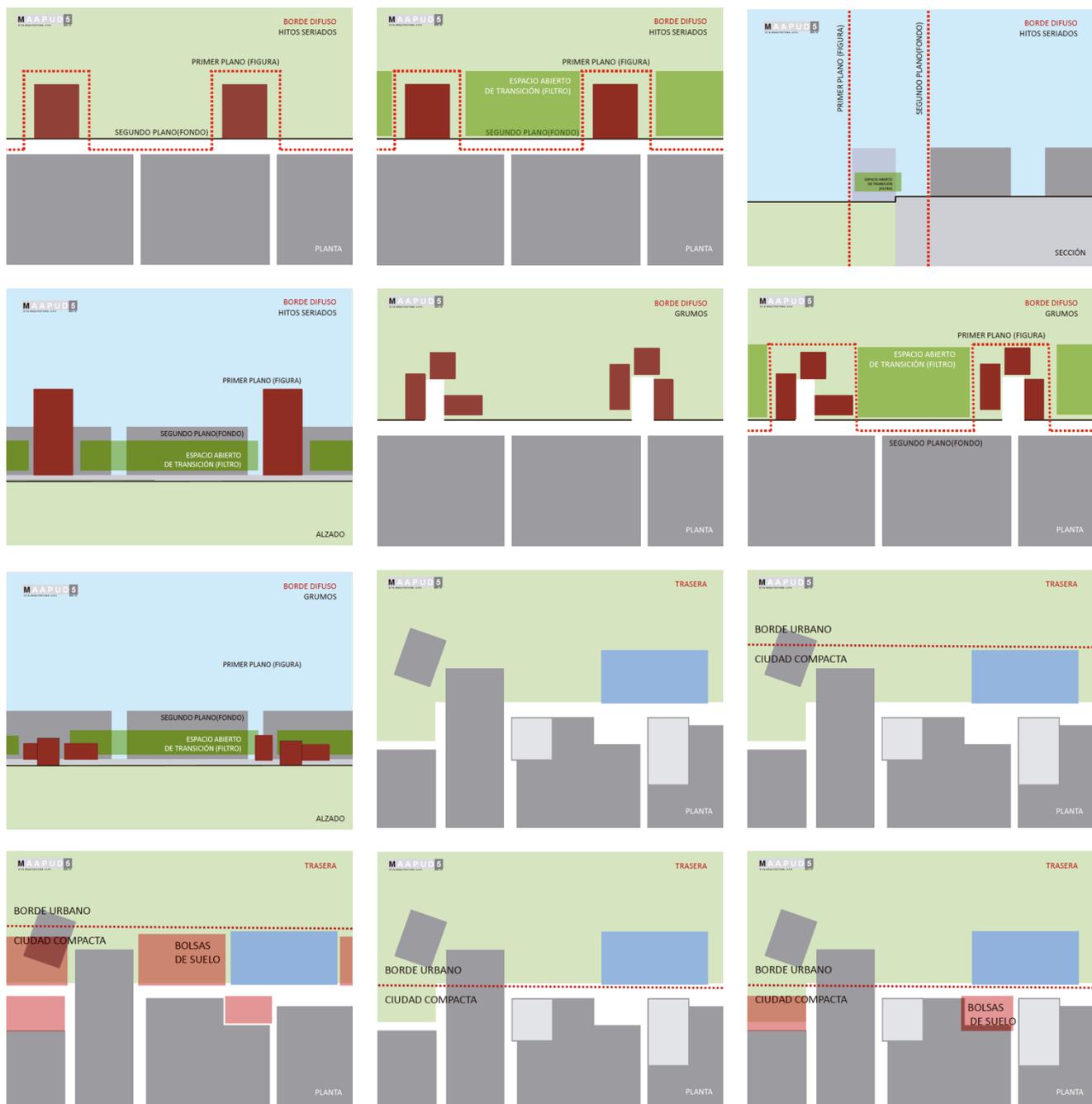
Fuente: Dugeny, 2010.

### 1.3.2 Taller de Proyectos de Urbanismo y Paisaje

El material docente del Taller de Proyectos de Urbanismo y Paisaje<sup>8</sup> incluye una unidad denominada *Bordes urbanos*, en la que se analizan las diferentes tipologías de bordes urbanos, estableciendo las siguientes categorías:



<sup>8</sup> Vid. Pérez Igualada, 2012. *Bordes urbanos*. Unidad docente del Taller de Proyectos de Urbanismo y Paisaje del *Máster Universitario en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño*. Valencia: Universitat Politècnica de València. [Texto inédito].



Constituye una clasificación bastante exhaustiva, a partir de la cual deberemos identificar qué propiedades intervienen en la relación campo-ciudad y evaluar su grado de consecución desde el punto de vista de la integración funcional, visual y paisajística de los bordes urbanos en el territorio agrícola que los circunda, atendiendo a la hipótesis principal de la investigación.

### 1.3.3 Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia



**PATPHV 2010. Propuesta de Zonificación.**

Fuente: Conselleria Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda

Disponemos, en la actualidad del denominado *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia*<sup>9</sup> (en adelante, PATPHV), instrumento de ordenación de ámbito metropolitano (pendiente de aprobación definitiva) cuya finalidad consiste fundamentalmente en preservar los valores históricos, paisajísticos y culturales que caracterizan este singular espacio agrícola periurbano característico del Área Metropolitana de Valencia (en adelante, AMV), a la vez que establece los programas necesarios para garantizar la continuidad de la actividad agrícola.

El objetivo central del PATPHV consiste en compatibilizar la protección y la puesta en valor de la Huerta con un desarrollo urbano y socioeconómico sostenible, para lo cual se definen cinco objetivos secundarios y las correspondientes estrategias (que tendremos ocasión de desarrollar en los capítulos siguientes), entre las que destacamos la Estrategia 4, relativa a la *“Integración paisajística de las infraestructuras y de los bordes urbanos”*.

En la medida que los bordes urbanos son elementos determinantes en la configuración y en la percepción de la Huerta, considera necesario proteger la imagen de los núcleos urbanos rodeados del paisaje de Huerta, integrando las infraestructuras de borde para que no generen una barrera visual. A su vez, el diseño de estas infraestructuras debe asegurar una adecuada transición entre la Huerta y la ciudad, al tiempo que permite el disfrute visual hacia la Huerta.

Para una correcta integración paisajística de los nuevos crecimientos urbanos y de las infraestructuras, el PATPHV propone una serie de directrices, de las que recogemos la relativa al tratamiento de los bordes urbanos:

«2. Debe establecerse condiciones urbanísticas para todos los desarrollos de suelo urbanizable, a fin de asegurar su integración paisajística. Se prestará especial atención a aquellos crecimientos que configuran los bordes urbanos.»<sup>10</sup>

Con este fin se establece el siguiente Programa:

<sup>9</sup> Versión correspondiente al trámite de información pública [DOCV núm. 6299 de 29-06-2010].

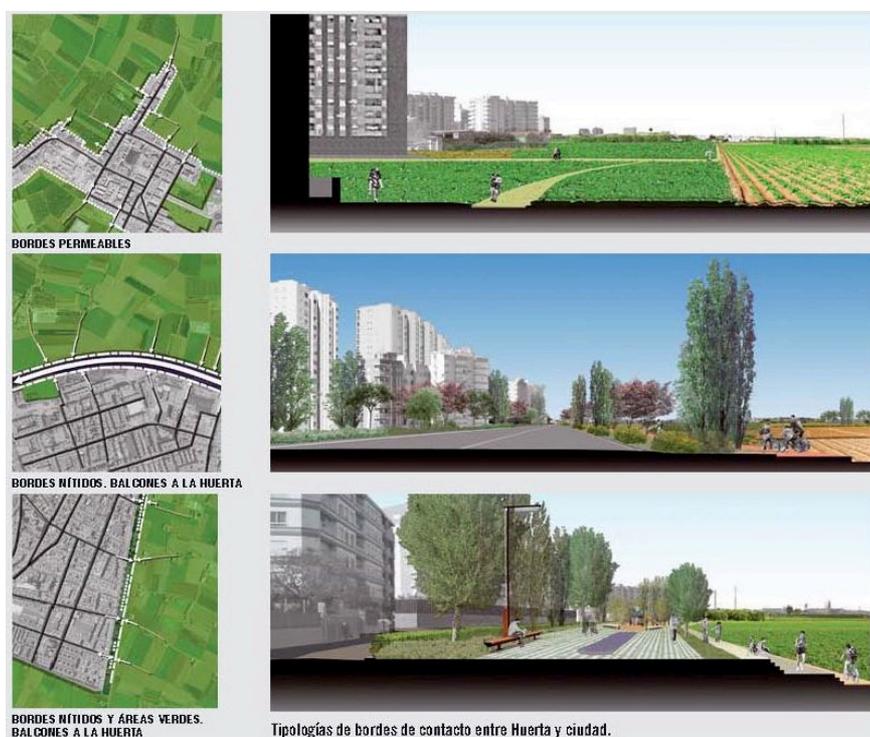
<sup>10</sup> PATPHV. Documento “Objetivos y Estrategias”. Versión correspondiente al trámite de información pública [DOCV núm. 6299 de 29-06-2010].

## PROGRAMA 4B. PROGRAMA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE BORDES URBANOS

### DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- Uno de los grandes cambios en el paisaje de Huerta viene originado por el crecimiento urbano. Los bordes de la ciudad avanzan rápidamente, acentuando el contraste entre lo urbano y lo rural y sin aplicar ninguna solución de transición.
- Con este programa se fomenta un modelo de crecimiento urbano estableciendo criterios de integración paisajística de los bordes urbanos.

Entre las principales actuaciones que prevé el Plan se encuentra la "Elaboración de una guía de diseño e integración paisajística de bordes urbanos en *l'Horta*", pendiente de realización y de la que únicamente contamos con la siguiente información gráfica:



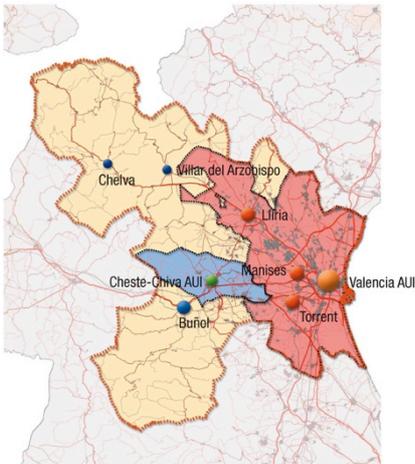
PATPHV 2010. Tipologías de bordes de contacto entre Huerta y ciudad

Fuente: Conselleria Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda

Al respecto, consideramos que esta clasificación tipológica constituye una somera aproximación a la gran variedad de categorías de borde urbano existentes, dado que únicamente hace referencia a dos posibles variables, como son las de permeabilidad y nitidez.

Por este motivo, el presente trabajo trata de ampliar y desarrollar el estudio del conjunto de propiedades que caracterizan las diferentes tipologías de borde urbano, y que denominaremos *patrones de la forma periurbana*.

### 1.3.4 Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana



**Áreas Funcionales y sistema nodal de referencia**

Fuente: ETCV 2010. CMAAUV

La *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*<sup>11</sup> (en adelante, ETCV), a la que nos referiremos en los capítulos siguientes, establece los objetivos, criterios y directrices para la ordenación del territorio de la Comunidad Valenciana, siendo, además, el gran referente para la denominada planificación territorial de escala intermedia entre los ámbitos municipales y regionales, cuyos límites geográficos tiene que establecer la propia Estrategia alcanzando el necesario consenso con los Ayuntamientos.

Del conjunto de objetivos generales establecidos, nos interesa especialmente el primero de ellos: “*Mantener la diversidad y la vertebración del sistema de ciudades*”, entre cuyas Propuestas estratégicas debemos reseñar la relativa a los *Programas de paisaje para las conurbaciones y áreas de borde urbano* (Propuesta 01.9), en la que se realiza la siguiente recomendación para las conurbaciones no deseadas:

«Son puntos críticos desde el punto de vista de la articulación del medio urbano con el entorno rural, y requieren de una atención especial desde las políticas de paisaje. Según el Plan Visual estos paisajes periurbanos y las conurbaciones alcanzan una valoración muy baja entre los ciudadanos y, paradójicamente, son los más vistos por los ciudadanos en sus desplazamientos interurbanos cotidianos. Se propone el desarrollo de programas de tratamiento paisajístico de los bordes urbanos y evitar las conurbaciones no deseadas recomendando distancias mínimas de 500 metros de Suelo No Urbanizable entre tejidos urbanos de municipios contiguos, siempre, claro está, que las alternativas de expansión urbana no menoscaben a la Infraestructura Verde del territorio.»

Situación actual



Situación no deseada, conurbación



Crecimiento adecuado dejando un mínimo de 500 m. de suelo no urbanizable



#### Recomendaciones para evitar conurbaciones no deseadas

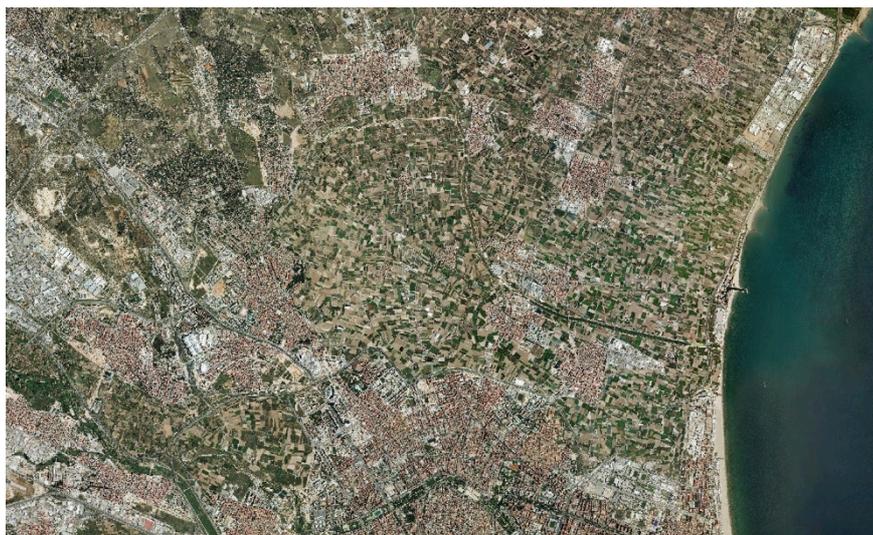
Fuente: ETCV 2010. CMAAUV

En la imagen se recrea la potencial conurbación entre las poblaciones de Almàsera, Bonrepòs i Mirambell, Meliana y Foios, situadas en la zona norte del AMV, ámbito objeto del presente estudio.

<sup>11</sup> Aprobada por Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell (DOCV núm. 6441 de 19-01-2011).

## 1.4 Conveniencia y oportunidad del caso de estudio

Para el desarrollo del trabajo, hemos centrado el estudio en las áreas periurbanas del norte del Área Metropolitana de Valencia (en adelante, AMV), pertenecientes a un característico, singular y milenar espacio agrícola periurbano denominado Huerta de Valencia, cuyos valores históricos, paisajísticos y culturales ya han sido reconocidos por parte de la Administración autonómica a través del citado PATPHV.



**Ortofotografía Norte del AMV**

Fuente: PNOA-IGN 2010



**Ortofotografía parcial de los núcleos de Almàssera, Tavernes Blanques, Alboraià y Valencia**

Fuente: PNOA-IGN 2010

Esta aproximación permite apreciar la singular imbricación que se produce entre los tejidos agrícolas y urbanos

Dicho Plan define un conjunto de estrategias, destacando, entre otras, la necesidad de abordar la "Integración paisajística de las infraestructuras y de los bordes urbanos" (Estrategia 4), quedando pendiente la elaboración de una guía de diseño e integración paisa-

jística de bordes urbanos, para lo cual se requiere profundizar más en el estudio tipológico de los bordes urbanos, que tendremos ocasión de desarrollar en el capítulo 5 de *Patrones de la forma periurbana*, del presente trabajo.

En este mismo sentido, el objetivo 11 de la ETCV, "Proteger el paisaje como activo cultural, económico e identitario" reconoce elementos del territorio que requerirán una ordenación paisajística especial, como son las zonas de borde de los tejidos urbanos y los espacios periurbanos.



**Foto aérea del borde norte de Alborià**

Fuente: Bing Maps 2009

La vista de pájaro nos revela, además, el diálogo o la ausencia del mismo que se produce entre los espacios rural y urbano

Se trata de un territorio que requiere una ordenación paisajística especial en las zonas de borde de los tejidos urbanos y los espacios periurbanos existentes, en los que no siempre se produce una adecuada relación huerta-ciudad. Observamos un paisaje de huerta periurbana que se caracteriza por la presencia de un gran número de núcleos urbanos que han ido creciendo de espaldas a la huerta y con tipologías poco acorde al paisaje histórico característico de la huerta.



**Foto aérea del borde sur de Tavernes Blanques**

Fuente: Bing Maps 2010



Foto aérea del borde noroeste de Carpesa

Fuente: Bing Maps 2010



Frente urbano norte de Bonrepós i Mirambell, visto desde el antiguo camino de Barcelona.

Fotografía del autor 2010

Una parte importante de las traseras de las edificaciones que lindan con los terrenos de huerta, han cobrado mayor presencia con la ejecución de nuevas infraestructuras viarias (rondas, variantes, etc.) que ofrecen nuevos puntos de observación y que han dejado al "desnudo" una serie de frentes urbanos anteriormente mucho menos expuestos.



Frente urbano este de Albalat dels Sorells, visto desde la CV-300 (Via Xurra)

Fotografía del autor 2010

Frente urbano sur de Tavernes  
Blanques, junto al antiguo  
camino de Barcelona  
Fotografía del autor 2010



Primeras edificaciones del  
término municipal de Valencia  
situadas junto al antiguo  
camino de Barcelona, tras  
dejar el núcleo urbano de  
Tavernes Blanques.  
Fotografía del autor 2010



Frente urbano noroeste  
de Alboraiá  
Fotografía del autor 2009

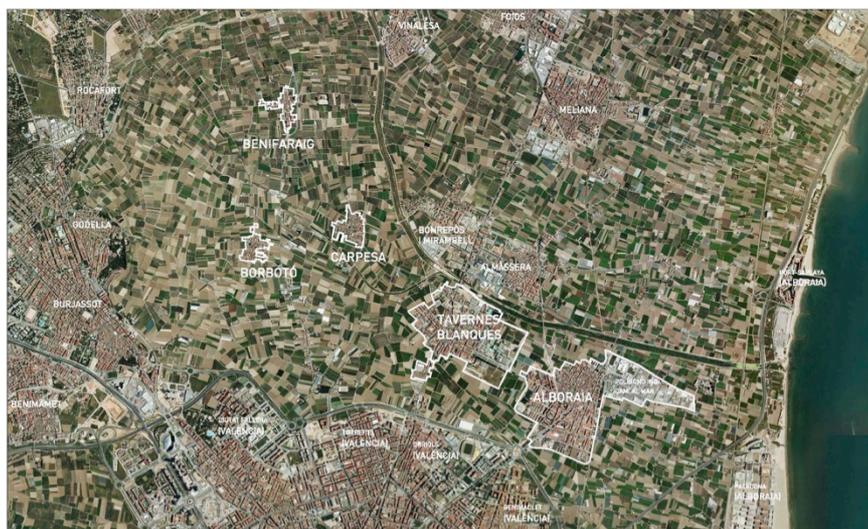


Frente urbano norte de Borbotó, visto desde el Camino de Moncada  
Fotografía del autor 2015



**Frente urbano oeste de Borbotó**  
Fotografía del autor 2015

En el capítulo de Patrones de la forma periurbana, expondremos con mayor detalle los núcleos urbanos escogidos para el desarrollo del estudio, contrastando los datos de núcleos urbanos aislados de pequeña dimensión, como es el caso de las pedanías de Benifaraig, Borbotó y Carpesa, con los de núcleos de mayor tamaño y próximos a la conurbación, como es el caso de Alborai y Tavernes Blanques.



**Encuadre territorial de los núcleos urbanos objeto de estudio.**  
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PNOA-IGN 2010.

## 2

## LA DIMENSIÓN METROPOLITANA

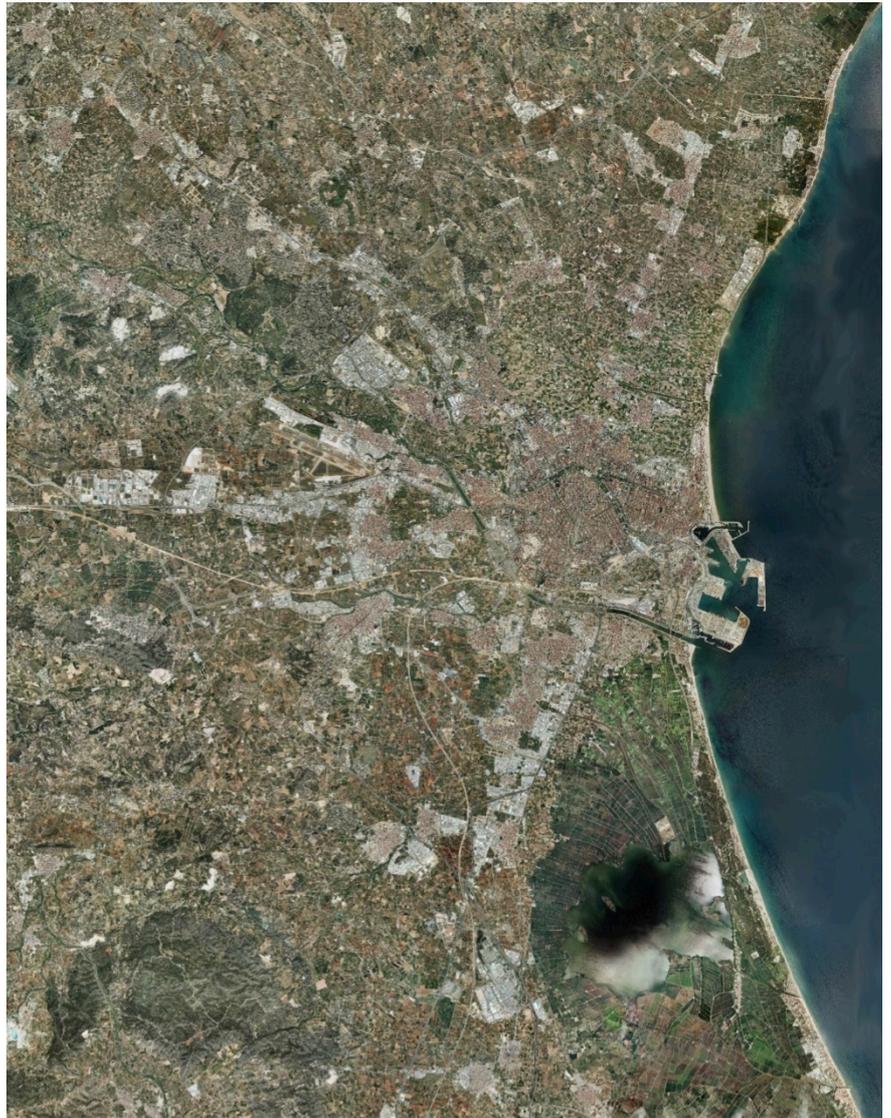


PLANO DE VALENCIA y sus alrededores (1883) Hojas 5 y 6  
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia / Volumen 1 (1608-1929)



## 2.1 Una mirada al territorio metropolitano

«Ese era el caso del extrarradio de Valencia: pueblos sedimentados por una tradición de tempo lento y adecuación al lugar; calles que se explican por el camino o la acequia, el edificio significativo que preside la pequeña plaza, el chalet que aprovecha una ladera soleada o la existencia de vegetación... Todo un “planeamiento del sitio” que se pierde ahora con el esquematismo de unas normas estándares, homogeneizadoras...» (Pecourt, 1989<sup>12</sup>)



Ortofotografía Área Metropolitana de Valencia (AMV).  
Fuente: PNOA-IGN 2010

La ciudad de Valencia forma parte del conjunto de ciudades denominadas “Ciudades intermedias” incluidas en el Programa Inter-

<sup>12</sup> Vid. “De lo rural a lo urbano: el urbanismo en el área metropolitana de Valencia”. En: *Territorio y Vivienda*. Valencia: Diario Levante-EMV 12/11/1989.



*Creación Y Gestión de Áreas Metropolitanas en La Comunidad Valenciana*<sup>14</sup>, cuando en su preámbulo dice textualmente:

«Área metropolitana, espacio metropolitano, aglomeración urbana o gran urbe son algunas de las expresiones con las que se alude a un mismo fenómeno: la concentración de la población en unos ámbitos territoriales caracterizados por un constante movimiento de intercambio entre los lugares de residencia, trabajo y ocio de la población que los habita. Con tales expresiones se hace referencia a las grandes aglomeraciones urbanas desplegadas en áreas que abarcan varios términos municipales entre los que existen fuertes vinculaciones económicas y sociales.

El área metropolitana, como fenómeno territorial propio de los países desarrollados, supera a la ciudad misma y representa la culminación de un proceso de crecimiento urbano iniciado con la revolución industrial. El hecho metropolitano es una realidad generalizada en todo el mundo. En los cinco continentes existen áreas metropolitanas integradas por entidades locales entre cuyos núcleos se generan vinculaciones económicas y sociales, especializaciones e interdependencias, que exceden de la frontera municipal y hacen necesaria la planificación conjunta y la coordinación de determinados servicios y obras. En la Unión Europea, el 70% de la población reside actualmente en áreas metropolitanas.»

Nos encontramos, por tanto, con una aglomeración urbana de 44+1 municipios que conforman la AMV, cuyos espacios periurbanos forman parte mayoritariamente de un característico, singular y milenario espacio agrícola periurbano denominado Huerta de Valencia.

Consideramos, además, que la relación entre los usos urbanos y los agrícolas constituye un elemento fundamental de cara a la transformación del territorio desde pautas más sostenibles, y es precisamente en la zona de contacto entre ambos, en los denominados espacios periurbanos, donde esta relación se hace crucial.

Por lo tanto, parece lógico suponer que la planificación de estas áreas periurbanas, requiere establecer objetivos y estrategias emanadas de una concepción global y coherente del territorio metropolitano.

Esto, no obstante, no significa necesariamente que la planificación y diseño de los bordes urbanos deba llevarse a cabo únicamente desde instrumentos de ordenación de carácter supramunicipal, como es el caso de los Planes de Acción Territorial (en adelante,

---

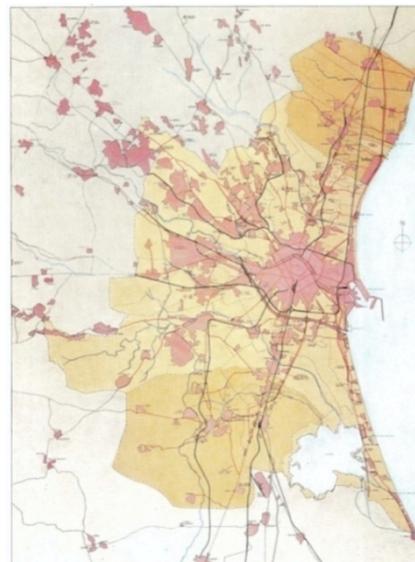
<sup>14</sup> Publicada en el DOGV núm. 4001 de fecha 17-05-2001 y derogada por la Ley 8/2010, de 23 de junio, de la Generalitat, de Régimen Local de la Comunitat Valenciana (DOCV núm. 6296 de 24-06-2010).

PAT) Integrados de ámbito metropolitano, pero sí, al menos, establecer pautas y criterios comunes que permitan la comprensión de un territorio común.

Al respecto debemos recordar que han transcurrido más de 20 años desde la aprobación de las *Normas de Coordinación Metropolitana*<sup>15</sup>, último referente de planificación metropolitana, de cuyo instrumento apenas quedan en vigor algunas determinaciones relativas a la regulación del transporte público metropolitano (en la actualidad, *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*).

Por otro lado, contamos en la actualidad con dos instrumentos de ordenación supramunicipal que inciden, en mayor o menor medida, en la realidad territorial del AMV, a saber: la *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*<sup>16</sup> (en adelante ETCV) y el *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia*<sup>17</sup> (en adelante, PATPHV), pendiente de aprobación definitiva, cuyos planteamientos generales y alcance podremos valorar en el apartado relativo a la situación actual la planificación territorial y metropolitana del AMV.

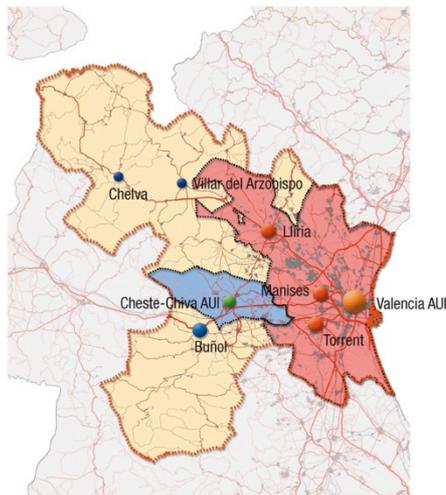
Queda, en cualquier caso, pendiente el desarrollo de un PAT de ámbito metropolitano que defina y regule las directrices de la ordenación territorial del AMV, a la vez que permita establecer los criterios de ordenación de la escala intermedia.



**Normas de Coordinación Metropolitana 1988.**

*Delimitación del Área del "Consell Metropolità de l'Horta" y de la antigua "Gran Valencia" (1988)*

Fuente: Oficina Información Urbanística-CTAV



**Áreas Funcionales y sistema nodal de referencia**

Fuente: ETCV 2010. CMAAUV



**Propuesta de Zonificación**

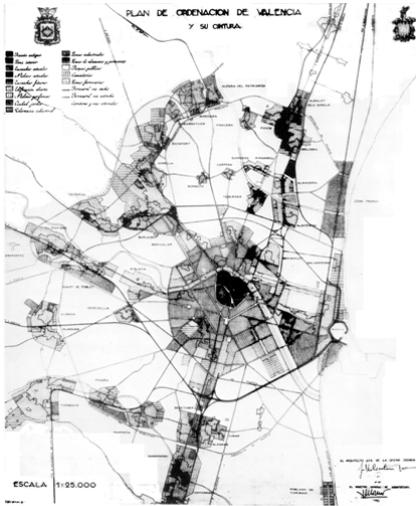
Fuente: PATPHV 2010. CMAAUV

<sup>15</sup> Decreto 103/1988, de 18 de julio, por el que se aprueban las *Normas de Coordinación Metropolitana*. DOGV núm. 875 25-07-1988. [Publicación texto articulado DOGV 23-09-1993].

<sup>16</sup> Aprobada por Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell [DOCV núm. 6441 de 19-01-2011].

<sup>17</sup> Versión correspondiente al trámite de información pública [DOCV núm. 6299 de 29-06-2010].

## 2.2 Antecedentes en la planificación territorial y metropolitana del AMV



**Plan de Ordenación de Valencia y su cintura (1946).**

Fuente: Archivo Planeamiento Ayuntamiento Valencia



**Plan de Ordenación de Valencia y su cintura (1946).**

Plano redibujado y coloreado.

Fuente: *La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*. Valencia: COPUT, 1986.

De forma previa a la valoración de la situación actual, conviene recordar las diferentes iniciativas, legislativas y de ordenación territorial, que se han producido al respecto en los últimos 70 años. Por orden cronológico podemos destacar las siguientes:

- **1946. *Plan de Ordenación de Valencia y su cintura*** (aprobado en fecha 27 de julio de 1946).

Autores: Germán Valentín-Gamazo; Manuel Muñoz Monasterio

Sin duda, uno de los referentes más valorados a lo largo de los diferentes planes y estudios que se han venido realizando sobre la ordenación metropolitana de nuestra comarca.

En conjunto, el Plan se enfoca con criterios de ordenación territorial perfectamente asumibles, e incorpora concepciones urbanísticas de primera línea en esos momentos. Modelo polinuclear, reconocimiento y defensa de la huerta, intención de crecimiento hacia zonas de se-cano, incorporación con pretensión racionalista de las técnicas del "zoning", etc. (García Heredia, 2008<sup>18</sup>).

Sin embargo, si bien las premisas como la "satelización", la descentralización, el "radioconcentrismo", la monumentalidad, la idea de ciudad cerrada, el agrarismo, etc., están presentes en el Plan de Valencia apoyándose en la estructura territorial, otros aspectos como la relación entre Valencia y el mar, quedaron tristemente reducidos a la dependencia de la actividad portuaria (Piñón, 1997<sup>19</sup>).

- **1949. Creación de la *Corporación Administrativa Gran Valencia***

Constituida en virtud de la *Ley de Bases de 18 de diciembre de 1946*, por la que se crea la Corporación Administrativa Gran Valencia.

Donde se muestra débil la ley de *Gran Valencia* es en el tema de la prestación de servicios de carácter comarcal y en la promoción pública residencial y de infraestructuras. Estas competencias fueron parte muy importante en la experiencia de otros entes metropolitanos. Pero en el caso que nos ocupa su ausencia fue una de sus principales causas de ostracismo y

<sup>18</sup> Vid. "Principio y fin del Área Metropolitana de Valencia. De la autarquía a la democracia". En: *Historia de la Ciudad V. Tradición y progreso*. Valencia: ÍCARO-CTAV-COACV, 2008. p. 257-277.

<sup>19</sup> Vid. "Notas para una historia". En: *La Valencia Marítima del 2000*. Valencia: CTAV, 1997. p. 1-63.

deterioro y falta de auténtica presencia activa en la ordenación urbanística del territorio comarcal (García Heredia, 2008<sup>20</sup>).

- **1958. Ordenación Técnica de la ciudad de Valencia y su Comarca (Plan Sur)**

Autores: Fernando M. García-Ordóñez; Claudio Gómez Perretta

Tras la trágica y determinante riada de octubre de 1957, García-Ordóñez (junto al ingeniero Claudio Gómez Perretta) recibe, con carácter de urgencia, el encargo de confeccionar soluciones que aseguren un remedio definitivo al problema de las riadas.

No obstante, cabe precisar que el Plan Sur tuvo dos planteamientos bien diferentes y complementarios. El primero, resolver el problema histórico de las avenidas. El segundo, hacer frente a un crecimiento económico, demográfico y urbanístico explosivo que transformó sustancialmente la ciudad y su área metropolitana en el breve período que transcurrió entre 1960 y 1975. (Sorribes, 2007<sup>21</sup>).

Con relación al puerto, éste se vio claramente beneficiado al suprimirse la barrera de la desembocadura del río en el barrio de *Natzaret*, permitiéndole una generosa ampliación hacia el Sur y dotándole de la accesibilidad de las nuevas carreteras y ferrocarriles. (García Heredia, 2008<sup>22</sup>)

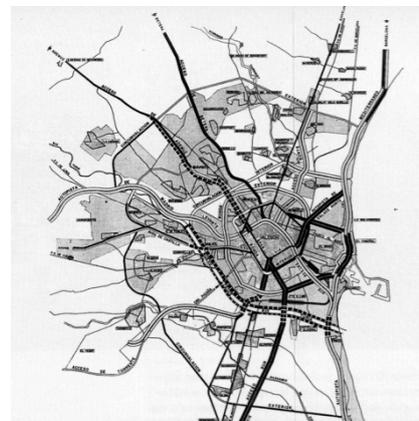
«La excepcionalidad de la catástrofe fue aprovechada por tirios y troyanos como campo de experimentación de ideas que flotaban en el ambiente, que se habían aplicado con relativo éxito en otros países y que, convenientemente matizadas, podían servir para la puesta al día de la ciudad y su cintura.» (Piñón, 1997<sup>23</sup>: 32)

Una valoración bien diferente ofreció García-Ordóñez en una ponencia impartida 30 años después<sup>24</sup>, reivindicando, en primer lugar, que se trató del primer Plan de Coordinación Metropolitana en la historia de la ciudad, y ensalzando las virtudes del Plan (más allá de la urgente protección frente al riesgo de inundación), como fue, en su opinión, el caso de la nueva estructura arterial de comunicaciones (viarias y ferroviarias), o la estrategia de contención del crecimiento urbano. Lamentó, en cambio, la disolución posterior del equipo de redacción del



**Plan Sur. (1958). Esquema propuesto para la ordenación de la ciudad y su comarca**

Fuente: Archivo Planeamiento Ayuntamiento Valencia.



**Plan Sur. (1958). Esquema de la nueva red arterial de comunicaciones y fases de su ejecución.**

Fuente: Sorribes, 2007. "El riu com a límit. Amenança i oportunitat". En: *La riuà que canvià València*. Valencia: Adonay Editorial, 2007. p. 9-27. Archivo Vetges Tú i Mediterrània.

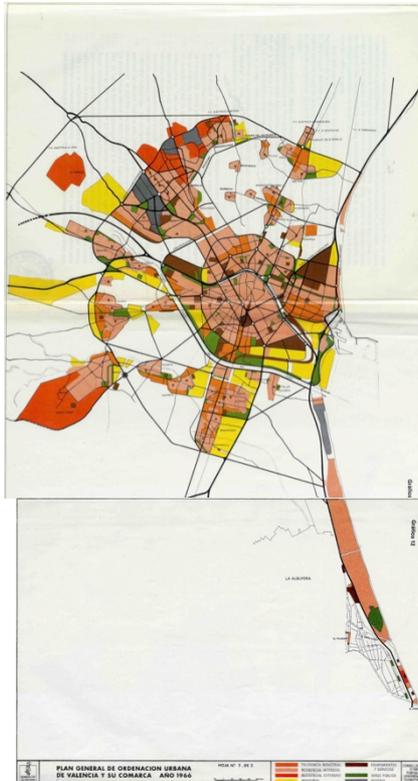
<sup>20</sup> García Heredia, 2008. Op. cit.

<sup>21</sup> Vid. "El riu com a límit. Amenança i oportunitat". En: *La riuà que canvià València*. Valencia: Adonay Editorial, 2007. p. 9-27.

<sup>22</sup> García Heredia, 2008. Op. cit.

<sup>23</sup> Piñón, 1997. Op. cit.

<sup>24</sup> Vid. "El Plan Sur visto des-de 30 años después". En: *En trànsit a gran ciutat. Actas del I Congrés d'Història de ciutat de València. Tomo II, Siglos XIX-XX*. Valencia: Ajuntament de València, 1988. Ponencia 2.6. p. 2.6.1-2.6.8.



**Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca (1966).**

Plano redibujado y coloreado.

Fuente: *La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*. Valencia: COPUT, 1986.

- **1966. Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, adaptado a la Solución Sur.** (aprobado por Decreto 1988/66, de 30 de junio de 1966).

Autores: Mauro Lleó, Víctor Bueso y Antonio Gómez Llopis.

Se refuerza la estructura viaria del Plan de 1946, creando dos nuevas circunvalaciones y la incorporación del eje Este-Oeste (antigua congestión de tráfico en el centro).

Con relación a las previsiones de crecimiento, tiene un claro reflejo la situación socio-económica del conjunto del Estado, con los Planes de Desarrollo en marcha y la gran emigración del mundo rural a las ciudades, para lo cual se clasifica suelo suficiente para albergar una población de 1.900.000 habitantes, pasando de unas 6.800 Ha. del Plan de 1946 a un total de 13.240 Ha., lo que supone un incremento del 94%. (García Heredia, 2008<sup>25</sup>)

El equilibrio más o menos precario entre historia y desarrollo, pretendido en el planeamiento anterior, se ve quebrantado ante el progresivo deslizamiento y radicalización de las opciones sectoriales que, una vez más, gravitan sobre el puerto. (Piñón, 1997<sup>26</sup>)

«La rectitud de los planteamientos se pierde cuando se confunden las cosas, es decir, cuando se confunden las ciudades marítimas con las ciudades portuarias, cuando se confunde la ciudad con la ciudad productiva, y sobre todo cuando se confunde el interés global con los intereses sectoriales.» (1997: 32)

Tanto el Plan de 1946 como el posterior de 1966, aunque tenían una dimensión metropolitana, plantearon la ordenación de este espacio en función de las necesidades de la expansión de la ciudad de Valencia, mientras trataban a los otros municipios de modo homogéneo sin apenas atender a sus peculiaridades. También su gestión era muy centralista, apoyada en una estructura organizativa en la que la presencia e influencia de los municipios no capitalinos era insignificante (Burriel, 2009<sup>27</sup>).

<sup>25</sup> García Heredia, 2008. Op. cit.

<sup>26</sup> Piñón, 1997. Op. cit.

<sup>27</sup> Vid. "La planificación territorial en la Comunidad Valenciana 1986-2009". *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea]. Vol. XIII, núm. 306, [1 de diciembre de 2009] Barcelona: Universidad de Barcelona, 2009. [ref. de 2010-07-02] <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-306.htm>. ISSN: 1138-9788.

- **1977. Avance del Plan Director Territorial de Coordinación.** Diputación de Valencia, Ayuntamiento de Valencia y Corporación Gran Valencia (Aprobación 17/04/1979)

A partir de 1979, los nuevos Ayuntamientos salidos de las urnas reivindican la autonomía, que les reconoce la reciente Constitución, para la gestión de sus respectivos intereses frente a la Corporación Gran Valencia, que, cada vez más, es contemplada como una estructura impuesta y no representativa.

- **1982. Estudios básicos para la Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana. Situación actual, problemática y perspectivas de desarrollo de las comarcas valencianas. Vol. XII. L'Horta.** Promociones Económicas Valencianas, S.A. (PREVASA). Caja de Ahorros de Valencia.

Por primera vez se incorpora el territorio como variable económica relevante.

- **1983. Adaptación-Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca.** Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.

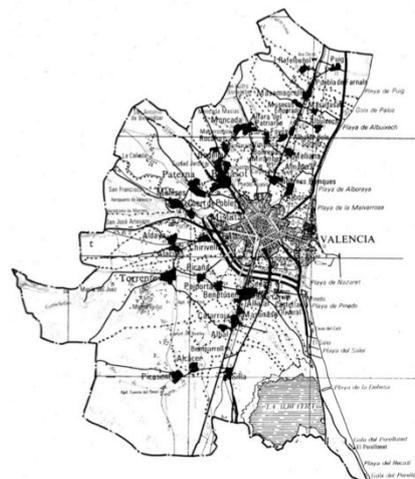
Se trata de un Plan que actualiza una serie de modificaciones que se han ido produciendo respecto del Plan de 1966, motivo por el cual no se aprecian grandes cambios, a excepción de la incorporación de nuevos terrenos de uso industrial en la periferia de Tavernes Blanques, Alboraiá y Foios, entre otros.

No se ha podido constatar la aprobación definitiva de este documento, quedando en ese caso vigente el Plan de 1966.

- **1986.** Ley 5/1986, de 19 de noviembre, de la Generalitat Valenciana, por la que se extingue la *Corporación Administrativa Gran Valencia*. (DOGV núm. 475, de 27/11/1986).
- **1986.** Ley 12/1986, de 31 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de creación del *Consell Metropolità de l'Horta*.

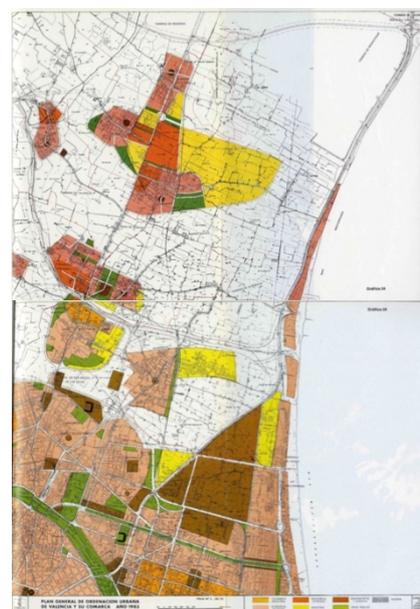
Para dar una respuesta a la situación creada con la disolución de "Gran Valencia" el nuevo gobierno autonómico aprobó la Ley de 31 de diciembre de 1986 en la que se creaba un nuevo organismo metropolitano, el *Consell Metropolità de l'Horta*, y se establecía la obligación de elaborar en 7 meses unas Normas de Coordinación Metropolitana.

- **1988.** Orden de 11 de enero de 1988, del Conseller de Obres Públiques, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba el *Plan de Actuaciones en coordinación con las Diputaciones Provinciales, en materia de Obras Públicas, Vivienda y Medio Ambiente* (DOGV núm. 747, de 07/03/88):



**Estructura territorial de la comarca de L'Horta.**

Fuente: Estudios básicos para la Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana. Vol. XII. L'Horta PREVASA, 1982.



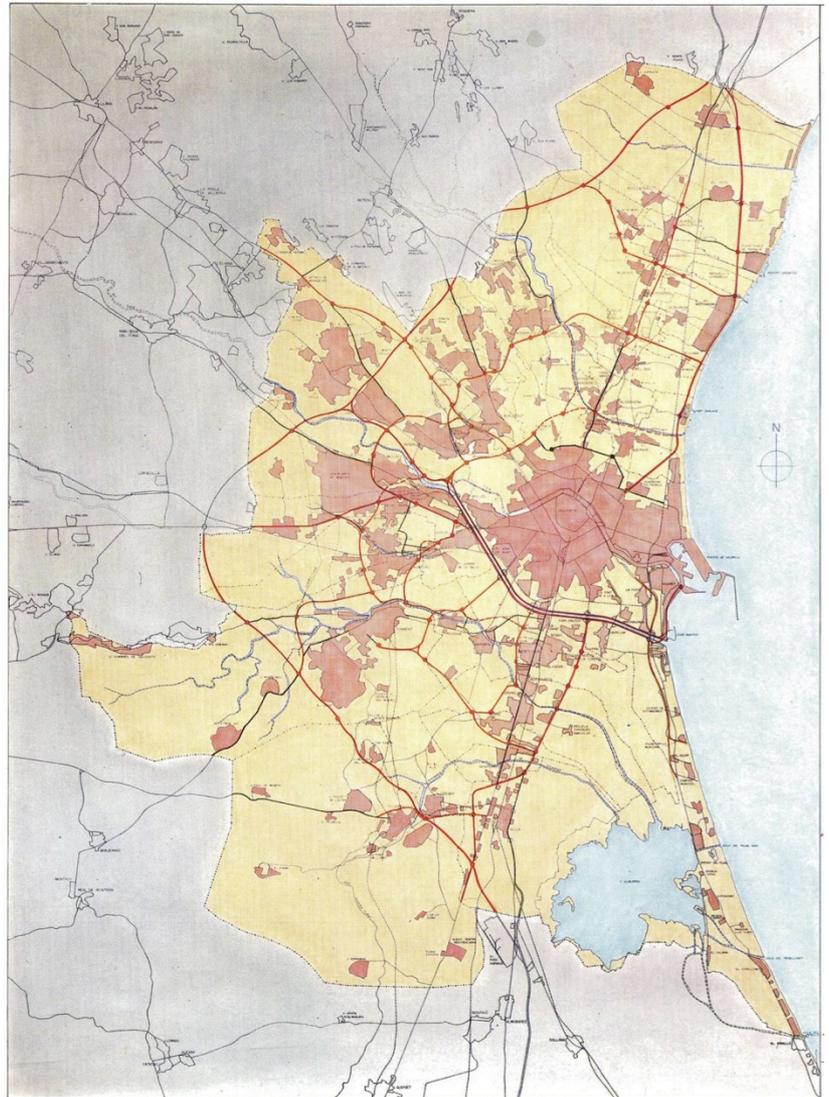
**Adaptación-Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca (1983).**

Gráfico 24. Montaje Hojas 7 y 11  
Plano redibujado y coloreado.

Fuente: AA.VV., 1986. *La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*. Valencia: COPUT, 1986.

Incluye el primer *Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana* (periodo 1988-1995).

- **1988.** Decreto 103/1988, de 18 de julio, por el que se aprueban las **Normas de Coordinación Metropolitana**. DOGV núm. 875 25-07-1988. (Publicación texto articulado DOGV 23-09-1993). Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.



**Normas de Coordinación Metropolitana 1988.**  
**Plano Ordenación 4B. Esquema de Infraestructuras. Red Viaria.**  
 Fuente: Oficina Información Urbanística-CTAV

Estas Normas metropolitanas buscaban la coordinación de los planes municipales de ordenación urbana que habían empezado a plantear los nuevos ayuntamientos democráticos de la comarca

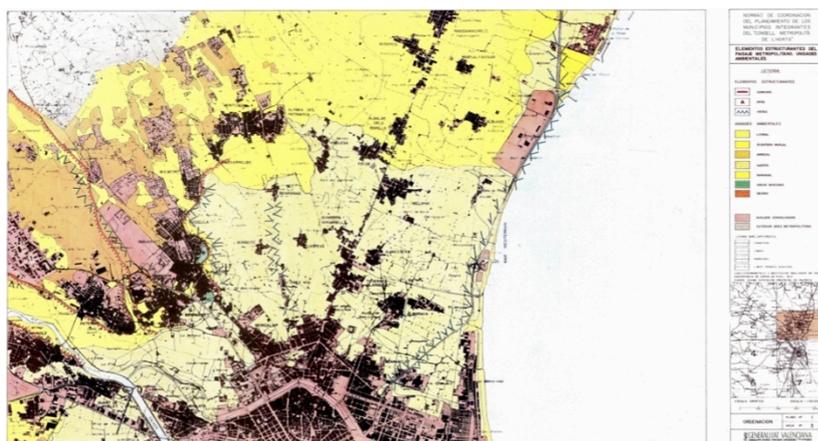
Su entrada en vigor suponía la derogación de las determinaciones contenidas en el Plan de 1966 en lo que se opusieran a dichas Normas. La derogación completa del Plan urbanístico comarcal se producía a la aprobación en cada municipio de su respectivo Plan General en su propio ámbito territorial.

Como decíamos al principio, constituye el último referente de planificación metropolitana, de cuyo instrumento apenas quedan en vigor algunas determinaciones relativas a la regulación del transporte público metropolitano (en la actualidad, *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*).

Supuso, en cualquier caso, un nuevo intento de abordar la ordenación metropolitana, que no gozó de un clima especialmente favorable a este tipo de iniciativas.

Se han considerado “una ocasión perdida”, porque su planteamiento se autolimitaba a la coordinación de las políticas sectoriales con los planes urbanísticos municipales, renunciando a establecer un modelo territorial para el conjunto del espacio metropolitano. Era difícil que fueran más allá, porque el PGOU de Valencia -que afectaba a la mitad de la población metropolitana- ya estaba a punto de su aprobación definitiva cuando en 1988 se aprobaron las Normas de Coordinación Metropolitana. En los temas urbanísticos tampoco hay una coordinación efectiva respecto a los planes municipales que estaban aprobando los diversos ayuntamientos tras recuperar sus competencias urbanísticas con la disolución de “Gran Valencia”. (Burriel, 2009<sup>28</sup>)

«El rechazo municipal a cualquier injerencia externa en sus competencias recién recuperadas y la suspicacia entre Valencia y los demás municipios sobre el control de la institución llevaron a dotar a ésta de una estructura de equilibrios de poder entre ellos que hacía casi imposible las decisiones importantes.» (2009: 3)



Normas de Coordinación Metropolitana 1988.  
Plano Ordenación 1.3. Elementos estructurantes del paisaje metropolitano. Unidades ambientales

Fuente: Oficina Información Urbanística-CTAV

- 1989. Ley 6/1989, de 7 de julio, de *Ordenación de Territorio de la Comunidad Valenciana*. BOE núm. 191, 11/08/1989.

<sup>28</sup> Burriel, 2009. Op. cit.



- 2001. Ley 2/2001, de 11 de mayo, de **Creación Y Gestión de Áreas Metropolitanas en La Comunidad Valenciana**. DOGV núm. 4001, de 18/05/2001.
- 2004. Ley 4/2004, de 30 de junio, de Generalitat Valenciana, de **Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje** (LOTPP). DOGV, núm. 4788, de 2/07/2004.
- 2006. Decreto 67/2006, de 12 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el **Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística** (ROGTU). DOGV, núm. 5264, de 23/05/2006.
- 2010. Resolución de 23 de junio de 2010, del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se somete nuevamente a información pública el proyecto de decreto del Consell de aprobación del **Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia** (PATPHV).
- 2011. Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la **Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana** (ETCV). DOGV, núm. 6441, de 19/01/2011.
- 2014. Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de **Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana** (LOTUP). DOCV, núm. 7329, de 31/07/2014.

Con **carácter sectorial**, referente al ámbito de las infraestructuras y de los riesgos naturales, podemos destacar, a su vez, las siguientes:

- 1995. Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el **II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana (Periodo 1995-2002) y el Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana**. DOGV núm. 2463, de 06/03/95.
- 2003. **Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana** (PATRICOVA), aprobado por Acuerdo de 28 de enero de 2003, del Consell de la Generalitat (DOGV núm. 4429. 30/01/2003).
- 2004. **Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana** (PIE) 2004-2010 (presentación Conselleria d'Infraestructures i Transport. enero 2004).
- 2004. **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte** (PEIT) 2005-2020. Ministerio de Fomento (presentación diciembre 2004).

- **2005. *Plan de Acción Territorial de carácter sectorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunidad Valenciana*** (PATCICV), aprobado por Decreto 78/2005, de 15 de abril, del Consell de la Generalitat (DOGV núm. 4988. 19/04/2005).

A la vista de lo anteriormente expuesto, y en lo referente a los planes de carácter metropolitano, podemos constatar que tan sólo disponemos en la actualidad de dos Planes de Acción Territorial aprobados definitivamente, tratándose además de Planes de carácter sectorial (PATRICOVA y PATCICV).

Sí que debemos reseñar, en cualquier caso, que entre los años 2005 y 2006 se redactaron y sacaron a información pública cuatro PAT de carácter Integrado de enorme trascendencia como son el PATEMAE<sup>30</sup>, el PATVB<sup>31</sup>, el PATECAS<sup>32</sup> y el PATLCV<sup>33</sup>, pero que, lamentablemente, no superaron dicho trámite, sin haber vuelto a tener noticias al respecto.

Una vez más, los intereses de los gobiernos municipales, basados en expectativas de crecimiento y enriquecimiento cortoplacista (frecuentemente dirigidos por iniciativas de promoción inmobiliaria y de actividades económicas) colisionan con el interés público que rige el principio de equilibrio y cohesión territorial propio de la ordenación territorial (de competencia autonómica), saldándose el conflicto a favor de los primeros y abortando las diferentes iniciativas de planificación territorial supramunicipal que han ido surgiendo.

En cualquier caso, se trata de planes que siguen conteniendo básicamente unas determinaciones muy genéricas propias de la escala global de unas "estrategias" y no las determinaciones concretas y directamente operativas que corresponden a la planificación de escala subregional. Siguen dejando la iniciativa, la concreción y el compromiso a la escala local de los Planes Generales Municipales, sin ni siquiera una obligada coordinación de éstos ni un marco limitador concreto para sus decisiones. (Burriel, 2009<sup>34</sup>)

<sup>30</sup> *Plan de Acción Territorial, de carácter integrado, del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche*, sometido a información pública por Resolución de 23 de febrero de 2005, del Conseller de Territorio y Vivienda (DOGV núm. 4964. 11-03-2005).

<sup>31</sup> *Plan de Acción Territorial, de carácter integrado, de la Vega Baja (Área Funcional 15)*, sometido a información pública por Resolución de 3 de mayo de 2005, del Conseller de Territorio y Vivienda (DOGV núm. 5023. 08-06-2005).

<sup>32</sup> *Plan de Acción Territorial, de carácter integrado, del Entorno de Castellón*, sometido a información pública por Resolución de 10 de junio de 2005, del Conseller de Territorio y Vivienda (DOGV núm. 5041. 04-07-2005).

<sup>33</sup> *Plan de Acción Territorial, de carácter integrado, del Litoral de la Comunidad Valenciana*, sometido a información pública por Resolución de 17 de febrero de 2006, del Conseller de Territorio y Vivienda (DOGV núm. 5202. de 20 de febrero de 2006).

<sup>34</sup> Burriel, 2009. Op. cit.

Vemos, una vez más, cómo el planeamiento periférico se ha mostrado claramente ineficaz, como resultado del fracaso de los planes de coordinación metropolitana (Mas, 1996<sup>35</sup>).

«Con los presupuestos ya enunciados, de mejoras en la vialidad, de gran movilidad laboral, de fuertes tendencias centrífugas en las grandes metrópolis, parece claro que el planeamiento municipal es incapaz de lograr una organización territorial coherente en las periferias urbanas, pues las fronteras municipales están presentes en la mayor parte de los alrededores de las principales ciudades del país. La periferia exige para su ordenación un plano de actuación supramunicipal.» (1996:227)

Por otro lado, la ineficacia o ausencia de la planificación territorial metropolitana se debe además, y en gran medida, a las características de la intervención de las Administraciones públicas sectoriales (fundamentalmente, carreteras y ferrocarriles), cuyas actuaciones suelen responder a estrategias dictadas por requerimientos de crecimiento y funcionalidad de sus propias estructuras y son raras las ocasiones en las que éstas intervienen de forma coordinada y de acuerdo a un marco de planificación global (Feria, 1996<sup>36</sup>).

Y en la mayor parte de los casos, la expansión de los procesos de urbanización se ha producido en ausencia de un marco general de planificación y gestión urbanística y territorial, debido, entre otros motivos a una falta de estructuras político-administrativas que se adecúen, en sus funciones y ámbito territorial de competencia, a la nueva escala ampliada de los nuevos procesos de urbanización (Feria, 1996).

«El resultado de todo lo anterior es, básicamente, que el proceso de configuración de las actuales periferias es el producto, a la vez, de los modelos urbanísticos autónomamente establecidos por los municipios para, y desde la perspectiva, de sus territorios concretos y, de otro lado, de las decisiones puntuales de agentes públicos y privados en relación a sus actividades de gestión, promoción inmobiliaria, localización, etc. Dicho resultado difícilmente puede ser otro que un espacio fragmentado, funcionalmente inconexo y formalmente confuso.» (1996:313)

Pero este problema no es exclusivo del AMV. Otros territorios metropolitanos como Madrid, Barcelona o Bilbao, también han acusa-

<sup>35</sup> Vid. "Periferias urbanas y nuevas formas espaciales". En: *La ciudad : tamaño y crecimiento. Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*. Málaga: Universidad de Málaga, 1999. p. 201-233.

<sup>36</sup> Vid. "Nuevas periferias urbanas y planificación pública". En: *La ciudad : tamaño y crecimiento. Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*. Málaga: Universidad de Málaga, 1999. p. 309-316.

do la falta de eficacia de los planes territoriales metropolitanos, o, sencillamente, la falta de autoridad supramunicipal, acusando problemas de orden disciplinar, organizativo o político (Mangada, 1993<sup>37</sup>).

«¿Puede existir un plan sin una autoridad, un gobierno, sobre el ámbito en el que se proyecta dicho plan?.» (1993:121)

El planeamiento es, en definitiva, un marco de referencia para el ejercicio del gobierno en una sociedad democrática, que requiere un continuo proceso de concertación entre los poderes públicos y los agentes privados (Mangada, 1993).

«Un “Proyecto Ciudad”, un “documento estratégico” para una región metropolitana debe estar sustentado por una sólida base técnica, analítica y propositiva. Pero su legitimidad, su autoridad, nace más del consenso y soporte político-social que lo sustente, que no de la tramitación burocrática al uso. El pacto político es más importante que la póliza.» (1993:132)

---

<sup>37</sup> Vid. “Ciudad metropolitana: planeamiento y construcción del territorio”. En: *La gestión de la ciudad. Conferencias y Ponencias invitadas al V Congreso Iberoamericano de Urbanismo*. Valencia: Conselleria d’Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1993. pp. 115-133.

## 2.3 Situación actual

Como decíamos al principio, contamos en la actualidad con dos instrumentos de ordenación supramunicipal que inciden, en mayor o menor medida, en la realidad territorial del AMV, a saber: la ETCV<sup>38</sup> y el PATPHV<sup>39</sup>, este último, pendiente de aprobación definitiva y cuyas determinaciones expondremos con mayor detalle en el capítulo 4, relativo a la caracterización de la huerta periurbana.

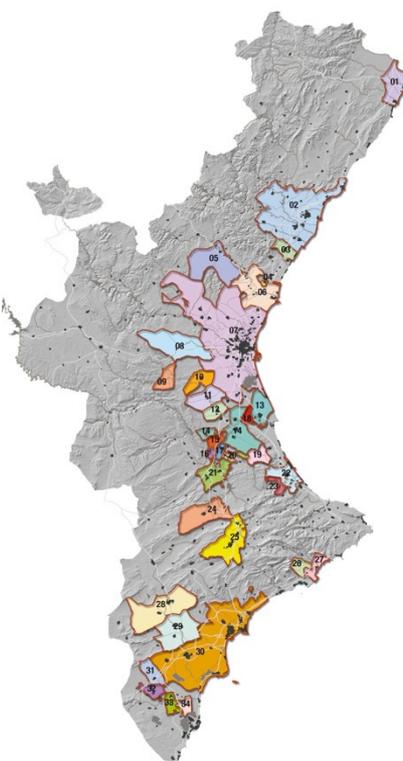
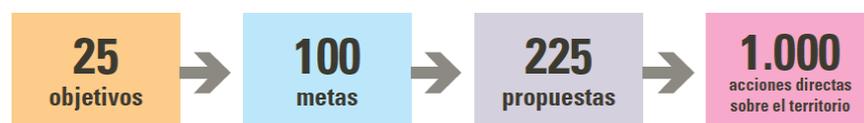
### 2.3.1 La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana

Con relación a la ETCV, ha comenzado a sentar las bases de la ordenación del territorio del conjunto de la Comunidad Valenciana y, en particular, del área geográfica vinculada al AMV.

Regulada por la LOTPP<sup>40</sup> (Art. 37 y ss.), la ETCV es el instrumento que establece los objetivos, criterios y directrices para la ordenación de nuestro territorio siendo, además, el gran referente para la denominada planificación territorial de escala intermedia entre los ámbitos municipales y regionales, cuyos límites geográficos tiene que establecer la propia Estrategia alcanzando el necesario consenso con los Ayuntamientos.

Comienza con la propia definición de una visión estratégica de largo alcance como “ser el territorio con mayor calidad de vida del Arco Mediterráneo Europeo” y los 25 objetivos territoriales que constituyen la base de dicha estrategia, y que enlazan aspectos de naturaleza económica, social, ambiental, paisajística, de movilidad y conectividad en el territorio, de procesos de ocupación de suelo y de desarrollo de nuevas formas de gobernanza en el territorio.

Cada objetivo tiene cuatro metas entendidas como objetivos más específicos (medibles a través de indicadores) para los horizontes actual, 2015 y 2030, y un conjunto de propuestas de cambio en el territorio que servirán para lograr el cumplimiento de dichos objetivos.



Áreas Urbanas Integradas

Fuente: ETCV 2010. CMAAUV

Diagrama Objetivos

Fuente: ETCV 2010. CMAAUV

<sup>38</sup> *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*, aprobada por Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell (DOCV núm. 6441 de 19-01-2011).

<sup>39</sup> Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia. Versión correspondiente al trámite de información pública (DOCV núm. 6299 de 29-06-2010).

<sup>40</sup> Ley 4/2004, de 30 de junio, de Generalitat Valenciana, de *Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje*. DOGV, núm. 4788, de 2/07/2004.



peo. Una estructura urbana relativamente densa en el territorio evita las “deseconomías” de las grandes concentraciones urbanas, produciendo pautas de movilidad más sostenible y reduce los consumos de agua, energía y suelo.

Con relación a este primer Objetivo, se plantean una serie de Propuestas estratégicas entre las que destacamos las siguientes:

#### *P01.2 Estrategias sobre Áreas Urbanas Integradas*

Las Áreas Urbanas Integradas (en adelante, AUI) son ámbitos territoriales formados por agrupaciones de municipios que por razones de continuo urbanizado, mercado de trabajo, actividad económica, desplazamientos de la población, etc., pueden considerarse, independientemente de sus límites administrativos, como células urbanas de funcionamiento conjunto y constituyen el primer nivel de planificación supramunicipal.

Sobre éstas áreas urbanas se recomienda desarrollar un conjunto de acciones que permitan poner en valor la proximidad física y la gran densidad de interacciones urbanas, para conseguir masas críticas que permitan mejorar la “policentricidad” del sistema urbano, reforzar la polaridad del territorio y la prestación de bienes y servicios de carácter local y supramunicipal.

La principal propuesta sobre estos municipios tiene que girar alrededor de la coordinación de su planificación física, la cual incluirá, entre otras, determinaciones relacionadas con:

- Las posibilidades de transporte público, localización de intercambiadores modales u otras prestaciones de servicios conjuntas.
- La ejecución de ejes viarios de conexión con tratamiento de bulevar urbano y las reservas de suelo pertinentes.
- La posibilidad de implantar un modelo conjunto de ocupación del suelo.
- La definición de sistemas estructurantes globales: equipamientos, servicios, espacios libres, etc.
- La ubicación selectiva de equipamientos y actividades estratégicas en los ejes de conexión.
- El sistema de espacios abiertos (Infraestructura Verde).
- La mejora paisajista de los espacios intersticiales y creación de zonas verdes para separar físicamente los municipios.
- El tratamiento único de los sectores de suelo urbano y urbanizable.

- La planificación conjunta de vivienda protegida.
- La coordinación del suelo no urbanizable contiguo.
- Las fórmulas de cooperación y gobierno intermunicipal.
- La planificación del suelo para actividades económicas, etc.

### P01.3 El Sistema Nodal de referencia

Está formado por los municipios y áreas urbanas integradas que crean polaridad espacial respecto a las prestación de bienes y servicios al conjunto del territorio. Normalmente, la capacidad de estos núcleos para polarizar el territorio depende de su propio tamaño funcional, entendido no tanto en términos de población sino en cuanto a equipamientos y actividad económica, y de su posición en el territorio.

La ETCV propone un Sistema Nodal de Referencia distinguiendo entre los siguientes sistemas urbanos:

- Sistema metropolitano
- Sistema de ciudades medias
- Sistema rural

Con relación al primero de ellos, queda estructurado por los denominados Centros de Áreas Urbanas Integradas y los Centros de Polaridad Metropolitana.

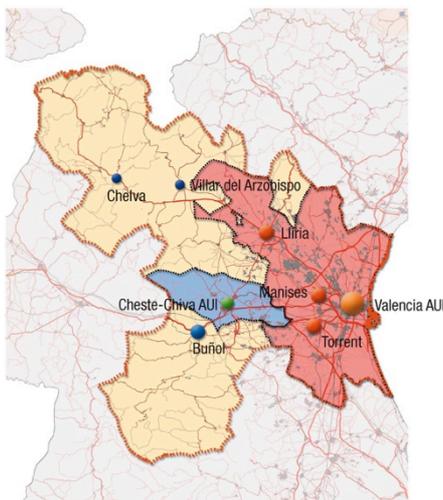
En el caso del *AUI de Valencia*, se identifica el municipio de Valencia como Centro de Área Urbana Integrada, y los municipios de Liria, Manises y Torrent como Centros de polaridad metropolitana.

El reconocimiento del Sistema Nodal refuerza, por lo tanto, la necesidad de estudiar de forma conjunta el funcionamiento de cada uno de los municipios del AMV y del AUI de Valencia, para poder equilibrar, dentro del territorio, los distintos polos que ejercen determinados municipios, entre los que destaca el *Cap i Casal*, Valencia.

Por este motivo, es necesario definir un conjunto de nodos especializados que articulen el cinturón urbano de Valencia para evitar una excesiva dependencia funcional de la capital regional.

### P01.9 Los programas de paisaje para las conurbaciones y áreas de borde urbano

Esta propuesta cobra especial relevancia en las Áreas Metropolitanas, donde la proximidad y conexiones entre los distintos municipios es mucho más acentuada que en el resto del territorio.



#### Sistema Nodal de Referencia

##### Sistema Metropolitano

Centros de Áreas Urbanas Integradas



Centros de polaridad metropolitana



##### Sistema de ciudades medias

Centros de polaridad principal



Centros de polaridad complementaria



##### Sistema Rural

Centros de polaridad comarcal



Centros de polaridad comarcal complementaria



Áreas funcionales



Áreas Urbanas Integradas



Suelo Urbano



#### Áreas Funcionales y sistema nodal de referencia

Fuente: ETCV 2010. CMAAUV

En el apartado introductorio del estado actual de la investigación, hacíamos referencia a esta propuesta que incide en la configuración de los bordes urbanos de los municipios con riesgo de conurbación, para los que recomiendan establecer una distancia mínima de 500 metros de Suelo No Urbanizable entre tejidos urbanos de municipios contiguos.



#### Recomendaciones para evitar conurbaciones no deseadas

Fuente: ETCV 2010. CMAAUV.

Sin embargo, la aplicación de este tipo de programas, va a resultar especialmente complicada en el ámbito del AMV, debido a la situación actual de gran número de municipios conurbados o cuasi-conurbados.

En algunos casos, la conurbación se ha visto interrumpida únicamente por la presencia de determinados accidentes territoriales como puedan ser cauces de barrancos o infraestructuras de comunicación (carretera o ferrocarril).

#### Objetivo 11: Proteger el paisaje como activo cultural, económico e identitario

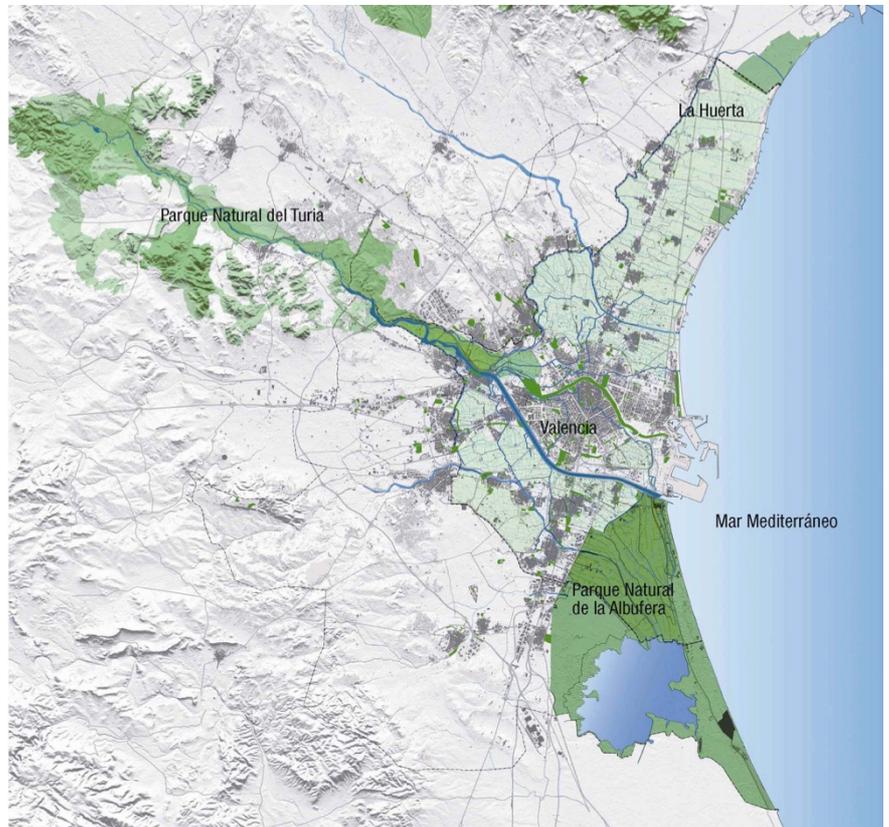
«Si una variable espacial ha cobrado fuerza en los procesos de planificación territorial, ésta ha sido el paisaje. Se ha pasado de una percepción relacionada con una mera cualidad del medio físico a una visión integral que considera al paisaje como un activo cultural, identitario, económico y social de primera magnitud, tanto para la mejora de la calidad de vida de la población como para la competitividad de un territorio en el mercado global de atracción de talentos e inversiones.» (ETCV, 2010)

Con relación a este Objetivo, destacamos las siguientes propuestas estratégicas:

##### *P11.3 La Infraestructura Verde del Área Metropolitana de Valencia: Corredor del Río Turia, la Huerta, la Albufera y el Mar Mediterráneo*

Se trata de una propuesta integral de conexión, protección de cuatro paisajes que le confieren al Área Metropolitana de Valencia unas potencialidades únicas dentro del Arco Mediterráneo Euro-

peo, favoreciendo su uso público y la accesibilidad de la población a estos espacios mediante una completa red de conexiones verdes que pondrán en contacto los entornos urbanos con los espacios agrícolas, culturales y naturales más próximos.



Los cuatro paisajes del AMV  
Fuente: PATPHV 2010. CMAAUV

Al respecto, apuntamos la dificultad que va a tener la correcta implantación de dicha Infraestructura Verde en un territorio tan afectado históricamente por las grandes infraestructuras, como es el caso del sur del AMV, en el que apenas quedan franjas de huerta que garanticen la continuidad del Sistema de Espacios Abiertos, quedando muy restringidos tanto los Vectores de Conexión propuestos, como los Corredores ecológicos que quedan prácticamente restringidos a los cauces del río *Turía*, y de los barrancos de *Carraixet* al norte, y los de *Torrent-Catarroja* y de *Picassent*, al sur.

#### *P11.6 Plan de Protección de la Huerta de Valencia*

Esta propuesta estratégica hace referencia expresa al PATPHV, al que nos referimos en el apartado siguiente.

### **2.3.2 El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia**

Con relación al PATPHV, tal y como exponíamos en el apartado introductorio del estado actual de la investigación, se trata de un instrumento de ordenación de ámbito metropolitano (pendiente de aprobación definitiva) cuya finalidad consiste fundamentalmente en

preservar los valores históricos, paisajísticos y culturales que caracterizan este singular espacio agrícola periurbano característico del AMV, a la vez que establece los programas necesarios para garantizar la continuidad de la actividad agrícola.

En el capítulo relativo a la caracterización de la huerta periurbana, tendremos ocasión de profundizar sobre las determinaciones del Plan.

En cualquier caso, interesa reseñar que, como también ocurre con la ETCV, tanto los objetivos del Plan, como las estrategias definidas al efecto, pivotan desde la escala regional hasta la escala propia del diseño urbano, en este caso necesaria para las intervenciones en las áreas de borde urbano.

Esto nos permite constatar la necesidad de abordar los aspectos morfológicos de la ciudad, y en particular los relativos a sus bordes urbanos, a partir de criterios y directrices fijados desde la óptica metropolitana.

Casi treinta años después de la aprobación de las Normas de Coordinación Metropolitana y veinte desde la formulación inicial del PDU, el AMV sigue huérfana de un PAT de ámbito metropolitano de carácter integrado, que defina y regule las directrices de la ordenación territorial, a la vez que establezca los criterios de ordenación de la escala intermedia y de conformación del paisaje periurbano.

Al respecto, resulta especialmente oportuno y de gran actualidad recordar las inquietantes palabras que nos brindaba Juan Pecourt hace más de 20 años, deseando que su magisterio y su valiosa aportación nos ayude a recuperar la tan necesaria, a la vez que olvidada, dimensión metropolitana.

«El área metropolitana de Valencia es un sujeto obvio de reflexión, un ejemplo de ámbito urbano confuso y sometido a tensiones de cambio, cuyo futuro depende de que se planifique adecuadamente. El futuro está preñado de incertidumbre pero la Valencia del XXI –en esto no hay incertidumbre– será metropolitana. Porque ocurre que, cada vez más, el desarrollo urbano se produce de una forma interdependiente. Los límites municipales y funcionales no coinciden. Para potenciar su capacidad innovadora, Valencia requiere articular sus actividades urbanísticas en un territorio, al menos, metropolitano.» (Pecourt, 1994<sup>42</sup>)

---

<sup>42</sup> Texto extraído de la presentación de las Jornadas “Escenarios para la Valencia del siglo XXI”. organizadas por el CSI de la Demarcación de Valencia del COACV noviembre 1994 a marzo 1995.

# 3

## PERIFERIAS



Alboraia. Senda que conduce al cementerio  
Fotografía del autor 2009



«Los lugares donde se acaban las ciudades. No me refiero a los que las terminan administrativamente, sino a aquellos otros que parecen acabarse a ojos vista. En todas las ciudades pasa esto. A la espalda de algún barrio, ya excéntrico, todavía más lleno de edificación, la vista se topa repentinamente con una gran extensión pelada, un campo [...]. Un paso atrás nos encontramos en una calle. Casas, tiendas, vida. Un paso adelante son ya llanuras de desolación, casi sin hierbas [...]. Yo amo estos lugares donde se acaban las ciudades, cuando llega el mes de diciembre, a la puesta de sol. Yo amo más que nunca los atardeceres de gran viento. Viento, noche. Las últimas lucecillas de las casas parecen lívidas de miedo. Más allá, en medio de los campos, en medio del viento y de la noche, la llama de un farolillo anticuado tiembla, alocada, haciendo danzar un siniestro resplandor sobre la tapia que se pierde lo lejos.» (D'ORS, Eugeni<sup>43</sup>)

---

<sup>43</sup> Vid. *Obra catalana completa. Glossari 1906-1910*. Barcelona: Selecta., 1950. 1625p. Citado en la introducción de: Nadal y Puig, 2002. *Alrededor de: Proyectar la periferia*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2002. 141 p.

En este capítulo vamos a desvelar algunas de las claves que han motivado la elección del tema del presente trabajo de investigación.

### 3.1 Aproximación conceptual

- Real Academia Española<sup>44</sup>

(Del lat. *peripheria*, y este del gr. *περιφέρεια*).

1. f. Contorno de un círculo, circunferencia.
2. f. Término o contorno de una figura curvilínea.
3. f. Espacio que rodea un núcleo cualquiera.

Exponemos, a continuación, una serie de acepciones asociadas al término "periferia", ordenadas cronológicamente y procedentes de las referencias bibliográficas utilizadas en el presente trabajo.

1. 1950. Eugeni D'Ors<sup>45</sup>

«Los lugares donde se acaban las ciudades.»

2. 1985. José Luis Andrés<sup>46</sup>

« [...] la periferia urbana debe entenderse como un espacio de transición que no es ni rural ni urbano, pero en el que coexisten ambos en razón de su plurifuncionalidad, y que afecta tanto al uso del suelo como a la actividad de la población.»

3. 1985. Manuel Valenzuela<sup>47</sup>

«[...] el último episodio del "estallido urbano", trascendiendo ampliamente anteriores procesos de difusión espacial de las ciudades, por lo que, más aún que aquellos, es plural y complejo en sus efectos socio-espaciales. [...] aquella pieza territorial que, aunque marcada por la presencia de lo urbano en múltiples versiones, aún se halla embutido en una matriz agraria pujante funcional y paisajísticamente»

4. 1990. José María Ezquiaga<sup>48</sup>

« [...] el ámbito privilegiado de experimentación proyectual sobre la nueva condición metropolitana en los noventa.»

<sup>44</sup> Vid. *Diccionario de la Lengua Española* (22ª Edición). Madrid: Espasa Calpe, S.A., 2001.

<sup>45</sup> D'Ors, 1950. Op. Cit.

<sup>46</sup> Vid. "Las áreas periurbanas: Espacios plurifuncionales en crisis". En: *IX Coloquio de Geógrafos Españoles*, Murcia: Universidad de Murcia, 1986. (sin paginar).

<sup>47</sup> Vid. "Los espacios periurbanos". En: *IX Coloquio de Geógrafos Españoles*, Murcia: Universidad de Murcia, 1986. p. 81-123.

<sup>48</sup> Vid. "Las afueras. Transformaciones del paisaje periférico". En: *Arquitectura N° 286-287*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1990. p. 72-87.

5. 1991. Horacio Capel<sup>49</sup>

«Es una de las áreas más críticas del Globo porque en pocas partes de la superficie terrestre existen espacios que: 1) hayan conocido una tan larga e intensa evolución histórica; 2) tengan tal diversidad y mezcla de usos del suelo; 3) y donde el medio natural esté sometido a tan intensas presiones.»

6. 1992. Manuel De Solà-Morales<sup>50</sup>

«Perifèria és tot allò que no té continuïtat, ni repetició, ni sistema.»

7. 1993. Damián Quero<sup>51</sup>

«Como materia plástica del crecimiento urbano, por la génesis de cada una de sus piezas e instalaciones, la periferia es originalmente acumulación ciega de elementos casi urbanos (tejidos residenciales autónomos, piezas industriales e infraestructuras especiales) en el espacio rural en transformación.»

8. 1994. Gérard Bauer<sup>52</sup>

«Il traîne un peu partout de l'espace gaspillé. Enfin, la logique de la rue y cède à celle de la route. Pratiquement, cela produit un très petit nombre de paysages qu'on retrouve partout : la voie passante bordée de constructions disparates disposées dans tous les sens (habitations, bureaux, usines, grandes surfaces, centaines de panneaux publicitaires). La « zone » monofonctionnelle, c'est-à-dire sur plusieurs hectares, rien que des maisons ou des barres et tours, ou encore des ateliers ou des commerces. Au milieu de tout cela, le délaissé, la friche, le terrain vague.»

9. 1995. Iñaki Ábalos y Juan Herreros<sup>53</sup>

« [...] periferia, entendida como un hecho urbano consolidado, alimentado por la idea de un centro histórico tan opuesto

<sup>49</sup> Vid. "El geógrafo y las periferias urbanas. Reflexiones para arquitectos". En: *Dibujar el mundo: Borges, la ciudad y la geografía del siglo XXI*. Barcelona: Ediciones del Serbal, S.A., 2001. p. 97-113.

<sup>50</sup> Vid. "Projectar la perifèria". En: *UR. Urbanismo Revista, nº 9-10*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 1992. p. 2-5.

<sup>51</sup> Vid. "Crecimiento y regeneración de la periferia metropolitana". En: *La gestión de la ciudad. Conferencias y Ponencias invitadas al V Congreso Iberoamericano de Urbanismo*. Valencia: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1993. p. 151-166.

<sup>52</sup> Vid. "La banlieue-monde". En: *Urbanisme nº 274-275*. Paris: Publications d'architecture et d'urbanisme, 1994. p. 44-45.

<sup>53</sup> Vid. *EXIT.LMI, nº2. Las afueras. Siete visiones de la vida metropolitana*. Texto introductorio. Madrid: Liga Multimedia Internacional, 1995.

como necesario para su comprensión como fenómeno clave de la ciudad contemporánea.»

10. 1995. Luis Alonso de Armiño, et al., 1995<sup>54</sup>

« La periferia es el ámbito, el “lugar” de referencia para el que se establece el discurso arquitectónico fundamentado en la idea de crecimiento discontinuo, apoyado en la extensión del sistema viario y de transporte, superando las limitaciones de la extensión fundadas en incorporación de suelo contiguo.»

11. 1995. Grupo Stalker<sup>55</sup>

« [...] un sistema territorial difuso, indefinido y metafórico dentro del perímetro urbano, constituido por zonas abandonadas y bosques, fosos, campos de cultivo y pastos, ruinas, fuertes, granjas y torres medievales, asentamientos sin licencia, centrales eléctricas, antenas, acueductos y depósitos de agua, enlaces de autopista y túneles ferroviarios, dominado por la silueta de los monumentales complejos de viviendas populares deprimentes y de las paredes compactas de la ciudad construida que determinan los márgenes.»

12. 1995. Manuel Valenzuela<sup>56</sup>

«El concepto de periferia urbana presenta, a nuestro juicio, dos señas de identidad básicas: su condición de zona en los márgenes del continuo urbano y su carácter inacabado, donde, por tanto se hallan ausentes en mayor o menor medida alguno(s) elemento(s), cuya ausencia pone en cuestión la plena urbanidad de dichas áreas.»

13. 1997. Rem Koolhaas<sup>57</sup>

«...periferia como zona de valor potencial –una especie de situación pre-histórica que finalmente podría ser digna de recibir la atención de la arquitectura- es tan sólo una insistencia disimulada en la prioridad y la dependencia del centro: sin centro no hay periferia; es de suponer que el interés del primero compensa la vaciedad de la segunda.»

<sup>54</sup> Vid. *Unidades residenciales en la periferia urbana - Valencia*. Valencia: Servicio de Publicaciones UPV, 1995.

<sup>55</sup> Vid. Comunicado de prensa: “Stalker a través de los Territorios Actuales”. Roma, 5-8 octubre de 1995. En: Careri, 2002. *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2013. p. 150-151.

<sup>56</sup> Vid. “La remodelación del espacio periurbano”. En: *Las ciudades españolas a finales del siglo XX. I Coloquio de Geografía urbana*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 1995. p. 129-132.

<sup>57</sup> Vid. “The Generic City”. En: *Domus n° 791*. Milán, marzo de 1997. p. 8-12. [Edición en castellano (2006): *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2011. Colección *GGmínima*. 62p].

14. 2001. Eduard Bru<sup>58</sup>

«Entiendo por periferia aquellas partes de la ciudad donde el binomio capacidad de uso y capacidad de significación está desequilibrado en cualquiera de sus componentes. Huelga decir que esto puede suceder, y sucede, en nuestras ciudades, tanto lejos del centro como en su interior. Lejos del centro es frecuente la crisis de la significación, y en el centro mismo, la de la capacidad de uso.»

15. 2002. Eduard Bru<sup>59</sup>

«Podemos entender por periferia la –tardía– proyección en términos físicos del estado de ánimo de la “inteligencia” europea y americana después de la Segunda Guerra Mundial.»

16. 2002. Francesco Careri<sup>60</sup>

«La periferia urbana es una metáfora de la periferia de la mente, de los despojos del pensamiento y de la cultura. En estos lugares, y no en la falsa naturaleza arcaica de los desiertos, sí es posible formular nuevas preguntas y tantear nuevas respuestas. (con relación al pensamiento de Robert Smithson, 1967)

[...] Estas *amnesias urbanas* no solo esperan ser *rellenadas* de cosas, sino que constituyen unos espacios vivos a los que hay que asignar unos significados. Por tanto, no se trata de una no-ciudad que deba transformarse en ciudad, sino de una ciudad paralela con unas dinámicas y unas estructuras propias que todavía no se han comprendido.»

17. 2002. Sara Nadal<sup>61</sup>

«[...] espacio pasado, caído en la desmemoria o en el desprestigio en el que se suman todas las modas una vez agotadas [...] una representación casi fetiche del “capitalismo tardío” del Occidente finisecular [...].»

18. 2002. Pablo Ocampo<sup>62</sup>

<sup>58</sup> Vid. *Coming from the south*. Barcelona: Actar, 2001. 336p.

<sup>59</sup> Vid. “Periferia” En: OCAMPO, Pablo (2002). *Periferia: La heterotopía del no-lugar*. Santiago de Chile: Universidad de Santiago de Chile, 2002. p. 11-17.

<sup>60</sup> Vid. Careri, 2002. *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2013. 184p.

<sup>61</sup> Vid. “Alrededor de... periferias. Preposiciones/proposiciones”. En: NADAL, Sara; PUIG, Carles (2002). *Alrededor de: Proyectar la periferia*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2002. p. 6-13.

<sup>62</sup> Vid. *Periferia: La heterotopía del no-lugar*. Santiago de Chile: Universidad de Santiago de Chile, 2002. 214p.

«[...] la periferia es en esencia un concepto y un territorio indefinido, más aún a la hora de intentar abarcar el vacío de los no-lugares que contiene.»

19. 2004. Gilles Clément<sup>63</sup>

« [...] un territorio de investigación de riquezas al encuentro de medios distintos.»

20. 2011. Juan Carlos Alfeo y Beatriz González de Garay<sup>64</sup>

«La periferia urbana se convierte en el territorio donde la jurisdicción de lo hegemónico se rompe bajo el peso de lo marginal. El extrarradio urbano es la metáfora espacial de otros extrarradios, de otras periferias que dan carta de naturaleza a los personajes que los habitan.»

21. 2012. Daniela Colafranceschi<sup>65</sup>

«Les perifèries actuen com a franges, [...] El terme franges està relacionat amb àrees marginals de la ciutat, zones intersticials, conflictives, però que són també àrees clau i neuràlgiques. Són àrees de la diversitat, però també àrees de canvi. [...] Les franges són espais abandonats, on la ciutat es difumina, són tots aquells espais entre ciutat i paisatge als quals entreguem cada dia el destí i el futur de les nostres metròpolis.»

22. 2012. Francesc Muñoz<sup>66</sup>

«La perifèria és el lloc on les mínimes condicions de centralitat i formalització es troben amb les màximes relacions de multiplicitat i indefinició.»

23. 2012. Marian Simón et al.<sup>67</sup>

«Las características específicas de los espacios periurbanos son la indeterminación de sus límites (tanto con el espacio urbano difuso, como con el espacio rural impreciso), su dinamismo, la heterogeneidad de usos que acoge y la preca-

<sup>63</sup> Vid. *Manifeste du Tiers paysage*. Paris: Édition Sujet/Objet. [Edición en castellano: *Manifiesto del tercer paisaje*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA. 2007. Colección GG mínima. 63p].

<sup>64</sup> Vid. "La ciudad periférica: Paisajes urbanos de marginalidad en el cine español de la Transición". En: *Actas ICONO14 - N° 8 II Congreso Internacional Sociedad Digital*. Madrid: Revista de comunicación y nuevas tecnologías, 2012. 22 p.

<sup>65</sup> Vid. "Paisatge del conflicte, espai de diàleg". En: *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012. p. 52-65.

<sup>66</sup> Vid. "Els paisatges de la perifèria, avui: construint la mirada sobre la ciutat al segle XXI". En: *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012. p. 84-116.

<sup>67</sup> Vid. Vid. Simón, et al., 2012. *Urbanismo y sistemas agrarios periurbanos*. Madrid: Marea Libros, 2012. 30 p.

riedad territorial, ambiental y social configurada en la periferia de las aglomeraciones urbanas.»

24. 2013. *roselinofotografo*<sup>68</sup>

«Es una franja de transición en la que la ciudad abandona el boato del centro por innecesario, en la que prima la funcionalidad por encima de la estética del centro urbano, donde no hay concesiones a la belleza, un terreno abonado para la fotografía.»

25. 2013. Julián Galindo y Annalisa Giocoli, 2013<sup>69</sup>

«[...] reconocer los bordes urbanos como una nueva categoría proyectual que nos permita alejarnos por un lado de la connotación negativa del término de margen urbano y, por otro, superar la tradicional antinomia ciudad campo propia del concepto periurbano.

[...] espacios híbridos sin atributos claros o, mejor dicho, espacios cuya peculiaridad es la de alojar actividades, usos y elementos que pueden pertenecer indiferentemente a lo urbano y a lo rural.

[...] aquel paisaje marginal que tanta literatura ha producido, con su aspecto muchas veces degradado y, al mismo tiempo, evocador de potencialidades, y para el cual, la práctica urbanística aún no ha sabido encontrar los instrumentos aptos para entenderlo y proyectarlo. »



Fuente: Ernesto Navarro  
Blog *En Periferia*. (2007)

Otros términos relacionados con el de periferia son:

“borde (urbano)”, “límite (urbano)”, “perímetro (urbano)”, “margen”, “franja rururbana”, “frontera”, “interfaz”, “área suburbana”, “área periurbana”, “espacios periurbanos”, “área periférica”, “suburbio”, “arrabal”, “alfoz”, “extrarradio”, “barriada”, “afueras”, “alrededores”, “inmediaciones”, “espacios intersticiales”, “descampado”, “no-lugar”, “terrain vague”, “banlieue”, “urban fringe”

<sup>68</sup> Vid. *La seducción de la periferia*. Post publicado en el blog La mirada de Polifemo [ref. de 2015-08-19].

<https://lamiradadepolifemo.wordpress.com/2013/10/08/la-seducion-de-la-periferia/>

<sup>69</sup> Vid. “Los bordes de la ciudad metropolitana: Apuntes para repensar la ciudad”. En: *Quaderns de Recerca en Urbanisme nº 2. Umbrals en la ciutat*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2013. p. 100-117..

### 3.2 Consideraciones en torno a la periferia

En el capítulo introductorio, presentábamos el término de *borde urbano*, asociado al espacio de transición existente entre los ámbitos rurales y urbanos.

Dicho espacio requiere, no obstante, superar la idea de límite, frontera o interfaz. Nos encontramos con un espacio de encuentro, de amalgama de elementos y estructuras propias, tanto del campo como la ciudad, cuya fricción y convivencia forzosa no acaba, por lo general, de resolver la integración entre ambos.

«España se ha urbanizado. El campo ya no existe como universo diferente. La península Ibérica ha dejado de ser una gran campiña que contiene urbes para ir adquiriendo la forma de una nueva metrópoli, tentacular y dispersa, que contiene el campo. Cada vez resulta más anacrónico expresar la dicotomía campo/ciudad en términos de contraposición cultural.» [RIVAS, Manuel. 2006<sup>70</sup>]

Albert Ferré<sup>71</sup> se apoyaba en la idea de que la disolución de los límites de la ciudad era posiblemente la premisa fundamental del discurso arquitectónico contemporáneo, asumiendo la desvinculación de la ciudad al territorio físico concreto y, por lo tanto, de sus límites. Para ello recupera el término de “paisaje intermedio” (acuñado por Peter G. Rowe en su libro *Making a Middle Landscape*) para referirse a las áreas suburbanas que niegan a la vez la ciudad y el campo, “pese a soñar con la conjunción de ambos mundos”, y generan un paisaje “homogeneizado, y en definitiva, desnaturalizado, descalificado”.

#### *Rural-to-Urban Transect*

La visión de la periferia como área de transición entre el campo y la ciudad, adquiere su máxima expresión con el concepto del *Transect*<sup>72</sup>, cuyo origen está muy relacionado con los trabajos de Patrick Geddes<sup>73</sup> o Ian McHarg<sup>74</sup>, aplicado posteriormente por los arquitectos Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk como método de estudio de la transición/evolución de los diferentes modos de asentamientos en el territorio, desde las zonas naturales y rurales,

<sup>70</sup> Vid. “Los años veloces”. En: *Memoria gráfica de la historia y la sociedad españolas del siglo XX. Nº13 Del campo a la ciudad III*. Madrid: Diario EL PAÍS. p 7-9.

<sup>71</sup> Vid. “Fronteras”. En: LANDROVE, Susana (Coord.) *Nuevos paisajes*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona - ACTAR, 1997. p. 102-105.

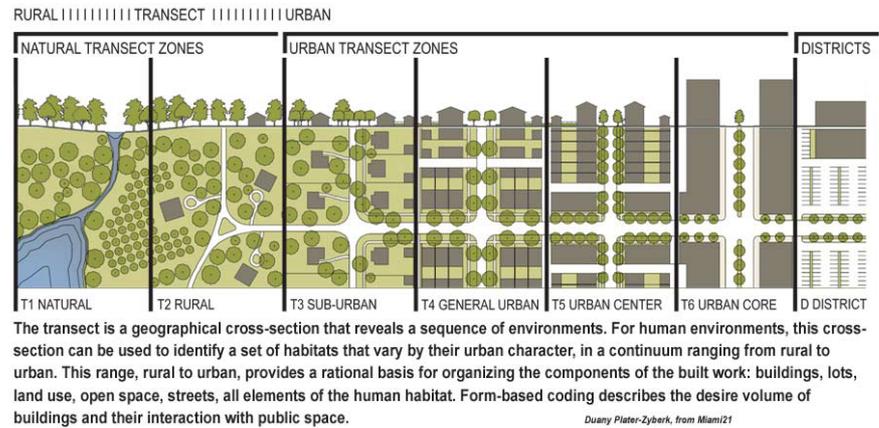
<sup>72</sup> Término proveniente de la biología y la ecología, utilizando el corte transversal del terreno como método para el análisis de las diferentes especies a lo largo un determinado territorio.

<sup>73</sup> Vid. *Cities in Evolution : an introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Civics*. Londres, Williams & Norgate, 1915.

<sup>74</sup> Vid. *Design With Nature*. New York: Natural History Press, Garden City, 1969.

a las suburbanas y urbanas, cuya secuencia denominaron *Rural-to-Urban Transect*.

*Rural-to-Urban Transect*  
Fuente: Duany Plater-Zyberk  
& Company.



Sin duda, una imagen idealizada por las tesis del *New Urbanism*, de las que eran firmes defensores la firma *Duany Plater-Zyberk & Company*, que trataban de corregir los efectos de la utilización indiscriminada del *sprawl* (refiriéndose básicamente al territorio norteamericano), con modelos más basados en el hábitat urbano y las relaciones sociales que se producen en los barrios cuya densidad edificatoria y diversidad funcional así lo favorezca, y persiguiendo el necesario equilibrio con el entorno natural-rural de nuestras ciudades, si bien, empleando modelos excesivamente estereotipados y no siempre extrapolables a otras geografías, como pueda ser el caso de ciudades europeas, islámicas o latinoamericanas<sup>75</sup>.

No obstante, como afirmaba Francisco Javier Monclús<sup>76</sup>, el modelo norteamericano se ha ido imponiendo de forma inexorable a no pocas metrópolis europeas, consiguiendo que la idea genérica de “ciudad mediterránea”, como sinónimo de compacidad, alta densidad y diversidad, ya no encuentre una correspondencia clara con nuestras aglomeraciones urbanas y metropolitanas.

« [...] no es tan fácil distinguir ya las “nuevas periferias” de cualquier gran ciudad, incluso del sur de Europa, de las de otras de Estados Unidos. El predominio de las bajas densidades tanto en áreas residenciales de vivienda unifamiliar como en las agrupaciones de vivienda colectiva apoyadas en diversos sistemas de infraestructuras viarias y dotadas de extensos espacios libres está en la base del fenómeno de la dispersión suburbana.» (1998:6-7)

<sup>75</sup> Vid. Bohl; Plater-Zyberk, 2006. “Building Community across the Rural-to-Urban Transect”. En: *Places*, 18(1), 4. 2006.

<sup>76</sup> Vid. “Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas”. En: *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998. p. 5-15.

El resultado es un paisaje suburbano caracterizado por la presencia de infraestructuras de comunicación que jalonan piezas autónomas como son las nuevas áreas industriales, los enclaves de segunda/primera residencia, los nuevos equipamientos metropolitanos, aeropuertos, parques tecnológicos y empresariales, recintos feriales, y toda suerte de complejos comerciales y de ocio.

Con independencia de su uso, Daniela Colafranceschi<sup>77</sup> propone emplear el concepto de franjas para referirse al espacio de hibridación entre los contextos rural y urbano, cuyo término está relacionado con las áreas marginales y conflictivas de la ciudad, pero que resultan a la vez zonas clave y neurálgicas.

Hablamos, en cualquier caso, de ámbitos de coexistencia, de tensión, de oposición. En unas ocasiones, entrelazados y superpuestos, en otras, amurallados y atrincherados, y, en otras, sencillamente olvidados...

### Los no-lugares

Pero también hablamos de espacios, generalmente anónimos, sin raíces ni identidad, que podríamos asociarlos a los "no-lugares", definidos por Marc Augé<sup>78</sup>, bajo la premisa de que la negación del espacio como lugar, ocurre cuando aquel está desprovisto de identidad y de historia.

En palabras de Augé, si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico, definirá un no-lugar.

«El lugar y el no lugar son más bien polaridades falsas: el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple nunca totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y de la relación. Pero los no lugares son la medida de la época, medida cuantificable y que se podría tomar adicionando, después de hacer algunas conversiones entre superficie, volumen y distancia, las vías aéreas, ferroviarias, las autopistas y los habitáculos móviles llamados "medios de transporte" (aviones, trenes, automóviles), los aeropuertos y las estaciones ferroviarias, las estaciones aeroespaciales, las grandes cadenas hoteleras, los parques de recreo, los supermercados, la madeja compleja, en fin, de las redes de cables o sin hilos que movilizan el espacio extraterrestre a los fines de una comunicación tan extraña que a menudo no pone en

<sup>77</sup> Colafranceschi, 2012. Op. cit.

<sup>78</sup> Vid. *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Édition du Seuil, 1992. [Edición en castellano: *Los «no lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad*. Barcelona: Editorial Gedisa, SA, 2008. 125p].

contacto al individuo más que con otra imagen de sí mismo.  
» (1992:84)

Los no-lugares de la periferia podrían, a su vez, asimilarse metafóricamente a los denominados “espacios basura”, término que acuñase Rem Koolhaas en un artículo titulado de la misma forma<sup>79</sup>, al referirse a espacios con atributos de fugaz, errante, provisional, caótico, estéril, y asumiendo cierta ambigüedad intencionada en sus acepciones, en ocasiones contrapuestas (verde y maduro; promiscuo y represivo...), aunque su diagnóstico esté dedicado a los grandes espacios-contenedores que han dominado la Arquitectura y la civilización contemporánea..

«El espacio basura es lo que queda después de que la modernización haya seguido su curso o, más concretamente, lo que se coagula mientras la modernización está ocurriendo: su secuela. [...] Es un enmarañado imperio de confusión que funde lo público y lo privado [...] Tomando historias de un lado y otro, su contenido es repetitivo y estable; se multiplica como en una clonación: más de lo mismo. [...] su huella no puede hacerse más pequeña, sino sólo más grande. Cuando ya no se necesita, se abandona.» (Koolhaas, 2000:23)

Se trata de un ensayo con un planteamiento y enfoque similar al titulado “Ciudad genérica”<sup>80</sup> en el que se denuncia la vacuidad y la falta de identidad de las grandes urbes de finales del siglo XX, en una negación absoluta de todos los valores que ha aportado históricamente la ciudad.

«La Ciudad Genérica es todo lo que queda de lo que solía ser la ciudad. La Ciudad Genérica es la post-ciudad que se está preparando en el emplazamiento de la ex-ciudad.» (Koolhaas, 1997. Edición en castellano 2011:23)

### El archipiélago fractal

Francesco Careri nos ofrece, en cambio, la visión de la metrópoli como un “archipiélago fractal”<sup>81</sup>, formada por geometrías complejas cuya evolución resulta difícil de prever debido a la gran cantidad de fuerzas y de variables que entran en juego, limitándose a detectar distintas velocidades entre el tiempo casi detenido del centro, y las constantes transformaciones en los márgenes.

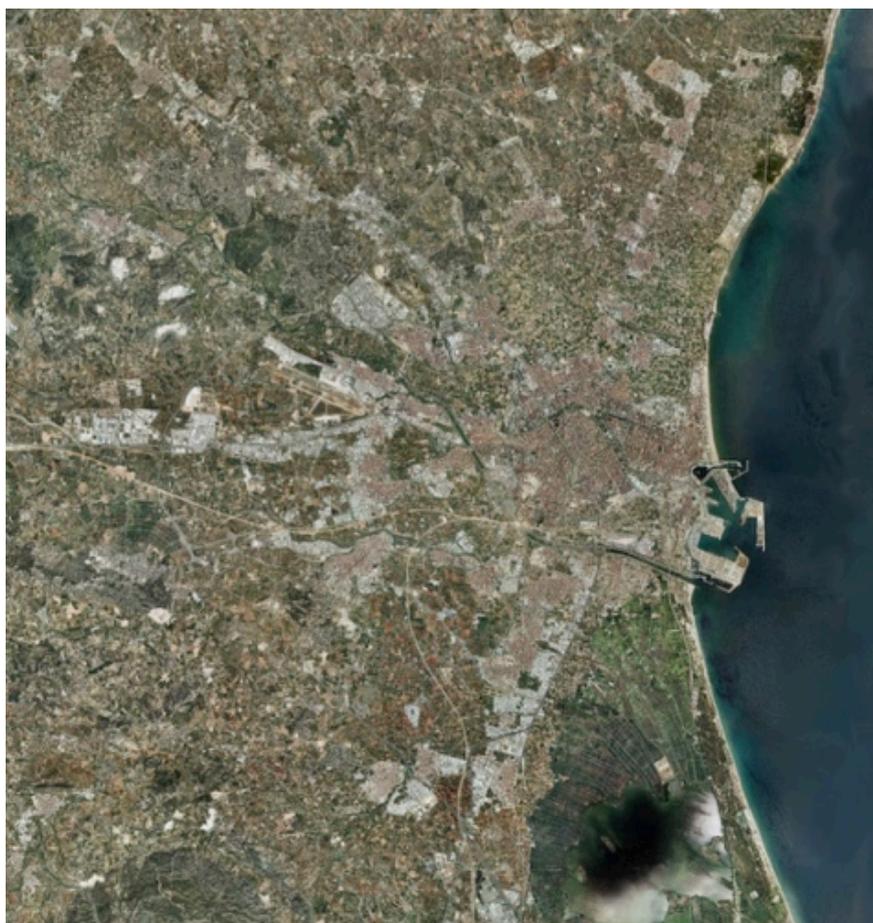
<sup>79</sup> Vid. “El espacio basura. De la modernización y sus secuelas”. En: *Arquitectura Viva* n° 74. Madrid: Arquitectura Viva, S.L., 2000. p. 23-31. Posteriormente, publicó un ensayo muy similar con el título abreviado “Junkspace” en la revista *October*, núm 100 (*Obsolescence. A Special Issue*), Cambridge (Mass.), en junio de 2002, y su versión en castellano, *Espacio basura*, publicado en 2007 por Gustavo Gili en la colección *GGmínima*.

<sup>80</sup> Vid. “The Generic City”. En: *Domus* n° 791. Milán, marzo de 1997. p. 8-12. [Edición en castellano (2006): *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2011. Colección *GGmínima*. 62p].

<sup>81</sup> Vid. Careri, 2002. Op. cit.

En el archipiélago, los no-lugares (o la no-ciudad) constituyen, en realidad, una ciudad paralela con unas dinámicas y unas estructuras propias que todavía no se han comprendido.

«Si observamos la fotografía aérea de una ciudad cualquiera extendiéndose más allá de sus murallas, la imagen que nos sugerirá inmediatamente es la de un tejido orgánico con una textura filamentosa que forma una masa con unos grumos más o menos densos. En la parte central, la materia es relativamente compacta mientras que hacia el exterior expulsa unas islas separadas del resto del tejido construido. [...] El resultado es un dibujo "en forma de archipiélago": un conjunto de islas construidas que fluctúan por un vasto océano vacío cuyas aguas forman un fluido continuo que penetra en los plenos, ramificándose a distintas escalas hasta los más pequeños intersticios, abandonados entre los fragmentos de ciudad construida.» (Careri, 2002. Edición en castellano 2013:149-152)



Ortofotografía Área Metropolitana de Valencia (AMV).  
Fuente: PNOA-IGN 2010

### 3.3 Aproximación disciplinar

Partiendo de la idea de que las crisis económicas tienden a reavivar el interés de los geógrafos por el análisis de las condiciones y segmentaciones del mercado de trabajo (García Ballesteros, 1995<sup>82</sup>), y de que las diferentes etapas de formación de las periferias han estado estrechamente vinculadas a los periodos de bonanza económica (Capel, 1991<sup>83</sup>), hemos podido constatar cómo una de las primeras disciplinas que ha abordado en nuestro país la temática de la periferia (y su dispersión terminológica) ha sido la de la Geografía Urbana.

Desde mediados de los años 80 del pasado siglo, encontramos una abundante producción investigadora, por parte de los geógrafos, sobre el tema de las periferias y las áreas suburbanas.

En palabras de Manuel Valenzuela<sup>84</sup>, los espacios periurbanos han constituido uno de los campos de trabajo de más compleja identificación y conceptualización dentro de la Geografía, lo que no impidió que se hallasen cargados de posibilidades muy sugerentes, considerando, además, su condición de áreas conflictivas, y reclamando del geógrafo una actitud comprometida para la búsqueda de soluciones a los problemas que presentaban entonces dichos espacios.

Al respecto, Valenzuela valoraba muy positivamente el incipiente interés surgido a mediados de los 80, que mostraron las instituciones públicas (estatales, autonómicas y locales) por los espacios periurbanos y que comenzó a protagonizar el colectivo de los arquitectos, aunque sus intereses más inmediatos se hallasen más directamente ligados al fenómeno del crecimiento urbano y, por lo tanto, de la generación de suelo para la construcción de nuevas viviendas.

Años más tarde, Horacio Capel resultaba más incisivo en sus afirmaciones con motivo de una, a pesar de todo, conciliadora conferencia<sup>85</sup> dedicada a los jóvenes arquitectos que participaron en el célebre curso *Projectar la perifèria* que organizó el Laboratorio Europeo de Urbanismo, con Manuel De Solà-Morales a la cabeza. En ella vinculaba el "repentino" interés que volvían a tener arquitectos y urbanistas por los espacios periféricos (después de la que

---

<sup>82</sup> Vid. "Desempleo y empleo en España a finales del siglo XX". En: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 14. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1995. p. 135-163.

<sup>83</sup> Vid. "El geógrafo y las periferias urbanas. Reflexiones para arquitectos". En: *Dibujar el mundo: Borges, la ciudad y la geografía del siglo XXI*. Barcelona: Ediciones del Serbal, S.A., 2001. p. 97-113.

<sup>84</sup> Valenzuela, 1985. Op. cit.

<sup>85</sup> Vid. Capel, 1991. Op. cit. Texto de la conferencia pronunciada el 15 de mayo de 1991 en el curso "Projectar la perifèria", organizado por el *Laboratori d'Urbanisme* de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.

se produjo durante la época de gran crecimiento de los años 60 hasta mediados de los 70), siguiendo el "renovado interés de financieros y políticos" por la periferia como soporte de la expansión exterior de la ciudad, dado que el curso se situaba en un nuevo ciclo de crecimiento urbano, tanto económico como demográfico.

Realizando una lectura histórica más amplia, le permitía constatar de qué manera el trabajo de los técnicos y científicos se veía generalmente afectado por las coyunturas económicas y sociales, haciendo especial hincapié en el caso español.

Y así, con palpable ironía, y haciendo alusión a la coyuntura del momento, afirmaba:

«El banquete está servido, y se ha de celebrar precisamente en la periferia. Solo falta preparar a los comensales. El curso nace, sin duda, en el momento adecuado.» (1991:100)

Plantea, además la necesaria revisión del posicionamiento omnicomprendivo del arquitecto en los procesos de intervención en el territorio, frente a iniciativas organizadas por arquitectos, para arquitectos, en las que se propone imaginar los "territorios arquitectónicos", denominación que utilizaba Capel para hacer más palpable esta falta de riqueza disciplinar.

«A través del lenguaje, a través de esa inocente unión de un sustantivo y un adjetivo ("territorios arquitectónicos") se intenta realizar una apropiación del espacio de carácter corporativo; y en especial, y desde luego de forma inconsciente, se convierte en una tarea controlada por arquitectos lo que debería ser, y sin duda es, una labor colectiva y pluridisciplinaria. El curso parece haberse concebido y ser controlado por el "arquitecto urbanista" olvidando al "ingeniero urbanista" y al "psicólogo urbanista" a las que alude Van Eesteren en el nº 8 de UR. Tal vez debería incorporar a los otros especialistas en una visión más integradora» (1991:103)

Reivindica la complejidad y la consideración de las "determinaciones existentes" en los espacios periféricos frente a la pretendida indeterminación de la periferia como territorio vacío y objeto de proyecto de la ciudad contemporánea. Reclama, por tanto, mayor consideración para "una de las áreas más críticas del Globo" por la confluencia de una larga e intensa evolución histórica, de la diversidad y mezcla de usos del suelo en ocasiones poco compatibles (residencia, industria, infraestructuras de servicios, cultivos, espacios "naturales"), y por las intensas presiones a las que se ve sometido el medio "natural".

«El resultado de la larga evolución histórica y de las fuerzas que han actuado sobre la periferia urbana es la gran complejidad de la misma» (1991:105)

Se concibe, por tanto, la periferia como un sistema interactivo que actúa desde diferentes dimensiones como la ambiental, económica, cultural, social, política y perceptiva.

Dada la gran dispersión tipológica de espacios periurbanos que se podían encontrar en las diferentes geografías, los diferentes estudios se centraron mayoritariamente en las urbes españolas, cuyos problemas periurbanos, de por sí, tampoco podían reducirse a una única categoría, ni por lo que respecta al organismo urbano que los nutre, ni por el marco espacial sobre el que se instalan (Valenzuela, 1985).

Con todo, los geógrafos se aproximan desde un enfoque y lectura de la periferia, más próxima a la escala metropolitana, analizando los procesos de ocupación del suelo y la implantación progresiva de nuevos usos, actividades e infraestructuras de comunicación, como ha sido el caso de enclaves de segunda residencia, nuevos equipamientos metropolitanos (Universidades, ciudades sanitarias, centros penitenciarios, plataformas logísticas, mercados al por mayor), parques tecnológicos, empresariales, recintos feriales, y toda suerte de complejos comerciales y de ocio, cuya tendencia de implantación ha ido variando a lo largo del periodo en el que se han centrado la mayor parte de los estudios (1975-1995).

Desde el campo de la Geografía Urbana, el debate terminológico y de ámbito de estudio de las periferias ha fluctuado entre la dimensión propiamente metropolitana y la regional, más próxima a las *Áreas Urbana Integradas* que define la ETCV, motivada por la acusada expansión territorial de los procesos de urbanización y la descentralización de actividades tradicionalmente "centrales".

En este sentido, se han acuñado términos como los de "periferia inmediata" y "periferia lejana", la primera entendida como el área suburbana de formación más antigua que incluye los antiguos arrabales y los primeros suburbios y polígonos, alcanzando inclusive a algunos municipios vecinos de la ciudad central, y la segunda abarcando las formas de urbanización difusa que están transformando el mundo rural (Mas, 1996<sup>86</sup>).

Además de los aspectos físicos de las periferias, estudian otros hechos reseñables, como los relativos a la distribución de la población y su movilidad, la permanencia de la segregación social de las periferias (Mas, 1996) y las pautas recientes del planeamiento del espacio suburbano. Como suele ocurrir, el estudio de la población siempre constituye un punto de referencia básico en las disciplinas pertenecientes a la Geografía Humana, como es el caso de la Geografía Urbana.

---

<sup>86</sup> Mas, 1996. Op. cit.

Dicho todo lo anterior, y desde la deseada y necesaria aproximación disciplinar, Monclús<sup>87</sup> planteó un debate mucho más integrador con motivo del ciclo de conferencias desarrollado en el *Centre de Cultura Contemporània de Barcelona*, celebrado entre febrero y abril de 1996, y en el que se expusieron diversos puntos de vista sobre los procesos de suburbanización, desde la necesidad del diálogo multidisciplinar, aunque el número de disciplinas representadas resultase todavía bastante reducido (Geografía, Biología/Ingeniería ambiental, Arquitectura/Urbanismo), echando en falta aproximaciones sociológicas y antropológicas, consideradas perspectivas claves para explicar la suburbanización.

Sirvió, en cualquier caso, para constatar la importancia y la utilidad del difícil diálogo "transdisciplinar", comenzando por la propia diversidad terminológica.

«La combinación de las perspectivas "geográficas" con las "urbanísticas", ambas entendidas en un sentido francamente amplio, permite abordar el tema en un entorno más adecuado que el estricto de geógrafos, biólogos o arquitectos que son los propios de cada una de las disciplinas aquí representadas.» (1998:13)

### 3.4 Aproximación morfológica

Pero el interés de los geógrafos no se centró únicamente en los aspectos sociales, económicos y funcionales de las áreas periféricas de las ciudades, sino que algunos autores desarrollaron sus trabajos en el campo de la morfología urbana.

En la primera mitad del siglo XX se acuña el término "fringe-belt" (cinturón de borde) que, según algunos autores, ha venido asociado en sus inicios a la disciplina de la geografía urbana, y más concretamente a los países de origen anglosajón, aunque podemos remontarnos hasta finales del siglo XIX para encontrar estudios centrados en dicho concepto (Whitehand, 1988<sup>88</sup>).

Así, aparece en 1936 la formulación de dicho concepto por el geógrafo alemán Herbert Louis<sup>89</sup> (a partir del estudio de la estructura urbana de Berlín), con el objeto de explicar los procesos de planificación urbana y crecimiento de las ciudades, atendiendo al condicionante de los límites físicos que han venido configurando el borde urbano, y la relación que han tenido con los ciclos de crecimen-

<sup>87</sup> Monclús, 1998. Op. cit.

<sup>88</sup> Vid. "Urban fringe belts: development of an idea". En: *Planning Perspectives*, 3, London: Taylor & Francis, 1988. p. 47-58.

<sup>89</sup> Citado por Whitehand: LOUIS, Herbert. (1936). "Die geographische Gliederung von Gross-Berlin". En: LOUIS, H. y PANZER, W. (eds.) *Länderkundliche Forschung: Krebs-festschrift*. Stuttgart: Engelhorn, 1936. p. 146-171.

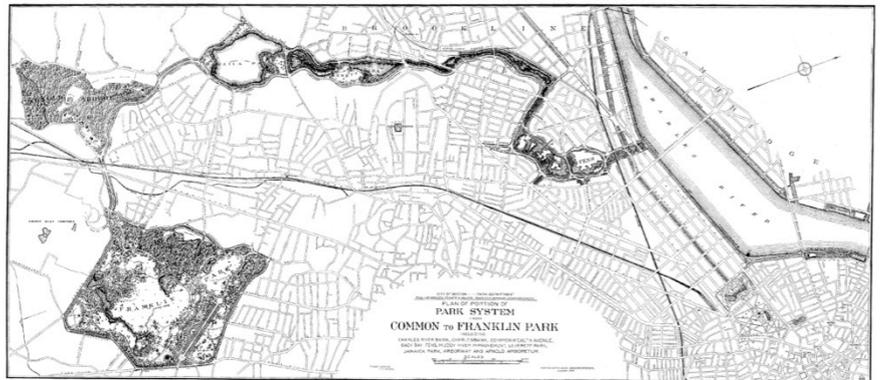
to de los tejidos residenciales y los ciclos de auge y depresión económica.

Dichos límites físicos respondieron en un primer momento a una función defensiva (murallas), incluyendo la franja de un glacis perimetral, asumiendo posteriormente dicha fortificación la función de control y separación entre la ciudad central y los suburbios.

A lo largo del siglo XIX, algunas ciudades transformaron dichos espacios libres perimetrales en grandes bulevares ajardinados y espacios de recreo (Paris, Viena) en los que el concepto del "green-belt" se asoció a la necesidad de dotar de espacios libres de recreo a la densa ciudad histórica. Estas áreas se asociaron, a su vez, a la ubicación de edificios representativos, equipamientos y servicios públicos.

Por su parte, a principios del siglo XX, Londres planteó su cinturón verde, más influenciado por el concepto del "Park System" de ciudades americanas como Boston y Chicago, que por una función de regulación del crecimiento urbano. Dicho concepto se basa en la conexión funcional de los espacios libres ajardinados que permite crear lo que en la actualidad se denomina "Infraestructura Verde Urbana" (ver art. 4 LOTUP<sup>90</sup>)

**Park System de Boston.**  
 Autor: Frederick Law Olmsted  
 1878-1896  
 Fuente: MIT *OpenCourseWare*.



En cambio, a mediados de siglo [1944], Patrick Abercrombie planteó el "green-belt" como recurso que facilitaría el control del crecimiento y la dispersión urbana, a la vez que pretendía potenciar la agricultura y la proximidad de los entornos rurales.

<sup>90</sup> La *Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana* define en su artículo 4 la *Infraestructura Verde*, como el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios: los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores. La infraestructura verde se extenderá también a los suelos Urbanos y Urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión.

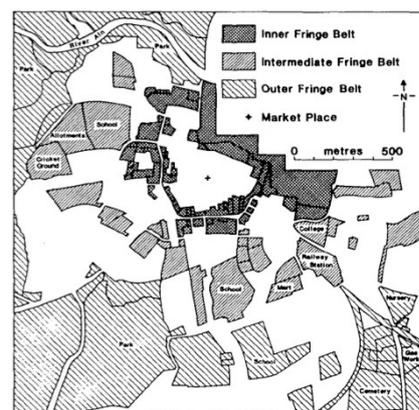
Para otros autores, como M.R.G. Conzen<sup>91</sup> (1960), el interés de dichos elementos de borde y de contención del crecimiento urbano, radicaba en el efecto que tenían sobre el paisaje y la propia morfología de la ciudad (trazado de las calles, patrones de uso del suelo), más que en el propio cinturón de borde. Así, pudo comprobar que dichos efectos tenían carácter cíclico, experimentando procesos de aceleración, estancamiento y deceleración en el crecimiento y transformación de los tejidos de borde, atendiendo a factores fundamentalmente económicos. La repetición cíclica de estas fases tuvo su reflejo en una serie de anillos de disposición aproximadamente concéntrica, de significado análogo al de los anillos que dibuja el corte transversal del tronco de un árbol.

La constatación por Conzen de los efectos de los cinturones de borde sobre los diferentes tejidos urbanos, dio lugar a una "Teoría morfogenética" sobre el crecimiento y la transformación que han ido experimentando los núcleos urbanos, en relación a las fases de los diferentes anillos de crecimiento.

A partir de 1970, el concepto del "fringe-belt" comienza a difundirse más allá de los países de habla inglesa, y los diferentes estudios reflejan de forma más explícita la relación cíclica entre este elemento de borde y la teoría de la renta urbana<sup>92</sup>. Se comienza a identificar la relación entre los ciclos de la edificación, la variación del precio del suelo, la variación en la densidad de los tejidos residenciales y la formación de los cinturones de borde.

Será en 1986 cuando un geógrafo español<sup>93</sup> aplique el concepto del "fringe-belt" al estudio morfogenético de la ciudad y, a partir de este momento, la disciplina de la morfología urbana comenzará a adquirir mayor presencia también entre los arquitectos.

Vilagrasa seguirá profundizando en el estudio del impacto sobre la forma urbana de los momentos de crecimiento y recesión económica<sup>94</sup>, constatando una alternancia en la localización de las obras entre centros y periferias. Así, estas últimas serían colonizadas por la iniciativa privada en los momentos álgidos del ciclo, mientras que en las etapas de recesión se decantarían por la renovación del centro de la ciudad.



Los cinturones de borde de Alnwick (1956).

Autor: M.R.G. Conzen, 1960.

Fuente: Whitehand, 1988.

<sup>91</sup> Citado por Whitehand: CONZEN, M.R.G. (1960). *Alnwick, Northumberland: A Study in Town Plan Analysis*. Institute of British Geographers, Publication n° 27. London: George Philip, 1960.

<sup>92</sup> Vid. J.W.R. Whitehand "Urban rent theory, time series and morphogenesis: an example of eclecticism in geographical research". En: *Area*, 4. London: The Royal Geographical Society, 1972. p. 215-222.

<sup>93</sup> Vid. Joan Vilagrasa, "Una aproximació morfogenètica al creixement urbà: el cas de la Lleida contemporània". En: *Butlletí d'Informació Col·legial*, 10. Lleida: Col·legi Oficial d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Lleida, 1986. p. 23-36.

<sup>94</sup> Vid. "El estudio de la morfología urbana: Una aproximación". En: *Geocrítica. Cuadernos críticos de Geografía Humana*. Año XVI, núm. 92, [en línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1991.

Constata, a su vez, cómo los períodos de recesión económica, permiten, en cambio, que sea la acción institucional la que intervenga en la periferia, activándose los mecanismos de la urbanización "marginal", como fue el caso de los cinturones periféricos de postguerra, considerados por Solà-Morales<sup>95</sup> como la preparación del suelo en áreas intersticiales.

En este sentido, se ha considerado el planeamiento y la iniciativa pública como propiciadores de las condiciones óptimas, para los subsiguientes periodos de bonanza, al carecer de competencia fuerte por parte del sector privado en los periodos de crisis económica, y dejar predeterminadas las áreas susceptibles de ser urbanizadas.

Pero las teorías morfogenéticas de Conzen, también tuvieron su repercusión en el estudio tipológico de la edificación, su contexto histórico, y su correspondiente reflejo en el paisaje urbano resultante asociado a determinadas épocas históricas. Es el caso, por ejemplo, del paisaje urbano que ofrecen las calles estrechas que caracterizan los cascos históricos, con independencia de la edad de las edificaciones (Whitehand, 2007<sup>96</sup>).

La identificación de características morfológicas y tipológicas similares, le permitirían delimitar Unidades de Paisaje, de forma análoga a la establecida por la normativa en materia de paisaje, como fue el caso del RPCV<sup>97</sup>.

«Se entiende por Unidad de Paisaje el área geográfica con una configuración estructural, funcional o perceptivamente diferenciada, única y singular, que ha ido adquiriendo los caracteres que la definen tras un largo período de tiempo. Se identifica por su coherencia interna y sus diferencias con respecto a las unidades contiguas.» (Art. 4.2 RPCV<sup>98</sup>)

Esta metodología permitirá, posteriormente, definir estrategias y establecer medidas para la debida conservación de las señas de identidad de nuestras ciudades, comenzando por la correcta delimitación de los ámbitos de planeamiento, a la vez que será de aplicación en los entornos de los asentamientos aislados que constituyan un valor patrimonial y paisajístico a preservar.

<sup>95</sup> Vid. "La urbanización marginal y la formación de plusvalía del suelo". En: *Papers. Revista de Sociologia, nº3*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 1974. p. 365-380. (Citado por Vilagrasa)

<sup>96</sup> Vid. "Conzenian urban morphology and urban landscapes". En: *Proceedings, 6th International Space Syntax Symposium*, Istanbul, 2007. p. ii.01-ii.09.

<sup>97</sup> Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana. Aprobado por Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell (DOGV, núm. 5325, de 16/08/2006).

<sup>98</sup> Esta definición fue recogida y matizada posteriormente (tras la derogación del RPCV), en el Art. 8.d de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana. (DOCV, núm. 7329, de 31/07/2014).

Para ello incorporarán, además, los procesos de participación pública en los que la población reflejará los valores culturales atribuidos a los paisajes objeto de estudio pudiendo evolucionar a lo largo del tiempo<sup>99</sup>.

### 3.5 La percepción de la periferia

Los estudios y representaciones que solemos encontrar de las periferias tienen dos formas muy diferentes de acercarse a ellas, de recorrerlas.

La primera de ellas, la descripción desde la proximidad, requiere un tempo lento, de penetración en territorios semiprivados, íntimos, que prácticamente sólo recorren los habitantes de esos lugares.

Las fotografías que retratan estos espacios, parecen tomadas adentrándose en unos mundos que, a pesar de su aspecto de abandono, de marginalidad, de olvido, son en ocasiones "territorio privado" (aunque colectivo) donde sólo transitan los habitantes de la frontera.

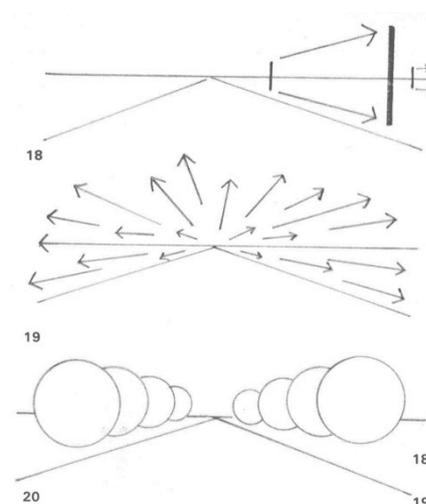
Por el contrario, las infraestructuras de comunicación que surcan el territorio y se adentran en las ciudades, constituyen unos recorridos escénicos y puntos de observación privilegiados de estos territorios de frontera, de las "traseras" de la ciudad" y del panorama que han dibujado durante las últimas décadas los nuevos usos y actividades localizados en las áreas próximas a las grandes ciudades (grandes equipamientos metropolitanos, urbanizaciones, complejos comerciales y de ocio, etc.), aunque su mirada esté condicionada por la visión fugaz que se produce desde el habitáculo del medio de transporte (mayoritariamente, automóvil), tal y como ya quedó reflejado en el trabajo de análisis visual publicado a mediados de los años 60 bajo el título *The view from the road*<sup>100</sup>, definiendo un método de representación que codifica la manera de interactuar con los diferentes elementos que configuran el paisaje percibido desde la carretera (grabando, analizando y representando las secuencias visuales), con el objeto de implementar un nuevo método de diseño para el proyecto de las grandes infraestructuras viarias.

Años más tarde, John Motloch<sup>101</sup> estudiaba la relación entre movimiento y percepción, incorporando diferentes variables como la

<sup>99</sup> Este aspecto también quedará expresamente recogido, años más tarde, en la referida normativa en materia de paisaje.

<sup>100</sup> Vid. Appleyard; Lynch; Myer (1964). *The view from the road*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 1971. 64p

<sup>101</sup> Vid. *Introduction to Landscape Design*. New York: John Wiley & Sons, 2001. 369p.



**The sense of motion.**

Fuente: Appleyard; Lynch; Myer, 1964.

ruta escogida, el carácter del paisaje contemplado y la velocidad. Esta última incidía directamente en el grado de concentración, la distancia de enfoque, la visión periférica y la percepción espacial, tal y como se refleja en las siguientes ilustraciones:

Relación entre movimiento y percepción, incorporando la variable de la velocidad  
Fuente: Motloch, 2001

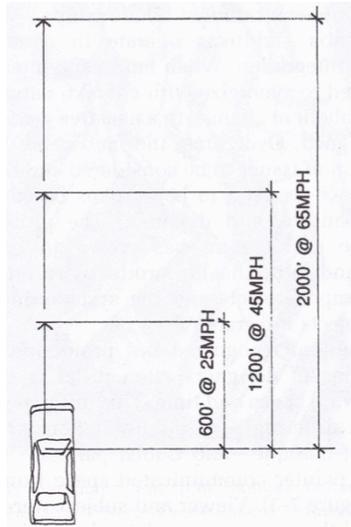


Figure 7-1: Travel Speed and Focal Point

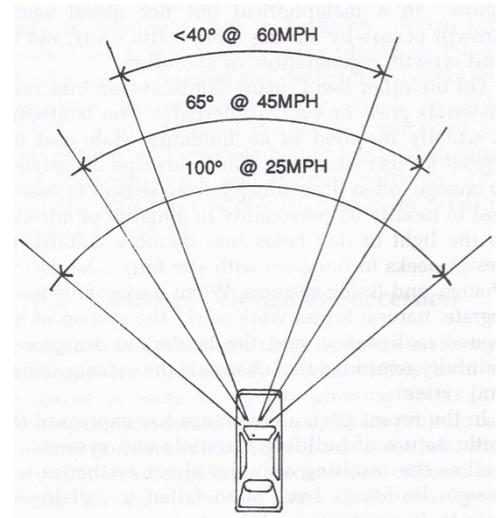


Figure 7-2: Travel Speed and Peripheral Vision

Retomaremos estos planteamientos en el Capítulo de “Patrones de la forma periurbana” del presente trabajo, para referirnos al patrón de la Visibilidad.

Si bien el coche, representa el vehículo mayoritario desde el que se perciben estos paisajes periurbanos, el tren ofrece la exclusividad de poder contemplar los “no-lugares” que se generan junto a las infraestructuras ferroviarias a lo largo de la cicatriz que representa su penetración en la ciudad, con la ventaja añadida del punto de observación en ocasiones más elevado pero, sobre todo, del ritmo lento de desplazamiento que se produce en los momentos posteriores a la partida de la estación de origen, o en los previos a la llegada a destino.



Paisajes desde el tren VLC-BCN  
Fotografías del autor 2014.

En algunas grandes ciudades podemos llegar a recrear la secuencia del *Rural-to-Urban Transect*, al desplazarnos con la red ferroviaria de *Cercanías* (puede alcanzar perfectamente los 40-50km de

distancia), o sencillamente realizar, como sugería ácidamente José Fariña<sup>102</sup>, un viaje iniciático a través de la periferia (aunque sin salir de ella...).

«Y llego. Esta llegada no debe confundirse con una entrada, como si penetrase en la ciudad. Sé desde hace mucho tiempo que la ciudad es impenetrable, que sólo es posible deslizarse sobre su piel de imágenes, resbalar sobre su brillo, recorrer sus bordes y arañar sus superficies. En vano intentaría llegar a su fondo, acceder al interior de la ciudad: por mucho que avanzase, terminaría comprendiendo que no he hecho más que recorrer su periferia, su mirada perseverante.» (Pardo, 1995<sup>103</sup>:14)

Pero volvamos a la percepción del *tempo* lento, la que tenemos cuando transitamos a pie, y recuperemos la experiencia del "errabundeo", tal y como la concibió e interpretó Francesco Careri<sup>104</sup> y cuya definición se sitúa entre la deambulación y el recorrido errático asociado a la actividad lúdica y contemplativa, vagando a lo largo de los territorios de frontera que constituyen las áreas de borde urbano, como otra forma de relación con el paisaje circundante.

«La lectura de la ciudad actual desde el punto de vista del errabundeo se basa en las "transurbancias" llevadas a cabo por Stalker a partir de 1995 en algunas ciudades europeas. Perdiéndose entre las amnesias urbanas, Stalker encontró aquellos espacios que Dada había definido como banales, así como aquellos lugares que los surrealistas habían definido como el *inconsciente de la ciudad*.» (Edición 2013:18)

Tiene su origen en la experiencia de la *Deriva*, definida por la *Internacional Situacionista*<sup>105</sup> como un "modo de comportamiento experimental ligado a las condiciones de la sociedad urbana; técnica de paso fugaz a través de ambientes diversos", frecuentando lugares marginales y olvidados de las ciudades, como era el caso de las periferias.

Más tarde, Guy Debord desarrollaría la "Teoría de la deriva"<sup>106</sup>, manteniendo el carácter aleatorio que utilizaron los surrealistas,

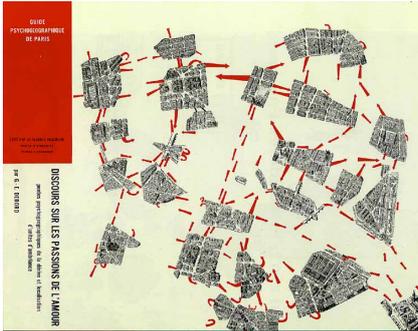
<sup>102</sup> Vid. "Viaje a la periferia" [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, paisaje, territorio, sostenibilidad*. Madrid 09/12/2014. <http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2014/12/viaje-la-periferia.html>

<sup>103</sup> Vid. "Las afueras de la ciudad". En: Ábalos; Herreros, (ed.). *EXIT.LMI, n.º2. Las afueras. Siete visiones de la vida metropolitana*. Madrid: Liga Multimedia Internacional, 1995. p. 12-49.

<sup>104</sup> Vid. Careri, 2002. Op. cit.

<sup>105</sup> Vid. *Internationale Situationniste n.º 1*. Paris: 1958. [Versión en castellano: Andreotti; Costa (Eds.), *Teoría de la deriva y otros textos situacionistas sobre la ciudad*. Barcelona: MACBA-Actar, 1996]

<sup>106</sup> Vid. "Théorie de la dérive". En: *Les Lèvres nues. Núms. 8-9*. Paris: 1956, vuelto a publicar en *Internationale Situationniste n.º 2*. Paris: 1958 [Versión en caste-



### Guía Psicogeográfica de París

Guy Debord, 1957

Fuente: Blog Paisaje Transversal

pero no basándose en él, fijando previamente los itinerarios a realizar, aunque se tratase de realizar un paseo por la ciudad sin ningún objetivo concreto o destino prefijado en el que el camino se va haciendo siguiendo ciertos estímulos que Debord denominaría “atmosferas psíquicas”, y a partir de los cuales elaboraría la denominada *Guía Psicogeográfica de París*, consistente en un mapa que recorta las “islas” turísticas y propone al turista que las visite atravesando la ciudad por su cuenta, sin un camino prefijado.

Parafraseando el título de la obra de Careri, podríamos considerar las áreas de borde como espacios de experimentación estética y, desde este punto de vista, resulta determinante la forma de transitar por ellos o, sencillamente, de permanecer. Al respecto, resulta muy sugerente la cita de Robert Smithson<sup>107</sup>, que Careri reproduce en su libro:

«El andar condicionaba la mirada, y ésta condicionaba el andar, hasta tal punto que parecía que sólo los pies eran capaces de mirar.» (Edición 2013:100)

La consideración estética de la experiencia del “errabundeo” lleva a valorar como objeto artístico la secuencia de paisajes y territorios percibidos por el espectador a lo largo del itinerario escogido.

«En la Dwan Gallery no había ninguna obra, al menos en el sentido de un objeto construido y mostrado por el artista. Y tampoco hay ninguna obra en el punto indicado en el prospecto: el mapa no señala la acción del recorrido y, por tanto, quien vaya al lugar no encontrará un paisaje transformado por el artista, sino el paisaje tal como es, en su estado natural. Así pues, ¿la obra consiste en el hecho de haber realizado dicho recorrido?.» (Edición 2013:132)

En definitiva, transitar a pie a lo largo de los bordes urbanos, nos ofrece otra forma de mirar el paisaje, de percibir y descubrir los espacios de frontera mediante la acción de caminar, proponiendo para ello reconocer una geografía en el presunto caos de las periferias mediante la utilización de la forma estética del recorrido errático (Careri, 2002).

Este planteamiento nos ayudará, posteriormente, a fundamentar el patrón de la *Transitabilidad peatonal* de los bordes urbanos, que desarrollaremos en el *capítulo Patrones de la forma periurbana*.

llano: “Teoría de la deriva”. En: *Internacional Situacionista. Vol.1. La realización del arte*. Madrid: Literatura Gris, 1999]

<sup>107</sup> Vid. “Toward the Development of an Air Terminal Site” *Artforum* [junio 1967]. New York [Edición en castellano “Hacia el desarrollo de una terminal aérea”, en *Selección de escritos*. Ciudad de México: Alias, 2009. 192p.]

### 3.6 Miradas a la periferia

La falta de identidad e historia de los espacios de la periferia han provocado, además, un acentuado interés por parte del mundo de la fotografía y el cine. Las imágenes capturadas por fotógrafos y cineastas constituyen testimonios ciertamente expresivos de la gestación y transformación de las periferias más desoladoras, reflejando, en numerosas ocasiones, escenas de terrible desnudez, vulnerabilidad, anonimato y desarraigo.



Madrid. Vecinas del Pozo del Tío Raimundo toman el fresco sentadas próximas a la puerta de sus casas.

Fotografía: Joaquín Amestoy 1976

Fuente: *Memoria gráfica de la historia y la sociedad españolas del siglo XX. N°13 Del campo a la ciudad III*. Madrid: Diario EL PAÍS, 2006.

#### 3.6.1 El retrato de la periferia

Como decía Ignasi de Solà-Morales<sup>108</sup>, no es posible hacer hoy una historia de la arquitectura del siglo XX, ni de la ciudad, sin referirse a los nombres de los fotógrafos urbanos que las inmortalizaron.

Fotógrafos, que se sintieron atraídos por estos lugares urbanos inciertos, denominados por Solà-Morales con la expresión francesa "terrain vague", y que se convirtieron en fascinantes puntos de atención.

<sup>108</sup> Vid. "Terrain vague". En: Cynthia Davidson (Ed.) *Anyplace*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1995. [Edición en catalán (1996) En: *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme* n° 212. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1996. p. 34-43].

«La relació entre l'absència d'ús, d'activitat i el sentit de llibertat, d'expectativa, és fonamental per entendre tota la potència evocativa que tenen els *terrains vagues* de les ciutats en la percepció de la mateixa ciutat en els darrers anys [...] L'entusiasme per aquests espais buits, expectants, imprecisos, fluctuants, és, en clau urbana, la resposta a la nostra estranyesa davant el món, davant la nostra ciutat, davant nosaltres mateixos.» (Edición en catalán<sup>109</sup> 1996:37-40)

A través de las fotografías no estamos viendo las ciudades, sino las imágenes “en su estática y encuadrada impresión” (De Solà-Morales, I. 1995) cuidadosa e intencionadamente seleccionadas por el fotógrafo, para expresar las vivencias personales y cuya narración va componiendo el imaginario colectivo.

El fotógrafo Manolo Laguillo<sup>110</sup>, en un revelador artículo titulado “La belleza de la periferia”, publicado por el Laboratorio de Urbanismo de Barcelona en el ya clásico número 9-10 de la revista *UR Projectar la perifèria*, expresaba los fundamentos del reconocimiento estético de la periferia, desde la fotografía:

«En la historia de la fotografía se pueden apreciar dos movimientos con respecto a lo que ha merecido la atención de los fotógrafos. Por un lado, éstos se han fijado en objetos, personas o paisajes encuadrables dentro de los cánones oficiales de belleza. [...] Pero por otro, los fotógrafos han atendido a objetos, personas o paisajes no encuadrables dentro de esos mismos cánones oficiales de belleza, se han fijado en la periferia de la belleza. Se han fijado en lo marginal, en lo situado lejos de los polos de atracción. Es decir, se ha dado una voluntad de moverse no tanto centrípeta como centrífugamente.

Nuestra idea de belleza es distinta desde que existe la fotografía. Que lo fotografiado sea “bello” no garantiza que su fotografía también lo acabe siendo. Y viceversa: porque una fotografía sea “bella” no debemos suponer que la escena también lo es. Gracias a la fotografía somos más capaces de distinguir entre la representación y lo representado.» (1992:24)

<sup>109</sup> De Solà-Morales, I. 1995. Op. cit. Texto publicado originalmente en inglés, en Cynthia Davidson (ed.). *Anyplace*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1995.

<sup>110</sup> Vid. “La belleza de la periferia”. En: *UR. Urbanismo Revista*, nº 9-10, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 1992. p. 24-25.

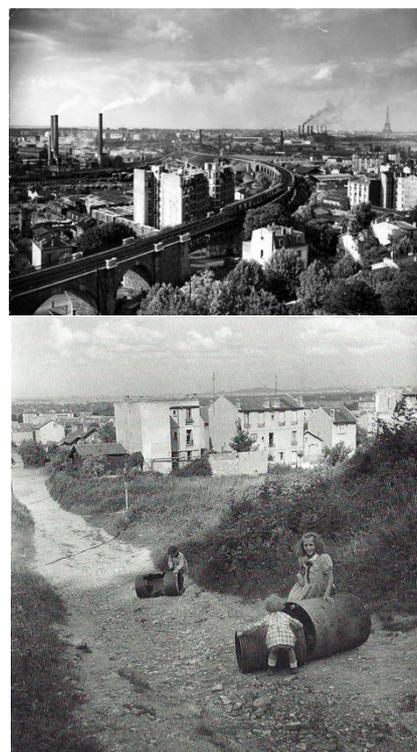
Uno de los primeros referentes lo encontramos en el álbum de fotografías "La banlieue de Paris"<sup>111</sup> de 1949, relato de un joven y todavía desconocido Robert Doisneau, que pasó precisamente su infancia en la periferia parisina.

Si nos circunscribimos a la geografía española, en su gran mayoría, se trata de imágenes de las periferias de las dos grandes metrópolis, Madrid y Barcelona.

El caso de Barcelona, contó en sus inicios (años 60) con los trabajos destacados de Francesc Català-Roca y Xavier Miserachs, incorporándose durante la transición otros célebres como Kim Manresa o Manolo Laguillo, con una visión muy clara del poder de la imagen en el combate por la ciudad. Un combate que pasaba por hacer visible lo invisible (Delclós, 2013<sup>112</sup>).

«Una fotografía extraordinariamente innovadora, por mostrar aquello que no era habitual, la vida en la calle y las clases populares, y un punto de inflexión hacia una nueva forma de entender el trabajo del fotógrafo y la importancia de la imagen en la construcción de una identidad ciudadana.» (Delclós, 2013)

Manolo Laguillo, pionero (junto a Humberto Rivas) en fotografiar las periferias de la ciudad y cuyo trabajo del periodo 1979-1983 constituye una nueva cartografía de Barcelona (Ribalta<sup>113</sup>, 2007), se ha consagrado como uno de los fotógrafos que mejor han sabido captar y reflejar la esencia de los no-lugares de la periferia de la capital catalana<sup>114</sup>.



Fotografías del álbum *La banlieue de Paris*.

Fuente: Cendrars; Doisneau, 1949

<sup>111</sup> Vid. Cendrars; Doisneau, 1949. *La Banlieue de Paris*. Lausanne: La Guilde du Livre, 1949.

<sup>112</sup> Vid. "Barcelona, periferias urbanas". En: *La Vanguardia.com/Cultura*. (18-12-2013) Barcelona. Recuperado de: <http://www.lavanguardia.com/cultura/20131218/54397320459/barcelona-periferias-urbanas.html>

<sup>113</sup> Vid. "Representaciones de la reconstrucción de Barcelona (1979-1992). Notas para un estudio". En: *Barcelona 1978-1997... Manolo Laguillo*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA), 2007. p. 9-24.

<sup>114</sup> El anonimato de estos espacios inspiró el elocuente título de la exposición *Perifèries Urbanes, on la ciutat perdía el nom. Barcelona, 1947-1985*, organizada por el Museu d'Història de Barcelona (MUHBA) en colaboración con el Arxiu fotogràfic de Barcelona, el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya y el Museu d'Art Contemporani de Barcelona, que se pudo ver en el *Saló del Tinell* del MUHBA, de agosto a noviembre de 2013. Esta exposición consistió en la proyección de 250 fotografías de 17 fotógrafos (entre los que se encontraban los citados Català-Roca, Miserachs, Manresa y Laguillo), ilustrando la transformación urbana de los barrios de Barcelona.

**Barcelona. Nacimiento de la Diagonal.**

Fotografía: Manolo Laguillo 1979

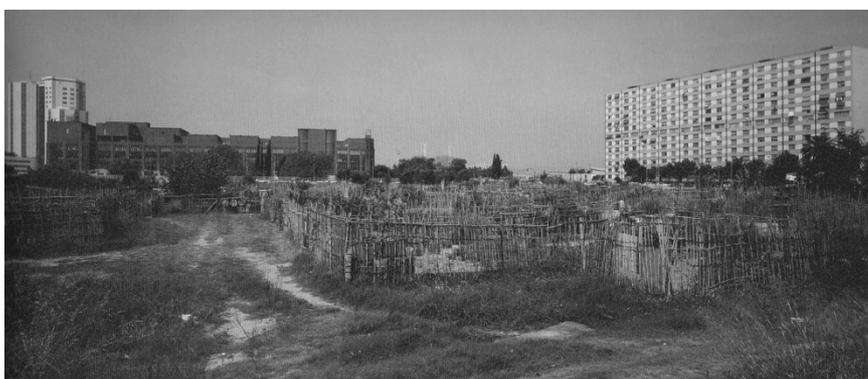
Fuente: *Barcelona 1978-1997... Manolo Laguillo*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona, 2007.



**Hospitalet de Llobregat. Junto al Hospital de Bellvitge.**

Fotografía: Manolo Laguillo 1997

Fuente: *Barcelona 1978-1997... Manolo Laguillo*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona, 2007.



Espacios descarnados, cuya sensación de tierra de nadie olvidada por la ciudad a la que abraza, se ve acentuada por la ausencia de personajes que los habitan y transitan.

Con respecto al entorno madrileño, debemos reseñar la obra de Juan Pando, considerado el Català-Roca madrileño (Bergera, 2015<sup>115</sup>), por ser el fotógrafo que documentó mayoritariamente el trabajo de arquitectos como Corrales y Molezún, De la Sota, Gutiérrez Soto, Fisac, Cano Lasso, Sáenz de Oíza, De La-Hoz o Fullaondo, y que, en algunos casos, contribuyeron a conformar la imagen de la periferia madrileña. Con más de 125.000 negativos y diapositivas de temas arquitectónicos e industriales constituye uno de los más voluminosos testimonios gráficos de España entre 1936 y 1993 (Archivo Pando. Instituto del Patrimonio Cultural de España. MECD).

<sup>115</sup> Vid. La batalla moderna. Juan Pando, Fotógrafo (1915-1992)". En: *Arquitectura Viva n.º 171*. Madrid: Arquitectura Viva, S.L., 2015. p. 50-53.



**Madrid. Poblado dirigido de Calero.**

Fotografía: Juan Pando 1958

Arquitecto: Fco. Javier Sáenz de Oíza  
Fuente: Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España (MECD). Publicada en *Arquitectura Viva n.º 171*. Madrid: Arquitectura Viva, S.L., 2015. p. 50-53.



**Vallecas. Poblado dirigido de Entrevías.**

Fotografía: Juan Pando 1958

Arquitecto: Fco. Javier Sáenz de Oíza  
Fuente: Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España (MECD). Publicada en *Arquitectura Viva n.º 171*. Madrid: Arquitectura Viva, S.L., 2015. p. 50-53.



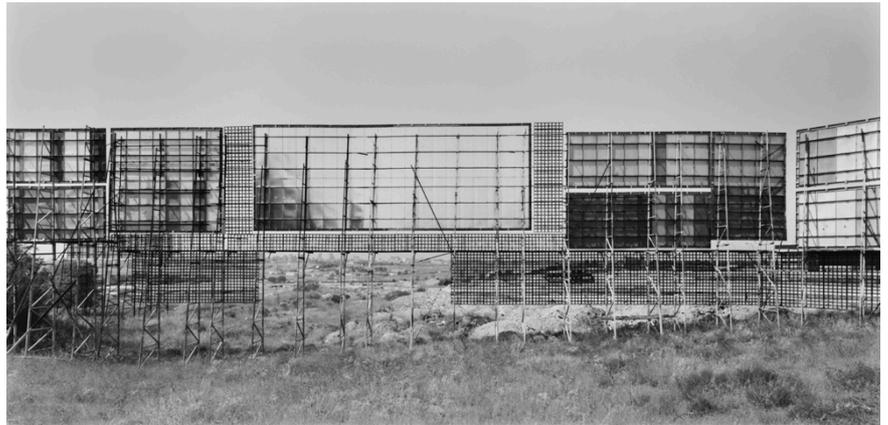
**Madrid. Obras de construcción de la carretera de circunvalación M-30 en la avenida de la Paz. Al fondo, la ampliación del Barrio de la Concepción, de principios de los años 60.**

Fotografía: Antonio Gabriel 1976

Fuente: *Memoria gráfica de la historia y la sociedad españolas del siglo XX. N.º13 Del campo a la ciudad III*. Madrid: Diario EL PAÍS, 2006.

***El corazón de la periferia.***

Fotografía: Manolo Laguillo 1992  
 Fuente: *EXIT.LMI, n.º2. Las afueras. Siete visiones de la vida metropolitana.* Madrid: Liga Multimedia Internacional, 1995.



El caso de Valencia, ciertamente singular por haber contado con un entorno de huerta vivo, lejos de la imagen de los “terrains vagues” característicos de las grandes urbes, no ha contado con el mismo interés por parte de los fotógrafos, y cuyo testimonio ha venido fundamentalmente de la mano de los reportajes que se realizaron durante la construcción de los nuevos grupos de viviendas y edificios industriales que protagonizaron la formación del paisaje periférico de la ciudad durante los años 50 y 60, y muy especialmente a partir de la trágica riada de 1957, que motivó la necesidad de reconstrucción de un elevado número de viviendas.

***Las traseras de la ciudad (Valencia).***

Fotografía: Sanchís (años 60)  
 Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport.* Generalitat Valenciana.

Así ocurrió con la saga de fotógrafos “Sanchís” (Francisco Sanchís Muñoz y Francisco Sanchís García, entre otros), que realizaron los reportajes de las obras de la SICOP (Sociedad Ibérica de Construcciones y Obras Públicas, S.A.), empresa que realizó la mayor parte de obra pública, residencial e industrial realizada durante los años 60 en Valencia y su área metropolitana, gracias a su vínculo con Vicente Mortes, que por aquellos años fue Director General de Vivienda (1957-58), Director General de Obras Públicas (1960-63) y Ministro de Vivienda (1969-73)<sup>116</sup>. Esta circunstancia ha permitido que la mayor parte de obra pública y residencial realizada durante los años 60 esté fotografiada y localizada en el Archivo “Sanchís”<sup>117</sup>, aunque no queda constancia ni de la fecha de las fotografías<sup>118</sup> ni de cuál de los fotógrafos de la saga “Sanchís” las realizó.

Aunque la motivación principal fue retratar las edificaciones realizadas por la SICOP, el plano y enfoque de algunas fotografías desvela una clara intención, por parte del fotógrafo, de captar y plasmar la “belleza” y la desnudez del paisaje periférico, como lo hicieron los fotógrafos de las grandes urbes como Madrid o Barcelona.

<sup>116</sup> Vid. Martínez Roda, 1998. *Valencia y las Valencias: su historia contemporánea (1800-1975)*. Madrid: Fundación Universitaria San Pablo, 1998. 541p.

<sup>117</sup> En la actualidad, forma parte del *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport* de la Generalitat Valenciana.

<sup>118</sup> Cuando se especifica el año, corresponde al de finalización de la obra, según las fuentes bibliográficas de los Arquitectos autores de las obras.



**Grupo de viviendas “Virgen del Carmen” (Valencia).**

Fotografía: Sanchís 1962

Arquitectos: GO-DB Arquitectos. (pr. 1958)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.



**Grupo de viviendas “Virgen del Carmen” (Valencia).**

Fotografía: Sanchís 1962

Arquitectos: GO-DB Arquitectos. (pr. 1958)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.



**Grupo de viviendas “Virgen de los Desamparados” (Valencia).**

Fotografía: Sanchís 1962

Arquitectos: F. Cabrero, L. Costa, A. Tatay, V. Valls (pr. 1946-59)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.

**Colegio Guadalaviar, desde la actual Av. de Aragón (Valencia).**

Fotografía: Sanchís 1960

Arquitecto: Fernando M.

García-Ordóñez (pr. 1958)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.



**Vista aérea de la filial de la SEAT en Valencia, junto a la antigua Av. de Castilla (actual Av. del Cid).**

Fotografía: Sanchís 1967

Arquitecto: Mauro Lleó (pr. 1965)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.

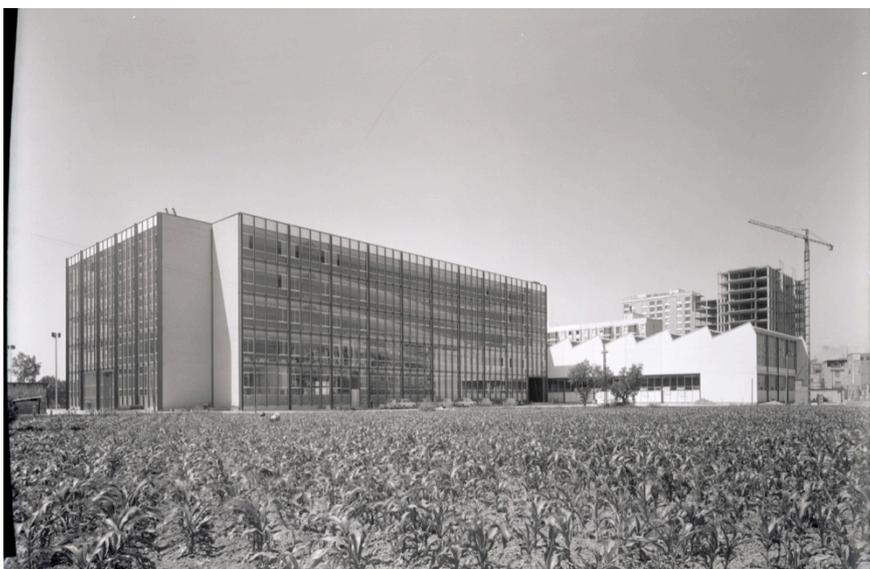


**Fachada posterior del edificio principal de la filial de la SEAT en Valencia.**

Fotografía: Sanchís 1967

Arquitecto: Mauro Lleó (pr. 1965)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.





Planta embotelladora de COLEGEGA, S.A., situada en el término de Quart de Poblet, junto a la antigua Av. de Castilla (actual Autovía A3), próximo a la salida de Valencia.

Fotografía: Sanchís 1960

Arquitecto: Mauro Lleó y Luis Albert (pr. 1958)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.



Fábrica de colchones Flex (Fábricas Lucía Antonio Beteré, S.A.), situada en el término de Quart de Poblet, junto a la antigua Av. De Castilla (actual Autovía A3), próximo a la salida de Valencia.

Fotografía: Sanchís 1963

Arquitecto: Mauro Lleó (pr. 1961)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.



Vista aérea de la Fábrica de colchones Flex, rodeada de terrenos de huerta.

Arquitecto: Mauro Lleó (pr. 1961)

Fuente: Archivo personal Mauro Lleó. Publicada en la Tesis Doctoral *De la autarquía a la modernidad: la obra de Mauro Lleó* (Martínez Gregori, 2015)

**Fábrica textil Feycu, S.A., situada en el término de Xirivella, junto a la antigua Av. De Castilla (actual Autovía A3), próximo a la salida de Valencia.**

Fotografía: Sanchís 1960

Arquitecto: Agustí Borrell (pr. 1957)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.



**Periferia norte de Valencia, junto a la antigua Facultad de Ciencias de la Av. Blasco Ibáñez.**

Fotografía: Sanchís (años 60)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.



**Periferia de Valencia**

Fotografía: Sanchís (años 70)

Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.





**Polígono de Ejecución Directa  
Accesos de Ademuz (Valencia).**

Fuente: *La promoción pública de la vivienda en Valencia (1939-1976)*. Valencia: Generalitat Valenciana, 1989.



**Grupo Ruiz Jarabo, rodeado de  
chabolos (Valencia).**

Arquitecto: Antonio Tatay (pr. 1949)  
Fuente: *Valencia 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos*. Valencia: ETSAV, 1978.

Con posterioridad, los “grupos de viviendas”, tanto de posguerra como del periodo de crecimiento de los años 60, han sido objeto de estudio (en algunos casos con reportajes fotográficos de gran calidad<sup>119</sup>), aunque, en la mayoría de los casos ya no se encontraban conformando la periferia de la ciudad, dado que la expansión urbana los terminó absorbiendo e integrando con el resto del tejido urbano, perdiéndose aquella imagen de barrio periférico (aunque, por desgracia, en muchos de ellos persista actualmente la de marginal, si bien, con grupos sociales de otras procedencias).



**Grupo Ruiz Jarabo (Valencia).**

Fotografía: José María Azkárraga 2007  
Arquitecto: Antonio Tatay (pr. 1949)  
Fuente: *Renta limitada. Los grupos de viviendas baratas construidos en la Valencia de posguerra (1939-1964)*. Valencia: Editorial de la UPV, 2008.

<sup>119</sup> Vid. *Renta limitada. Los grupos de viviendas baratas construidos en la Valencia de posguerra (1939-1964)*. Valencia: Editorial de la UPV, 2008..

A principios de los años 80, el retrato de la periferia de Valencia estuvo protagonizado por los estudios que se realizaron con motivo del Avance del nuevo Plan General de Ordenación Urbana<sup>120</sup>, en la que se reflejaba de forma palpable el desencuentro entre la huerta y la ciudad, cuya transformación (fundamentalmente periférica) había sido el resultado de los Planes Parciales que desarrollaron el denostado *Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca* de 1966, y cuyo terrible déficit dotacional tuvo que ser subsanado por una serie de Planes Especiales de Reforma Interior redactados de forma expresa, en el marco del programa de actuaciones urgentes de remodelación del Planeamiento urbano (1979-1984), que trató de abordar el estado de "emergencia urbanística".



**Periferia de Valencia.  
Desencuentro entre las estructuras urbanas y agrícolas.**

Fuente: *La ciutat que volem: Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana*.  
Valencia: Ajuntament de València, 1985.

Dichos Planes Especiales se centraron en reequilibrar el acusado déficit dotacional, pero sin abordar el conflicto que se estaba agravando en la interfaz huerta-ciudad, con una absoluta falta de diálogo entre la nueva trama urbana y la huerta preexistente que se resistía a sucumbir a la presión urbanizadora, y cuyas singulares características de riqueza y productividad impidieron la aparición de suburbios y descampados propios de las periferias de las grandes urbes como Madrid o Barcelona.

<sup>120</sup> Vid. *La ciutat que volem: Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana*. Valencia: Ajuntament de València, 1985. 129p.



**Barrio de Orriols (Valencia).**  
Los nuevos equipamientos contribuyeron a configurar el nuevo frente urbano, dejando por resolver la relación huerta ciudad.

Fuente: *La ciutat que volem: Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana.*

Valencia: Ajuntament de València, 1985.



**Periferia de Valencia.**  
Ocupación creciente de la huerta y sustitución de la edificación tradicional.

Fuente: *La ciutat que volem: Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana.*

Valencia: Ajuntament de València, 1985.



**Periferia de Valencia.**  
Paisajes insólitos creados como consecuencia de la invasión irracional de la huerta.

Fuente: *La ciutat que volem: Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana.*

Valencia: Ajuntament de València, 1985.

A partir de los años 90, el retrato de la periferia evolucionó, incorporando un paisaje caracterizado por la presencia de infraestructuras de comunicación que jalonan polígonos industriales, urbanizaciones clonadas, poblados marginales, clubs de alterne, centros comerciales y de ocio, perdurando, no obstante, las imágenes de la ciudad inacabada, de los espacios irresolutos que niegan a la vez el campo y la ciudad.



### *Las afueras de la ciudad*

Fotografías: Josep Maria Civit

Fuente: *EXIT.LMI, n.º2. Las afueras. Siete visiones de la vida metropolitana*  
Madrid: Liga Multimedia Internacional, 1995.



### *Mirades*

Fotografías: Jordi Bernadó

Fuente: *L'explosió de la ciutat. Morfologies, mirades i mocions*  
Barcelona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, 2004.

« [...] los espacios vacíos dan la espalda a la ciudad con el fin de organizar una vida autónoma y paralela y, sin embargo, están habitados. Los “difusos” van allí a cultivar los huertos ilegales, a pasear el perro, a hacer un *picnic*, a hacer el amor o a buscar atajos para pasar de una estructura urbana a otra. Sus hijos van allí a buscar espacios de libertad y de vida social.» (Careri, 2002. Edición en castellano 2013:149<sup>121</sup>)



***Preposiciones: el viaje a la periferia.***

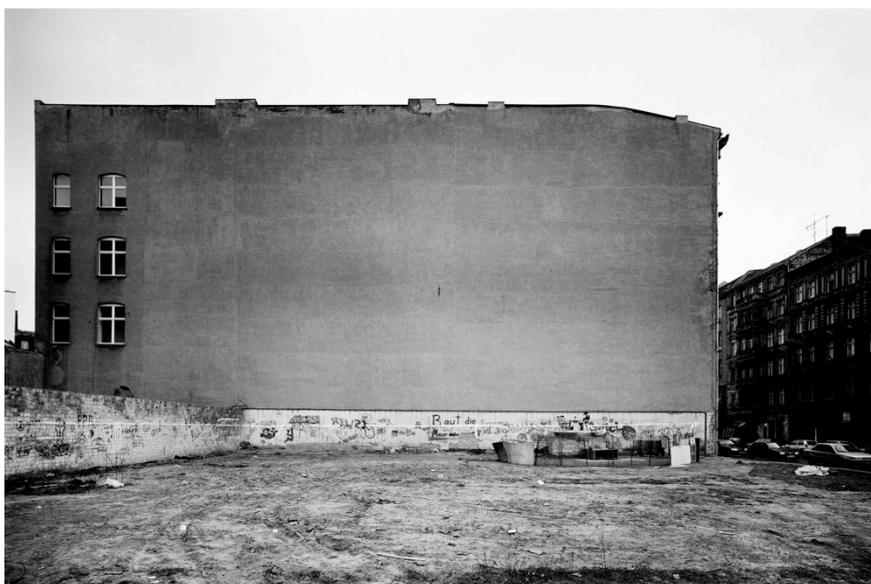
Fotografías: Xavier Ribas

Fuente: *Alrededor de: Proyectar la periferia*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2002.

<sup>121</sup> Vid. Careri, 2002. Op. cit.

Con el paso del tiempo, no obstante, vuelven imágenes que nos recuerdan a los testimonios de finales de los 70 y primeros 80, referidas, en este caso, a las periferias interiores de las ciudades. Una serie de no-lugares que permanecen en el olvido, vacíos urbanos huella de antiguos edificios fabriles o infraestructuras desmanteladas, y que quedan atrapados por la ciudad que les da la espalda y los ignora.

Así, seguimos contando con el testimonio de fotógrafos atraídos por estos "nuevos" paisajes de frontera.



### Berlín

Fotografía: Jordi Bernadó  
Fuente: *Berlin Bis*. Barcelona:  
ACTAR. 1999.



### Badalona

Fotografía: Jordi Bernadó  
Fuente: *On the limits*. Barcelona:  
ACTAR. 2000.

### 3.6.2 Cine y periferia

Con relación al séptimo Arte, el género que, sin duda, ha hecho propia la imagen de la periferia descarnada e inhóspita de las grandes ciudades, ha sido el denominado "cine quinquí" español, cuya producción se concentró mayoritariamente en el periodo de la Transición democrática española, destacando en filmografía y popularidad los realizadores José Antonio De la Loma y Eloy De la Iglesia.

Estuvo precedido por el periodo del neorrealismo español de los años 50, que reflejó el fenómeno del éxodo rural hacia las grandes ciudades en busca de oportunidades, desde dos aproximaciones diferentes: una mirada alineada con las intenciones y con la política del Régimen franquista, que presentaba la periferia como un territorio con posibilidad de desarrollo, pese a su precariedad, como fue el caso de las películas *Surcos*, de José Antonio Nieves Conde (1951) y *Cerca de la Ciudad*, de Luis Lucía (1952). Paralelamente a esta visión, se ofrecía una mirada irónica que, si bien parecía no contradecir la línea 'oficial', utilizaba la ironía para deslizarse un discurso crítico y el cuestionamiento del nuevo modelo de desarrollo periférico (Alfeo y González de Garay, 2011<sup>122</sup>), como ocurrió con las películas *El inquilino*, de Nieves Conde (1957) y *El pisito*, de Marco Ferreri (1958).

Con motivo de los grandes movimientos migratorios del mundo rural a las capitales de las regiones más industrializadas (fundamentalmente Madrid, Barcelona y Bilbao) que se produjeron durante los años del desarrollo económico (1960-1973), se construyeron un gran número de polígonos de viviendas, en el mejor de los casos, siguiendo los cánones del conocido como "urbanismo moderno" (De Terán, 1982<sup>123</sup>), afín a los postulados teóricos de la Carta de Atenas, y cuya peor herencia ha sido la falta de calidad, cuando no la disolución, del espacio público urbano resultante.

La conocida como "crisis del petróleo" desencadenada en 1973, agravó la precariedad de las nuevas barriadas periféricas nacidas al amparo del "desarrollismo" precedente, al provocar elevados índices de paro juvenil y, como consecuencia de ello, un inquietante aumento de la delincuencia juvenil.

El *cine quinquí* se hizo eco de esta situación, en un momento de grandes cambios políticos y todavía sufriendo las consecuencias de la importante recesión económica (con elevados índices de paro juvenil), localizándose cronológicamente entre mediados de los años setenta y la primera mitad de los ochenta y geográficamente



Fotograma de *Surcos*.

Director: José Antonio Nieves Conde  
1951.



Cartel de *Perros Callejeros*.

Director: José Antonio De la Loma  
1977.

<sup>122</sup> Vid. "La ciudad periférica: Paisajes urbanos de marginalidad en el cine español de la Transición". En: *Actas ICONO14 - N° 8 II Congreso Internacional Sociedad Digital*. Madrid: Revista de comunicación y nuevas tecnologías, 2012. 22 p.

<sup>123</sup> Vid. *El problema urbano*. Barcelona: Salvat Editores, SA, 1982. 64p.

en las grandes urbes, especialmente Barcelona, Madrid y Bilbao. Barrios como *La Mina*, *Bellvitge* o *Montcada* en Barcelona, *Entre-vías*, *Villaverde* o *San Blas* en Madrid y *Otxarkoaga* en Bilbao sirven de escenario a este conjunto de filmes.

### El espacio de la periferia como un actante más.

La periferia urbana se ha convertido así en el territorio donde la marginalidad no es sólo geográfica, sino fundamentalmente social, y el entorno donde se desarrollan las historias adquiere significado propio, extendiendo su cualificación a los personajes que las habitan (Alfeo y González de Garay, 2011).

«Aquellos descampados aún indómitos y otros *no-lugares* afines que, más allá de actuar como telón de fondo, se adherirían a los personajes impregnándolos con su aura de desolación y que hablaban de las dificultades de muchos ciudadanos para encontrar su sitio en ciudades cuya magnitud a menudo los deshumaniza, pero que, paradójicamente, se han convertido en objeto de nostalgia para quienes crecimos en ellos y para algunos directores que hoy en día han intentado recuperar de algún modo aquella mirada.» (2011:5)



Fotograma de *Perros Callejeros*, con el descampado como protagonista de la escena, frente a los bloques de viviendas del extrarradio.

Director: José Antonio De la Loma  
1977.

El descampado, habitualmente frente a las masificadas colonias de bloques de nueva construcción surgidas durante la época del Desarrollismo, se convierte en uno de los paisajes más habituales del cine quinquini.

«Espacio de tránsito entre lo urbano y lo rural, el descampado es un lugar desarraigado, descarnado, desamparado, desagradable, deshabitado, deshumanizado; es el espacio únicamente poblado por los des-, desprovisto de pasado y, sin duda, de futuro. Por aquí deambulan los personajes, pero no se quedan, porque el descampado es hostil, no alberga ningún elemento, no hay, como ocurre en la vida de los protagonistas, ningún referente. Se convierte, por tanto, en metáfora de la vulnerabilidad de los propios actantes. El descampado es el lugar en el que los personajes se drogan, mantienen atropelladas relaciones sexuales o delinquen.» (2011:10)

Como espacio de tránsito entre lo urbano y lo rural, adquiere la condición de tierra de nadie. En palabras de Alfeo y González de Garay, el descampado es campo que ha dejado de serlo, pero que tampoco se ha convertido en ciudad, aunando lo más ingrato de cada uno de ellos: el desamparo del campo y la desatención de la ciudad.



Plano secuencia del inicio de la película *Colegas* (rodada en el barrio de la Concepción de Madrid, junto a la M-30) en el que la cámara gira 360°, mostrando en primer término el descampado que ilustra la desolación de la periferia.

Director: Eloy De la Iglesia, 1982.

En muchas ocasiones, se produce un descarnado contraste entre lo rural y lo urbano, provocado por la colosal dimensión de los bloques que forman los polígonos de viviendas sociales característicos de la periferia de las grandes ciudades.

« La cinta está ubicada en el edificio más monstruoso de Madrid, el mismo que luego utilizó Almodóvar en “¿Qué he hecho yo para merecer esto?”, un edificio inmenso, con calles que pasan por debajo, con muchas entradas. Es horroroso y, entonces, cuando delante había un descampado –porque ahora que han construido más, está un poco más disimulado–, era impactante y, encima, lo veías continuamente, porque está al lado de la M-30. El edificio ayudaba a subrayar, casi metafóricamente, la opresión de los personajes. Los interiores, sin embargo, los rodamos en otra casa.» (De la Iglesia, 1996<sup>124</sup>)



Fotogramas de *Colegas* con el imponente edificio del barrio de la Concepción, de fondo de escena.

Director: Eloy De la Iglesia, 1982.



Imágenes promocionales de la ampliación del barrio de la Concepción (1958).

Fuente: De Terán, 1982.

Las imágenes recogidas por Fernando De Terán<sup>125</sup>, reflejan esos nuevos protagonistas del proceso de desarrollo urbano, que en

<sup>124</sup> Fragmento de la entrevista concedida por Eloy De la Iglesia a Carlos Aguilar y Francisco Llinás, “Visceralidad y autoría”, recogida en el libro *Conocer a Eloy de la Iglesia*, publicado por la Filmoteca Vasca en colaboración con el Festival de San Sebastián, con motivo del homenaje que el Festival rindió al realizador en 1996.

<sup>125</sup> Vid. 1978. *Planeamiento urbano en la España contemporánea 1900-1980*. Barcelona: Alianza Editorial, S.A., 1982. 631p.

esta década de los años cincuenta van a hacerse presentes de forma contundente: las inmobiliarias.



Plano y *contraplano* de la misma escena de *¿Qué he hecho yo para merecer esto!*, rodada en el barrio de la Concepción (Madrid), en la que se sintetiza la crudeza de los espacios de transición entre la ciudad y el entorno rural. Almodóvar se situó, en esta ocasión, junto al mismo bloque de viviendas que Eloy De la Iglesia escogiera dos años antes para el rodaje de *Colegas*, y reproduce el mismo intencionado encuadre, sin dejar aire en el plano, metáfora de la asfian- te realidad de sus protagonistas (Alfeo y González de Garay, 2011).

Director: Pedro Almodóvar, 1984

La connotación de espacio de marginalidad, inhóspito y peligroso de estos barrios periféricos se ve, a su vez, potenciada por la presencia de las infraestructuras viarias (carreteras y autovías) y ferroviarias que constituyen otro de los paisajes característicos de estos barrios periféricos.

«[...] por allí se pasa, pero no se está, se observan los barrios desde la seguridad y fugacidad del viaje en coche.» (Alfeo y González de Garay, 2011:10)

Superado el periodo de Transición democrática, en los antaño vastos y vacíos descampados empiezan a proliferar los centros comerciales, los anillos y nudos de comunicación periférica y las urbanizaciones de clase media, quedando completamente absorbidos por el desarrollo del área metropolitana. En películas como *El Bola* (Acheró Mañas, 2000), *Barrio* (Fernando León de Aranoa, 1998) o *El truco del manco* (Santiago Zannou, 2008), el descampado prácticamente ha desaparecido pero el significado del barrio sigue siendo, a menudo, el de un espacio que oprime y lastra a los personajes que lo habitan en su lucha cotidiana por salvar la esperanza en una ciudad deshumanizada, heredera directa de la anterior (Alfeo y González de Garay, 2011).

No obstante, en alguna de ellas como es el caso de *Barrio* (“uno de esos barrios situados al sur de las grandes ciudades, a los que no llega ni el metro ni el dinero”), la narración sigue transitando por enclaves periféricos que nos recuerdan los espacios de marginalidad, escenario característico del cine Quinqui anterior.



**Fotogramas de Barrio.**

Director: Fernando León de Aranoa, 1998.

Por otro lado, las áreas portuarias constituyen, de algún modo, una parte de la periferia de las grandes ciudades marítimas, generando a su alrededor estos no-lugares de toda clase y dimensión, de forma similar a las áreas de contacto con las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias.



**Diferentes secuencias de la película *Dans la ville blanche*, rodadas en el entorno portuario de Lisboa.**

Director: Alain Tanner, 1983.

Retornando al concepto del *Transect*, una de los fragmentos del cine que, a nuestro juicio, reproduce de forma magistral la transición ciudad-periferia, es la secuencia de apertura de la serie televisiva *The Sopranos*<sup>126</sup>, cuyos escasos 94 segundos narran el trayecto que transcurre entre la ciudad de Nueva York y una urbanización a las afueras de Nueva Jersey, vista desde el coche de su protagonista.



**Fotogramas de la secuencia de apertura de la serie televisiva *The Sopranos*.**

Director: David Chase, 1999-2007.

<sup>126</sup> *The Sopranos* es una serie de televisión estadounidense que se emitió desde 1999 hasta 2007. En el siguiente enlace se reproduce la intro de la serie:

<https://www.youtube.com/watch?v=RLxSUKA--Dg>

Aunque no contamos con un apartado expresamente dedicado a la mirada desde la Pintura, para concluir el apartado de *Miradas a la periferia*, nos ha parecido especialmente evocadora la imagen del cuadro de Antonio López "Madrid visto desde el Cerro del tío Pío", que escogió, de forma muy acertada, José María Ezquiaga<sup>127</sup> para ilustrar el comienzo de su artículo "Las Afueras. Transformaciones del paisaje periférico".



**Madrid visto desde el Cerro del tío Pío.**  
Autor: Antonio López 1962-1963  
Fuente: Museo Reina Sofía. Madrid

<sup>127</sup> Vid. "Las afueras. Transformaciones del paisaje periférico". En: *Arquitectura N° 286-287*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1990. p. 72-87.

### 3.7 La formación de la periferia del Área Metropolitana de Valencia

Como afirmaba Manuel De Solà-Morales<sup>128</sup>, de las múltiples formas de combinarse en el tiempo y en el espacio las operaciones de parcelación, urbanización y edificación, se origina la riqueza morfológica de las ciudades, tanto mayor, cuanto más variadas sean las formas de esa combinatoria.

Con relación a la formación de la periferia de las grandes ciudades durante el periodo 1950-1980, se ha reconocido un crecimiento a partir de la implantación de polígonos de viviendas, de límites precisos (aunque con frecuencia, arbitrarios) y mostrando cierta homogeneidad en su construcción, pero generando una imagen de ciudad fragmentada y discontinua que contrastaba con la continuidad y la forma compacta de los Ensanches y los Cascos históricos. Con todo, la construcción basada en polígonos se apoyaba en una visión de la ciudad como realidad total y orgánica que el urbanista intentaba formular por medio de un modelo equilibrado, atendiendo a la figura del *Plan General de Ordenación* que había implantado la Ley del Suelo de 1956 (Moneo, 1982<sup>129</sup>).

«Los polígonos han permitido deslindar funciones al proyectar los planes, estableciéndose con ellos claramente el “zoning” como técnica urbanística mediante la cual controlar la ciudad, pero poco más. Desgraciadamente, es en los polígonos de vivienda donde las limitaciones del “zoning” han sido más evidentes, pues tales polígonos han sido, simplemente, el marco territorial y legal dentro del que los arquitectos han aplicado los tipos de vivienda que se tenían por más convenientes, siendo incapaces de crear con ellos, una vez eliminada la riqueza ambiental que se generaba de la superposición de funciones en la ciudad antigua, alternativas de estructura urbana que desde la residencia, desde la sola vivienda, generasen una condiciones de vida urbana satisfactorias.

La imagen del polígono es, casi siempre, desoladora: altas torres, bloques sobre un suelo mal urbanizado e invadido por los automóviles, sensación de lejanía respecto a la ciudad, frustración de quienes en él viven ante la escasez de los servicios...» (1982:204)

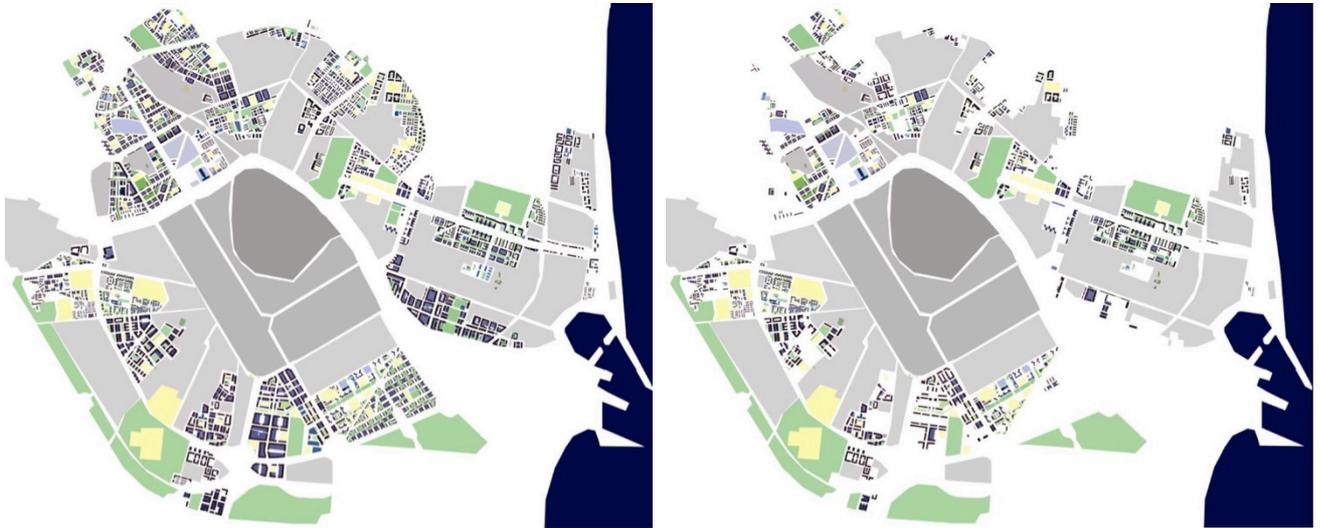
<sup>128</sup> Vid. “Spazio, tempo e città”. En: *Lotus Internazionale n° 51*. Milano: Editoriale Lotus, S.R.L., p. 25-30. [Edición en castellano (1997) “Las formas de crecimiento”. En: DE SOLÀ-MORALES, Manuel (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC, 2003. p. 19-22.

<sup>129</sup> Vid. “El urbanismo contemporáneo: 1950-1980”. En: AA.VV, *Vivienda y urbanismo en España*. Barcelona: Banco Hipotecario de España, 1982. p. 199-215.

Pues bien, siguiendo un patrón similar al de las periferias de las grandes capitales como Madrid y Barcelona, la formación del paisaje periférico de Valencia contó con un considerable número de actuaciones que se rigieron por el modelo de edificación abierta, aunque no fue el mayoritario.

Dicho modelo fue apoyado inicialmente por la iniciativa pública, debido a unas circunstancias urbanísticas singulares como eran la ausencia de criterios de rentabilidad, la posibilidades legales de expropiar suelos rústicos y recalificarlos, y de asumir mayores riesgos y costos sobre todo en infraestructuras y equipamientos, que le permitió actuar sobre suelos periféricos, distantes y baratos, atrayendo posteriormente a la iniciativa privada, gracias a que los precios del suelo seguían siendo inferiores al de las áreas centrales (Gaja, 2008<sup>130</sup>).

Como decíamos, aún teniendo un peso importante en la configuración de la ciudad, la periferia de Valencia exterior al primer ensanche no estuvo formada mayoritariamente por edificación abierta, sino por una combinación de poblados preexistentes y tejidos de ensanches secundarios formados por manzanas más densas y menos regulares que las del primer ensanche, dado que apenas se realizó un 48% de la superficie inicialmente proyectada según el modelo de edificación abierta (Pérez Igualada, 2005<sup>131</sup>).



Plano conjunto de las áreas de edificación abierta de los Planes Parciales de desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca (1966). Secuencia comparativa entre las áreas proyectadas (izquierda) y las finalmente realizadas (derecha).

Fuente: Pérez Igualada, 2005.

<sup>130</sup> Vid. "La arquitectura de la vivienda social en Valencia". En: *Renta limitada. Los grupos de viviendas baratas construidos en la Valencia de posguerra (1939-1964)*. Valencia: Editorial de la UPV, 2008. p. 32-39.

<sup>131</sup> Vid. *La ciudad de la edificación abierta. Valencia, 1946-1988*. Tesis Doctoral inédita. Valencia: Universitat Politècnica de València.

«La comparación entre el plano de conjunto de todos los planes parciales de desarrollo del Plan General de 1966 aprobados definitivamente y el plano de grado de realización de los mismos, refleja claramente que la ciudad de la edificación abierta, en los términos en los que se planteó en ese periodo, es, en gran medida, un proyecto inacabado, que quedó cancelado en el Plan General de 1988.» (2005:675)

Por otro lado, la falta de mecanismos eficaces de gestión urbanística de aquella época (todavía quedarían años hasta la aprobación en 1978 del Reglamento de la Ley del Suelo de 1975) provocó que la ejecución de los planes fuese, en muchos casos, atendiendo únicamente a la progresiva iniciativa privada y limitándose al cumplimiento de alineaciones y alturas de la edificación, sin resolver de forma conjunta la correcta urbanización de los espacios públicos (viario, zonas verdes y equipamientos).

«El resultado es la ciudad de los setenta que conocemos bien, hecha a "trossos i mossos", que queda bien representada por el habitual fragmento de bloque en medio de la huerta con urbanización precaria alrededor y descampados en los solares previstos para equipamientos no construidos.» (2005:679)

Pero, tal y como exponíamos en el capítulo segundo ("La dimensión metropolitana") la comprensión y lectura de la ciudad de Valencia adquirirá mayor sentido si la realizamos considerando el conjunto del área metropolitana a la que pertenece, debiendo, por tanto, leerse su periferia, desde el contexto metropolitano, reflejando tanto el crecimiento de los núcleos históricos, como la aparición de nuevos enclaves residenciales suburbanos a lo largo del Siglo XX (concentrados en dos momentos diferenciados: años 20 y años 60-70). Estos últimos (nuevas colonias o urbanizaciones), surgieron ofreciendo una "nueva" idea de ciudad, de baja densidad, y cuyos postulados respondían, en su mayoría, al modelo de ciudad jardín. Su localización ha venido marcada por una serie de factores como han sido los emplazamientos con un valor paisajístico destacable (topografía, orientación y entorno natural), y su proximidad a los ejes de comunicación (carretera y ferrocarril), provocando la correspondiente concentración espacial del crecimiento suburbano en torno a estas localizaciones. Atendiendo a la lógica del mercado, los enclaves "singulares" con posición dominante sobre el paisaje se destinaron a la demanda con mayor poder adquisitivo, y su efecto de "arrastre" generó otras promociones secundarias en localizaciones próximas (Giménez, 1996<sup>132</sup>).

---

<sup>132</sup> Vid. *Parcelaciones residenciales suburbanas: la formación de la periferia metropolitana de Valencia*. Valencia: Generalitat Valenciana, COACV y Universitat Politècnica de València, 1996.

Aunque ha sido el residencial el uso dominante que ha protagonizado la formación de la periferia metropolitana, también ha contribuido la implantación de nuevos enclaves industriales y terciarios, cuya localización ha ido respondiendo casi exclusivamente a la proximidad de las vías de comunicación de alta capacidad.

Desde una lectura global, la mejora de los accesos urbanos periféricos y el desarrollo de las infraestructuras viarias en general han resultado ser el más eficaz motor de cambio en las grandes periferias urbanas. En nuestro caso, tuvo un claro reflejo el retraso de la vialidad anular frente a la mejora de los accesos radiales, hasta la realización del denominado *By-Pass* (A7) que introdujo nuevos polos de atracción territorial. Las nuevas vías organizan el crecimiento futuro de la periferia, afectando a toda su amplia gama de usos del suelo, al incidir en la organización interna del área metropolitana, cambiando itinerarios, imponiendo nuevas distancias medibles en tiempo y mejorando en general la accesibilidad, tanto de dentro a afuera, como en el sentido contrario o la transversal (Mas, 1996<sup>133</sup>).

«La interpretación de la periferia suburbana como pre-ciudad, fruto del ciclo que ahora se cierra, supone una visión positiva de esa realidad tan denostada; implica entender que, con mayor o menor calidad, ese es el capital con el que contamos hoy para construir la ciudad futura, ya que constituye el ensayo, la apuesta por las formas de vida, por una versión de las relaciones a establecer entre las funciones básicas, que quedará plenamente asumida en el ciclo que está por inaugurar. [...] Queda sentado que las razones que sustentan ese crecimiento suburbano tienen que ver con la propia lógica del crecimiento urbano, siendo indisociable de él» (Giménez, 1996:808-809)

---

<sup>133</sup> Mas, 1996. Op. cit.



Parcelaciones Residenciales Suburbanas. Noroeste AMV 1978.  
Fuente: Giménez, 1996.

### 3.8 El proyecto de la periferia

La necesidad de responder a las particularidades del lugar como recurso disciplinar del proyecto urbano cobra especial dificultad y relevancia cuando operamos sobre los espacios de la periferia, en los que, a la dificultad de perfilar la identidad del lugar, debemos añadir el reto de resolver la compleja relación transversal campo-ciudad. Por lo tanto, superar esta dificultad es requisito indispensable para la idoneidad de cualquier proyecto que aborde la ordenación de un área periférica (Alonso de Armiño, et al., 1995<sup>134</sup>).

En el apartado de *Aproximación disciplinar*, compartíamos la necesidad del diálogo multidisciplinar que reivindicaba Monclús (agrupando disciplinas como la Geografía, la Biología, la Ecología, la Sociología, la Antropología y la Arquitectura/Urbanismo, entre otras) y su correspondiente lectura transversal, con el objeto de enriquecer el conocimiento del fenómeno periférico y suburbano y poder establecer con mayor criterio y acierto las estrategias de ordenación de este territorio incierto.

<sup>134</sup> Alonso de Armiño, et al., 1995. Op. cit.

No obstante, si bien los geógrafos se mostraban comprometidos con la búsqueda de soluciones a los problemas que presentaban dichos espacios, consideramos que es desde el proceso proyectual (proyección urbanística y arquitectónica) y, porqué no decirlo, del control de la forma, donde se nutrirá la reflexión sobre la incidencia de los elementos que intervendrán en la configuración del paisaje periférico.

Al respecto, han sido numerosos los autores que han puesto en valor la periferia como nueva área de oportunidad proyectual.

Francesco Careri<sup>135</sup> nos recordaba la reacción que tuvieron algunos arquitectos estadounidenses de finales de los 60, con relación a los espacios vacíos de las periferias norteamericanas, vistos como “algo que no era ciudad” o “caos urbano” compuesto de unos fragmentos yuxtapuestos casualmente en el territorio.

«Entonces se dieron cuenta de que, siempre en los alrededores, en la “periferia”, existían unos grandes vacíos que habían dejado de utilizarse, y que podían prestarse a las grandes operaciones de cirugía territorial. Debido a la amplitud de su escala se les denominaba vacíos urbanos. El proyecto tenía que ocuparse de estas áreas e introducir en el caos de la periferia nuevas porciones de orden: conectar y coser de nuevo los fragmentos existentes, saturar y suturar los vacíos mediante nuevas formas de orden, tomadas en muchos casos de la calidad de la ciudad histórica.» (Careri, 2002. Edición en castellano 2013:147)

Quizás uno de los autores que surge de forma más recurrente, reivindicando la oportunidad que, desde la disciplina del proyecto urbano, brindaban los sugerentes espacios de la periferia, sea Manuel De Solà-Morales<sup>136</sup>, desde que dirigiese en 1991 su ya célebre curso *Projectar la perifèria*, organizado por el Laboratorio Europeo de Urbanismo, en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.

Inicialmente, parece asumir una visión excesivamente estereotipada que asociaba la periferia (de forma generalizada) a la idea de “ausencia de lugar”, de vacío indiferente y expectante, o, incluso, de un “no-lugar” como espacio desprovisto de identidad y de historia, término que acuñase de forma coetánea el antropólogo francés, Marc Augé<sup>137</sup>, aunque esa misma característica le otorgase la fuerza y el interés que requería el ejercicio de experimentación proyectual.

---

<sup>135</sup> Careri, 2002. Op. cit.

<sup>136</sup> De Solà-Morales, 1992. Op. cit.

<sup>137</sup> Vid. Augé, 1992. Op. cit.

Al respecto, consideramos necesario recordar el oportuno contrapunto que supuso la conferencia que dio Horacio Capel<sup>138</sup> con motivo del referido curso del Laboratorio Europeo de Urbanismo, en la que reivindicaba la complejidad y la consideración de las “determinaciones existentes” en los espacios periféricos frente a la pretendida indeterminación de la periferia como territorio vacío y objeto de proyecto de la ciudad contemporánea.

En su planteamiento, Solà-Morales rechaza el optimismo neoliberal que atribuye un valor en sí mismo a la “espontaneidad” de las nuevas ocupaciones a base de torres de oficinas, complejos comerciales y hoteles de autopista situados a lo largo de los principales ejes de penetración a la gran ciudad, y pone en valor el territorio como “campo de combate”, provocador de ideas, reconociendo sus tensiones de forma y funcionamiento.

Reivindicó la periferia como espacio de proyecto, no únicamente con el objeto de reordenar y recualificar las periferias existentes, sino también para la creación de otras *ex-novo*.

Para ello, apostó por una definición del proyecto periférico, basado en las nuevas relaciones de espacio y de distancia, propias del urbanismo y la arquitectura de su momento, con la convicción de poder crear fragmentos con estructura interna propia, y sustituyendo la repetición banal por una “diferencia sin repetición”.

Se requería, en primer lugar, trabajar bajo la disciplina del “proyecto urbano” a partir de una comprensión *ad-hoc* del lugar, y sabiendo captar sus características y singularidades, bajo la premisa de que la fuerza del lugar periférico se basa en el vacío entre objetos desagregados como argumento de forma.

En segundo lugar, ensayar propuestas de pequeña escala, consistentes en agrupaciones de edificios a partir de modelos flexibles e imprecisos, con suficiente personalidad formal que permita “entender el territorio como forma paisajística”.

Su ubicación periférica requerirá que se proyecten para un funcionamiento eficiente y autónomo, y será fundamental su distribución, respetando la “distancia interesante” (separación positiva entre múltiples objetos), y adquiriendo especial protagonismo el espacio vacío entre las agrupaciones, como alternativa periférica a la contigüidad unificadora de la ciudad compacta.

«L'urbanisme de la perifèria pot ser més aviat la seqüència d'agrupaments construïts per inducció i per diàleg; la deducció, aquí, s'entrebanca de seguida.» (1992:3)

Esta idea subyacería, posteriormente, en la primera de las tesis que expuso en el XIX Congreso Internacional de la UIA en Barcelo-

---

<sup>138</sup> Vid. Capel, 1991. Op. cit.

na en 1996<sup>139</sup>, rompiendo una lanza a favor de la denominada "mancha de aceite", como expresión de la condición geográfica de yuxtaposición de los elementos metropolitanos, de continuidad en cómo se colocan vacíos y llenos.

Por su parte, José María Ezquiaga<sup>140</sup> ponía en valor la periferia como un nuevo espacio de experimentación, en el cual la idea de límite, como representación de la ciudad tradicional, quedaba superada por la visión fragmentaria y compleja del territorio metropolitano, y cuya diversidad de situaciones requería "interpretar y responder matizadamente, tanto desde el plano del análisis, como desde el proyecto".

«La periferia como espacio de síntesis de la nueva condición metropolitana emergente se constituye en el espacio por excelencia de la experimentación proyectual, y obliga por ello a una toma de posición.» (1990:75)

Al respecto, surgían distintas hipótesis disciplinares. Mientras algunas de las opciones proyectuales se decantaban por el ensayo morfológico y la experimentación formal, otras se centraban en la formalización de nuevas centralidades, o abordaban el reto recuperar la identidad geográfica del territorio.

Ezquiaga planteaba la necesaria reflexión en torno al papel de los Proyectos Estratégicos que consideran la ciudad en su totalidad en el proceso de identificación de las nuevas áreas de oportunidad (periferias interiores), frente al pronunciamiento de Oriol Bohigas a favor de la planificación de la ciudad diferida al desarrollo de proyectos específicos ("la ciudad se hace con arquitectura").

Se trataba, por lo tanto, de seleccionar aquellas operaciones clave capaces de incidir sobre la transformación de la ciudad en su conjunto, identificando los elementos "fuertes" como el trazado estructural o la propia estrategia de intervención, frente a la debilidad del Plan excesivamente formalizado.

Pero su posición periférica demandaba resolver las tensiones entre innovación y contexto a través del juego dialéctico entre el elemento de continuidad contextual del entorno (natural o agrícola) y el elemento de singularización representado por la superposición de una geometría abstracta que, en ocasiones, juega entre la referencia urbana del contexto y las actuaciones arquitectónicas singulares (Ezquiaga, 1990).

<sup>139</sup> Vid. De Solà-Morales, M. 1996. "Contra el modelo de metrópolis universal". Conferencia pronunciada en Barcelona el 4 de julio de 1996 dentro de los actos del Congreso Internacional de la UIA. En: *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2004. p. 99-104.

<sup>140</sup> Vid. Ezquiaga, 1990. Op. cit.

Identificaba, a su vez, la creación de nuevos polos de centralidad como uno de los resortes clave para apoyar estrategias de equilibrio urbano y transformación del espacio periférico, siempre que supusieran la creación de nuevos polos de urbanidad apoyados en el espacio público como elemento articulador de la formalización arquitectónica expresiva de las nuevas funciones urbanas.

Reflexionaba, por último, sobre la recuperación del valor de la calle como elemento vertebrador formal y funcional, no sólo para la ciudad decimonónica, sino también para los espacios periféricos. El problema radicaba, en este segundo caso, en resolver la segregación que se producía entre las infraestructuras viarias metropolitanas y los tejidos urbanos colindantes, requiriendo para ello plantearse “una nueva escala de valores de la estructura urbana cuya dimensión significativa es análoga al paisaje”.

Dicho todo lo anterior, podemos constatar de qué manera, hace más de veinte años, y con ciertos paralelismos a planteamientos actuales, surgían posiciones en contra del denostado crecimiento de las ciudades que, en palabras de Damián Quero<sup>141</sup>, estaba tan vinculados a la angustia por el agotamiento de la naturaleza, como acosado por la crítica cultural.

Frente a ello, Quero reivindicaba la periferia como lugar en el que se producen una serie de transformaciones que adquieren una fuerza y un interés que superan la noción de borde de la ciudad. En algunos casos, es tal la potencia y valor de la periferia de algunas metrópolis, que la ciudad central ha perdido la exclusividad del valor de la centralidad.

Por ello, afirmaba que la condición original de la periferia como territorio dependiente del centro también entraba en quiebra, y se demostraba que la dependencia podía transformarse en interrelación entre territorios diferentes y especializados.

Por lo tanto, el interés creciente por los bordes urbanos y su valor de posición, no era ya tanto la variable de menor coste de suelo, como la posibilidad de “conjuntar la elasticidad para su uso con la capacidad de desarrollar valores de centralidad que, incluso en posición periférica, podía asumir”.

«*Ruptura y continuidad*, ideas opuestas, conviven en la periferia urbana y la tensión entre ambas es el fundamento estético del crecimiento urbano.» (1993:162)

---

<sup>141</sup> Vid. “Crecimiento y regeneración de la periferia metropolitana”. En: *La gestión de la ciudad. Conferencias y Ponencias invitadas al V Congreso Iberoamericano de Urbanismo*. Valencia: Conselleria d’Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1993. p. 151-166.

A este respecto, identifica como cuestión a resolver la *fricción* entre la geometría urbana central proyectándose hacia fuera, y una ingeniería de formas más autónomas y un paisaje rural tratando de mantener su presencia. "Orden central ilustrado" *versus* "orden rural". Dicho desencuentro contribuye al paisaje marginal que caracteriza la periferia.

Un caso particular del desencuentro ciudad *versus* campo, lo constituye la conexión forzosa e irresoluta entre los principales ejes de crecimiento de la ciudad y las carreteras interurbanas o ejes territoriales.

Por lo tanto, el reto consistirá en resolver una cautelosa penetración del ambiente "natural" en recorridos de paulatina urbanización, a la vez que la formalidad del tejido compacto deberá salir y procurar cierta disciplina a la maltratada periferia.

«Uno y otro modelo coexistirán y se irán modificando hasta diluirse, deseablemente, en los paisajes, a la vez naturales y cultos, de los refinados modelos de *suburbia*. El orden que sale y el que entra resbalan entre sí sin chocar, y en su tangencia se ha fundamentar un paisaje de condición nueva y diferente a la de cada uno de aquellos.» (1993:163)

Este ejercicio permitirá concebir elementos de nueva condición urbana, compuestos de espacio urbano común, de infraestructuras y de naturaleza.

Por otro lado, la periferia metropolitana acusa la potencia de la geometría de las infraestructuras de comunicación (viarias y ferroviarias, fundamentalmente), poco atentas a las afecciones que generan en sus tejidos más próximos. Esto provoca que los tejidos periféricos tiendan a organizarse en recintos "autónomos" segregados y discontinuos, y, por ende, otorga una imagen (a gran escala) más próxima al archipiélago que a la del continente compacto.

Desde una óptica más actual, y en consonancia con los planteamientos que veremos el capítulo siguiente, Daniela Colafranceschi<sup>142</sup> propone darle la vuelta a la lógica tradicional de intervención y que el planeamiento urbanístico actúe en las "franjas" (como denomina Colafranceschi a las áreas periféricas), al revés de la dinámica habitual en la que se parte de un proyecto de intervención y se trata de adaptarlo a un lugar determinado. Propone que sea desde el lugar, "en estos ámbitos periféricos y marginados", desde donde se debe encontrar el proyecto más adecuado: es decir, no es la intervención la que tiene que definir el lugar, sino que el lugar y su condición deben sugerir el proyecto de intervención que mejor los identifica.

---

<sup>142</sup> Vid. "Paisatge del conflicte, espai de diàleg". En: *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012. p. 52-65.

### 3.9 Otra periferia es posible

Con relación a los planteamientos expuestos en los apartados anteriores, conviene reseñar que la gran mayoría de los estudios y ensayos sobre los conceptos relacionados con "periferia", "área suburbana", "suburbio", "extrarradio"... se han venido realizando sobre grandes urbes y áreas metropolitanas, partiendo de la circunstancia de que es en los núcleos urbanos de grandes dimensiones, donde pueden producirse los fenómenos de nuevas centralidades, los grandes nodos metropolitanos, así como el desarrollo de grandes polígonos de viviendas, industriales y nuevos complejos terciarios (comerciales y de ocio, fundamentalmente), generadores, a su vez, de esos característicos espacios de frontera, generalmente denominados "descampado", "espacios intersticiales", "no-lugar", "terrain vague"...

Desde ese punto de vista, puede parecer que cuando nos referimos a la "periferia" estamos considerando necesariamente un territorio complejo y de gran magnitud.

En cambio, en torno a las áreas de borde, se desarrollan toda una serie de variables que no dependen necesariamente de la magnitud del área urbana que éstas perimetran.

En el caso que nos ocupa, los no-lugares se ven reducidos, en muchos casos y por fortuna, a las superficies verticales de las medianeras (descarnadas y a la vez sobrecargadas de publicidad) que conviven con los productivos terrenos de huerta que llegan hasta el mismo límite de la parcela urbana que les da la espalda.



Periferia norte de Valencia, junto a Tavernes Blanques. Las medianeras, fuera de toda lógica, como fondo de escena del paisaje de la huerta.

Fotografía del autor 2010

Por contraposición a la gran mayoría de los referentes estudiados, nos interesa especialmente la periferia de grano fino, aquella que no participa necesariamente de las grandes operaciones de transformación de suelo e infraestructuras territoriales. Aquella de tempo lento, que se ha ido forjando de forma paulatina, sin prestarle demasiada atención...

Por lo tanto, hablemos de la periferia "olvidada", de la periferia que apenas ha sido objeto de estudio y ensayo, de la pequeña escala, de la periferia de los pequeños municipios que no han tenido enti-

dad suficiente para soportar grandes actuaciones, bien sean residenciales, de nuevas actividades productivas o de grandes infraestructuras de comunicación.

Por último, tanto desde el punto de vista etimológico, como atendiendo a las diferentes manifestaciones que se han producido sobre la periferia, la lectura y definición de la misma se ha venido realizando desde el prisma del ámbito urbano, de la ciudad (no se entiende la periferia si no va referida a la ciudad), circunstancia que ha favorecido la imagen creada de espacio "residual" o de "marginal" (término proveniente de margen) cuando nos referimos a lo que queda fuera de la ciudad, la no-ciudad.

Pero creemos que, de forma análoga al planteamiento de Daniela Colafranceschi, la percepción de la periferia puede y debe dar un giro copernicano, estableciendo, como principal referente, el espacio rural sobre el que se asientan los nuevos espacios urbanos (en primera instancia, periféricos). La mirada debe producirse, en consecuencia, desde el campo.

Como afirmaba Sara Nadal<sup>143</sup>, la periferia ha estado asociada a un tiempo pasado, que fue, pero que puede volver a ser, y esto la convierte en objeto de posibilidades aún no exploradas.



Periferia norte de Valencia.  
El Monasterio de *Sant Miquel dels Reis*, como fondo de escena del paisaje de la huerta.  
Fotografía del autor 2010

«Disfruto de mi vida entre los centros y las periferias; soy simultáneamente periférico y central, pero me quedo con la periferia.» (Lefebvre, 1975<sup>144</sup>)

<sup>143</sup> Nadal, 2002. Op. cit.

<sup>144</sup> Vid. *Le temps des méprises*. Paris: Stock, 1975. [Edición en castellano (1976) *Los tiempos equívocos*. Barcelona: Kairós. 260p]



# 4

## LA HUERTA PERIURBANA: UNA UTOPÍA REALISTA



Huerta periurbana de Alboraya  
Fotografía del autor 2009



## 4.1 Consideraciones preliminares

Para titular el presente capítulo hemos querido hacer nuestro el oxímoron empleado por Pierre Donadieu, "una utopía realista"<sup>145</sup>, como contrapunto necesario para favorecer que la mirada y el proyecto de la periferia comience a producirse desde el espacio agrícola, conscientes de que esto supone, de partida, toda una declaración de intenciones.

Haciendo referencia a las diferentes intervenciones humanas que se realizan sobre el "medio natural" de los espacios periféricos, Capel<sup>146</sup> pone especial énfasis en las actuaciones sobre el espacio agrícola, un elemento del ecosistema humano que es también esencial para el equilibrio ecológico del planeta.

En su opinión, la importancia de la desaparición del suelo agrícola en torno a las ciudades deriva del hecho de que en general constituye el mejor suelo agrícola de la Tierra.

«Puede afirmarse que la desaparición de suelo agrícola en las periferias urbanas constituye una catástrofe. En especial la urbanización y la conversión en ciudad-jardín de las fértiles huertas mediterráneas, con sus ricos suelos aluviales y toda su carga histórica, constituye un hecho muy grave que habría que evitar, si es que ello es posible todavía.»  
(1991:107)

Así, a partir de los estudios sobre las gradaciones de intensidad agraria en torno a algunas ciudades europeas, y aplicándolo al caso particular de los espacios periurbanos, se constató que la actividad agraria era tanto más intensa cuanto más cerca se localiza de los centros urbanos expansivos, aunque no había acuerdo sobre si la intensificación agraria periurbana estaba más vinculada a la proximidad urbana, o a la aplicación de innovaciones tecnológicas y agronómicas (Valenzuela, 1985<sup>147</sup>).

En cualquier caso, parece claro que la posibilidad de contención de la expansión y penetración urbana indiscriminada, depende en gran medida de que las rentas obtenidas del suelo agrícola equilibren la presión que supone el atractivo por los nuevos usos urbanos, y para ello resulta necesaria la implementación de políticas activas por parte de la Administración, como podremos ver con el PATPHV.

«Sólo si se rompe el carácter residual de la agricultura periurbana, se podrá disponer de una eficaz barrera frente a

---

<sup>145</sup> Vid. *Campagnes urbaines*. Arles: Actes Sud - École Nationale Supérieure du Paysage, 1998. 224 p.

<sup>146</sup> Vid. Capel, 1991. Op. cit.

<sup>147</sup> Vid. Valenzuela, 1985. Op. cit.

este segundo ciclo de explotación del campo, consistente en la transferencia a él de una gama de usos de ascendencia urbana (residencia, industria, servicios, etc.), que en muchas ocasiones pueden simplemente ser considerados como "pseudoformas urbanas" (basureros, almacenes de chatarra, cementerios de automóviles, etc.).» (García-Bellido, 1984<sup>148</sup>)

Pero más allá del valor productivo de la huerta, ya en los años 80 se planteaba la necesidad de reconocer otros valores, como la defensa ecológica, la educación y el esparcimiento, de tal suerte que la envoltura agraria de la ciudad, además de servir para limitar selectivamente el crecimiento urbano, constituyera un marco no contaminante, una especie de "zona agrícola de protección ecológica", donde las prácticas agrícolas tendrían unas funciones preferentemente ambientales, consiguiendo, además, que la integración agricultura-ocio-educación aportase a la agricultura periurbana un complemento de renta nada despreciable (Valenzuela, 1985).

En un intento por ir más allá del mero trabajo de análisis, y asumiendo el compromiso propositivo que podían representar las aportaciones del colectivo de los geógrafos, Valenzuela apostaba por la revitalización de lo rural en un ámbito espacial en donde éste se hallaba en particular peligro, haciendo mención expresa del fenómeno de las parcelaciones ilegales de segunda residencia y de la progresiva implantación de usos recreativos.

«Así pues, el principio inspirador de toda intervención en los espacios periurbanos ha de ser la recuperación de su identidad, lo que supone asignar a lo rural que en ellos sobrevive un interés "per se", no como negación de lo que es urbanizable (Suelo No urbanizable como crípticamente se le denomina en la terminología urbanística al uso).» (1985:112)

En definitiva, se trataba de espacios muy complejos, conflictivos y amenazados, hasta el punto de que algunos urbanistas calificasen la problemática de la agricultura periurbana como "el gran reto del urbanismo moderno". (García-Bellido, 1984<sup>149</sup>)

Como posicionamiento antitético, surgieron los movimientos que Oriol Bohigas<sup>150</sup> denominó "ruralistas", cuyos principios apostaban por "ruralizar lo urbano", entendiendo por ello llevar a la ciudad la "sana" y "natural" estructura física y social del campo, y "disimular", en palabras de Bohigas, "los pretendidos defectos de la vida urbana con las pretendidas excelencias de la vida rural", dejando claro que este planteamiento no daba respuesta al progresivo de-

<sup>148</sup> Vid. "Modos alternativos de producción y consumo de espacio rural". En: *Jornadas sobre urbanismo y suelo rústico*. Murcia, 1984. 15 p. (texto inédito, citado por Valenzuela)

<sup>149</sup> *Ibíd.*

<sup>150</sup> Vid. *Reconstrucción de Barcelona*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1986. 201p.

terio del ámbito rural, dado que, además de no resolver los problemas urbanos, tampoco establecía estrategias o mecanismos de protección y fomento de la actividad agrícola.

«Con esta ideología se ha conseguido suburbializar –es decir, hacer “suburbanos”, menos urbanos- muchos sectores nuevos de nuestras ciudades. Los bloques de Bellvitge o de la Ciudad Meridiana, en Barcelona, las *Villes nouvelles*, en París, o el interminable caos de la reconstrucción urbana de Alemania fueron concebidos como unas alegres residencias en medio de un espacio verde continuo y han acabado siendo unos monstruos sin parentesco ninguno con la tradición urbana ni con la tradición rural.

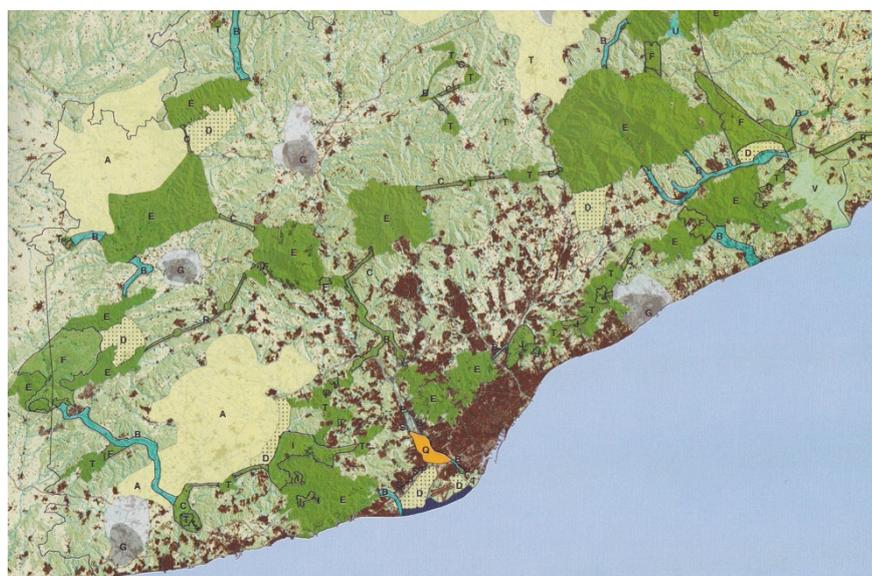
Ante el eslogan de “ruralizar la ciudad”, los “urbanitas” deberíamos esgrimir el de “urbanizar la ciudad”. Es decir, reconstruir los elementos típicamente urbanos –la calle, la plaza, el jardín- en estos sectores donde la ciudad “pierde su nombre”, es decir, su imagen y su capacidad de significación colectiva.» (1986:189)

Debemos destacar, en cualquier caso, el incremento de trabajos y estudios que ponen de relieve (incluso cuantifican) los valores y las aportaciones que ha supuesto la proximidad de los terrenos agrícola a los núcleos urbanos (Donadieu, 1998; Muñoz, A. 2008, Farina, 2013; Simón et al., 2014). Aportaciones que, por desgracia, sólo suelen ir en un sentido (campo-ciudad), dado que la ciudad, lejos de aportar, genera una serie de servidumbres, conflictos y efectos negativos sobre el entorno agrícola, tales como contaminación (ambiental, del agua y del suelo), deterioro de las estructuras agrícolas, deterioro de la imagen de los cultivos por la construcción de cercados de los campos con material de desecho (puertas, somieres, etc.) protegiéndose de los intrusos, y expectativa de desarrollo urbanístico con el consecuente abandono de los cultivos (bien inducido, bien por cambio de titularidad de los terrenos a manos de operadores inmobiliarios).

Por el contrario, el espacio agrícola, más allá de los valores históricos, paisajísticos y culturales, constituye un recurso ambiental de gran valor (mejora del clima local, absorción de CO<sub>2</sub>, etc.) y desempeña funciones estructurales clave en el equilibrio territorial de las áreas metropolitanas y de sus espacios periurbanos, en particular.

## 4.2 Caracterización del fenómeno periurbano

Partiendo de la preceptiva e ineludible visión territorial y metropolitana, consideramos especialmente oportuno el enfoque y planteamiento metodológico del denominado “mosaico territorial”, término acuñado por Richard Forman<sup>151</sup>, y que posteriormente aplicaría al estudio para la región metropolitana de Barcelona<sup>152</sup>, en el que, partiendo de los principios básicos de la ecología del paisaje (inspiradores, a su vez, de la metodología del PATPHV), plantea un total de nueve “modelos espaciales” que garanticen la sostenibilidad futura del territorio estudiado.



9 Modelos principales para la región metropolitana de Barcelona

Fuente: Forman, 2004. Op. cit.

1. La red esmeratada	R Conector con pequeños espacios naturales	2. Producción de alimentos para el futuro	4. La rica cuenca del Tordera	6. La apertura al río de Barcelona	8. Modelos mejorados para pequeños entornos clave que se repiten abundantemente por la región
C Conector verde	S Estrecho conector con pequeños espacios naturales	A Gran pasaje agrícola	V Área especial de zonas húmedas y cultivos familiares	Q Gran parque	
E PEIN	T Pequeño PEIN	D Parque agro-natural	5. Un río Llobregat y su delta mejorados	7. Áreas especiales para fomentar o minimizar el crecimiento	9. Modelos que proporcionan flexibilidad y estabilidad para el futuro
F Zona de reconexión		3. Cintas verdiazules para los arroyos		G Área de crecimiento con parques y transporte público	
I Protección para reforzar PEIN		B Conector verdiazul			
J Protección para larga conexión		U Protección de cuencas			
P Pequeño espacio natural					

Dicho enfoque, no obstante, supone una distancia escalar excesiva que no permite interpretar, con la suficiente aproximación, la conformación de los espacios periurbanos y las interferencias que producen las dinámicas urbanas en el ámbito rural.

En este sentido, además del enfoque territorial, la complejidad del fenómeno periurbano requiere una metodología específica para su interpretación y representación, que permita y facilite su lectura y comprensión por parte de los agentes que intervienen en la planificación urbanística y territorial, y evitar, de este modo, una visión excesivamente simplificada (en el mejor de los casos), estereotipa-

<sup>151</sup> Vid. *Land Mosaics: The Ecology of Landscapes and regions*. Nueva York y Cambridge: Cambridge University Press, 1995.

<sup>152</sup> Vid. Forman, Richard T.T. *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Gustavo Gili S.A. / Barcelona Regional, 2004. 150 p.

da o “virtual”, a partir de imágenes bucólicas excepcionales (Abadía, 2003<sup>153</sup>).

Así, los espacios libres periurbanos responden a una serie de actividades muy diversas, algunas adecuadas y otras muchas inadecuadas, que, muchos años antes (y sin necesidad de tecnología cartográfica) preveía Nicolau M. Rubió i Tudurí:

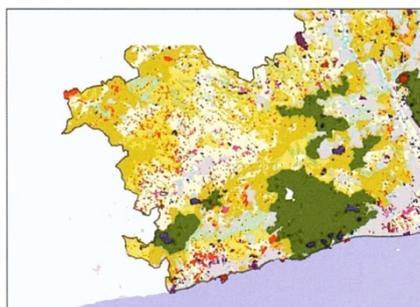
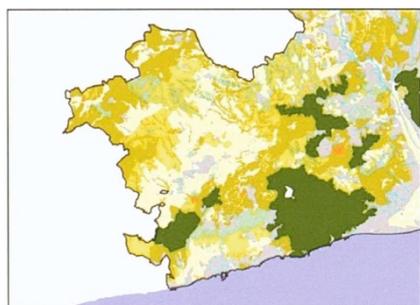
«Preveiem el futur, si no, un dia vindrà que els forasters que entrin al nostre país s'esgarrifaran de trobar-hi un garbuix inextricable de fàbriques, carreteres, pous de mines, hortes, cases fils elèctrics, cementiris, etcètera, entre els quals no restarà un pam de net» (Rubí i Tudurí, 1930<sup>154</sup>)

El fenómeno periurbano está constituido principalmente por las actividades situadas en el Suelo No Urbanizable (en adelante, SNU), aunque debido a su naturaleza compleja y dinámica, también deben incluirse actividades incluidas en otros regímenes del suelo colindantes, como el Urbano no consolidado o el Urbanizable.

Por otro lado, deben introducirse nuevas variables que permitan identificar y cuantificar correctamente el fenómeno periurbano, como ocurre con el grado de ocupación de una parcela, que debe ir más allá de la propia edificación. En consecuencia, Xavier Abadía propone diferenciar las siguientes categorías:

- Superficie transformada: prácticamente libre de edificación y manteniendo las funciones ecológicas previas (forestal, agrícola, fluvial o litoral)
- Superficie artificializada: libre de edificación pero con alteración de la cobertura vegetal o impermeabilización del suelo.
- Superficie consolidada o edificada.

Tras realizar una interpretación del fenómeno periurbano atendiendo a estas nuevas variables, y considerando la “superficie artificializada” como unidad cartográfica básica (identificada mediante la fotointerpretación), se constata el predominio actual de los factores extrínsecos (proximidad al núcleo urbano, precio del suelo, accesibilidad a las infraestructuras) como factores dominantes de localización, frente a los intrínsecos (relieve, usos agrícolas, hidrografía) que han sido, hasta el momento, los factores tradicionales de localización.



Visión “virtual” y “real” del territorio.

Fuente: Abadía, 2003. Op. cit.

<sup>153</sup> Vid. “El fenomen periurbà a l’Àrea Metropolitana de Barcelona”. En: *Perspectives territorials*, n<sup>o</sup>5. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 2003. p. 91-112.

<sup>154</sup> *Ibíd.* Citado por Xavier Abadía.

La necesidad de interpretar el territorio mediante estos nuevos parámetros, evidencia la deficiencia de la actual legislación del suelo, que ha fomentado un tratamiento residual y permisivo del SNU, y cuyas categorías de Clasificación del suelo (Urbano, Urbanizable y SNU), no responden a la naturaleza sistémica, compleja y dinámica del fenómeno periurbano. Al respecto, Abadia sugiere sustituir la denominación de Suelo Urbano o Urbanizable, por la de "Suelo artificializado o artificializable".

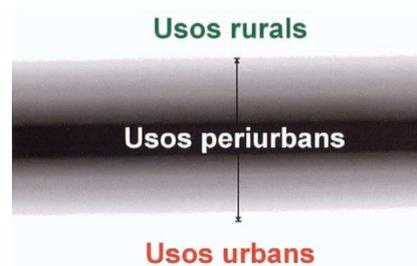
Del mismo modo, la frontera entre el carácter estrictamente urbano y el rural resulta cada día más difusa, en la medida en que determinados usos tradicionalmente rurales dejan de serlo a causa de la industrialización de los sistemas productivos aplicados y la alteración física que provoca (como ocurre con la implantación indiscriminada de invernaderos), y usos antiguamente muy industrializados pierden agresividad con relación a su arquitectura y sus procedimientos.

Por este motivo, los instrumentos vigentes no disponen de la suficiente flexibilidad para asumir un tipo de comportamientos tan diverso y dinámico, motivo por el cual las actividades periurbanas encuentran su localización en los espacios más frágiles.

A este respecto, se puede concluir que el fenómeno periurbano no es únicamente el resultado de la respuesta a nuevas necesidades planteadas por un proceso de evolución de las aglomeraciones urbanas o metropolitanas, sino también el reflejo del conjunto de carencias de los sistemas administrativos y de los instrumentos urbanísticos que generan y controlan el proceso de transformación (Abadia, 2003).

Desde otro punto de vista, en el seno del *Grupo de Investigación en Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad* (en adelante, GIAU+S) de la Universidad Politécnica de Madrid, se ha desarrollado un trabajo centrado en la "integración de los espacios agrarios periurbanos en la planificación urbana y territorial, desde el enfoque de los servicios de los ecosistemas"<sup>155</sup>, que dan soporte a la biodiversidad, al abastecimiento, a la regulación ambiental y ecológica, y al patrimonio cultural.

El objetivo del proyecto consiste en definir una serie de metodologías y herramientas prácticas que permitan integrar los espacios agrarios periurbanos en el sistema urbano-territorial, con el fin de mejorar la calidad de vida y el bienestar de la población, frenar la pérdida de biodiversidad y mejorar la capacidad de respuesta de las ciudades y sus territorios ante el cambio climático, reduciendo



**Franja difusa del fenómeno periurbano**

Fuente: Abadia, 2003. Op. cit.

<sup>155</sup> Vid. Simón, et al., 2012. *Urbanismo y sistemas agrarios periurbanos*. Madrid: Maireia Libros, 2012. 30 p.

<http://www2.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/blogs/paec-sp/es/paec-sp/2012-2014-paec-sp/>

su dependencia de los combustibles fósiles y aumentando su resiliencia.

Con esta finalidad, tratan de dilucidar si el enfoque de servicios de los ecosistemas, aplicado a la planificación espacial a través de los instrumentos de ordenación urbanística y territorial, puede ser útil para contribuir a la preservación de los espacios agrarios periurbanos, adoptando la siguiente terminología:

- Ecosistema: Una unidad de organización biológica, conjunto de plantas, animales y microorganismos que interactúan con el entorno físico, estableciéndose flujos de energía y materia. Los ecosistemas se caracterizan por su composición, estructura, relaciones y funcionamiento.
- Servicios de los ecosistemas: Aquellas actividades o bienes generados por un ecosistema que satisfacen necesidades humanas y contribuyen al bienestar de la sociedad.
- Beneficios de los ecosistemas: Se entienden como el impacto de los servicios de los ecosistemas en la satisfacción de las necesidades. No necesariamente toda la sociedad se beneficia homogéneamente de los servicios que presta el ecosistema.

En la investigación se han empleado las siguientes categorías de ecosistemas:

- Ecosistemas productivos (ecosistemas jóvenes en los que prima la producción)
- Ecosistemas protectores (ecosistemas maduros en los que prima la protección, la estabilidad y la calidad)
- Ecosistemas urbano-industriales (improductivos)

Con relación a los resultados y conclusiones, por un lado, se ha constatado el reconocimiento de los servicios culturales (identidad, recreación) por parte los diferentes actores que intervienen en la planificación urbana, aunque falta su vinculación a las prácticas agrícolas. En lo que respecta a los servicios de regulación (almacenamiento de CO<sub>2</sub>, calidad del agua) apenas se han abordado desde la ordenación del territorio, mientras que los servicios de apoyo (biodiversidad) se han asociado principalmente con las áreas naturales.

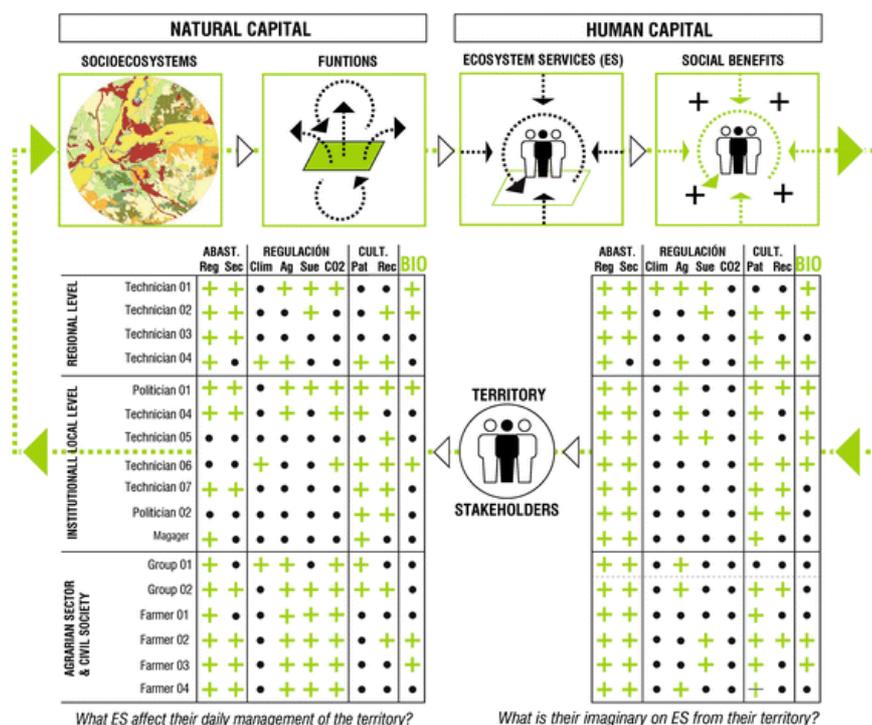


Diagrama-síntesis de resultados.  
Fuente: Simón et al., 2014. Op. cit.

Por otro, se constata cómo la mayoría de los técnicos son reacios a los cambios, mientras que los nuevos agricultores y la sociedad civil exigen un nuevo enfoque holístico. Esta actitud reacia al cambio y la comprensión inadecuada de servicios de los ecosistemas, hacen imprescindible adoptar un enfoque integral a través de un proceso participativo de planificación urbana (Simón et al., 2014<sup>156</sup>).

Finalmente, y con relación al ámbito de lo que podemos considerar espacio periurbano, aunque ha habido intentos de delimitación como la que proporcionó en 1979 la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), según la cual se establecían unos radios que oscilaban entre 10km y 20km atendiendo al número de habitantes (entre 50.000 y 200.000), la imprecisión e indeterminación de sus límites no ha permitido, hasta la fecha, fijar una referencia conceptual y una metodología de delimitación geográfica clara y compartida (Simón, et al., 2012<sup>157</sup>).

<sup>156</sup> Vid. *Pathways towards the integration of periurban agrarian ecosystems into the spatial planning system*. Springer International Publishing AG, 2014. <http://link.springer.com/article/10.1186/s13717-014-0013-x/fulltext.html>

<sup>157</sup> Vid. Simón, et al., 2012. Op. cit.

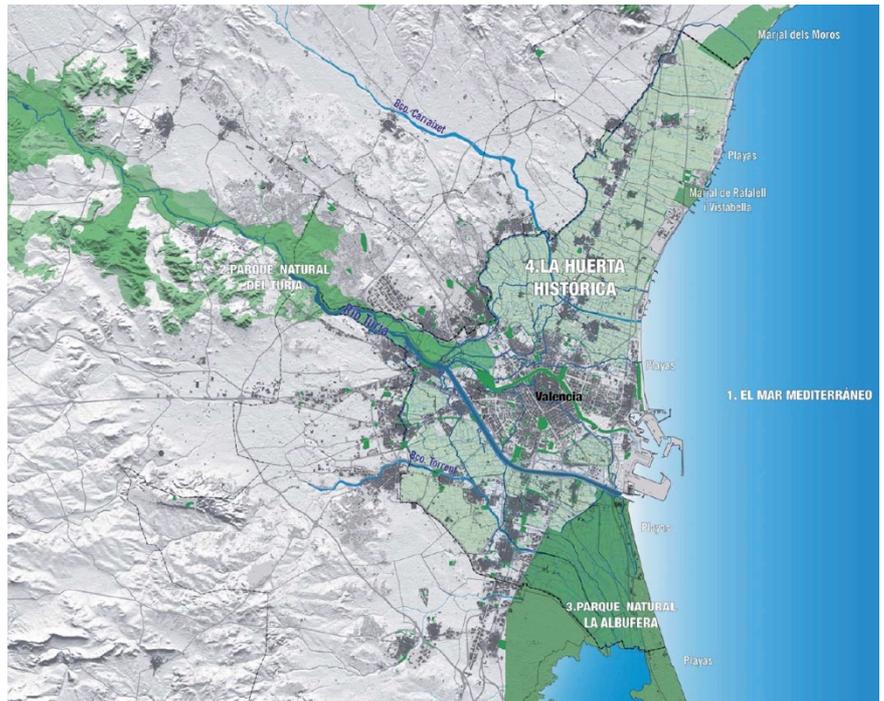
### 4.3 La Huerta periurbana del Área Metropolitana de Valencia



6 Huertas metropolitanas de Europa (Informe Dobris 1995).  
Fuente: Muñoz, A., 2009. Op. cit.

Como señala Ignasi Aldomà<sup>158</sup>, pese a muchas de sus características comunes, no podemos englobar todos los espacios agrícolas periurbanos en una misma categoría. En particular, la denominada “huerta”, presente en un gran número de ciudades mediterráneas, cobra un especial significado, por representar un sistema de cultivo asociado a una infraestructura hidráulica histórica (en ocasiones, milenaria), cuya estructura de acequias se nutre de las cuencas fluviales próximas a las ciudades.

En el caso que nos ocupa, contamos con una huerta mediterránea de antecedentes romanos, y trazada con esmero en la época andalusí y el final de la Edad Media. Paisaje frágil y no exento de riesgos y amenazas. Según la Agencia Europea del Medio Ambiente (Informe Dobris, 1995), sólo quedan seis espacios de huerta mediterránea de magnitudes similares (Muñoz, A. 2009a<sup>159</sup>).



Los 4 grandes Paisajes del AMV.  
1. Mar Mediterráneo  
2. Parque Natural del Turia  
3. Parque Natural de la Albufera  
4. Huerta Histórica de Valencia  
Fuente: Muñoz, A., 2009. Op. cit.

En síntesis, el AMV cuenta con cuatro paisajes de calidad que comparten el agua como argumento central. Al oeste, el río Turia, responsable último de la llanura sedimentaria de la huerta y de su riego. Al este, el mar Mediterráneo forma un litoral de extensas playas con valiosos cordones dunares. Al sur, la Albufera de Valen-

<sup>158</sup> Vid. “La preservació i l’adaptació de l’agricultura en els espais periurbans. L’exemple del Regadiu de Manresa”. En: *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012. p. 190-215.

<sup>159</sup> Vid. *Plan de la Huerta de Valencia. Un paisaje cultural milenario. Vol. 1 Estrategias de preservación y gestión*. Valencia: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, 2009. 170p.

cia, separada del mar por la estrecha restinga del Saler. Por último, rodeando la ciudad de Valencia y conectando los otros tres paisajes, la huerta.

«Su agua humanizada alimenta, de una parte, las acequias que forman el Tribunal de las aguas, y , de otra, la Real Acequia de Moncada. Se subdivide en *filloles*, *braçals* y *ramals*; salva desniveles con *aqüeductes* o *canos*; es distribuida y regulada mediante *partidors*, *llengües*, *feses*, *albellons*, *rolls*, *boqueres*, etc. El agua, en fin, riega la tierra, da vida a los cultivos y permite un paisaje cultural único. Sin embargo, de los cuatro paisajes del agua, la huerta es el único que carece de protección adecuada.» (Muñoz, A., 2009a:6<sup>160</sup>)



Acequias principales y secundarias de la Huerta de Valencia

Fuente: Muñoz, A., 2009a. Op. cit.

<sup>160</sup> Vid. Muñoz, A., 2009a. Op. cit.

## ¿POR QUÉ ES VALIOSA LA HUERTA?

### POR SU VALOR PATRIMONIAL, HISTÓRICO, PAISAJÍSTICO Y CULTURAL

**1** FORMA PARTE DE LA MEMORIA E IDENTIDAD HISTÓRICA DE VALENCIA Y SU ÁREA METROPOLITANA, A LA QUE SINGULARIZA GRACIAS AL PAISAJE, EL PATRIMONIO CONSTRUÍDO Y LA CULTURA ARTESANAL.



**2** ES UN PAISAJE VIVO: DESDE EL SIGLO XII ESTÁ CULTIVADA Y VINCULADA A UNA INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA HISTÓRICA.



**3** QUEDAN TAN SOLO CINCO ESPACIOS MÁS DE HUERTA MEDITERRÁNEA EN EUROPA, TODOS ELLOS AMENAZADOS A DESAPARECER DEBIDO AL CRECIMIENTO URBANO Y A LOS CAMBIOS SOCIOECONÓMICOS. POR TANTO, EL INTERÉS DE LA HUERTA DE VALENCIA NO ES SOLO LOCAL O REGIONAL, SINO MUNDIAL.



### PATPHV. Valores de la Huerta de Valencia.

Fuente: Muñoz, A., 2009. Op. cit.

Por lo tanto, la Huerta de Valencia es un paisaje cultural milenario, producto de la historia, que forma parte de las señas de identidad de la ciudad de Valencia y su entorno metropolitano, como espacio agrícola periurbano. Tiene, a su vez, el potencial para desempeñar la siguientes funciones:

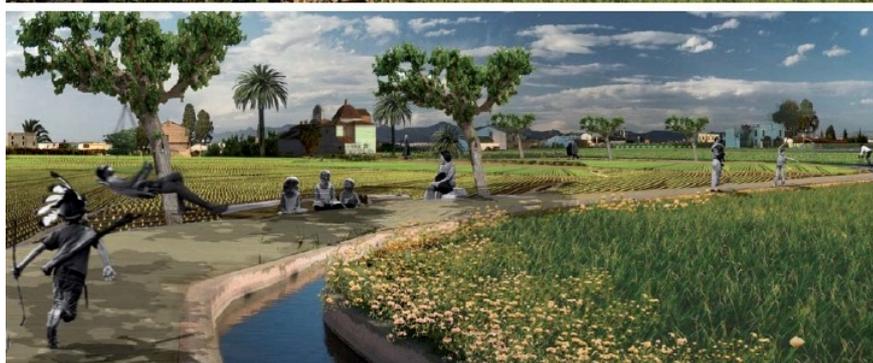
- Función conformadora del espacio periurbano, evitando las conurbaciones.
- Función medioambiental y de prevención de riesgos naturales.
- Función recreativa y social



**1 FUNCIÓN ARTICULADORA DE LOS GRANDES ELEMENTOS DE PAISAJE DEL ÁREA METROPOLITANA. FUNCIÓN CONFORMADORA DEL ESPACIO PERIURBANO, EVITANDO LOS CONTINUOS URBANIZADOS.**



**2 FUNCIÓN MEDIOAMBIENTAL Y DE PREVENCIÓN DE RIESGOS NATURALES, MEDIANTE ÁREAS DE LAMINACIÓN QUE SIRVAN DE DEFENSA FRENTE A INUNDACIONES; MEJORA DEL MICROCLIMA AL PERMITIR EL PASO DE BRISAS MARINAS; ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO CON LA ABSORCIÓN DE GRANDES CANTIDADES DE CO<sub>2</sub> POR LA BIOMASA QUE PRODUCE, ETC.**



**3 FUNCIÓN RECREATIVA Y SOCIAL, OFRECIENDO UN ESPACIO LIBRE QUE ALBERGUE ESPACIOS VERDES E ITINERARIOS PARA EL DISFRUTE DE LOS RESIDENTES Y VISITANTES DEL ÁREA METROPOLITANA.**

PATPHV. Funciones de la Huerta de Valencia.

Fuente: Muñoz, A., 2009. Op. cit.



Vista aérea de la Huerta de Alboraiá (Valencia)

Fuente: Conselleria Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, 2010

No obstante, estas imágenes convertidas en referente idealizado de los valores de la Huerta, contrastan con la situación real de la huerta periurbana donde la influencia urbana es más fuerte por su inmediatez física a los núcleos urbanos, y en la que se evidencian las tensiones no resueltas entre la ciudad y el espacio agrícola.



Vista aérea del (des)encuentro entre la ciudad y la huerta, al norte del barrio de Benimaclet (Valencia)

Fotografía: Francesc Jarque

Fuente: *Las observaciones de Cavanilles doscientos años después. Libro Segundo*. Valencia: Fundación BANCAJA, 1996

Ya fueron testimonio de este desencuentro las palabras de Julio Lacarra y Ximo Sánchez<sup>161</sup>, cuando, revisando hace veinte años las geografías y territorios que recorrió y describió el naturalista Cavanilles 200 años antes, se referían a la relación entre la Huerta y la ciudad de Valencia en estos términos:

«La simbiosis entre la ciudad y la huerta, que Cavanilles describe, está rota. La ciudad sólo ve ciudad, apenas se alimenta de aquella, que sólo produce algunas hortalizas y poco más; en cambio la utiliza como almacén y cloaca.» (1996:88)

Por desgracia, a partir de los años 70, los propios huertanos han mirado con frecuencia el crecimiento de la ciudad con la expectativa creada de conseguir las plusvalías que podía proporcionar su venta como solar edificable, provocando en ellos un progresivo desarraigo de la tierra.

<sup>161</sup> Vid. *Las observaciones de Cavanilles doscientos años después. Libro Segundo*. Valencia: Fundación BANCAJA, 1996. 320p.

En la actualidad, y agravado por las tensiones que generó la nefasta década de la burbuja inmobiliaria (1998-2008), el AMV ha sufrido una rápida y profunda transformación, en la que la presión urbanística e infraestructural ha estado presente en todo el ámbito metropolitano<sup>162</sup>, incrementando las expectativas de crecimiento rápido. Esta circunstancia, unida al envejecimiento generalizado de la población, ha agravado la tendencia al abandono de la actividad agrícola, sin la cual el carácter básico cultural de la huerta desaparecería.

Los estudios realizados por los expertos en el marco del PATPHV, han puesto de manifiesto el riesgo de desaparición acelerado, a partir del análisis de los cambios de uso del suelo reflejados en las serie histórica de ortofotografías aéreas, constatando en 2006 una alarmante pérdida del 30% de la huerta histórica.

Por otro lado, desde que se truncase el histórico equilibrio entre la ciudad y la huerta, se han ido generando graves disfunciones en el sistema hidráulico, como la provocada por, los vertidos de aguas residuales sobre la red de riego, afectando negativamente a la calidad ambiental de la huerta y los ecosistemas asociados (Muñoz, A. 2009).

Otro de los problemas actuales lo constituye el deterioro del paisaje visual de la huerta, en el que han incidido negativamente los siguientes factores:

- El crecimiento urbano sobre los terrenos de huerta, agravado por el fenómeno de la conurbación.
- La construcción de infraestructuras viarias y ferroviarias en la huerta (acentuado por la elevación sobre taludes).
- Los tendidos telefónicos y eléctricos
- Las construcciones no tradicionales (fundamentalmente naves industriales y agrícolas).
- La proliferación de carteles publicitarios y anuncios, siempre cercanos a las vías de comunicación.
- El abandono de los campos y su posterior degradación.
- El abandono de las residencias tradicionales de la huerta.

---

<sup>162</sup> Esta presión alcanzaría, a su vez, a la esfera política, provocando la paralización *sine die* del PATPHV.

Afortunadamente, como afirmaban Lacarra y Sánchez<sup>163</sup>, la ciudad ha comenzado a mirar a la huerta como algo que valdría la pena recuperar para vivir con más calidad y, al mismo tiempo, entre los huertanos y los habitantes de la ciudad surgen movimientos de defensa de la tierra, con el objeto frenar y evitar su progresiva absorción por la ciudad.

«El potencial paisajístico de la huerta sólo necesita para manifestarse que nos fijemos en ella. Visitarla, leyendo a Cavanilles, es un buen ejercicio para su planificación futura.» (1996:94)



Vista aérea del borde norte de Alborià  
Fuente: Bing Maps 2009

#### 4.4 El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia.

Emanado de la LOTPP<sup>164</sup>, constituye el principal referente documental y normativo (aunque todavía pendiente de aprobación definitiva), tanto por contenido como por ámbito geográfico, que ha sabido aunar la premisa de preservar los valores históricos, paisajísticos y culturales de la Huerta, con los programas necesarios para garantizar la continuidad de la actividad agrícola.

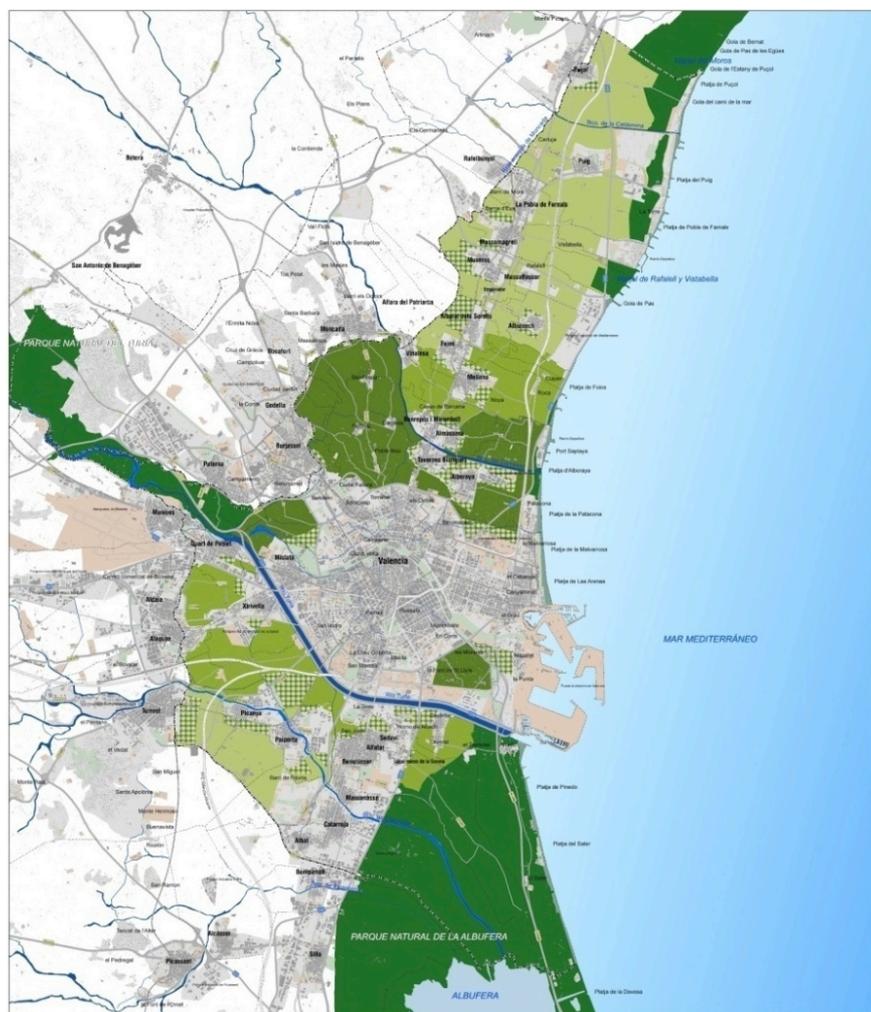
En este sentido, el objetivo central del PATPHV consiste en compatibilizar la protección y la puesta en valor de la Huerta, con un desarrollo urbano y socioeconómico sostenible de un territorio que abarca 24.000 hectáreas con una población beneficiada de 1.800.000 habitantes residentes y 3 millones de visitantes.

«El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta propone la protección y ordenación de los espacios agrarios ligados al regadío histórico de la Vega del Turia y plantea

<sup>163</sup> Vid. Lacarra; Sánchez; Jarque, 1996. Op. cit.

<sup>164</sup> Vid. Art. 22 de la Ley 4/2004 de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje de la Comunidad Valenciana, en el que se establece la necesidad de contar con un Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia.

fórmulas sostenibles de gestión y financiación que mejoren la rentabilidad de la actividad agraria y la calidad de vida del agricultor, sin duda, el gran protagonista del Plan.» (PATPHV, 2010)



#### PATPHV. Propuesta de Zonificación.

Fuente: Conselleria Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, 2010

En paralelo al programa agrícola y modelo de protección, se ha activado actividades lúdicas y de ocio y un *Programa de Optimización del Regadío y Mejora de la Calidad de las Aguas*.

El objetivo principal se subdivide, a su vez, en los siguientes cinco objetivos secundarios:

- Objetivo 1. Modificar el modelo de desarrollo actual bajo pautas de sostenibilidad
- Objetivo 2. Mantener la actividad agrícola y el paisaje de la Huerta
- Objetivo 3. Revitalizar la Huerta introduciendo nuevas actividades económicas

- Objetivo 4. Proteger y poner en valor los recursos de la Huerta
- Objetivo 5. Promover el uso y disfrute público de la Huerta

Para la consecución de dichos objetivos se definen las siguientes estrategias, entre las que destacamos la que hace referencia a la "Integración paisajística de las infraestructuras y de los bordes urbanos" y la relativa a las "sinergias huerta-ciudad".

- Estrategia 1. Definir la Infraestructura Verde de la Huerta de Valencia
- Estrategia 2. Orientar el desarrollo hacia las zonas más aptas
- Estrategia 3. Buscar fórmulas de gestión territorial alternativas
- **Estrategia 4.** Integración paisajística de las infraestructuras y de los bordes urbanos
- Estrategia 5. Mejorar la competitividad y rentabilidad de las explotaciones agrícolas
- Estrategia 6. Establecer medidas compensatorias a la actividad agrícola.
- Estrategia 7. Introducir nuevos usos terciarios en la Huerta.
- Estrategia 8. Poner en valor el patrimonio de la Huerta para su disfrute público.
- **Estrategia 9.** Generar sinergias Huerta-ciudad.
- Estrategia 10. Potenciar la Huerta como espacio de ocio.

Reproducimos, a continuación, aquellas determinaciones del PATPHV contenidas en los Planos de Ordenación que son de aplicación a los municipios pertenecientes al ámbito de estudio.

- PO-01 Propuesta de Zonificación
- PO-05 Infraestructura Verde
- PO-06 Clasificación PATPHV



**Proyecto** PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE PROTECCIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA\_Propuesta de Plan  
Abril 2010

**Documento** PLANOS DE ORDENACIÓN

**Plano** PO 01 PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN PATHV



- Leyenda**
- Carreteras
  - Caminos rurales
  - Ferrocarril
  - AVE en ejecución
  - Metro superficial
  - Edificación
  - Hidrología
  - Acequias madre
  - - - Ámbito estricto
  - - - Ámbito ampliado
  - - - Límites municipales
- Planamiento Urbanístico Vigente (Suelo urbano/ Suelo urbanizable)**
- Residencial/Terciario/Industrial
- Planamiento Urbanístico Vigente y en Tramitación**
- Dotacional/Equipamientos
  - Dotacional/Zonas verdes
  - Dominio público marítimo-terrestre
  - Dominio público hidráulico
- Áreas de Protección**
- H1. Huerta de Protección Especial Grado 1
  - H2. Huerta de Protección Especial Grado 2
  - H3. Huerta de Protección Agrícola Grado 3
  - EVN. Espacios de valor natural
- Otras áreas**
- Áreas de reserva



**Proyecto** **PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE PROTECCIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA\_Propuesta de Plan** Abril 2010

---

**Documento** **PLANOS DE ORDENACIÓN**

---

**Plano** **PO 05 INFRAESTRUCTURA VERDE PATHV**

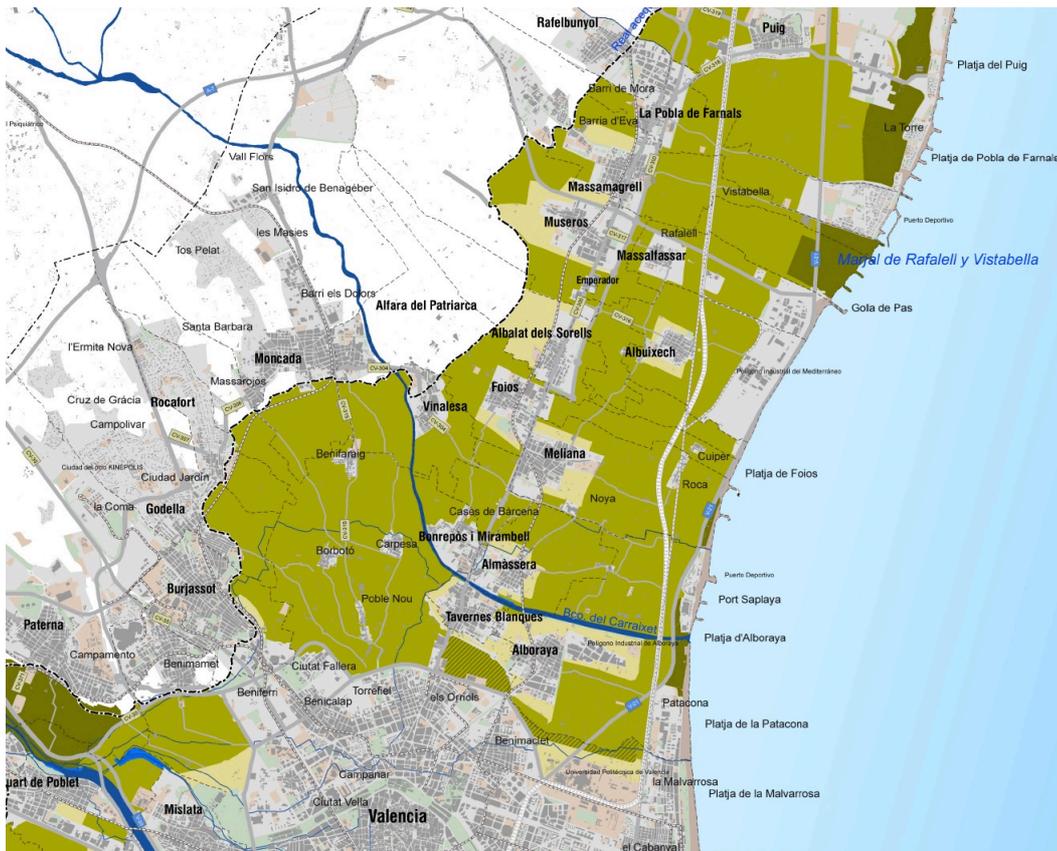
---

0 500 1.000 2.000 3.000 N  
E. 1:50.000

Metros

**Leyenda**

<ul style="list-style-type: none"> <li>— Carreteras</li> <li>— Caminos rurales</li> <li>— Ferrocarril</li> <li>— AVE en ejecución</li> <li>— Metro superficial</li> <li>■ Edificación</li> <li>— Hidrología</li> <li>— Acequias madre</li> <li>- - Ámbito estricto</li> <li>- - Ámbito ampliado</li> <li>- - Límites municipales</li> </ul>	<p><b>Planeamiento Urbanístico Vigente (Suelo urbano/Suelo urbanizable)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Residencial/Terciario/Industrial</li> </ul> <p><b>Áreas de Protección</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ H1. Huerta de Protección Especial Grado 1</li> <li>■ H2. Huerta de Protección Especial Grado 2</li> <li>■ H3. Huerta de Protección Agrícola Grado 3</li> <li>■ EVN. Espacios de valor natural</li> </ul> <p><b>Otras áreas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Áreas de reserva</li> </ul> <p><b>Conexiones</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Ventanas al mar</li> <li>➔ Corredores ecológicos y funcionales</li> <li>➔ Corredor Acequia de Moncada</li> <li>➔ Vectores de conexión</li> </ul>
---	--



Proyecto **PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE PROTECCIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA\_Propuesta de Plan**

Abril 2010

Documento **PLANOS DE ORDENACIÓN**

Plano **PO 06 CLASIFICACIÓN PATPHV**



Leyenda

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Carreteras</li> <li>— Caminos rurales</li> <li>— Ferrocarril</li> <li>— AVE en ejecución</li> <li>— Metro superficial</li> <li>— Edificación</li> <li>— Hidrología</li> <li>— Acequias madre</li> <li>— Ámbito estricto</li> <li>— Ámbito ampliado</li> <li>— Límites municipales</li> </ul> | <p><b>Planeamiento Urbanístico Vigente (Suelo urbano/ Suelo urbanizable)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Residencial/Terciario/Industrial</li> </ul> <p><b>Planeamiento Urbanístico Vigente y en Tramitación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dotacional/Equipamientos</li> <li>Dotacional/Zonas verdes</li> <li>Dominio público marítimo-terrestre</li> <li>Dominio público hidráulico</li> </ul> <p><b>Clasificación PATPHV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Suelo no urbanizable protegido HUERTA</li> <li>Suelo no urbanizable protegido NATURAL</li> <li>PQL-HUERTA</li> <li>Clasificación PLANEAMIENTO VIGENTE</li> </ul> |
|---|--|

A partir de los Planos de *Zonificación* (PO-01) y *Clasificación* (PO-06), el PATPHV recoge, de forma individualizada para cada municipio, la clasificación y zonificación que establece para el suelo No Urbanizable Protegido Natural (EVN) o de huerta (H). Dentro de las áreas de protección de huerta se prevé una zonificación, en función de los objetivos de calidad pretendidos, estableciendo tres niveles: Huerta de Protección Especial Grado 1 (H1), Huerta de Protección Especial Grado 2 (H2) y Huerta de Protección Agrícola Grado 3 (H3). El régimen de usos y actividades para las diferentes áreas de protección (EVN, H1, H2, H3) viene establecido en la normativa del Plan.

Reproducimos, a continuación, la ficha en la que figuran algunos de los municipios objeto de estudio.

### TAVERNES BLANQUES

plano de detalle ZONIFICACION DEL PATPH\_ Ver PLANO DE ORDENACION 1

plano de detalle CLASIFICACION DEL PATPH\_ Ver PLANO DE ORDENACION 6

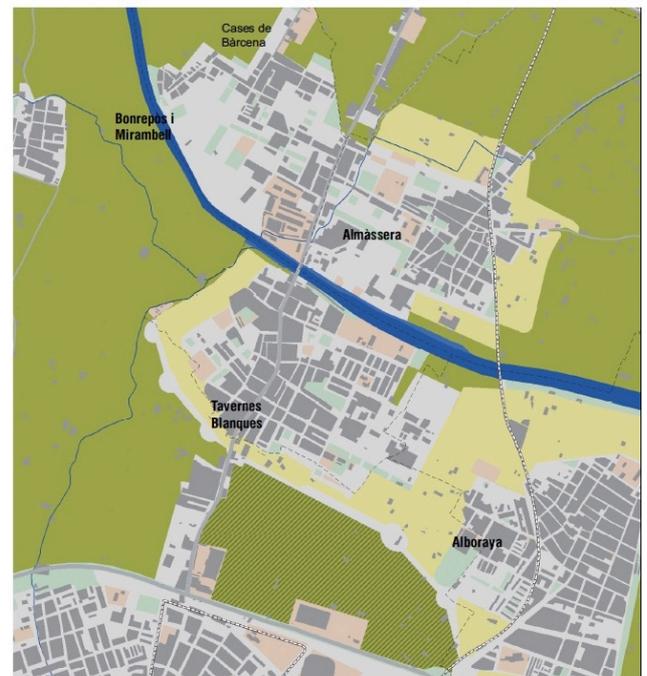


**Áreas de Protección**

- H1. Huerta de Protección Especial Grado 1
- H2. Huerta de Protección Especial Grado 2
- H3. Huerta de Protección Agrícola Grado 3
- EVN. Espacios de valor natural

**Otros áreas**

- Áreas de reserva



**Clasificación PATPHV**

- Suelo no urbanizable protegido HUERTA
- Suelo no urbanizable protegido NATURAL
- POL. HUERTA
- Clasificación PLANEAMIENTO VIGENTE

Con relación a la **Estrategia 4. Integración paisajística de las infraestructuras y de los bordes urbanos**, el objetivo 11 de la ETCV (“Proteger el paisaje como activo cultural, económico e identitario”) reconoce elementos del territorio que requerirán una ordenación paisajística especial, como son las zonas de borde de los tejidos urbanos y los espacios periurbanos, así como los contactos entre el litoral y los sistemas fluviales claves en la cualificación de los espacios costeros.

A su vez, la ETCV asigna a la futura gestión del paisaje de los sistemas agrarios culturales, la consideración de medidas específicas de protección de elementos articuladores del territorio tales como la estructura parcelaria, la red de caminos rurales o el tipo de hábitat.

Tal y como adelantábamos en el capítulo introductorio, el PATPHV, en la medida en que los bordes urbanos son elementos determinantes en la configuración y en la percepción de la Huerta, considera necesario proteger la imagen de los núcleos urbanos rodeados del paisaje de Huerta, integrando las infraestructuras de borde para que no generen una barrera visual. A su vez, el diseño de estas infraestructuras debe asegurar una adecuada transición entre la Huerta y la ciudad, al tiempo que permite el disfrute visual hacia la Huerta.

Para una correcta integración paisajística de los nuevos crecimientos urbanos y de las infraestructuras, el PATPHV propone una serie de directrices, de las que recogemos la relativa al tratamiento de los bordes urbanos:

*2. Debe establecerse condiciones urbanísticas para todos los desarrollos de suelo urbanizable, a fin de asegurar su integración paisajística. Se prestará especial atención a aquellos crecimientos que configuran los bordes urbanos.*

Con este fin se establece el siguiente Programa:

## PROGRAMA 4B. PROGRAMA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE BORDES URBANOS

### DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- Uno de los grandes cambios en el paisaje de Huerta viene originado por el crecimiento urbano. Los bordes de la ciudad avanzan rápidamente, acentuando el contraste entre lo urbano y lo rural y sin aplicar ninguna solución de transición.
- Con este programa se fomenta un modelo de crecimiento urbano estableciendo criterios de integración paisajística de los bordes urbanos.

### OBJETIVOS DEL PROGRAMA

- Fomento de un modelo de crecimiento basado en formas de desarrollo compacto, continuo y articulado en torno a los núcleos de población.

### PRINCIPALES ACTUACIONES

- **ACTUACIÓN 04.08.** Elaboración de guía de diseño e integración paisajística de bordes urbanos en l'Horta.
- **ACTUACIÓN 04.09.** Estudio del borde urbano de Valencia. Universidad Politécnica de Valencia.

## B\_ PROGRAMA DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE BORDES URBANOS

**ACTUACIÓN 04.10. ELABORACIÓN DE GUÍA DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE BORDES URBANOS EN L'HORTA****DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN**

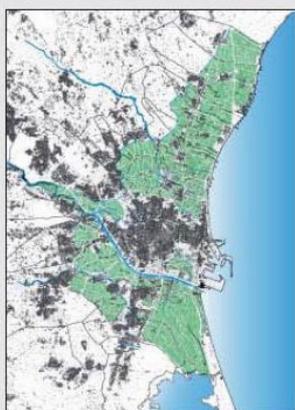
- Un documento que recogerá los criterios para una **adecuada integración de los núcleos urbanos en su entorno de huerta.**

**OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN**

- Ilustrar los modos de integración paisajística de bordes urbanos en la huerta.

**DESGLOSE DE ACCIONES**

- Metodología para el análisis visual.
- Morfología de bordes urbanos.
- Soluciones para resolver la transición huerta-unidad en cada uno de los casos considerados.
- Corrección funcional y visual entre la huerta y los núcleos urbanos.
- Recomendaciones para incluir en la normativa urbanística de los Planes Generales.

**LOCALIZACIÓN**

Área metropolitana de Valencia

**ÁMBITO**

Municipios implicados:

Los 44 municipios del ámbito ampliado.

Como vemos, entre las principales actuaciones que prevé el Plan se encuentra la "Elaboración de una guía de diseño e integración paisajística de bordes urbanos en l'Horta", pendiente de realización, y de la que únicamente contamos con la siguiente información gráfica:

## INFORMACIÓN GRÁFICA



BORDES PERMEABLES



BORDES NÍTIDOS. BALCONES A LA HUERTA

BORDES NÍTIDOS Y ÁREAS VERDES.  
BALCONES A LA HUERTA

Tipologías de bordes de contacto entre Huerta y ciudad.

## PATPHV. Tipologías de bordes de contacto entre Huerta y ciudad

Fuente: Conselleria Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, 2010

Al respecto, comentábamos en el capítulo introductorio que esta clasificación tipológica apenas constituye un primer acercamiento a la gran variedad de categorías de borde urbano existentes, dado que únicamente hace referencia a dos posibles variables, como son las de permeabilidad y nitidez, aparentemente complementarias aunque expuestas de forma contrapuesta.

Éste será uno de los aspectos a desarrollar en el estudio del conjunto de propiedades que caracterizan las diferentes tipologías de borde urbano, y que desarrollaremos en el capítulo siguiente, denominado *Patrones de la forma periurbana*.

Con relación a la **Estrategia 9. Generar sinergias Huerta-ciudad**, plantea la necesidad de que los habitantes del AMV vuelvan a situar la Huerta en un lugar relevante del territorio de su cotidianeidad, debiendo tomar conciencia del privilegio que supone disponer de un espacio periurbano que constituye un recurso paisajístico, cultural y recreativo de primer orden.

Dichas sinergias entre la Huerta y la ciudad surgirán, supuestamente, de la aplicación del conjunto de las estrategias del Plan, destacando las siguientes relaciones:

1. La Infraestructura Verde (Estrategia 1) y la integración de las infraestructuras y los bordes urbanos (Estrategia 4), además de salvaguardar los espacios de mayor valor, deben promover la adecuación de una serie de "puertas" entre la ciudad y la Huerta que puedan canalizar y ordenar los flujos de uso público.
2. La puesta en valor del patrimonio cultural para su disfrute público (Estrategia 8) y la promoción de la Huerta como espacio de ocio (Estrategia 10) constituyen dos valiosas herramientas para el conocimiento de la Huerta y, en definitiva, para la generación de sinergias entre esta y la ciudad.

#### 4.5 El proyecto de la huerta periurbana

Anteriormente, nos hemos hecho eco de las tesis que defienden el sistema productivo, ambiental y paisajístico de la Huerta, como principal recurso para resolver las tensiones históricas producidas durante la formación de la periferia metropolitana, integrando el sistema agrícola en el proyecto y planificación de las áreas de borde urbano y la transición huerta-ciudad (el orden de la secuencia no es baladí).

En este sentido, la agricultura periurbana debería desempeñar un papel determinante en la estrategia de crecimiento y conformación de la ciudad, que vaya más allá del carácter de mero suelo expectante, de reserva para futuros crecimientos o, en el mejor de los casos, de elemento de contención y control del crecimiento urbano similar a la de los "green belt" británicos, debiendo reconsiderar para ello las relaciones entre el campo y la ciudad, entre la cultura urbana y el mundo agrícola.

Al respecto, Donadieu<sup>165</sup> plantea la siguiente tesis:

« [...] en lugar de intentar, en vano, controlar el crecimiento de la ciudad mediante cinturones de ronda y anillos verdes ¿por qué no construir el tejido urbano con los espacios agrícolas y forestales? ¿Por qué no podría considerarse la agricultura periurbana como una herramienta de la ordenación urbanística por parte de los planificadores, capaz de organizar de forma sostenible el territorio de las ciudades?.»  
(1998:9<sup>166</sup>)

Con relación a este planteamiento surgen diversos interrogantes sobre la compatibilidad de los requerimientos urbanos y rurales al superponer ambas estructuras, cuestionamiento necesario si no queremos caer en la autocomplacencia ante pequeños gestos co-

<sup>165</sup> Vid. Donadieu, 1998. Op. cit.

<sup>166</sup> Traducción propia.

mo representa el recurso de los huertos urbanos<sup>167</sup>, o la moda poco sostenible de las fachadas y cubiertas ajardinadas.

Por lo tanto, el planteamiento no se centra en la reutilización de espacios urbanos en desuso, sino en la implementación de una estructura agrícola que permita su funcionamiento de forma coherente.

En el caso de que esto sea posible, surgen otros interrogantes adicionales, resultando cuestionable la idea de que un espacio agrícola (productivo) pueda desempeñar la función urbana de un jardín, si bien, consideramos que puede integrarse y formar parte de la infraestructura verde territorial y urbana, con la debidas cautelas para que no menoscabe ni comprometa las funciones básicas de esparcimiento propias de una zona verde.

Con relación al papel y la aportación de la huerta periurbana en la planificación urbana, cobra especial relevancia la tesis que pone en valor el enfoque de los servicios de los ecosistemas que dan soporte a la biodiversidad, al abastecimiento (de productos Km0, entre otros), y a la regulación ambiental y ecológica, aplicado todo ello a la planificación urbanística y territorial, con el fin de mejorar la calidad de vida y el bienestar de la población, y mejorar la capacidad de respuesta de las ciudades y sus territorios ante el cambio climático (Simón et al., 2014).

Aunque inicialmente sólo hemos apreciado desventajas para la agricultura provocadas por la proximidad de ésta a la ciudad, Donadieu destaca las siguientes ventajas:

- Facilidad de acceso a los servicios urbanos.
- Facilidad para compaginar el trabajo en el campo con otro empleo en la urbe.
- Favorece la venta directa en los mercados urbanos.

Por contraposición, juega en su contra la contaminación, el elevado precio del suelo, la incertidumbre sobre el devenir del suelo agrícola próximo a la ciudad, la distancia a servicios específicos (clínica veterinaria o garajes agrícolas), la indiferencia u hostilidad de los vecinos, y el vandalismo.

La integración de los espacios agrícolas como parte del sistema de espacios libres (urbano-periurbano-rural), reporta, además, los siguientes valores:

---

<sup>167</sup> Nos referimos a los huertos estrictamente urbanos que reutilizan solares o espacios urbanos en desuso, diferenciándolos de los huertos municipales y huertos de alquiler para auto-cultivos, generalmente situados fuera del núcleo urbano, y que sí pueden asumir un papel de uso mixto de transición entre las áreas urbanas y rurales.

- Función pedagógica (especialmente para escolares de educación primaria)
- Revitalización del patrimonio cultural
- Menor coste de la gestión pública (mantenimiento) de los espacios agrícolas, frente a la de los parques y jardines públicos.

En este sentido, podremos hablar de agricultura urbana, cuando sus productos y servicios puedan ser objeto de una utilización urbana directa.

Cierto es que, en muchas ocasiones, los poderes públicos han utilizado los espacios periurbanos como chivo expiatorio de los riesgos y peligros de la periferia (todavía perdura la antigua reputación de territorio inseguro e insalubre), donde se suceden con frecuencia episodios de delincuencia (tráfico de droga<sup>168</sup> y de mercancía robada), pero no podemos generalizar ante una diversidad total de situaciones, desde los espacios más degradados, hasta espacios de gran valor productivo y paisajístico que gozan de la valoración y protección de los ciudadanos que habitan junto a estas áreas.

#### 4.5.1 El modelo territorial desde la agricultura periurbana

El reto consiste, pues, en conservar los espacios agrícolas vivos y dinámicos, integrándolos en el paisaje periurbano vinculado al uso y disfrute de los ciudadanos, desde la comprensión de los procesos económicos, sociales, jurídicos y ecológicos que intervienen en el ámbito rural, e integrándolos en la misma política territorial que regule el funcionamiento de los ámbitos urbanos.

Requiere, en cualquier caso, equilibrar y compaginar el valor paisajístico del campo, con su preservación como espacio productivo, de tal suerte que el agricultor pueda considerarse como productor de los paisajes periurbanos, pero nunca jardinero (Donadieu, 1998).

A partir de aquí, Donadieu diferencia cuatro modelos posibles de agricultura, cuya combinación puede conformar, en un futuro, la agricultura periurbana:

1. La *agricultura rural*: dirigida por empresarios agrícolas y ganaderos con dedicación exclusiva, con explotaciones e instalacio-

---

<sup>168</sup> Hasta no hace muchos años, persistía el denominado "hipermercado de la droga" en la zona de huerta próxima al barrio de Campanar de Valencia (posteriormente trasladado a los huertos de naranjos próximos al núcleo de Benimàmet), dedicado principalmente al tráfico de heroína y cocaína, y provocando, por temor e inseguridad, el abandono progresivo de los agricultores.  
[http://elpais.com/diario/2005/11/06/cvalenciana/1131308295\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2005/11/06/cvalenciana/1131308295_850215.html)  
<https://unbarriomarginal.wordpress.com/2010/06/19/el-hipermercado-de-la-droga-en-la-actualidad/>

nes modernas y rentables, generalmente de grandes dimensiones.

2. La *agricultura periurbana*: caracterizada por el acercamiento del productor a los mercados urbanos, y protagonizada por ciudadanos trabajando en pequeñas explotaciones y practicando la venta directa, con una faceta cada vez más comercial (incluso llegando a abastecerse de grandes productores). Su menor rentabilidad requiere complementar los ingresos con los sueldos de otros miembros de la familia.
3. La *agricultura ciudadana*: actividad cuya finalidad productora, se ve superada por la de los servicios prestados a la comunidad (educativos, lúdicos, deportivos), con relación directa con el público y donde la imagen y el cuidado de las instalaciones cobra mayor importancia.
4. La *agricultura del tiempo libre*: para aquellos que siguen valorando la actividad agrícola, pero de la que no obtienen su ingresos principales, sino que es considerada como *hobby*. Es el caso de agricultores jubilados, o habitantes de la ciudad en su segunda residencia.

Como consecuencia de una sobrevaloración del modo de vida agrícola, se esbozan ideas como la de "ciudad emergente" que surge por oposición a la "ciudad antigua" (fruto de un orden preestablecido), disolviendo y sobrepasando los límites que los gobernantes y planificadores le han asignado, y organizando el territorio según la escala que le permite la reducción de los tiempos de los desplazamientos entre los lugares de trabajo/estudio, residencia y ocio, favorecida, a su vez, por el incremento y mejora de las infraestructuras de transporte (acorde a un modelo de movilidad expansivo claramente enfocado a potenciar el uso del vehículo motorizado privado).

La idea de ciudad emergente invita a considerar la vacuidad como una propiedad positiva del espacio, creando una suerte de ciudad multipolar en un territorio rural, más concebido para habitar que para producir alimentos. La innovación, según Donadieu, consiste en asociar el espacio vacío agrícola y el espacio construido en un único proyecto que los relaciones definitivamente.

El problema de este planteamiento es que, lejos de resolver un modelo de integración entre campo y ciudad, acentúa el tan denostado efecto del *sprawl* que, además del reiterado impacto medioambiental que acarrearán los modelos expansivos, provoca la disolución de la componente básica del espacio público urbano como espacio de relación y de actividad, actividad que sólo se produce cuando se supera un cierto umbral de densidad urbana que permita alcanzar la masa crítica necesaria para su sostenibilidad económica.



### *Rural-to-Urban Transect*

Fuente: Duany Plater-Zyberk & Company.

Salvando las distancias, este modelo nos recuerda, de algún modo, a la imagen del *Transect*, a pesar de que este último rechace el modelo disperso, y trate de corregir los efectos de la utilización indiscriminada del *sprawl*, con modelos más basados en el hábitat urbano y las relaciones sociales que se producen en los barrios cuya densidad edificatoria y diversidad funcional así lo favorezca.

Bajo nuestro punto de vista, se está derivando el principio de relación al de superposición de los ámbitos rural y urbano en un único sistema territorial, perdiendo de vista las características y funciones básicas propias de los entornos urbanos (si queremos que sigan funcionando como tales), y persiguiendo una especie de hábitat rural que no es ni campo ni ciudad.

Sí que compartimos, por el contrario, la importancia del reconocimiento del paisaje agrícola que, en el caso de la Huerta de Valencia, fue especialmente puesto en valor por el PATPHV, emanado, a su vez, de los principios del Convenio Europeo del Paisaje que supusieron un paso decisivo en el reconocimiento jurídico del patrimonio paisajístico y en la puesta en marcha de políticas para su preservación, gestión y ordenación.

Para ello, resultará fundamental contar con un patrimonio municipal de suelo que permita, desde las políticas públicas, preservar y potenciar la actividad de determinados enclaves agrícolas que resulten claves para definir escenarios de integración campo-ciudad.

A su vez, uno de los pilares básicos para resolver cualquier iniciativa de planificación territorial, consiste en articular debidamente un proceso de participación ciudadana que involucre de forma activa a todos los actores públicos y privados implicados e interesados (organismos oficiales, instituciones, agricultores, ciudadanos, colectivos sociales, asociaciones culturales, etc.), de forma previa a la definición de propuestas y toma de decisiones, por parte de planificadores y gobernantes, tal y como ya llevó a cabo del PATPHV<sup>169</sup>.

Pero como para poner el valor un paisaje agrícola, resulta imprescindible el mantenimiento de su actividad, cabe reseñar las Estrategias del PATPHV que incidían en esta cuestión, recordando que la pervivencia de la Huerta pasa por el mantenimiento de la actividad agraria que le ha dado forma y constituye su principal rasgo.

- **Estrategia 5.** Mejorar la competitividad y rentabilidad de las explotaciones agrícolas:

*1. Mejorar la competitividad de la actividad agraria favoreciendo la adaptación a adecuadas superficies y unidades de explotación; la profesionalización de las explotaciones agrícolas a fin*

<sup>169</sup> Vid. Muñoz, A. 2009b. *Plan de la Huerta de Valencia. Un paisaje cultural milenario. Vol. 2 Conclusiones del proceso de participación pública*. Valencia: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, 2009. 220p.

*de permitir una gestión empresarial de la mismas; favorecer el empleo de técnicas agrícolas que ahorren costes de explotación y contribuyan a mantener la calidad de los acuíferos y de los suelos.*

*2. Mejorar la rentabilidad accediendo a nuevos y mejores mercados mediante mecanismos como denominaciones de origen, marcas de calidad o venta directa del productor); mejora de los canales de distribución; recuperación de variedades locales.*

*3. Diseñar y aplicar nuevos mecanismos de gestión de la actividad considerando suelos de titularidad pública y de titularidad privada y, en éstos, distinguiendo entre los propietarios que mantengan la gestión agrícola de la finca y los que no lo hagan.*

- **Estrategia 6.** Establecer medidas compensatorias a la actividad agrícola.

*En complemento de la estrategia anterior, cualquier actuación que se beneficie de la Huerta tiene que internalizar parte de los costes ambientales derivados de su mantenimiento. En esta línea, el establecimiento de medidas compensatorias, como el pago por servicios ambientales por la conservación del paisaje, es una de las alternativas a valorar.*

*Además, aunque la finalidad del Plan de Acción Territorial no es fomentar la economía de la subvención o del subsidio, sí que contempla los posibles mecanismos de financiación que pueden ser aprovechados, procedentes de las ayudas públicas de la Política Agraria Comunitaria, de otras administraciones públicas, de fundaciones privadas sin ánimo de lucro, o de los fondos procedentes de la explotación de las actividades terciarias a implantarse en la Huerta.*

*Finalmente también pueden complementarse las rentas agrarias mediante otras fórmulas de gestión basadas en el agricultor: contratos de gestión que podrían beneficiarse de compensaciones económicas y de exenciones fiscales; contratos de cesión mediante acuerdo de custodia a entidades de conservación; alquiler o cesión temporal de los terrenos a la administración para su gestión directa.*

Por todo lo anteriormente expuesto, se aprecia determinante enfocar los proyectos de intervención en la huerta periurbana a partir de la implementación de políticas que refuercen la preservación y continuidad de la agricultura como modo de vida productivo, pero también como hábitat de los agricultores (trabajo+residencia).

«Lecciones a aprender: la idea de poder ofrecer a trabajadores agropecuarios un ayuda relacionada con la vivienda (el mayor coste al que un ciudadano debe hacer frente) es sin duda una iniciativa de interés, especialmente para jóvenes

agricultores. No obstante, aprendiendo de la experiencia norteamericana, cabría fijar claramente la obtención de ayudas a los trabajos agrícolas. De este modo, los fondos destinados no serían para colectivos desfavorecidos sino específicamente para agricultores, asegurándose de este modo que el fin último es el desarrollo rural y el mantenimiento de las tierras.» (Muñoz, A. 2009b:220)

Como decía José Fariña<sup>170</sup>, nos encontramos, por fin, con el reconocimiento en un documento público de la necesidad de que la sociedad asuma parte de los costes de la protección de la agricultura como elemento que mejora la calidad de vida de los habitantes de las ciudades de las que constituyen su franja periurbana.

#### 4.5.2 Escenarios de integración campo-ciudad

Algunos autores que abordan la temática de la periferia proponen incorporar una nueva categoría en el reconocimiento del territorio metropolitano, refiriéndose a los espacios de contacto entre lo urbano y lo rural (Galindo y Giocoli, 2013<sup>171</sup>). Un ámbito que, por lo general, no ha sido considerado de forma explícita por una gran parte de los profesionales que han proyectado sobre la ciudad y su periferia.

«[...] reconocer los bordes urbanos como una nueva categoría proyectual que nos permita alejarnos por un lado de la connotación negativa del término de margen urbano y, por otro, superar la tradicional antinomia ciudad campo propia del concepto periurbano.» (2013:100)

Como complemento a las tres categorías convencionales de la disciplina urbanística (asentamientos urbanos, redes infraestructurales y espacios abiertos), Galindo y Giocoli reconocen una categoría de “espacios híbridos sin atributos claros o, mejor dicho, espacios cuya peculiaridad es la de alojar actividades, usos y elementos que pueden pertenecer indiferentemente a lo urbano y a lo rural”.

«La promiscuidad de usos, la variedad en la ocupación del suelo, la discontinuidad visual entre construido y no construido, entre urbano consolidado, residuos agrícolas y paisajes semi-naturales, la potencialidad del sistema de relaciones funcionales y económicas entre estos ámbitos, son, como apunta Manuel de Solà-Morales, las características de las que tenemos que partir, en lugar de combatir, para confi-

<sup>170</sup> Vid. “La huerta y el paisaje valencianos” [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, paisaje, territorio, sostenibilidad*. Madrid 14/06/2009. <http://elblogdefarina.blogspot.com/2009/06/la-huerta-y-el-paisaje-valencianos.html>

<sup>171</sup> Vid. Galindo y Giocoli, 2013. Op. cit.

gurar una forma superior de metrópoli mediterránea.»  
(2013:102)

Refieren una suerte de áreas mixtas para las que identifican tres tipos de espacios de oportunidad, a saber: los últimos ámbitos urbanizables previstos por el planeamiento, los espacios residuales relacionados con las infraestructuras, y los espacios residuales relacionados con áreas urbanas monofuncionales muy dependientes de la accesibilidad (grandes complejos hospitalarios, equipamientos, centros comerciales, centros direccionales).

Al respecto, nos parece limitante la tipificación propuesta si pretendemos "elevar este espacio a la categoría de espacio estratégico, para crear conexión, cohesión, alteridad y oportunidad en la ciudad-territorio". Para ello, consideramos clave la incorporación de los terrenos agrícolas que se encuentran en contacto con estos espacios residuales e intersticiales, y cuya necesaria articulación pone de relieve el papel fundamental que juega la denominada Infraestructura Verde, tanto territorial como urbana, y que priorizaba de forma clara el PATPHV, pivotando sobre ella el conjunto de acciones y determinaciones del Plan.

Por otro lado, consideramos que el espacio periurbano como lugar de encuentro y mestizaje de las culturas agrícola y urbana, constituye un singular espacio de experimentación proyectual, en el que deben converger necesariamente las disciplinas del proyecto urbano y la arquitectura del paisaje, pero que requiere, además, una interrelación entre las políticas económicas, urbanísticas y territoriales, que permita encontrar unas herramientas de gestión *ad-hoc* para la puesta en marcha de nuevos proyectos, desde la consideración del espacio agrícola como espacio productivo a potenciar.

Con relación a las estrategias que pueden concretarse en cada uno de los casos objeto de proyecto, el PATPHV<sup>172</sup> esboza algunas líneas de actuación cuando define el modelo de uso público para potenciar la Huerta como espacio de ocio, para el que propone las siguientes estrategias:

1. **Red de itinerarios verdes y miradores.** Los itinerarios verdes son elementos territoriales lineales que recorren la huerta y su patrimonio cultural, facilitando los usos recreativos, culturales, educativos, deportivos, etc.
2. **Conexión de los espacios públicos urbanos con las áreas recreativas de la huerta.** La red de itinerarios verdes será un sistema complementario al sistema metropolitano de parques existente y al establecimiento de nuevos parques en lugares valiosos del paisaje del área metropolitana.

---

<sup>172</sup> Vid. Muñoz, A., 2009a. Op. cit.

**Parques urbanos  
conectados a la huerta  
en el arco de Moncada**

Simulación fotográfica

Fuente: Muñoz, A. 2009a. Op. cit.



**Adecuación al uso público  
recreativo de la Ronda Nord**

Simulación fotográfica

Fuente: Muñoz, A. 2009a. Op. cit.



3. **Mejora de la accesibilidad pública a la huerta:** *portes a l'Horta*. Serán las áreas de llegada y acceso rodado intermodal a las diferentes áreas de huerta. Están localizadas en puntos estratégicos a lo largo del ámbito del Plan de la Huerta, de forma que den servicio y acceso cómodo a distintos espacios para distintos usuarios.



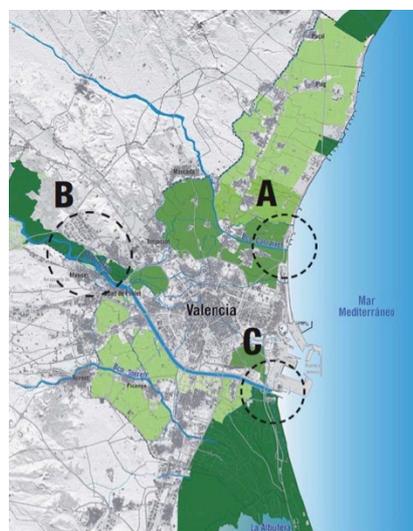
**Puerta de entrada en Almàssera**

Fuente: Muñoz, A. 2009a. Op. cit.

4. **Divulgación de la cultura tradicional de la huerta:** *mu-seos vivos*. Actualmente, el AMV cuenta con varias instalaciones museísticas que permiten una aproximación a la evolución histórica y la cultura tradicional de la huerta (Museu Valencià d'Etnologia, Museu de l'Horta, Museu de l'Horta Sud, Museo de la Horchata, Museo del Arroz, Museo de Historia de Valencia y Museo del Colegio del Arte Mayor de la Seda), para

las que se propone la creación de una red de cooperación que funcione como *Centro de Documentación y Difusión de la Huerta de Valencia*.

5. **Apoyo a los nuevos servicios turísticos y culturales:** gastronomía y productos de la Huerta. El ente gestor de la huerta creará una marca de calidad para aquellos establecimientos hoteleros, de restauración, de venta y degustación de productos de la Huerta (*punts de gust*) que cumplan con los criterios de sostenibilidad ambiental, de respeto al patrimonio cultural y social de la Huerta, de integración paisajística y de apoyo a la actividad agrícola productiva que se determinen.
6. **Creación de *hortes urbanes*.** Se propone la adscripción de parte de las zonas de huerta más próximas a los bordes urbanos (más vulnerables por riesgo de abandono, o por sufrir usos urbanos agresivos) como *hortes urbanes*, posibilitando su cultivo por aficionados (jubilados y población interesada no profesional), centros educativos o asociaciones, mediante arrendamientos de parcelas públicas o privadas, gestionadas a nivel local por los ayuntamientos.
7. **Acciones de concienciación ciudadana.** Además de las acciones anteriores, se proponen actividades como la celebración de un "Día de la Huerta", concursos de trabajos literarios, artísticos y de investigación, fomentar el asociacionismo cultural para la protección y disfrute de la huerta, visitas guiadas por la huerta, o cursos de formación de prácticas agrícola tradicionales y ecológicas.
8. **Actuaciones singulares de conexión.** Se trata de áreas de conexión y articulación entre distintos paisajes, convertidos en espacios de oportunidad del AMV, como es el caso de la conexión Huerta-Mar, Huerta-Río Turia, y Huerta-Río-Albufera.



**Actuaciones singulares de conexión**

Fuente: Muñoz, A. 2009a. Op. cit.



**Nuevos paseos por la Huerta**  
Simulación fotográfica

Fuente: Muñoz, A. 2009a. Op. cit.

Con relación a los mecanismos de intervención, Jamie Q. Dern<sup>173</sup> planteaba, como estrategia de proyecto en los paisajes de frontera del borde litoral, lo que denominaba “mecanismos de infiltración” como estrategia de intervención más acorde al territorio sobre el que actúa y de aprovechamiento del paisaje existente. Para ello proponía la utilización de “sistemas blandos”, flexibles, de fácil reciclaje (e incluso traslado) y de apariencia semi-natural, a modo de elementos de transición superpuestos y susceptibles de incidir en ámbitos de actuación no-urbanos (áreas preservadas a itinerarios turísticos, ecosistemas de ocio, parques costeros, etc.), y que podrían extrapolarse a los espacios periurbanos de la huerta, favoreciendo la macla de los usos urbanos y agrícolas, en las acciones y proyectos que incorporen la componente cultural, lúdica y recreativa a los espacios de la huerta.

#### 4.5.3 Valoración final

A lo largo del trabajo, hemos podido comprobar cómo la mayor parte de los ensayos y proyectos sobre la periferia y los espacios periurbanos, se han planteado fundamentalmente desde la cara urbana de estos espacios, sin que, por desgracia, se haya acabado de resolver la necesaria relación e integración de los ámbitos rural y urbano.

Esta constatación, junto a la observación que ya realizaba Fariña<sup>174</sup>, sobre el papel clave de la agricultura periurbana en términos de sostenibilidad (medioambientales y de servicios de los ecosistemas, entre otros) y de paisaje, “hasta ahora sin respuesta tanto por parte de los urbanistas como de los especialistas en medio natural (no es ciudad ni es naturaleza pura)”, nos sugiere la necesidad de revisar el enfoque y planteamiento sobre esta cuestión.

Para ello, resulta especialmente sugerente y oportuna la consideración que de la agricultura periurbana hace Enric Batlle<sup>175</sup> en su *discreto manifiesto a favor de un espacio libre complejo*, proclamado para definir lo que denomina “el jardín de la metrópoli”.

«El jardín de la metrópoli se forma a partir de la utilización de los sistemas agrícolas como espacio libre, es el resultado de aplicar correctamente las posibilidades de la ecología artificial y se acerca al *land art* al utilizar el paisaje como soporte y materia de unas intervenciones que también tienen capacidades artísticas.

---

<sup>173</sup> Vid. “Mar, tierra, paisaje de frontera”. En: *Dunes. Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme n° 196*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1992. p. 32-38.

<sup>174</sup> Vid. Fariña, 2009. Op. cit.

<sup>175</sup> Vid. *El jardín de la metrópoli. Del paisaje romántico al espacio libre para una ciudad sostenible*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2011. 191 p.

El jardín de la metrópoli se aprovecha de la inmovilidad sustancial que podemos llegar a descubrir en la historia propia de cada lugar; el jardín de la metrópoli no puede ser de cualquier lugar.

El jardín de la metrópoli quiere inspirar “un nuevo modelo de ordenación territorial” que se explica desde el paisaje y que pretende ofrecer al planeamiento urbanístico convencional unos nuevos instrumentos para afrontar el proyecto de las nuevas situaciones metropolitanas.

[...]

El jardín de la metrópoli trata de resolver las crisis de los límites entre la ciudad dispersa actual y el territorio abandonado que la soporta. La definición de los límites complejos entre la ciudad construida y el conjunto de espacios que configuran el jardín de la metrópoli puede ser el mecanismo que haga comprensible la nueva forma de la metrópoli» (2011:18-19)

Descubrimos, por lo tanto, que las claves del proyecto de la periferia no se hallan en el ámbito estricto objeto de proyecto, sino más bien en esa categoría especial de espacios periurbanos, cuya estructura, funcionamiento y caracterización emanan de la naturaleza rural o agrícola del territorio que envuelve a la ciudad.

No en vano, hace ya tres décadas, Manuel Valenzuela<sup>176</sup> hacía referencia a la creación de un “sistema de espacios libres de distinto rango, bien dimensionados y correctamente distribuidos por el entorno urbano y metropolitano”, de forma paralela a la instalación de otras formas de desarrollo periférico de las ciudades y a la conservación de otras piezas territoriales igualmente valiosas, como eran las áreas agrícolas.

A partir de las consideraciones anteriores, necesitaremos averiguar hasta qué punto es determinante la forma urbana en su relación con los espacios agrícolas periurbanos, para lo cual proponemos definir, desde la disciplina y escala del diseño urbano (*Urban Design*), una serie de patrones caracterizadores de la forma periurbana, que nos permitan evaluar la idoneidad de la relación huerta-ciudad, atendiendo a la integración funcional, visual y paisajística de los bordes urbanos en el territorio agrícola que los circunda.

Para ello, deberemos enfocar el estudio centrando la mirada, tanto desde la ciudad hacia el campo (evaluando aspectos morfológicos y funcionales de la configuración del borde urbano), como desde el campo hacia la ciudad (evaluando la componente perceptual y paisajística de los bordes urbanos).

---

<sup>176</sup> Valenzuela, 1985. Op. cit.

Y proponemos cerrar el presente capítulo recurriendo de nuevo al valor de la utopía, y a la consideración que de ella hace Ramón Folch<sup>177</sup>, y presentada años más tarde por Enric Batlle<sup>178</sup> como premisa introductoria de su manifiesto:

«La utopía es necesaria como motor ilusionado del progreso, el único motor intelectualmente posible, tal vez. Pero la utopía es siempre una proyección de futuro, no una nostálgica evocación del pasado. Por eso, las utopías ecologistas deben ser imaginativas y progresistas, no retrógradas y decadentes. El problema conceptual del ecologismo no surge de cuanto pueda tener de visionario, sino de cuanto por desgracia tiene de ya visionado. Nos sobra fantasía y nos falta imaginación. Fantasía de diorama pesebrístico, entrañable pero improyectable hacia el futuro, imaginación de proyectista, entrañabilidad para usuarios del mañana.» (Ramón Folch, 1990:63-64)

Porque, como sugería Italo Calvino<sup>179</sup> refiriéndose a la ciudad utópica, “aunque no la descubramos, no podemos dejar de buscarla”...

---

<sup>177</sup> Vid. *Que lo hermoso sea poderoso. Sobre ecología, educación y desarrollo*. Barcelona: Alfa Fulla, 1990. 208p.

<sup>178</sup> Enric Batlle, 2011. Op. cit.

<sup>179</sup> Vid. *Le città invisibili*. Torino: Einaudi, 1972. [Edición en castellano: *Las ciudades invisibles*. Madrid: Ediciones Siruela, S.A., 1998. 183p.



# 5

## PATRONES DE LA FORMA PERIURBANA





### Definición de **patrón**

Novena acepción de la Real Academia Española<sup>180</sup>:

9. m. Modelo que sirve de muestra para sacar otra cosa igual.

## 5.1 Antecedentes

En la década de los 70 del siglo pasado, se presenta el “Urban Design” (Diseño Urbano) como una nueva disciplina y práctica instrumental capaz de hacerse cargo de la forma de la ciudad y el diseño espacial cualitativo del espacio urbano, poniendo en valor el ámbito de la vida pública.

Al respecto, cabe destacar los dos grandes trabajos de sistematización teórica de la habitabilidad urbana, desarrollados, tanto por Kevin Lynch, como por Christopher Alexander y sus respectivos grupos de trabajo, construyendo las bases conceptuales más relevantes para la práctica del Diseño Urbano.

### Una teoría de la buena forma urbana

Cuando en 1981, en la introducción del libro *La buena forma de la ciudad*, Kevin Lynch<sup>181</sup> se plantea la pregunta ingenua “qué hace que una ciudad esté bien”, trata de enfocar el objeto de dicho ensayo, que no era otro que el de desarrollar un enunciado general sobre cómo debía ser un buen entorno habitado, que fuese relevante y aplicable a cualquier contexto humano, para lo cual cuestiona la capacidad de las denominadas “teorías normativas” para establecer los parámetros que permitan configurar una buena forma urbana.

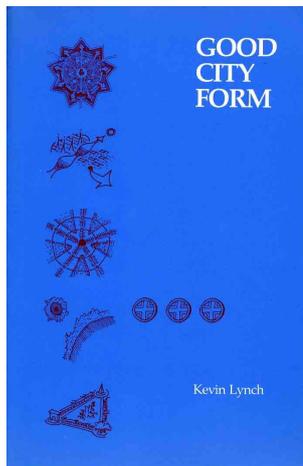
Dicha teoría normativa trata de las relaciones generalizables entre los valores humanos y la forma del asentamiento, o de cómo saber que una ciudad está bien hecha.

«La teoría normativa sobre la forma urbana está en un estado lastimoso. La atención académica se ha centrado en los aspectos socioeconómicos de los asentamientos urbanos, o en un análisis del modo de funcionamiento de la forma física, o en las historias de cómo llegó a ser lo que es. En estas immaculadas estructuras científicas se esconden sagazmente muchos juicios de valor. Mientras tanto, quienes trabajan deben depender de los valores obvios que todo el mundo com-



**Contacto entre los espacios urbanos y rurales**

Fuente: Dugeny, 2010. Op. cit.



A Theory of Good City Form  
Kevin Lynch, 1981 (Portada)

<sup>180</sup> Vid. *Diccionario de la Lengua Española* (22ª Edición). Madrid: Espasa Calpe, S.A., 2001

<sup>181</sup> Vid. *A Theory of Good City Form*. Cambridge: The Massachusetts Institute of Technology, 1981. [Edición en castellano (1985) *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA. 364p].

parte. Todos saben cómo es una buena ciudad. El único problema verdadero es cómo lograrla. ¿Debemos dejar que estos juicios de valor sigan sin cuestionarse?» (Edición en castellano 1985:10)

Esto se debe, en gran medida, a que la mayoría de las teorías enunciadas no considera la variable de la calidad ambiental ("la rica textura de la forma y el significado de la ciudad"), abstrayendo el espacio a un mero contenedor neutro.

En este sentido, la calidad de la urbanización se ha venido midiendo con parámetros relativos a aspectos básicamente funcionales, tales como el uso del suelo (calificación urbanística), los estándares dotacionales (fundamentalmente equipamientos y zonas verdes) y el trazado viario.

Por otro lado, cuando nos referimos a la forma de un asentamiento humano, solemos considerar únicamente el tejido urbano como una serie de elementos físicos inertes, sin incorporar los seres vivos que habitan en ellas y cuyo comportamiento está condicionado por el entorno urbano más inmediato, y para lo cual resulta muy esclarecedor la forma en que se percibe (y se valora) dicho entorno por parte de sus moradores.

Al respecto, Lynch se posiciona a favor de una forma urbana compleja, en la que se reconoce una distribución espacio-temporal de las acciones humanas y de los objetos físicos que son contexto de esas acciones.

«Adoptaré la postura de que la forma de un asentamiento es la disposición espacial de las personas que hacen cosas, el flujo espacial resultante de las personas, los bienes y la información, y los rasgos físicos que modifican el espacio en forma significativa para estas acciones, incluyendo recintos, superficies, canales, ambientes y objetos.» (Edición en castellano 1985:43)

Dicho esto, el reto ha consistido en elaborar una teoría normativa, entendida ésta como "una serie coherente de ideas sobre una forma correcta para la ciudad y sus justificaciones".

De los diferentes requisitos que, según Lynch, deben cumplirse en una teoría normativa de la forma de una ciudad si deseamos que sea útil, cobra especial interés aquel que afirma que "debe ser lo bastante simple, flexible y divisible, como para poder usarse en decisiones rápidas y parciales, con información imperfecta, por legos que sean los usuarios directos de los lugares en cuestión".

A lo largo de ese proceso han surgido serias dudas sobre la relación entre la forma física y la satisfacción humana, interfiriendo en esta última los valores culturales y sociales de la gente que vive y trabaja en un determinado lugar ("cada cultura tiene sus propias

normas para la forma de la ciudad y son independientes de las demás”).

Considerando el entorno físico como resultado directo del tipo de sociedad que vive en él, se plantea la necesidad de cambiar la sociedad primero, para que luego lo pueda hacer el entorno.

Además, las posibilidades de abordar y controlar la forma urbana están estrechamente relacionadas con la escala a la que se aborda. En este sentido, interpreta un vínculo directo entre percepción de la forma y la variable de la proximidad, dejando claro que sólo en un entorno cercano (asociado a la escala de barrio) tiene sentido hablar de forma urbana, no siendo relevante a escala de ciudad.

Al respecto, y valorando la complejidad intrínseca de la propia ciudad, Kevin Lynch llega a decir:

«Las ciudades son tan complicadas que, si bien se puede diseñar una casa, no se puede diseñar una ciudad. Ni se debe. Las ciudades son grandes fenómenos naturales, que superan nuestras posibilidades de cambiarlas y que están más allá de nuestros conocimientos de cómo deberíamos cambiarlas.» (Edición en castellano 1985:83)

Esta reflexión en torno a la escala de la forma urbana, cobra especial relevancia en el caso que nos ocupa, dado que nuestro estudio se centra en analizar y valorar las diferentes variables que intervienen en la configuración de los bordes urbanos, desde un enfoque y herramientas propias del proyecto urbano que aborda la ordenación detallada a escala de barrio y, por lo tanto, el diseño/dibujo de su forma urbana.

Por otro lado, no podemos evitar asociar una considerable carga de subjetividad cuando intentamos acercarnos a la valoración de la forma y las correspondientes normas estéticas.

«La belleza de una gran ciudad es un asunto de arte, no de ciencia, un asunto sumamente personal, incomunicable en lenguaje prosaico.» (Edición en castellano 1985:82)

A partir de aquí, elabora una teoría normativa basada en lo que denomina “dimensiones de rendimiento”, consistiendo en ciertas características identificables del rendimiento de las ciudades que se deben principalmente a sus cualidades espaciales y que se desarrollan a escalas que se pueden medir. Es decir, que no se quedan en principios generales de indudable interés público, pero excesivamente vagos e indeterminados, sino que, respetando el carácter generalista y extrapolable, dan un paso más permitiendo la trasposición a soluciones concretas.

Estas características de rendimiento se definen a partir de objetivos intermedios que, aunque dada su generalidad no prescriben

soluciones físicas concretas, si pueden relacionarse con unas soluciones físicas.

Para ello, establece una serie de requisitos, de los cuales destacamos los siguientes:

- Deben ser características que se refieran principalmente a la forma espacial de la ciudad.
- Las características deben ser tan generales como sea posible, aunque deban retener su conexión específica con rasgos formales concretos.
- Debería ser posible conectar estas características con los importantes fines y valores de cualquier cultura, al menos mediante una cadena de suposiciones razonables.
- La localización de estas dimensiones debería poder ser identificable y medible, al menos en el sentido de un "más o menos", usando los datos disponibles.
- Las características deben tener el mismo nivel de generalidad.

Por otro lado, sigue incidiendo en el necesario vínculo entre la forma de los asentamientos y la componente social y cultural de la población que los habita, y su identificación con el territorio en el que se enclavan y evolucionan.

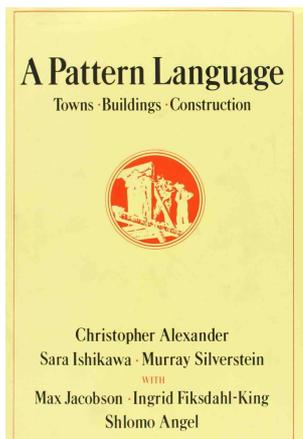
«el asentamiento bueno será aquel que realce la continuidad de una cultura y la supervivencia de su gente, que incremente un sentimiento de conexión en el tiempo y en el espacio, y permita y fomente el crecimiento individual: desarrollo dentro de la continuidad, a través de la apertura y de la conexión.» (1981:91)

A partir de las premisas anteriores, establece las siguientes **cinco dimensiones básicas de rendimiento**: vitalidad, sentido, adecuación, acceso y control.

Con relación a la segunda de ellas, en la que Lynch aborda el sentido de un asentamiento desde el punto de vista de la claridad con que puede percibirse e identificarse, tendremos ocasión de ponerla en valor cuando nos refiramos al patrón denominado "integración paisajística".

### Un lenguaje de patrones

Por su parte, Christopher Alexander publicaba, cuatro años antes, un minucioso y exhaustivo trabajo definiendo el denominado "len-



A Pattern Language. Towns. Buildings. Construction  
Christopher Alexander et al., 1977  
(Portada)

guaje de patrones” (que daría título al segundo volumen<sup>182</sup> de su gran obra de referencia), considerado como un lenguaje que permitiese “un modo intemporal de construir”, haciendo una clara alusión al título del primer volumen<sup>183</sup> (considerado primer volumen, a pesar de publicarse dos años más tarde).

En él, se argumenta el carácter empírico del aprendizaje de determinadas pautas o patrones, que se transmiten de generación en generación, en la mayoría de casos con carácter anónimo. Siempre partimos de un patrón que hemos aprendido y sobre el que podemos establecer mejoras. Se establece la analogía con el lenguaje (lengua) que aprendemos para comunicarnos y la utilización que hacemos de él caracterizando nuestra expresión.

«La gente puede dar forma a edificios y lo ha hecho durante siglos empleando lenguajes que denominó lenguaje de patrones. El lenguaje de patrones ofrece a cada persona que lo utiliza la posibilidad de crear una variedad infinita de edificios nuevos y singulares, así como su lenguaje corriente le brinda la posibilidad de crear una variedad infinita de oraciones.» (Edición en castellano 1981:141)

«En realidad, un lenguaje de patrones sólo es una forma precisa de describir la experiencia de alguien en la edificación. Si alguien tiene mucha experiencia en la construcción de casas, su lenguaje relativo a casas será rico y complejo; si es novato su lenguaje será ingenuo y simple.» (Edición en castellano 1981:169)

Alexander, nos dará pie a interpretar este “lenguaje de patrones”, de carácter eminentemente práctico, según el cual, cada patrón es una regla que establece relaciones entre tres elementos: un *contexto*, un *problema* y una *solución*, considerando el lenguaje como la estructura a través de la cual los patrones se relacionan entre sí, como partes dentro de un todo.

En este sentido, dicho lenguaje está basado en las conexiones entre patrones, de modo que cada patrón se conecta a otros “mayores” que se sitúan por encima de él, y a otros “menores” que se sitúan por debajo.

Con relación al planteamiento de esta obra de referencia, a modo de hipótesis global sobre cómo debe de ser un buen asentamiento,

<sup>182</sup> Vid. Alexander; Ishikawa; Silverstein, 1977. *A Pattern Language. Towns. Buildings. Construction*. Nueva York: Oxford University Press, Inc. [Edición en castellano (1980) *Un lenguaje de patrones. Ciudades. Edificios. Construcciones*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA.1017p].

<sup>183</sup> Vid. Alexander, 1979. *The Timeless Way of Building*. Nueva York: Oxford University Press, Inc. [Edición en castellano (1981) *El modo intemporal de construir*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA. 413p].

Lynch<sup>184</sup> cuestiona que se construya dicho lenguaje como una manera intemporal de construir, "correcta para todas las gentes, para todos los lugares y para todas las estaciones", dejando de lado las variaciones que suponen la cultura, la economía, la política o los valores individuales.

## El paisaje urbano

Dos décadas antes de que los estudios de Lynch y Alexander aboradaran (en las obras citadas) la forma de la ciudad de manera global, comenzaba a cobrar importancia (con planteamientos afines) el estudio de la forma urbana desde la componente visual y perceptual de la ciudad, en lo que se conocerá como el paisaje urbano.

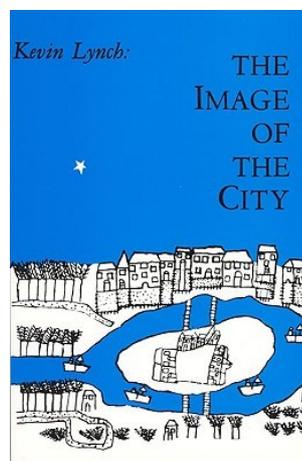
El propio Kevin Lynch, en la que será su obra más conocida y difundida, *The image of the city*<sup>185</sup>, fue pionero en considerar la forma visual de la ciudad como una componente fundamental del diseño urbano, poniendo en valor la propia percepción de la ciudad, condicionada, a su vez, por diferentes aspectos que no sólo dependen de la forma física de la ciudad, sino de las circunstancias de la población que la percibe.

«Muy a menudo, nuestra percepción de la ciudad no es continua sino, más bien, parcial, fragmentaria, mezclada con otras preocupaciones. Casi todos los sentidos están en acción y la imagen es la combinación de todos ellos.» (Edición en castellano 1984:10)

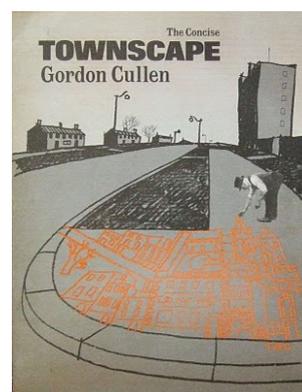
Considera, además, que los elementos móviles de la ciudad, y en especial las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas, y que los observadores de la ciudad forman parte del mismo escenario que están percibiendo.

De forma casi coetánea llegaría otra de las grandes obras de referencia de la mano de Gordon Cullen<sup>186</sup>: *Townscape*.

Se trata de un libro cuyos postulados teóricos (concentrados en el capítulo introductorio) hacen referencia al valor de la escena urbana como composición conjunta de edificaciones y espacios libres, desde el punto de vista de percepción del peatón, desglosando dicha experiencia en tres componentes: La Óptica, el Lugar y el Contenido.



The Image of the city  
Kevin Lynch, 1960 (Portada)



Townscape  
Gordon Cullen, 1961 (Portada)

<sup>184</sup> Lynch, 1981. Op. cit.

<sup>185</sup> Vid. *The Image of the city*. Cambridge (Massachusetts): The Massachusetts Institute of Technology Press, 1960 [Edición en castellano: *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1984. 227p]

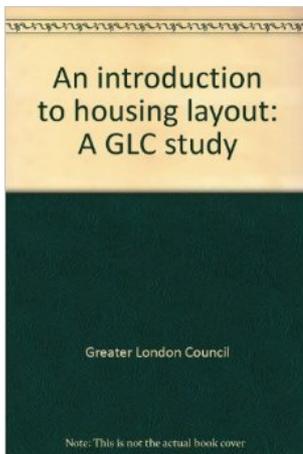
<sup>186</sup> Vid. *Townscape*. New York: Reinhold Pub. Corp, 1961. Posteriormente, en 1971 la editorial Architectural Press lo reeditó en Londres con el título de *The Concise Townscape*. [Edición en castellano (1974) *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. Barcelona: Editorial Blume. 200p].

Nos recuerda que en el proceso de percepción del paisaje urbano, su visión nos permite evocar recuerdos y experiencias, reforzando, además, la componente emocional de dicha percepción, en consonancia con el concepto de paisaje que definirá el *Convenio Europeo del paisaje*<sup>187</sup>, tal y como veremos más adelante.

Dichos planteamientos se van desarrollando e ilustrando a lo largo del libro, a modo de cuaderno de campo en el que va anotando y dibujando lo que observa, mostrándonos su particular visión del paisaje y la manera de estudiar y analizar los espacios libres de la ciudad (calles, plazas, parques) a través de imágenes cotidianas vistas por el transeúnte.

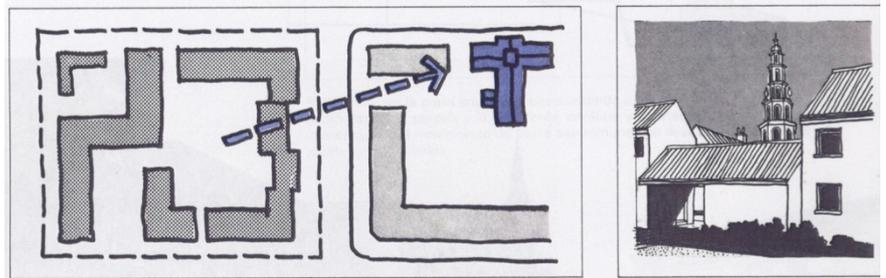
Es indudable que Cullen creó escuela, y su particular forma de interpretar la ciudad fue seguida por el *Greater London Council*, de forma especialmente ilustrada en el manual de diseño urbano para áreas residenciales<sup>188</sup> publicado en 1978.

«La forma en que un grupo de viviendas se percibe al caminar depende de cómo se combinan los otros elementos: edificios, muros, plantas, calzadas, zonas de juego y aparcamiento, crean espacios y definen territorios. También depende de nuestra comprensión, como diseñadores, de la forma en que las personas observan y utilizan su medio» (Edición en castellano 1985:104)



An Introduction to Housing Layout  
Greater London Council, 1978  
(Portada)

**Conservación de las vistas, focos de interés, panorámicas, etc.**  
Fuente: Greater London Council, 1978



Con el paso del tiempo la disciplina del *Urban Design*, irá perdiendo relevancia en el desarrollo de práctica profesional del planeamiento urbanístico, cediendo terreno a favor de los aspectos más estrictamente jurídicos e instrumentales del Plan, y otorgándole mayor hegemonía al planeamiento general, que no acaba de dar respuesta al contexto social en continua evolución y a la complejidad e indeterminación de la realidad urbana y territorial.

<sup>187</sup> Aprobado por el Consejo de Europa (Florencia) el 20 de octubre de 2000, y ratificado por el Gobierno de España el 26 de noviembre de 2007 (entra en vigor el 1 de marzo de 2008).

<sup>188</sup> Vid. *An Introduction to Housing Layout*. London: Department of Architecture and Civic Design of the Greater London Council, 1978. [Edición en castellano (1985) *Introducción al Diseño Urbano en áreas residenciales*. Barcelona: Hermann Blume. 176p].

Esta situación irá derivando hasta desembocar en un largo periodo de crisis del planeamiento urbano, desde una doble dimensión. Por un lado la quiebra de los fundamentos teóricos del Urbanismo científico y, por otro, la crisis de la cultura del Plan y el cuestionamiento de la práctica planificadora convencional (De Terán, 1978; Ezquiaga, 1998<sup>189</sup>).

Como consecuencia de ello, señalaba José María Ezquiaga la "necesidad de refundar la legitimidad teórica de la disciplina y la legitimidad social del planeamiento", permitiendo la incorporación de nuevas iniciativas de planificación menos condicionadas por el marco jurídico vigente, dado que la concepción estática del plan no ha permitido abordar la complejidad y carácter dinámico de la realidad urbana y territorial.

«El reiterado fracaso de los planes generales como anticipación a largo plazo de la forma o modelo territorial pone de manifiesto la asimetría entre la simplicidad de las técnicas urbanísticas y la complejidad del fenómeno social» (1998:10)

Esta coyuntura alimentó las tesis neo-liberales que cuestionaban la función pública del Urbanismo, potenciando el mercado del suelo como principal mecanismo definitorio y regulador de la transformación de la ciudad y abogando por limitar la intervención de la Administración en dicho proceso.

Por su parte, desde determinados posicionamientos (Oriol Bohigas, Bernardo Secchi), se cuestionaba la capacidad de las figuras de planeamiento convencionales como instrumentos eficientes para la transformación de la ciudad, considerando más adecuado un conjunto articulado de intervenciones arquitectónicas de escala diversa, más ajustadas a una estrategia determinada, y más acotadas en el tiempo.

«Los proyectos que acompañaban al Plan, tienden a convertirse en proyectos del Plan, formulándose y representándose de manera cada vez más precisa y diferenciada de los proyectos arquitectónicos convencionales e integrándose en el dispositivo normativo del propio Plan» (1998:14)

No obstante, la intervención en la ciudad desde el proyecto arquitectónico y las actuaciones puntuales, resultó muy limitada en su capacidad transformadora y tampoco acabó de dar respuesta a una realidad urbana compleja.

«Hoy en día, la experiencia de las luces y sombras de una década de proyectos emblemáticos ha difundido un cierto escepticismo acerca de la capacidad de la arquitectura para

---

<sup>189</sup> Vid. "¿Cambio de estilo o cambio de paradigma?. Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano". En: *Urban N° 2*. Madrid: Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Universidad Politécnica de Madrid, 1998. p. 6-36.

operar cambios relevantes en la ciudad cuando se produce en ausencia de estrategias más amplias de transformación y gestión del espacio urbano.» (1998:15)

En cualquier caso, seguimos condicionados por un régimen jurídico estatal y una legislación urbanística autonómica, que adolecen de una excesiva rigidez tanto en la concepción del Plan como en la, cada vez más, profusa normativa asociada al mismo, evidenciando la "contradicción no resuelta entre la vocación de estabilidad de las previsiones del planteamiento y la adaptación al cambio". (Ezquiaga, 1998)

Citando a Joan Busquets<sup>190</sup>, Ezquiaga nos recuerda que "se hace necesario un enfoque desde la complejidad, sensible a la heterogeneidad de los espacios y territorios más orientado a identificar las oportunidades en ellos implícitas para promover acciones transformativas que a imponer unas técnicas normativas".

Tras este periodo de crisis del planeamiento, en el que el carácter instrumental y normativo del Plan ha adquirido mayor trascendencia que la componente proyectual del mismo, y tras sucesivos intentos de poner en valor el Diseño Urbano en el planeamiento través del denominado Proyecto Urbano, proponemos recuperar dicha disciplina para el diseño y configuración de las áreas de borde urbano, desde la constatación de que la relación entre los usos urbanos y los agrícolas constituye un elemento fundamental de cara a la transformación del territorio desde pautas más sostenibles, y es precisamente en la zona de contacto entre ambos, en el denominado suelo periurbano, donde esta relación se hace crucial.

En este sentido, superando la dicotomía entre plan y proyecto y desde la necesidad de entender el proyecto urbano como proceso, apostaba Ezquiaga<sup>191</sup> por el proyecto transformativo en términos relacionales, valorando la cualidad y posición de determinadas piezas urbanas, cuyo planteamiento resultaba especialmente adecuado en los tejidos periféricos.

«El nuevo territorio si puede dibujarse, puede dirigirse, pero no ya desde el control formal finalista, sino desde el control de los procesos de formación, desde el control de la "sintaxis". Fundamentalmente creo que esa periferia no se construye con grandes proyectos o inversiones finalistas, sino asegurando fundamentalmente el control de los elementos claves: diversas formas de comunicación, el asentamiento de

---

<sup>190</sup> Vid. "Nous fenòmens urbans i nou tipus de projecte urbanístic". En: *Present i futurs. Arquitectura a les ciutats*. Barcelona: XIX Congrés de la UIA Barcelona 96; Col·legi d'Arquitectes de Catalunya; Centre de Cultura Contemporània de Barcelona; ACTAR, 1996. p. 280-287

<sup>191</sup> Vid. "Plan y proyecto urbano: el diseño urbano en el planeamiento". En: *Ciudad para la sociedad del siglo XXI*. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2001. pp. 168-181.

las actividades esenciales y el diseño de los modelos tipológicos que, como el Plan de 1929 o los Ensanches, permitirán acoger proyectos dentro de los proyectos, en un proceso de ilimitada variabilidad creativa.» (2001:181)

No en vano, años más tarde<sup>192</sup> nos recordaba que una de las grandes aportaciones de los planes españoles e italianos de los años ochenta del pasado siglo, fue la de interiorizar los problemas de definición de la forma de ciudad desde la propia instancia del planeamiento, permitiendo que el proyecto arquitectónico “se integrara como dato de planeamiento, es decir, como método de validación de los criterios de ordenación y objetivos perseguidos, y como fuente de información que permitiera elaborar nuevas hipótesis de trabajo”.

«Una referencia constante en todas estas reflexiones es la vinculación entre proyecto urbano e *intervención* o, expresado en otras palabras, la decantación del *proyecto urbano* hacia el compromiso de incidir realmente en la construcción de la ciudad. Hemos visto que este compromiso no tiene porqué derivarse de la omisión de la referencia de globalidad representada por el plan sino que, por el contrario, puede y debe existir una articulación *transversal* entre las escalas de proyecto. El vínculo que permite superar la disyuntiva entre *plan* y *proyecto* o el abismo entre la *lógica del deseo* y la *lógica de la toma de decisiones*, o entre *razón* y *acción*, no es un elemento metodológico, científico ni tan siquiera disciplinar, sino sencillamente la voluntad compartida de transformar la ciudad.» (2011:96)

## 5.2 Objetivos

A partir de las consideraciones anteriores, la finalidad del presente capítulo consiste en definir una serie de patrones caracterizadores de la forma periurbana que nos permitan establecer, en cada caso, las estrategias necesarias para permitir una relación *ad-hoc* entre los diferentes tejidos urbanos y el espacio rural (fundamentalmente agrícola) que los circunda.

De forma análoga al planteamiento de Kevin Lynch sobre la posible relación entre los grados de consecución de las dimensiones de rendimiento y determinados modelos espaciales, proponemos definir y evaluar el grado de consecución de cada patrón, a partir de la valoración de las propiedades implícitas en los mismos, diferenciando tres grados: elevada, moderada o reducida. Así, considera-

---

<sup>192</sup> Vid. “El proyecto urbano: entre la racionalidad limitada y la utopía fragmentaria”. En: *Transformaciones urbanas sostenibles*. Madrid: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, 2011. pp. 76-97.

remos que el patrón se alcanza cuando su propiedad es elevada (por ejemplo, el patrón de la *Permeabilidad* se alcanzará cuando dicha permeabilidad sea elevada), pudiendo equipararse a la regla o solución que establecía Alexander para cada patrón.

En la medida en que estos patrones se basan en los diferentes aspectos que intervienen en la relación campo-ciudad, esta valoración nos permitirá, finalmente, evaluar la relación de un determinado núcleo urbano con su entorno rural, a partir de la correlación que se establezca entre la configuración de las áreas de borde urbano y la correcta relación campo-ciudad.

### 5.3 Hipótesis

La definición y la parametrización de los referidos patrones permitirá evaluar, en cada caso, la idoneidad de la relación huerta-ciudad, desde el punto de vista de la integración funcional, visual y paisajística de los bordes urbanos en el territorio agrícola que los circunda. Para ello proponemos contrastar, además, los patrones analizados, contraponiendo dos situaciones temporales diferentes: la del tejido urbano existente en el momento del estudio, y la del previsto según el planeamiento vigente.

Por otro lado, el análisis de la relación huerta-ciudad requiere realizar el enfoque desde ambos puntos de vista, es decir, centrando la mirada tanto desde la ciudad hacia el campo (evaluando aspectos morfológicos y funcionales de la configuración del borde urbano), como desde el campo hacia la ciudad (evaluando la componente perceptual y paisajística de los bordes urbanos).

Bajo estas premisas, se propone estudiar y parametrizar las siguientes propiedades:

#### I. Mirada desde la ciudad hacia el campo

1. Interpenetración campo-ciudad
2. Transitabilidad peatonal
3. Permeabilidad
4. Conectividad campo-ciudad
5. Relación visual
6. Nitidez geométrica

#### II. Mirada desde el campo hacia la ciudad.

7. Visibilidad
8. Integración paisajística

## 5.4 Metodología

El estudio de cada uno de los patrones de la forma periurbana que intervienen en la relación huerta-ciudad, se articula sobre la siguiente secuencia:

- a. Recopilación y descripción de las referencias y antecedentes de cada patrón.
- b. Definición del patrón, así como la forma de medirlo y cuantificarlo.
- c. Establecimiento de criterios (condiciones) que evalúen el grado de consecución de cada patrón, a partir de la valoración de la propiedad implícita en el mismo a la que asignaremos los valores de "elevada", "moderada" o "reducida", en función de unas determinadas condiciones que se establecen en cada caso.
- d. Análisis comparado de los resultados obtenidos en los diferentes núcleos urbanos estudiados, y, en su caso, revisión y corrección de los criterios marcados como hipótesis de partida.

La metodología empleada, se apoya en una primera identificación sobre la cartografía y ortofotografía del ámbito de estudio, obtenida a partir del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea, impulsado por el Instituto Geográfico Nacional (en adelante, PNOA-IGN), que nos permita medir y representar sus características (superficie, distancia, configuración geométrica y funcional), para complementar y contrastar, a continuación, con el correspondiente trabajo de campo que permita identificar mejor las características de la interfaz campo-ciudad y profundice en la componente visual y perceptual del entorno analizado, tanto desde la ciudad hacia la huerta, como desde la huerta hacia la ciudad.

A continuación, dicha medición, se realiza también sobre el plano de ordenación pormenorizada del planeamiento vigente en cada uno de los ámbitos de estudio, con el objeto de poder valorar si dicha ordenación modifica o no (mejorando o mermando) la relación huerta-ciudad que existe en la actualidad.

Con relación a la valoración del grado de consecución de cada uno de los patrones (elevada, moderada o reducida), se establece, en primera instancia, unas condiciones numéricas que tratan de intentar medir y objetivar los patrones definidos y que, tras los primeros resultados, se procede a su revisión, en función de los resultados obtenidos y de las características de los primeros núcleos urbanos estudiados, con el objetivo de conseguir unos criterios que puedan extrapolarse con mayores garantías.

## 5.5 Caso de estudio

Tal y como avanzábamos en el capítulo introductorio, para el desarrollo del trabajo, hemos centrado el estudio en las áreas periurbanas del norte del AMV, pertenecientes a la denominada Huerta de Valencia, cuyos valores históricos, paisajísticos y culturales ya han sido reconocidos por parte de la Administración autonómica a través de los citados PATPHV y ETCV, haciendo expresa mención a la necesidad de abordar una ordenación paisajística especial de las zonas de borde de los tejidos urbanos y los espacios periurbanos resultantes.

Para la identificación y valoración de los patrones de la forma periurbana que definiremos en el siguiente apartado, hemos escogido diferentes categorías de núcleos urbanos situados en la corona norte del AMV, contrastando aquellos núcleos aislados de pequeña dimensión, como es el caso de las pedanías de Benifaraig, Borbotó y Carpesa (pertenecientes al término municipal de Valencia), con los de mayor tamaño y próximos a la conurbación, como es el caso de Alboraiá y Tavernes Blanques.



Encuadre territorial de los núcleos urbanos analizados, en el Norte del AMV

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PNOA-IGN 2010

## 5.6 Patrones de la forma periurbana

A continuación, definimos los Patrones caracterizadores de la forma periurbana, a partir de las propiedades que permiten identificarlos y valorar su grado de consecución, agrupándolos según la mirada se produzca desde la ciudad hacia el campo, o bien, desde el campo hacia la ciudad.

### I. MIRADA DESDE LA CIUDAD HACIA EL CAMPO

#### 5.6.1 Interpenetración Campo-Ciudad

##### A. Referencias:

Este parámetro tiene su referencia más directa en el Patrón nº3 *Interpenetración campo ciudad* formulado por Alexander<sup>193</sup>:

«La gente se siente cómoda cuando tiene acceso al campo, a la experiencia del campo abierto y la agricultura; acceso a las plantas naturales, a los pájaros y los animales. Para que este acceso sea posible, las ciudades deben limitar con el campo casi en todos sus puntos.» [Edición en castellano 1980:47]

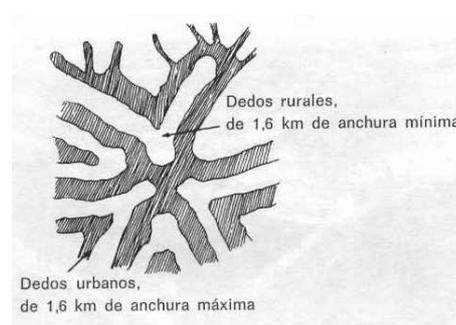
En ese caso, el parámetro definido era la anchura de los denominados “dedos urbanos” y “dedos rurales”, estableciendo al efecto, una anchura máxima para dedos urbanos de 1,6km, y una anchura mínima para dedos rurales, también de 1,6km.

«Mantenga dedos entrelazados de suelo urbano y suelo rural, incluso en el centro de las metrópolis. Los dedos urbanos nunca deben tener más de 1,6km de anchura y los dedos rurales nunca menos de 1,6km.» [Edición en castellano 1980:49]

De esta manera, por un lado se limitaba la distancia entre las parcelas urbanas y el ámbito rural y, por otro, se garantizaba una dimensión mínima de estructura agraria que permitiese su correcta explotación.

##### B. Definición / Cuantificación:

En nuestro caso, se trata de medir el grado en el que se encuentran próximos, entrelazados y en contacto los ámbitos rural y urbano, a partir de la distancia máxima entre cualquier punto de la ciudad y el segmento del perímetro urbano más cercano, y de la relación entre la longitud de la interfaz (campo-ciudad) y la superficie del ámbito urbano.



**Dedos urbanos - dedos rurales**

Fuente: Alexander et al., 1977.

<sup>193</sup> Alexander; Ishikawa; Silverstein, 1977. Op. cit.

De este modo, conseguimos ponderar tanto la dimensión del casco urbano, como la forma (geometría del perímetro urbano), a través los siguientes parámetros:

a) Distancia al borde urbano: Círculo Inscrito de un Área Urbana (CIAU)

En primer lugar, tenemos que referirnos a la **distancia** máxima entre cualquier punto de la ciudad y el segmento del perímetro urbano más cercano.

Para ello calcularemos  $\frac{1}{2}$  de la distancia entre cualquier punto del perímetro urbano y el opuesto más cercano, utilizando el parámetro "círculo inscrito" de forma similar a la definición que suele emplearse en las ordenanzas urbanísticas que regulan de la geometría de las parcelas urbanas:

En este sentido, denominaremos Círculo Inscrito de un Área Urbana (CIAU) al círculo de mayor diámetro que puede inscribirse en dicha área. Se define por la medida de su diámetro, que expresamos en metros (m.).

Una vez obtenido este dato, la distancia máxima entre cualquier punto de la ciudad y el segmento del perímetro urbano más cercano será igual al radio de dicho círculo inscrito o, dicho de otro modo, igual a  $\frac{1}{2}$  del CIAU.



CIAU del casco urbano de Carpesa  
(Valencia)

Fuente: Elaboración propia a partir de  
datos del PNOA-IGN, 2010

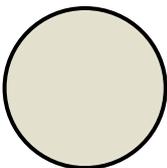
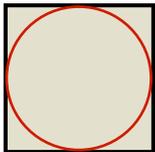
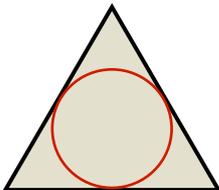
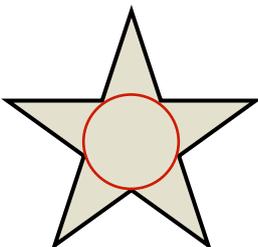
b) Forma 1: Índice de contacto de un Área Urbana (ICAU 1):

Se trata de evaluar la repercusión de la longitud del interfaz por unidad de superficie de ámbito urbano, midiendo la relación entre el perímetro del área urbana y su superficie.

Para que la dimensión absoluta del Área Urbana no afecte al índice (ICAU) y éste sólo refleje la variable de su configuración geométrica, al denominador se le aplica la raíz cuadrada, dado que el factor de escala entre perímetro y superficie se eleva al cuadrado (duplicando el perímetro, se cuadruplica la superficie; triplicando el perímetro, se multiplica por 9 la superficie)

$$\text{ICAU} = \frac{\text{Perímetro Área Urbana (ml)}}{\sqrt{\text{Superficie Área Urbana (m}^2\text{s)}}$$

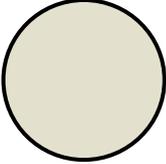
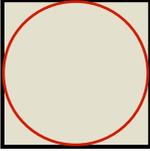
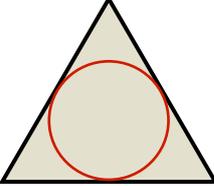
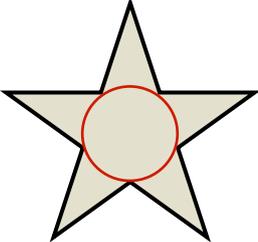
Así, podemos comprobar que, para una misma superficie de área urbana, obtenemos distintas longitudes de perímetro y, por ende, distinta relación de interfaz por unidad de superficie.

			
Superficie: 100.000m <sup>2</sup> s CIAU: 356,82m Perímetro: 1.120,99ml <b>ICAU 1: 3,54</b>	Superficie: 100.000m <sup>2</sup> s CIAU: 316,23m Perímetro: 1.264,91ml <b>ICAU 1: 4,00</b>	Superficie: 100.000m <sup>2</sup> s CIAU: 277,45m Perímetro: 1.441,69ml <b>ICAU 1: 4,56</b>	Superficie: 100.000m <sup>2</sup> s CIAU: 228,01m Perímetro: 2.168,49ml <b>ICAU 1: 6,86</b>

c) Forma 2: Índice de contacto de un Área Urbana (ICAU 2):

Otra manera de medir la relación entre la longitud de la interfaz, la superficie del área urbana y su grado de entrelazamiento campo-ciudad, resulta de dividir la superficie de dicha área por la superficie de su círculo inscrito (CIAU).

Volviendo a la comparativa de formas geométricas, obtenemos:

			
Superficie: 100.000m <sup>2</sup> s CIAU: 356,82m Perímetro: 1.120,99ml ICAU 1: 3,54 ICAU 2: 1,00	Superficie: 100.000m <sup>2</sup> s CIAU: 316,23m Perímetro: 1.264,91ml ICAU 1: 4,00 ICAU 2: 1,27	Superficie: 100.000m <sup>2</sup> s CIAU: 277,45m Perímetro: 1.441,69ml ICAU 1: 4,56 ICAU 2: 1,65	Superficie: 100.000m <sup>2</sup> s CIAU: 228,01m Perímetro: 2.168,49ml ICAU 1: 6,86 ICAU 2: 2,45

Aplicando dichos parámetros al núcleo urbano de Carpesa, obtendríamos:

	
<b>CARPESA</b> Tejido urbano existente (Ortofoto IGN)	<b>CARPESA</b> Tejido urbano previsto
Superficie: 90.442,08m <sup>2</sup> s CIAU: 227,59m Perímetro: 1.948,79ml ICAU 1: 6,48 ICAU 2: 2,22	Superficie: 127.125,21m <sup>2</sup> s CIAU: 340,35m Perímetro: 1.536,20ml ICAU 1: 4,31 ICAU 2: 1,40

De los dos Índices de Contacto formulados (ICAU1 y ICAU2), emplearemos finalmente el segundo de ellos, que otorga el valor unidad al círculo (figura con el menor índice de contacto posible) y, de este modo, resulta mucho más clara y directa la comparación entre los distintos valores que se obtengan.

### C. Valoración:

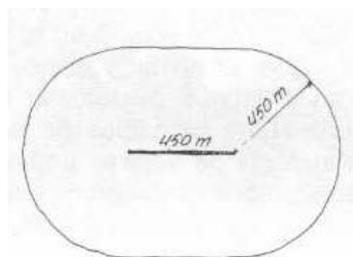
Por un lado, a menor dimensión del CIAU, mayor será el grado de proximidad de cualquier punto del casco urbano al entorno rural.

Por otro, para una misma superficie de área urbana, a mayor repercusión de la interfaz (ICAU2), mayor proximidad existirá entre cada una de las parcelas urbanas y el entorno rural, dado que el círculo inscrito (CIAU) será menor, y mayor será, por tanto, el grado de interpenetración.

Como apuntaba, de forma bastante intuitiva, José Fariña<sup>194</sup>, para que todos tengamos áreas no cementadas cercanas no hay más remedio que aumentar la longitud de los bordes.

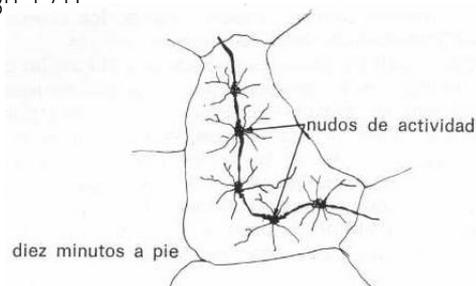
Para fijar los valores que determinarán el grado de proximidad, vamos a referirnos, a su vez, al Patrón nº31 *Paseo*, formulado por Alexander, en el que valoraba las posibilidades de uso de un paseo, en función de la distancia a pie al mismo, a partir de un estudio del Departamento de Arquitectura de la Universidad de California (Berkeley), dirigido por Luis Racionero:

«Estimule la formación gradual de un paseo en el corazón de cada comunidad, que una los principales nudos de actividad y esté centralmente emplazado de modo que cada punto de la comunidad no quede a más de 10 minutos a pie. Coloque puntos principales de atracción en sus dos extremos para mantener un movimiento constante en ambos sentidos.»  
(Edición en castellano 198<sup>n</sup> 171)



**Un paseo y su cuenca de captación.**

Fuente: Alexander et al., 1977.



**Diez minutos a pie.**

Fuente: Alexander et al., 1977.

A partir de las consideraciones anteriores, se establece el siguiente criterio de valoración:

Grado	Condiciones a cumplir	Observaciones
ELEVADA	CIAU < 500m y ICAU2 > 2,00	
MODERADA	Resto de casos	
REDUCIDA	CIAU > 1000m ICAU2 < 1,40	

<sup>194</sup> Vid. "El sprawl es bello" [en línea]. *El Blog de José Fariña. Urbanismo, paisaje, territorio, sostenibilidad*. Madrid 03/09/2012.

<http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2012/09/el-sprawl-es-bello.html>

### 5.6.2 Transitabilidad Peatonal

#### A. Referencias:

Un primer referente de este parámetro lo encontramos en el Patrón nº59 *Traseras tranquilas*, formulado por Christopher Alexander<sup>195</sup>:

«Cree una trasera tranquila detrás de los edificios situados en las zonas más alejadas de la ciudad, y lejos del ruido. Construya un camino a lo largo de esas traseras, lo bastante lejos del edificio para que esté plenamente bañado por el sol, y protegido del ruido por tapias, por la distancia y por los propios edificios.» [Edición en castellano 1980:282]

En nuestro caso, podríamos asimilar esta calle trasera al espacio lineal que perimetra la ciudad que, por su condición de interfaz con el espacio rural, suele gozar de la tranquilidad de éste, siempre y cuando no se trate de una ronda de circunvalación de tráfico (como ocurre con el caso de la ronda norte de Valencia).

La cita de Alexander nos ofrece una sugerente visión lúdica y contemplativa de esos perímetros transitables, ese camino “bañado por el sol y lejos del ruido”.

Y ese camino perimetral, concebido como itinerario, espacio de tránsito (fundamentalmente peatonal y ciclista), nos abre la mirada hacia el espacio abierto de la huerta, favoreciendo la relación directa y el contacto entre la población y su entorno, tanto en aquellos desplazamientos que se producen por propia necesidad (*commuting* casa-trabajo-estudio), como en aquellos que tienen un enfoque meramente lúdico o deportivo, pero siempre de forma tangencial y respetuosa con las actividades y requerimientos derivados de la actividad agrícola.

Esta apertura y visión al espacio abierto provoca una fuerte sensación placentera en contraste con la percepción del espacio urbano acotado del que salimos y que queda a nuestras espaldas.

En este sentido se manifestaba Kevin Lynch<sup>196</sup> cuando detectaba qué elementos de las tres ciudades estudiadas (Boston, Jersey City y Los Ángeles) habían provocado una satisfacción especial en las personas entrevistadas.

«Una vista amplia produce un estado emotivo de deleite y este fenómeno fue mencionado reiteradas veces. ¿Sería posible, en nuestras ciudades, hacer más común esta experiencia panorámica, poniéndola al alcance de los miles de perso-

<sup>195</sup> Alexander; Ishikawa; Silverstein, 1977. Op. cit.

<sup>196</sup> Lynch, 1960. Op. cit.

nas que pasan todos los días?.» (Edición en castellano 1984:57-58)



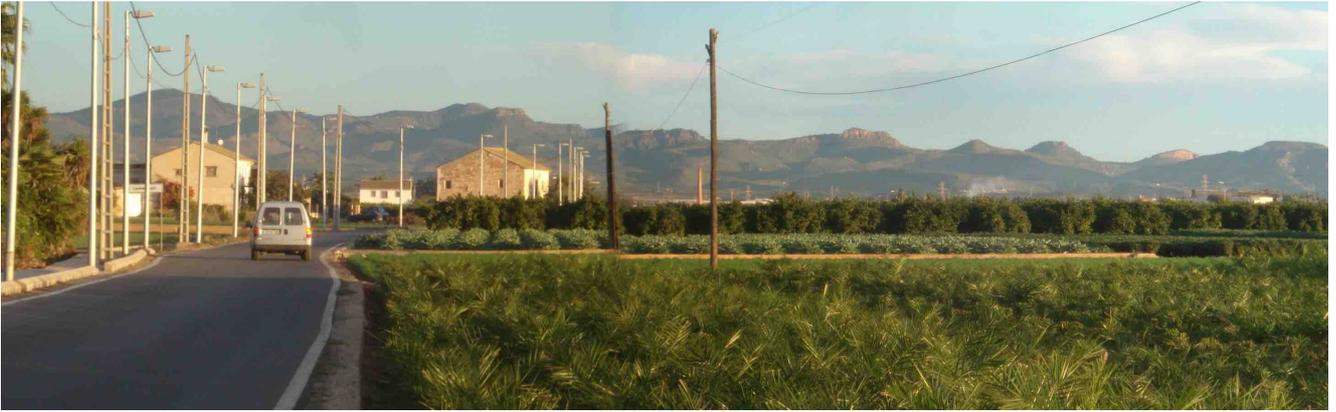
Vista a poniente desde Carpesa. Se divisa al fondo las torres del eje Ademúz de la ciudad de Valencia.  
Fotografía del autor 2013.



Vista a poniente desde Borbotó. Como fondo de escena aparece el perfil elevado de las poblaciones de Burjassot y Godella.  
Fotografía del autor 2014.

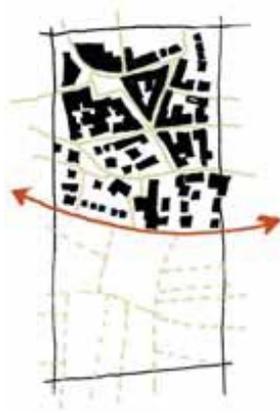


Vista norte desde Carpesa. Como fondo de escena se dibuja el perfil de la Sierra de la Calderona.  
Fotoarafia del autor 2012.



Vista norte desde Carpesa. Como fondo de escena cobra protagonismo el perfil de la Sierra de la Calderona (Aproximación).

Fotografía del autor 2013.



Priorizar los paseos en contacto con los dos espacios

Fuente: Dugeny, 2010.

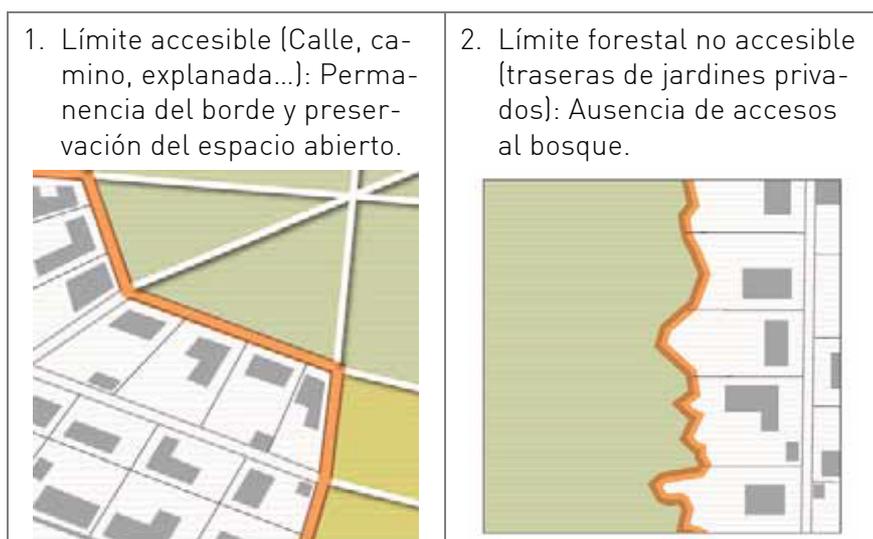
Entre los criterios que proponía el IAU ÎdF en el manual “*Cómo tratar los bordes urbanos*”<sup>197</sup> que referíamos en el capítulo introductorio, figura el de “garantizar una buena accesibilidad y permeabilidad hacia el espacio abierto” para lo cual no sólo propone reforzar la conexión transversal mediante la continuidad de flujos entre los espacios urbano y rural, sino también la continuidad de la marcha a lo largo del borde urbano,

« El límite entre el espacio urbano y el espacio rural constituye, por definición, un límite parcelario, que puede bordearse por un camino. Los pueblos agrícolas de la región de Île-de-France estaban tradicionalmente rodeados de un cinturón de prados y huertos conectado por un camino que los separa camino ofrecía la vista hacia el pueblo, por un lado, y hacia el campo, por otro.» (2010:42. Traducción propia)

Este “camino de los huertos” puede inspirar un modelo de borde urbano, mediante el trazado de un camino continuo conectado con el viario existente y sirviendo a los jardines privados, los parques públicos y los equipamientos deportivos. Puede urbanizarse de forma sencilla, siendo esencial que sea permeable de un extremo al otro, visual y/o funcionalmente.

Sobre la transitabilidad de este límite perimetral, identifica los siguientes tipos de borde urbano:

<sup>197</sup> Dugeny, 2010. Op. cit.



### Tipologías de borde urbano

Fuente: Dugeny, 2010.

Pero si seguimos avanzando sobre las connotaciones del concepto de la transitabilidad, descubrimos que la acción de transitar nos permite ir más allá de la mera componente funcional del recorrido, del itinerario, de circular.

Nos referimos, tal y como avanzábamos en capítulo de *Periferias*, al *tempo* lento que ofrece la acción de andar y que, en este caso, nos brinda, además, la oportunidad de incorporar la experiencia del "errabundeo", tal y como la concibió e interpretó Francesco Careri<sup>198</sup> y cuya definición se sitúa entre la deambulación y el recorrido errático asociado a la actividad lúdica y contemplativa, vagando a lo largo de los territorios de frontera que constituyen las áreas de borde urbano, como otra forma de relación con el paisaje circundante.

Por su parte, Pere Grimau<sup>199</sup> propone pasear, recorrer las franjas de la periferia ("territorio del paseo contemporáneo") como método para conocer de primera mano y sin prejuicios esa realidad, tantas veces denostada, y cuyo carácter cambiante nos sugiere revisitarla periódicamente. De forma retórica se pregunta qué deben tener los espacios de la periferia que son, a la vez, socialmente rechazados y estéticamente tan preciados.

En los espacios de desencuentro entre la ciudad y lo que deja de ser ciudad, nos sugiere descubrir la doble sensación de libertad y de urgencia. De libertad de poder situarse al margen de las reglas urbanas, a la vez que de urgencia, marcada por la velocidad de las transformaciones a las que se somete el territorio.

<sup>198</sup> Careri, 2002. Op. cit.

<sup>199</sup> Vid. "Caminar el límite". En: *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012. p. 117-133.

Y se trata de recorrerlos a pie, porque, como veíamos en el capítulo de Periferias, en la percepción del paisaje la velocidad limita y reduce la visión, mientras que la lentitud la amplía.

Por otro lado, con frecuencia el recorrido lineal de los espacios periféricos queda condicionado por un conjunto de barreras y accidentes que no permite atravesarlos transversalmente, circunstancia que dificulta la relación campo-ciudad, tal y como veremos con el Patrón de la Conectividad.

En definitiva, el patrón de la transitabilidad aplicada a los bordes urbanos, nos ofrece otra forma de mirar el paisaje, de percibir y descubrir los espacios de frontera mediante la acción de caminar.

Como afirma José Fariña<sup>200</sup>, refiriéndose a la metáfora del camino que le recuerda la obra de Careri, “lo que importa no es el destino, el sitio a donde vayas, sino el hecho del viaje, el propio recorrido”.

---

<sup>200</sup> Vid. “Careri, el andar como práctica estética” [en línea]. *El Blog de José Fariña. Urbanismo, paisaje, territorio, sostenibilidad*. Madrid 08/05/2008.  
<http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2008/05/francesco-careri-walkscapes-el-andar.html>

**B. Definición / Cuantificación:**

Transitabilidad peatonal: Grado en el que podemos transitar peatonalmente a lo largo del perímetro urbano, atendiendo a las siguientes categorías:

**PTF1 (Perímetro Transitado Formal Grado 1):**

Perímetro urbanizado, transitable peatonalmente por su límite exterior.



**Esquema PTF1**  
Fuente: Elaboración propia.



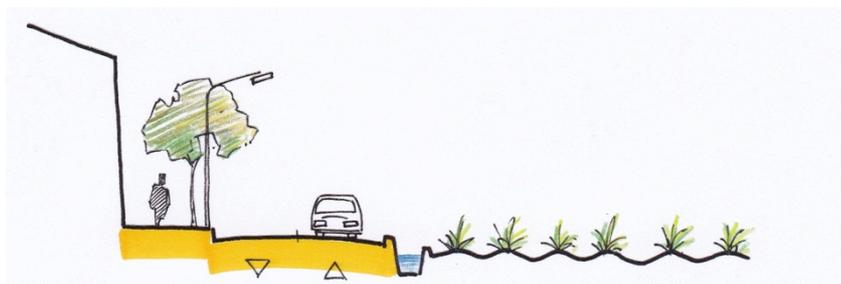
**Carpesa (borde Este)**  
*Street View* 2013.



**Borbotó (borde Este)**  
Fotografía del autor 2014.

**PTF2 (Perímetro Transitado Formal Grado 2):**

Perímetro urbanizado, pero No transitable peatonalmente por su límite exterior.



**Esquema PTF2**  
Fuente: Elaboración propia.



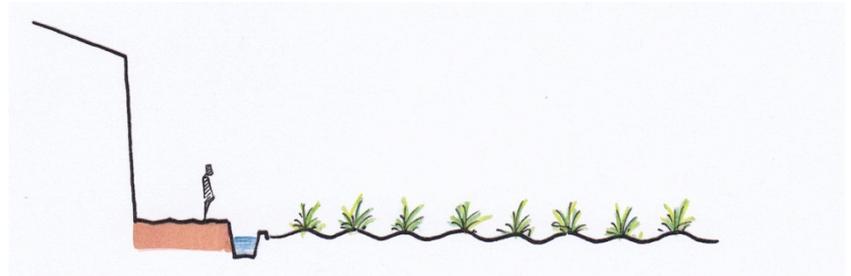
**Borbotó (borde Sur)**  
Fotografía del autor 2014.



**Carpesa (borde Sur)**  
*Street View* 2013.

**PTI (Perímetro Transitable Informal):**

Perímetro no urbanizado, pero transitable peatonalmente.

**Esquema PTI**

Fuente: Elaboración propia.

**Borbotó (borde Norte)**

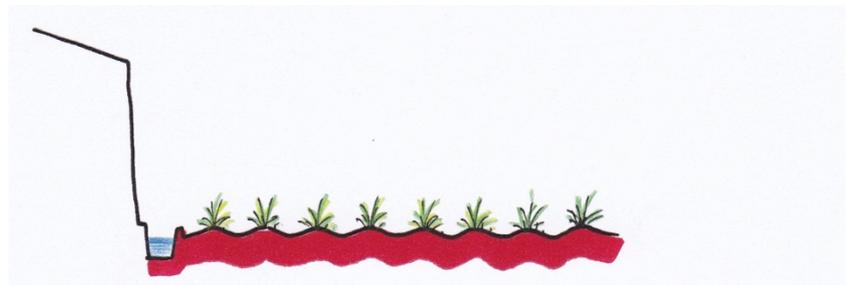
Fotografía del autor 2014.

**Borbotó (borde Este)**

Fotografía del autor 2014.

**PNT (Perímetro No transitable):**

Cierres de parcela o traseras de edificaciones, en contacto directo con los terrenos agrícolas.

**Esquema PNT**

Fuente: Elaboración propia.

**Borbotó (borde Norte)**

Fotografía del autor 2014.

**Carpesa (borde Oeste)**

Fotografía del autor 2013.

La medición/cuantificación de la *Transitabilidad peatonal* se realiza en metros lineales de perímetro urbano de cada una de las categorías y su porcentaje respecto del perímetro total.

### C. Valoración:

Grado	Condiciones a cumplir	Observaciones
ELEVADA	$PTF1 > 50\%$ y $(PTF1+PTF2 + PTI) > 75\%$	
MODERADA	Resto de casos	
REDUCIDA	$PNT > 50\%$	

### 5.6.3 Permeabilidad

#### A. Referencias:

El PATPHV<sup>201</sup>, en su Estrategia 4 "Integración paisajística de las infraestructuras y de los bordes urbanos", esboza una primera clasificación de bordes urbanos, en la que apenas hace referencia a dos posibles variables, como son las de permeabilidad y nitidez.



**Bordes permeables**  
Tipologías de bordes de contacto entre Huerta y ciudad.

Fuente: PATPHV 2010. CMAAUV

#### B. Definición / Cuantificación:

En nuestro caso, se trata de medir el grado de conexión entre el interior del casco urbano y su área de borde, a través de la frecuencia espacial (a lo largo de su perímetro) con la que podemos entrar o salir del casco urbano.

<sup>201</sup> En el documento denominado "Objetivos y Estrategias". Versión correspondiente al trámite de información pública (DOCV 6299 29-06-2010).



**Aperturas viarias del casco urbano de Carpesa**  
 Fuente: Elaboración propia a partir de la base cartográfica de Catastro.

La medición/cuantificación de la *Permeabilidad* se realiza contabilizando el número de aperturas viarias (ApV) por cada 1000m de perímetro urbano.

### C. Valoración:

Grado	Condiciones a cumplir	Observaciones
ELEVADA	$ApV/km \geq 15$	Una por cada 67ml de perímetro
MODERADA	$15 > ApV/km \geq 8$	
REDUCIDA	$ApV/km < 8$	Una por cada 125ml de perímetro

### 5.6.4 Conectividad Campo-Ciudad

#### A. Referencias:

Aunque no podría considerarse un antecedente directo, el Patrón nº5 *Trama de calles rurales*, formulado por Alexander, relacionado a su vez con el Patrón nº3 *Interpenetración campo ciudad*, hace referencia a la deseada relación entre la calle (por su carácter urbano) y el entorno rural.

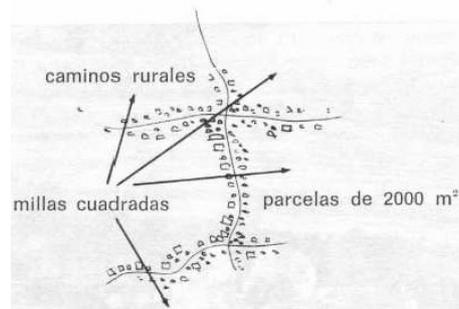
«En la zona de encuentro de la ciudad y el campo, se situarán carreteras rurales separadas al menos por 1,6km, de modo que delimiten cuadrados de campo y tierras cultivables...» (1977:55)

En el apartado introductorio de consideraciones en torno al borde urbano, hacíamos referencia a los planteamientos del *IAU ÎdF*<sup>202</sup>, que consideraban el borde urbano “un espacio sutil de reencuentro entre dos territorios de fuerte identidad: el espacio urbano y el espacio rural” y de cuyo reencuentro nace una percepción recíproca, un espacio de diálogo visual, y una permeabilidad que se apoya básicamente en la continuidad de la trama viaria y de la red hidrográfica.

Del mismo modo, se plantean los espacios verdes urbanos como recursos para la prolongación de los espacios agrícolas, naturales y forestales, convirtiéndose en el soporte potencial de nuevos usos tanto medioambientales como sociales, dado que la permeabilidad que aporta la continuidad de la red de caminos y de los corredores ecológicos (infraestructura verde y red hidrográfica) favorece la presencia de la biodiversidad en la ciudad y la propia accesibilidad a los espacios abiertos.

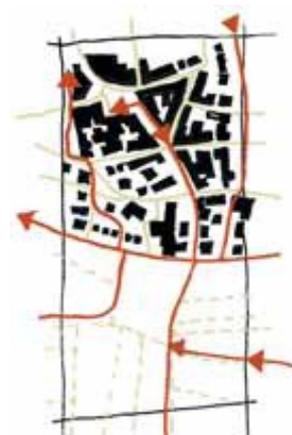
Con relación al criterio de “garantizar una buena accesibilidad y permeabilidad hacia el espacio abierto” propone reforzar la conexión transversal mediante la continuidad de flujos entre los espacios urbano y rural, resolviendo las conexiones entre el campo y la ciudad de forma directa y natural, apoyándose en la red de caminos y en recurso de las alineaciones de arbolado.

Pierre Donadieu<sup>203</sup> va más allá cuando propone que, en lugar de buscar en vano el control del crecimiento de la ciudad mediante los cinturones viarios y de espacios verdes, porqué no construir el tejido urbano con los propios espacios agrícolas y forestales, y que se considere la agricultura periurbana como una herramienta urbanística más capaz de organizar de forma sostenible el territorio de las ciudades?



**Trama de calles rurales.**

Fuente: Alexander et al., 1977.



**Facilitar el intercambio y la continuidad**

Fuente: Dugeny, 2010.

<sup>202</sup> Dugeny, 2010. Op. cit.

<sup>203</sup> Donadieu, 1998. Op. cit.

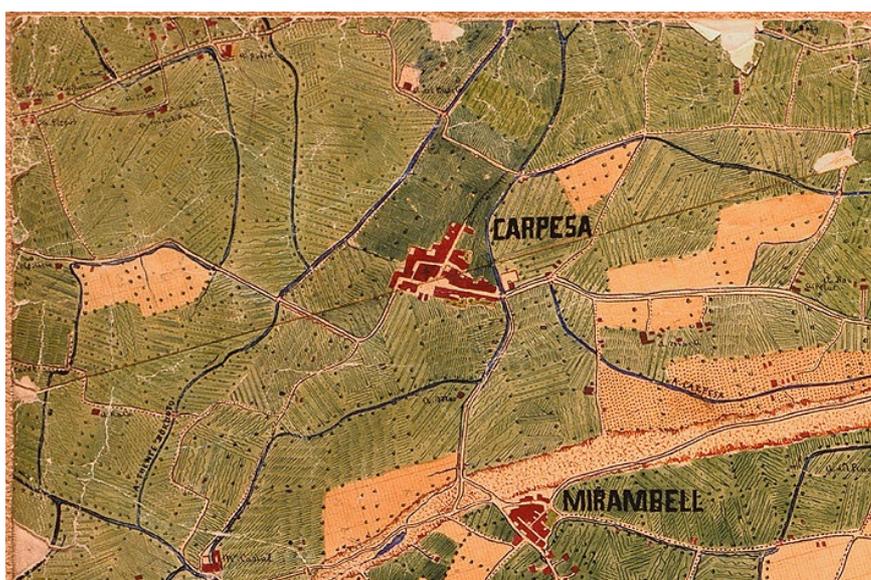
## B. Definición / Cuantificación:

Mide el grado de continuidad entre la trama urbana y la trama rural, considerando tanto la red de caminos rurales y vías interurbanas, como elementos integrantes de la Infraestructura Verde<sup>204</sup> (espacios forestales, cauces, acequias principales o vías pecuarias). Constituye el principal parámetro que mide la accesibilidad al ámbito rural.

En este punto, estimamos necesario recurrir a la cartografía histórica<sup>205</sup> donde aparecen grafiados los caminos históricos, constando el trascendente papel que estos jugaron en la configuración de los tejidos urbanos de los diferentes núcleos de población.



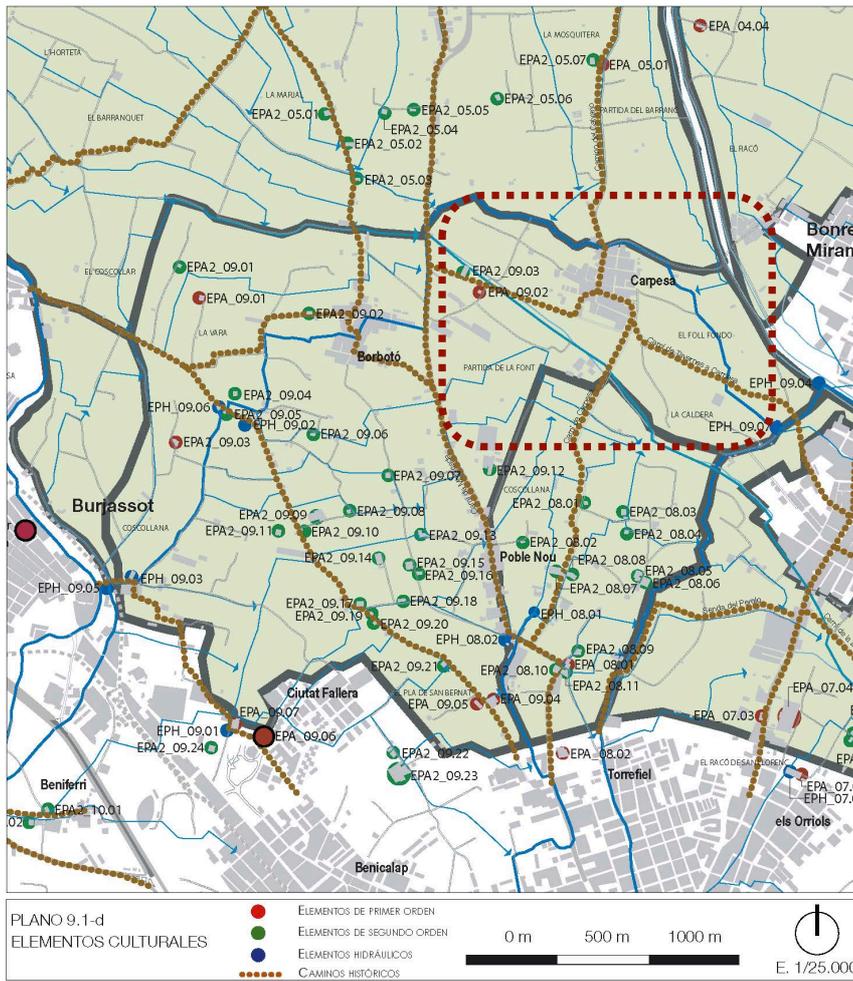
*Plano de Valencia y sus alrededores (1883) Hojas 5 y 6.*  
Fuente: Llopis, Perdigón, Taberner, 2004.



Ampliación de la imagen anterior sobre el núcleo de CARPESA

<sup>204</sup> Vid. Art. 4 LOTUP. Op. cit.

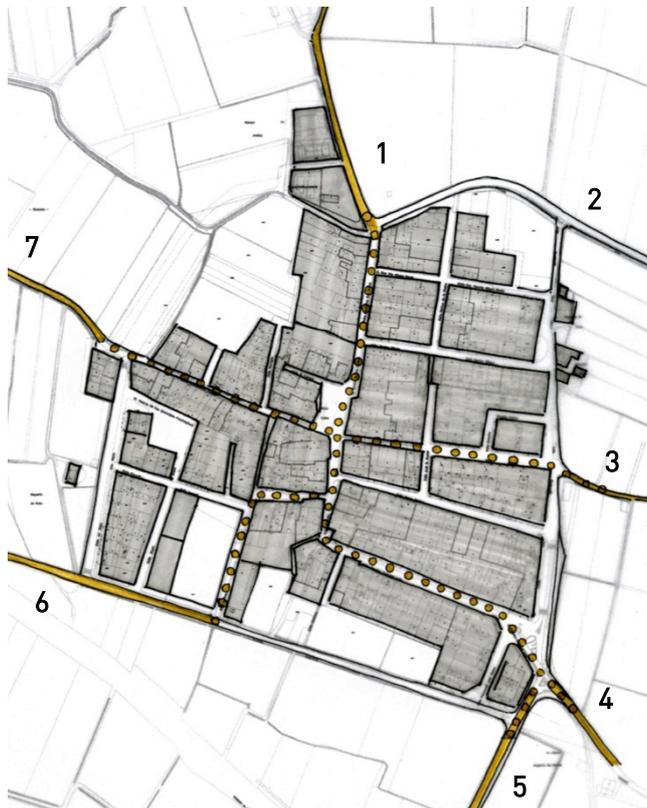
<sup>205</sup> Vid. Llopis; Perdigón; Taberner, 2004. *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia / Volumen 1 (1608-1929)* [CD-ROM]. Valencia: Universitat de València, 2004.



En este mismo sentido, el PATPHV recogió exhaustivamente los denominados “elementos culturales”, entre los que se encontraban los caminos históricos

**Plano 9.1-d. Elementos culturales.**

Fuente: PATPHV 2010. CMAAUV



**Continuidad de la trama urbana con la red de caminos rurales.**

1. Camí del Calvari (a Alfara del Patriarca)
2. Camí de Carpesa a Bonrepós
3. Camino agrícola
4. Camí de Carpesa a Tavernes Blanques
5. Camí de Carpesa-Moncada
6. Av. Palmaret (Ctra. de Carpesa a Borbotó)
7. Antiguo Camí a Borbotó

Fuente: Elaboración propia a partir de la base cartográfica de Catastro y de la toponimia del IGN.



**Aperturas viarias del casco urbano de Carpesa que tienen continuidad con la red de caminos rurales**

Fuente: Elaboración propia a partir de la base cartográfica de Catastro.

La medición/cuantificación de la *Conectividad Campo-Ciudad* se realiza contabilizando el porcentaje de aperturas viarias (ApV) que tienen continuidad con la red de caminos rurales (ApVC).

**C. Valoración:**

Grado	Condiciones a cumplir	Observaciones
ELEVADA	% ApVC > 50	
MODERADA	$50 \geq \% ApVC \geq 25$	
REDUCIDA	% ApVC < 25	

### 5.6.5 Relación Visual

#### A. Referencias:

Nos referíamos, al principio de este capítulo, a los trabajos de Gordon Cullen<sup>206</sup> en el campo de la forma urbana, pero desarrollados fundamentalmente desde la componente visual y perceptual de la ciudad, en lo que se conocerá como el paisaje urbano.



De las secuencias de "revelaciones" que se producen, nos interesa, en este caso, la que se produce al descubrir el fondo de escena del espacio abierto de la Huerta.

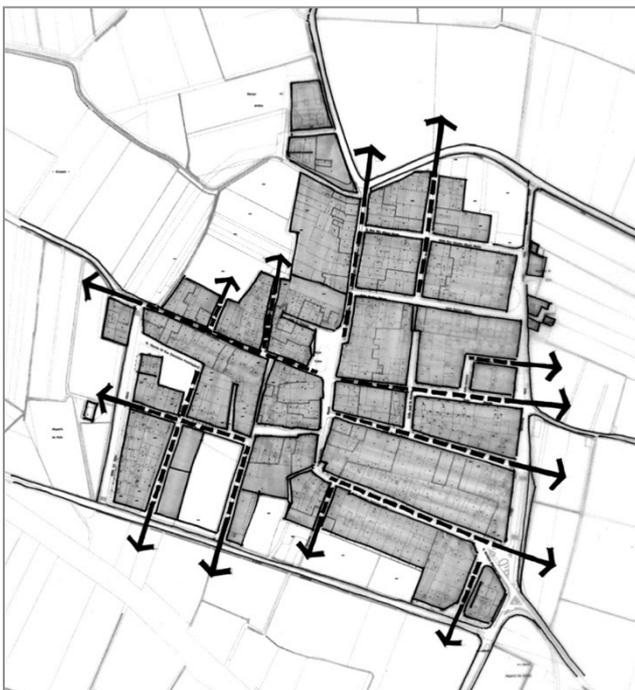
<sup>206</sup> Cullen, 1961. Op. cit.

### B. Definición / Cuantificación:

Mide el grado de relación visual que existe entre el casco urbano y el entorno rural, a partir de las fugas visuales que se producen desde el interior del núcleo urbano hacia el campo.



Fugas visuales a la huerta, desde el interior del núcleo urbano de Carpesa  
Fotografías del autor 2013.



Fugas visuales de las calles de Carpesa desde el interior del núcleo urbano hacia el campo.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base cartográfica de Catastro y del trabajo de campo.

La medición/cuantificación de la *Relación Visual* se realiza contabilizando el porcentaje respecto del Recorrido lineal viario total del núcleo urbano (descontando el recorrido perimetral) que tiene Fuga Visual (RFV) a la huerta. Para la medición del RFV se consideran únicamente los últimos 125m de tramo viario que conectan visualmente con la huerta, puesto que estimamos que, a distancias superiores, la fuga visual del espacio abierto exterior deja de tener presencia relevante en la escena urbana.

### C. Valoración:

Grado	Condiciones a cumplir	Observaciones
ELEVADA	%RFV > 50	
MODERADA	$50 \geq \% \text{RFV} \geq 25$	
REDUCIDA	% RFV < 25	

## 5.6.6 Nitidez Geométrica

### A. Referencias:

Tal y como apuntábamos en el patrón de la PERMEABILIDAD, el PATPHV, en su Estrategia 4, esboza una primera clasificación de bordes urbanos, en la que hace referencia únicamente a las variables de permeabilidad y nitidez.



**BORDES NÍTIDOS. BALCONES A LA HUERTA**



**BORDES NÍTIDOS Y ÁREAS VERDES. BALCONES A LA HUERTA**



**Tipologías de bordes de contacto entre Huerta y ciudad.**

**Tipologías de bordes de contacto entre Huerta y ciudad. Bordes nítidos.**

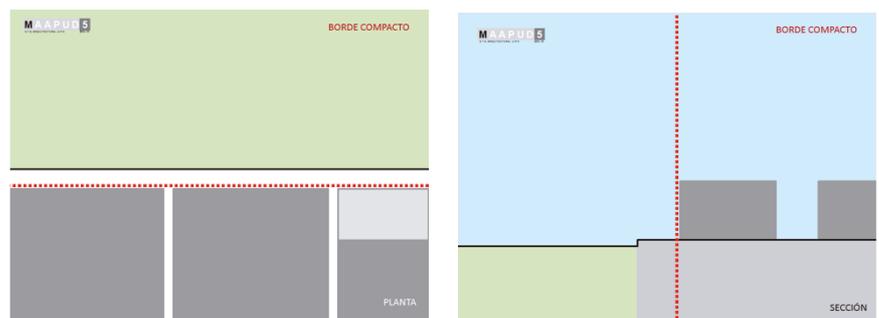
Fuente: PATPHV 2010. CMAAUV

Por su parte, el citado IAU  $\hat{I}dF^{207}$ , de la serie de tipos de borde urbano identificados, el tercero y cuarto guardan una estrecha relación con el patrón de la *Nitidez Geométrica*:

3. Borde quebrado sobre espacio agrícola: Importante superficie de contacto con el espacio abierto + Riesgo de desestabilización del espacio agrícola.	4. Borde nítido sobre espacio agrícola: Configuración de límite urbano + Eventual tratamiento de escaso interés morfológico + Ausencia de accesos al espacio abierto.
	

Tipologías de borde urbano  
Fuente: Dugeny, 2010.

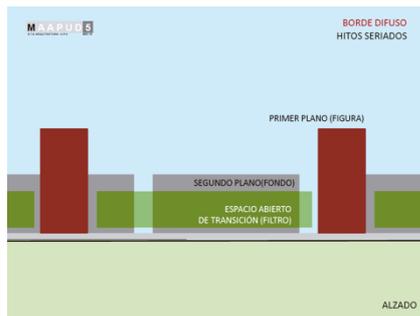
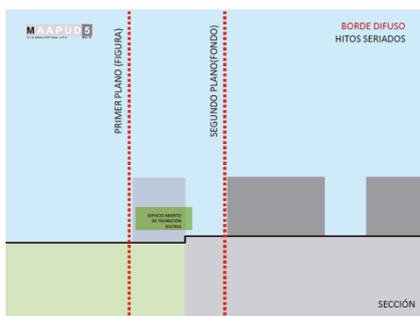
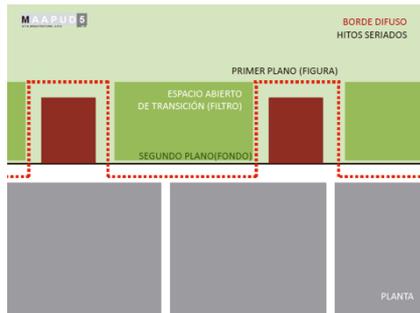
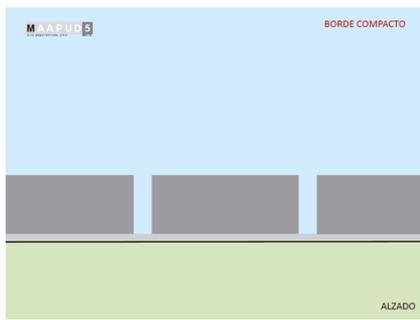
Del mismo modo, cabe referenciar el material docente "*Bordes Urbanos*" del Taller de Proyectos de Urbanismo y Paisaje<sup>208</sup> que reseñábamos en el capítulo introductorio, y en el que se analizan las diferentes tipologías de bordes urbanos, estableciendo entre otras las categorías de borde urbano *Compacto* y *Difuso*:



Categorías de borde urbano  
Fuente: Pérez Igualada, 2012.

<sup>207</sup> Dugeny, 2010. Op. cit. [Traducción propia].

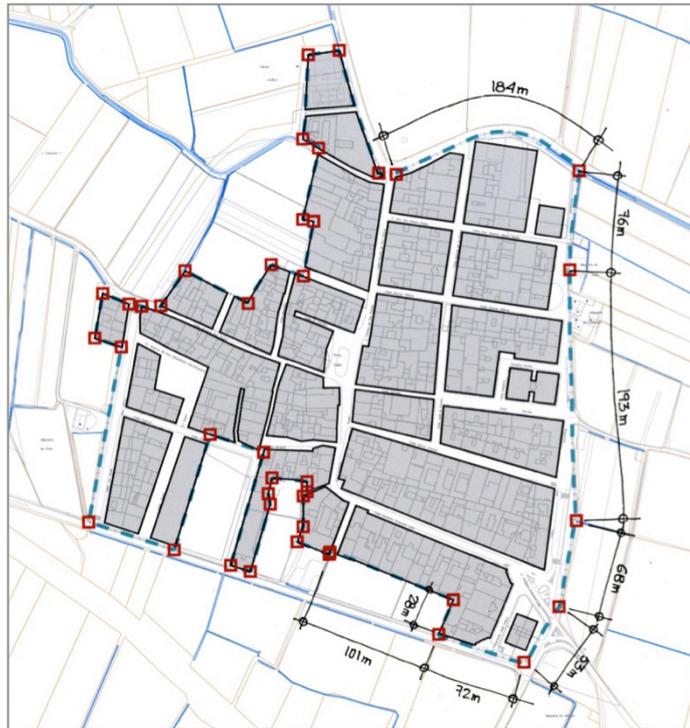
<sup>208</sup> Vid. Pérez Igualada, 2012. *Bordes urbanos*. Unidad docente del Taller de Proyectos de Urbanismo y Paisaje del *Máster Universitario en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño*. Valencia: Universitat Politècnica de València. (Texto inédito).



Categorías de borde urbano  
Fuente: Pérez Igualada, 2012.

## B. Definición / Cuantificación:

Mide el grado de regularidad geométrica del perímetro urbano, a partir del número de quiebros y retranqueos.



**Nodos de cambio de dirección. Perímetro urbano de Carpesa.**

Fuente: Elaboración propia a partir de la base cartográfica de Catastro.

La cuantificación de la *Nitidez Geométrica* se realiza contabilizando el número de Nodos de Cambio de Dirección (NCD) por cada 1000m de perímetro urbano.

Para la selección de los nodos, se establece un criterio de proporción y regularización, de modo que la distancia entre dos nodos sea igual o superior a 20m y se produzca una variación angular entre dos tramos consecutivos superior a 30°.

## C. Valoración:

Grado	Condiciones a cumplir	Observaciones
ELEVADA	$NCD \leq 4$	Distancia entre NCD $\geq 250m$
MODERADA	$10 \geq NCD > 4$	$250m > \text{Distancia entre NCD} \geq 100m$
REDUCIDA	$NCD > 10$	Distancia entre NCD $< 100m$

## II. MIRADA DESDE EL CAMPO A LA CIUDAD

Abordamos, a continuación, los patrones que centran la mirada desde el campo hacia la ciudad, evaluando la componente perceptual y paisajística de los bordes urbanos a través de los patrones de **Visibilidad e Integración paisajística**.

De forma análoga al primer bloque, la metodología empleada para su análisis, consiste básicamente en una primera identificación sobre soporte gráfico (cartografía y ortofotografía del ámbito de estudio), que nos permita señalar los principales *recorridos escénicos*, desde los cuales proceder a realizar el **análisis visual**.

Dichos recorridos escénicos vienen definidos en el Art. 36.3 del Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana<sup>209</sup> (en adelante, RPCV) y, tras su derogación, en el Anexo I "Contenido del Estudio de Paisaje" de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana<sup>210</sup> (en adelante, LOTUP).

«Los recorridos escénicos son aquellas vías de comunicación, caminos tradicionales, senderos o similares, o segmentos de ellas que tienen un valor paisajístico muy alto por atravesar y/o tener vistas sobre paisajes de alto o muy alto valor natural, histórico y/o visual. »

En nuestro caso, se trata de recorridos desde los que se perciben los diferentes núcleos urbanos que forman parte del paisaje de la Huerta, desde la perspectiva visual del peatón, ciclista o vehículo a motor.

En este sentido, se trata de realizar un análisis visual enfocado y dirigido exclusivamente hacia las escenas percibidas a lo largo de los itinerarios por los que discurre la mayor parte de la población. Es decir, no se trata de reproducir y analizar el desarrollo de los alzados o frentes urbanos perimetrales de la totalidad del núcleo urbano, sino de evaluar únicamente aquellos frentes urbanos percibidos desde las cuencas visuales más relevantes, consideradas como tales desde un punto de vista de porcentaje de población implicada.

Este protagonismo que otorgamos al aspecto perceptual del paisaje por parte de la población, emana de la propia definición de paisaje recogida en el artículo 1.ª del *Convenio Europeo del Paisaje*<sup>211</sup> (en adelante, CEP):

---

<sup>209</sup> Aprobado por Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del *Consell* (DOCV núm. 5325 de 16-08-2006).

<sup>210</sup> *Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana*. (DOCV, núm. 7329, de 31/07/2014)

<sup>211</sup> Consejo de Europa, 2000. Op.cit.

«por “paisaje” se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y humanos;» (Consejo de Europa, 2000)

Pero la percepción del paisaje no se queda en el aspecto visual, sino que abarca los cinco sentidos. En este sentido, aunque el cauce de la percepción humana es, fundamentalmente, el visual (aproximadamente el 87 %), no es exclusivo: sonidos, olores y texturas contribuyen al entendimiento y valoración de un paisaje (Collado y Gómez-Pardo, 2006<sup>212</sup>).

En este mismo sentido apunta Motloch<sup>213</sup>, cuando afirma que la percepción es una experiencia construida mentalmente a través de los órganos de los sentidos.

«Perception involves the physical experience of settings and the meanings we attribute to these settings. It includes judgments about comfort, security, symbolism, and anticipates and experienced interaction with other people. Place perception is, therefore, the synergy of physical conditions and the mind's eye.» (2001:112)

No obstante, y citando a Gibson<sup>214</sup>, Motloch deja claro que la percepción es principalmente visual, tratándose más concretamente de una visión espacial en perspectiva.

Por otro lado, y atendiendo a la definición contenida en el CEP, y recogida posteriormente en el Art. 3 del RPCV, la concepción del paisaje debe integrar las siguientes dimensiones:

1. Perceptiva, considerando no sólo la percepción visual sino la del conjunto de los sentidos (oído, olfato, tacto, gusto).
2. Natural, considerando que factores tales como suelo, agua, vegetación, fauna, aire, en todas sus manifestaciones, estado y valor son constitutivos del paisaje.
3. Humana, considerando que el hombre, sus relaciones sociales, su actividad económica, su acervo cultural son parte constitutiva y causa de nuestros paisajes.
4. Temporal, entendiendo que las dimensiones perceptiva, natural y humana no tienen carácter estático, sino que evolucionan a corto, medio y largo plazo.

<sup>212</sup> Vid. “Marco legislativo en materia de paisaje en la Comunidad Valenciana”. En: *V Reunión de los Talleres para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje*. Girona, septiembre 2006.

<sup>213</sup> Motloch, 2001. Op. cit.

<sup>214</sup> GIBSON, James J. (1950). *The Perception of the Visual World*. Boston: Houghton Mifflin.

Dicho todo lo anterior, y volviendo al objeto de nuestro estudio, nos centraremos en la variable visual y espacial de la percepción del paisaje.

Una vez identificados los recorridos escénicos más relevantes que conectan con cada uno de los núcleos urbanos analizados, realizaremos un análisis visual desde dichos recorridos escénicos, a partir de las fotografías que determinan las cuencas visuales obtenidas a distancia larga (1000m), media (500m) y corta (200m), entendiendo como **cuenca visual**, el territorio que puede ser observado desde un punto de observación, de conformidad con la definición recogida en el artículo 32.2 del RPCV.

Dichas cuencas visuales se obtienen desde los denominados **puntos de observación**<sup>215</sup>, considerados como tales, aquellos lugares del territorio desde donde se percibe principalmente el paisaje.

Con esta finalidad se seleccionarán los puntos de vista y secuencias visuales de mayor afluencia pública que incluirán, entre otros, los siguientes:

- Principales vías de comunicación, considerándolas como punto de observación dinámico que definen secuencias de vistas.
- Núcleos de población.
- Áreas recreativas, turísticas y de afluencia masiva principales.
- Puntos de observación representativos por mostrar la singularidad del paisaje.

En el caso que nos ocupa, al tratarse de un análisis visual de los bordes urbanos, nos centraremos en los recorridos escénicos que constituyen las principales vías de comunicación.

Como apuntaba Kevin Lynch en *Planificación del sitio*<sup>216</sup>, debido a que el paisaje es normalmente experimentado por un observador en movimiento, no es la vista única en sí la que tiene importancia, sino el efecto acumulativo de una serie de vistas.

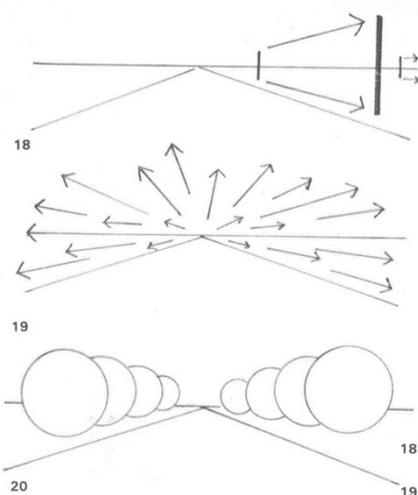
«Esta es la diferencia radical entre el paisaje y la composición pictórica, y explica por qué es imposible tomar buenas fotografías de algunos buenos ambientes.» (Edición en castellano 1980:178)

---

<sup>215</sup> Vid. Art. 36.6 del RPCV.

<sup>216</sup> Vid. *Site planning*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology Press, 1962 [Edición en castellano: *Planificación del sitio*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1980. 324p].

A este respecto, y a pesar de tratarse de un punto de vista centrado exclusivamente en la percepción desde el automóvil, resulta especialmente oportuno revisar el trabajo de análisis visual publicado a mediados de los años 60 bajo el título *The view from the road*<sup>217</sup>, y que avanzábamos en el apartado relativo a la percepción de la periferia<sup>218</sup>.



**The sense of motion.**

Fuente: Appleyard; Lynch; Myer, 1964.

Refleja una mirada absolutamente cautivada por el halo de modernidad que representaron las grandes "highways" americanas tras el auge del *fordismo* y del *american way of life* en la década de los 50, tratando de ensalzar la "belleza potencial" de estas grandes obras de ingeniería, y planteando incluso la posibilidad de considerarlas obras de arte.

Dicho trabajo, planteó un enfoque absolutamente pionero, desde un punto de vista perceptual, de lo que actualmente denominamos Arquitectura del Paisaje. Poco años después de que el propio Lynch nos hablase sobre la imagen de la ciudad y el paisaje urbano, desarrolló, junto a Appleyard y Myer, esta nueva forma de mirar el territorio, aplicado al paisaje de las grandes infraestructuras viarias, aportando una componente absolutamente novedosa: se trataba de evaluar una percepción dinámica, a través de secuencias visuales que percibe el observador en movimiento.

Siempre bajo la premisa del placer de la conducción, no únicamente cuando atravesamos parajes naturales, sino también cuando navegamos por las autopistas de las grandes ciudades americanas (New York, Chicago, Philadelphia o San Francisco), aún siendo conscientes de las limitaciones a las que están sujetos los conductores y acompañantes en los vehículos a motor.

«Sounds, smells, sensations of touch and weather are all diluted in comparison with what the pedestrian experiences. Vision is framed and limited: the driver is relatively inactive. He has less opportunity to stop, explore, or choose his path than does the man on foot. Only the speed, scale, and grace of his movement can compensate for these limitations.»  
[1964:4]

A partir de aquí, define un método de representación que codifica la manera de interactuar con los diferentes elementos que configuran el paisaje percibido desde la carretera (grabando, analizando y representando las secuencias visuales), con el objeto de implementar un nuevo método de diseño para el proyecto de las grandes infraestructuras viarias.

Nos recuerdan la necesidad de grabar, analizar y comunicar las secuencias visuales, como recurso indispensable para los proce-

<sup>217</sup> Appleyard; Lynch; Myer, 1964. Op. cit.

<sup>218</sup> Vid. Capítulo 3. *Periferias* del presente trabajo.

sos de diseño de las nuevas infraestructuras viarias, tanto urbanas como interurbanas.

«If we want to change the view from the road, the first essential is to develop a technique of recording, analysing, and communicating its visual sequences. Without such a technique, we are unable to express or refine design alternatives, short of building and rebuilding full-scale roads.» (1964:19)

Por otro lado, ponen en valor el recurso del dibujo en perspectiva o boceto *in situ*, como datos de campo mucho más valiosos que la simple fotografía, desde el momento que el dibujo elimina detalles innecesarios y enfatiza determinados elementos que aparecen en escena, tal y como los percibimos y registramos.

Reproducimos, a continuación, los Diagramas de secuencias percibidas por los pasajeros de un automóvil:

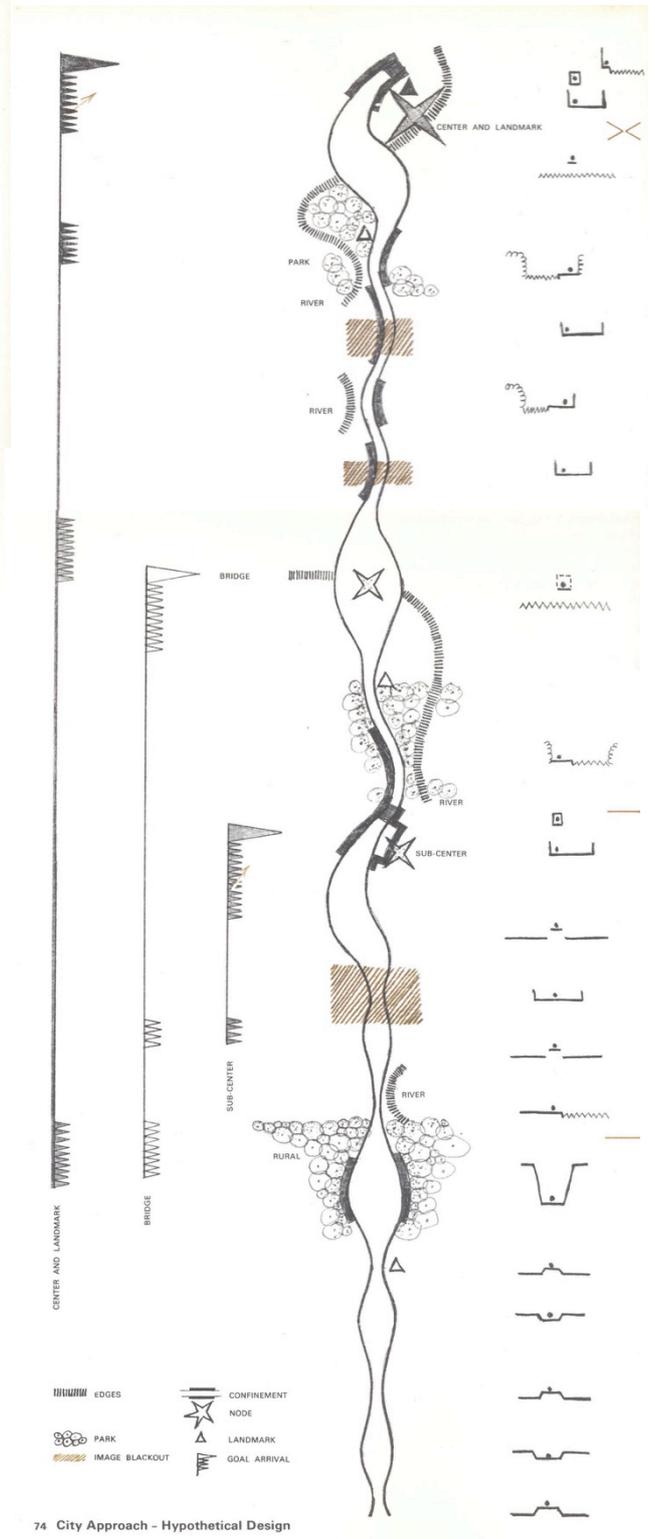
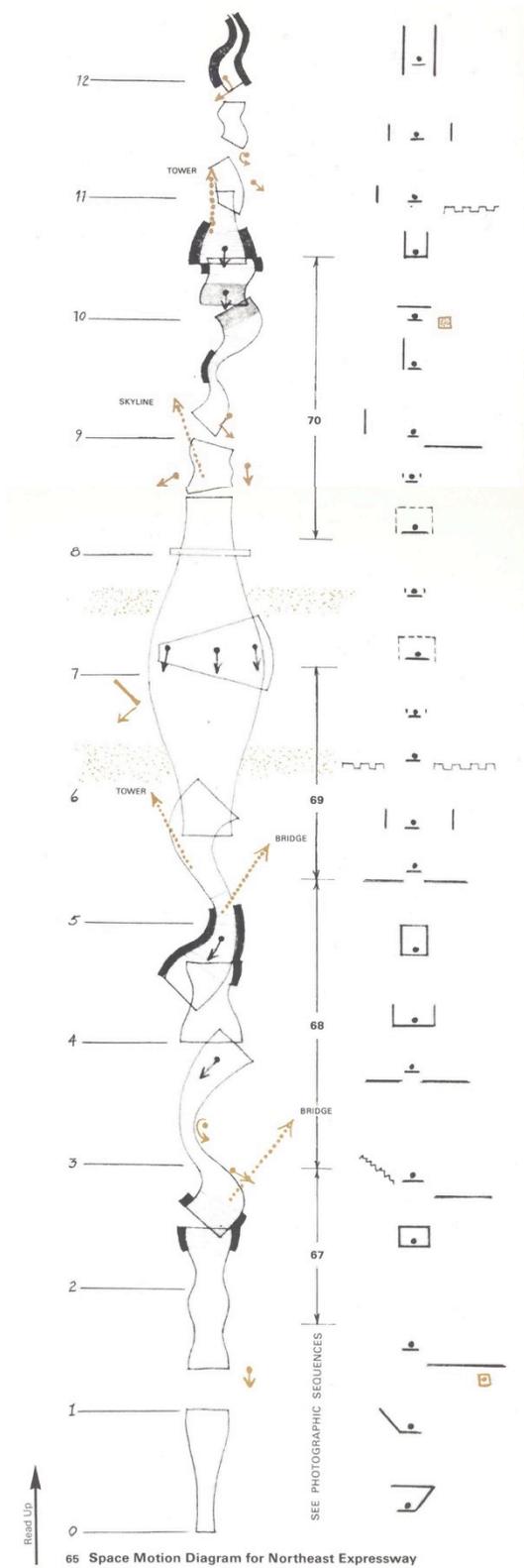
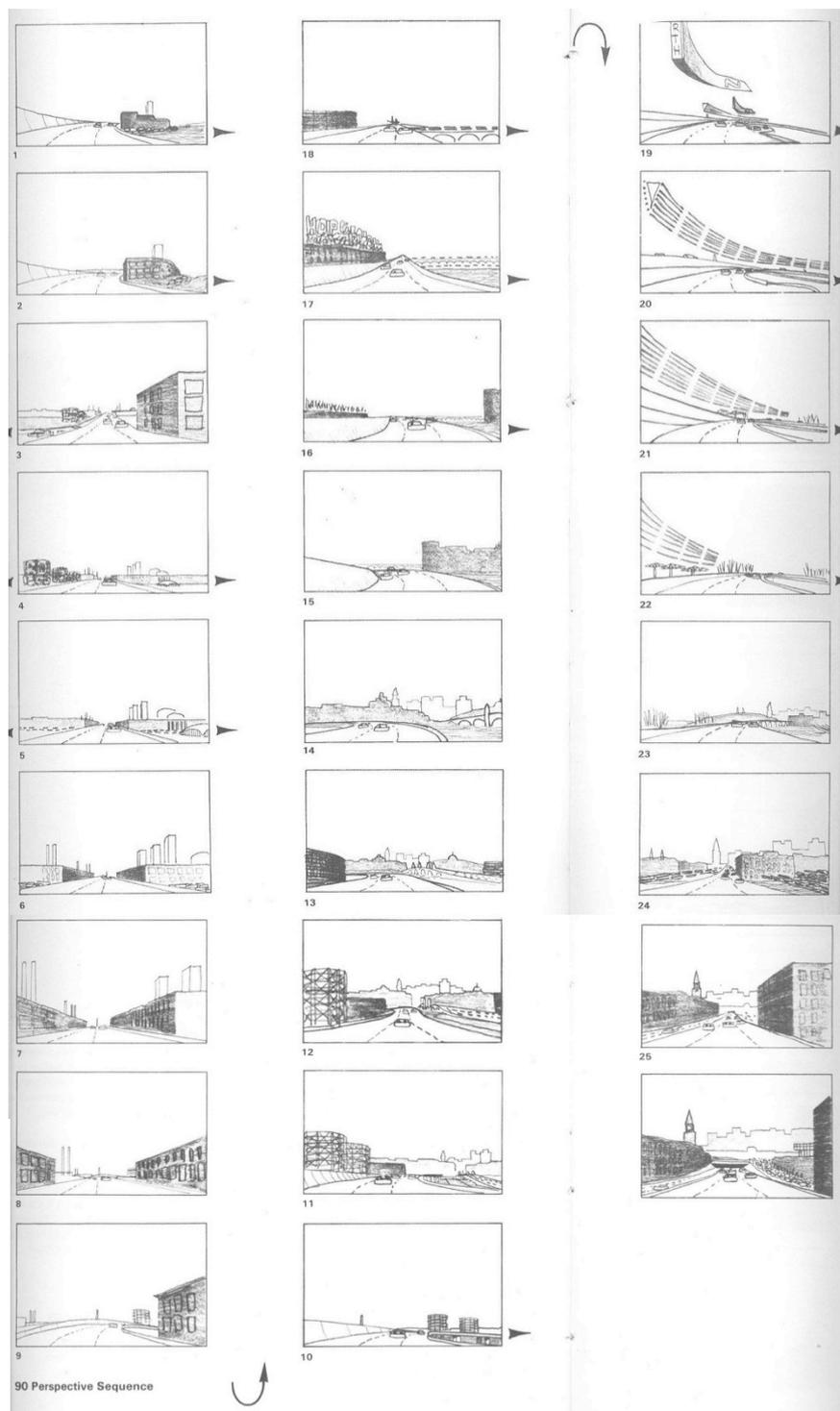


Fig. 65. Sentido del movimiento y el espacio.

Fig. 66. Sentido de la orientación.  
Fuente: Appleyard; Lynch; Myer, 1964.



**A Running Commentary on a clockwise trip.**

Fuente: Appleyard; Lynch; Myer, 1964.

Se trataba, en definitiva, de diseñar para la visión en movimiento, partiendo de la base de que la experiencia de la ciudad se basa en una percepción dinámica y es este tipo de visión la que debemos aprehender si queremos mejorar la imagen de nuestras ciudades.

Años más tarde, Motloch<sup>219</sup> estudiaba la relación entre movimiento y percepción, incorporando diferentes variables como la ruta escogida, el carácter del paisaje contemplado y la velocidad. Esta última incidía directamente en el grado de concentración, la distancia de enfoque, la visión periférica y la percepción espacial.

Relación entre movimiento y percepción, incorporando la variable de la velocidad.

Fuente: Motloch, 2001.

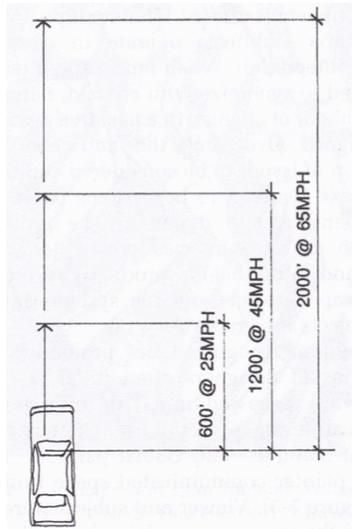


Figure 7-1: Travel Speed and Focal Point

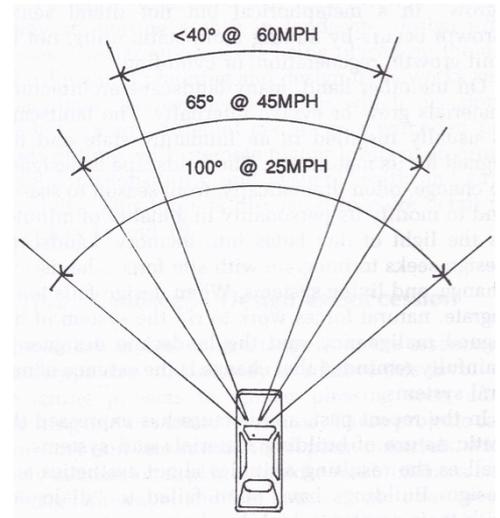


Figure 7-2: Travel Speed and Peripheral Vision

Sobre la forma de percibir los núcleos urbanos desde el paisaje circundante, Stephen Owen<sup>220</sup> busca complementar el enfoque habitual del *Urban Design*, más centrado en la percepción de la forma urbana desde el interior de los núcleos urbanos, prestando un especial cuidado a la imagen y apariencia exterior, con la finalidad última de proteger y mejorar su identidad en el territorio en el que se enclava.

Para ello, trata de descifrar las claves para comprender la manera en que la población percibe e interpreta la imagen exterior de un determinado asentamiento urbano desde el territorio que lo rodea, recuperando y poniendo en valor la teoría que desarrolló David Thomas<sup>221</sup> a principio de la década de los setenta del pasado siglo, denominada *General Theory of Planning Design*, planteada de forma diferente a los estudios coetáneos de toda una serie de autores entre los que se encontraban los citados Lynch y Alexander, y otorgando tanta importancia a la componente disciplinar y técnica de la actividad planificadora, como a las vivencias que experimentan de forma habitual la población para la cual se planifica.

<sup>219</sup> Motloch, 2001. Op. cit.

<sup>220</sup> Vid. "The Town Observed: Looking at Settlements from the Surrounding Landscape". En: *Journal of Urban Design*, Vol. 14 n<sup>o</sup>4. Noviembre 2009, London, pp. 537-555.

<sup>221</sup> Vid. *Planning the Design of Settled Topographies*. London: National Coal Board, 1971.

Diferencia entre las “realidades externas”, que incluyen las características físicas y materiales del asentamiento, así como las cualidades sensoriales generales que experimenta la población (vista, temperatura, vientos, polvo y ruido), y las “realidades internas” conformadas por las experiencias particulares de cada individuo.

En su estudio, Owen hace referencia, en primer lugar, a la denominada cuarta dimensión, evaluando el efecto del paso del tiempo en la relación entre el observador y su entorno, condicionando su percepción en función de los cambios de luz solar o climáticos lo largo del día, a lo largo de las estaciones y, por su puesto, de los años, experimentando una serie de cambios que agrupa en las siguientes categorías:

- Cambios en la estructura física de la ciudad
- Cambios en los elementos del territorio situados entre los puntos de observación y el núcleo urbano.
- Cambios en las condiciones en las que se ve el núcleo urbano
- Cambios en la posición del observador

Por otro lado, hace referencia a lo que denomina “uso y carácter” del paisaje circundante, a partir de la relación entre la forma tridimensional del asentamiento urbano y la percepción cambiante de dicha forma desde diferentes puntos de observación que se desplazan a lo largo del paisaje circundante.

«In my changing experience of the outward appearance of a town as I move through the surrounding landscape, the changing character and use of the places through which I move and from which I see (or do not see) the town can be as significant as the physical fabric of the town itself in determining what changing features of the outward appearance of the town I can see.» (2009:548)

Esta relación le permite constatar que la identidad de un determinado asentamiento urbano está fuertemente condicionada por dicho “uso y carácter” del paisaje desde el que se percibe, motivo por el que propone que la planificación y regulación de los asentamientos urbanos incluya también el territorio circundante, tal y como veremos al final del presente capítulo.

Por último establece una serie de mecanismos que permitan incorporar las experiencias habituales de la población (desde el punto de vista de la percepción de los asentamientos urbanos) en los procesos de diseño y planificación urbana.

Con relación al objeto de nuestro estudio, considerando que los recorridos escénicos identificados representan un punto de obser-

vacación dinámico, nos planteamos, en primera instancia, la toma de imágenes mediante grabación de video.

No obstante, dadas las dificultades para procesar y volcar dicha toma de datos en formato impreso, hemos optado finalmente por segmentar la percepción dinámica en tres puntos de observación desde donde captaremos las diferentes cuencas visuales objeto de análisis.

La determinación de estas **cuencas visuales** se realiza atendiendo a los siguientes **criterios**:

1. Las fotografías (cuencas visuales) se dirigen a los puntos de acceso al núcleo urbano, correspondientes a cada uno de los recorridos escénicos desde los que se realiza la medición, y cuyas distancias se miden en línea recta desde dichos puntos. Al tratarse de un análisis visual, no se considera la distancia medida siguiendo el itinerario de los distintos recorridos escénicos (trazados, en muchas ocasiones, curvos), sino la distancia visual directa (en línea recta).
2. Cuando se interpone un obstáculo visual (edificación o instalación agrícola) cercano al punto de medición, nos situaremos justo delante de éste para no desvirtuar en exceso la toma de datos, atendiendo al siguiente criterio:
  - Cuenca visual larga (1000m): si el obstáculo está situado a menos de 100m.
  - Cuenca visual media (500m): si el obstáculo está situado a menos de 50m.
  - Cuenca visual corta (200m): si el obstáculo está situado a menos de 20m.

Este criterio supone la aceptación de un margen de tolerancia de  $\pm 10\%$  en la medición de la distancia visual.

3. La fotografía desde cada punto de medición, se realiza a una altura del punto de vista de 1,71m. Dicha altura del punto de vista corresponde a la altura de los ojos del autor en posición de pie (la posición más adecuada y segura para la toma de datos de campo), resultando dicha posición una altura superior a la que se produce yendo en bicicleta (1,55m, sentado con las manos en el manillar) y a la que se tiene sentado en un coche (1,25-1,40m, dependiendo del vehículo y de la altura de los asientos).
4. Las fotografías se realizan con un objetivo de 50mm, al tratarse de una distancia focal que otorga un campo de visión de aspecto y proporciones muy similares al que nuestros ojos ven y nuestro cerebro procesa en la vida real.

- Las imágenes analizadas, se componen de una única fotografía, es decir, que se han descartado las imágenes panorámicas compuestas de dos o más fotos fusionadas, con el objeto de no distorsionar la distancia focal de la foto original y poder comparar, de este modo, las diferentes cuencas visuales obtenidas. No obstante, para la cuenca visual corta, se añade la fotografía panorámica, que se aproxima más al campo realmente percibido, escalando el tamaño de la imagen hasta igualarlo al de la fotografía realizada con el objetivo de 50mm.

### 5.6.7 Visibilidad

#### A. Referencias:

Tal y como expone el PATPHV, la llanura aluvial de la Vega del Turia es una zona que cuenta con un bajo rango de pendientes y una fisiografía donde predomina el llano. La geomorfología no se considera el elemento clave en la configuración del espacio visual de La Huerta de Valencia. Así bien, es la conurbación del territorio la que acaba por definir los ámbitos visuales que perciben los ciudadanos.

Atendiendo a variables como permeabilidad, conectividad visual, valores visuales y alteraciones del patrón escénico, el PATPHV diferencia, dentro del paisaje de la Huerta de Valencia, las siguientes categorías de Unidades visuales de paisaje:

- Unidades visuales perimetrales con conectividad o apertura visual hacia el interior de la provincia, hacia la Sierra.
- Unidades visuales perimetrales con apertura visual hacia el Sur, hacia La Albufera.
- Unidades visuales confinadas, por la conurbación y también por las barreras visuales que suponen las infraestructuras, como la del AVE.

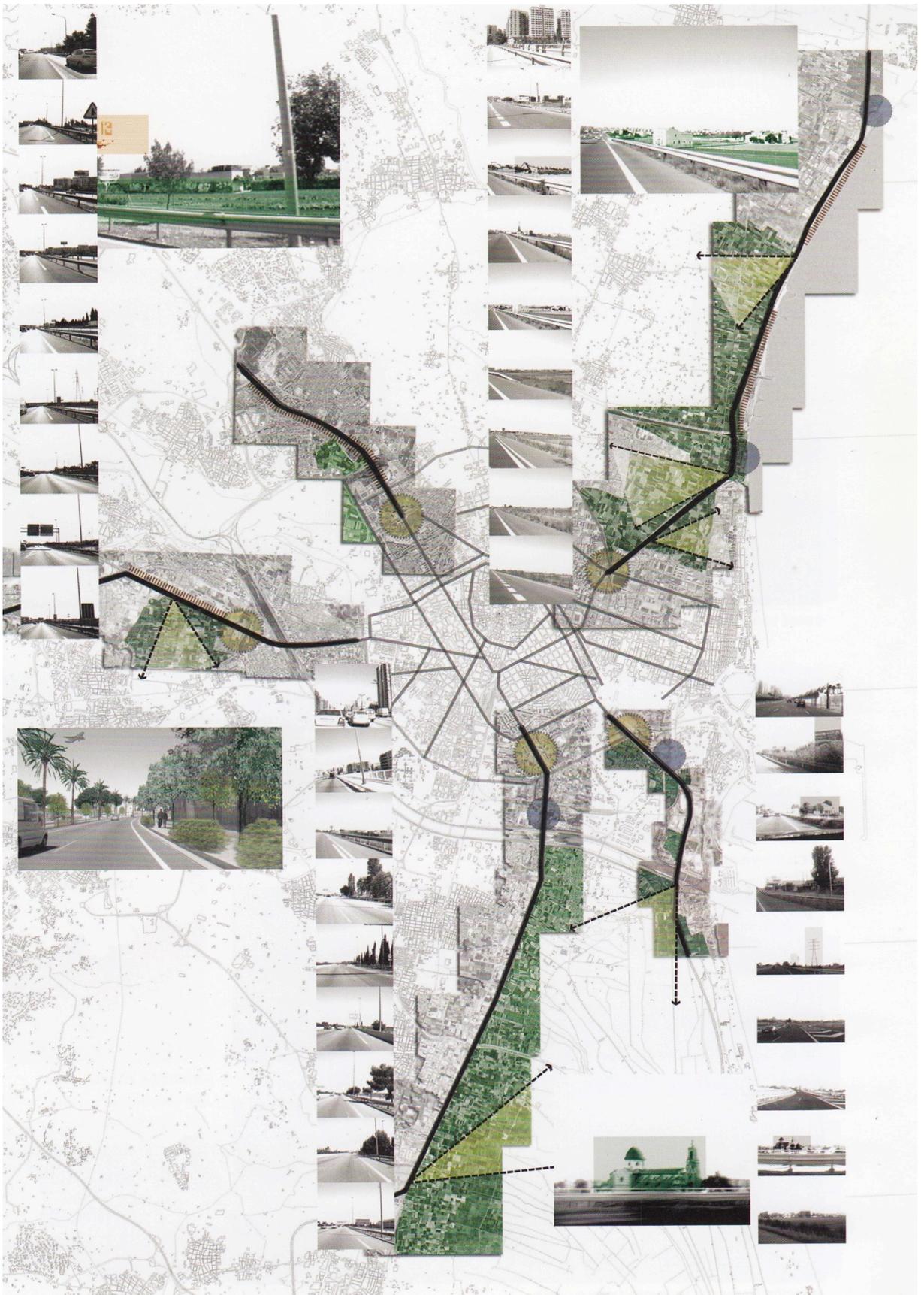
Por otro lado, en la Estrategia 3 del PATPHV (“Integración paisajística de Infraestructuras y borde urbano”) se establece la necesidad de proteger y mejorar la calidad visual de los corredores, identificando las vistas principales hacia la huerta y hacia sus elementos patrimoniales para protegerlas, restaurarlas o mejorarla, para lo cual deberá realizarse un *Estudio de integración visual* en todos los proyectos que cambien el carácter de las carreteras escénicas.



Estudio de Paisaje. Estructura Visual del territorio.

Fuente: PATPHV 2010. CMAAUV





Análisis visual de los accesos principales a la ciudad de Valencia  
Fuente: PATPHV 2010. CMAAUV

A partir de aquí, vamos a desarrollar un análisis visual que determine la visibilidad de los núcleos urbanos desde los principales *recorridos escénicos* que conectan con cada uno de dichos núcleos y pudiendo establecer *zonas de afección visual*, en las que la presencia de masas arbóreas, construcciones agrícolas o edificaciones próximas al casco urbano interfiere en la lectura de su frente urbano.

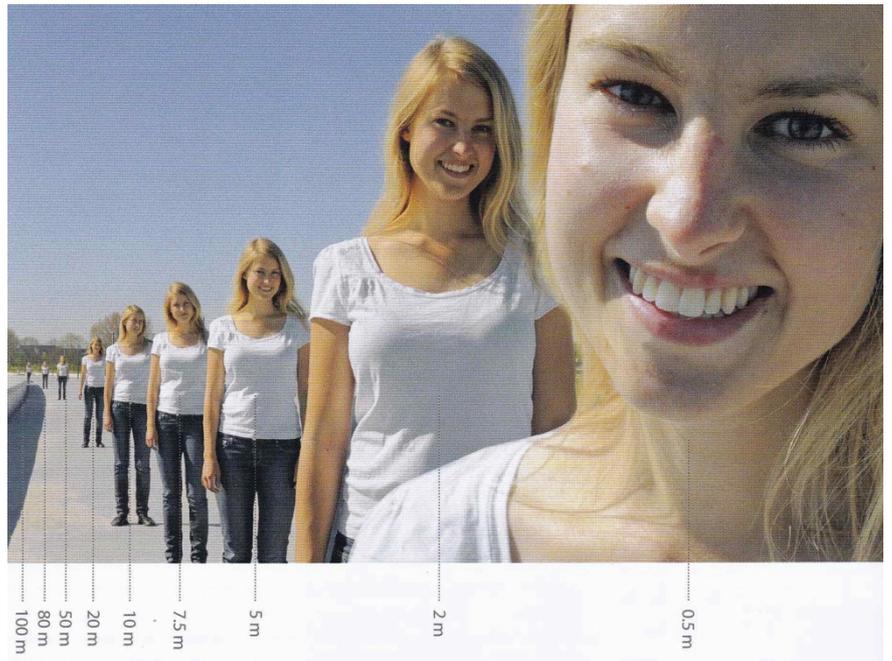


Según la Guía metodológica de los Estudios de paisaje<sup>222</sup>, el Análisis visual determina la visibilidad del paisaje, definiendo la importancia relativa de lo que se ve y se percibe, en función de la combinación de distintos factores como son los puntos de observación, la distancia, la duración de la vista, y el número de observadores potenciales.

<sup>222</sup> Vid. Muñoz; Díez, 2012. *Guía metodológica. Estudios de paisaje*. Valencia: Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, 2012. 169p.

Con relación a la secuencia de distancias desde las que realizaremos el análisis visual, podemos referirnos, aunque con un evidente cambio de escala, al estudio que sobre la distancia y la percepción recoge Jan Gehl en el libro *Life Between Buildings*<sup>223</sup> y, posteriormente, en *Ciudades para la gente*<sup>224</sup>.

Dicho estudio está enfocado al campo social de la visión, determinando qué características podemos percibir de las personas a partir de los 100m de distancia, siendo la vista el sentido protagonista, aunque, es a partir de los 7 metros, cuando los otros sentidos entran en juego.



**Campo social de la visión.**

Fuente: Gehl, 2010.

Más de una década después de la primera edición de *Life Between Buildings*, Kevin Lynch y Gary Hack publican *Site planning. Third edition*<sup>225</sup>, la tercera edición del clásico *Site planning* (publicado en 1962) en la que incorporan una serie de pautas y reglas generales sobre el tamaño y proporción de los espacios exteriores agradables, basadas en las características de la percepción humana, y en la distancia del observador. Reproducimos a continuación la cita que recoge Motloch<sup>226</sup> en el capítulo *Sensual aspects of perception*.

<sup>223</sup> Vid. *Life Between Buildings: Using public space*. Copenhagen: Danish Architectural Press, 1971. [Edición en castellano (2006) *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, SA. 181p].

<sup>224</sup> Vid. *Byer for Mennesker*. Copenhagen: Bogværket, 2010. [Edición en castellano (2014) *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito. 260p].

<sup>225</sup> Vid. *Site planning. Third edition*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 1984. 507p.

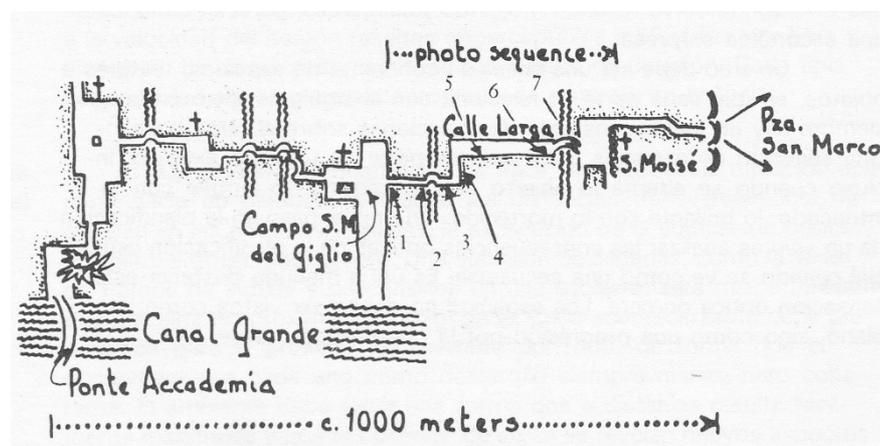
<sup>226</sup> Motloch, 2001. Op. cit.

«We can detect a man about 4000 feet away, recognize him at 80 feet, see his face clearly at 45 feet, and feel him to be in direct reaction to us, whether pleasant or intrusive, at 3-10 feet. Outdoor spaces of the latter dimension seem extremely or intolerably small. Dimensions of 40 feet appear intimate. Up to 80 feet is still an easy human scale.» (Motloch, 2001:112)

En el caso que nos ocupa, el rango de distancias se incrementa, alejándose del perceptor puesto que no analizamos la percepción de los rasgos de las personas sino la de los frentes urbanos. En este sentido fijamos un rango entre los 1000m y los 200m, estableciendo que a partir de los 1000m de distancia podemos percibir el *skyline* de un núcleo urbano, y a partir de los 200m de distancia ya podemos distinguir los elementos principales de composición de una fachada, tales como número de alturas, disposición y tipología de los huecos, tipo de cubierta, etc.

Por último, no podemos dejar de referirnos a la ya clásica "visión serial" de Gordon Cullen<sup>227</sup>, en la que reproduce la "secuencia de revelaciones" a modo de cuencas visuales que se producen a lo largo de un determinado itinerario. Esta cuestión resulta más relevante desde el momento en que descubrimos que a lo largo de determinados recorridos escénicos, los hitos relevantes del núcleo urbano analizado o el propio frente urbano puede desaparecer de la visión u ocultarse parcialmente, dependiendo del trazado del recorrido y de los obstáculos visuales que puedan aparecer (edificaciones, instalaciones agrícolas o masa arbórea).

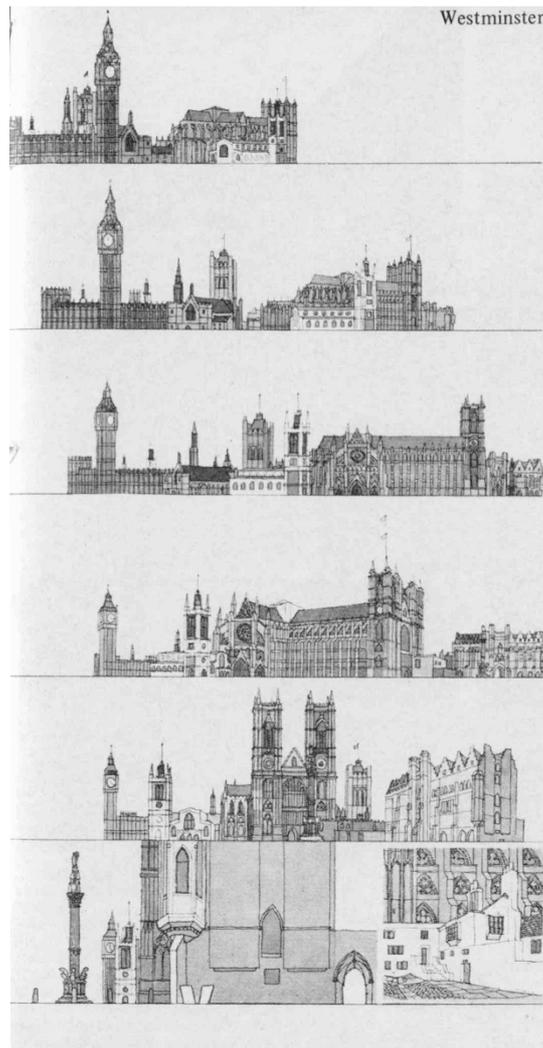
Con anterioridad, Kevin Lynch<sup>228</sup> nos recordaba que los espacios no deben ser vistos como un plano, sino como una progresión por la que uno se mueve, ilustrando, para ello, un episodio en el camino desde el puente *Accademia* a la Plaza de San Marcos de Venecia.



Secuencia fotográfica.  
Fuente: Lynch, 1962.

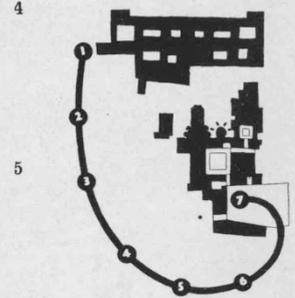
<sup>227</sup> Cullen, 1961. Op. cit.

<sup>228</sup> Lynch, 1962. Op. cit.



Westminster

Con estas tres secuencias de Oxford, Ipswich y Westminster, se pretende captar en un medio limitado y estático, como es una hoja de papel impresa, todo el sentido de descubrimiento y drama que experimentamos al deambular por una ciudad. Oxford; el cubo, 1, el cilindro, 3, y el cono, 4, crean una dramática revelación de geometría sólida. Es como desvelar un misterio: se tiene la sensación de que cuanto más avancemos, más nos será desvelado. Ipswich; un arco sin ninguna pretensión, cumple la misión de dividir la perspectiva en dos: la parte de la calle en la que nos encontramos y la que hay tras el arco, pasando, al mismo tiempo, de un ambiente a otro. Westminster; el cambiante fondo de torres, espiras y mástiles, todo el tejido de alineaciones y agrupamientos, las flechas de penetración y el súbito haz de enfáticas verticales en un dramático conjunto, constituyeron la recompensa a la mirada en movimiento, a una mirada muy despierta, no ociosa.



6. 7 Plano de Westminster, con indicación de los puntos de vista.

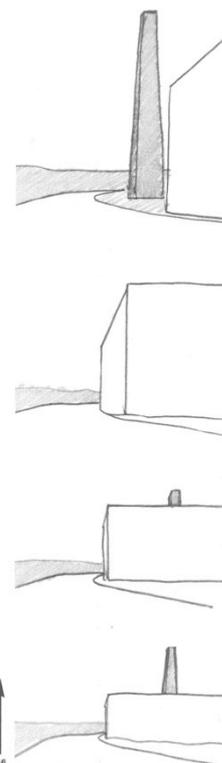
Visión serial.  
Fuente: Cullen, 1961.

Este recurso también fue ensayado posteriormente por Lynch, en el trabajo que desarrolló junto a Appleyard y Myer<sup>229</sup>, estudiando los efectos de ocultar parcial y temporalmente un hito principal en algunas de las secuencias visuales que se producen a lo largo de un recorrido de aproximación al foco de atención, siempre desde la perspectiva del automóvil.

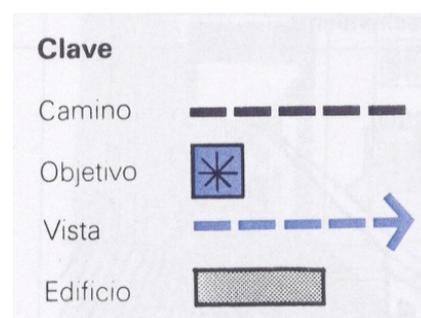
La desaparición momentánea del objetivo añade emoción al viaje, incrementando su intensidad cuando aparece de nuevo en escena, mostrando otra perspectiva y dimensión completamente diferente.

En este mismo sentido, el *Greater London Council*<sup>230</sup> proponía, años más tarde, utilizar este recurso como herramienta del diseño urbano, con el objeto de dotar de mayor interés a los itinerarios proyectados, en este caso, fundamentalmente peatonales.

«A medida que el peatón es conducido por medio de las vistas siempre cambiantes, puede tener la sensación de que avanza o es llevado hacia un fin específico (puede ser una vista, un punto focal de interés, la plaza del mercado, un parque, etc.). En el diseño se pueden aprovechar estas expectativas, incorporando una "meta"; esto puede proporcionar mayor coherencia y unidad al esquema urbanístico.» (Edición en castellano 1985:115)



**Masking the goal temporarily.**  
Fuente: Appleyard; Lynch; Myer, 1964.



**Consecución progresiva del objetivo.**  
Fuente: Greater London Council, 1978.

Por su parte, Owen<sup>231</sup>, desglosa toda una serie de elementos y características del paisaje circundante que determinan la visibilidad de los núcleos urbanos como son:

- Áreas, carreteras y puntos de observación relevantes, desde donde puede verse la población.

<sup>229</sup> Appleyard; Lynch; Myer, 1964. Op. cit.

<sup>230</sup> Greater London Council, 1978. Op. cit.

<sup>231</sup> Owen, 2009. Op. cit.

- La forma del terreno entre los puntos de observación y el núcleo urbano.
- La forma, ubicación y transitoriedad de los obstáculos visuales, tanto construidos como naturales.
- El ángulo visual con el que se percibe el núcleo urbano.
- La distancia desde los puntos de observación al núcleo urbano.
- La elevación de dichos puntos de observación.
- La disponibilidad de acceso público o privado a los puntos de observación.
- Las barreras y obstáculos a la circulación y acceso que condicionan lo que se ve desde el paisaje circundante.

Nos recuerda que la identificación de este conjunto de aspectos, no puede realizarse únicamente a través de las aplicaciones cartográficas digitales, sino que se requiere del necesario e ineludible trabajo de campo, a través del cual se experimenta en primera persona la sensación real de la percepción.

### B. Definición / Cuantificación:

Mide el grado de visibilidad de los núcleos urbanos desde los principales recorridos escénicos que conectan con cada uno de dichos núcleos, a partir de las cuencas visuales obtenidas a distancia larga, media y corta.

La cuantificación de la *Visibilidad* se realiza contabilizando el número de cuencas visuales desde las que se percibe el núcleo urbano o parte de él, previamente ponderadas según se trate de una cuenca visual larga (1000m), media (500m) o corta (200m), aplicando los siguientes coeficientes de ponderación:

- Cuenca visual larga (CVL): 2,5
- Cuenca visual media (CVM): 1,7
- Cuenca visual corta (CVC): 1,0

Resultando el siguiente cómputo:

$$CVP = (CVL \times 2,5) + (CVM \times 1,7) + (CVC \times 1,0)$$

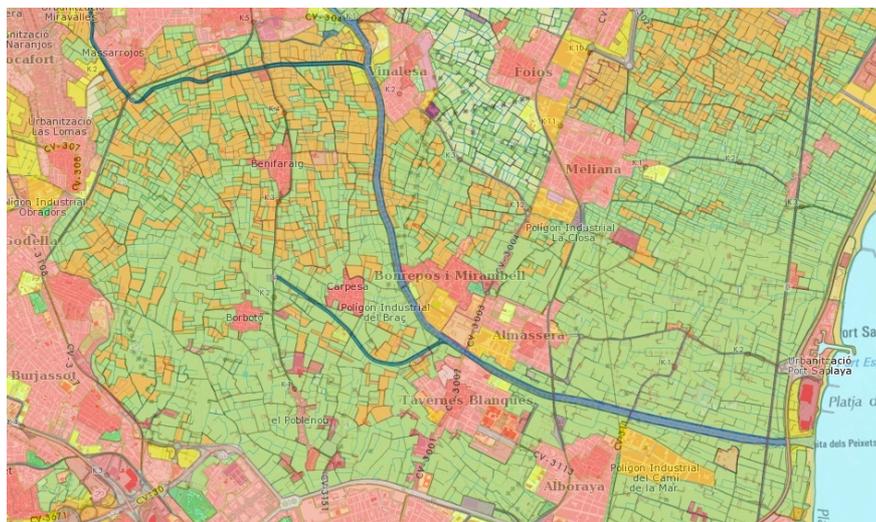
Donde:

- CVP: Número de cuencas visuales **ponderadas**, desde las que se percibe el núcleo urbano o parte de él.

- CVL: Número de cuencas visuales **largas**, desde las que se percibe el núcleo urbano o parte de él.
- CVM: Número de cuencas visuales **medias**, desde las que se percibe el núcleo urbano o parte de él.
- CVC: Número de cuencas visuales **cortas**, desde las que se percibe el núcleo urbano o parte de él.

El valor asignado a cada coeficiente de ponderación refleja la circunstancia por la cual una cuenca visual tendrá mayor relevancia conforme nos alejamos del núcleo urbano. Dicho de otro modo, un núcleo urbano se considerará que tiene mayor visibilidad si puede verse desde puntos de observación situados a mayor distancia. Por lo tanto, se computa no únicamente el número de cuencas visuales totales, sino que se pondera, además, la distancia de las mismas al núcleo urbano.

En este sentido, la visibilidad, puede resultar condicionada por la presencia de determinadas edificaciones o masas de arbolado, y, de forma más generalizada, por la progresiva aparición del cultivo de cítricos, cuya envergadura oculta parcialmente el paisaje característico de la planicie de los terrenos agrícolas de huerta. Su presencia aumenta conforme nos desplazamos hacia el norte del área de estudio, tal y como se aprecia en la siguiente imagen, en la que los cítricos aparecen representados de color anaranjado, frente a los cultivos herbáceos (característicos del paisaje milenario de la huerta) que aparecen de color verde.



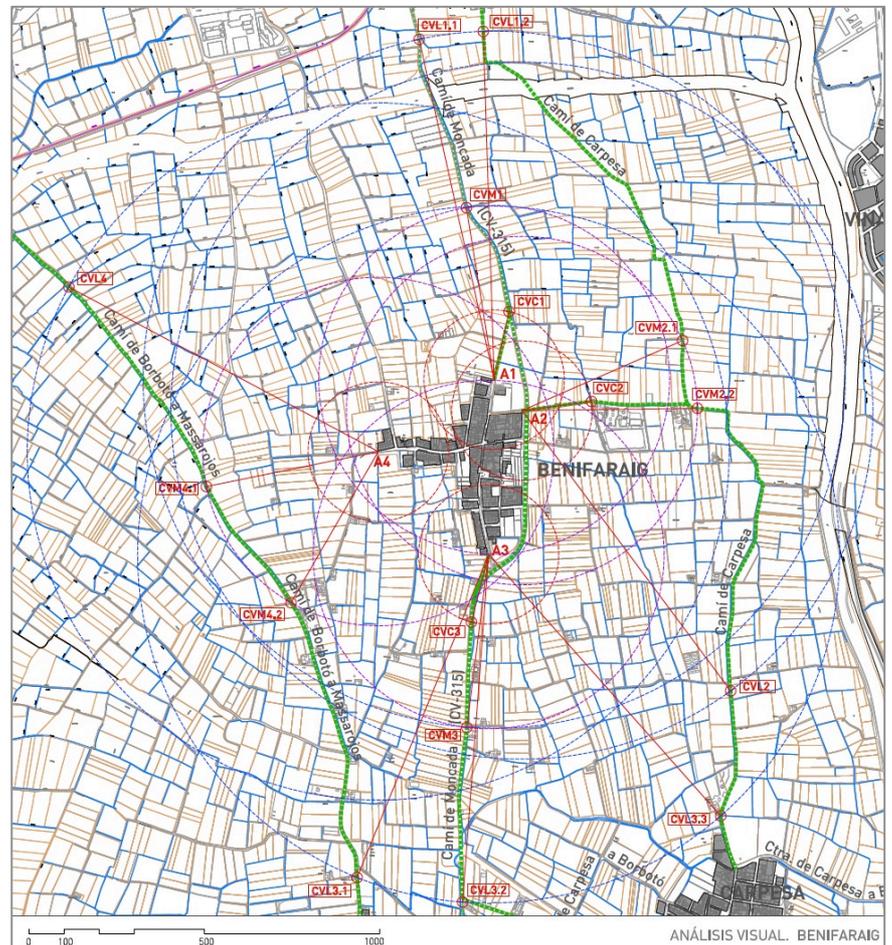
Coberturas y usos del suelo del Área Metropolitana de Valencia (zona norte)

Fuente: Institut Cartogràfic Valencià. Terrasit. SIOSE 2011

A modo de ejemplo, reproducimos a continuación una secuencia de las Cuencas Visuales del núcleo de Benifaraig, cuyo desarrollo completo podremos ver en el Anexo *Desarrollo de Patrones*, del presente documento.

#### Cuencas visuales del núcleo de Benifaraig.

Fuente: Elaboración propia a partir de la base cartográfica de Catastro



La numeración cuencas visuales, tanto largas (CVL), como medias (CVM) y cortas (CVC) atiende, en primer lugar a la numeración del acceso al núcleo de población al que se dirige la cuenca visual (en la imagen, accesos A1, A2, A3 y A4)

La numeración de los accesos se realiza comenzando desde la posición de Norte y siguiendo en sentido horario. El número de contador del acceso se le asigna a las diferentes cuencas visuales que se dirigen a dicho acceso, incorporando un segundo dígito en la numeración para el caso en que exista más de una cuenca visual (larga, media o corta) para el mismo acceso.

Cuencas Visuales BENIFARAIG\_A3 (Acceso Sur)

CVL3.1\_1000m 20-02-2015 15:46



CVL3.2\_1000m 20-02-2015 15:33



CVL3.3\_1000m 20-02-2015 08:46



CVM3\_500m 20-02-2015 15:36



CVC3\_200m 20-02-2015 15:39



CVC3\_200m Panorámica



En el Anexo *Desarrollo de Patrones*, pueden consultarse las secuencias de cuencas visuales completas del conjunto de núcleos urbanos analizados.

### C. Valoración:

Grado	Condiciones a cumplir	Observaciones
ELEVADA	$CVP > 25$	
MODERADA	$25 \geq CVP \geq 15$	
REDUCIDA	$CVP < 15$	

## 5.6.8 Integración paisajística

### A. Referencias:

El concepto de "integración paisajística" viene definido en el Art. 50.1 del RPCV.

«Una actuación se considera integrada en el paisaje si no afecta negativamente al carácter del lugar y no impide la posibilidad de percibir los recursos paisajísticos.» (Generalitat Valenciana, 2006)

En consecuencia, el Art. 50.2 del mismo Reglamento establece que:

«Se entenderá que una actuación no está integrada en el paisaje y, consiguientemente, produce impacto paisajístico y visual cuando se den una o varias de las siguientes circunstancias:

[...]

c) Bloquea o genera un efecto adverso sobre algún Recurso Paisajístico de los descritos en el capítulo anterior o daña o destruye recursos paisajísticos de valor alto o muy alto.

[...]

e) Disminuye la integridad en la percepción de un elemento del patrimonio cultural, o afecta negativamente su significado histórico.

f) Difiere y contrasta significativamente del entorno donde se ubica y reduce el valor visual del paisaje por su extensión, volumen, composición, tipo, textura, color, forma, etc.

g) Domina, alterando negativamente, la composición del paisaje o sus elementos percibidos desde un Punto de Observación Principal.»

Con relación a la Normas de Integración Paisajística, el RPCV establece, de forma genérica, las siguientes:

Art. 18. Normas de aplicación directa.

1. Las construcciones habrán de adaptarse al ambiente en que se sitúen. No se admitirán actuaciones individuales que distorsionen el cromatismo, la textura y las soluciones constructivas de los edificios o del conjunto en el cual se ubiquen.

2. No se permitirá que la situación o dimensiones de los edificios, los muros, los cierres, las instalaciones, el depósito permanente de elementos y materiales o las plantaciones vegetales rompan la armonía del paisaje rural o urbano tradicionales, o desfiguren su visión.

Artículo 21. Visualización y acceso al paisaje

1. Cualquier actuación con incidencia en el territorio mantendrá el carácter abierto y natural del paisaje agrícola, rural o marítimo, de las perspectivas que ofrezcan los conjuntos urbanos históricos, típicos o tradicionales, y del entorno de recorridos escénicos conforme a la definición establecido en el artículo 36, no admitiendo la construcción de cerramientos, edificaciones u otros elementos cuya situación o dimensiones limiten el campo visual o desfiguren sensiblemente tales perspectivas.

Esta serie de premisas de partida, pueden agruparse en dos ámbitos diferenciados. Por un lado, el entorno próximo a los núcleos urbanos, en los que se trata de evitar la aparición de elementos que interfieran o desvirtúen la visibilidad y lectura del frente urbano y, por otro, la composición del propio frente urbano, tal y como se percibe desde el campo.

Con relación al primero de los ámbitos, la citada Guía metodológica de los Estudios de Paisaje<sup>232</sup>, ilustra una serie de criterios paisajísticos emanados de la ETCV, para la implantación de nuevas actuaciones.

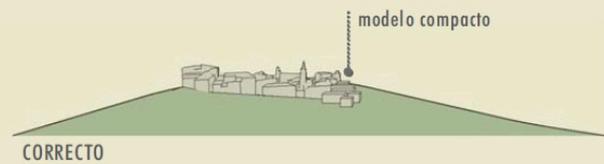
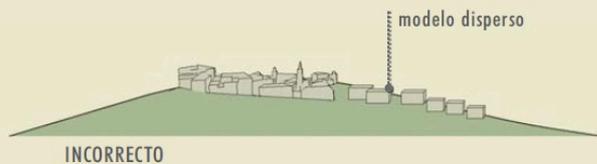
---

<sup>232</sup> Muñoz; Díez, 2012. Op. cit.

Definir adecuadamente los bordes urbanos y espacios de transición entre usos.



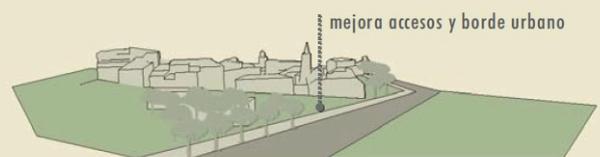
Para lograr la integración de los núcleos de población en el paisaje de su entorno se deberá propiciar una estructura urbana adecuada, definiendo los espacios de transición, los bordes urbanos y su silueta, atendiendo a las particularidades de cada uno de ellos.



Tratar adecuadamente los accesos a municipios y su secuencia visual.



Se protegerán y ordenarán las vistas hacia los recursos paisajísticos, desde los accesos y vías de comunicación, preservando para ello franjas de afección que se definirán en función de la cuenca visual de las citadas infraestructuras, y de las principales vistas hacia los recursos que se obtienen desde ellas.



### Criterios de paisaje. Estrategia Territorial

Fuente: Muñoz; Díez, 2012.

Con relación al segundo ámbito (frente urbano), procede analizar e interpretar los diferentes elementos y parámetros que intervienen en la configuración y composición del frente urbano, y evaluar su relación con el carácter del conjunto histórico tradicional y con sus correspondientes recursos paisajísticos, como es el caso de los campanarios que, históricamente, han sido los hitos y referencias visuales singulares más relevantes de los diferentes núcleos urbanos.

Si nos referimos, en primer lugar, al número de alturas que componen el frente edificado del núcleo urbano, podemos encontrar un referente indirecto en el Patrón nº21 *Límite de cuatro plantas*, formulado por Alexander, valorando la importancia que tiene la altura a la que se encuentran las viviendas sobre el comportamiento de sus moradores.



### Límite de las cuatro plantas

Fuente: Alexander, 1977.

«Con tres o cuatro plantas, uno todavía puede bajar cómodamente a la calle por su propio pie y, desde la ventana, sentirse parte integrante del escenario callejero: se pueden ver los detalles de la calle, la gente, sus rostros, los árboles y las tiendas...» (Edición en castellano 1980:127)

Al respecto, hay que señalar que la descripción del patrón hace referencia a la variable de la altura de la edificación, referida básicamente a la posibilidad de establecer relación visual entre las viviendas situadas a dicha altura y el espacio público urbano más inmediato<sup>233</sup>, y no tanto a la manera de percibir dicha edificación desde el espacio público urbano, o incluso desde el espacio abierto rural.

Con relación al número de alturas, cabe realizar las siguientes consideraciones:

El carácter del lugar (correspondiente a la definición de "integración paisajística" referida anteriormente) de los núcleos urbanos del Área Metropolitana de Valencia, ha estado marcado históricamente por la tipología de vivienda unifamiliar agrupada en manzana compacta y alineada a vial, oscilando entre una y tres alturas, pero siendo su mayoría de dos alturas y con el remate de la cubierta inclinada. Este patrón se ha ido modificando en los municipios de mayor tamaño, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, cobrando mayor protagonismo la tipología de manzana compacta residencial múltiple (comúnmente denominada plurifamiliar), que oscilan en su mayoría, entre las 4 y 6 alturas, provocando importantes cambios de escala y la ruptura de los vínculos históricos entre la huerta y los diferentes asentamientos urbanos, tal y como ya ha quedado constatado en el PATPHV.

Por otro lado, como apuntábamos anteriormente, los hitos más característicos y singulares de las poblaciones han sido los campanarios de las iglesias que, dependiendo del tipo, tienen una altura total (sin contar el remate) que se aproxima al equivalente a una edificación residencial de 6 alturas.



**Frente urbano Benifaraig-Este. Relación entre la altura del campanario y los bloques de viviendas de 5-6 alturas**

Fotografía del autor 2015.

Esta relación de 2-3 a 6, entre el frente edificado de las viviendas y la altura de los campanarios, ha permitido que, históricamente, se perciba, al menos, el 50% de la altura del campanario, dibujando en la silueta de la población un hito claramente identificable.

<sup>233</sup> Esta cuestión ya fue defendida en 1961 por Jane Jacobs en su obra más reconocida: *The Death and Life of Great American Cities*.



**Frente urbano Carpesa-Oeste. Relación entre la altura del campanario y las viviendas de 2-3 alturas**  
Fotografía del autor 2013.



**Frente urbano Carpesa Este. Relación entre la altura del campanario y los bloques de viviendas de 4-5 alturas**  
Fotografía del autor 2015.

En este mismo sentido se pronuncia Cullen<sup>234</sup> en la introducción de su obra de referencia, cuando dice que “una casa, un edificio del género que sea, que se alza aislado en medio del campo, podrá ser considerado como una obra arquitectónica más o menos agradable a la vista, pero pongamos media docena de edificios uno junto a otro, y comprobaremos que es posible la existencia de otro arte, perfectamente distinto del de la arquitectura. En el conjunto de las edificaciones se hallan presentes varios elementos cuya realidad es prácticamente distinta de los de la arquitectura e imposibles de encontrar en un edificio aislado”. Esta consideración pone de relieve la importancia de la escena urbana percibida como resultado de la composición conjunta de edificaciones y espacios libres. Para ello utiliza ejemplos fácilmente identificables, como es el caso de una iglesia y su campanario, tal y como se perciben en comparación con las edificaciones del entorno.

«En realidad existe un *arte de la relación*, del mismo modo que existe un arte de la arquitectura. Su finalidad no consiste en estudiar todos los elementos que constituyen el conjunto: edificios, árboles, paisaje, agua, tráfico, señales, etc. Y ensamblarlos, entretejerlos de forma tal que se desencadene el drama. Para una ciudad, su ambiente, sus circunstancias, constituyen un auténtico acontecimiento dramático.» (Edición en castellano 1974:8)

<sup>234</sup> Cullen, 1961. Op. cit.

Por lo tanto, tal y como señalaba Motloch<sup>235</sup>, la percepción de la escala de un determinado lugar está estrechamente relacionada con su tamaño y la relación entre los diferentes elementos que lo componen, pero también con la distancia al observador.

«Spaces are capable of having strong emotional connotations, based on their perceived size, scale, or proportions. The scale of a space consists of two components: its size in relation to the size of its context, and its size in relation to the observer.» [2001:115]

Y es que, cuando nos referimos al paisaje de las áreas urbanas, debemos realizar un esfuerzo mayor para aprehender (captar, asimilar, percibir, comprender, entender, concebir, distinguir, imaginar, interpretar, discernir,...) todo aquello que conforma la imagen de la ciudad, que, en definitiva es la imagen que cada uno nos formamos de ella, tal y como nos apuntaba Kevin Lynch<sup>236</sup>.

«Parece haber una imagen pública de cada ciudad, que es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales. O quizás, lo que hay es una serie de imágenes públicas, cada una de las cuales es mantenida por un número considerable de ciudadanos. Estas imágenes colectivas son necesarias para que el individuo actúe acertadamente dentro de su medio ambiente y para que coopere con sus conciudadanos. Cada representación individual es única y tiene cierto contenido que sólo rara vez o nunca se comunica, pese a lo cual se aproxima a la imagen pública que, en diferentes ambientes, es más o menos forzosa, más o menos comprensiva.» [1960; Edición en castellano 1984:61]

Poco después, el propio Lynch<sup>237</sup>, añade la necesidad de que esa imagen del lugar tenga su propia identidad, su propio carácter.

«Los lugares deberían tener una identidad de percepción clara: reorganizable, memorizable, viva, que atraiga la atención, diferenciándose de otros lugares. El "sentido del lugar" es la piedra de toque de un medio ambiente bello y lleno de significado. Sin él, un observador no tendría sentido del mundo que le rodea, ya que no podría distinguir o recordar sus distintas partes. La identidad depende del conocimiento del observador y puede transmitirse indirectamente mediante símbolos verbales. Pero un conjunto único de características perceptibles es una ayuda poderosa y concreta de ella (la identidad).» [1962; Edición en castellano 1980:197]

---

<sup>235</sup> Motloch, 2001. Op. cit.

<sup>236</sup> Lynch, 1960. Op. cit.

<sup>237</sup> Lynch, 1962. Op. cit.

En esta misma línea, cuando, años más tarde, Lynch define la segunda de las “dimensiones básicas de rendimiento” (vitalidad, sentido, adecuación, acceso y control) en su particular teoría sobre la buena forma de la ciudad<sup>238</sup>, aborda el *sentido* de un asentamiento desde el punto de vista de la claridad con que puede percibirse e identificarse, y la facilidad con que sus elementos pueden relacionarse, con otros acontecimientos y lugares en una representación mental coherente del espacio y del tiempo, y a que esa representación pueda conectarse con conceptos y valores no espaciales, debiendo analizarse como una interacción entre la persona y el lugar.

«El sitio depende de la forma y de la calidad del espacio, pero también de la cultura, del *status*, de la experiencia y del objetivo actual del observador.» (1981; Edición en castellano 1985:100)

Por lo tanto, el *sentido* queda asociado al concepto de *identidad*, entendida ésta como el grado en que una persona puede reconocer o recordar un sitio como algo diferente a otros lugares, en cuanto tiene un carácter propio vivido, o excepcional, o al menos particular (Lynch, 1981).

Y esa cualidad es la que queda, a su vez, recogida tanto en el *Convenio Europeo del Paisaje*<sup>239</sup> y en su particular definición del concepto de paisaje, como en el RPCV<sup>240</sup>, en la medida en que lo asocia a la percepción del territorio por parte de la población y en la valoración que realizan del mismo. Esta valoración está directamente relacionada con el concepto de identidad que refiere Lynch, al estar condicionada por las vivencias personales (positivas o negativas) experimentadas en lugar en cuestión, así como por los acontecimientos culturales, celebraciones o rituales asociados al mismo.

Esta identidad debe ponerse en valor cuando tratamos de evaluar el grado de integración paisajística de un determinado borde urbano, a partir de lo que el RPCV denomina carácter del lugar y de los hitos relevantes identificados como recursos paisajísticos, aplicados ambos en la definición del concepto de “integración paisajística” recogido en el Art. 50.1 del RPCV.

«Una actuación se considera integrada en el paisaje si no afecta negativamente al carácter del lugar y no impide la posibilidad de percibir los recursos paisajísticos.» (Generalitat Valenciana, 2006)

---

<sup>238</sup> Lynch, 1981. Op. cit.

<sup>239</sup> Consejo de Europa, 2000. Op. cit.

<sup>240</sup> Generalitat Valenciana, 2006. Op. cit.

Por este motivo, el trabajo de campo analítico del planificador debe complementarse con la interacción y la sensibilidad<sup>241</sup> de la población que reside o tiene relación con el lugar<sup>242</sup>, tal y como ya nos recordaba Owen<sup>243</sup>, en su propuesta metodológica.

En esta misma línea y volviendo a la obra de Cullen<sup>244</sup>, nos recuerda que en el proceso de percepción del paisaje urbano, su visión nos permite evocar recuerdos y experiencias, reforzando la componente emocional de dicha percepción por parte de la población afectada<sup>245</sup>.

Retomando el análisis de los elementos que intervienen en la configuración del frente urbano, nos planteamos interpretar los principios y fundamentos del “buen diseño” enunciados por Hans Loidl y Stefan Bernard<sup>246</sup>, a partir del estudio de determinadas propiedades como uniformidad, diversidad, claridad, sencillez, complejidad, incertidumbre, equilibrio y armonía.

Con relación a la *uniformidad* (conformada por características como similitud y homogeneidad) necesita siempre cierto grado de *diversidad*, siempre y cuando ésta resulte perceptible, partiendo de la base de que el contraste que genera dicha diversidad refuerza la propiedad inicial (uniformidad).

«The key of the quality of every design solution lies in the field of tension between uniformity (coherence) and variety (diversity).» (2003. Edición 2014:154)

«The paradox of a good design solution: More uniformity needs more variety.» (2003. Edición 2014:163)

No obstante, esta diversidad requiere cierta cautela en su aplicación debido al riesgo de provocar una falta de claridad en la ima-

<sup>241</sup> Entendida como la capacidad de percibir a través de todos los sentidos.

<sup>242</sup> Este grupo de población viene expresamente definido como “público interesado” en el Art. 14 del RPCV, considerando aquel público afectado o que puede verse afectado por procedimientos de toma de decisiones de las políticas en materia de paisaje o que tenga un interés en el lugar. En relación al paisaje se establecen dos grandes grupos:

a) Grupos de interés: organismos y agencias públicas, autoridades locales, asociaciones no gubernamentales, grupos académicos y científicos. Tienen interés tanto local como regional y pueden contribuir en todas las escalas tanto a escala regional como un proyecto local.

b) Grupos del lugar: residentes locales, visitantes, grupos locales. Son individuos que viven y trabajan en un área en particular o la visitan y tiene un interés particular en esa zona.

<sup>243</sup> Owen, 2009. Op. cit.

<sup>244</sup> Cullen, 1961. Op. cit.

<sup>245</sup> Refiriéndose de nuevo al “público interesado” definido en el Art. 14 del RPCV.

<sup>246</sup> Vid. Loidl; Bernard, 2003. *Opening spaces: Design as Landscape Architecture*. Berlin: Birkhäuser Verlag GmbH, 2014. 192p.

gen resultante, surgiendo una necesaria tensión y equilibrio entre ambos extremos (uniformidad/diversidad).

De aquí surge la necesidad de incorporar las propiedades de claridad y sencillez, como necesario contrapunto en el proceso de diseño, especialmente importante en los proyectos de arquitectura del paisaje.

Un segundo escalón lo constituye la *complejidad*, suponiendo un estadio más avanzado en la interpretación de los diferentes códigos utilizados, mediante determinadas referencias teóricas y culturales, alegorías o metáforas, que aportan mayor significado a la obra, fomentando la capacidad de sugerir y evocar frente al mensaje directo más simple e incluso banal.

En este sentido, cobran sentido otras propiedades como la estimulación y la incertidumbre.

Siguiendo con las propiedades básicas del "buen diseño", Loidl y Bernard hacen mención del *balance*, refiriéndose al necesario equilibrio entre el "peso" de los diferentes elementos de una composición, y, en un estadio superior, destacan la *armonía* como estado que se alcanza mediante el balance delicado entre la estabilidad y la tensión.

«Harmonious state are moments of complete repose and simultaneous high tension...: harmony is nervous repose.»  
(2003. Edición 2014:165)

Por encima de todo, tendríamos la *idea generadora* o concepto base que subyace en todo el proceso creador.

A partir de estas propiedades básicas, proponen la utilización de una serie de técnicas y recursos de diseño, como son la repetición, los patrones compositivos, la retícula, la variación/transformación, el ritmo, la proporción, la escala y los símbolos.

Tras un primer acercamiento a estos planteamientos, no resulta evidente su extrapolación a la interpretación de la composición de los frentes urbanos, en la medida que se trata de principios genéricos, debidamente ilustrados mediante dibujos y fotografías, pero sin una referencia clara, que nos permita medir y evaluar dichas propiedades.

Por su parte, Owen<sup>247</sup>, concluye su estudio proponiendo una guía para el diseño de los entornos urbanos, en la que se fijan una serie de pautas, criterios y recomendaciones que preserven y mejoren la integración paisajística de los núcleos urbanos, tales como:

---

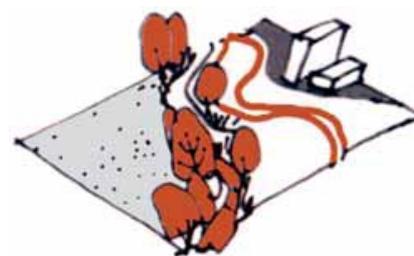
<sup>247</sup> Owen, 2009. Op. cit.

- Identificar áreas que deban quedar libres de edificación<sup>248</sup>, para preservar la visibilidad de los aspectos más relevantes de la imagen del núcleo urbano.
- Con la misma finalidad, en las zonas de crecimiento urbano previstas, cuidar especialmente la volumetría y orientación de la edificación, en función del trazado y alineación de las carreteras y caminos de acceso a la población.
- Fomentar la compacidad de los núcleos urbanos, frente a la dispersión de edificaciones de escasa altura.
- Crear o mantener el acceso público a los puntos de observación más relevantes, así como mejorar la señalización de los mismos.
- Alentar la plantación de arbolado en los bordes de la ciudad, cuidando la selección de las especies a emplear en función del porte del árbol y caducidad o persistencia de sus hojas.

Por su parte, y tal y como vimos en el capítulo introductorio, el *IAU ÎdF*<sup>249</sup> ilustra, a través de toda una serie de casos reales, las distintas formas de acercarse y resolver la ordenación de los bordes urbanos, desde la escala territorial hasta el diseño más preciso desde la disciplina del proyecto urbano, atendiendo, entre otros criterios, el de “*Materializar el borde urbano con los elementos del paisaje*”.

Significa poner en valor los elementos existentes, rehabilitándolos, pero también creando nuevos elementos, resultando indispensable su toma en consideración para lograr la integración de un proyecto en el paisaje existente. La silueta urbana constituye la imagen de la ciudad que observamos desde el espacio rural o desde los puntos de observación elevados y deben establecerse los mecanismos que permitan adecuar su relación con el paisaje

Un planteamiento similar fue recogido en el *Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana*<sup>250</sup> (en adelante, PATIVPCV), en el volumen correspondiente a la definición de *Objetivos y Estrategias*, determinando la necesidad de “establecer criterios y directrices para la mejora visual de los accesos a los núcleos urbanos y de las áreas de actividad económica”, aunque no se llega a definir una metodología ni analítica y propositivamente, esbozando únicamente alguna solución tipo basada en la técnica del camuflaje mediante la vegetación.



**Puesta en valor del paisaje existente**

Fuente: Dugeny, 2010.

<sup>248</sup> Son equivalentes a las Zonas de Afección Visual a las que nos referiremos en el apartado de conclusiones del presente capítulo.

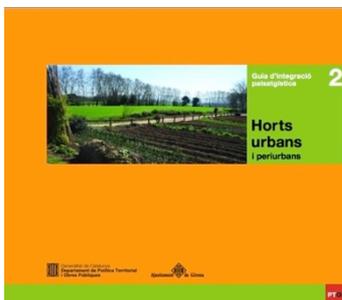
<sup>249</sup> Dugeny, 2010. Op. cit.

<sup>250</sup> Versión correspondiente al trámite de información pública (DOCV núm. 6481 de 16-03-2011).

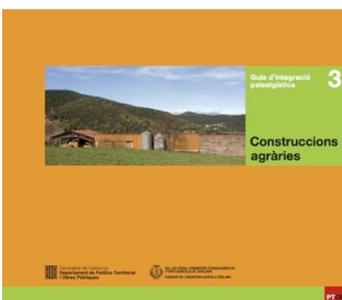
**Propuesta de mejora visual de acceso a núcleo urbano**  
Fuente: PATIVPCV 2011. CMAAUV



Guia d'integració paisatgística 1.  
Polígons industrials i sectors  
d'activitat econòmica  
Miquel Buch et al., 2007 (Portada)



Guia d'integració paisatgística 2.  
Horts urbans i periurbans  
Jaume Busquets et al., 2009 (Portada)



Guia d'integració paisatgística 3.  
Construccions agràries  
Mireia Boya et al., 2010 (Portada)

Con finalidad semejante, surgen las denominadas Guías de Integración Paisajística de la Generalitat de Catalunya, publicadas por el *Departament de Política Territorial i Obres Públiques*, y dedicadas a impulsar y mejorar la integración paisajística de las actividades en el territorio y, concretamente, abordan las siguientes: polígonos industriales, huertos urbanos y periurbanos, y construcciones agrarias y paisaje urbano.

Desde la Generalitat de Catalunya, se presentan estas publicaciones como instrumento para planificar, diseñar y ejecutar actuaciones relevantes en el paisaje con criterios de integración paisajística adecuados. Tienen un carácter técnico y aplicado y están dirigidas a todos los actores involucrados en el proceso (proyectistas, administraciones, promotores y empresarios).

Por el momento, resulta una colección incompleta, en la que se echa en falta una guía que aborde la integración paisajística de los bordes urbanos (mayoritariamente residenciales), dado que la primera de ellas<sup>251</sup> trata únicamente de los polígonos industriales.

A pesar de la, más que justificada, motivación de este tipo de guías, debemos señalar que, después de todo, (como también ocurría con el conjunto de recomendaciones fijadas por Owen), no dejan de ser un código de buenas prácticas que pueda dar respuesta y corregir toda una serie de alteraciones y problemas provocados por la implantación de diferentes actividades en el territorio, para lo cual se establece un conjunto de criterios y pautas de proyecto que den respuesta y minimicen el impacto, fundamentalmente visual y paisajístico, conformando, en su mayoría, lo que podríamos denominar "técnicas de camuflaje", siendo la vegetación uno de sus principales recursos.

Finalmente, y a pesar de los diferentes referentes estudiados, constatamos la dificultad para encontrar una propuesta metodológica que nos permita evaluar (medir) el grado de integración paisajística de los núcleos urbanos con relación al paisaje circundante.

<sup>251</sup> Vid. Buch; Rubert; Bosch, 2007. *Guia d'integració paisatgística 1. Polígons industrials i sectors d'activitat econòmica*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2007. 128p.

En consecuencia, proponemos analizar y descomponer la imagen de cada una de las cuencas visuales cortas (CVC) identificadas, atendiendo tanto al régimen de alturas, como a la composición del frente urbano analizado.

## **B. Definición / Cuantificación:**

En consecuencia a lo anteriormente expuesto, procedemos a analizar los frentes urbanos visibles desde la cuenca visual corta (CVC\_200m), atendiendo a los siguientes parámetros:

1. ALTURAS FRENTE URBANO: Midiendo el % de superficie de frente urbano de los siguientes intervalos:
  - H1: De 1 a 3 alturas.
  - H2: De 4 a 6 alturas
  - H3: Más de 6 alturas
  - H4: Hito relevante
  
2. COMPOSICIÓN FRENTE URBANO. Midiendo el % de superficie de frente urbano, correspondiente a las siguientes categorías:
  - F1: Frente de fachada
  - F2: Trasera edificación
  - F3: Medianera
  - F4: Frente arbóreo (no agrícola)

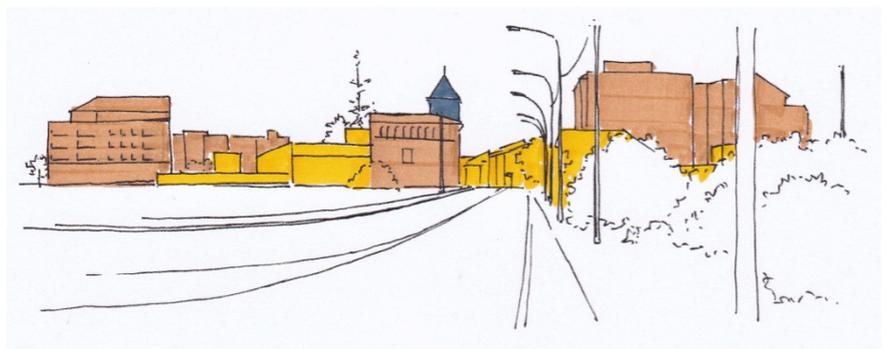
A modo de ejemplo, reproducimos a continuación el análisis de dos frentes urbanos del núcleo de Benifaraig.

Frente urbano Benifaraig-Norte  
CVC\_200m  
Fotografía del autor 2015



ALTURAS FRENTE URBANO

- H1: 1 a 3 alturas
- H2: 4 a 6 alturas
- H3: + de 6 alturas
- H4: hito relevante



COMPOSICIÓN FRENTE URBANO

- F1: Frente fachada
- F2: Trasera edificación
- F3: Medianera
- F4: Frente arbóreo (no agrícola).



Análisis Frente urbano Benifaraig-Norte  
Fuente: Elaboración propia



Frente urbano Benifaraig-Sur  
CVC\_200m  
Fotografía del autor 2015



ALTURAS FRENTE URBANO

- H1: 1 a 3 alturas
- H2: 4 a 6 alturas
- H3: + de 6 alturas
- H4: Hito relevante



COMPOSICIÓN FRENTE URBANO

- F1: Frente fachada
- F2: Trasera edificación
- F3: Medianera
- F4: Frente arbóreo (no agrícola)

Análisis Frente urbano Benifaraig-Sur.  
Fuente: Elaboración propia

Por último, reflejaremos la visibilidad de los hitos relevantes del núcleo urbano, indicando si son visibles desde las cuencas visuales medias y cortas, por considerar que son las que mejor permiten evaluar la integración paisajística del frente urbano.

C. Valoración:

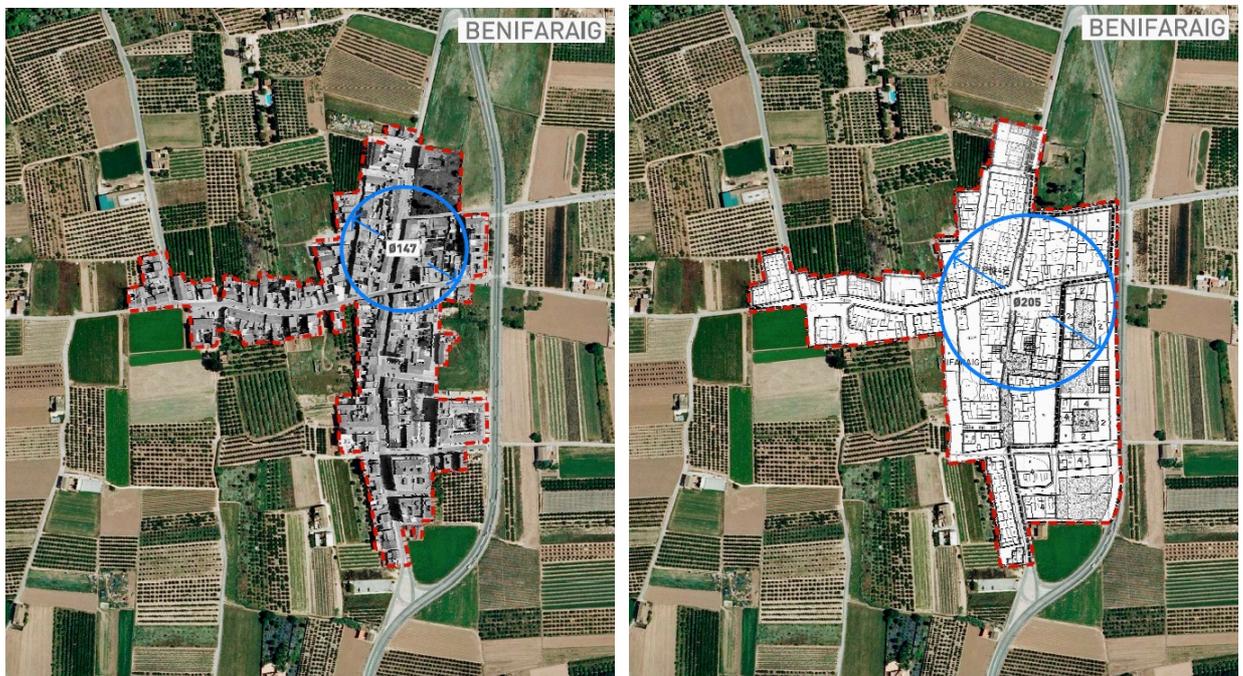
Grado	Condiciones a cumplir	Observaciones
ELEVADA	H1 > 75% y F1 > 75% y VHR ≥ 50%	
MODERADA	Resto de casos	
REDUCIDA	H2+H3 > 50% ó F2+F3 > 50% ó VHR < 50%	

## 5.7 Análisis de resultados

Una vez definidos los Patrones de la forma periurbana, se ha procedido a su aplicación (identificación, cuantificación y valoración) al caso de estudio, analizando para ello una serie de núcleos urbanos de la corona norte del Área Metropolitana de Valencia, diferenciando aquellos núcleos aislados de pequeña dimensión, como es el caso de las pedanías de Benifaraig, Borbotó y Carpesa (pertenecientes al término municipal de Valencia), de aquellos otros de mayor tamaño y próximos a la conurbación, como es el caso de Tavernes Blanques y Alboraiá.

Al respecto, cabe precisar que el estudio se ha realizado en dos fases, acometiendo en primer lugar el grupo de núcleos urbanos de pequeña dimensión, cuyas características facilitaron tanto el trabajo de campo, como la identificación de los diferentes patrones, y desarrollando en una segunda fase el análisis de los de mayor tamaño, y en los que han quedado más desdibujados los criterios establecidos inicialmente, no resultando tan evidente la interpretación de los resultados obtenidos.

Para los seis primeros patrones (mirada desde la ciudad hacia el campo), el estudio se realiza de forma paralela y comparada sobre dos situaciones temporales diferentes: la del tejido urbano existente en el momento del estudio, y la del previsto según el planeamiento vigente.



CIAU del núcleo urbano de Benifaraig, correspondiente al tejido urbano existente y al previsto.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PNOA-IGN 2010 y del PGOU de Valencia.

Reproducimos a continuación, y a modo de ejemplo, el Cuadro resumen de parámetros del núcleo urbano de Benifaraig.

Núcleo Urbano: **BENIFARAIG**.

Municipio: VALENCIA. Nº hab. (INE 2009): 1026 hab.

0. DIMENSIÓN	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Superficie	72.349 m²s		92.547 m²s	
Perímetro	2.401 ml		1.980 ml	
1. INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
CIAU	147,38 m		205,19 m	
ICAU2	4,24		2,80	
Condiciones que se cumplen	CIAU < 500m ICAU2 > 2,00	ELEVADA	CIAU < 500m ICAU2 > 2,00	ELEVADA
2. TRANSITABILIDAD PEATONAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
PTF1	136,00 m		849,00 m	42,9%
PTF2	397,00 m		374,00 m	18,9%
PTI	464,00 m		0,00 m	0,0%
PNT	1.404,00 m		757,00 m	38,2%
Condiciones que se cumplen	PNT > 50%	REDUCIDA	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2 + PTI) < 75% PNT < 50%	MODERADA
3. PERMEABILIDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApV	20	8,3 Apv/km	19	9,6 Apv/km
Condiciones que se cumplen	15 > ApV/km ≥ 8 Una por cada 120 ml perim.	MODERADA	15 > ApV/km ≥ 8 Una por cada 104 ml perim.	MODERADA
4. CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApVC	7	35,0%	6	31,6%
Condiciones que se cumplen	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA
5. RELACIÓN VISUAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
Longitud Sist. Viario	1.869 m		1.978 m	
RFV	1.196 m		64,0%	
Condiciones que se cumplen	%RFV > 50	ELEVADA	%RFV > 50	ELEVADA
6. NITIDEZ GEOMÉTRICA	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
NCD	82	34,2 NCD/km	33	16,7 NCD/km
	Dist. entre NCD = 29 m		Dist. entre NCD = 60 m	
Condiciones que se cumplen	NCD/km > 10 Distancia entre NCD < 100m		REDUCIDA	

7. VISIBILIDAD		
Tejido Urbano Existente		
Parámetro	Cuantificación	Grado
CVL	6	
CVM	4	
CVC	3	
CVP	35,40	
Condiciones que se cumplen	$40 \geq CVP \geq 25$	MODERADA

8. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA						
Frente Urbano	A1			A2		
Parámetro	Cuantificación		Grado	Cuantificación		Grado
H1	418,28 u <sup>2</sup>	29,74%		459,03 u <sup>2</sup>	23,15%	
H2	961,28 u <sup>2</sup>	68,35%		1.497,38 u <sup>2</sup>	75,52%	
H3	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%		0,00 u <sup>2</sup>	0,00%	
H4	26,89 u <sup>2</sup>	1,91%		26,47 u <sup>2</sup>	1,33%	
F1	630,99 u <sup>2</sup>	43,69%		1.288,71 u <sup>2</sup>	86,41%	
F2	66,86 u <sup>2</sup>	4,63%		36,49 u <sup>2</sup>	2,45%	
F3	581,03 u <sup>2</sup>	40,23%		37,34 u <sup>2</sup>	2,50%	
F4	165,22 u <sup>2</sup>	11,44%		128,80 u <sup>2</sup>	8,64%	
VHR	> 50%			> 50%		
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50%			REDUCIDA	H2+H3 > 50%	
Frente Urbano	A3					
Parámetro	Cuantificación		Grado			
H1	971,61 u <sup>2</sup>	73,70%				
H2	341,92 u <sup>2</sup>	25,94%				
H3	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%				
H4	4,78 u <sup>2</sup>	0,36%				
F1	165,47 u <sup>2</sup>	13,99%				
F2	246,34 u <sup>2</sup>	20,82%				
F3	614,64 u <sup>2</sup>	51,96%				
F4	156,49 u <sup>2</sup>	13,23%				
VHR	< 50%					
Condiciones que se cumplen	F2+F3 > 50%					REDUCIDA

El estudio completo de todos ellos queda recogido de forma pormenorizada en el Capítulo anexo *Desarrollo de Patrones*, en el que se muestra tanto el desarrollo gráfico de cada uno de los patrones con su correspondiente cuantificación y valoración del grado de consecución de los mismos, como el cuadro resumen de parámetros de cada uno de los núcleos analizados.

Analizamos, a continuación y de forma comparada, los resultados obtenidos del estudio de los diferentes núcleos urbanos.

## I. MIRADA DESDE LA CIUDAD HACIA EL CAMPO

### Patrón 1. Interpenetración Campo-Ciudad

Podemos constatar, en los tres primeros casos (Benifaraig, Borbotó y Carpesa), que el ICAU2 del tejido urbano existente (inacabado), es claramente superior al ICAU2 del tejido urbano previsto por el planeamiento urbanístico vigente, lo que nos viene a decir que la ordenación urbanística establecida por el Plan reduce la Interpenetración Campo-Ciudad, al reducir la superficie de contacto de la interfaz.

Por el contrario, en los dos núcleos de mayor tamaño (Tavernes Blanques y Alborai) la diferencia entre las dos situaciones temporales no es significativa.

### Patrón 2. Transitabilidad peatonal

En las tres pedanías, la transitabilidad del tejido urbano existente se encuentra entre Moderada y Reducida, rondando un 50% de PNT (perímetro no transitable), y vemos, salvo en el caso de Carpesa, que esta situación no mejora con el planeamiento previsto.

En cambio, en Alborai, cuyo Plan General prevé un vial perimetral en la mayor parte del perímetro, arroja un resultado de Transitabilidad peatonal elevada, si bien hay que matizar que esto se debe, entre otros motivos, a la hipótesis de que los viales perimetrales proyectados serán transitables peatonalmente por su límite exterior. La realidad, por el contrario, nos demuestra que no siempre se cumple esta previsión, como así ha ocurrido con la urbanización del frente Este de Alborai, ubicando la calzada perimetral y un carril bici como límite con la huerta, sin que exista un espacio de tránsito peatonal vinculado a la misma, y provocando un conflicto entre los ciclistas y aquellos peatones que sienten la necesidad y deciden utilizar el carril bici a modo de paseo peatonal.

### Patrón 3. Permeabilidad

Apenas se aprecian diferencias importantes entre la permeabilidad de los tejidos existentes y los previstos por el planeamiento vigente, siendo mayoritariamente moderada. Esto es así porque, en los casos estudiados, la mayor parte de las aperturas viarias hacia el exterior, se mantienen y consolidan con el planeamiento previsto.

Siendo así, resulta remarcable la permeabilidad reducida de Tavernes Blanques (tanto en la situación actual, como en la prevista), provocada por una disposición de parcelas de grandes dimensio-

nes, en muchos casos, cerrando la salida de algunos de los viales perpendiculares al perímetro) en los frentes noreste y sudeste.

#### **Patrón 4. Conectividad Campo-Ciudad**

De forma similar y en coherencia con el patrón anterior, se obtiene una conectividad Moderada (ApVC: 25-40%) en la mayoría de los casos, tanto en los tejidos existentes, como en los previstos por el planeamiento vigente, en los que, con mayor motivo, se mantiene y refuerza las aperturas viarias que tienen continuidad con la red de caminos rurales.

En el caso de Alboraiia, también se obtiene una conectividad similar en ambas situaciones temporales, si bien hay que destacar que ambas son muy reducidas, provocado por el contraste entre la permeabilidad que, a pesar de ser moderada, ofrece un número de aperturas viarias muy superior al número de conexiones de continuidad con la red de caminos rurales existentes.

#### **Patrón 5. Relación Visual**

La rotundidad de la elevada relación visual de los tres primeros casos, tanto en los tejidos existentes, como en los previstos por el planeamiento vigente, es la consecuencia del reducido tamaño del núcleo urbano, de forma que, con una permeabilidad moderada, obtenemos un porcentaje importante de recorrido viario que tiene fuga visual (RFV) a la huerta, superando en los tres casos el 50%.

Como ya era previsible, ocurre justo al contrario con los núcleos de mayor tamaño (con menor porcentaje de viario con fuga visual a la huerta), agravado en el caso de Tavernes Blanques debido a su reducida permeabilidad.

#### **Patrón 6. Nitidez Geométrica**

En el caso de las tres pedanías, nos encontramos con que el planeamiento vigente apenas ha tratado de regularizar el trazado del asentamiento histórico, consolidando, en muchos tramos, la geometría quebrada generada por las traseras de las edificaciones que conforman el borde urbano actual. Esta circunstancia se manifiesta con una nitidez geométrica muy reducida, salvo en el planeamiento previsto en el núcleo de Carpesa, en el que se logra una nitidez moderada gracias a la regularización geométrica propuesta.

El núcleo de Alboraiia es el que arroja, con diferencia, mayor nitidez geométrica al disponer, en la mayor parte de sus bordes, de viales perimetrales (existentes y proyectados) que han regularizado la geometría de su perímetro.

## II. MIRADA DESDE EL CAMPO HACIA LA CIUDAD

Sobre la metodología empleada, cabe realizar las siguientes observaciones:

1. Los recorridos escénicos no siempre conducen al punto de acceso al que mira la Cuenca Visual (en adelante CV). Es decir, que un frente urbano puede ser percibido desde un camino que no conduce a él (discurre en paralelo a cierta distancia).
2. A lo largo de los diferentes recorridos, se producen determinadas CV mucho más nítidas y destacadas que las obtenidas a 200m, 500m o 1000m. Esta circunstancia nos permite sugerir que en algunas ocasiones, resultaría necesario segmentar más los intervalos de las cuencas visuales o, incluso, realizar un análisis visual dinámico (mediante grabación de video), de forma que pudiese secuenciarse mucho más la visión serial de acercamiento a los núcleos de población estudiados, tal y como ya nos recordaban Appleyard, Lynch y Myer en *The view from the road*<sup>252</sup>.



**Cuenca Visual de Benifaraig-Este desde una distancia de 700m**

Fotografía del autor 2015



**Cuenca Visual de Benifaraig-Oeste desde una distancia de 650m**

Fotografía del autor 2015

3. Con el objeto de facilitar la legibilidad de las CV analizadas, se ha buscado la franja horaria óptima en función de la orientación del frente urbano fotografiado y la incidencia de la luz solar. Al respecto, conviene tener presente que durante el resto de franjas horarias la visibilidad se ve reducida, por falta de contraste o situación de contraluz.

<sup>252</sup> Appleyard; Lynch; Myer, 1964. Op. cit.

4. Aunque, a priori, puede parecer que cada acceso tiene su propio recorrido escénico, la relación entre el trazado de las vías de comunicación y la configuración de los núcleos urbanos analizados, provoca que, en ocasiones, dos accesos diferentes al núcleo urbano, sean percibidos desde un mismo recorrido escénico, y por otro lado, que un mismo acceso es percibido por diferentes recorridos escénicos.
5. En la consideración de recorrido escénico, se han valorado de forma positiva aquellas vías por las que discurren mayor número de personas (mayor cantidad de observadores), descartándose los caminos secundarios con poco tránsito. Al respecto, el trazado ferroviario de la línea 1 del Metro (tramo en superficie) constituye un recorrido escénico relevante, pero la imposibilidad de tomar fotografías desde las distancias establecidas, nos ha obligado a descartarlo, quedando la posibilidad, ya comentada, de realizar un análisis dinámico mediante la grabación en vídeo, en este caso durante determinados intervalos del trayecto que recorre *l'Horta Nord*.
6. Inicialmente, la obtención y medición de las CV, se ha realizado midiendo la distancia visual directa a los diferentes puntos de acceso, aunque luego hemos podido comprobar que en la percepción de las CV largas (CVL) y medias (CVM), la mirada no se producen tanto hacia el punto de acceso, como al frente urbano en su conjunto, circunstancia mucho más acusada en el caso de los núcleos de mayor tamaño (Tavernes Blanques y Alborai). Esta constatación requerirá, en posteriores estudios, que se corrija la obtención las CVL y las CVM, midiendo de forma ortogonal al frente urbano y no al punto de acceso real.
7. El análisis de los frentes urbanos (tanto para el cálculo de la Visibilidad, como de la Integración paisajística) queda desvirtuado en aquellos casos en los que no se percibe un límite urbano definido, sino que aparecen diferentes edificaciones dispersas dispuestas en el entorno del núcleo urbano cuya proximidad al observador interrumpe y dificulta la visión del núcleo urbano, como es el caso de la CVC A1 de Borbotó, o, a mayor escala, algunas cuencas visuales de Alborai, en las que el elevado número de edificaciones diseminadas dificulta la lectura de su frente urbano.

Frente urbano apenas visible de  
Borbotó Norte  
A1. CVC\_200m  
Fotografía del autor 2015





Frente urbano apenas visible de  
Alboraia Este  
A2. CVM2.1\_500m  
Fotografía del autor 2015



Frente urbano apenas visible de  
Alboraia Este  
A4. CVL4.1\_1000m  
Fotografía del autor 2015

### Patrón 7. Visibilidad

En todos los casos estudiados se obtiene un grado de visibilidad muy similar, si bien los núcleos de Borbotó y Alboraia consiguen alcanzar el de "elevada".

Aunque en el método de cálculo empleado se han aplicado unos coeficientes de ponderación en función de la distancia de la cuenca visual, otorgando mayor relevancia a las cuencas visuales más alejadas ( $CVP = (CVL \times 2,5) + (CVM \times 1,7) + (CVC \times 1,0)$ ), estimamos que debería ponderarse, además, tanto el porcentaje de frente urbano que resulta visible desde cada cuenca visual, como el tamaño del mismo.

Por otro lado, en los núcleos de mayor tamaño, con una mayor dimensión del frente urbano, queda desdibujado el concepto de cuenca visual dirigida un punto de acceso al núcleo, debiendo redefinirse la metodología para la obtención de la cuencas visuales, de forma que se valore la visibilidad del frente urbano en su conjunto, y no únicamente del acceso, tal y como comentábamos anteriormente.

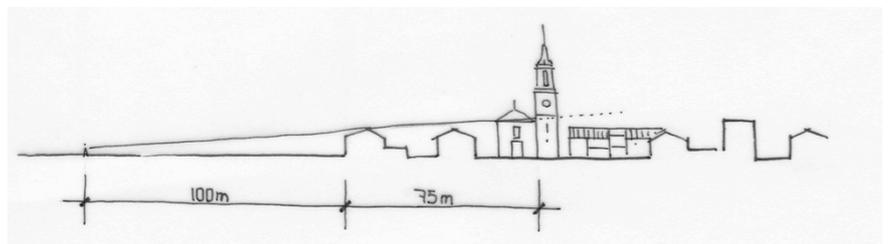
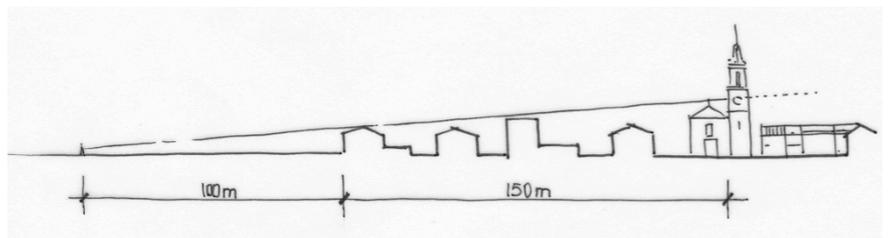
### Patrón 8. Integración paisajística

En todos los casos analizados obtenemos una integración paisajística de grado mayoritariamente "Reducida", debido a que, o bien predominan la edificaciones de 4 a 6 alturas (desvirtuando u ocultando los hitos relevantes y característicos de los núcleos de población), o bien predominan los paramentos de medianería y trase-

ras de la edificación, percibiéndose el núcleo urbano de espaldas a la huerta.

Con relación al número de alturas, quedan claramente penalizados los núcleos de mayor tamaño, que han experimentado de forma más acusada un crecimiento urbano basado en la tipología de manzana compacta residencial múltiple, provocando importantes cambios de escala y la ruptura de los vínculos históricos entre la huerta y los diferentes asentamientos urbanos, tal y como ya comentábamos anteriormente.

Con relación a los hitos visualmente relevantes (generalmente el campanario), deberá evaluarse, además, la distancia del hito al frente urbano analizado, puesto que cuando se sitúe a una distancia considerable, como es el caso de los frentes norte y sur de Benifaraig, dicho hito no podrá percibirse desde las cuencas visuales cortas (200m) aún respetando el límite de las dos alturas en dichos frentes urbanos.



Visibilidad de los hitos visualmente relevantes  
Fuente: Elaboración propia

## 5.8 Conclusiones

**PRIMERA.** Con relación a la reducida transitabilidad de los bordes urbanos de las tres pedanías analizadas, llama la atención cómo, a pesar de que estas localidades se asientan literalmente “de espaldas” a la huerta, se percibe una fuerte presencia y relación con el tan valorado entorno y paisaje de la Huerta de Valencia, debido, entre otros motivos, a la actividad agrícola de sus habitantes, a su pequeño tamaño y a su elevada Relación Visual (%RFV).

**SEGUNDA.** Hemos podido comprobar que la nitidez geométrica no debe estar, necesariamente, reñida con la conectividad y la relación visual, aunque sí lo esté con la interpenetración campo ciudad. Esto significa que el refuerzo global de la relación adecuada entre los tejidos urbanos y el espacio agrícola que los circunda, debe conseguirse mediante la combinación del conjunto de los patrones definidos.

En este mismo sentido parece pronunciarse el PATPHV, cuando apunta la necesidad de buscar un modelo mixto entre la “frontera difusa entre la huerta y la ciudad” y el “borde nítido”, generalmente asociado a la implantación de importantes infraestructuras de transporte, aunque dicho pronunciamiento resulta algo confuso, desde el momento en que contrapone las propiedades de permeabilidad y nitidez, propiedades que, una vez analizados los parámetros que las definen, ha quedado demostrado que son complementarias y no contrapuestas.

**TERCERA.** Con relación a la evaluación de la visibilidad, constatamos la necesidad de implementar mecanismos de control que eviten la aparición de determinados elementos (edificaciones, instalaciones agrícolas, masas importantes de vegetación) cuya presencia restrinja y desvirtúe la visibilidad de los núcleos urbanos, ocasionando el correspondiente conflicto paisajístico, como es el caso de Borbotó\_A1, anteriormente referido. En este sentido, deberá estudiarse el establecimiento de “Zonas de Afección Visual” (en adelante ZAV) en las que se limite la aparición o consolidación de dichos elementos, tal y como se deja apenas esbozado en el PATPHV y en la correspondiente publicación: *Plan de la Huerta de Valencia. Un paisaje cultural milenario. Vol. 1 Estrategias de preservación y gestión*<sup>253</sup>.

Las ZAV quedan, a su vez, definidas en el artículo 26.1 del RPCV:

« Las zonas de afección paisajística impedirán la formación de pantallas artificiales, quedando prohibida la posibilidad de edificar en dichas zonas.» (Generalitat Valenciana, 2006)

<sup>253</sup> Vid. Muñoz, 2009. *Plan de la Huerta de Valencia. Un paisaje cultural milenario. Vol. 1 Estrategias de preservación y gestión*. Valencia: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. 170p.

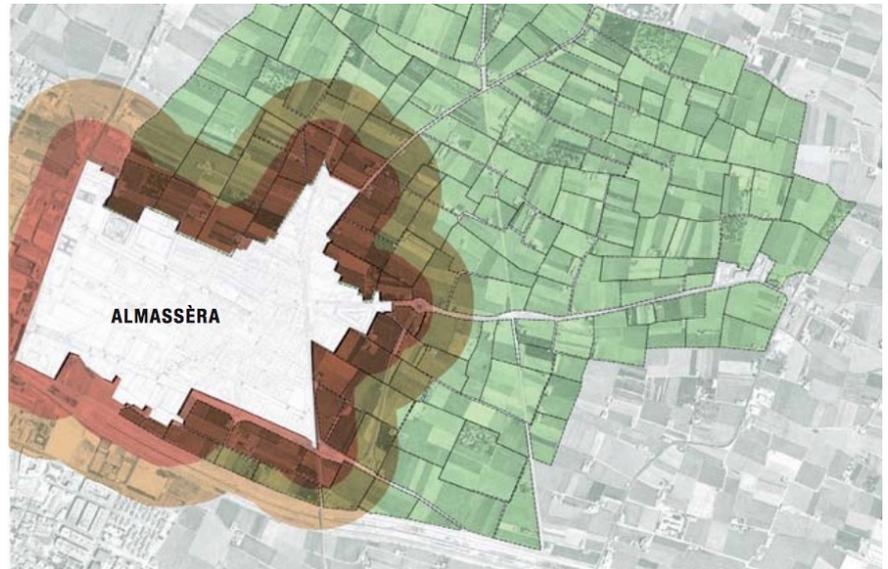
En la siguiente imagen, el PATPHV establece las ZAV de ancho constante y homogéneo a lo largo del perímetro del núcleo urbano, si bien consideramos que dichas ZAV deberían configurarse en función de las cuencas visuales relevantes percibidas desde los recorridos escénicos previamente identificados, y no como una franja de ancho constante.

#### INTRUSIÓN VISUAL

- AfECCIÓN VISUAL MUY ALTA
- AfECCIÓN VISUAL ALTA

#### Afección visual borde urbano

Fuente: PATPHV 2010. CMAAUV



Esta cuestión también fue referida por Owen<sup>254</sup>, recordándonos la necesidad de regular el paisaje no sólo del asentamiento urbano, sino también del entorno desde el cual se percibe.

«...the identity of the town in the wider landscape can be significantly influenced by the 'character and use of the landscape from which the town is viewed' as well as by the physical form of the town itself, and, of course, the character and use of the surrounding landscape are equally subject to planning policy and control as the town itself.» [2009:548]

**CUARTA.** En la medida en que la relación huerta-ciudad se basa fundamentalmente en la relación entre la configuración geométrica y espacial de la ciudad y su interacción con la percepción y el comportamiento de las personas, estimamos que cabría ensayar la técnica y metodología del *Space Syntax*<sup>255</sup> al estudio de algunos de los patrones analizados, como pueda ser el caso de la interpenetración

<sup>254</sup> Owen, 2009. op. cit.

<sup>255</sup> El *Space syntax* (sintaxis espacial) es una teoría de base científica que estudia la relación entre el comportamiento humano y la configuración geométrica y espacial de las ciudades. Su metodología, basada en algoritmos matemáticos y tecnología computarizada geoespacial, se emplea para el análisis socio-espacial de diferentes tipos de asentamientos urbanos y edificaciones. Iniciado en los años 70 por Bill Hillier, Julienne Hanson y sus compañeros de la *Bartlett School of Architecture, University College London*, se utiliza actualmente en la investigación y docencia de numerosas universidades, así como en la práctica profesional en todo el mundo. (<https://www.bartlett.ucl.ac.uk/space-syntax>)

tracción campo-ciudad, la transitabilidad peatonal, la permeabilidad o la relación visual.

**QUINTA.** Finalmente, y a la vista de los resultados obtenidos, consideramos que la metodología empleada resulta más adecuada para los núcleos urbanos de tamaño reducido, dejando abierta la posibilidad de continuar el estudio, adaptando los criterios de obtención, ponderación y valoración de la mayor parte de los Patrones definidos, a aquellos núcleos de mayor tamaño que, en algunos casos, se encuentran además en situación de conurbación.

# 6

## CONSIDERACIONES FINALES



## 6.1 Validación y proyección de la investigación

Con relación al proceso de investigación que ahora culmina, valoramos especialmente la participación en dos ediciones consecutivas del *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo* de Barcelona (2014 y 2015), en las que tuvimos la ocasión de someter a evaluación los avances de cada fase de la investigación, tanto de la metodología como de los resultados obtenidos. Al respecto, han resultado de gran interés las aportaciones realizadas por los diferentes *readers*, contribuyendo a enfocar mejor los esfuerzos y a complementar y reforzar determinados aspectos del trabajo realizado.

Desde una lectura global, estamos en condiciones de afirmar que, tanto la metodología empleada (con las necesarias correcciones y consideraciones ya comentadas en el capítulo anterior), como los resultados obtenidos, nos han permitido verificar y validar la hipótesis inicial del presente estudio. Esto es, que la definición y aplicación de los ocho patrones de la forma periurbana a las áreas de borde urbano, nos ha permitido evaluar, en cada caso, la idoneidad de la relación huerta-ciudad, desde el punto de vista de la integración funcional, visual y paisajística de los bordes urbanos en el territorio agrícola que los circunda.

Por otro lado, el estudio comparado de dichos patrones, contrastando dos situaciones temporales diferentes (la del tejido urbano existente en el momento del estudio, y la del previsto según el planeamiento vigente), nos ha aportado mayor criterio para poder establecer, en el futuro, determinadas pautas de proyecto dirigidas a reforzar la relación huerta-ciudad.

En este sentido, y atendiendo a una de las principales actuaciones previstas (todavía pendientes de realización) en la Estrategia 4 del PATPHV, *Integración paisajística de las infraestructuras y de los bordes urbanos*, consistente en la "Elaboración de una guía de diseño e integración paisajística de bordes urbanos en *l'Horta*", el presente trabajo constituye un punto de partida y una referencia directa para su futura realización.

## 6.2 Nuevas perspectivas del paisaje periférico.

Pero más allá de los resultados del presente estudio, consideramos necesario poner en valor la reflexión y el debate sobre la necesaria convergencia disciplinar, no únicamente desde los ámbitos de la geografía, la sociología y el urbanismo, sino también desde el paisaje.

Todavía no del todo superada la necesidad de mantener el debate en torno a la arquitectura y la forma urbana, y de "refundar la legitimidad teórica de la disciplina y la legitimidad social del planeamiento" (Ezquiaga, 1998), recordamos la revisión crítica de Oriol Bohigas<sup>256</sup>, hace ya tres décadas y todavía hoy vigente en sus planteamientos. Así, podemos constatar cómo el régimen jurídico y normativo de los procesos de planificación ha evolucionado, pero sigue desempeñando un papel de clara preponderancia, situándose por delante de los aspectos proyectuales, de reflexión y de definición política del modelo de ciudad y territorio que se propugna.

La concepción política de la ciudad y del urbanismo seguirá presente en el pensamiento de Bohigas cuando, años más tarde, y en alusión a la figura de Giuseppe Campos Venuti<sup>257</sup>, reclama, para que el Plan se incardine en un proceso de realización urbana, eficaz y solvente, que se señale lo que considera los dos caminos del pensamiento: el figurativo y el político.

Recordamos, a su vez, los planteamientos de Ezquiaga expuestos en el capítulo anterior, en los que demandaba nuevas iniciativas de planificación menos condicionadas por el marco jurídico vigente, desde la constatación de que la concepción estática del plan no permite abordar la complejidad y carácter dinámico de la realidad urbana y territorial. Posteriormente<sup>258</sup>, y considerando la necesidad de entender el proyecto urbano como proceso (superando la dicotomía entre plan y proyecto), apostaba por el proyecto transformativo en términos relacionales, valorando la cualidad y posición de determinadas piezas urbanas, cuyo planteamiento resultaba especialmente adecuado en los tejidos periféricos.

Del mismo modo, compartimos las tesis de Eduardo Mangada<sup>259</sup> cuando, desde el compromiso con la "cultura del plan", afirmaba que, frente a la existencia de muy diversos territorios con diversas formas de expresión espacial de los procesos socio-económicos que los configuran (resultando, además, volubles y cambiantes en

---

<sup>256</sup> Vid. "Muerte y resurrección del planeamiento urbano". En: Diario *EL PAÍS*. Madrid: Ediciones El País, S.L., 04-11-1986.

<sup>257</sup> Vid. Bohigas, 2003. "Campos Venuti: Un reformismo revolucionario". En: *Urbanismo. Homenaje a Giuseppe Campos Venuti*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2004. p. 23-27.

<sup>258</sup> Ezquiaga, 2001: Op. cit.

<sup>259</sup> Mangada, 1993: Op. cit.

el tiempo), es necesario disponer, “inventarse si fuera necesario”, una “amplia panoplia de planes”, diversa y ajustada a cada territorio, en función de sus problemas y oportunidades, y de la “voluntad de ser” que encierre el proyecto político y cultural que sobre el mismo se formule.

Pues bien, con estos planteamientos sobre la mesa, emerge con fuerza el paisajismo, en parte debido a la creciente preocupación por el medio ambiente y a la conciencia ecológica global, y valorado por su “capacidad para teorizar sobre emplazamientos, territorios, ecosistemas, redes e infraestructuras, así como para organizar grandes zonas urbanas”, apuntando a un urbanismo emergente más flexible y más acorde a la complejidad real de las ciudades (Corner, 2006<sup>260</sup>).

Con todo, su auge también se ha debido a su consideración como “bálsamo reparador” para las disfunciones territoriales provocadas por el uso indiscriminado del *sprawl*, y para la reconversión de los espacios residuales resultado de la desindustrialización (Buchanan, 1993<sup>261</sup>; Corner, 2006; Pérez Iguualada, 2013<sup>262</sup>).

Y así, James Corner recupera el término *landscape urbanism*<sup>263</sup> (urbanismo paisajístico), proponiendo la convergencia de las disciplinas de la ecología y el urbanismo, en la medida que permite interpretar la ciudad y su evolución, no únicamente como forma (orden espacial), sino también y fundamentalmente como proceso cambiante (transformación en el espacio y el tiempo), y cuyo término “sugiere una práctica más prometedora, radical y creativa que la definida por las rígidas categorizaciones disciplinares”.

Aunque a lo largo del trabajo hemos adoptado la definición del término paisaje según lo establecido en el CEP, frente a la tradicional asociación de dicho término (*landscape*) a los espacios abiertos y mayoritariamente verdes, seguimos acusando una fuerte inercia también desde el punto de vista disciplinar, porque, como afirmaba Corner, “cada una de estas categorías –paisaje y urbanismo– pertenece a una profesión concreta o disciplina institucionalizada”, aunque en los últimos tiempos (y con mayor motivo des-

<sup>260</sup> Vid. “Terra fluxus”. En: Waldheim, Ch. (Ed.) *The landscape urbanism reader*. New York: Princeton Architectural Press, 2006 [Edición en castellano (2009) Ábalos, I. (Ed.) *Naturaleza y arteificio. El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneo*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 2009. p. 133-147].

<sup>261</sup> Vid. “Oltre il mero abbellimento”. En: *Casabella*, nº597-598. Milano: Arnoldo Mondadori Editore, 1993. p. 31-33. Citado por Pérez Iguualada, 2013.

<sup>262</sup> Vid. “Ampliación del campo de batalla. El urbanismo concebido desde el paisaje”. [en línea]. Blog del Taller de Urbanismo de la ETSAV-UPV. Valencia. <http://t-ur3.blogspot.com.es/2013/06/ampliacion-del-campo-de-batalla-el.html>

<sup>263</sup> Acuñado en 1997 con motivo del simposio y exposición titulada *Landscape urbanism*, originalmente concebida y organizada por Charles Waldheim.

de que se consiguió el reconocimiento jurídico del paisaje por parte del CEP y las posteriores ratificaciones de los Estados miembros de la UE<sup>264</sup>) hemos visto cómo los profesionales del paisajismo se han incorporado al campo del planeamiento urbanístico y territorial.

En este sentido, Josep Acebillo<sup>265</sup> denunciaba que la arquitectura había sido víctima de cierta simplificación disciplinar, constatando una progresiva contaminación de la cultura territorial por parte del paisajismo. Y así, afirmaba:

«Pero el campo no es sólo paisaje, ni la ciudad es sólo composición volumétrica. Hay que volver a practicar cierto “pragmatismo crítico” que vuelva a situar las cosas. ¡No puede ser que, en vez de buscar modelos territoriales válidos, aprendamos habilidades para recomponer plásticamente las cicatrices resultantes de las intervenciones insolventes!

Es necesaria una nueva cultura del territorio que, sin perder su condición paisajística, nos permita objetivar sus capacidades y su vulnerabilidad, entendiendo que, cuanto más nos interese la ciudad, tanto más debe interesarnos el espacio rural.» [2004:15]

---

<sup>264</sup> Redactado en Florencia en 2000, El Convenio Europeo del Paisaje entró en vigor el 1 de marzo de 2004, siendo ratificado por España el 26 de noviembre de 2007 (BOE 05-02-2008).

<sup>265</sup> Vid. “Aplicación a Barcelona del mosaico territorial de Richard T.T. Forman”. En: Forman, Richard T.T. *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Gustavo Gili S.A. / Barcelona Regional, 2004. p. 13-18.

Llegados a este punto, el presente trabajo ha pretendido conjugar las disciplinas del Diseño urbano y la Arquitectura del Paisaje, dirigidas al estudio y proyecto de las áreas de borde de la huerta periurbana, y ello nos ha permitido constatar la necesidad de seguir ensayando nuevas fórmulas proyectuales y nuevos instrumentos ad-hoc, a caballo entre el Proyecto urbano y el Proyecto territorial y de paisaje.

Por ello, compartimos con Daniela Colafranceschi<sup>266</sup> la fascinación por el límite (umbral) como concepto, como expresión de una curiosidad, y la inquietud por investigar la posibilidad de llevar a cabo un tipo de proyecto, propio de los paisajes de la contemporaneidad, dotado de complejidad y heterogeneidad de significados. Y hacemos nuestras las palabras de Gilles Clément<sup>267</sup> cuando considera el margen como “un territorio de investigación de riquezas al encuentro de medios distintos”.

Y en ese reto siguen vibrando los términos de periferia, áreas de margen, de transición entre lo rural y lo urbano, de sistema territorial difuso, indefinido y metafórico, de no-lugares, de amnesias urbanas, de espacios híbridos y de franjas difuminadas... pero sobre todo, comienzan a perfilarse los “paisajes difusos” de la huerta periurbana del AMV.

Y seguimos recorriendo la periferia...

Inevitablemente asociada a la contemporaneidad, a un pasado reciente, pero también al presente y a un incierto futuro, su consideración nos invita a parafrasear a Sara Nadal<sup>268</sup>, con la reiteración de una pregunta que es a la vez el atisbo de una nueva dirección: ¿y si el futuro fuera periférico?

«Y llego. Esta llegada no debe confundirse con una entrada, como si penetrase en la ciudad. Sé desde hace mucho tiempo que la ciudad es impenetrable, que sólo es posible deslizarse sobre su piel de imágenes, resbalar sobre su brillo, recorrer sus bordes y arañar sus superficies. En vano intentaría llegar a su fondo, acceder al interior de la ciudad: por mucho que avanzase, terminaría comprendiendo que no he hecho más que recorrer su periferia, su mirada perseverante.» (Pardo, 1995<sup>269</sup>:14)

<sup>266</sup> Colafranceschi, 2012. Op. cit.

<sup>267</sup> Clément, 2004. Op. cit.

<sup>268</sup> Nadal, 2002. Op. cit.

<sup>269</sup> Pardo, 1995. Op. cit.



# 7

## REFERENCIAS



## 7.1 Bibliográficas

1. AA.VV. (1985). *La ciutat que volem: Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana*. Valencia: Ajuntament de València, 1985. 129p.
2. AA.VV. (1986). *La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*. Valencia: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1986. 716p.
3. ACEBILLO, Josep (2004). "Aplicación a Barcelona del mosaico territorial de Richard T.T. Forman". En: FORMAN, Richard T.T. *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Gustavo Gili S.A. / Barcelona Regional, 2004. p. 13-18.
4. ALONSO DE ARMIÑO, Luis; PÉREZ IGUALADA, Javier; VICENTE ALMAZÁN, Gonzalo. (1995). *Unidades residenciales en la periferia urbana - Valencia*. Valencia: Servicio de Publicaciones UPV, 1995.
5. ABADIA, Xavier (2003). "El fenomen periurbà a l'Àrea Metropolitana de Barcelona". En: *Perspectives territorials, n°5*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 2003. p. 91-112.
6. AGUILAR, Carlos; LLINÁS, Francisco (1996). "Visceralidad y autoría. Entrevista con Eloy de la Iglesia". En: *Conocer a Eloy de la Iglesia*. San Sebastián: Fimoteca Vasca, 1996. p. 97-173.
7. ALDOMÀ, Ignasi (2012). "La preservació i l'adaptació de l'agricultura en els espais periurbans. L'exemple del Regadiu de Manresa". En: *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012. p. 190-215.
8. ALEXANDER, Christopher; ISHIKAWA, Sara; SILVERSTEIN, Murray (1977). *A Pattern Language. Towns. Buildings. Construction*. Nueva York: Oxford University Press, Inc. [Edición en castellano: *Un lenguaje de patrones. Ciudades. Edificios. Construcciones*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1980.1017p].
9. ALEXANDER, Christopher (1979). *The Timeless Way of Building*. Nueva York: Oxford University Press, Inc. [Edición en castellano: *El modo intemporal de construir*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1981. 413p].
10. ALFEO, Juan Carlos; GONZÁLEZ DE GARAY, Beatriz (2011). "La ciudad periférica: Paisajes urbanos de marginalidad en el cine español de la Transición". En: *Actas ICONO14 - N° 8 II Congreso Internacional Sociedad Digital*. Madrid: Revista de comunicación y nuevas tecnologías, 2012. 22 p.

11. ALONSO, Luis Felipe (2014). "El desafío de los bordes urbanos en la ciudad contemporánea" [en línea]. *Planur-e. Territorio, Urbanismo, Paisaje, Sostenibilidad y Diseño Urbano*. N°4 Invierno 2014. [consulta: 2015-03-15]  
<http://www.planur-e.es/articulos/ver/el-desaf-o-de-los-bordes-urbanos-en-la-ciudad-contempor-nea->
12. ANDRÉS, José Luis (1985). "Las áreas periurbanas: Espacios plurifuncionales en crisis". En: *IX Coloquio de Geógrafos Españoles*, Murcia: Universidad de Murcia, 1986. [sin paginar].
13. APPLEYARD, Donald; LYNCH, Kevin; MYER, John R. (1964). *The view from the road*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 1971. 64p.
14. AUGÉ, Marc (1992). *Non-lieux. Introduction á une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Édition du Seuil. [Edición en castellano: *Los «no lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad*. Barcelona: Editorial Gedisa, SA, 2008. 125p].
15. BATLLE, Enric; RUISÁNCHEZ, Manuel (1995). "Proyectar en la periferia metropolitana". En: *Geometría n° 20*. Málaga: Geometría, 1995. p. 32-33.
16. BATLLE, Enric (2007). "El verd urbà modern. Art, agricultura i ecologia". En: *Verd urbà: com i perquè? Un manual de ciutat verda*. Barcelona: Fundació Territori i Paisatge de l'Obra Social de Caixa Catalunya, 2007. p. 71-97.
17. \_\_\_\_ (2011). *El jardín de la metrópoli. Del paisaje romántico al espacio libre para una ciudad sostenible*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2011. 191 p.
18. BAUER, Gérard (1994). "La banlieue-monde". En: *Urbanisme n° 274-275*. Paris: Publications d'architecture et d'urbanisme, 1994. p. 44-45.
19. BERGERA, Iñaki; GONZÁLEZ, B.S. (2015). "La batalla moderna. Juan Pando, Fotógrafo (1915-1992)". En: *Arquitectura Viva n° 171*. Madrid: Arquitectura Viva, S.L., 2015. p. 50-53.
20. BOHIGAS, Oriol (1986a). *Reconstrucción de Barcelona*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1986. 201p.
21. \_\_\_\_ (1986b). "Muerte y resurrección del planeamiento urbano". En: *Diario EL PAÍS*. Madrid: Ediciones El País, S.L., 04-11-1986.
22. \_\_\_\_ (2003). "Campos Venuti: Un reformismo revolucionario". En: *Urbanismo. Homenaje a Giuseppe Campos Venuti*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2004. p. 23-27.

23. BOHL, Charles C.; PLATER-ZYBERK, Elizabeth (2006). "Building Community across the Rural-to-Urban Transect". En: *Places*, 18(1), 4. [consulta: 2013-12-22]  
<http://escholarship.org/uc/item/1zt6g0sr>
24. BRU, Eduard (2001). *Coming from the south*. Barcelona: Actar, 2001. 336p.
25. \_\_\_\_ (2002). "Periferia" En: OCAMPO, Pablo (2002). *Periferia: La heterotopía del no-lugar*. Santiago de Chile: Universidad de Santiago de Chile, 2002. p. 11-17.
26. BUCH, Miquel; RUBERT, Júlia; BOSCH, Josep Maria (2007). *Guia d'integració paisatgística 1. Polígons industrials i sectors d'activitat econòmica*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2007. 128p.
27. BUCHANAN, Peter (1993). "Oltre il mero abbellimento". En: *Casabella*, nº597-598. Milano: Arnoldo Mondadori Editore, 1993. p. 31-33.
28. BURRIEL, Eugenio (2009). "La planificación territorial en la Comunidad Valenciana 1986-2009". En: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. ISSN: 1138-9788. [en línea]. Vol. XIII, núm. 306, [1 de diciembre de 2009] Barcelona: Universidad de Barcelona, 2009. [ref. de 2010-07-02]  
<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-306.htm> .
29. BUSQUETS, Joan (1996). "Nous fenòmens urbans i nou tipus de projecte urbanístic". En: *Present i futurs. Arquitectura a les ciutats*. Barcelona: XIX Congrés de la UIA Barcelona 96; Col·legi d'Arquitectes de Catalunya; Centre de Cultura Contemporània de Barcelona; ACTAR, 1996. p. 280-287.
30. CALVINO, Italo (1972). *Le città invisibili*. Torino: Einaudi, 1972. [Edición en castellano: *Las ciudades invisibles*. Madrid: Ediciones Siruela, S.A., 1998. 183p].
31. CAPEL, Horacio (1991). "El geógrafo y las periferias urbanas. Reflexiones para arquitectos". En: *Dibujar el mundo: Borges, la ciudad y la geografía del siglo XXI*. Barcelona: Ediciones del Serbal, S.A., 2001. p. 97-113.
32. CARERI, Francesco (2002). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2013. 184p.
33. CLÉMENT, Gilles (2004). *Manifeste du Tiers paysage*. Paris: Édition Sujet/Objet. [Edición en castellano: *Manifiesto del tercer paisaje*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA. 2007. Colección GG mínima. 63p].

34. COLAFRANCESCHI, Daniela (2012). "Paisatge del conflicte, espai de diàleg". En: *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012. p. 52-65.
35. COLLADO, Vicente; GÓMEZ-PARDO, Sonia (2006) "Marco legislativo en materia de paisaje en la Comunidad Valenciana". En: *V Reunión de los Talleres para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje*. Girona, septiembre 2006.
36. CONSEJO DE EUROPA (2000). *Convenio europeo del paisaje. Textos y comentarios*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, 2008. 145p.
37. CONZEN, M.R.G. (1960). *Alnwick, Northumberland: A Study in Town Plan Analysis*. Institute of British Geographers, Publication n°27. London: George Philip, 1960.
38. CORNER, James (2006). "Terra fluxus". En: WALDHEIM, Charles (Ed.) *The landscape urbanism reader*. New York: Princeton Architectural Press, 2006 [Edición en castellano (2009) En: ÁBALOS, Iñaki (Ed.) *Naturaleza y arteificio. El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneo*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 2009. p. 133-147].
39. CULLEN, Gordon (1961). *Townscape*. New York: Reinhold Pub. Corp. [Edición en castellano (1974) *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. Barcelona: Editorial Blume. 200p].
40. DE SOLÀ-MORALES, Ignasi (1995). "Terrain vague". En: Cynthia Davidson (Ed.) *Anyplace*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1995. [Edición en catalán (1996) En: *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme* n° 212. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1996. p. 34-43].
41. DE SOLÀ-MORALES, Manuel (1974). "La urbanización marginal y la formación de plusvalía del suelo". En: *Papers. Revista de Sociologia*, n°3. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 1974. p. 365-380.
42. \_\_\_\_ (1986). "Spazio, tempo e città". En: *Lotus International* n° 51. Milano: Editoriale Lotus, S.R.L., p. 25-30. [Edición en castellano (1997) "Las formas de crecimiento". En: DE SOLÀ-MORALES, Manuel (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC, 2003. p. 19-22.
43. \_\_\_\_ (1992). "Projectar la perifèria". En: *UR. Urbanismo Revista*, n° 9-10, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 1992. p. 2-5.
44. \_\_\_\_ (1996). "Contra el modelo de metrópolis universal". Conferencia pronunciada en Barcelona el 4 de julio de 1996 dentro de

- los actos del *Congreso Internacional de la UIA*. En: *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2004. p. 99-104.
45. \_\_\_\_ (2008). "Autopistas y túneles ¿Metrópoli expansiva o indecisión metropolitana?". En: *Diez lecciones sobre Barcelona*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2008. p. 523-579.
46. DE TERÁN, Fernando (1978). *Planeamiento urbano en la España contemporánea 1900-1980*. Barcelona: Alianza Editorial, S.A., 1982. 631p.
47. \_\_\_\_ (1982). *El problema urbano*. Barcelona: Salvat Editores, SA, 1982. 64p.
48. DELCLÓS, Marta (2013). "Barcelona, periferias urbanas". En: *La Vanguardia.com/Cultura* (18-12-2013). Barcelona. Recuperado de <http://www.lavanguardia.com/cultura/20131218/54397320459/barcelona-periferias-urbanas.html>.
49. DELGADO, Manuel (2004). "La no-ciudad como ciudad absoluta". En: *La arquitectura de la no-ciudad*. Pamplona: Universidad Pública de Navarra, 2004. p. 121-153.
50. DERN, Jamie Q. (1992). "Mar, tierra, paisaje de frontera". En: *Dunes. Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme n° 196*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1992. p. 32-38.
51. DONADIEU, Pierre. (1998). *Campagnes urbaines*. Arles: Actes Sud - École Nationale Supérieure du Paysage, 1998. 224 p.
52. DUGENY, François (2010). "Comment traiter les fronts urbains?" En: *Les Carnets pratiques n° 3* (marzo 2010). Paris: Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île de France, 2010. 62 p. ISSN 2105-4258.
53. EZQUIAGA, José María (1990). "Las afueras. Transformaciones del paisaje periférico". En: *Arquitectura N° 286-287*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1990. p. 72-87.
54. \_\_\_\_ (1998). "¿Cambio de estilo o cambio de paradigma?. Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano". En: *Urban N° 2*. Madrid: Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Universidad Politécnica de Madrid, 1998. p. 6-36.
55. \_\_\_\_ (2001). "Plan y proyecto urbano: el diseño urbano en el planeamiento". En: *Ciudad para la sociedad del siglo XXI*. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2001. p. 168-181.

56. \_\_\_\_ (2011). "El proyecto urbano: entre la racionalidad limitada y la utopía fragmentaria". En: *Transformaciones urbanas sostenibles*. Madrid: Universidad Internacional Menéndez Pelayo, 2011. p. 76-97.
57. FARIÑA, José (2008). "Careri, el andar como práctica estética" [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, territorio y paisaje*. Madrid 08/05/2008.  
<http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2008/05/francesco-careri-walkscapes-el-andar.html>
58. \_\_\_\_ (2009). "La huerta y el paisaje valencianos" [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, paisaje, territorio, sostenibilidad*. Madrid 14/06/2009. [consulta: 2011-06-26]  
<http://elblogdefarina.blogspot.com/2009/06/la-huerta-y-el-paisaje-valencianos.html>
59. \_\_\_\_ (2010). "La sociedad del espectáculo" [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, territorio y paisaje*. Madrid 30/03/2010.  
<http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2010/03/la-sociedad-del-espectaculo.html>
60. \_\_\_\_ (2011a). "Proteger la huerta de Murcia" [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, paisaje, territorio, sostenibilidad*. Madrid 20/06/2011. [consulta: 2011-06-26]  
<http://elblogdefarina.blogspot.com/2011/06/proteger-la-huerta-de-murcia.html>
61. \_\_\_\_ (2011b). "Infraestructura verde" [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, territorio y paisaje*. Madrid 12/07/2011. [consulta: 2011-07-14]  
<http://elblogdefarina.blogspot.com/2011/07/infraestructura-verde.html>
62. \_\_\_\_ (2012). "El sprawl es bello" [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, territorio y paisaje*. Madrid 03/09/2012.  
<http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2012/09/el-sprawl-es-bello.html>
63. \_\_\_\_ (2013). "Servicios de los ecosistemas" [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, paisaje, territorio, sostenibilidad*. Madrid 28/02/2013. [consulta: 2013-02-02]  
<http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2013/01/servicios-de-los-ecosistemas.html>
64. \_\_\_\_ (2014). "Viaje a la periferia" [en línea]. En: *El Blog de José Fariña. Urbanismo, paisaje, territorio, sostenibilidad*. Madrid 09/12/2014. [consulta: 2014-12-15]  
<http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2014/12/viaje-la-periferia.html>

65. FERIA, José María (1996). "Nuevas periferias urbanas y planificación pública". En: *La ciudad : tamaño y crecimiento. Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*. Málaga: Universidad de Málaga, 1999. p. 309-316.
66. FERRÉ, Albert (1997). "Fronteras". En: LANDROVE, Susana (Coord.) *Nuevos paisajes*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona - ACTAR, 1997. p. 102-105
67. FOLCH, Ramón (1990). *Que lo hermoso sea poderoso. Sobre ecología, educación y desarrollo*. Barcelona: Alta Fulla, 1990. 208 p.
68. FORMAN, Richard T.T. (2004). *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Gustavo Gili S.A. / Barcelona Regional , 2004. 150 p.
69. GAJA, Fernando (1989). *La promoción pública de la vivienda en Valencia (1939-1976)*. Valencia: Generalitat Valenciana, 1989. 266p.
70. \_\_\_\_ (2008). "La arquitectura de la vivienda social en Valencia". En: *Renta limitada. Los grupos de viviendas baratas construidos en la Valencia de posguerra (1939-1964)*. Valencia: Editorial de la UPV, 2008. p. 32-39.
71. GALINDO, Julián; GIOCOLI, Annalisa (2013). "Los bordes de la ciudad metropolitana: Apuntes para repensar la ciudad". En: *Quaderns de Recerca en Urbanisme nº 2. Umbrals en la ciutat*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2013. p. 100-117.
72. GARCÍA BALLESTEROS, Aurora (1995). "Desempleo y empleo en España a finales del siglo XX". En: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense, nº 14*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1995. p. 135-163.
73. GARCÍA HEREDIA, Antonio (2008). "Principio y fin del Área Metropolitana de Valencia. De la autarquía a la democracia". En: *Historia de la Ciudad V. Tradición y progreso*. Valencia: ÍCARO-CTAV-COACV y Ajuntament de València, 2008. p. 257-277.
74. GARCÍA-BELLIDO, Javier (1984). "Modos alternativos de producción y consumo de espacio rural". En: *Jornadas sobre urbanismo y suelo rústico*. Murcia, 1984. 15 p. (texto inédito).
75. GARCÍA-ORDÓÑEZ, Fernando M. (1988). "El Plan Sur visto desde 30 años después". En: *En trànsit a gran ciutat. I Congrés d'Història de ciutat de València. Tomo II, Siglos XIX-XX*. Valencia: Ajuntament de València, 1988. Ponencia 2.6. p. 2.6.1-2.6.8.

76. GEHL, Jan (1971). *Life Between Buildings: Using public space. Copenhagen*: Danish Architectural Press. [Edición en castellano (2006) *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, SA. 181p].
77. \_\_\_\_ (2010). *Byer for Mennesker*. Copenhagen: Bogværket. [Edición en castellano (2014) *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito. 260p].
78. GENERALITAT VALENCIANA (1988). *Normas de Coordinación Metropolitana*. Aprobadas por Decreto 103/1988, de 18 de julio, DOGV núm. 875 25/07/1988. (Publicación texto articulado DOGV 23/09/1993).
79. \_\_\_\_ (2001). *Ley 2/2001, de 11 de mayo, de Creación Y Gestión de Áreas Metropolitanas en La Comunidad Valenciana*. DOGV núm. 4001, de 18/05/2001.
80. \_\_\_\_ (2006). *Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana*. Aprobado por Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell. DOGV, núm. 5325, de 16/08/2006.
81. \_\_\_\_ (2010). Información pública del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, dictada por Resolución de 23 de junio de 2010, del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. DOCV, núm. 6299, de 29/06/2010.
82. \_\_\_\_ (2011a). *Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*. Aprobada por Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell. DOGV, núm. 6441, de 19/01/2011.
83. \_\_\_\_ (2011b). Información pública del Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana, dictada por Resolución de 9 de marzo de 2011, del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. DOCV, núm. 6481, de 16/03/2011.
84. \_\_\_\_ (2014). *Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana*. DOCV, núm. 7329, de 31/07/2014.
85. GIMÉNEZ, Enrique (1996). *Parcelaciones residenciales suburbanas: la formación de la periferia metropolitana de Valencia*. Valencia: Generalitat Valenciana, COACV y Universitat Politècnica de València, 1996. 887p.
86. GONZÁLEZ, Margarita (2005). "Contra el Silencio de la Sociedad: Guy Debord y la Internacional Situacionista". En: *Ciclo de conferencias 13 silencios*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2005.

87. GREATER LONDON COUNCIL (1978). *An Introduction to Housing Layout*. London: Department of Architecture and Civic Design of the Greater London Council. [Edición en castellano (1985) *Introducción al Diseño Urbano en áreas residenciales*. Barcelona: Hermann Blume. 176p].
88. GRIMAU, Pere (2012). "Caminar el límit". En: *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012. p. 117-133.
89. HONRUBIA, José et al. (1982). *Estudios básicos para la Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana. Situación actual, problemática y perspectivas de desarrollo de las comarcas valencianas. Vol. XII. L'Horta*. Valencia: Promociones Económicas Valencianas, S.A. (PREVASA). Caja de Ahorros de Valencia, 1982. 75p.
90. INDOVINA, Francesco (2004). "La metropolització del territori. Noves jerarquies territorials". En: FONT, Antonio (ed.) *L'explosió de la ciutat. Morfologies, mirades i mocions*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2004. p. 20-47.
91. IVAIN, Gilles (1953). "Formulaire pour un urbanisme nouveau". En: *Internationale Situationniste, n° 1*. Paris, 1958. p. 15-20. [Edición en castellano (2006): "Formulario para un nuevo urbanismo". En: AA.VV. *Urbanismo situacionista*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2006. Colección *GG mínima*. p. 6-21].
92. KOOLHAAS, Rem (1997). "The Generic City". En: *Domus n° 791*. Milán, marzo de 1997. p. 8-12. [Edición en castellano (2006): *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2011. Colección *GG mínima*. 62p].
93. \_\_\_\_ (2000). "El espacio basura. De la modernización y sus secuelas". En: *Arquitectura Viva n° 74*. Madrid: Arquitectura Viva, S.L., 2000. p. 23-31.
94. \_\_\_\_ (2002). "Junkspace". En: *October, núm 100 [Obsolescence. A Special Issue]*, Cambridge (Mass.), junio de 2002. p. 175-190. [Edición en castellano (2007), *Espacio basura*, Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2007. Colección *GG mínima*., y posteriormente en: *Acerca de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2014. 111p].
95. LACARRA, Julio; SÁNCHEZ, Ximo; JARQUE, Francesc (1996). *Las observaciones de Cavanilles doscientos años después. Libro Segundo*. Valencia: Fundación BANCAJA, 1996. 320p.
96. LAGUILLO, Manolo (1992). "La belleza de la periferia". En: *UR. Urbanismo Revista, n° 9-10*, Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 1992. p. 24-25.

97. LEFEBVRE, Henri (1975). *Le temps des méprises*. Paris: Stock, 1975. [Edición en castellano (1976) *Los tiempos equívocos*. Barcelona: Kairós. 260p].
98. LLORENS, Vicente (1995). *Estrategias de Vertebración Territorial: Documento II del Avance del PDU*. Colección Territori N° 5. Valencia: COPUT, 1995. 310 p.
99. LOIDL, Hans; BERNARD, Stefan (2003). *Opening spaces: Design as Landscape Architecture*. Berlin: Birkhäuser Verlag GmbH, 2014. 192p.
100. LYNCH, Kevin (1960). *The Image of the city*. Cambridge (Massachusetts) The Massachusetts Institute of Technology Press [Edición en castellano: *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1984. 227p].
101. \_\_\_\_ (1962). *Site planning*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology Press [Edición en castellano: *Planificación del sitio*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 1980. 324p].
102. \_\_\_\_ (1981). *A Theory of Good City Form*. Cambridge: The Massachusetts Institute of Technology. [Edición en castellano (1985) *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA. 364p].
103. MANGADA, Eduardo. (1993): "Ciudad metropolitana: planeamiento y construcción del territorio". En: *La gestión de la ciudad. Conferencias y Ponencias invitadas al V Congreso Iberoamericano de Urbanismo*. Valencia: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1993. p. 115-133.
104. MARTÍNEZ GREGORI, Carmen (2015). *De la autarquía a la modernidad: la obra de Mauro Lleó*. Tesis Doctoral. Valencia: Universitat Politècnica de València, 2015.
105. MARTÍNEZ RODA, Federico (1998). *Valencia y las Valencias: su historia contemporánea (1800-1975)*. Madrid: Fundación Universitaria San Pablo, 1998. 541p.
106. MAS, Rafael (1996). "Periferias urbanas y nuevas formas espaciales". En: *La ciudad : tamaño y crecimiento. Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*. Málaga: Universidad de Málaga, 1999. p. 201-233.
107. MATA, Rafael; FERNÁNDEZ, Santiago. (2004). "*La Huerta de Murcia. Landscape guidelines for a peri-urban territory*". En: *Landscape Research*, Vol. 29 n°4, pp. 385-399.
108. MONCLÚS, Francisco Javier (1998). "Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas". En: *La*

- ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998. p. 5-15.
109. MONEO, Rafael (1982). "El urbanismo contemporáneo: 1950-1980". En: AA.VV, *Vivienda y urbanismo en España*. Barcelona: Banco Hipotecario de España. p. 199-215.
110. MONLEÓN, Daniel (2014). "Patrones caracterizadores de la forma periurbana. Parametrización de la relación huerta-ciudad en el Área Metropolitana de Valencia". En: *Actas del VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya. Resumen p. 37. Artículo completo en soporte digital.
111. \_\_\_\_ (2015). "La formación del paisaje periurbano. Caracterización visual de los bordes urbanos en el Área Metropolitana de Valencia". En: *Actas del VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya. Resumen p. 61. Artículo completo en soporte digital.
112. MOTLOCH, John L. (2001). *Introduction to Landscape Design*. New York: John Wiley & Sons, 2001. 369p.
113. MUÑOZ, Arancha (2008a). *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia* (Versión preliminar). Documento de Síntesis. Valencia: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, 2008. 156 p.
114. \_\_\_\_ (2008b). "La política de paisaje de la Comunitat Valenciana". En: *Cuadernos Geográficos*, núm. 43. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2009. p. 99-121.
115. \_\_\_\_ (2009a). *Plan de la Huerta de Valencia. Un paisaje cultural milenario. Vol. 1 Estrategias de preservación y gestión*. Valencia: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, 2009. 170p.
116. \_\_\_\_ (2009b). *Plan de la Huerta de Valencia. Un paisaje cultural milenario. Vol. 2 Conclusiones del proceso de participación pública*. Valencia: Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, 2009. 220p.
117. \_\_\_\_ (2010). *Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia* [Doc. Información Pública] [en línea]. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Valencia. [ref. de 2010-08-09]  
<http://cma.gva.es/web/indice.aspx?nodo=61471&idioma=C>

118. MUÑOZ, Arancha; DÍEZ, Nacho (2012). *Guía metodológica. Estudios de paisaje*. Valencia: Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, 2012. 169p.
119. MUÑOZ, Francesc (2012). "Els paisatges de la perifèria, avui: construïnt la mirada sobre la ciutat al segle XXI". En: *Franges. Els paisatges de la perifèria*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya, 2012. p. 84-116.
120. NADAL, Sara (2002). "Alrededor de... periferias. Preposiciones/proposiciones". En: NADAL, Sara; PUIG, Carles (2002). *Alrededor de: Proyectar la periferia*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2002. p. 6-13.
121. OCAMPO, Pablo (2002). *Periferia: La heterotopía del no-lugar*. Santiago de Chile: Universidad de Santiago de Chile, 2002. 214p.
122. OWEN, Stephen (2009). "The Town Observed: Looking at Settlements from the Surrounding Landscape". En: *Journal of Urban Design*, Vol. 14 n<sup>o</sup>4. November 2009, London. p. 537-555.
123. PARDO, José Luis. (1995). "Las afueras de la ciudad". En: ÁBALOS, Iñaki; HERREROS, Juan (ed.). *EXIT.LMI, n<sup>o</sup>2. Las afueras. Siete visiones de la vida metropolitana*. Madrid: Liga Multimedia Internacional, 1995. p. 12-49.
124. PARITÀ, Giuseppe (2013). "Áreas de margen: De-lirios urbanos de la ciudad contemporánea". En: *Cuadernos de Investigación Urbanística* n<sup>o</sup>89. Madrid: Instituto Juan de Herrera, 2013. p. 2-75.
125. PECOURT, Juan (1989). "De lo rural a lo urbano: el urbanismo en el área metropolitana de Valencia". En: *Territorio y Vivienda*. Valencia: Levante-EMV 12-11-1989.
126. PECOURT, Juan; MANUEL, José Ramón; VIVAS, Gustavo (1994). *Antecedentes y referencias para una reflexión estratégica sobre Valencia y su Área Metropolitana*. Documento de referencia para las Jornadas "Escenarios para la Valencia del S.XXI" organizadas por el COACV (noviembre-marzo de 1994/95). Valencia. 222 p.
127. PECOURT, Juan; CAMACHO, M<sup>a</sup> Jesús, MUÑOZ, Arancha (1997). "La descripción del presente". En: *La Valencia Marítima del 2000*. Valencia: CTAV, 1997. p. 65-111.
128. PEÑÍN, Alberto (1978). *Valencia 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos*. Valencia: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia, 1978. 259 p.

129. PERDIGÓN, Luis (1994). "Valencia 1889-1946. La construcción de la periferia urbana". En: *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y Salvat Editores, S.A., 1994. p. 172-173.
130. PÉREZ IGUALADA, Javier (2005). *La ciudad de la edificación abierta. Valencia, 1946-1988*. Tesis Doctoral. Valencia: Universitat Politècnica de València, 2005.
131. \_\_\_\_ (2012). *Bordes urbanos*. Unidad docente del Taller de Proyectos de Urbanismo y Paisaje del *Máster Universitario en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño*. Valencia: Universitat Politècnica de València. [Texto inédito].
132. \_\_\_\_ (2013). "Ampliación del campo de batalla. El urbanismo concebido desde el paisaje". [en línea]. *Blog del Taller de Urbanismo de la ETSAV-UPV*. Valencia. [consulta: 2013-07-04] <http://t-ur3.blogspot.com.es/2013/06/ampliacion-del-campo-de-batalla-el.html>
133. PIÑÓN, Juan Luis (1994). "Valencia 1946-1988. El planeamiento urbanístico y la ciudad contemporánea". En: *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y Salvat Editores, S.A., 1994. p. 174-175.
134. \_\_\_\_ (1997). "Notas para una historia". En: *La Valencia Marítima del 2000*. Valencia: CTAV, 1997. p. 1-63.
135. QUERO, Damián (1993). "Crecimiento y regeneración de la periferia metropolitana". En: *La gestión de la ciudad. Conferencias y Ponencias invitadas al V Congreso Iberoamericano de Urbanismo*. Valencia: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1993. p. 151-166.
136. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Española* (22ª Edición). Madrid: Espasa Calpe, S.A., 2001.
137. RIBALTA, Jorge (2007). "Representaciones de la reconstrucción de Barcelona (1979-1992). Notas para un estudio". En: *Barcelona 1978-1997... Manolo Laguillo*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA), 2007. p. 9-24.
138. RIVAS, Manuel (2006). "Los años veloces". En: *Memoria gráfica de la historia y la sociedad españolas del siglo XX. Nº13 Del campo a la ciudad III*. Madrid: Diario EL PAÍS. p 7-9.
139. RUBIO, Pedro; MONLEÓN, Daniel; GISBERT, José Luis (2009). "Antecedents i referències per a una Planificació Estratègica Metropolitana: el cas de l'Horta Sud". En: *Quaderns de*

- l'Horta N° 5. Suplement de la Revista Papers de l'Horta*. Torrent (Valencia): Fundació Horta Sud. Octubre 2009.
140. SELVA, Juan Ramón (2010). "Pensar la ciudad. Las aportaciones de Fernando M. García-Ordóñez al urbanismo de Valencia". En: *Historia de la Ciudad VI. Proyecto y complejidad*. Valencia: ÍCARO-CTAV-COACV y Ajuntament de València, 2010. p. 292-309.
141. \_\_\_\_ (2013). *29+1. La ordenación urbanística metropolitana de Gran Valencia (1947-1986)*. Tesis Doctoral inédita. Pamplona: Universidad de Navarra.
142. SIMÓN, Marian et al. (2012). *Urbanismo y sistemas agrarios periurbanos*. Madrid: Mairera Libros, 2012. 30 p.
143. \_\_\_\_ (2014). *Pathways towards the integration of periurban agrarian ecosystems into the spatial planning system*. Springer International Publishing AG, 2014. [consulta: 2015-09-11] <http://link.springer.com/article/10.1186/s13717-014-0013-x/fulltext.html>
144. SORRIBES, Josep. (2007). "El riu com a límit. Amenança i oportunitat". En: *La riuà que canvià València*. Valencia: Adonay Editorial, 2007. p. 9-27.
145. TORO, Carolina; VELASCO, Vanessa; NIÑO, Alexander (2005). "El borde como espacio articulador de la ciudad actual y su entorno". En: *Revista de Ingenierías Universidad de Medellín* n° 007. Medellín: Universidad de Medellín, 2005. p. 55-65.
146. VALENZUELA, Manuel (1985). "Los espacios periurbanos". En: *IX Coloquio de Geógrafos Españoles*, Murcia: Universidad de Murcia, 1986. p. 81-123.
147. \_\_\_\_ (1995). "La remodelación del espacio periurbano". En: *Las ciudades españolas a finales del siglo XX. I Coloquio de Geografía urbana*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 1995. p. 129-132.
148. VÁZQUEZ, Mariano; VERDAGUER, Carlos (2010). "El espacio agrícola entre el campo y la ciudad". En: *Ciudades para un futuro más sostenible* [en línea]. (17 de enero de 2012) Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, 2012. [ref. de 2012-10-26] <http://habitat.aq.upm.es/eacc/> (Licencia Creative Commons).
149. VILAGRASA, Joan (1986). "Una aproximació morfogènica al creixement urbà: el cas de la Lleida contemporània". En: *Butlletí d'Informació Col·legial*, 10. Lleida: Col·legi Oficial d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Lleida, 1986. p. 23-36.

150. \_\_\_\_ (1991). "El estudio de la morfología urbana: Una aproximación". En: *Geocrítica. Cuadernos críticos de Geografía Humana. Año XVI, núm. 92*, (marzo de 1991) ISSN: 0210-0754. [en línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1991. [ref. de 2013-12-05]  
<http://www.ub.edu/geocrit/geo92.htm>
151. WALDHEIM, Charles (2006). "Landscape as Urbanism". En: WALDHEIM, Charles (Ed.) *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, 2006. p. 35-44.
152. WHITEHAND, Jeremy W.R. (1972). "Urban rent theory, time series and morphogenesis: an example of eclecticism in geographical research". En: *Area*, 4. London: The Royal Geographical Society, 1972. p. 215-222.
153. \_\_\_\_ (1988). "Urban fringe belts: development of an idea". En: *Planning Perspectives*, 3., London: Taylor & Francis, 1988. p. 47-58.
154. \_\_\_\_ (2007). "Conzenian urban morphology and urban landscapes". En: *Proceedings, 6<sup>th</sup> International Space Syntax Symposium*, Istanbul, p. ii.01-ii.09.

## 7.2 Filmográficas

1. ALMODÓVAR, Pedro (1984). *¿Qué he hecho yo para merecer esto!*. España: Kaktus Producciones Cinematográficas, S.A. / Tesauro S.A. 101 min.
2. CHASE, David (1999-2007). Serie televisiva *The Sopranos*. Estados Unidos: Home Box Office (HBO).
3. DE LA IGLESIA, Eloy (1982). *Colegas*. España: Ópalo Films, S.A. 90 min.
4. DE LA LOMA, José Antonio (1977). *Perros Callejeros*. España: Profilmes, S.A. 103 min.
5. LEÓN DE ARANOA, Fernando (1998). *Barrio*. España: Sogetel / Elías Querejeta P.C. / Mact Productions / M.G.N. Filmes. 94 min.
6. NIEVES, José Antonio (1951). *Surcos*. España: Atenea Films, S.L. 99 min.
7. TANNER, Alain (1983). *Dans la ville blanche*. Suiza: Coproducción Suiza-Portugal. 108 min.

### 7.3 Fotográficas

1. AA.VV. Fuente: *La ciutat que volem: Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana*. Valencia: Ajuntament de València, 1985.
2. AMESTOY, Joaquín. Fuente: *Memoria gráfica de la historia y la sociedad españolas del siglo XX. N°13 Del campo a la ciudad III*. Madrid: Diario EL PAÍS, 2006.
3. BERNADÓ, Jordi. Fuente: *Berlin Bis*. Barcelona: ACTAR, 1999.
4. BERNADÓ, Jordi. Fuente: *On the limits*. Barcelona: ACTAR, 2000.
5. BERNADÓ, Jordi. Fuente: *L'explosió de la ciutat. Morfologies, mirades i mocions*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2004..
6. CIVIT, José María. Fuente: *EXIT.LMI, n°2. Las afueras. Siete visiones de la vida metropolitana*. Madrid: Liga Multimedia Internacional, 1995.
7. DOISNEAU, Robert. Fuente: *La Banlieue de Paris*. Lausanne: La Guilde du Livre, 1949.
8. GABRIEL, Antonio. Fuente: *Memoria gráfica de la historia y la sociedad españolas del siglo XX. N°13 Del campo a la ciudad III*. Madrid: Diario EL PAÍS, 2006.
9. JARQUE, Francesc. Fuente: *Las observaciones de Cavanilles doscientos años después. Libro Segundo*. Valencia: Fundación BANCAJA, 1996.
10. LAGUILLO, Manolo. Fuente: *EXIT.LMI, n°2. Las afueras. Siete visiones de la vida metropolitana*. Madrid: Liga Multimedia Internacional, 1995.
11. LAGUILLO, Manolo. Fuente: *Barcelona 1978-1997... Manolo Laguillo*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA), 2007.
12. PANDO, Juan. Fuente: Archivo Pando. Instituto del Patrimonio Cultural de España. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Fotografías publicadas en *Arquitectura Viva* n° 171. Madrid: Arquitectura Viva, S.L., 2015. p. 50-53.
13. RIBAS, Xavier. Fuente: *Alrededor de: Proyectar la periferia*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A., 2002.

14. SANCHÍS (Saga de fotógrafos). Fuente: *Arxiu Gràfic de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport*. Generalitat Valenciana.

#### 7.4 Cartográficas

1. Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA) 2010. Instituto Geográfico Nacional. Ministerio de Fomento.
2. Cartografía Catastral 2010. Dirección General del Catastro. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.
3. LLOPIS, Amado; PERDIGÓN, Luis; TABERNER, Francisco (2004). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia / Volumen 1 (1608-1929)* [CD-ROM]. Valencia: Universitat de València, 2004.
4. Plan General de Ordenación Urbana de VALENCIA. 1988. Planos Serie C Estructura Urbana. Escala 1/2000. Fuente: Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (OIU-CTAV).
5. Plan General de Ordenación Urbana de ALBORAIA. 1991. Planos Estructura Urbana A-1 y B-1. Escala 1/1000. Fuente: OIU-CTAV.
6. Modificación Plan General de Ordenación Urbana de TAVERNES BLANQUES. 1995. Plano Nº 3 Alineaciones y rasantés. Escala 1/1000. Fuente: OIU-CTAV.

#### 7.5 Planeamiento municipal

1. Plan General de Ordenación Urbana de VALENCIA. Aprobación definitiva CTU 28-12-1988 (DOGV 16-01-1989). Fuente: OIU-CTAV.
2. Plan General de Ordenación Urbana de ALBORAIA. Aprobación definitiva CTU 07-05-1991 (DOGV 18-01-1992). Fuente: OIU-CTAV.
3. Modificación Plan General de Ordenación Urbana de TAVERNES BLANQUES. Aprobación definitiva CTU 30-01-1995 (BOP 25-03-1995). Fuente: OIU-CTAV.



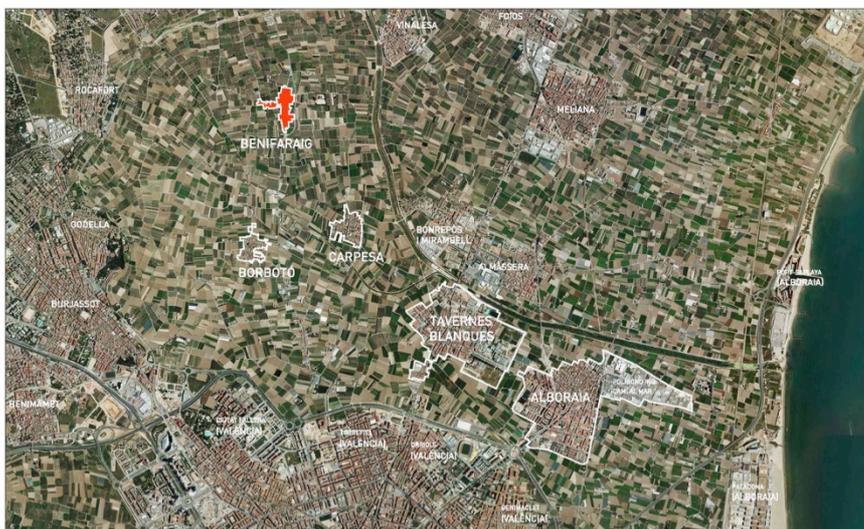
# 8

## ANEXO. DESARROLLO DE PATRONES



## 8.1 BENIFARAIG

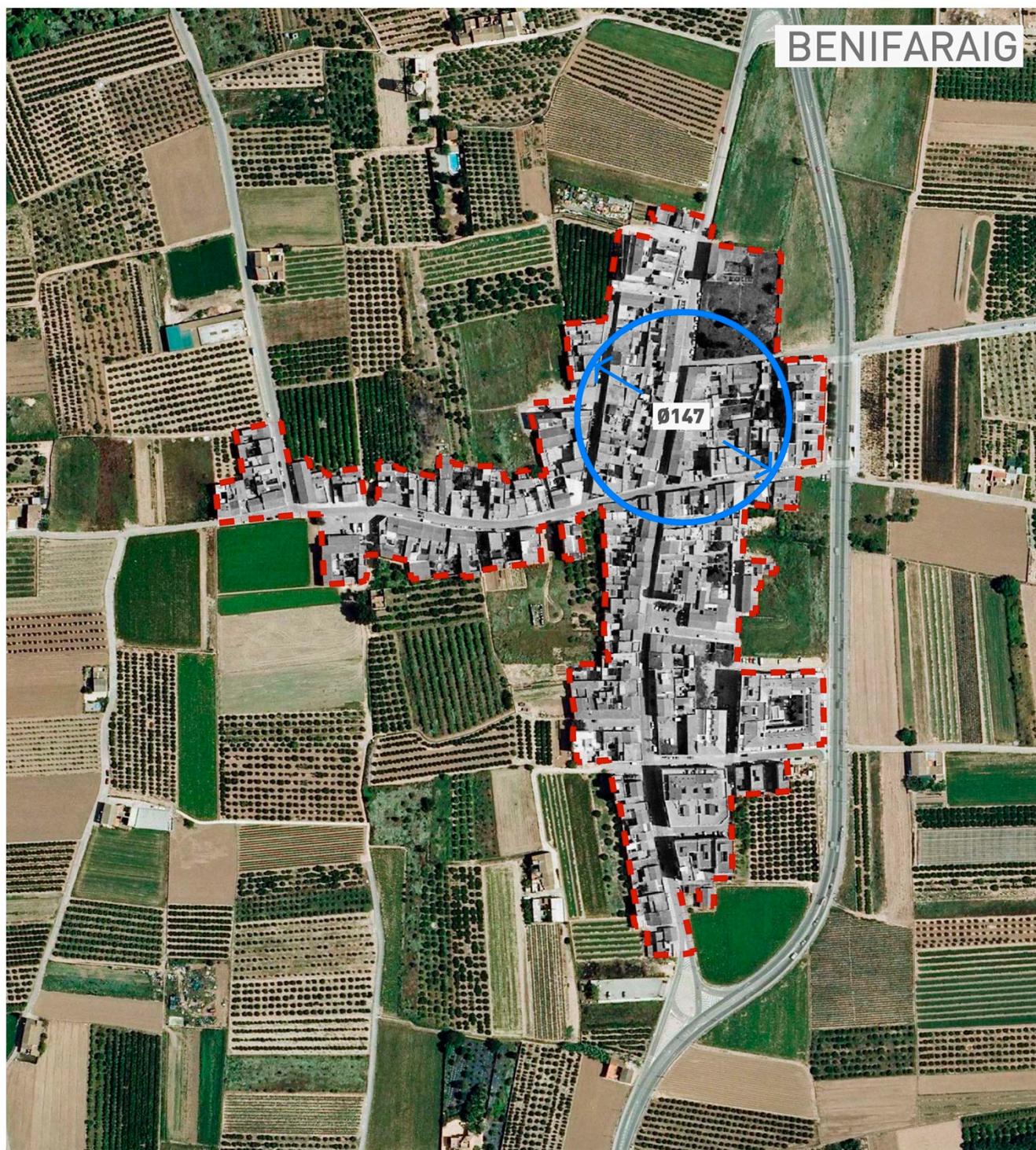
**Encuadre territorial  
en el Norte del AMV**  
Fuente: Elaboración propia a partir  
de datos del PNOA-IGN 2010



**Foto aérea Sur de Benifaraig**  
Fuente: Bing Maps 2010



### 8.1.1 Interpenetración campo-ciudad



BENIFARAIG

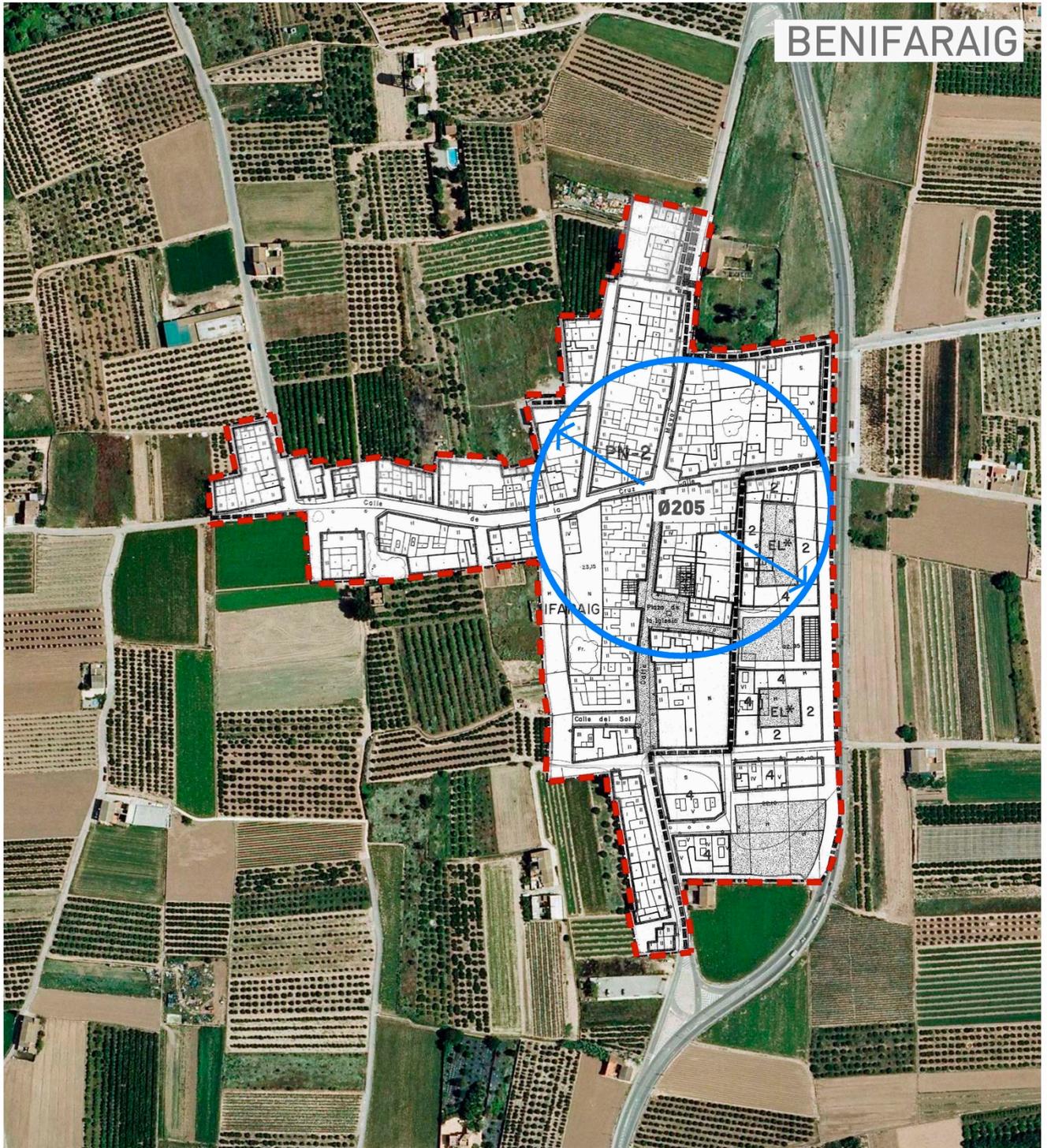
Ø147

E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

#### INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	72.349m <sup>2</sup>	CIAU < 500m ICAU2 > 2,00	<b>ELEVADA</b>
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	2.401m		
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	147m		
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	4,26		



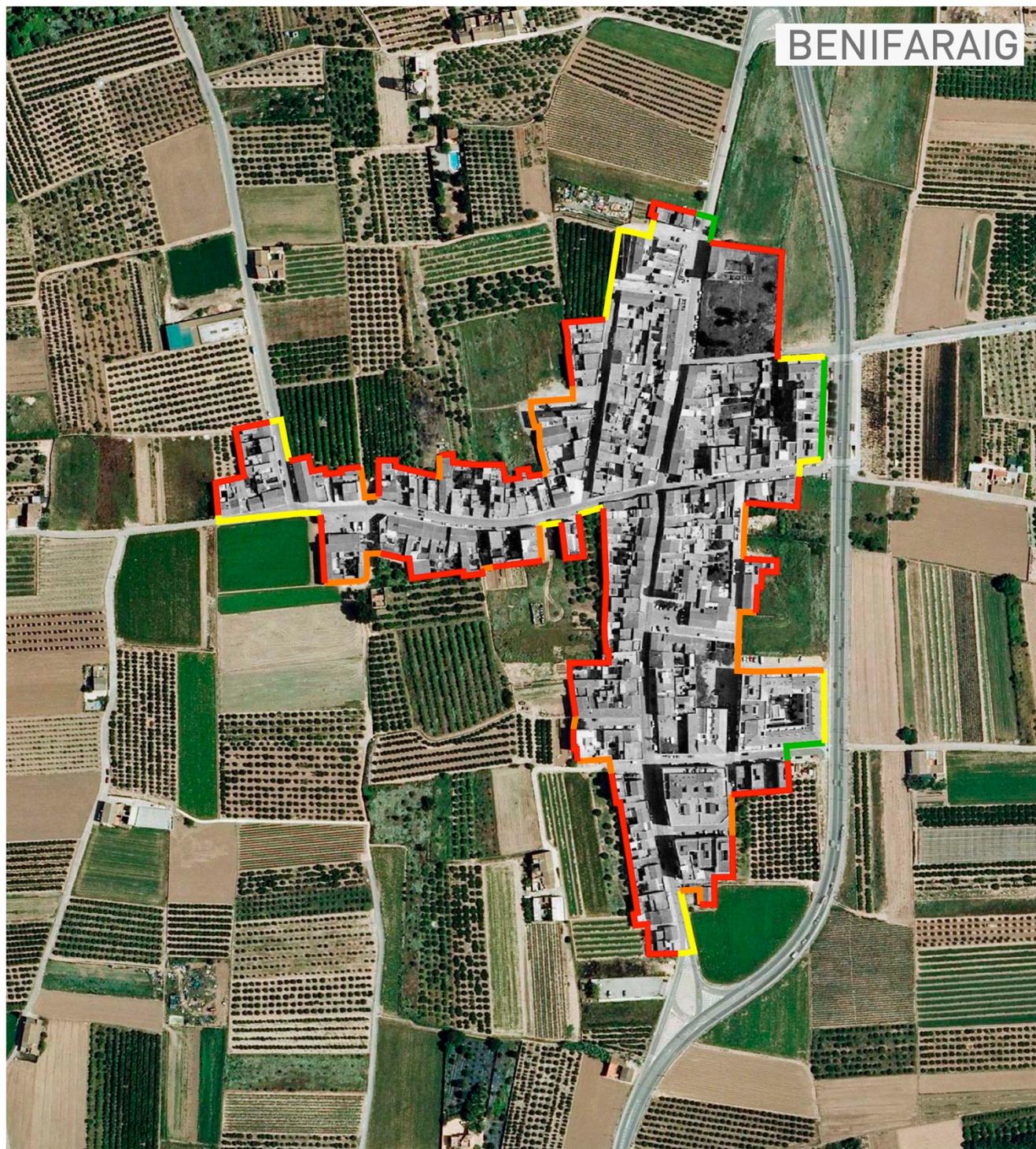
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD**

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	92.547m <sup>2</sup>		
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	1.980m	CIAU < 500m	<b>ELEVADA</b>
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	205m	ICAU2 > 2,00	
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	2,80		

### 8.1.2 Transitabilidad peatonal



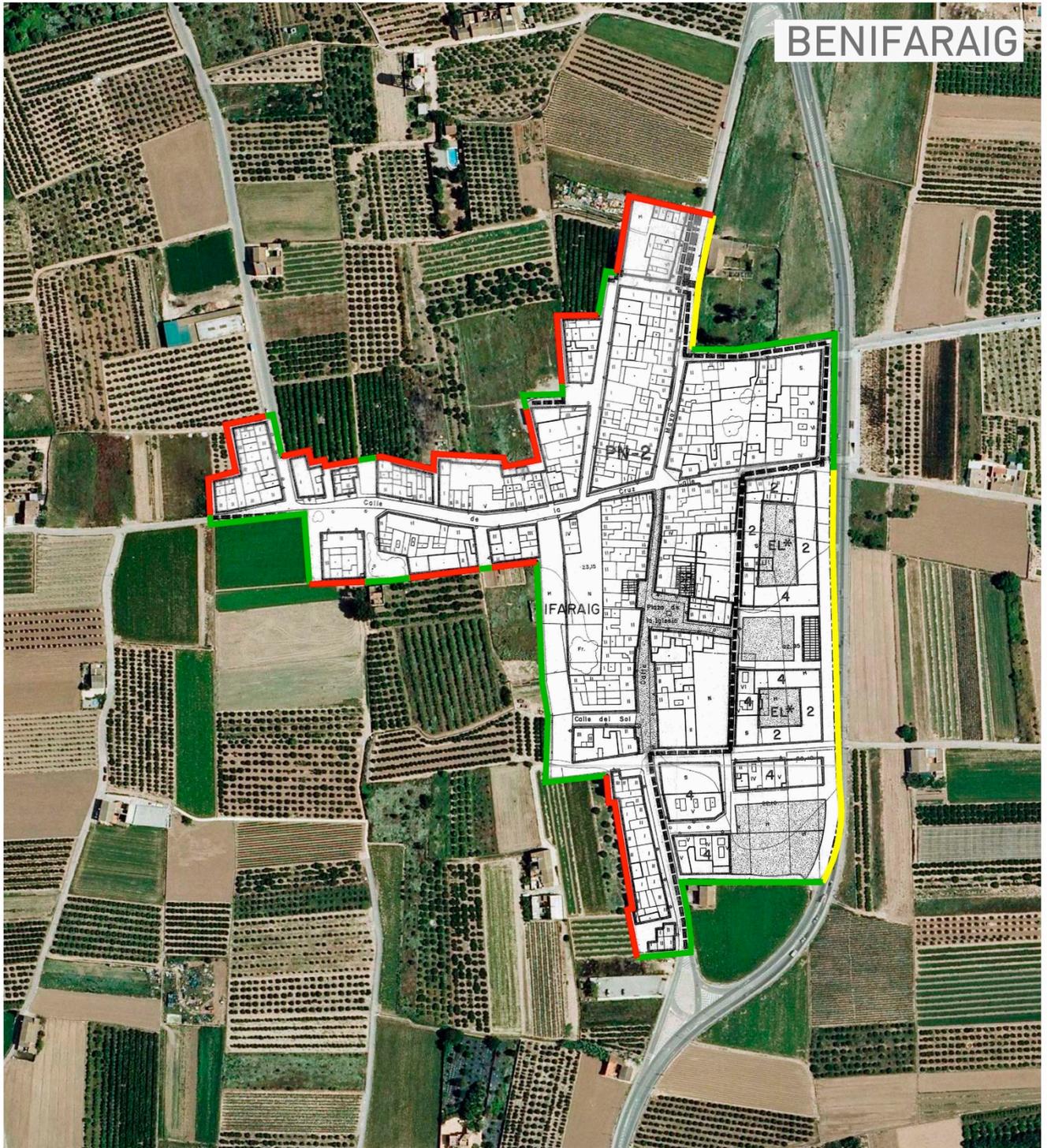
BENIFARAIG

E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

#### TRANSITABILIDAD PEATONAL

Perímetro Transitado Formal grado 1: <b>PTF1</b>	<span style="color: green;">■</span>	5,7%	PNT > 50%	<b>REDUCIDA</b>
Perímetro Transitado Formal grado 2: <b>PTF2</b>	<span style="color: yellow;">■</span>	16,5%		
Perímetro Transitado Informal no urbanizado : <b>PTI</b>	<span style="color: orange;">■</span>	19,3%		
Perímetro No Transitado: <b>PNT</b>	<span style="color: red;">■</span>	58,5%		

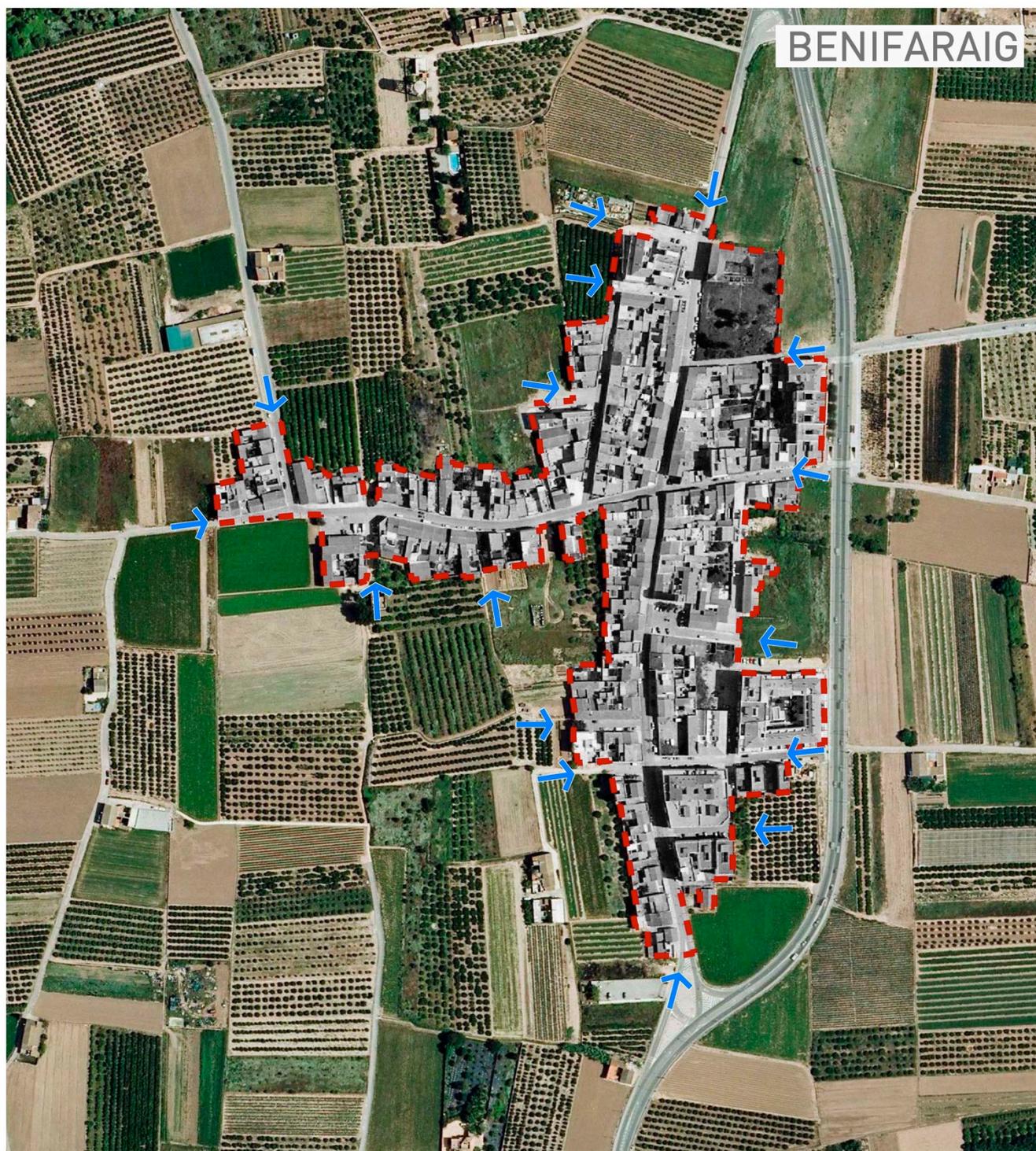


E 1/4.000 0 50 100 200 300 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

TRANSITABILIDAD PEATONAL

Perímetro Transitible Formal grado 1: <b>PTF1</b>		42,9%	PTF1 < 50%	<b>MODERADA</b>
Perímetro Transitible Formal grado 2: <b>PTF2</b>		18,9%		
Perímetro Transitible Informal no urbanizado : <b>PTI</b>		0%	PNT < 50%	
Perímetro No Transitible: <b>PNT</b>		38,2%		

8.1.3 Permeabilidad



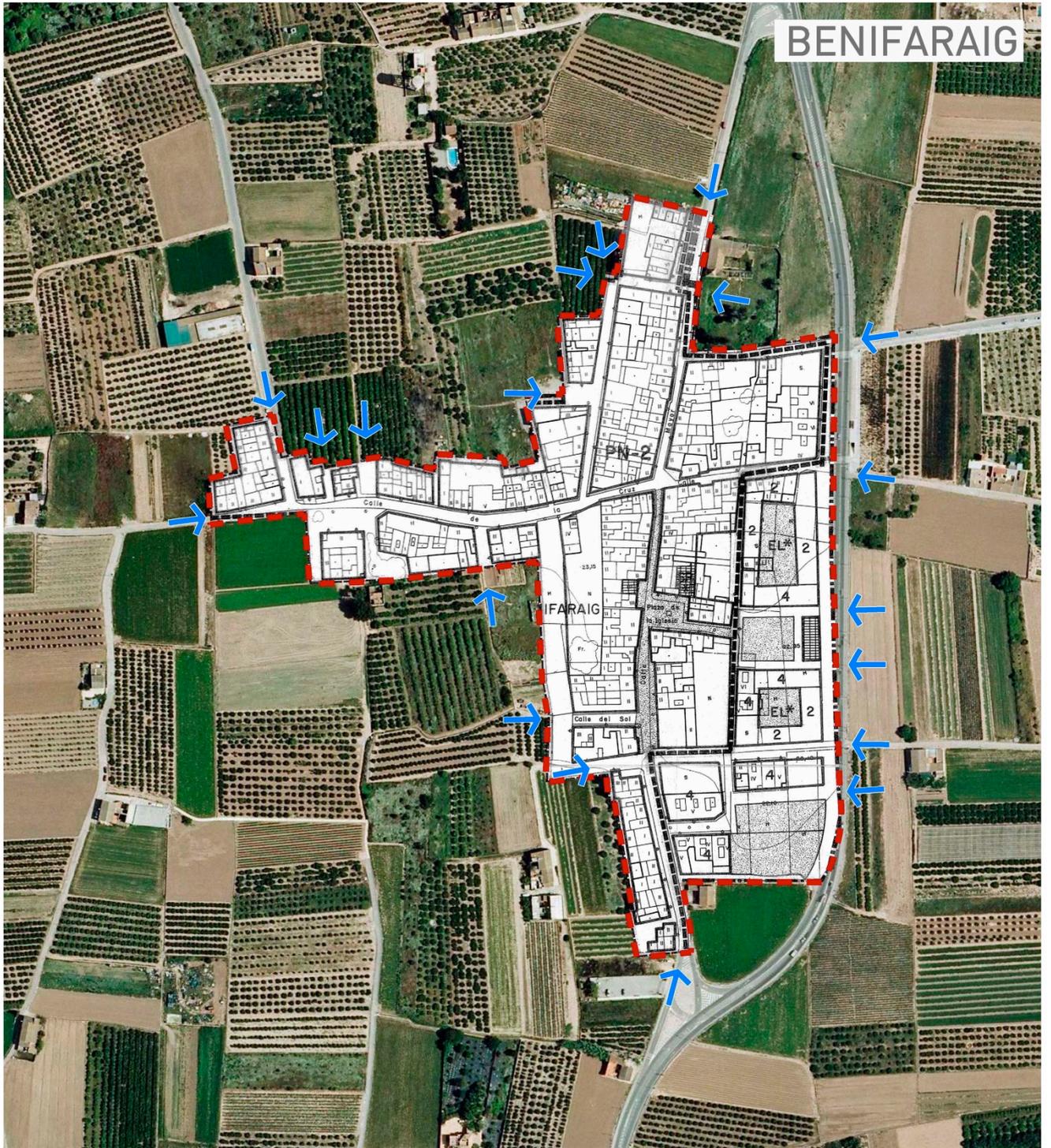
BENIFARAIG

E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

PERMEABILIDAD

Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  2.401m	$ApVC/Km = 6,7 < 8$	<b>REDUCIDA</b>
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>  16		



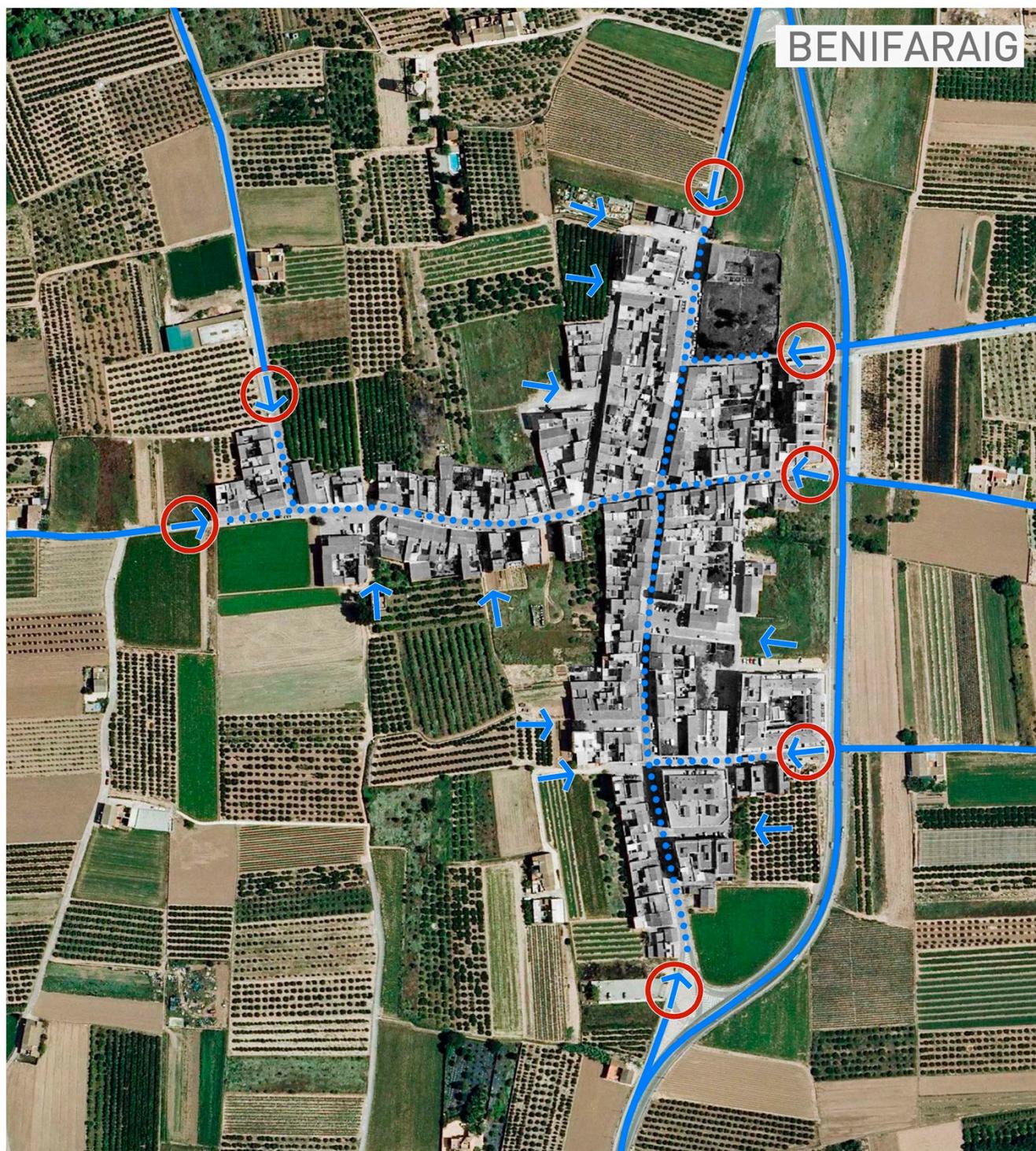
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

PERMEABILIDAD

Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  1.980m	$15 > ApVC/Km = 9,6 \geq 8$	<b>MODERADA</b>
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>  19		

### 8.1.4 Conectividad campo-ciudad



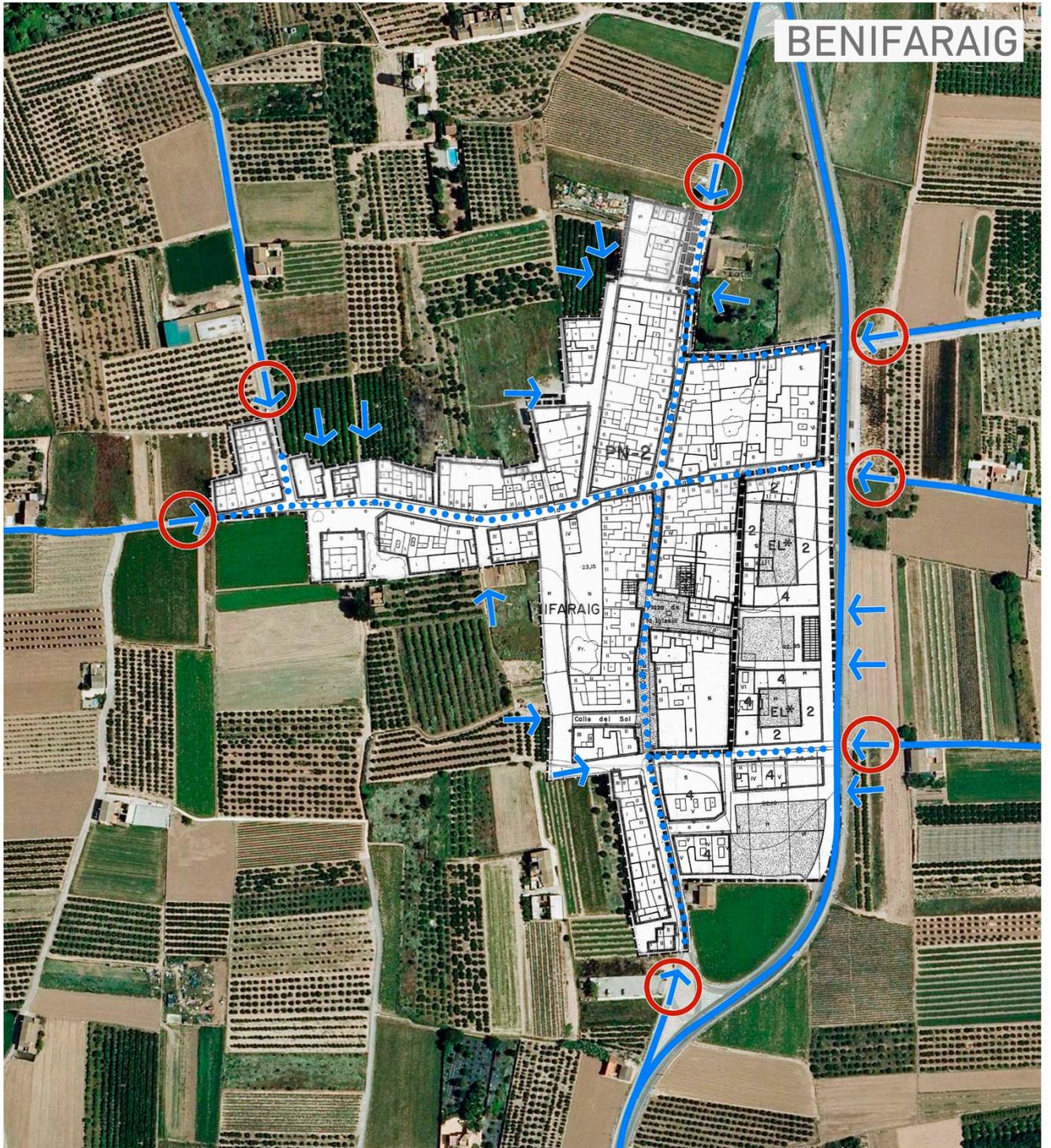
**BENIFARAIG**

E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

#### CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD

Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		16		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		7	$50 \geq \%ApVC = 43,8 \geq 25$	<b>MODERADA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				



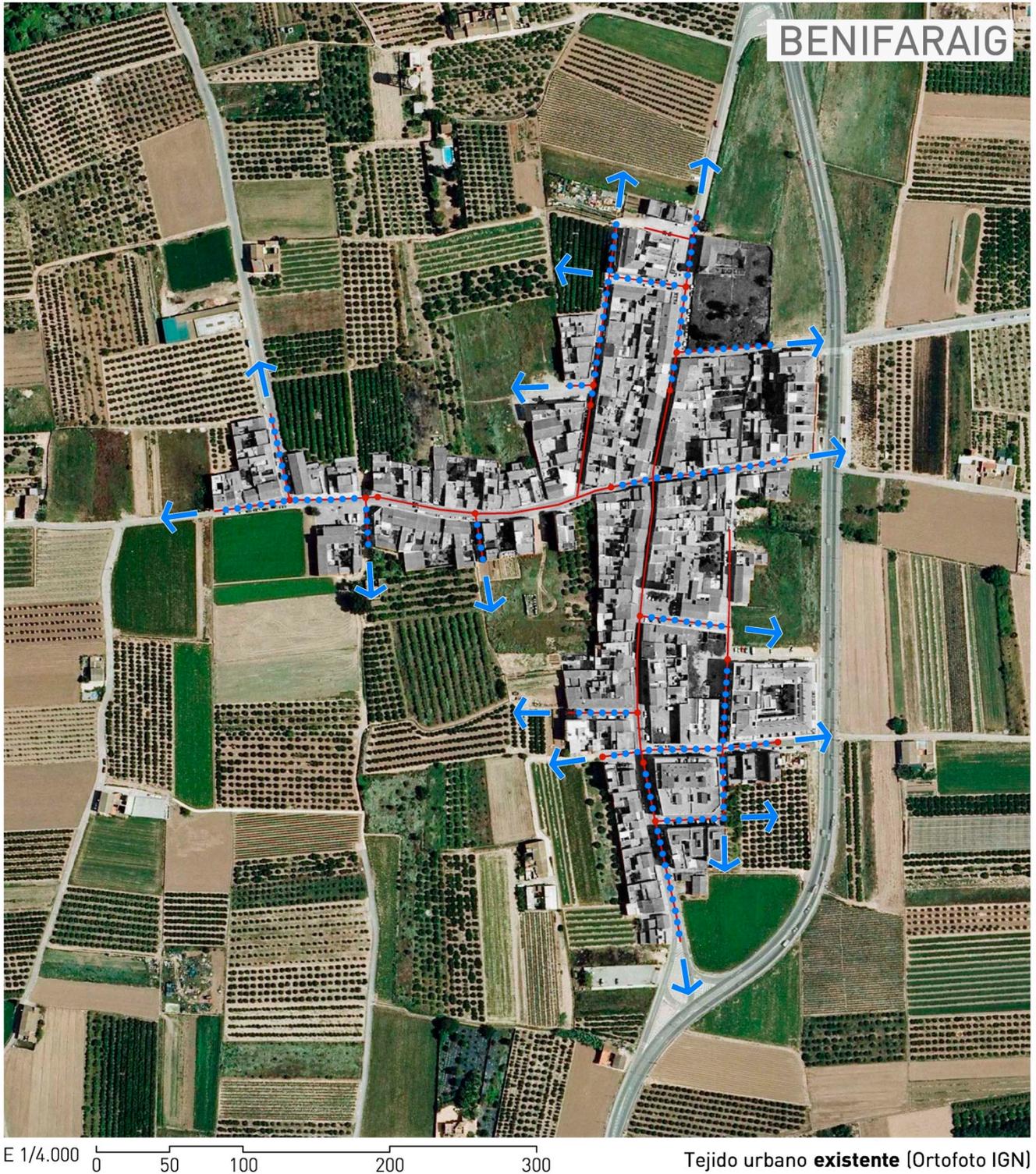
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD

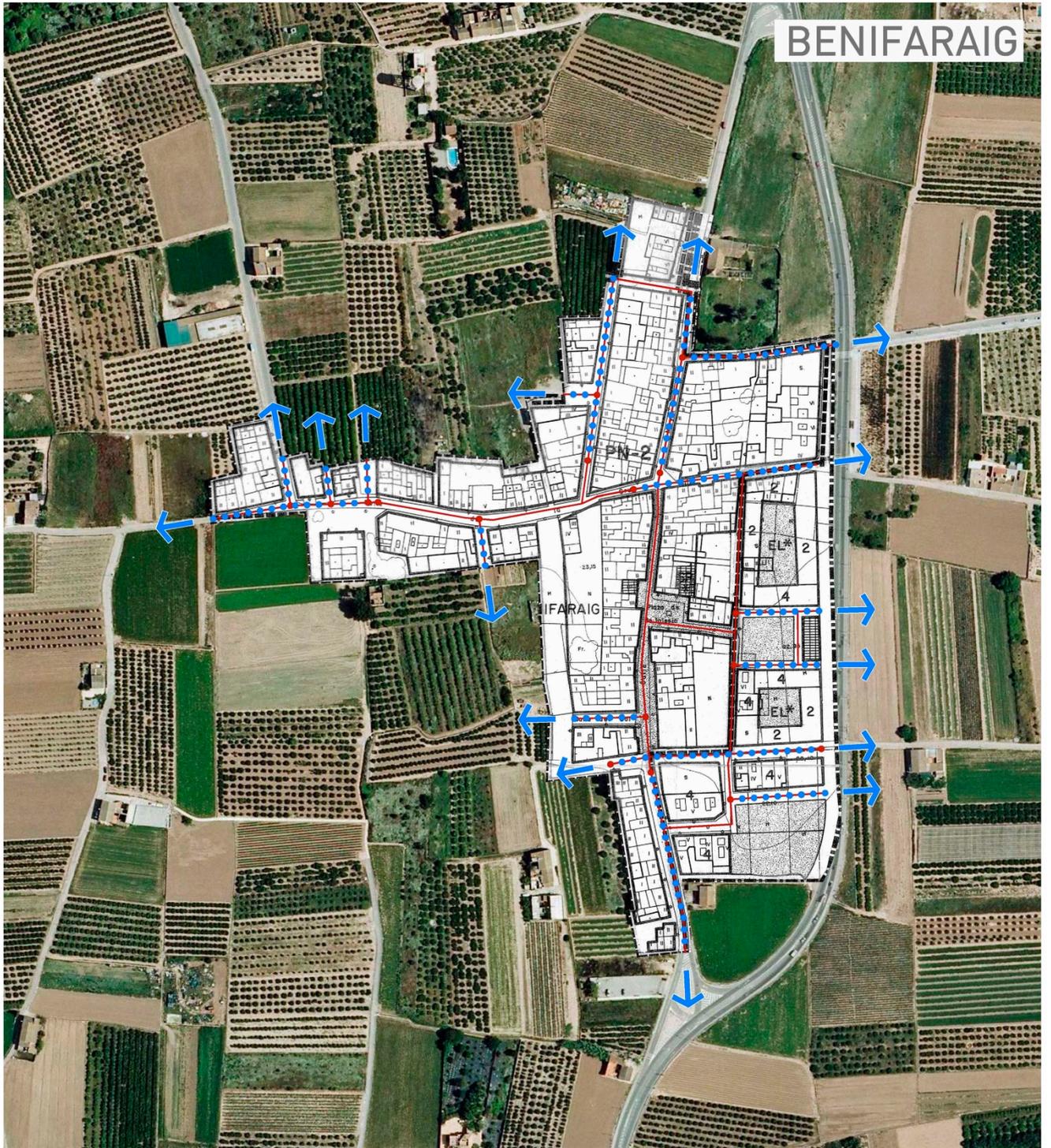
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		19		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		7	$50 \geq \%ApVC = 36,8 \geq 25$	<b>MODERADA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				

8.1.5 Relación visual



RELACIÓN VISUAL

Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b>		1.869m	%RFV = 64 > 50	<b>ELEVADA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b>		1.196m		

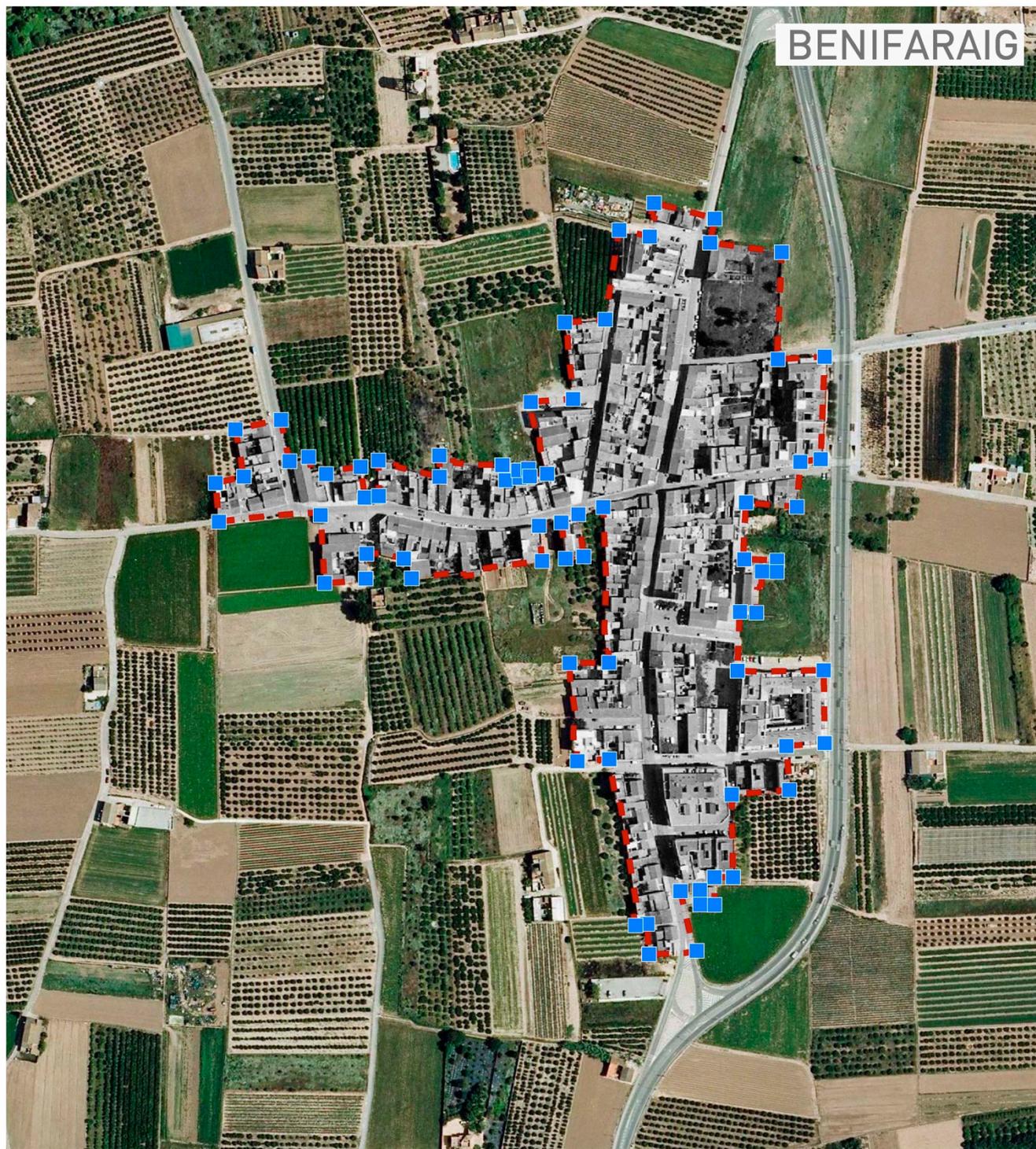


E 1/4.000 0 50 100 200 300

**RELACIÓN VISUAL**

Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b>		1.978m	%RFV = 57,2 > 50	<b>ELEVADA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b>		1.132m		

8.1.6 Nitidez geométrica

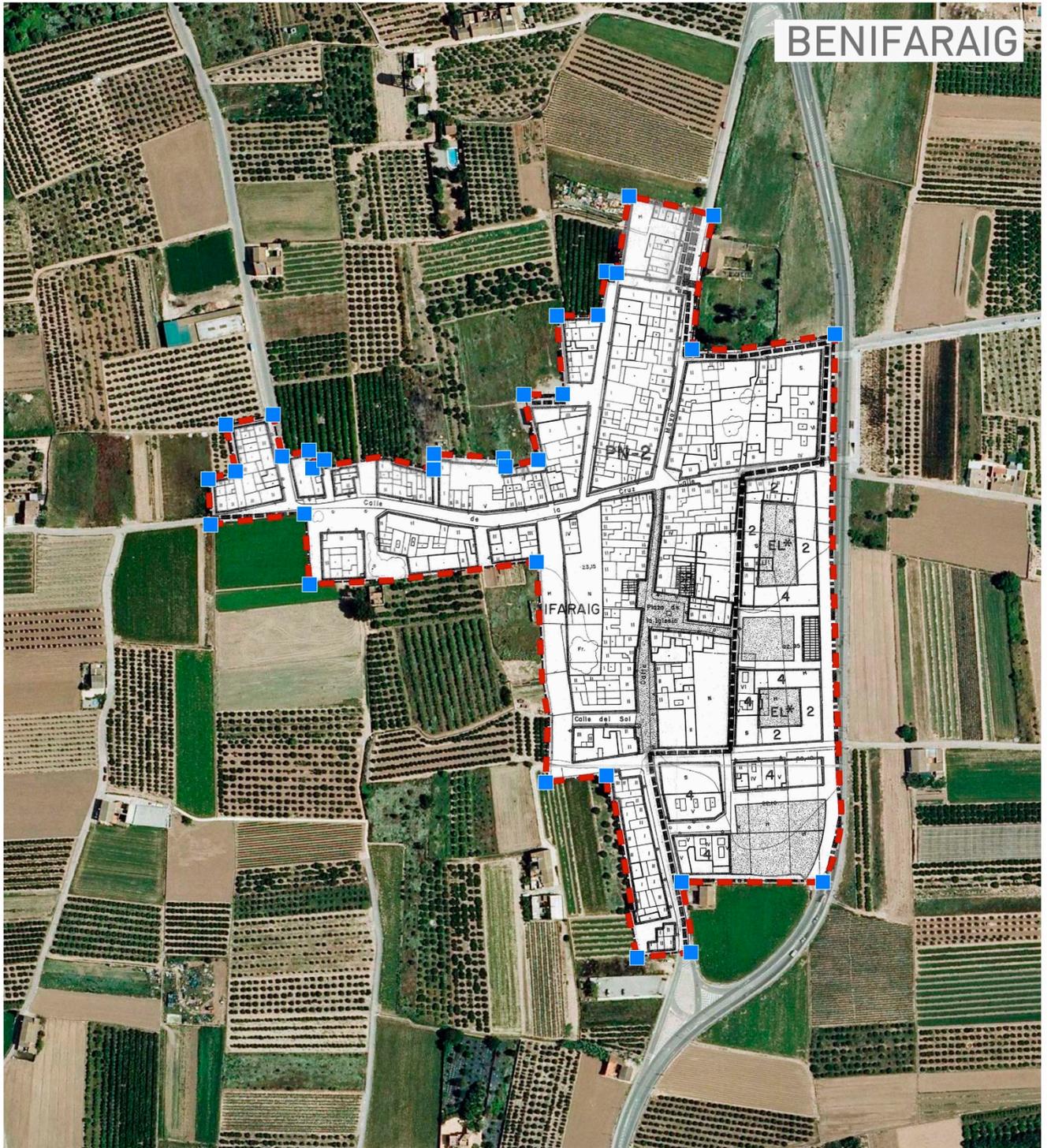


E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

**NITIDEZ GEOMÉTRICA**

Perímetro área Urbana: <b>PU</b> <span style="color: red; font-weight: bold;">▬</span> 2.401m		NCD/Km = 31,7 > 10	REDUCIDA
Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b> <span style="color: blue; font-weight: bold;">■</span> 76			



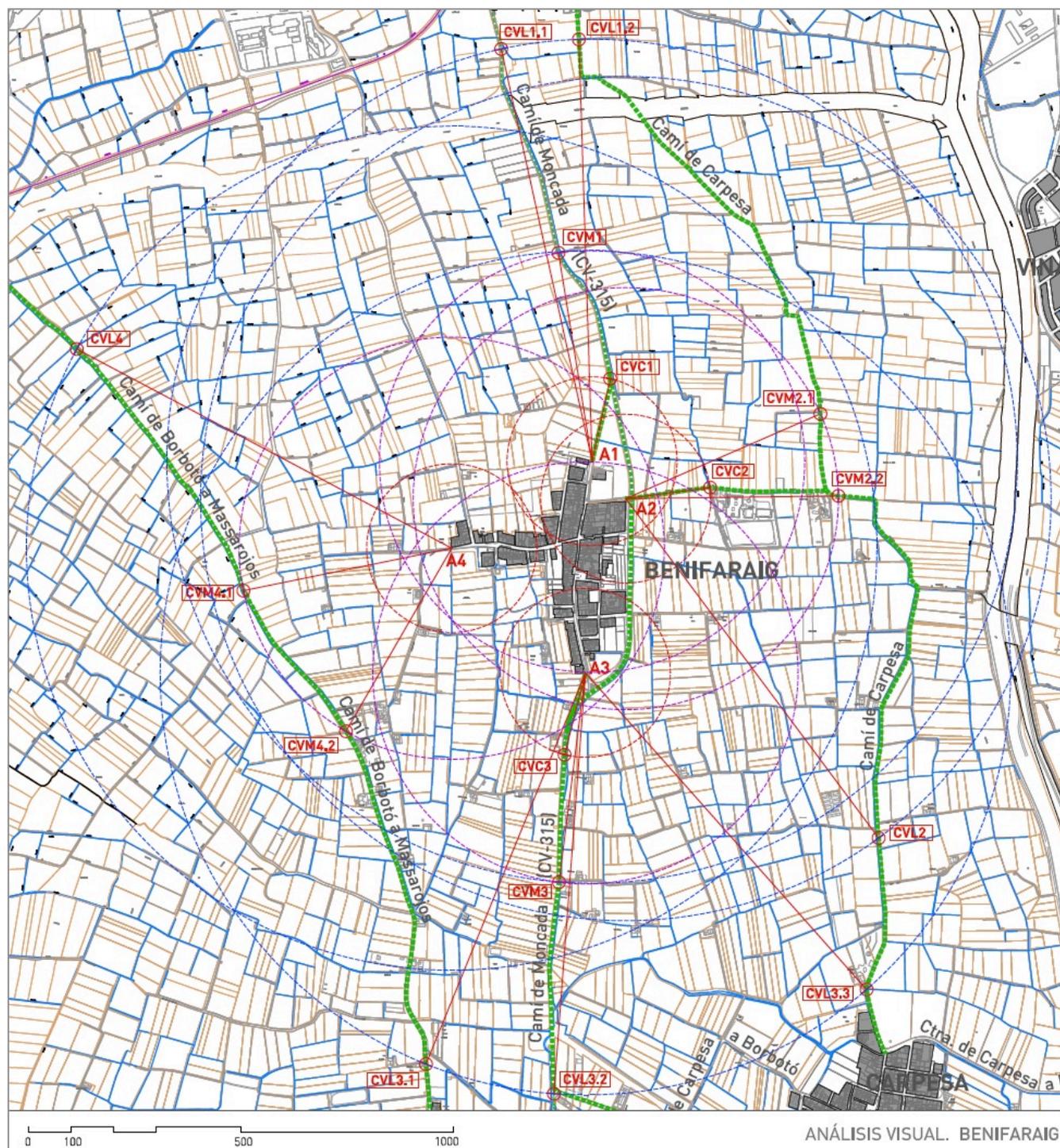
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

NITIDEZ GEOMÉTRICA

Perímetro área Urbana: <b>PU</b> <span style="color: red;">— —</span> 1.980m	NCD/Km = 16,7 > 10	<b>REDUCIDA</b>
Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b> <span style="color: blue;">■</span> 33		

## 8.1.7 Visibilidad



Análisis visual desde los principales recorridos escénicos, a partir de las cuencas visuales obtenidas a distancia larga (CVL: 1000m), media (CVM: 500m) y corta (CVC: 200m).

**Cuencas Visuales BENIFARAIG\_A1 (Acceso Norte)**

CVL1.1\_1000m

20-02-2015 08:20



CVL1.2\_1000m

20-02-2015 08:16



CVM1\_500m

20-02-2015 08:23



CVC1\_200m

20-02-2015 08:25



CVC1\_200m Panorámica



Cuencas Visuales BENIFARAIG\_A2 (Acceso Este)

CVL2\_1000m

FALTA

CVM2.1\_500m

20-02-2015 08:36



CVM2.2\_500m

20-02-2015 08:33



CVC2\_200m

20-02-2015 08:40



CVC2\_200m Panorámica



**Cuencas Visuales BENIFARAIG\_A3 (Acceso Sur)**

**CVL3.1\_1000m**

20-02-2015 15:46



**CVL3.2\_1000m**

20-02-2015 15:33



**CVL3.3\_1000m**

20-02-2015 08:46



**CVM3\_500m**

20-02-2015 15:36



**CVC3\_200m**

20-02-2015 15:39



**CVC3\_200m Panorámica**



**Cuencas Visuales BENIFARAIG\_A4 (Acceso Oeste)**

CVL4\_1000m

20-02-2015 16:05



CVM4.1\_500m

20-02-2015 15:56



CVM4.2\_500m

20-02-2015 15:52





### 8.1.8 Integración paisajística



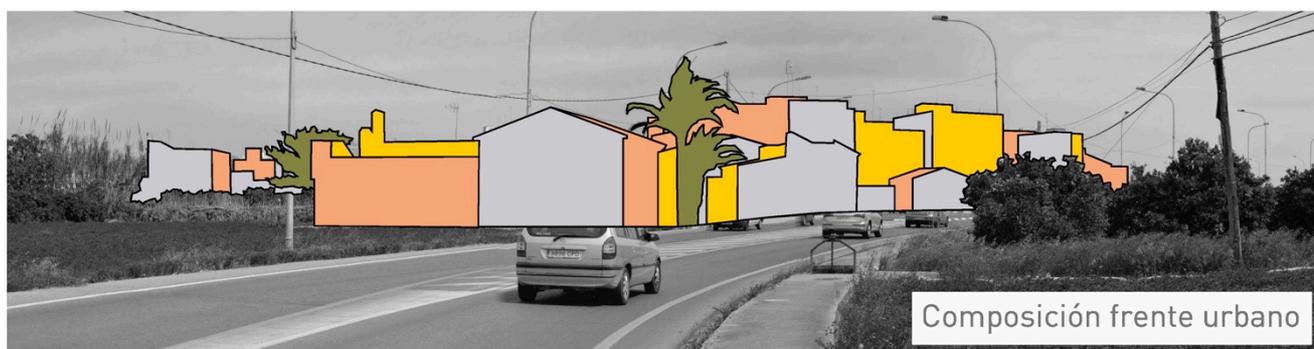
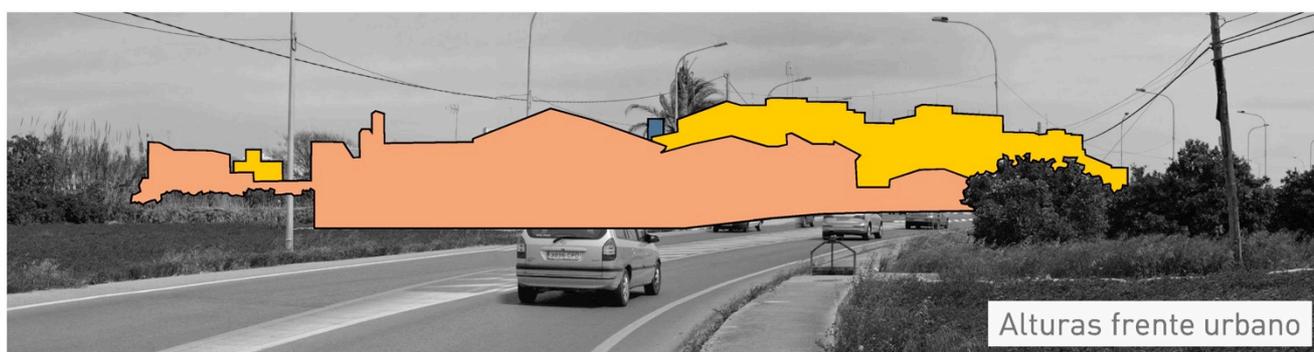
#### INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
29,74% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	43,69% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	> 50%
68,35% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	4,63% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	40,23% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
1,91% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	11,44% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50%	<b>REDUCIDA</b>



**INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA**

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
23,15% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	86,41% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	> 50%
75,52% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	2,45% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	2,50% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
1,33% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	8,64% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50%	<b>REDUCIDA</b>



INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
73,70% <span style="color: #e67e22;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	13,99% <span style="color: #e67e22;">■</span> F1: frente fachada	< 50%
25,94% <span style="color: #f1c40f;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	20,82% <span style="color: #f1c40f;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: #a64d59;">■</span> H3: + de 6 alturas	51,96% <span style="color: #a6a6a6;">■</span> F3: medianera	
0,36% <span style="color: #2980b9;">■</span> H4: hito relevante	13,23% <span style="color: #6aa84f;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	F2+F3 > 50%	<b>REDUCIDA</b>



## 8.1.9 Cuadro resumen de parámetros

Núcleo Urbano: **BENIFARAIG**.

Municipio: VALENCIA. N° hab. (INE 2009): 1026 hab.

0. DIMENSIÓN	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Superficie	72.349 m <sup>2</sup> s		92.547 m <sup>2</sup> s	
Perímetro	2.401 ml		1.980 ml	
1. INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
CIAU	147,38 m		205,19 m	
ICAU2	4,24		2,80	
Condiciones que se cumplen	CIAU < 500m ICAU2 > 2,00	ELEVADA	CIAU < 500m ICAU2 > 2,00	ELEVADA
2. TRANSITABILIDAD PEATONAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
PTF1	136,00 m		849,00 m	42,9%
PTF2	397,00 m		374,00 m	18,9%
PTI	464,00 m		0,00 m	0,0%
PNT	1.404,00 m		757,00 m	38,2%
Condiciones que se cumplen	PNT > 50%	REDUCIDA	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2 + PTI) < 75% PNT < 50%	MODERADA
3. PERMEABILIDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApV	20	8,3 Apv/km	19	9,6 Apv/km
Condiciones que se cumplen	15 > ApV/km ≥ 8 Una por cada 120 ml perim.	MODERADA	15 > ApV/km ≥ 8 Una por cada 104 ml perim.	MODERADA
4. CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApVC	7	35,0%	6	31,6%
Condiciones que se cumplen	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA
5. RELACIÓN VISUAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
Longitud Sist. Viario	1.869 m		1.978 m	
RFV	1.196 m		64,0%	
Condiciones que se cumplen	%RFV > 50	ELEVADA	%RFV > 50	ELEVADA
6. NITIDEZ GEOMÉTRICA	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
NCD	82	34,2 NCD/km	33	16,7 NCD/km
	Dist. entre NCD = 29 m		Dist. entre NCD = 60 m	
Condiciones que se cumplen	NCD/km > 10 Distancia entre NCD < 100m		REDUCIDA	

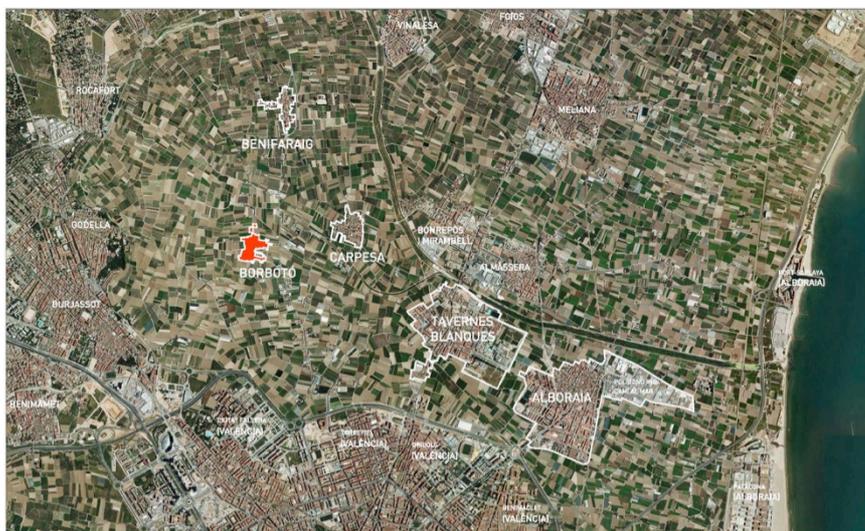
7. VISIBILIDAD		
Tejido Urbano Existente		
Parámetro	Cuantificación	Grado
CVL	6	
CVM	4	
CVC	3	
CVP	35,40	
Condiciones que se cumplen	$40 \geq CVP \geq 25$	MODERADA

8. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA				
Frente Urbano	A1		A2	
Parámetro	Cuantificación		Cuantificación	
		Grado		Grado
H1	418,28 u <sup>2</sup>	29,74%	459,03 u <sup>2</sup>	23,15%
H2	961,28 u <sup>2</sup>	68,35%	1.497,38 u <sup>2</sup>	75,52%
H3	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%
H4	26,89 u <sup>2</sup>	1,91%	26,47 u <sup>2</sup>	1,33%
F1	630,99 u <sup>2</sup>	43,69%	1.288,71 u <sup>2</sup>	86,41%
F2	66,86 u <sup>2</sup>	4,63%	36,49 u <sup>2</sup>	2,45%
F3	581,03 u <sup>2</sup>	40,23%	37,34 u <sup>2</sup>	2,50%
F4	165,22 u <sup>2</sup>	11,44%	128,80 u <sup>2</sup>	8,64%
VHR	> 50%		> 50%	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50%		H2+H3 > 50%	
		REDUCIDA		REDUCIDA
Frente Urbano	A3			
Parámetro	Cuantificación		Cuantificación	
		Grado		Grado
H1	971,61 u <sup>2</sup>	73,70%		
H2	341,92 u <sup>2</sup>	25,94%		
H3	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%		
H4	4,78 u <sup>2</sup>	0,36%		
F1	165,47 u <sup>2</sup>	13,99%		
F2	246,34 u <sup>2</sup>	20,82%		
F3	614,64 u <sup>2</sup>	51,96%		
F4	156,49 u <sup>2</sup>	13,23%		
VHR	< 50%			
Condiciones que se cumplen	F2+F3 > 50%			
		REDUCIDA		REDUCIDA



## 8.2 BORBOTÓ

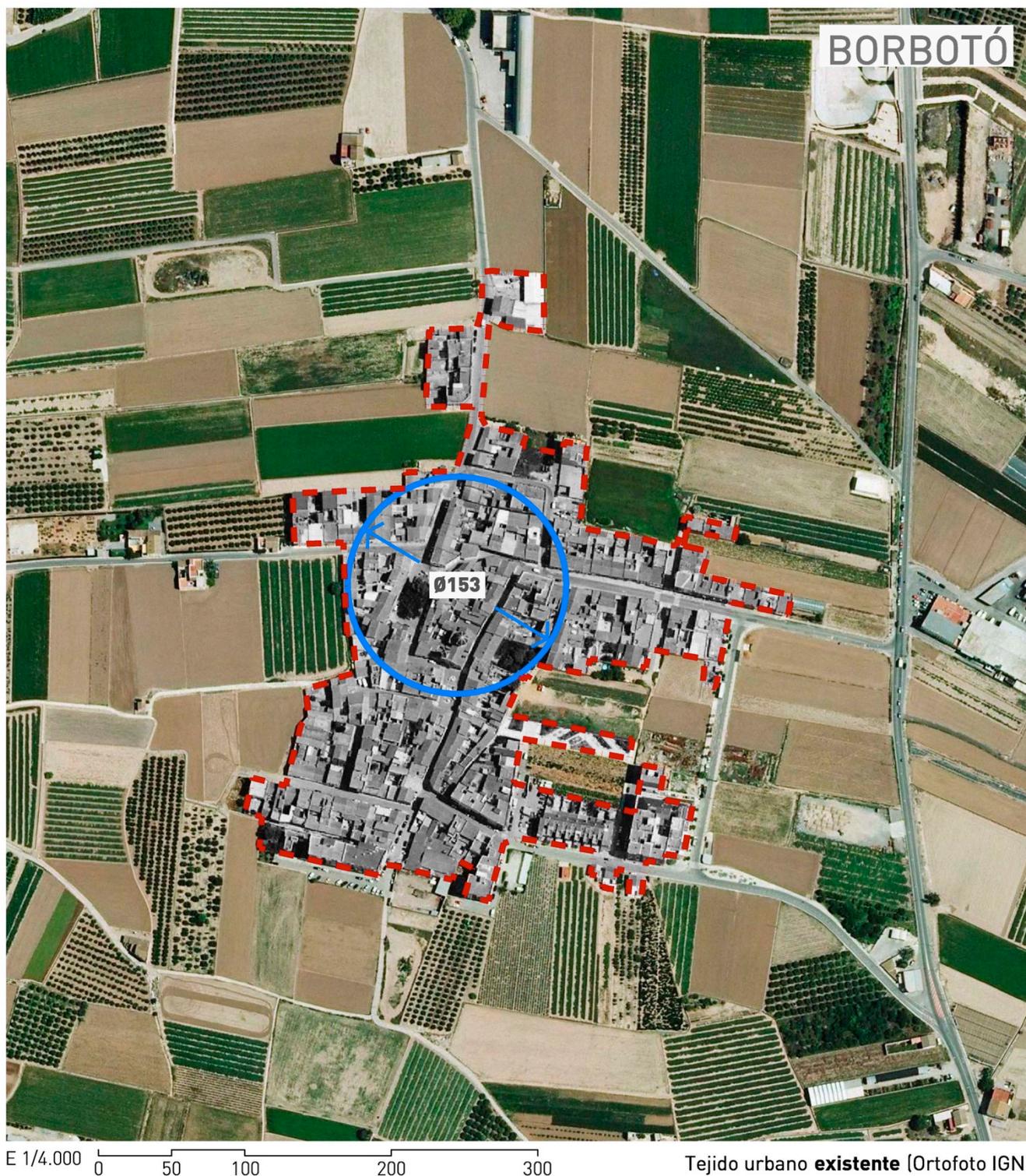
**Encuadre territorial  
en el Norte del AMV**  
Fuente: Elaboración propia a partir  
de datos del PNOA-IGN 2010



**Foto aérea Sur de Borbotó**  
Fuente: Bing Maps 2010

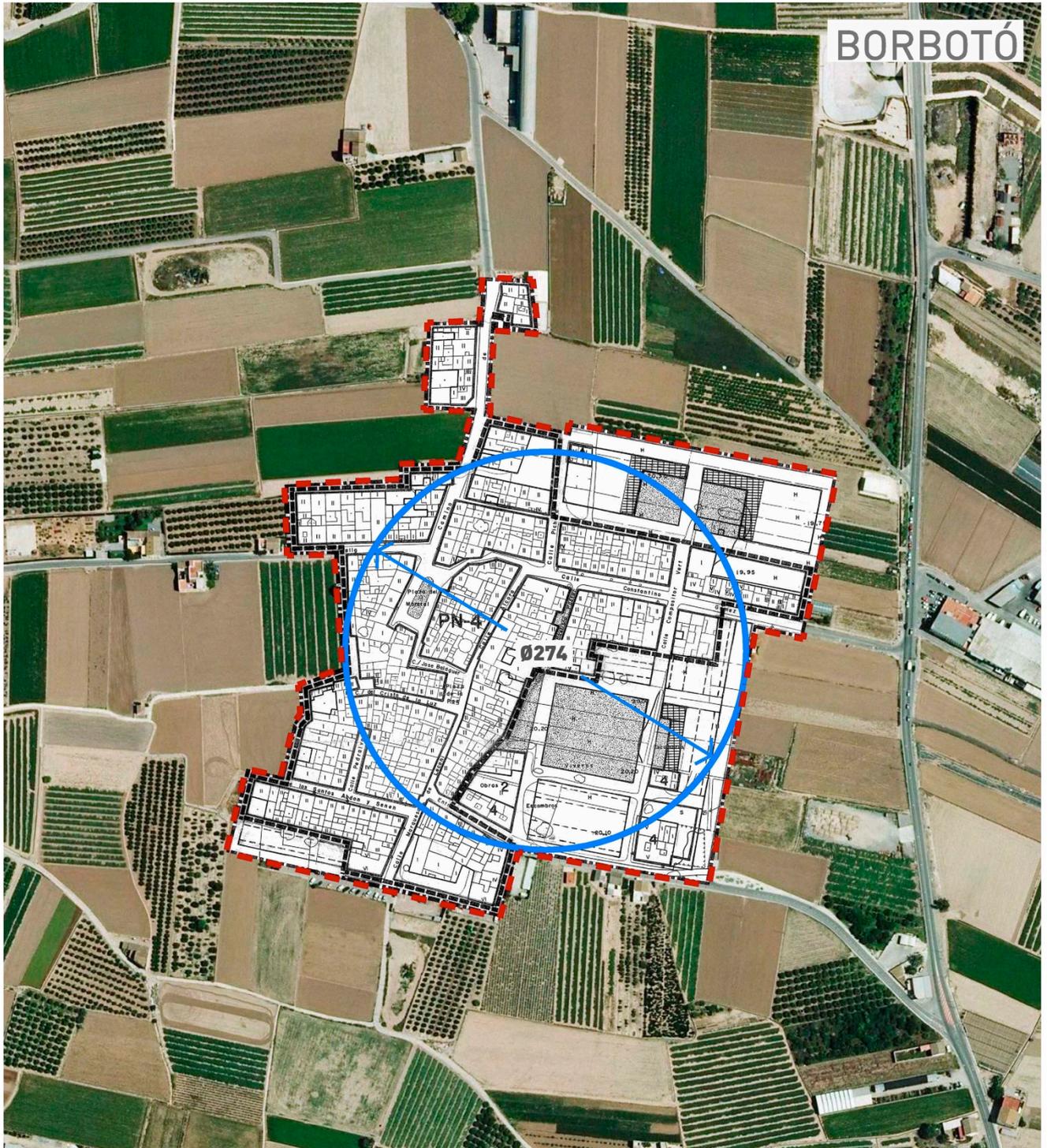


### 8.2.1 Interpenetración campo-ciudad



#### INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	65.267m <sup>2</sup>		
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	2.478m	CIAU < 500m	<b>ELEVADA</b>
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	153m	ICAU2 > 2,00	
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	3,54		

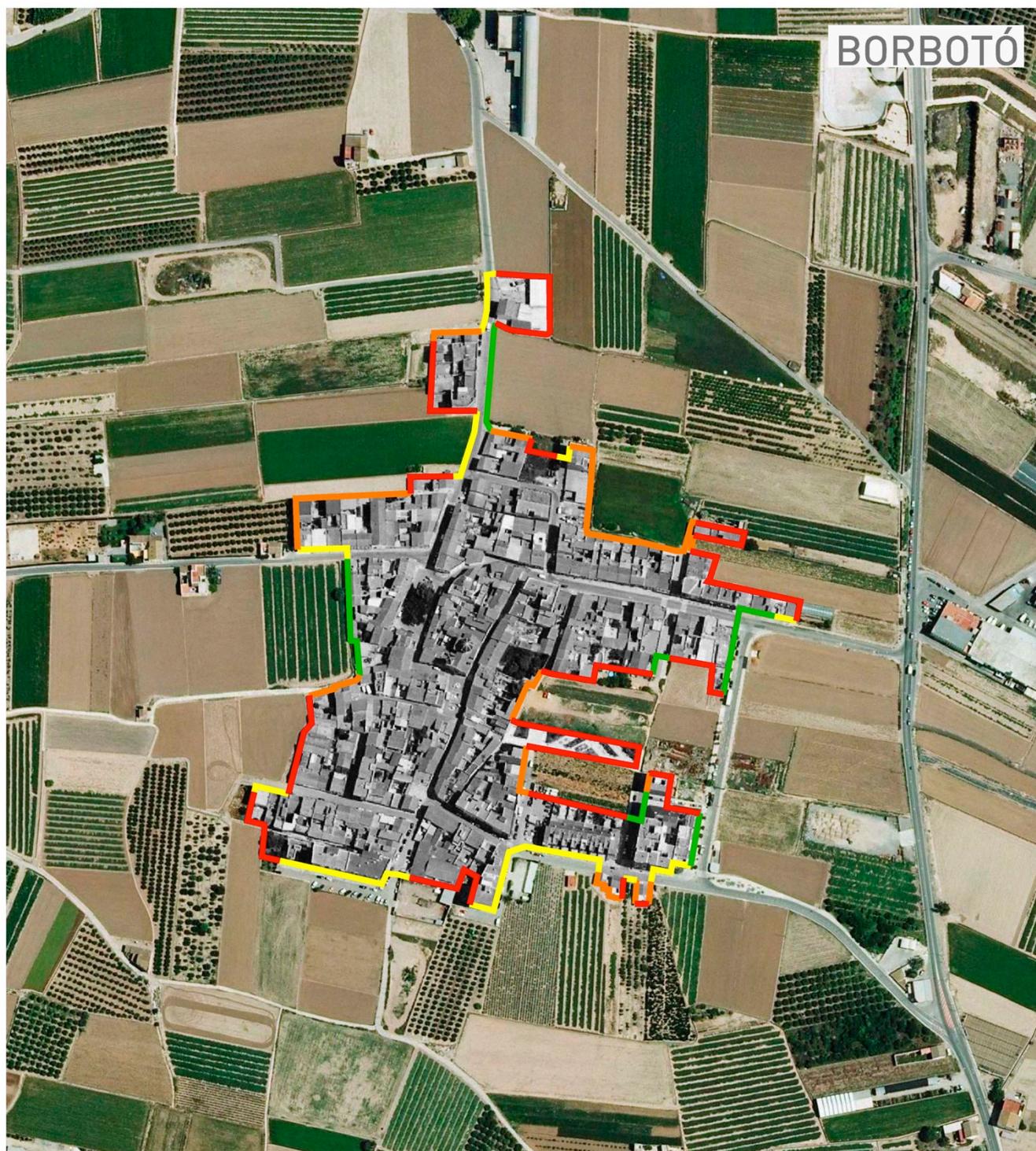


E 1/4.000 0 50 100 200 300 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD**

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	98.176m <sup>2</sup>		
 Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	1.749m	CIAU < 500m	<b>MODERADA</b>
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	274m	ICAU2 < 2,00	
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	1,66		

### 8.2.2 Transitabilidad peatonal

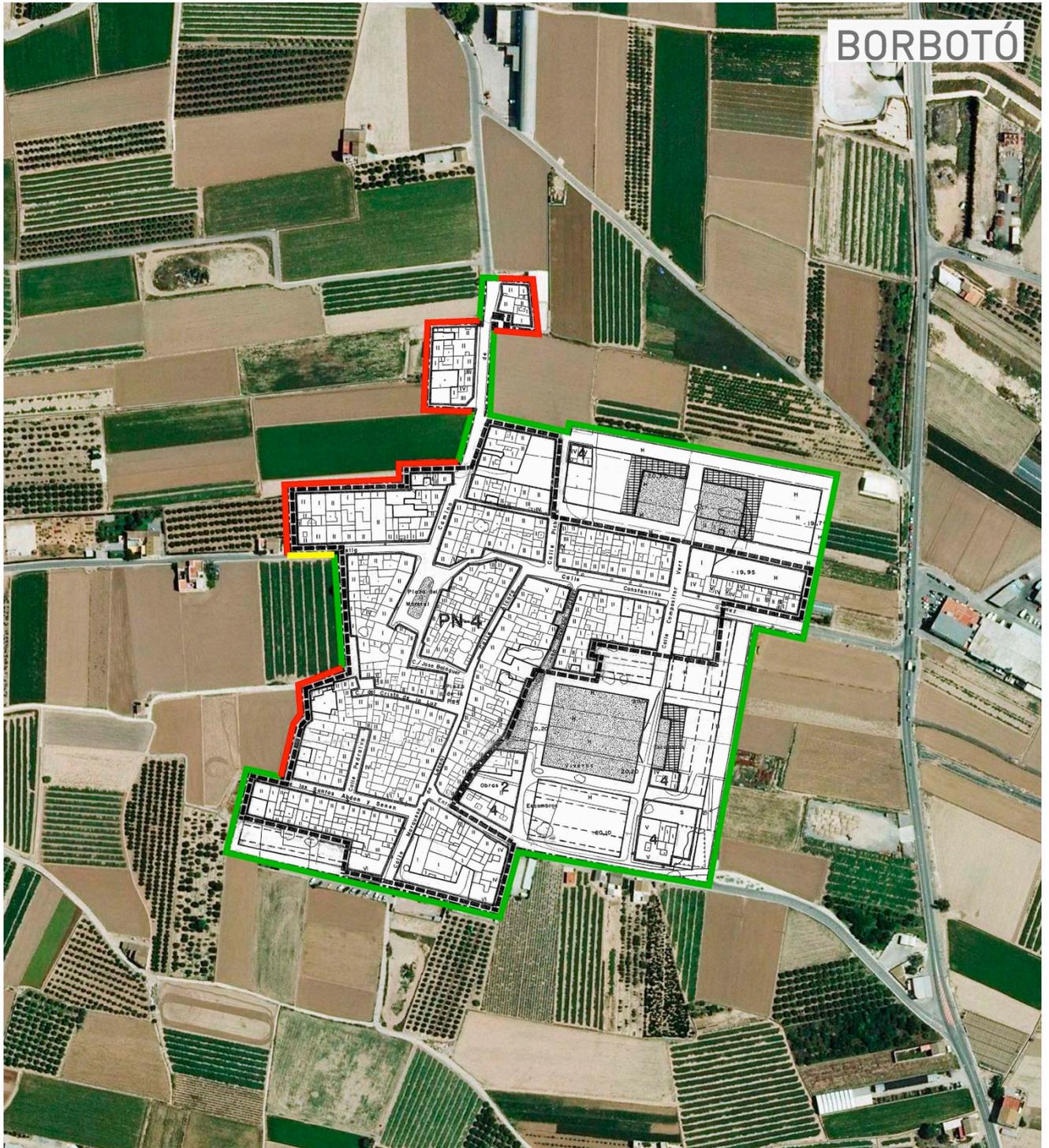


E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

#### TRANSITABILIDAD PEATONAL

Perímetro Transitado Formal grado 1: <b>PTF1</b>	13,3%	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2+PTI) < 75% PNT < 50%	<b>MODERADA</b>
Perímetro Transitado Formal grado 2: <b>PTF2</b>	18,9%		
Perímetro Transitado Informal no urbanizado : <b>PTI</b>	22,2%		
Perímetro No Transitado: <b>PNT</b>	45,6%		



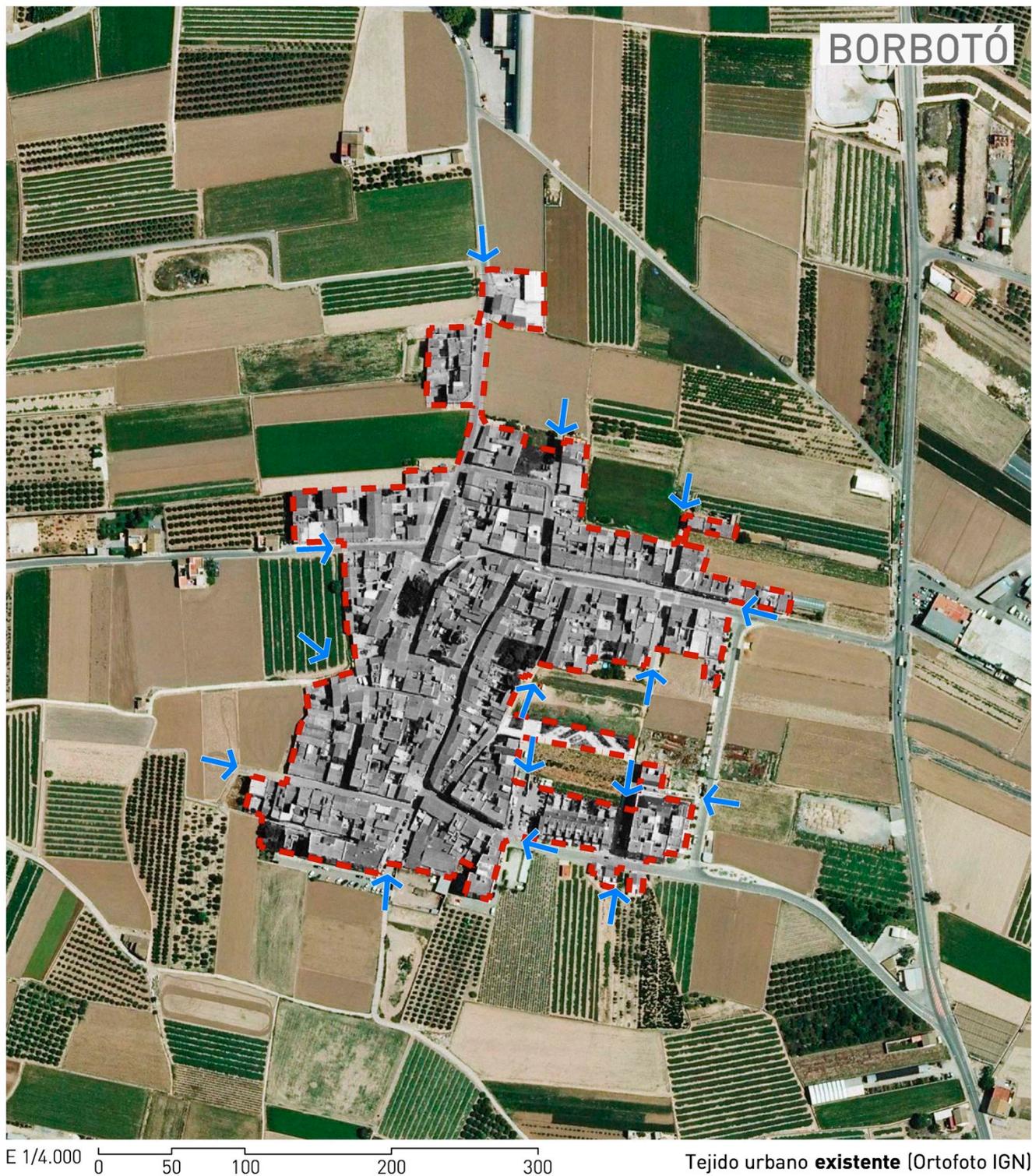
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**TRANSITABILIDAD PEATONAL**

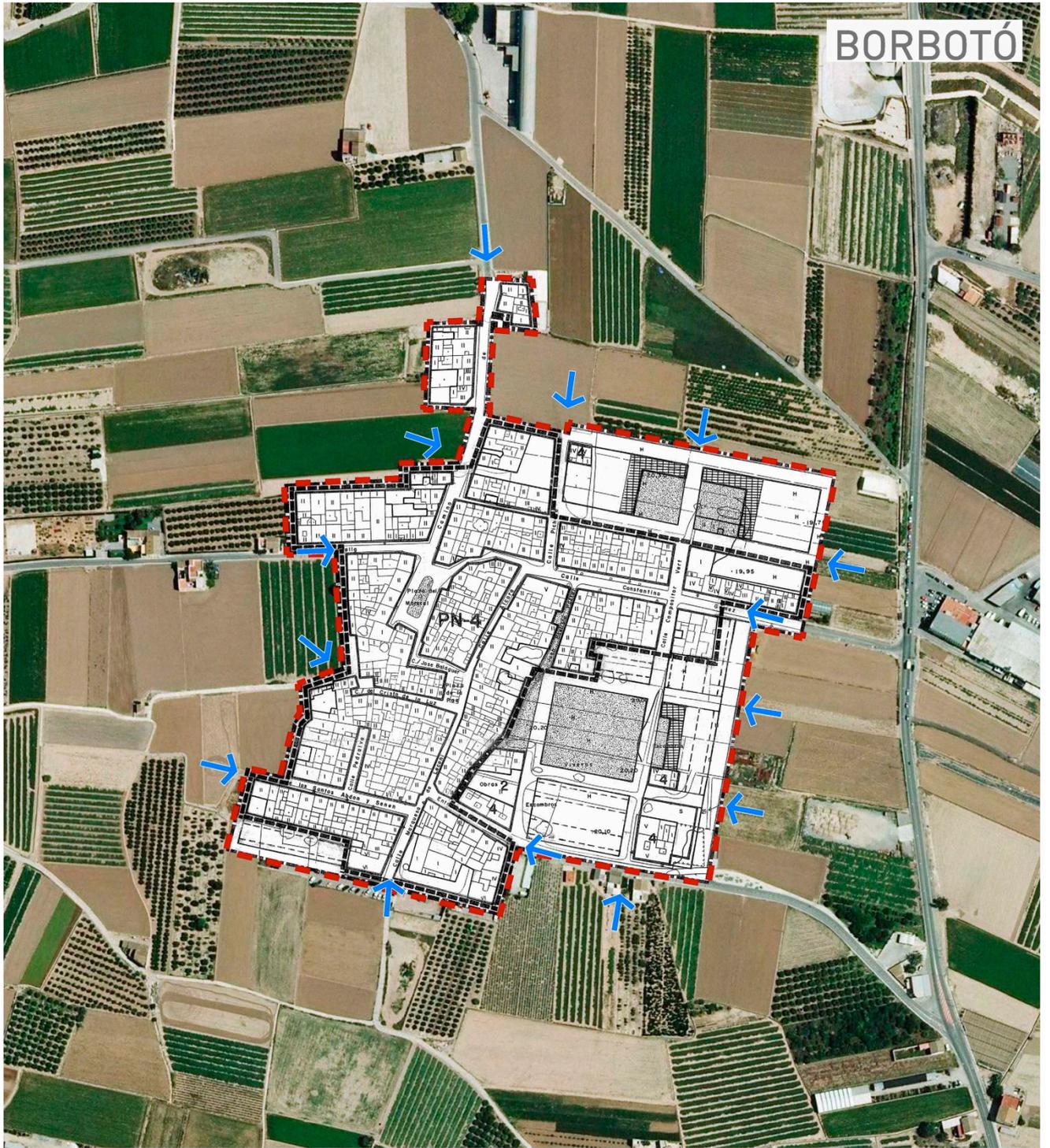
Perímetro Transitible Formal grado 1: <b>PTF1</b>	<span style="color: green;">■</span> 70,2%	PTF1 > 50% (PTF1+PTF2+PTI) < 75% PNT < 50%	<b>MODERADA</b>
Perímetro Transitible Formal grado 2: <b>PTF2</b>	<span style="color: yellow;">■</span> 1,8%		
Perímetro Transitible Informal no urbanizado: <b>PTI</b>	<span style="color: orange;">■</span> 0%		
Perímetro No Transitible: <b>PNT</b>	<span style="color: red;">■</span> 28%		

8.2.3 Permeabilidad



PERMEABILIDAD

Perímetro área Urbana: <b>PU</b> <span style="color: red; font-weight: bold;">▬</span> 2.478m	$ApVC/Km = 6,1 < 8$	REDUCIDA
Aperturas Viarias: <b>ApV</b> <span style="color: blue; font-weight: bold;">➔</span> 15		



E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**PERMEABILIDAD**

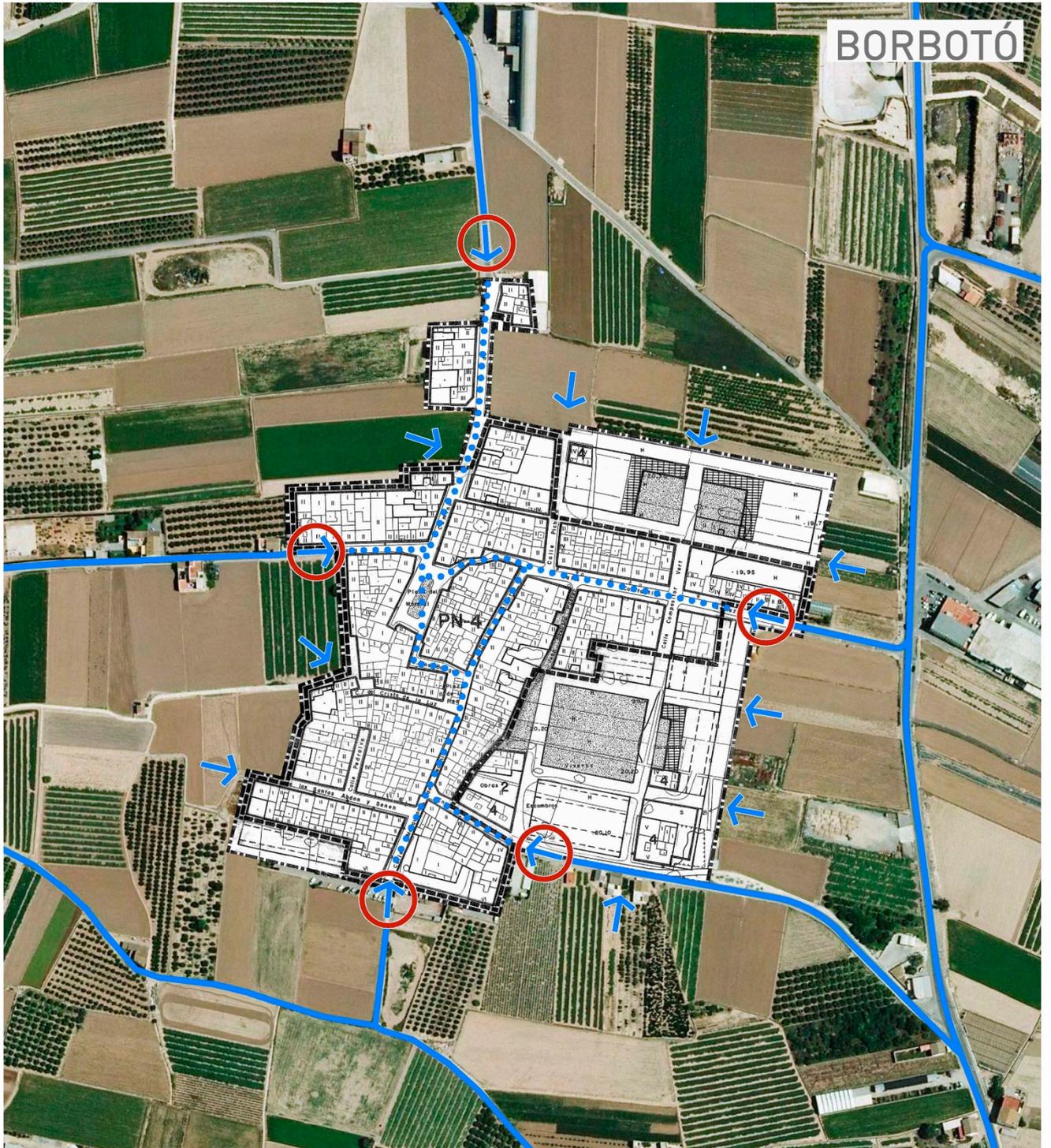
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  1.749m	$15 > ApVC/Km = 8 \geq 8$	<b>MODERADA</b>
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>  14		

### 8.2.4 Conectividad campo-ciudad



#### CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD

Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		15		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		5	$50 \geq \%ApVC = 33,3 \geq 25$	<b>MODERADA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				

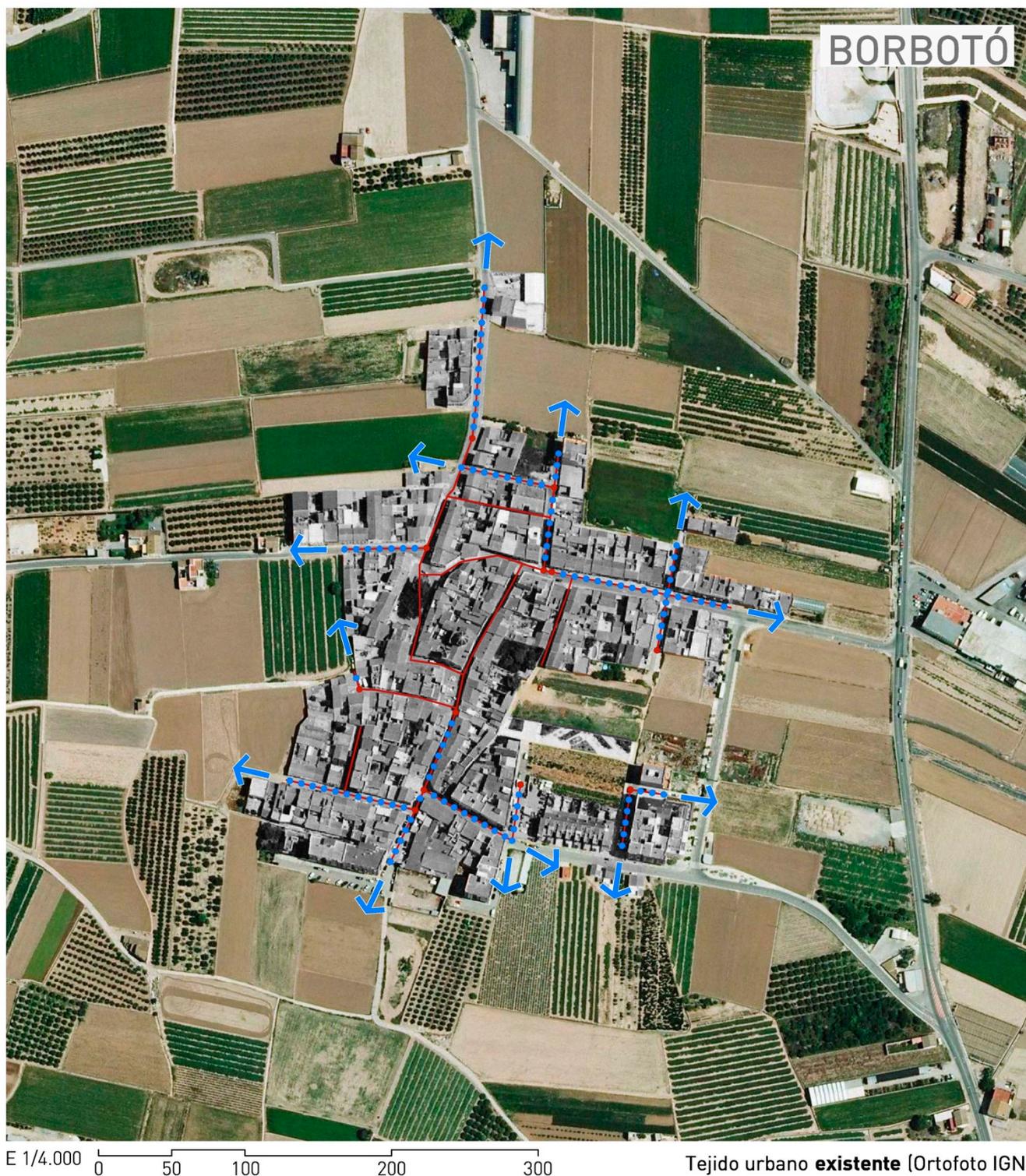


E 1/4.000 0 50 100 200 300 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD**

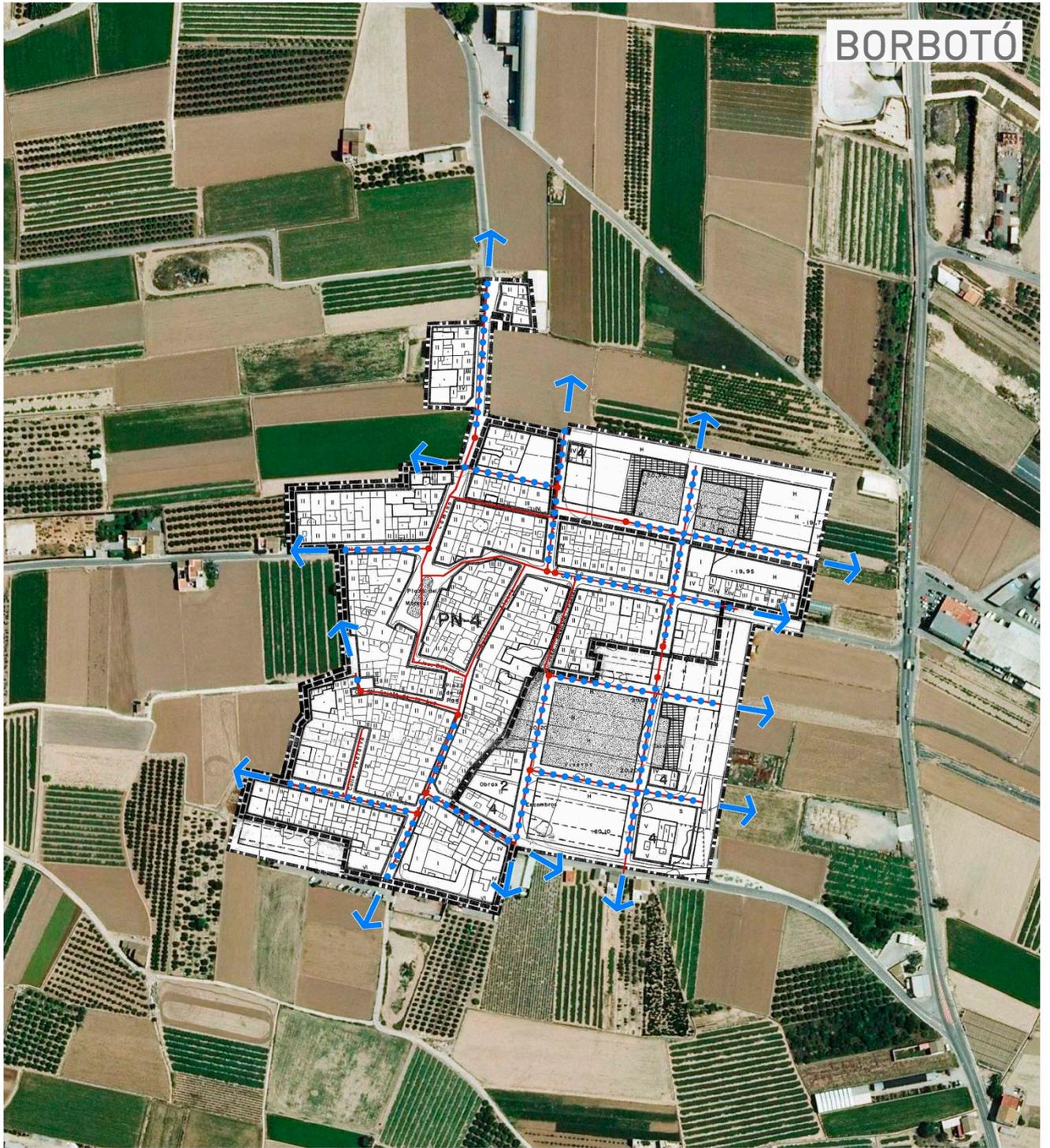
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		14		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		5	$50 \geq \%ApVC = 35,7 \geq 25$	<b>MODERADA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				

8.2.5 Relación visual



RELACIÓN VISUAL

Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b> <span style="color: red;">—</span> 1.530m	%RFV = 54,4 > 50	<b>ELEVADA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b> <span style="color: blue;">•••→</span> 833m		

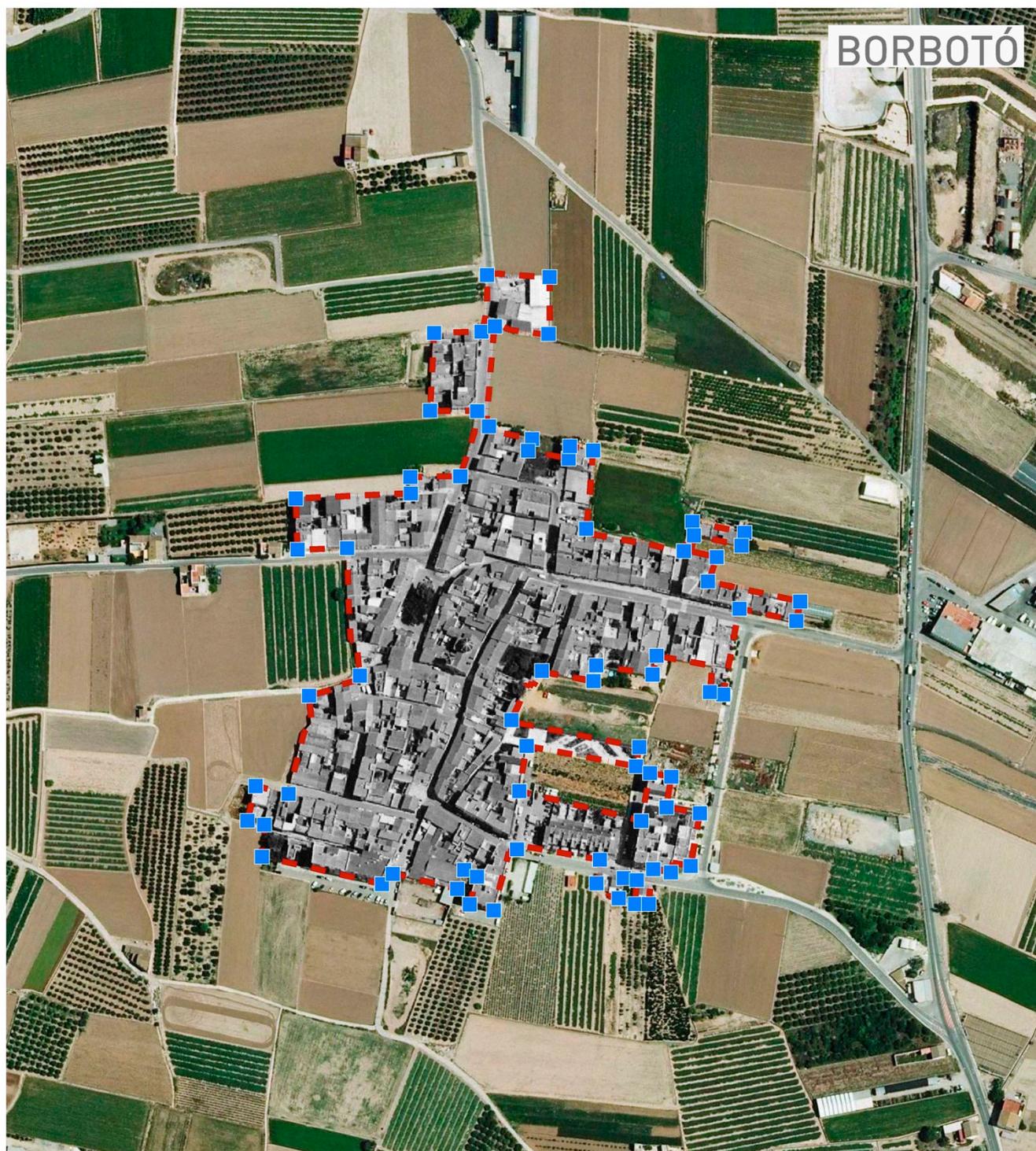


E 1/4.000 0 50 100 200 300 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

RELACIÓN VISUAL

Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b>		2.222m	%RFV = 66,2 > 50	<b>ELEVADA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b>		1.471m		

8.2.6 Nitidez geométrica

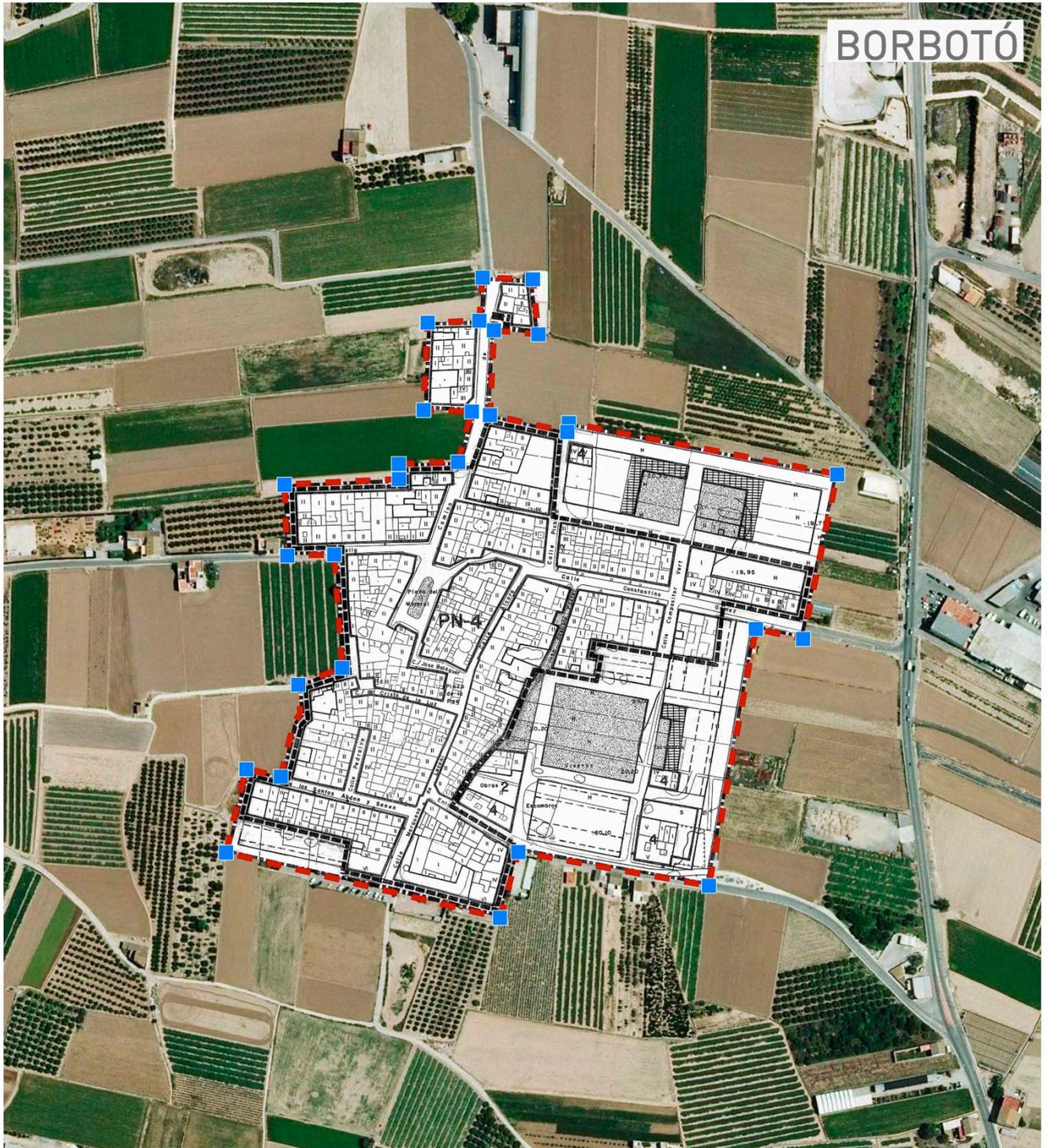


E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

NITIDEZ GEOMÉTRICA

Perímetro área Urbana: <b>PU</b> 2.478m	$NCD/Km = 29,5 > 10$	<b>REDUCIDA</b>
Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b> 73		



**BORBOTÓ**

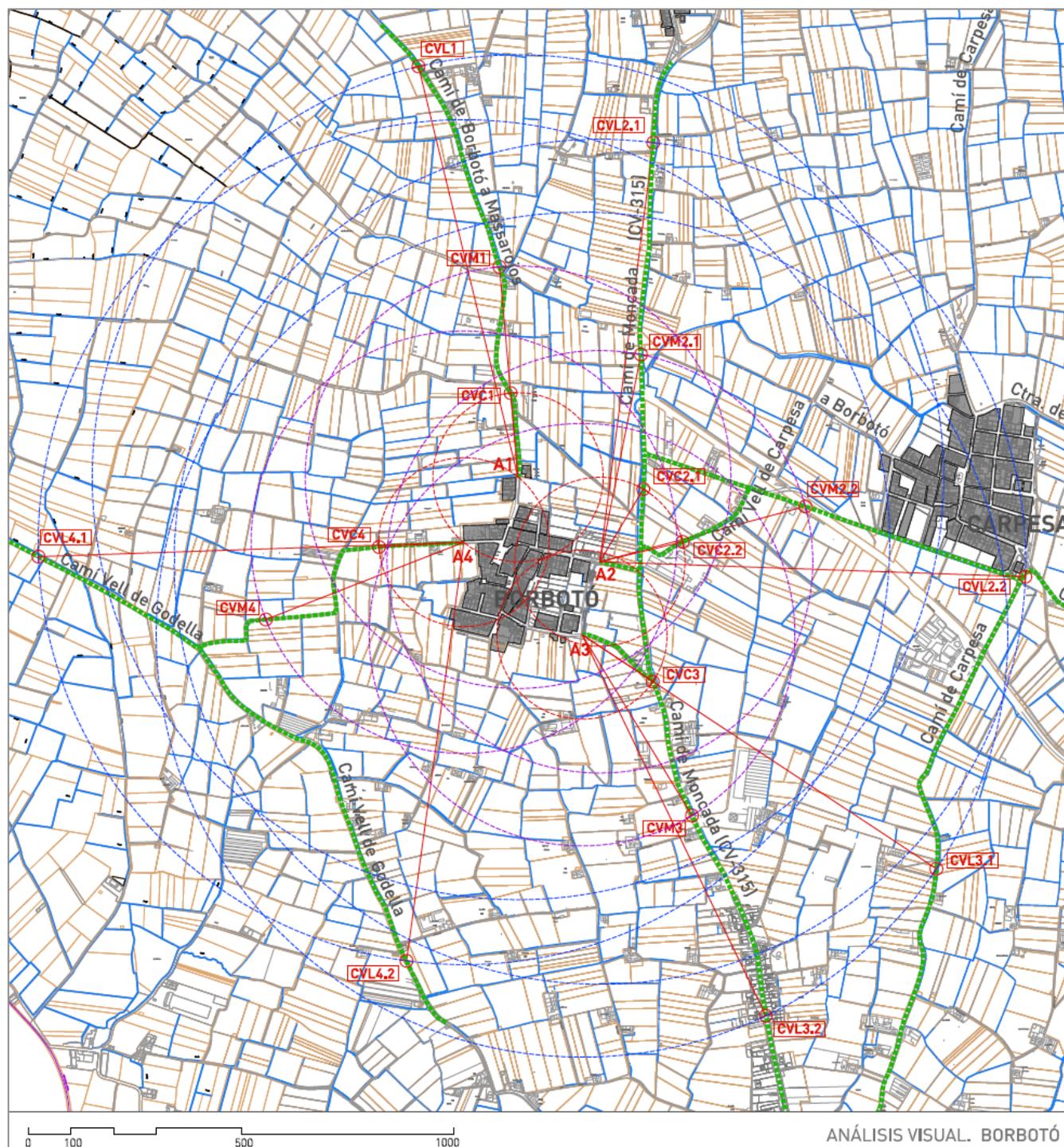
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**NITIDEZ GEOMÉTRICA**

Perímetro área Urbana: <b>PU</b> <span style="color: red;">■</span> 1.749m	NCD/Km = 16 > 10	<b>REDUCIDA</b>
Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b> <span style="color: blue;">■</span> 28		

## 8.2.7 Visibilidad



Análisis visual desde los principales recorridos escénicos, a partir de las cuencas visuales obtenidas a distancia larga (CVL: 1000m), media (CVM: 500m) y corta (CVC: 200m).

**Cuencas Visuales BORBOTÓ\_A1 (Acceso Norte)**

CVL1\_1000m

18-02-2015 18:21



CVM1\_500m

18-02-2015 18:24



CVC1\_200m

18-02-2015 18:26



CVC1\_200m Panorámica



### Cuencas Visuales BORBOTÓ\_A2 (Acceso Noroeste)

CVL2.1\_1000m 25-04-2015 12:23



CVL2.2\_1000m 15-02-2015 11:01



CVM2.1\_500m 25-04-2015 12:27



CVM2.2\_500m 15-02-2015 11:23



CVC2.1\_200m 25-04-2015 12:30



CVC2.2\_200m 15-02-2015 11:28



CVC2.1\_200m Panorámica



**Cuencas Visuales BORBOTÓ\_A3 (Acceso Sureste)**

CVL3.1\_1000m

15-02-2015 10:53



CVL3.2\_1000m

(Interior casco urbano *Poble Nou*)

CVM3\_500m

15-02-2015 11:59



CVC3\_200m

15-02-2015 10:53



CVC3\_200m Panorámica



### Cuencas Visuales BORBOTÓ\_A4 (Acceso Oeste)

CVL4.1\_1000m

18-02-2015 18:04



CVL4.2\_1000m

15-02-2015 11:50



CVM4\_500m

18-02-2015 18:08

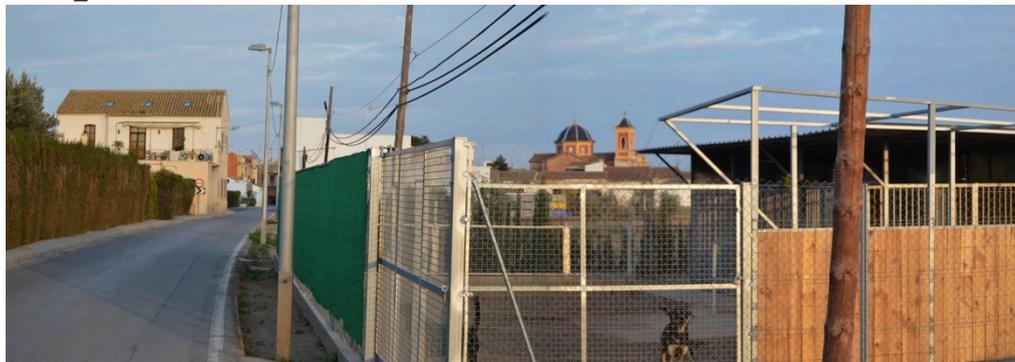


CVC4\_200m

18-02-2015 18:10



CVC4\_200m Panorámica



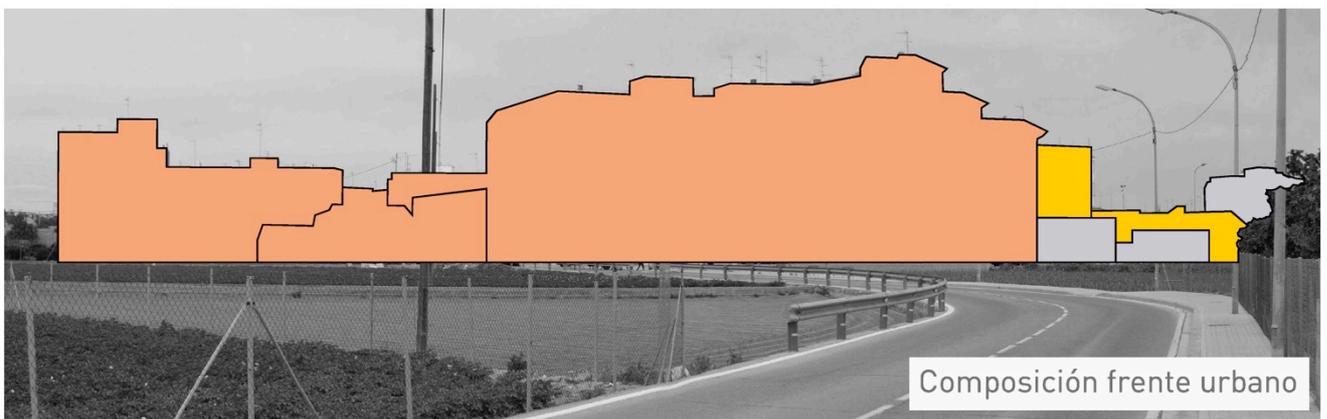


8.2.8 Integración paisajística



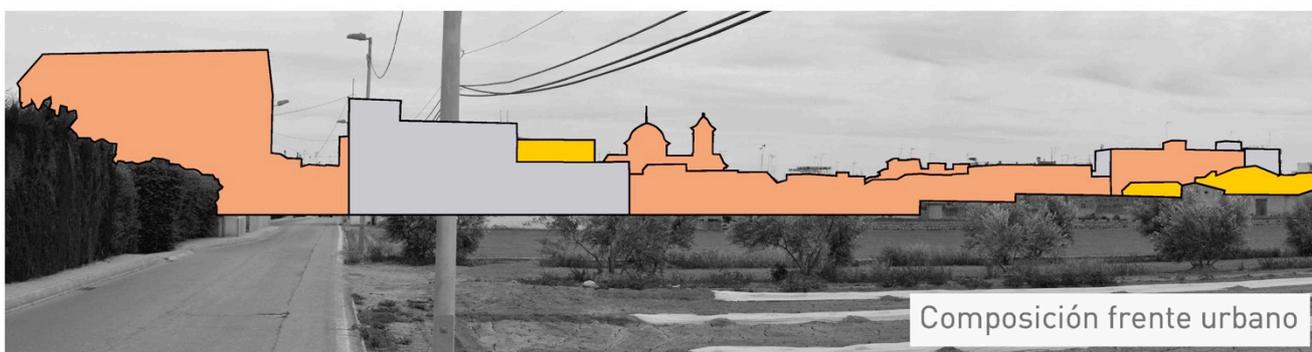
INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
53,62% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	31,29% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	0
46,38% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	17,78% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	50,93% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
0,00% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	0,00% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	F2+F3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



**INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA**

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
13,34% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	89,14% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	0
86,66% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	4,83% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	6,02% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
0,00% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	0,00% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
90,69% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas 5,98% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas 0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas 3,34% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	65,85% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada 5,95% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación 28,20% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera 0,00% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	> 50%
Condiciones que se cumplen	H1 > 75% F1 < 75% VHR > 50%	<b>MODERADA</b>



## 8.2.9 Cuadro resumen de parámetros

Núcleo Urbano: **BORBOTÓ**.

Municipio: VALENCIA. Nº hab. (INE 2009): 742 hab.

0. DIMENSIÓN	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Superficie	65.267 m <sup>2</sup> s		98.176 m <sup>2</sup> s	
Perímetro	2.478 ml		1.749 ml	
1. INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
CIAU	153,22 m		274,39 m	
ICAU2	3,54		1,66	
Condiciones que se cumplen	CIAU < 500m ICAU2 > 2,00	ELEVADA	CIAU < 500m ICAU2 < 2,00	MODERADA
2. TRANSITABILIDAD PEATONAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
PTF1	330,00 m		1.227,00 m	70,2%
PTF2	469,00 m		32,00 m	1,8%
PTI	550,00 m		0,00 m	0,0%
PNT	1.129,00 m		490,00 m	28,0%
Condiciones que se cumplen	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2 + PTI) < 75% PNT < 50%	MODERADA	PTF1 > 50% (PTF1+PTF2 + PTI) < 75% PNT < 50%	MODERADA
3. PERMEABILIDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApV	12	4,8 Apv/km	14	8,0 Apv/km
Condiciones que se cumplen	ApV/km < 8 Una por cada 207 ml perim.	REDUCIDA	15 > ApV/km ≥ 8 Una por cada 125 ml perim.	MODERADA
4. CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApVC	5	41,7%	5	35,7%
Condiciones que se cumplen	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA
5. RELACIÓN VISUAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
Longitud Sist. Viario	1.530 m		2.222 m	
RFV	833 m		54,4%	
Condiciones que se cumplen	%RFV > 50	ELEVADA	%RFV > 50	ELEVADA
6. NITIDEZ GEOMÉTRICA	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
NCD	76	30,7 NCD/km	27	15,4 NCD/km
	Dist. entre NCD = 33 m		Dist. entre NCD = 65 m	
Condiciones que se cumplen	NCD/km > 10 Distancia entre NCD < 100m	REDUCIDA	NCD/km > 10 Distancia entre NCD < 100m	REDUCIDA

7. VISIBILIDAD		
Tejido Urbano Existente		
Parámetro	Cuantificación	Grado
CVL	5	
CVM	5	
CVC	5	
CVP	26,00	
Condiciones que se cumplen	CVP > 25	

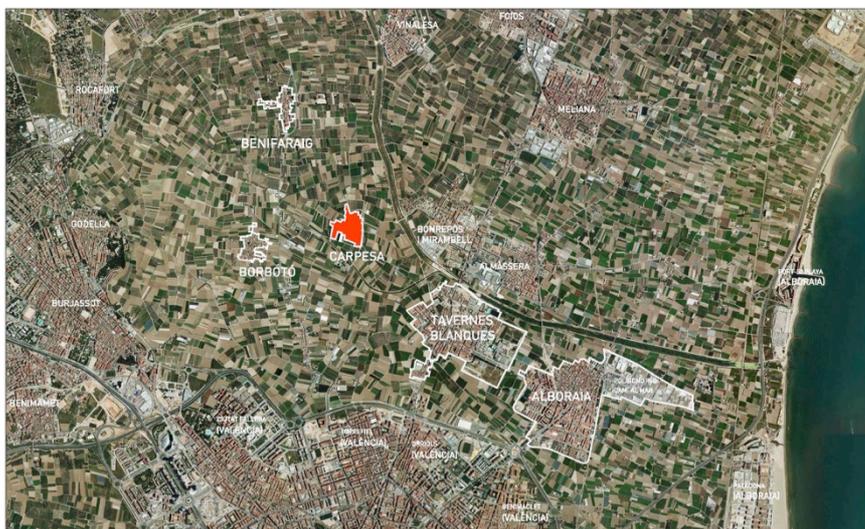
8. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA						
Frente Urbano	A2			A3		
Parámetro	Cuantificación		Grado	Cuantificación		Grado
H1	1.041,24 u <sup>2</sup>	53,62%		247,60 u <sup>2</sup>	13,34%	
H2	900,50 u <sup>2</sup>	46,38%		1.607,95 u <sup>2</sup>	86,66%	
H3	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%		0,00 u <sup>2</sup>	0,00%	
H4	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%		0,00 u <sup>2</sup>	0,00%	
F1	607,49 u <sup>2</sup>	31,29%		1.654,10 u <sup>2</sup>	89,14%	
F2	345,14 u <sup>2</sup>	17,78%		89,65 u <sup>2</sup>	4,83%	
F3	988,85 u <sup>2</sup>	50,93%		111,77 u <sup>2</sup>	6,02%	
F4	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%		0,00 u <sup>2</sup>	0,00%	
VHR	0			0		
Condiciones que se cumplen	F2+F3 > 50% VHR < 50%			REDUCIDA	H2+H3 > 50% VHR < 50%	

Frente Urbano	A4		
Parámetro	Cuantificación		Grado
H1	1.871,61 u <sup>2</sup>	90,69%	
H2	123,34 u <sup>2</sup>	5,98%	
H3	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%	
H4	68,87 u <sup>2</sup>	3,34%	
F1	1.240,98 u <sup>2</sup>	65,85%	
F2	112,09 u <sup>2</sup>	5,95%	
F3	531,49 u <sup>2</sup>	28,20%	
F4	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%	
VHR	> 50%		
Condiciones que se cumplen	H1 > 75% F1 < 75% VHR > 50%		



## 8.3 CARPESA

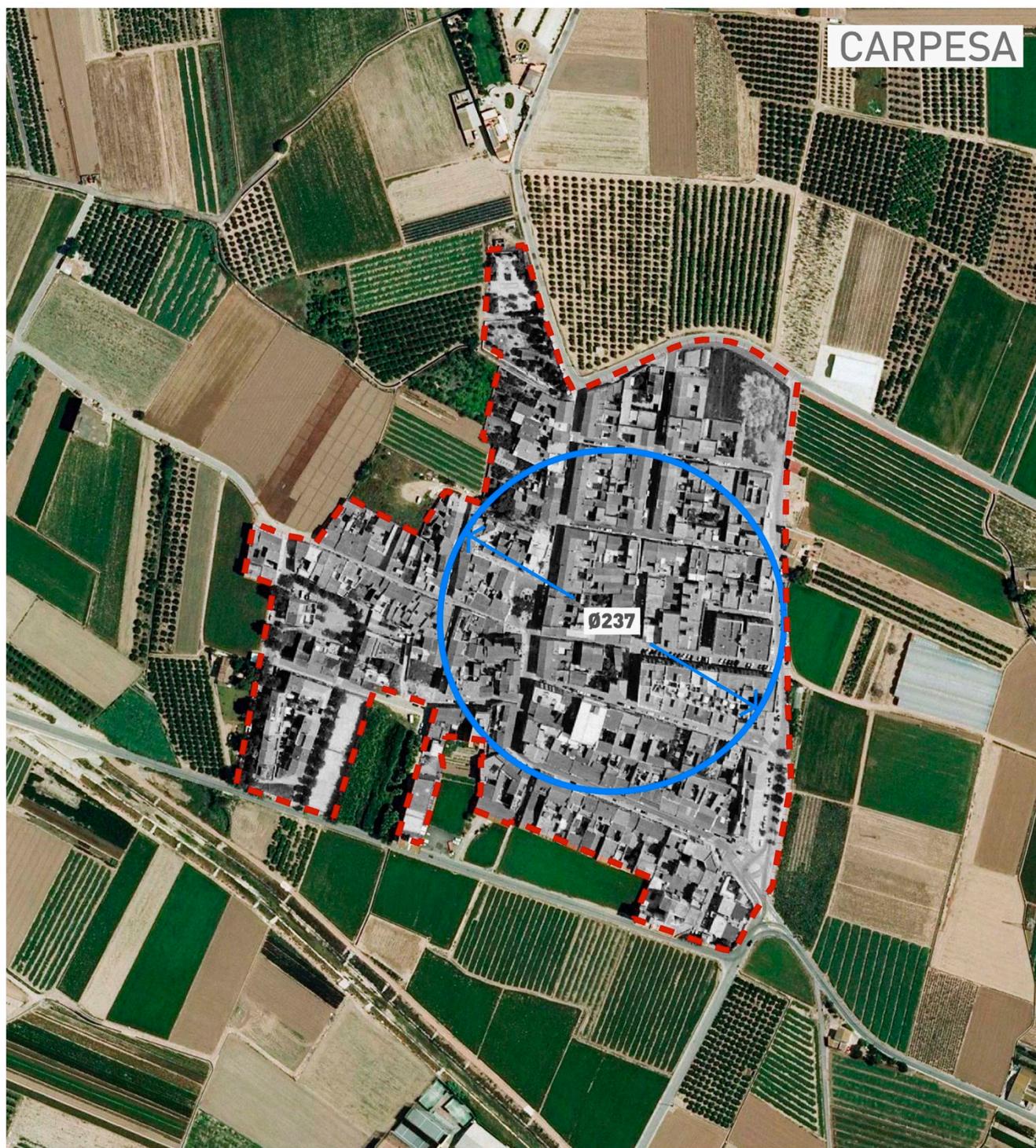
**Encuadre territorial  
en el Norte del AMV**  
Fuente: Elaboración propia a partir  
de datos del PNOA-IGN 2010



**Foto aérea Sur de Carpesa**  
Fuente: Bing Maps 2010



### 8.3.1 Interpenetración campo-ciudad

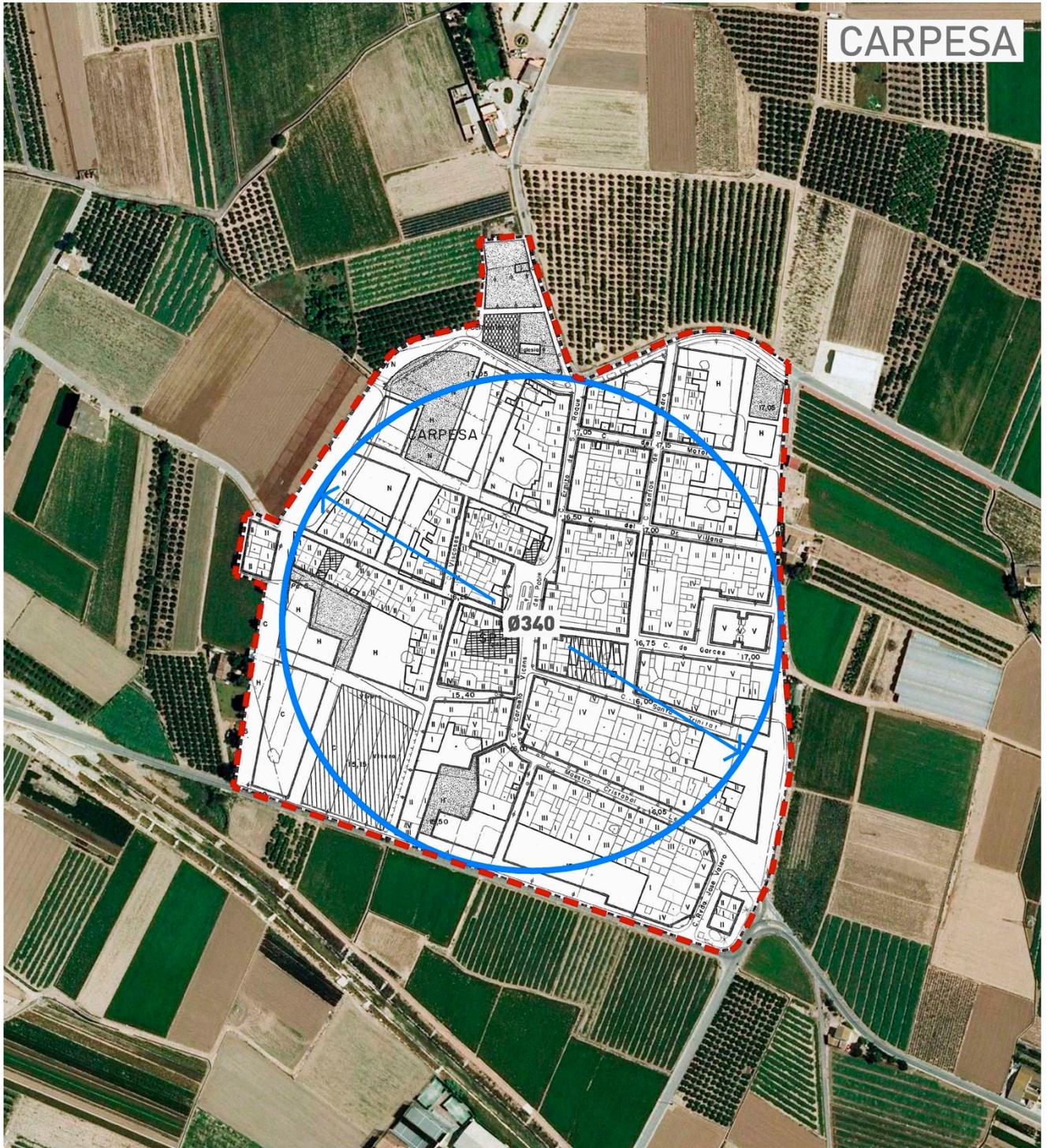


E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

#### INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	90.442m <sup>2</sup>		
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	1.949m	CIAU < 500m	<b>ELEVADA</b>
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	237m	ICAU2 > 2,00	
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	2,05		



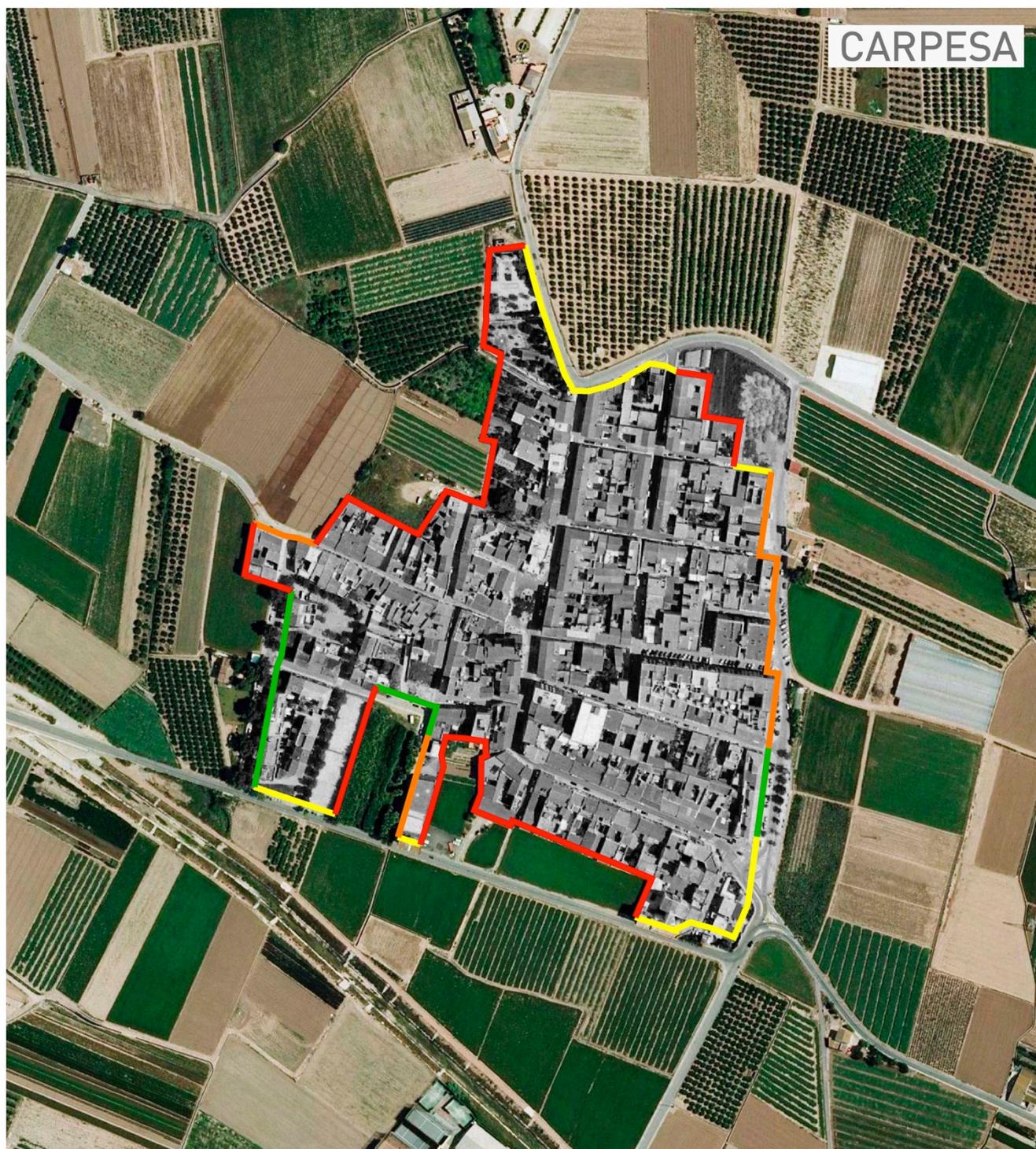
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD**

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	127.125m <sup>2</sup>		
 Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	1.536m	CIAU < 500m	<b>MODERADA</b>
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	340m	ICAU2 < 2,00	
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	1,40		

### 8.3.2 Transitabilidad peatonal

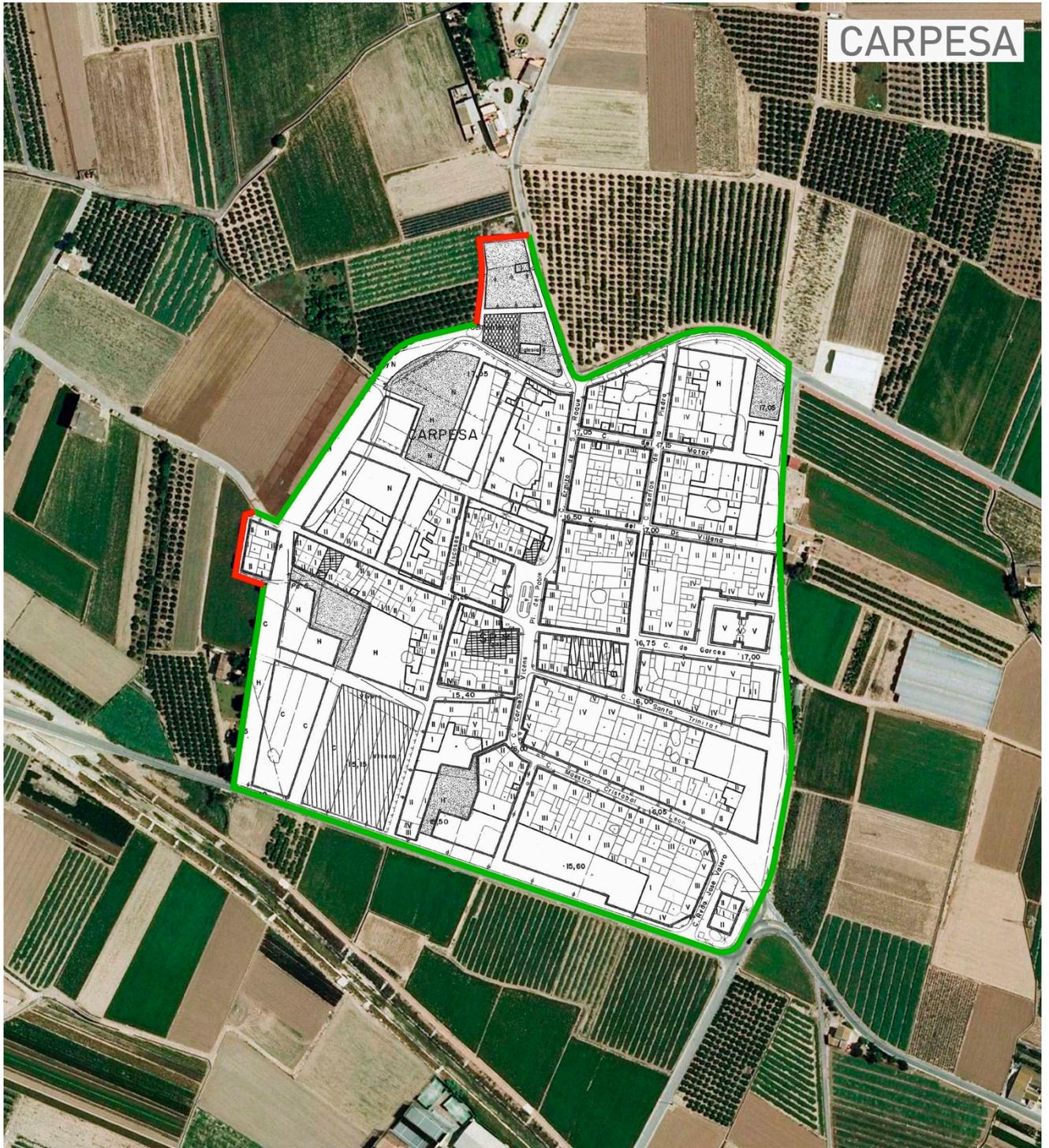


E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

#### TRANSITABILIDAD PEATONAL

Perímetro Transitado Formal grado 1: <b>PTF1</b>	13,4%	PNT > 50%	<b>REDUCIDA</b>
Perímetro Transitado Formal grado 2: <b>PTF2</b>	21,7%		
Perímetro Transitado Informal no urbanizado : <b>PTI</b>	9,2%		
Perímetro No Transitado: <b>PNT</b>	55,7%		



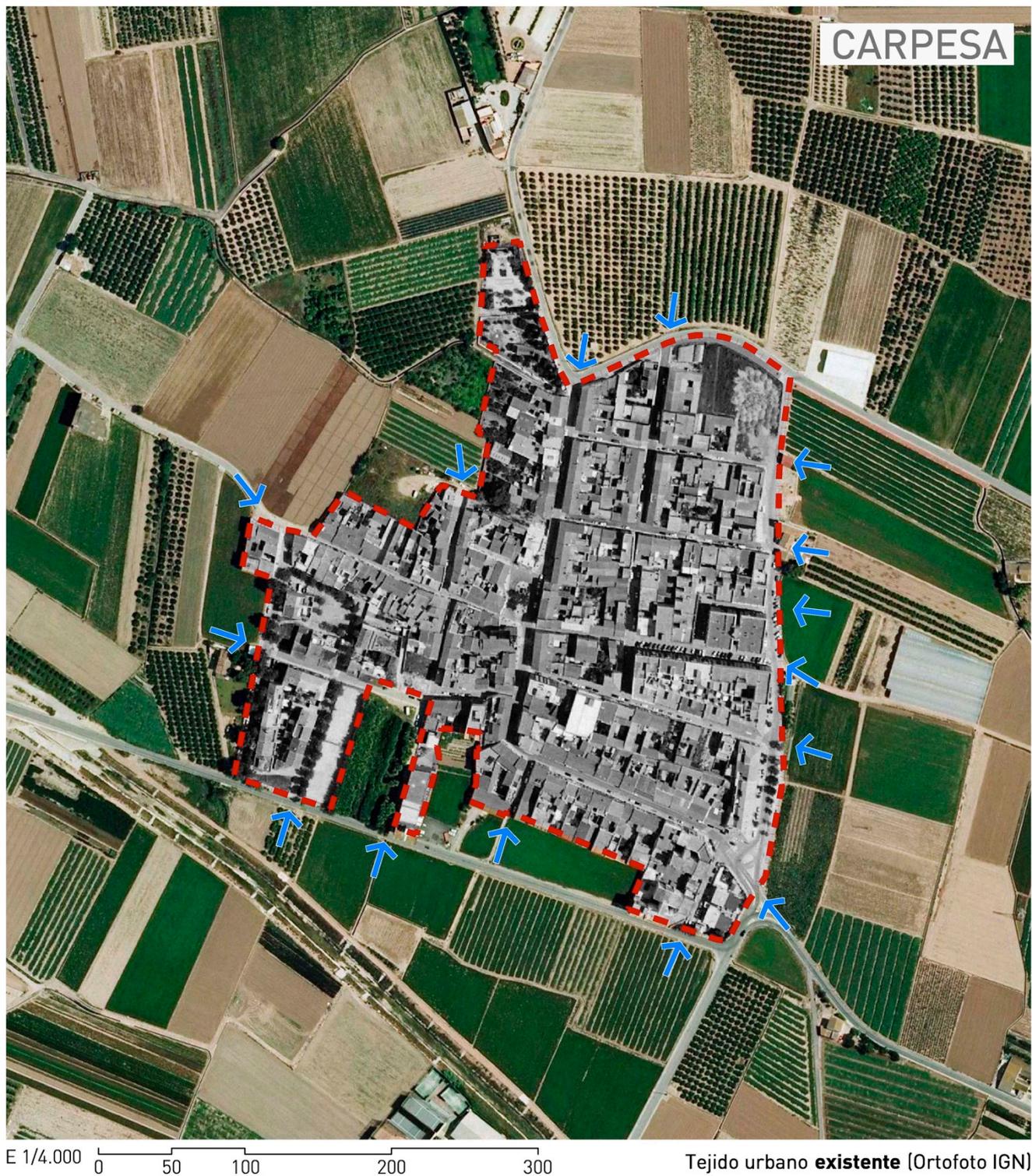
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**TRANSITABILIDAD PEATONAL**

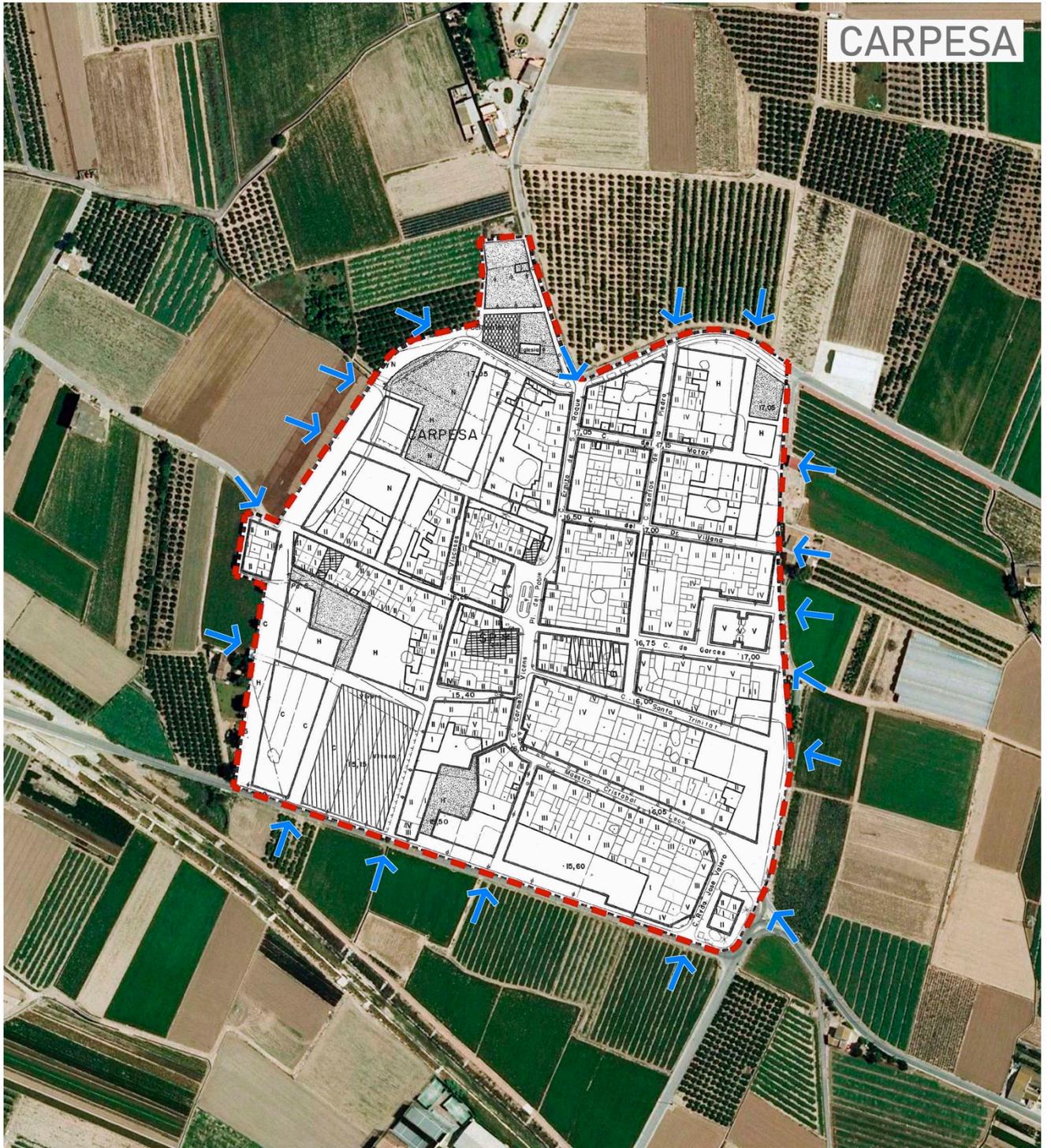
Perímetro Transitible Formal grado 1: <b>PTF1</b>	<span style="color: green;">■</span>	89.6%	PTF1 > 50% (PTF1+PTF2+PTI) > 75%	<b>ELEVADA</b>
Perímetro Transitible Formal grado 2: <b>PTF2</b>	<span style="color: yellow;">■</span>	0%		
Perímetro Transitible Informal no urbanizado : <b>PTI</b>	<span style="color: orange;">■</span>	0%		
Perímetro No Transitible: <b>PNT</b>	<span style="color: red;">■</span>	10.4%		

8.3.3 Permeabilidad



PERMEABILIDAD

Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  1.980m	$ApVC/Km = 7,7 < 8$	<b>REDUCIDA</b>
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>  15		



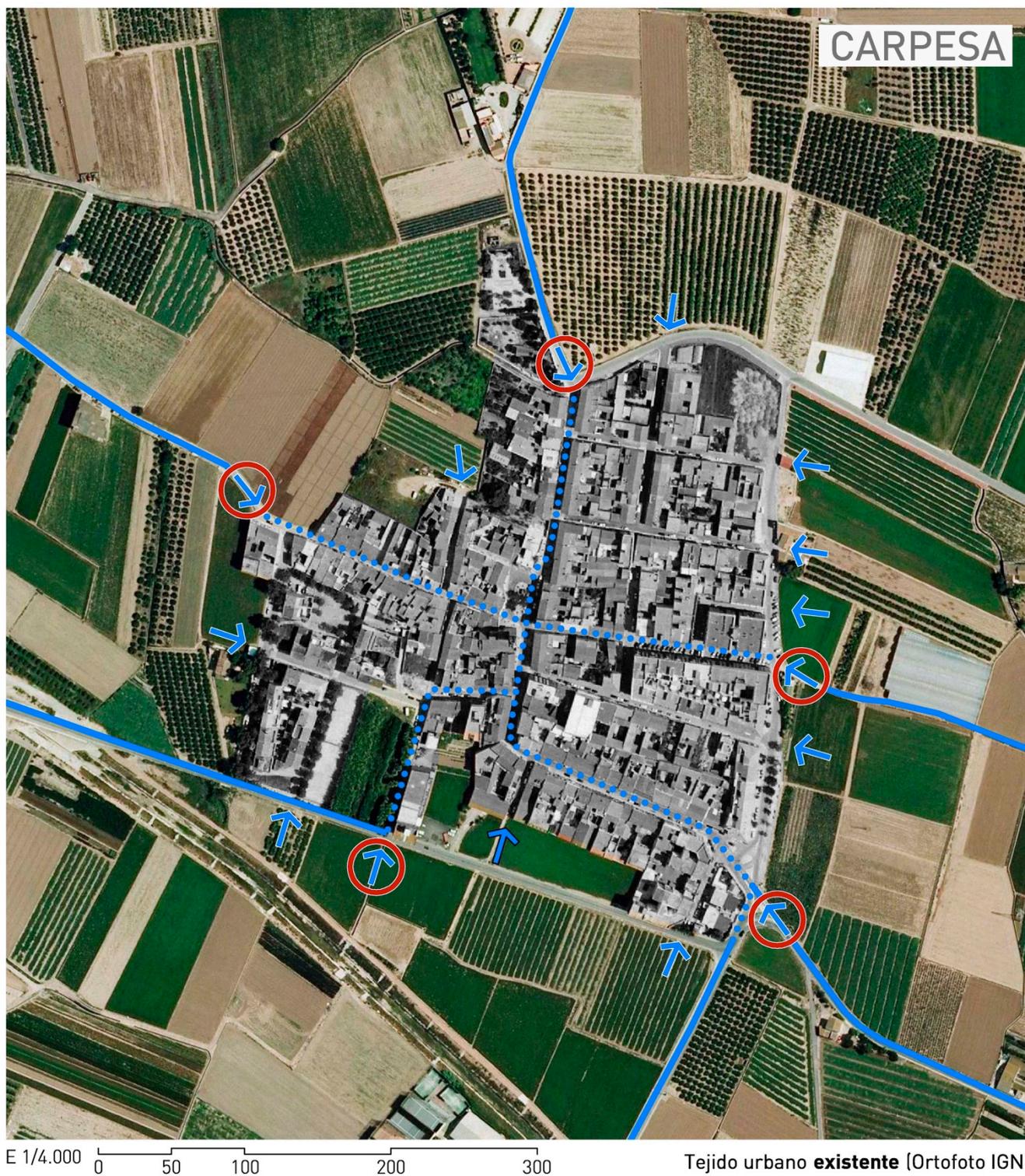
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano previsto (PGOU Valencia)

PERMEABILIDAD

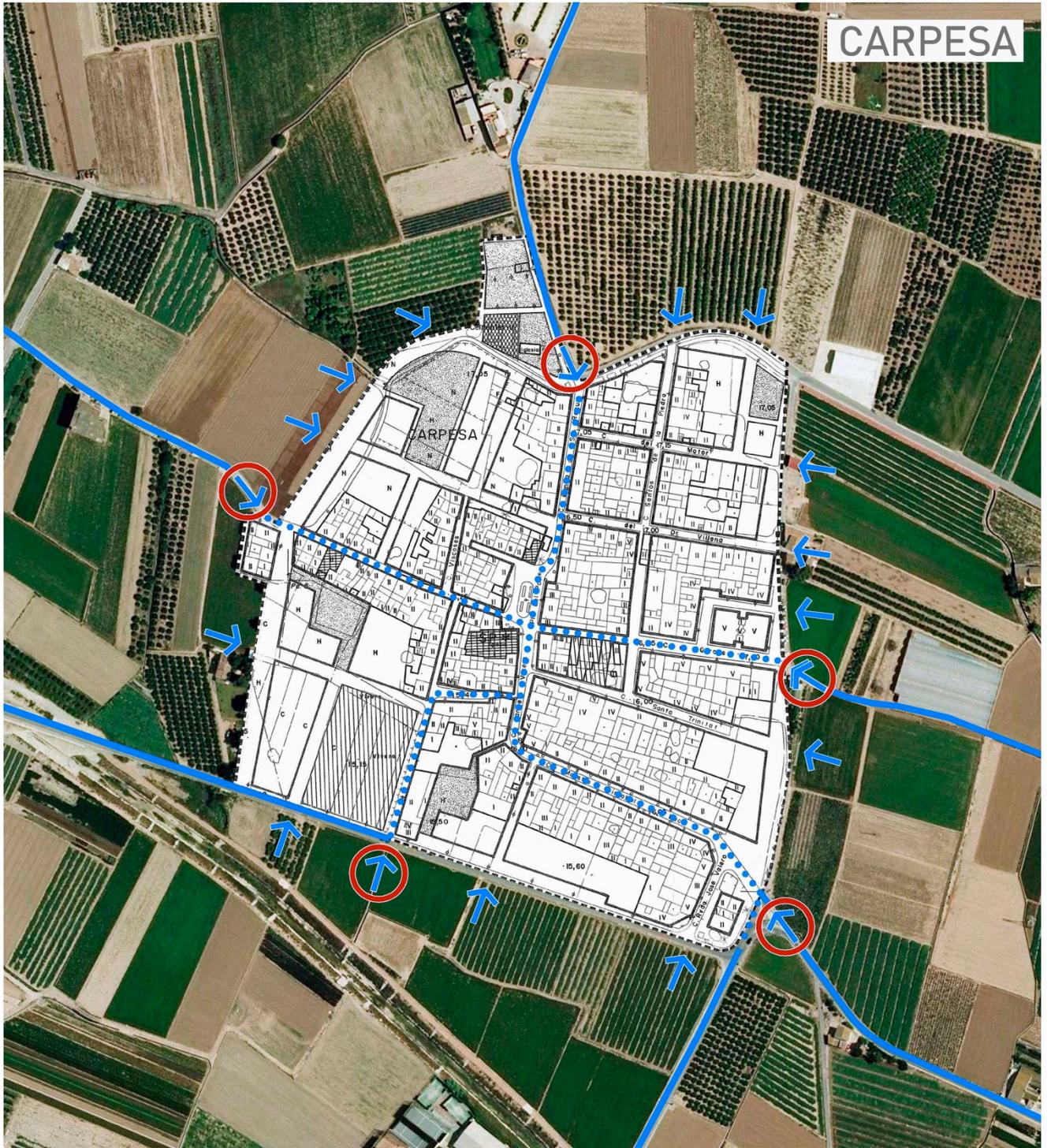
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  1.536m	$15 > ApVC/Km = 11,7 \geq 8$	<b>MODERADA</b>
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>  18		

8.3.4 Conectividad campo-ciudad



CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD

Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		15		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		5	$50 \geq \%ApVC = 33,3 \geq 25$	<b>MODERADA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				



CARPESA

CARPESA

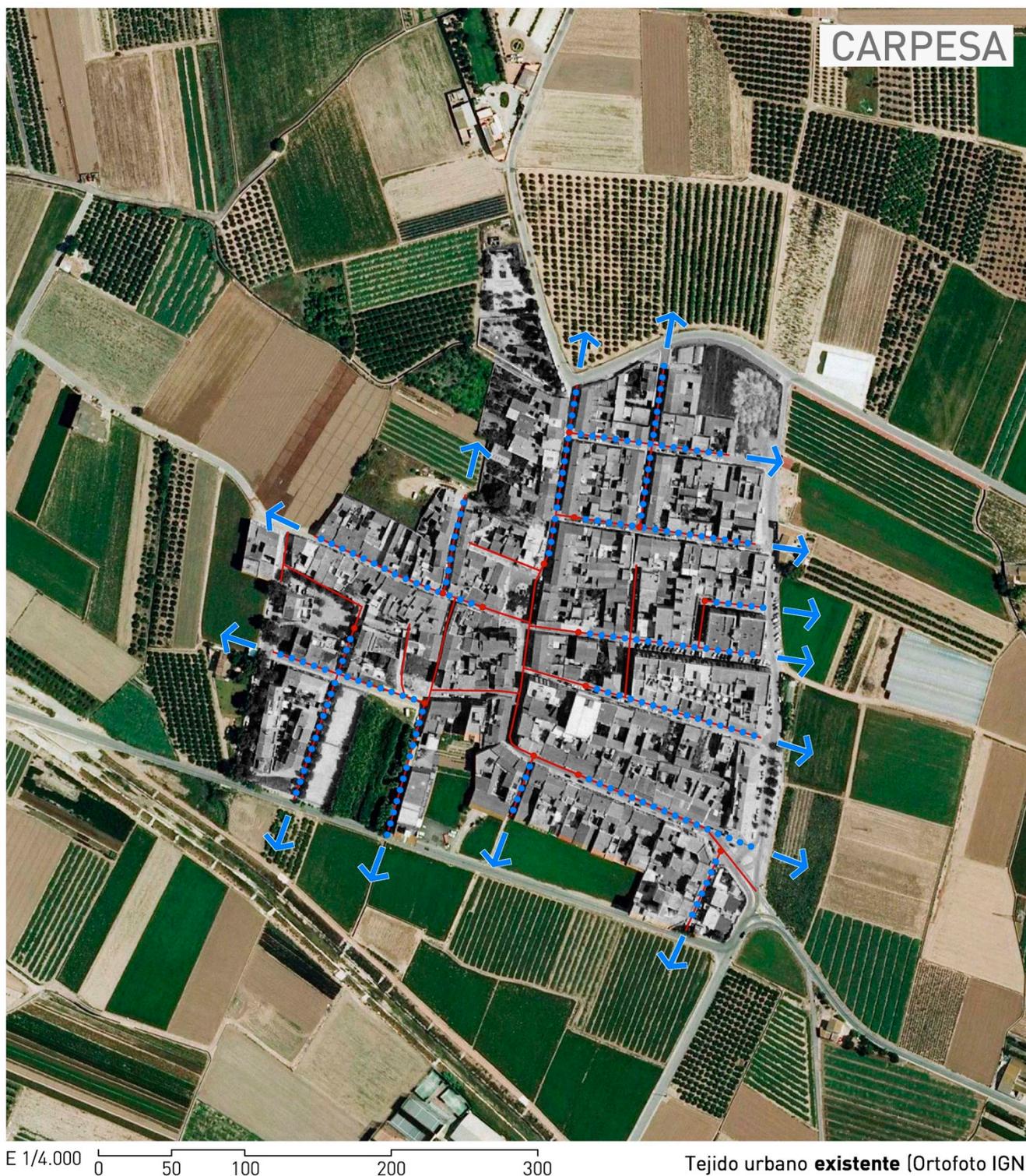
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD

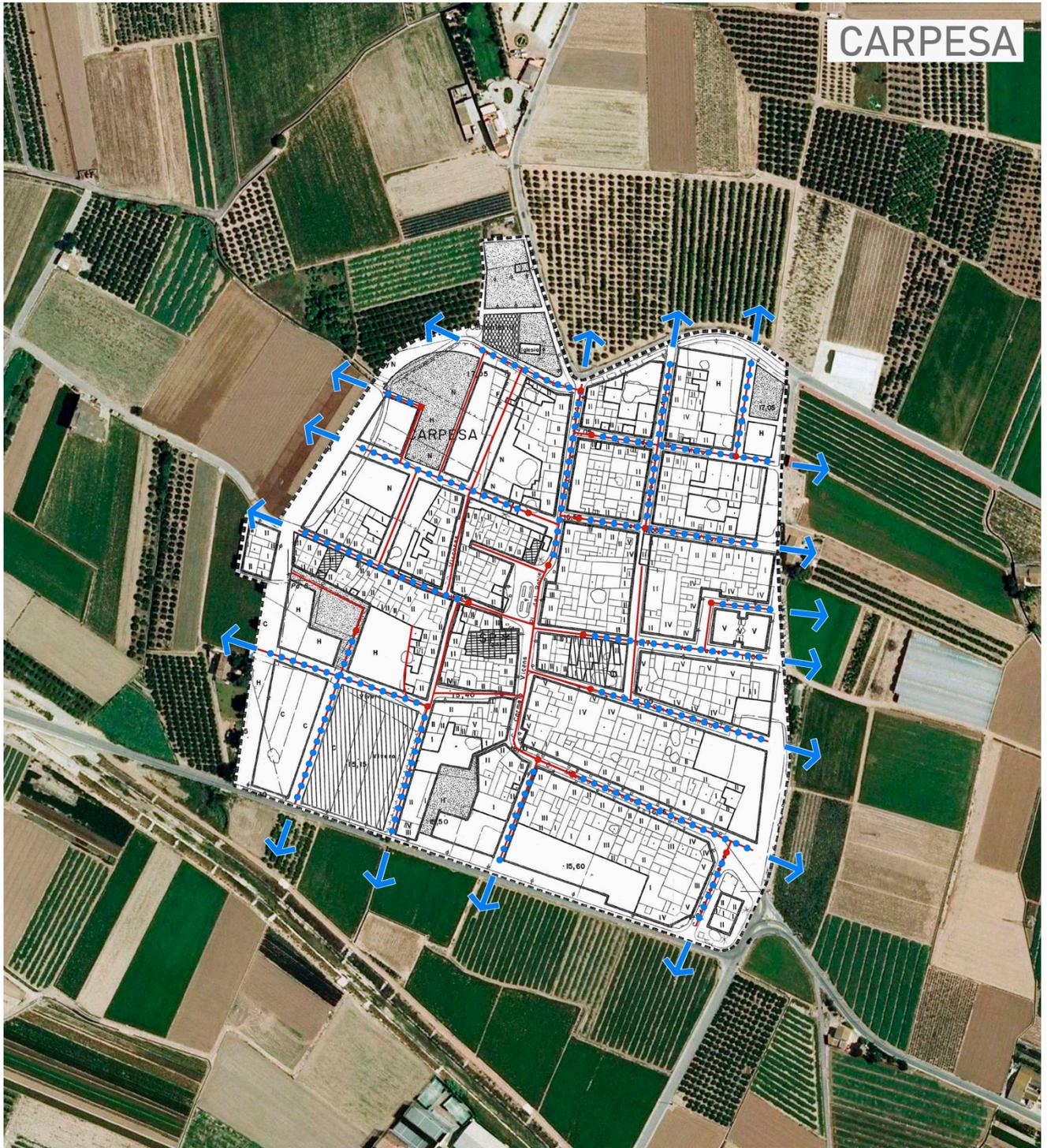
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		18		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		5	$50 \geq \%ApVC = 27,8 \geq 25$	<b>MODERADA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				

8.3.5 Relación visual



RELACIÓN VISUAL

Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b>		2.301m	%RFV = 65,6 > 50	<b>ELEVADA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b>		1.509m		



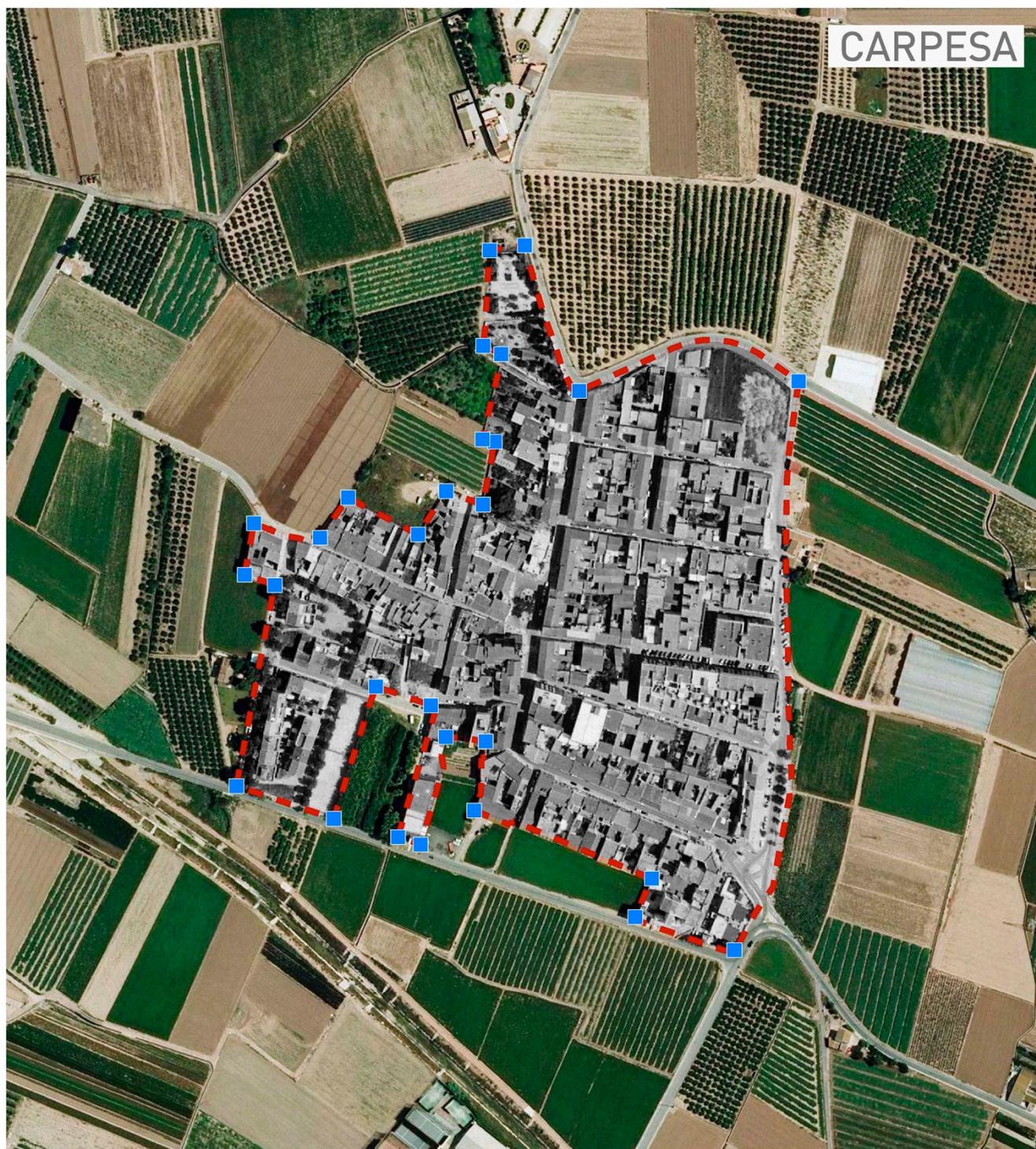
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

RELACIÓN VISUAL

Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b>		2.939m	%RFV = 59,6 > 50	<b>ELEVADA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b>		1.753m		

8.3.6 Nitidez geométrica

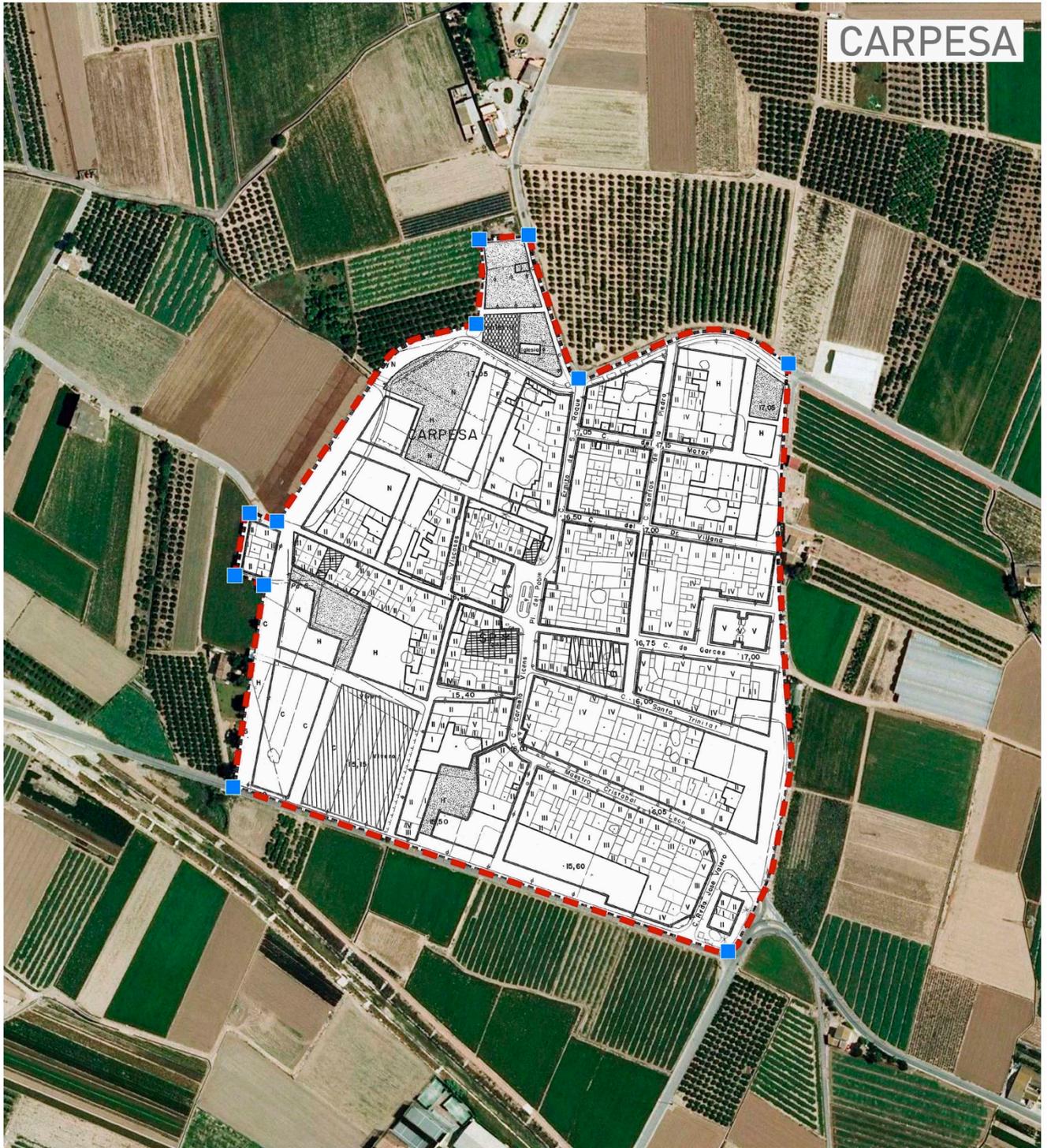


E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

NITIDEZ GEOMÉTRICA

Perímetro área Urbana: <b>PU</b> <span style="color: red;">— —</span> 1.949m Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b> <span style="color: blue;">■</span> 28	$NCD/Km = 14,4 > 10$	<b>REDUCIDA</b>



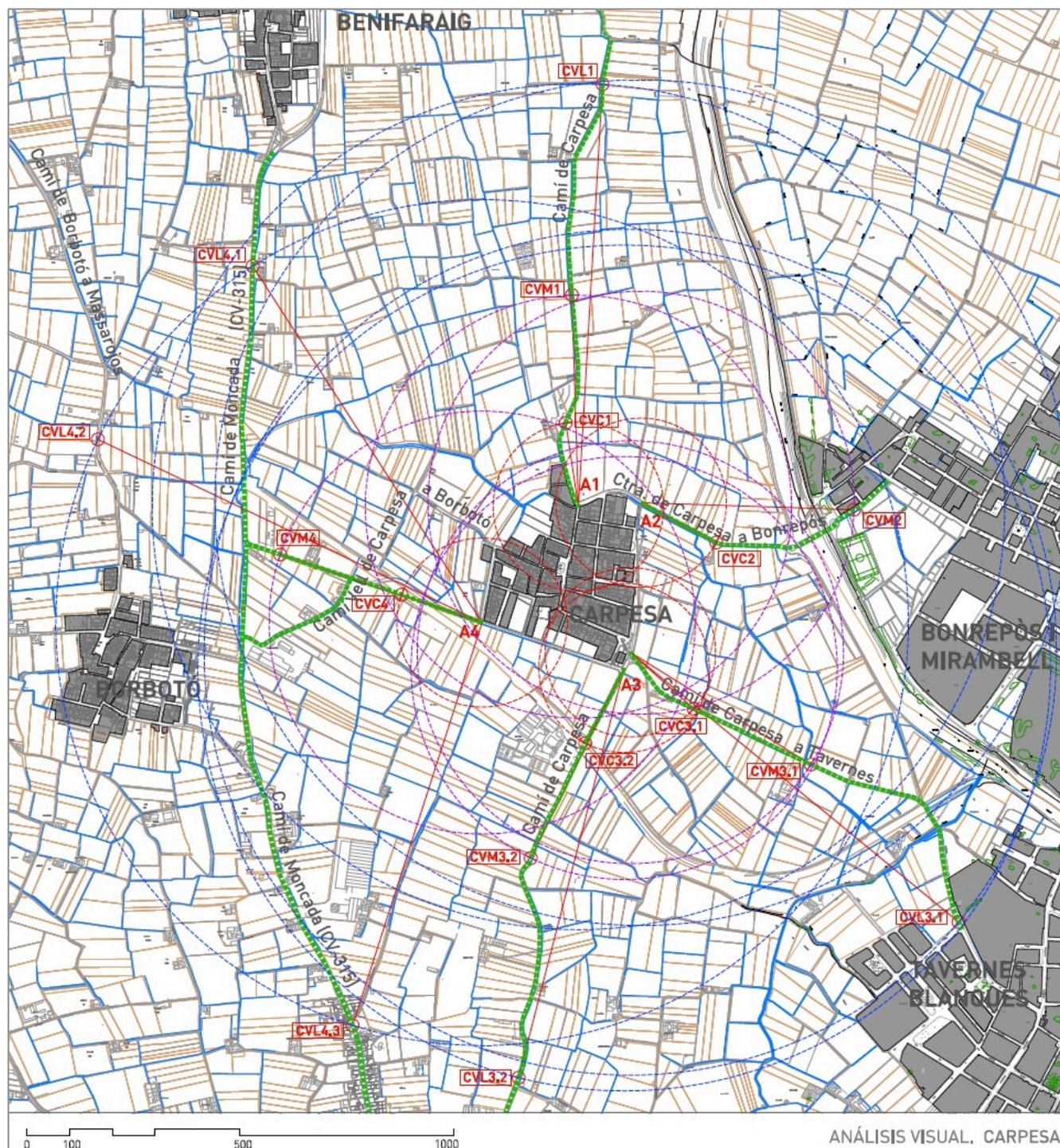
E 1/4.000 0 50 100 200 300

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

NITIDEZ GEOMÉTRICA

Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  1.536m	$10 \geq \text{NCD}/\text{Km} = 7,2 > 4$	<b>MODERADA</b>
Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b>  11		

## 8.3.7 Visibilidad



Análisis visual desde los principales recorridos escénicos, a partir de las cuencas visuales obtenidas a distancia larga (CVL: 1000m), media (CVM: 500m) y corta (CVC: 200m).

**Cuencas Visuales CARPESA\_A1 (Acceso Norte)**

CVL1\_1000m

16-01-2015 9:46



CVM1\_500m

16-01-2015 9:50



CVC1\_200m

16-01-2015 9:53



CVC1\_200m Panorámica



**Cuencas Visuales CARPESA\_A2 (Acceso Noreste)**

CVL2\_1000m

(Interior casco urbano *Bonrepòs i Mirambell*)

CVM2\_500m

15-02-2015 11:11



CVC2\_200m

15-02-2015 11:14



CVC2\_200m Panorámica



**Cuencas Visuales CARPESA\_A3.1 (Acceso Sureste)**

CVL3.1\_1000m

26-01-2015 9:43



CVM3.1\_500m

26-01-2015 9:47



CVC3.1\_200m

26-01-2015 9:54



CVC3.1\_200m Panorámica



### Cuencas Visuales CARPESA\_A3.2 (Acceso Sureste)

CVL3.2\_1000m

26-01-2015 9:29



CVM3.2\_500m

15-02-2015 10:56



CVC3.2\_200m

15-02-2015 10:59



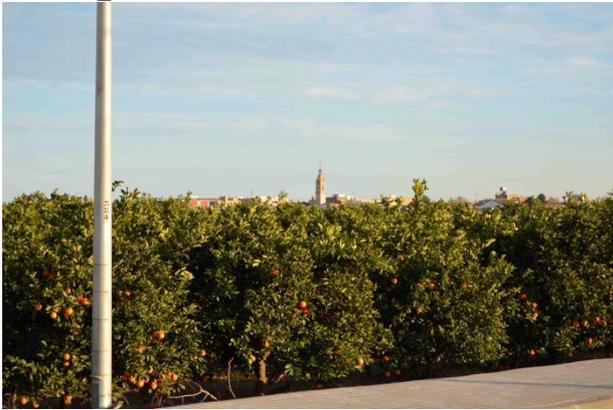
CVC3.2\_200m Panorámica



**Cuencas Visuales CARPESA\_A4 (Acceso Suroeste)**

CVL4.1\_1000m

26-01-2015 17:37



CVL4.2\_1000m

26-01-2015 17:43



CVL4.3\_1000m

26-01-2015 17:58



CVM4\_500m

26-01-2015 17:48



CVC4\_200m

26-01-2015 17:50



CVC4\_200m Panorámica

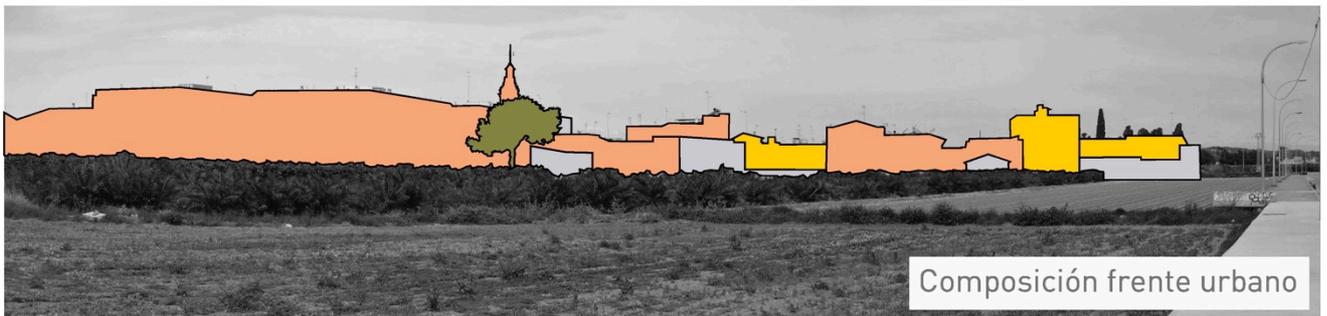
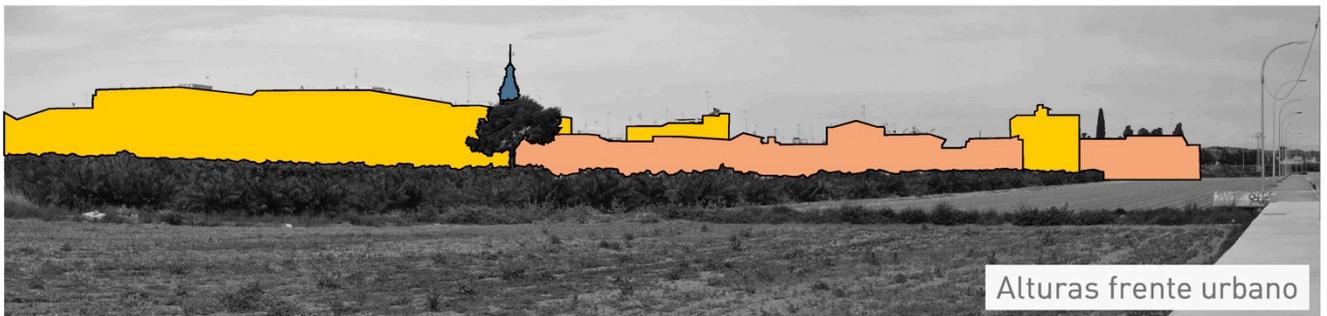


### 8.3.8 Integración paisajística



#### INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
53,67% <span style="color: #f4a460;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	23,71% <span style="color: #f4a460;">■</span> F1: frente fachada	> 50%
20,59% <span style="color: #f1c232;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	9,58% <span style="color: #f1c232;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: #c0392b;">■</span> H3: + de 6 alturas	13,43% <span style="color: #a6a6a6;">■</span> F3: medianera	
25,74% <span style="color: #2980b9;">■</span> H4: hito relevante	53,28% <span style="color: #6aa84f;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H1 > 50% VHR > 50%	<b>MODERADA</b>



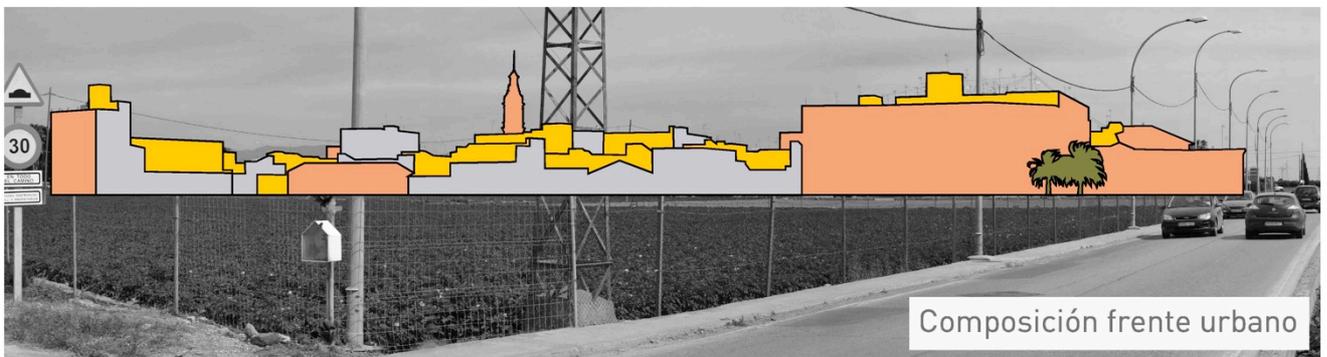
INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
37,63%  H1: 1 a 3 alturas	70,16%  F1: frente fachada	< 50%
61,60%  H2: 4 a 6 alturas	12,84%  F2: trasera edificación	
0,00%  H3: + de 6 alturas	11,47%  F3: medianera	
0,77%  H4: hito relevante	5,53%  F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



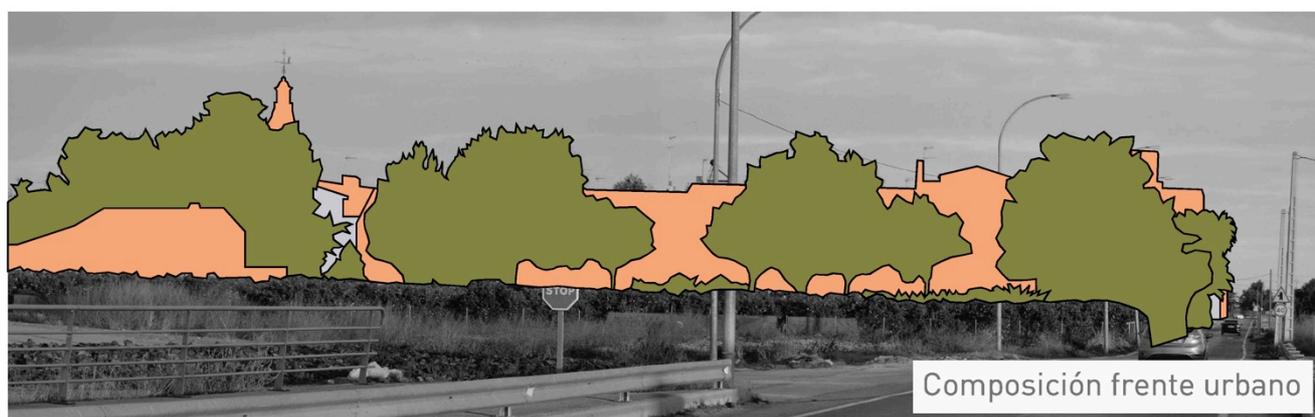
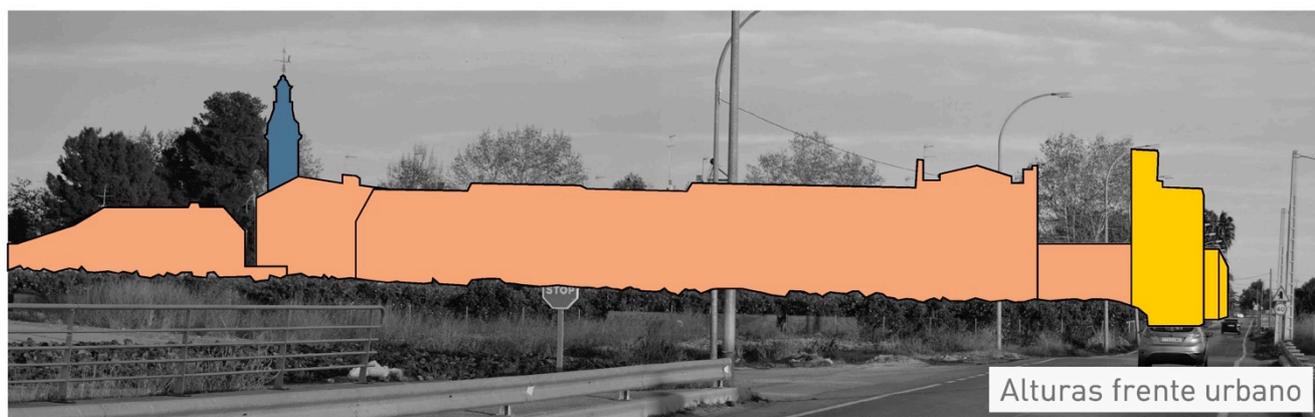
INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
19,10% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas 79,72% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas 0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas 1,18% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	89,00% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada 0,99% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación 8,45% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera 1,56% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	< 50%
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



**INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA**

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
38,99% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	49,93% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	< 50%
59,88% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	18,55% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	28,84% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
1,14% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	2,68% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
87,05% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	24,50% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	< 50%
10,72% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	0,00% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	1,15% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
2,23% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	74,35% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H1 > 50% VHR < 50%	<b>MODERADA</b>



## 8.3.9 Cuadro resumen de parámetros

Núcleo Urbano: **CARPESA.**

Municipio: VALENCIA. Nº hab. (INE 2009): 1293 hab.

0. DIMENSIÓN	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Superficie	90.442 m <sup>2</sup> s		127.125 m <sup>2</sup> s	
Perímetro	1.949 ml		1.536 ml	
1. INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
CIAU	227,59 m		340,35 m	
ICAU2	2,22		1,40	
Condiciones que se cumplen	CIAU < 500m ICAU2 > 2,00	ELEVADA	CIAU < 500m ICAU2 < 2,00	MODERADA
2. TRANSITABILIDAD PEATONAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
PTF1	260,73 m	13,4%	1.375,83 m	89,6%
PTF2	423,27 m	21,7%	0,00 m	0,0%
PTI	180,22 m	9,2%	0,00 m	0,0%
PNT	1.084,57 m	55,7%	160,37 m	10,4%
Condiciones que se cumplen	PNT > 50%	REDUCIDA	PTF1 > 50% (PTF1+PTF2 + PTI) > 75%	ELEVADA
3. PERMEABILIDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApV	16	8,2 Apv/km	19	12,4 Apv/km
Condiciones que se cumplen	15 > ApV/km ≥ 8 Una por cada 122 ml perim.	MODERADA	15 > ApV/km ≥ 8 Una por cada 81 ml perim.	MODERADA
4. CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApVC	5	31,3%	5	26,3%
Condiciones que se cumplen	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA
5. RELACIÓN VISUAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
Longitud Sist. Viario	2.301 m		2.939 m	
RFV	1.509 m	65,6%	1.753 m	59,6%
Condiciones que se cumplen	%RFV > 50	ELEVADA	%RFV > 50	ELEVADA
6. NITIDEZ GEOMÉTRICA	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Valencia	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
NCD	39	20,0 NCD/km	13	8,5 NCD/km
	Dist. entre NCD = 50 m		Dist. entre NCD = 118 m	
Condiciones que se cumplen	NCD/km > 10 Distancia entre NCD < 100m	REDUCIDA	10 ≥ NCD > 4 250m > Dist. entre NCD ≥ 100m	MODERADA

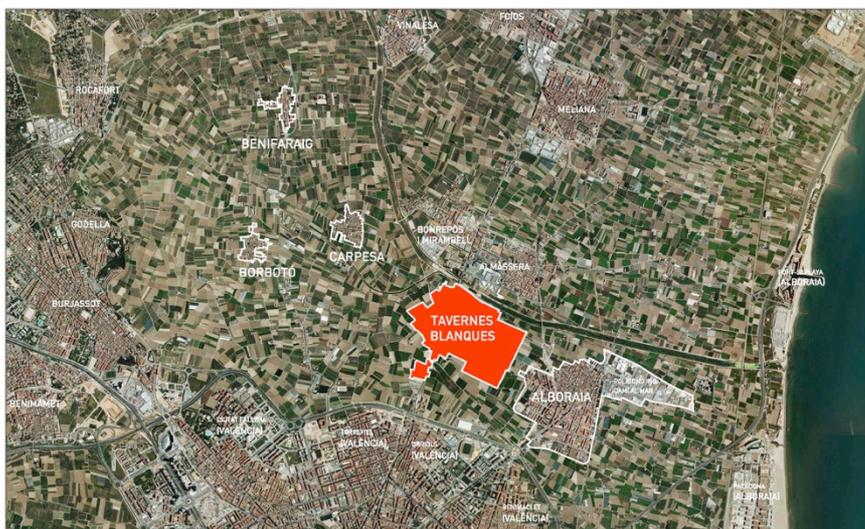
7. VISIBILIDAD		
Tejido Urbano Existente		
Parámetro	Cuantificación	Grado
CVL	5	
CVM	4	
CVC	5	
CVP	24,30	
Condiciones que se cumplen	$25 \geq CVP \geq 15$	MODERADA

8. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA				
Frente Urbano	A1		A2	
Parámetro	Cuantificación		Cuantificación	Grado
H1	429,72 u <sup>2</sup>	53,67%	653,05 u <sup>2</sup>	37,63%
H2	164,83 u <sup>2</sup>	20,59%	1.069,20 u <sup>2</sup>	61,60%
H3	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%
H4	206,10 u <sup>2</sup>	25,74%	13,42 u <sup>2</sup>	0,77%
F1	262,49 u <sup>2</sup>	23,71%	1.289,02 u <sup>2</sup>	70,16%
F2	106,08 u <sup>2</sup>	9,58%	235,96 u <sup>2</sup>	12,84%
F3	148,73 u <sup>2</sup>	13,43%	210,65 u <sup>2</sup>	11,47%
F4	589,82 u <sup>2</sup>	53,28%	101,55 u <sup>2</sup>	5,53%
VHR	> 50%		< 50%	
Condiciones que se cumplen	H1 > 50% VHR > 50%		H2+H3 > 50% VHR < 50%	REDUCIDA
MODERADA				
Frente Urbano	A3.1		A3.2	
Parámetro	Cuantificación		Cuantificación	Grado
H1	304,95 u <sup>2</sup>	19,10%	758,40 u <sup>2</sup>	38,99%
H2	1.272,83 u <sup>2</sup>	79,72%	1.164,71 u <sup>2</sup>	59,88%
H3	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%	0,00 u <sup>2</sup>	0,00%
H4	18,81 u <sup>2</sup>	1,18%	22,12 u <sup>2</sup>	1,14%
F1	1.442,32 u <sup>2</sup>	89,00%	966,01 u <sup>2</sup>	49,93%
F2	16,05 u <sup>2</sup>	0,99%	358,84 u <sup>2</sup>	18,55%
F3	136,98 u <sup>2</sup>	8,45%	557,94 u <sup>2</sup>	28,84%
F4	25,22 u <sup>2</sup>	1,56%	51,87 u <sup>2</sup>	2,68%
VHR	< 50%		< 50%	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50% VHR < 50%		H2+H3 > 50% VHR < 50%	REDUCIDA
REDUCIDA				
Frente Urbano	A4			
Parámetro	Cuantificación			Grado
H1	87,05%			
H2	10,72%			
H3	0,00%			
H4	2,23%			
F1	24,50%			
F2	0,00%			
F3	1,15%			
F4	74,35%			
VHR	< 50%			
Condiciones que se cumplen	H1 > 50% VHR < 50%			MODERADA



## 8.4 TAVERNES BLANQUES

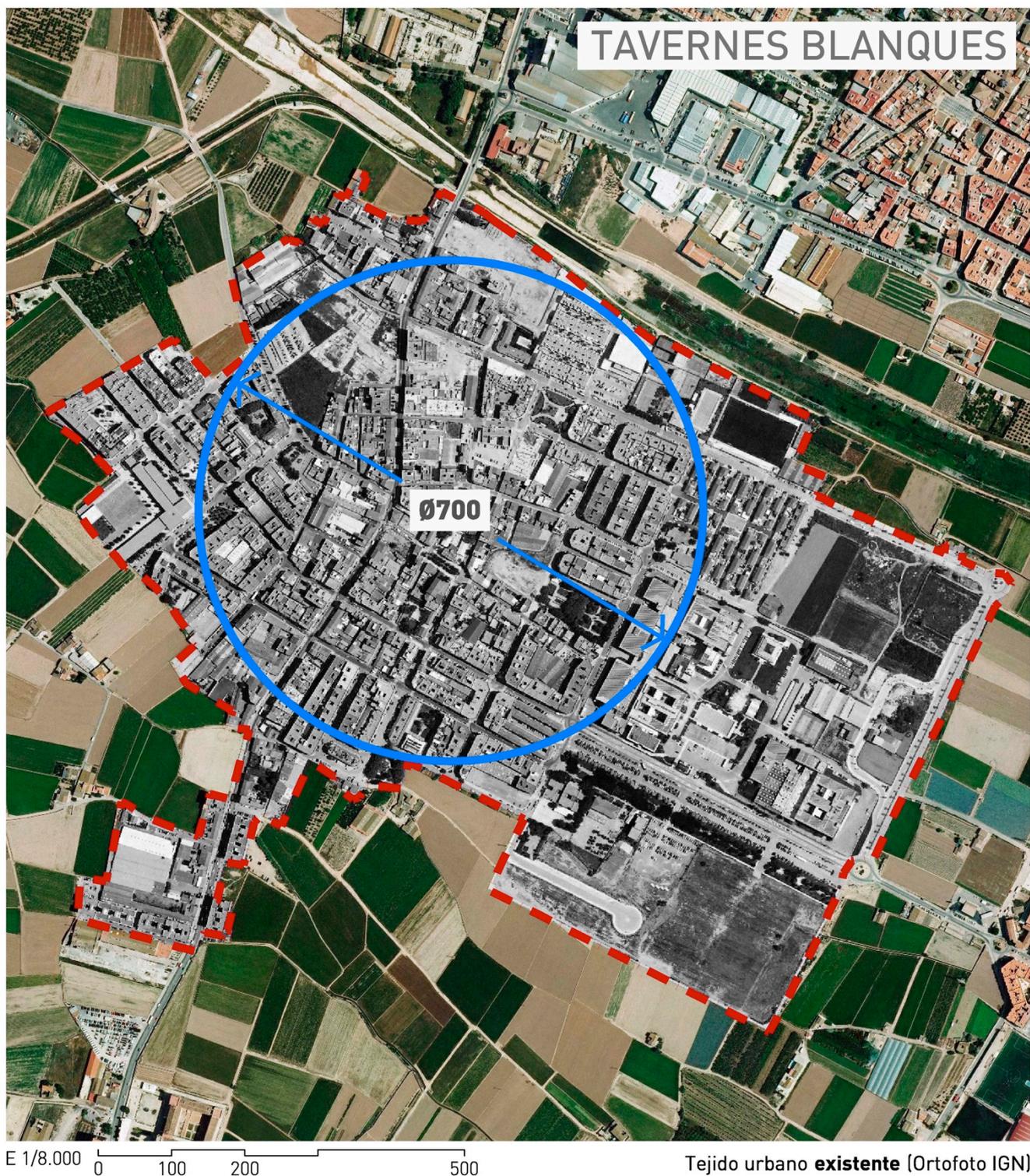
**Encuadre territorial  
en el Norte del AMV**  
Fuente: Elaboración propia a partir  
de datos del PNOA-IGN 2010



**Foto aérea Sur de Tavernes  
Blanques**  
Fuente: Bing Maps 2013

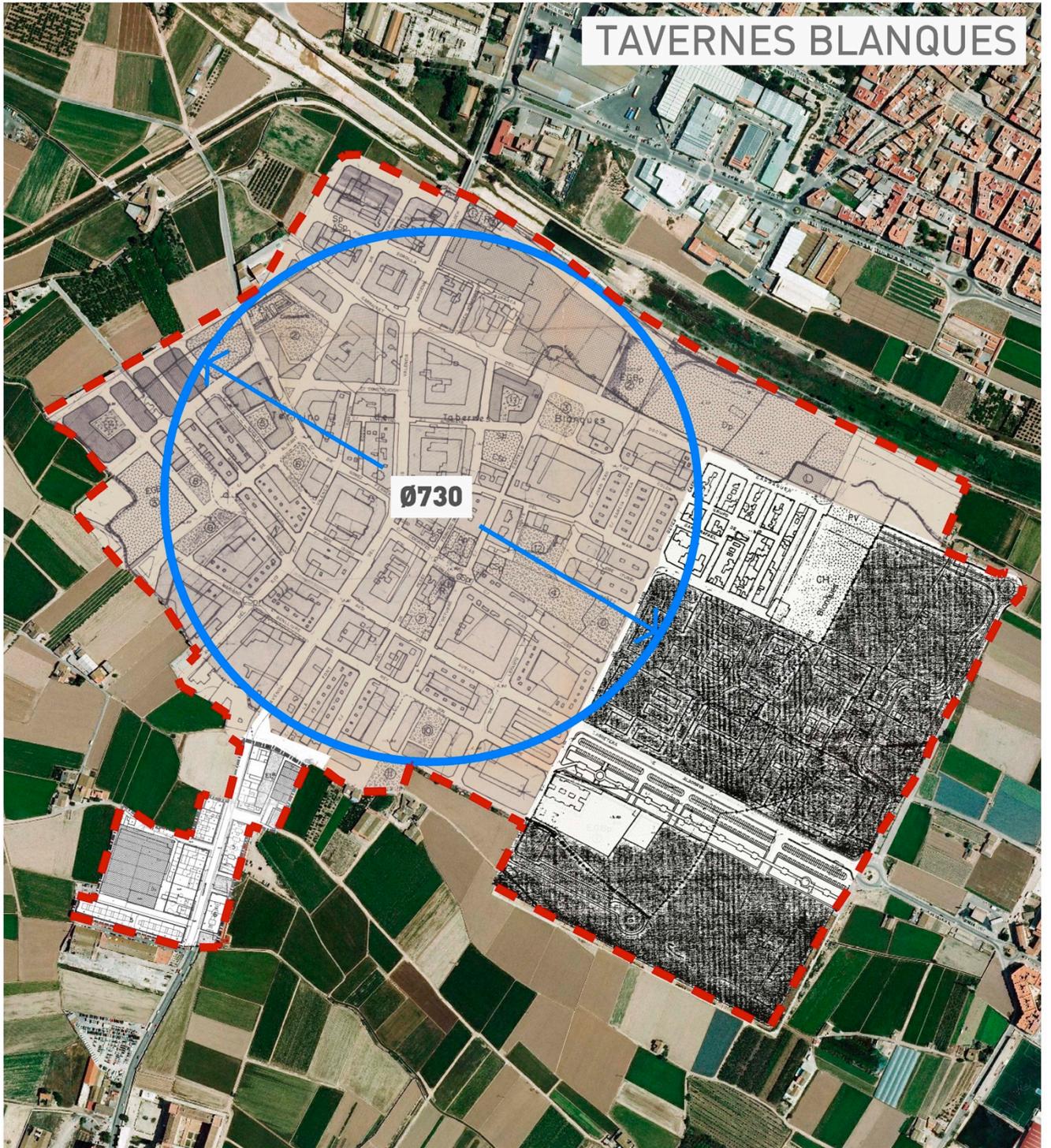


### 8.4.1 Interpenetración campo-ciudad



#### INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	844.834m <sup>2</sup>		<b>MODERADA</b>
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	5.377m	CIAU > 500m	
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	700m	ICAU2 > 2,00	
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	2,20		



**TAVERNES BLANQUES**

**Ø730**

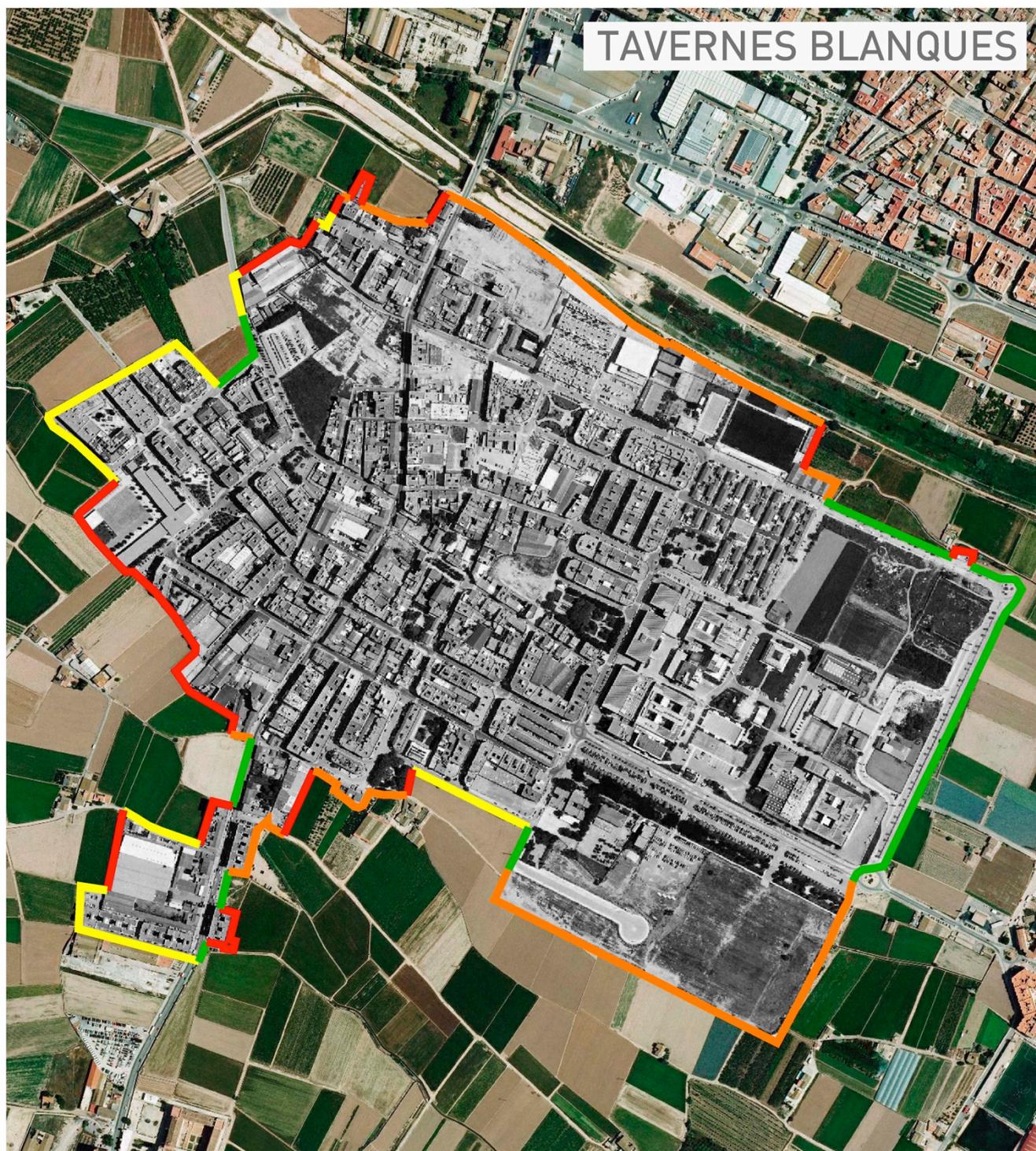
E 1/8.000 0 100 200 500

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD**

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	871.904m <sup>2</sup>		
 Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	4.921m	CIAU > 500m	<b>MODERADA</b>
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	730m	ICAU2 > 2,00	
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	2,08		

### 8.4.2 Transitabilidad peatonal

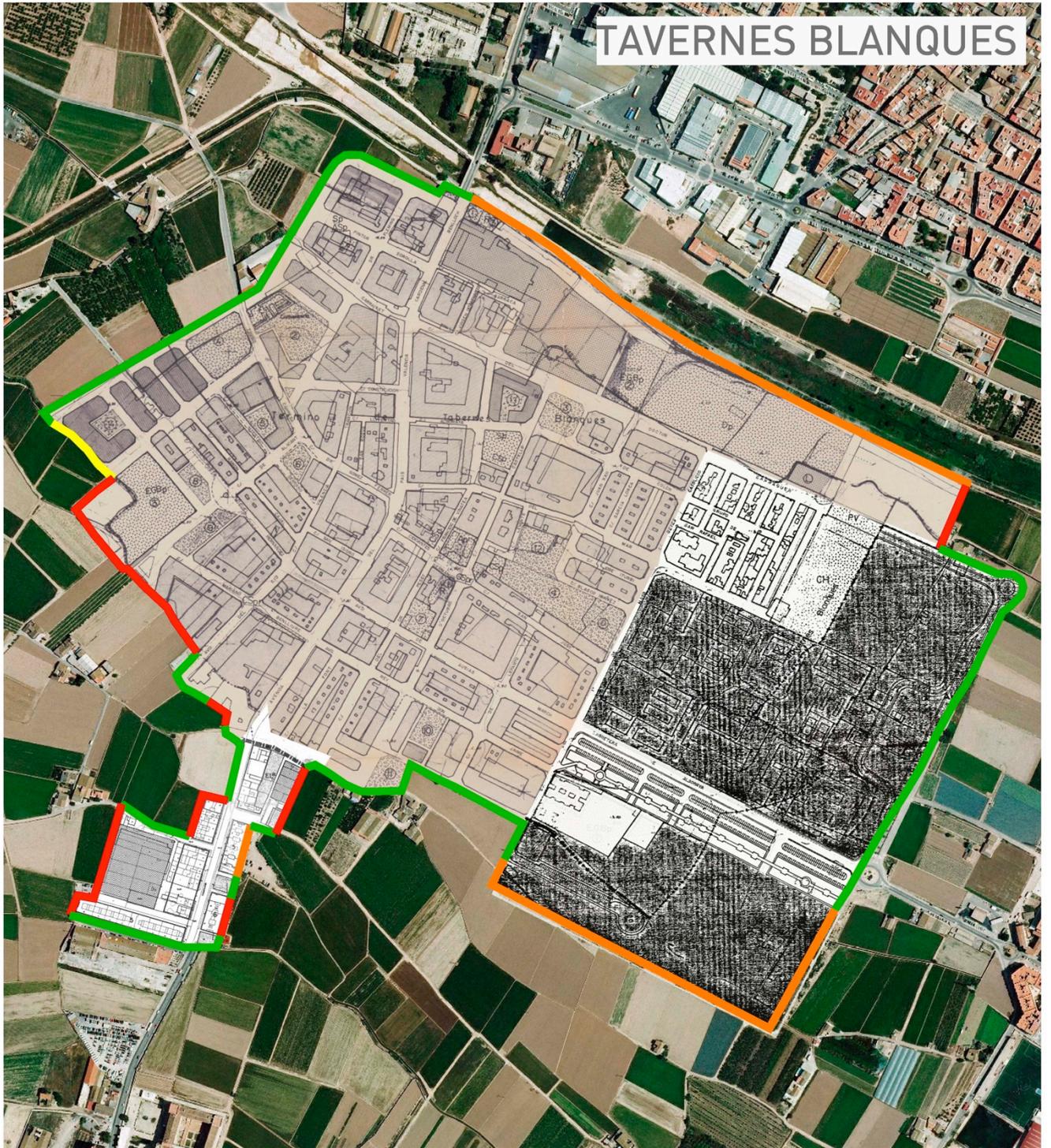


E 1/8.000 0 100 200 500

Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

#### TRANSITABILIDAD PEATONAL

Perímetro Transitado Formal grado 1: <b>PTF1</b>	20,5%	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2+PTI) < 75% PNT < 50%	<b>MODERADA</b>
Perímetro Transitado Formal grado 2: <b>PTF2</b>	19,8%		
Perímetro Transitado Informal no urbanizado : <b>PTI</b>	34,2%		
Perímetro No Transitado: <b>PNT</b>	25,6%		



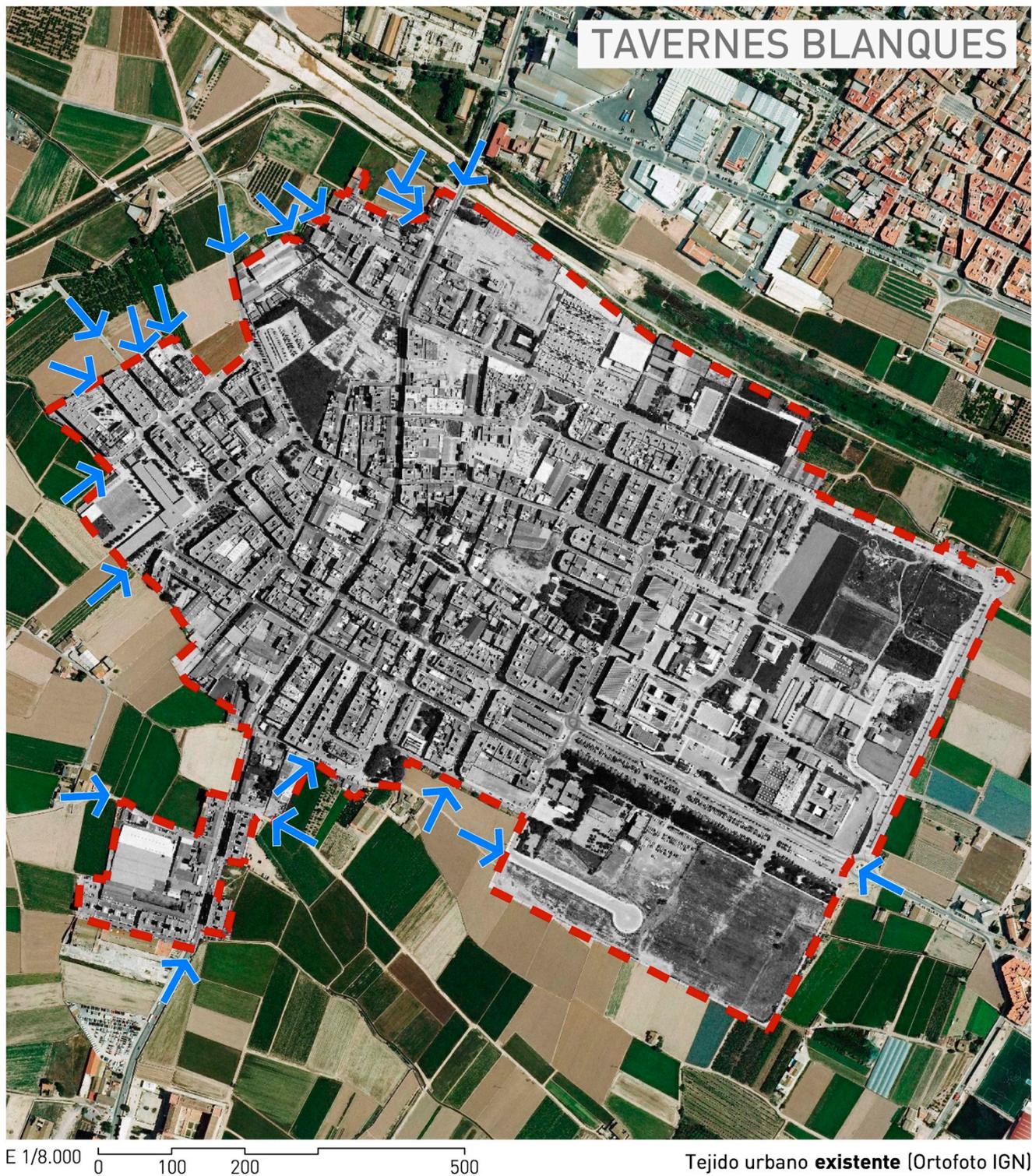
E 1/8.000 0 100 200 500

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

TRANSITABILIDAD PEATONAL

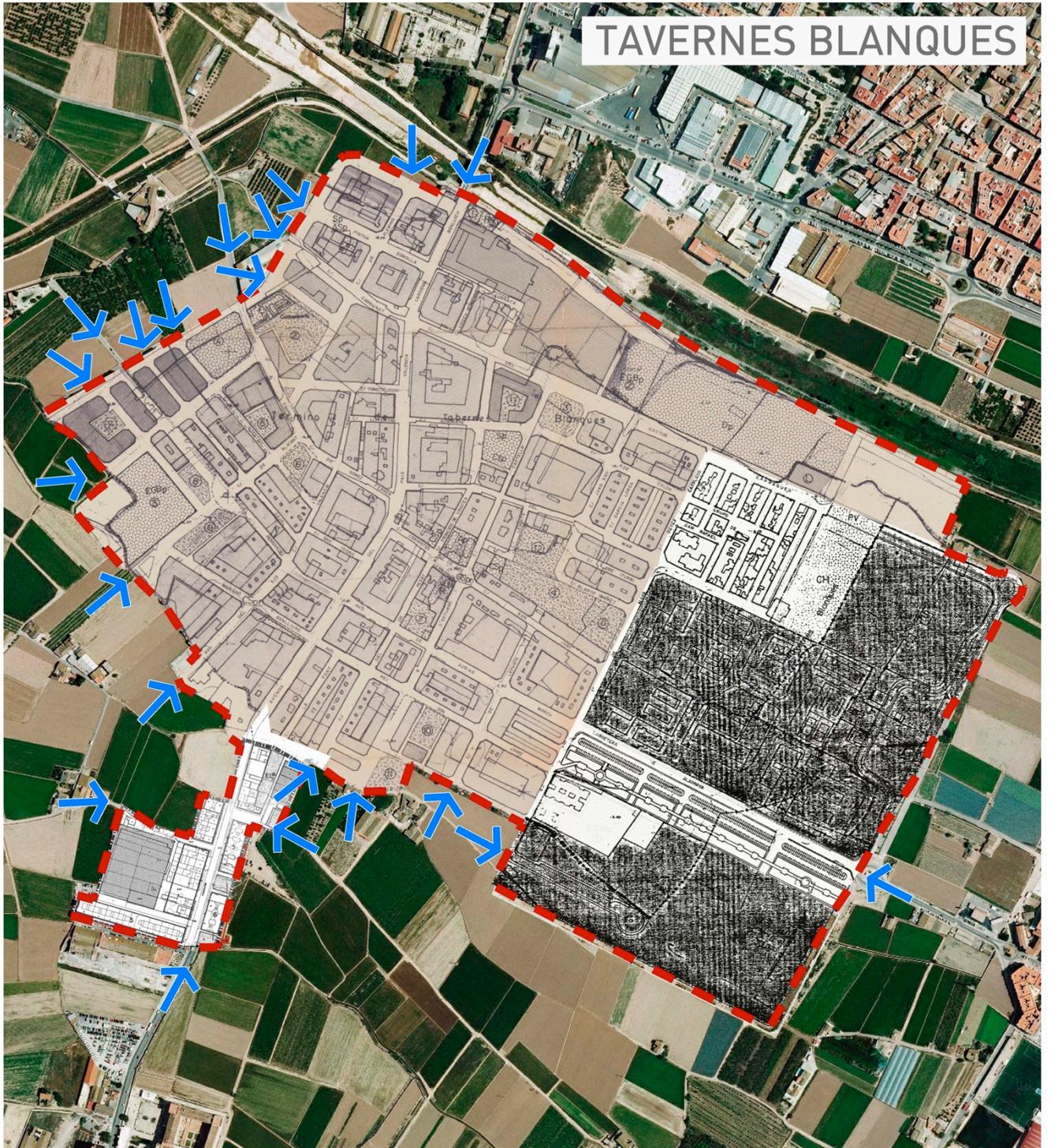
Perímetro Transitible Formal grado 1: <b>PTF1</b>	<span style="color: green;">█</span>	49,0%	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2+PTI) > 75% PNT < 50%	<b>MODERADA</b>
Perímetro Transitible Formal grado 2: <b>PTF2</b>	<span style="color: yellow;">█</span>	2,3%		
Perímetro Transitible Informal no urbanizado: <b>PTI</b>	<span style="color: orange;">█</span>	30,3%		
Perímetro No Transitible: <b>PNT</b>	<span style="color: red;">█</span>	18,4%		

8.4.3 Permeabilidad



PERMEABILIDAD

<p>Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  5.377m</p> <p>Aperturas Viarias: <b>ApV</b>  16</p>	<p><math>ApVC/Km = 3 &lt; 8</math></p>	<p><b>REDUCIDA</b></p>
--	--	------------------------

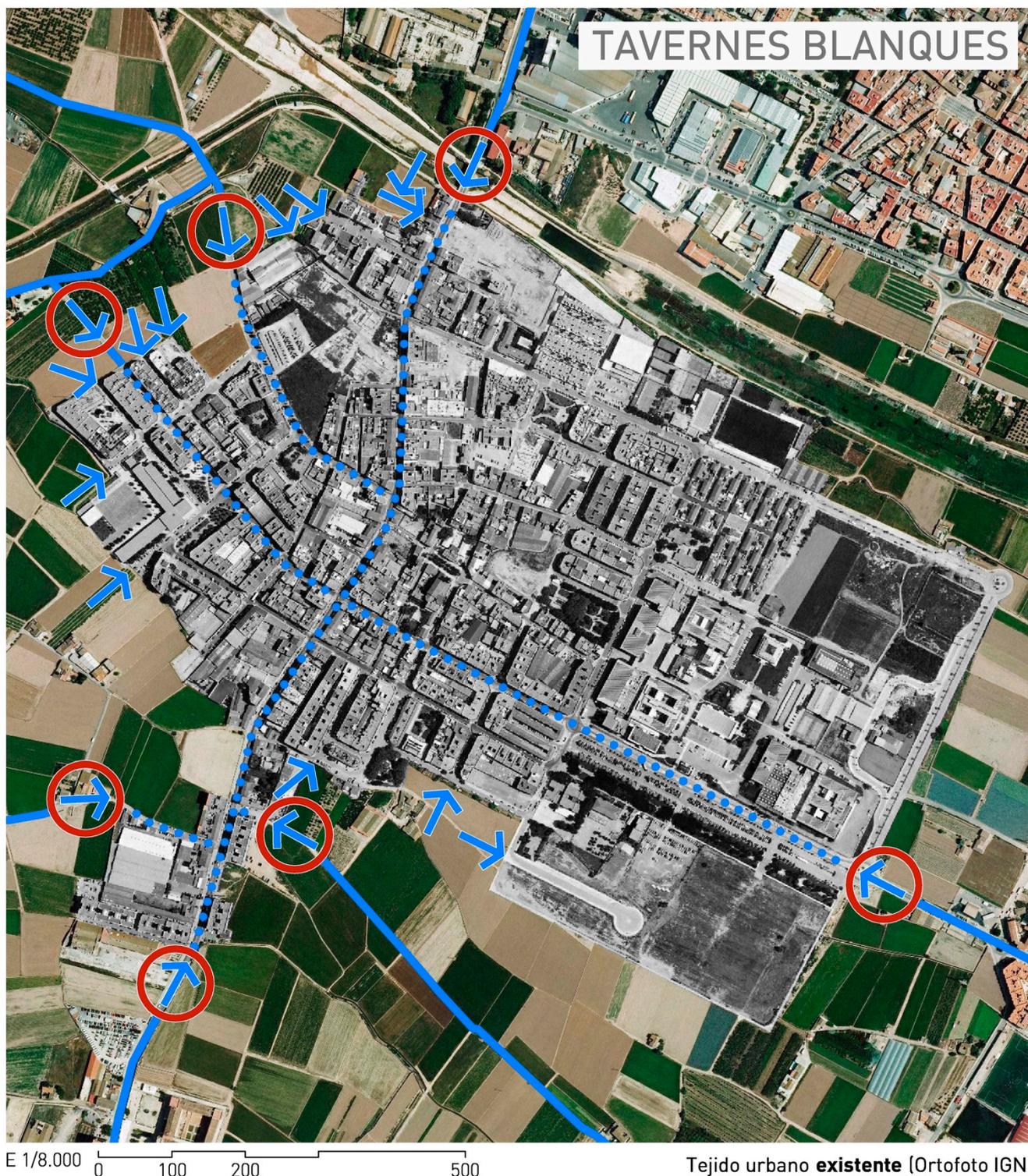


E 1/8.000 0 100 200 500 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

PERMEABILIDAD

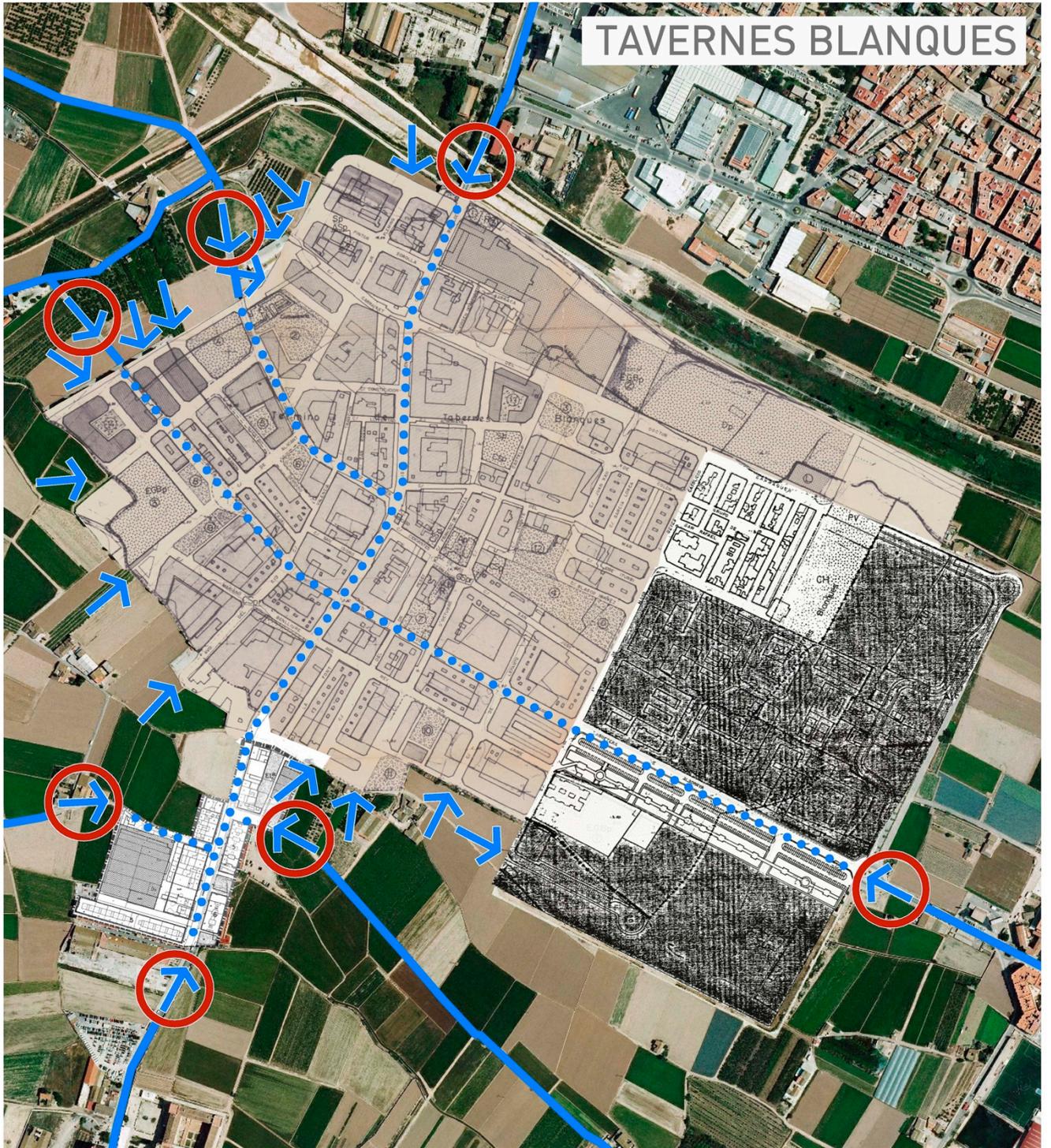
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  4.921m	ApVC/Km= 3,7 < 8	<b>REDUCIDA</b>
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>  18		

### 8.4.4 Conectividad campo-ciudad



#### CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD

Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		16		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		7	$50 \geq \%ApVC = 43,8 \geq 25$	<b>MODERADA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				



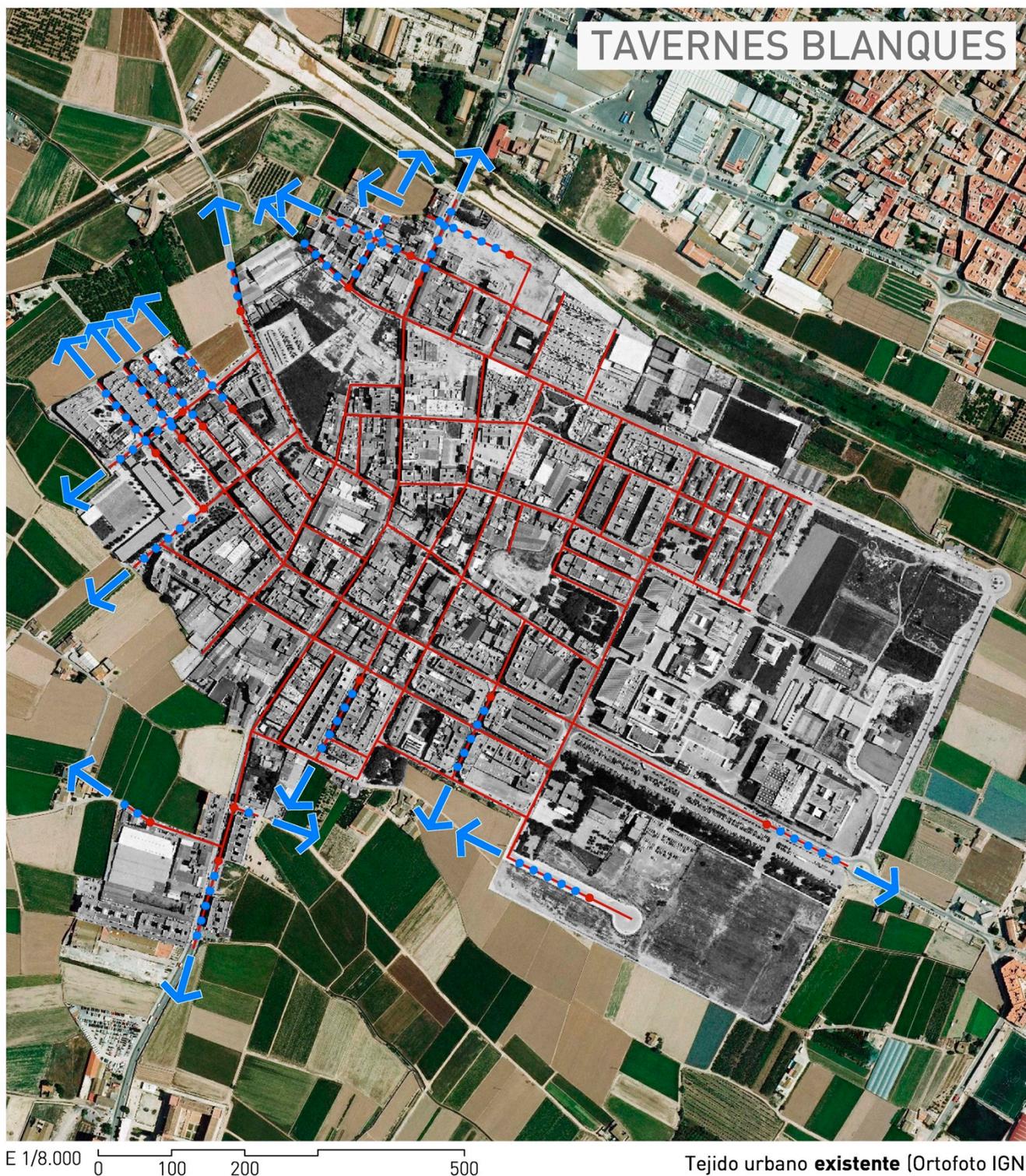
E 1/8.000 0 100 200 500

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD

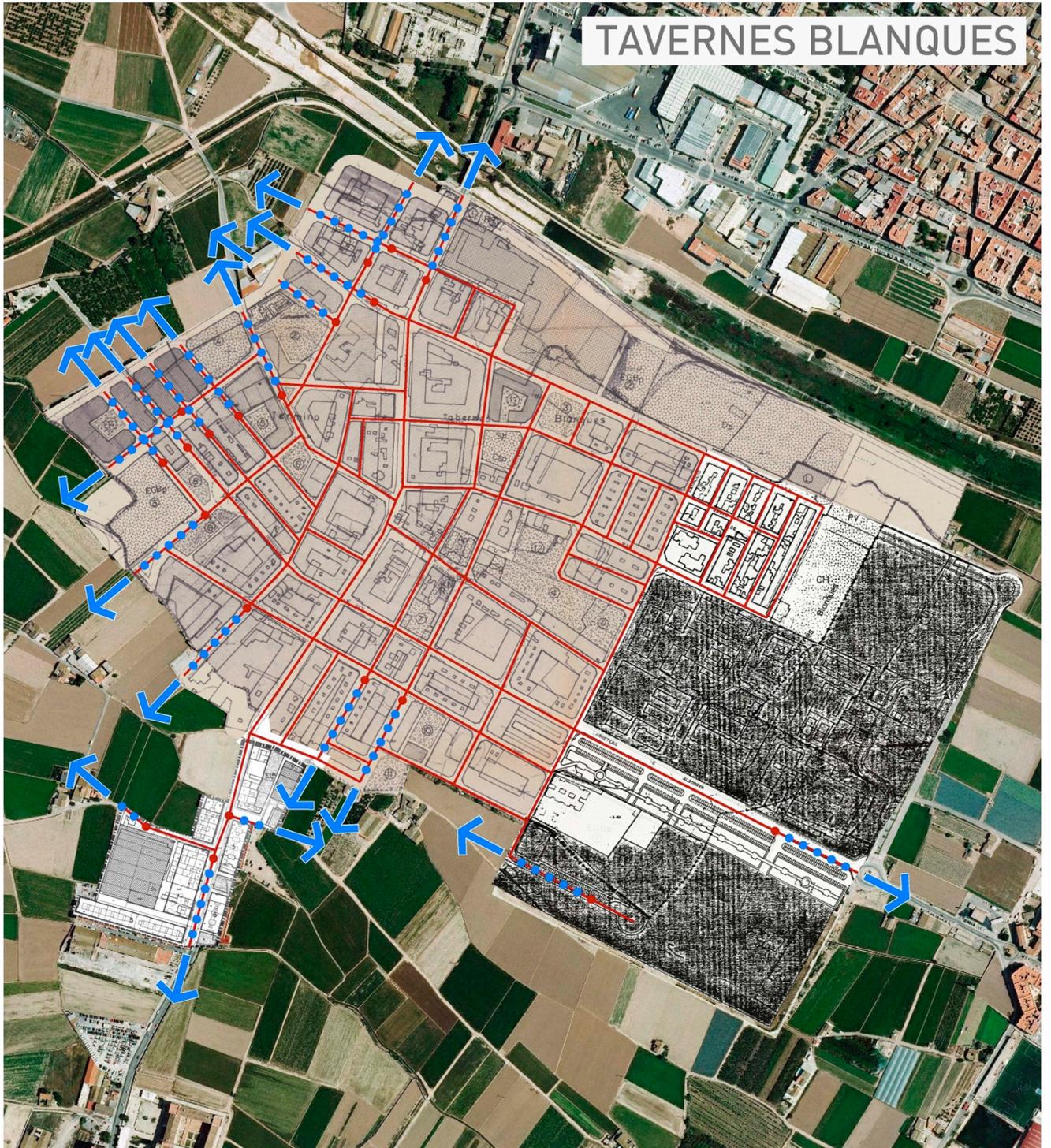
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		18		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		7	$50 \geq \%ApVC = 38,9 \geq 25$	<b>MODERADA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				

8.4.5 Relación visual



RELACIÓN VISUAL

Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b>		12.730m	%RFV = 13,4 < 25	<b>REDUCIDA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b>		1.704m		



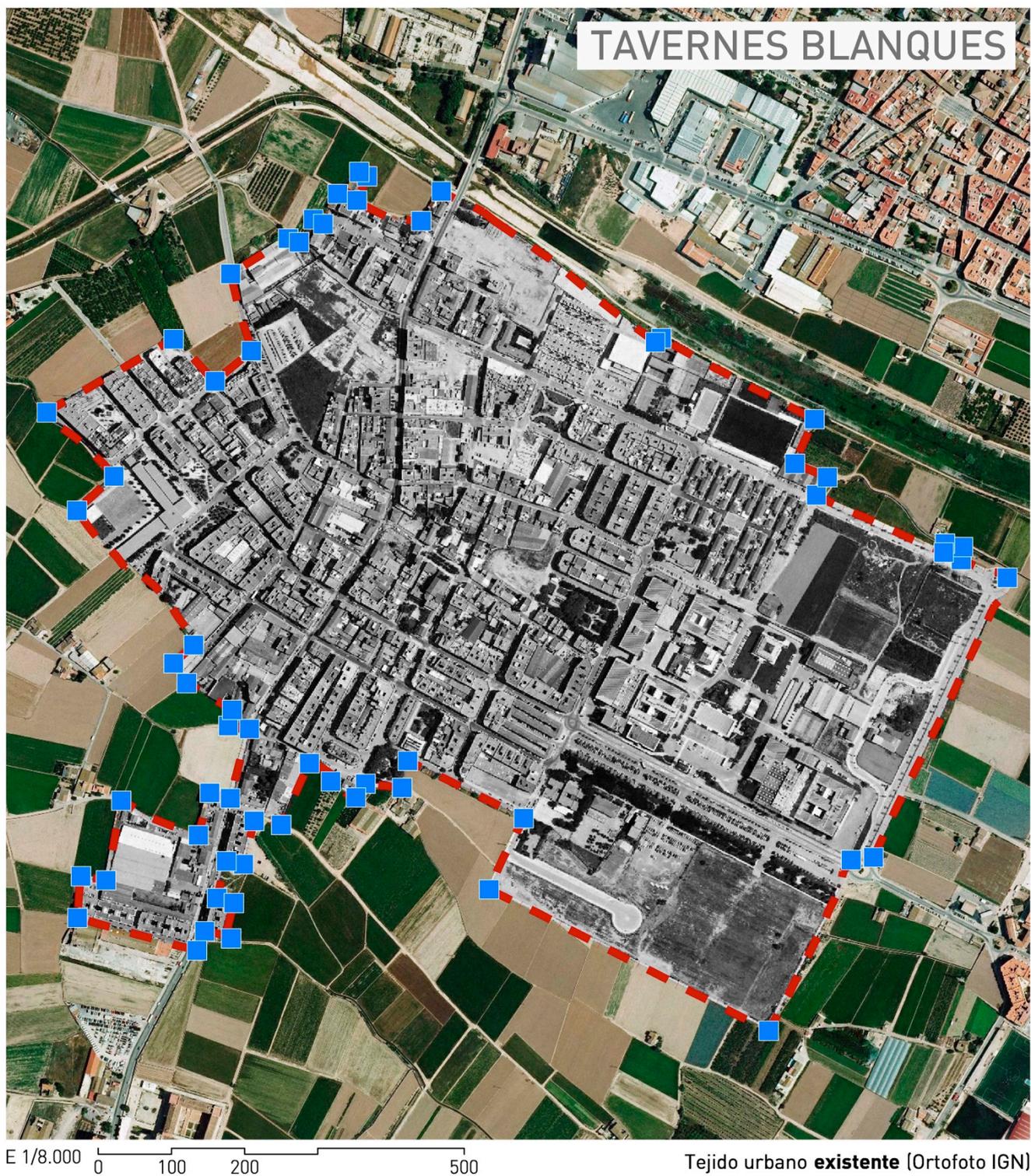
E 1/8.000 0 100 200 500

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

RELACIÓN VISUAL

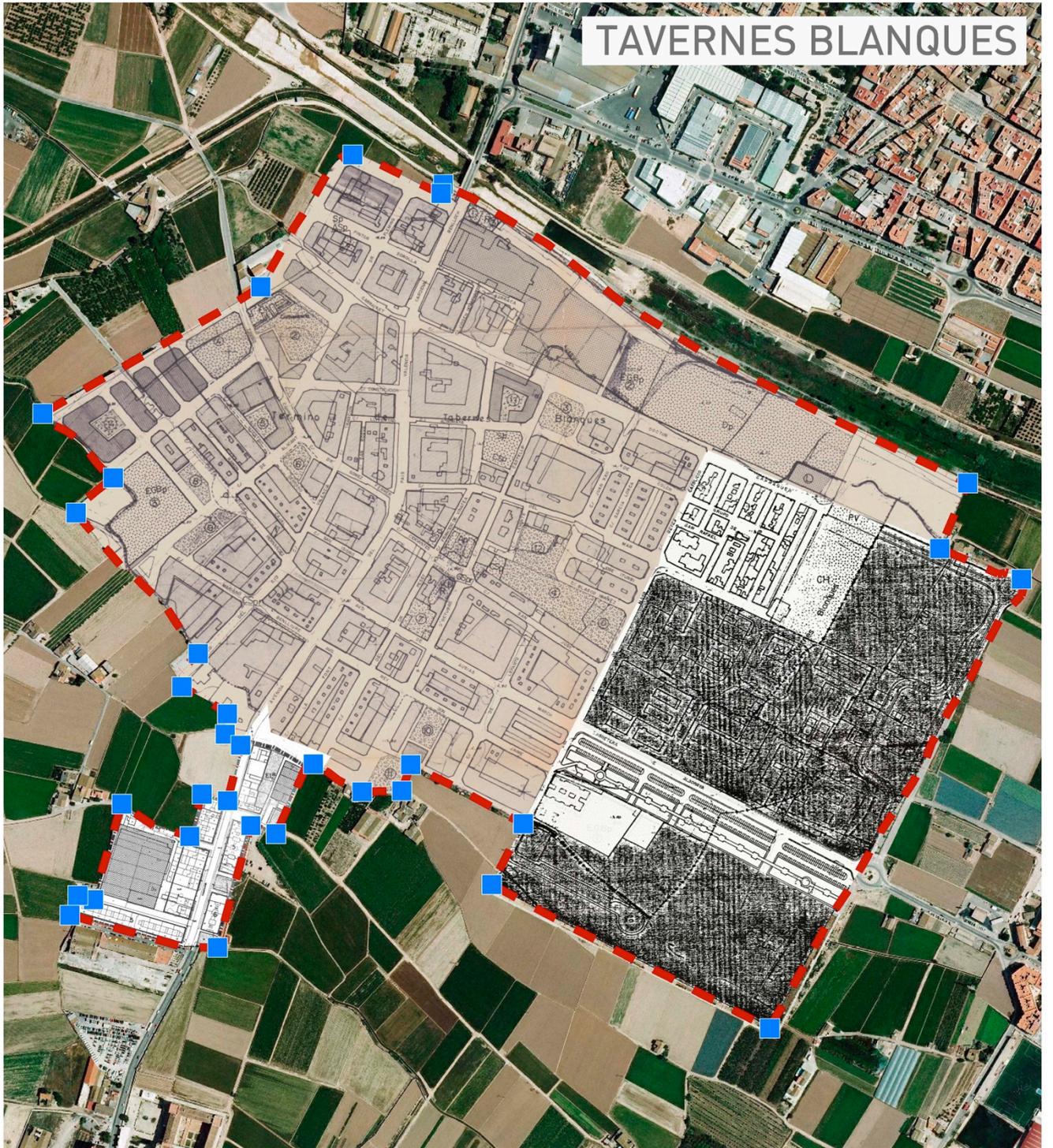
Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b> <span style="color: red;">—</span>	13.070m	%RFV = 16,9 < 25	<b>REDUCIDA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b> <span style="color: blue;">••••→</span>	2.205m		

8.4.6 Nitidez geométrica



NITIDEZ GEOMÉTRICA

Perímetro área Urbana: <b>PU</b> <span style="color: red;">— —</span> 5.377m	$NCD/Km = 11,3 > 10$	<b>REDUCIDA</b>
Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b> <span style="color: blue;">■</span> 61		



**TAVERNES BLANQUES**

E 1/8.000 0 100 200 500

Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**NITIDEZ GEOMÉTRICA**

Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  4.921m	$10 \geq \text{NCD}/\text{Km} = 6,5 > 4$	<b>MODERADA</b>
Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b>  32		

## 8.4.7 Visibilidad



Análisis visual desde los principales recorridos escénicos, a partir de las cuencas visuales obtenidas a distancia larga (CVL: 1000m), media (CVM: 500m) y corta (CVC: 200m).

**Cuencas Visuales TAVERNES BL.\_A2 (Acceso Este)**

CVL2.1\_1000m

20-09-2015 11:58



CVL2.2\_1000m

20-09-2015 12:04



CVM2\_500m

20-09-2015 11:50



CVC2\_200m

13-09-2015 12:27



CVC2\_200m Panorámica



Cuencas Visuales TAVERNES BL.\_A3 (Acceso Sur)

CVL3.1\_1000m 15-09-2015 17:38



CVL3.2\_1000m 15-09-2015 17:57



CVL3.3\_1000m 15-09-2015 18:00



CVM3.1\_500m 15-09-2015 17:43



CVC3\_200m 15-09-2015 17:47



CVM3.2\_500m 15-09-2015 17:52



CVC3\_200m Panorámica



**Cuencas Visuales TAVERNES BL.\_A4 (Acceso Oeste)**

**CVL4.1\_1000m**

15-09-2015 18:10



**CVL4.2\_1000m**

15-09-2015 18:28



**CVL4.3\_1000m**

15-09-2015 18:16



**CVM4\_500m**

15-09-2015 18:20



**CVC4\_200m**

15-09-2015 18:22



**CVC3.1\_200m Panorámica**

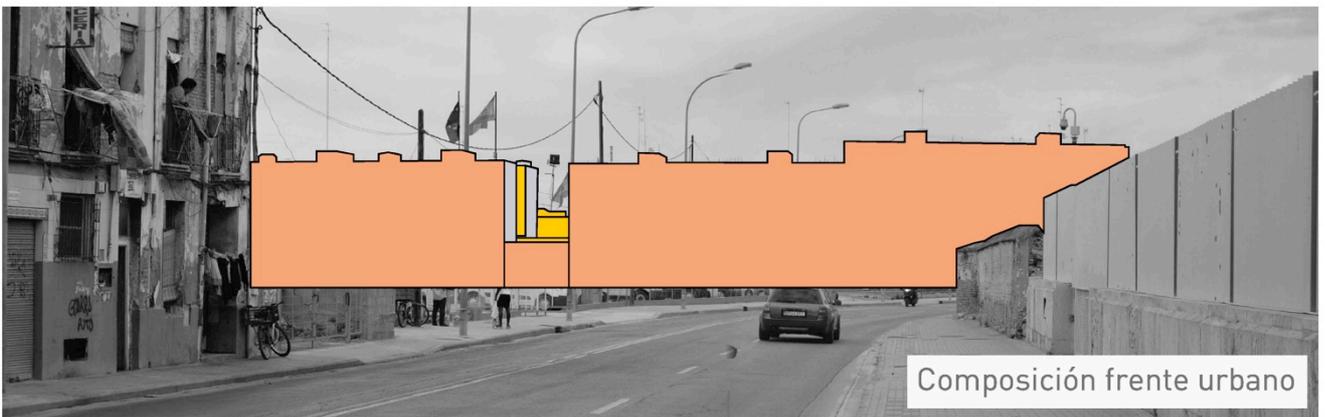
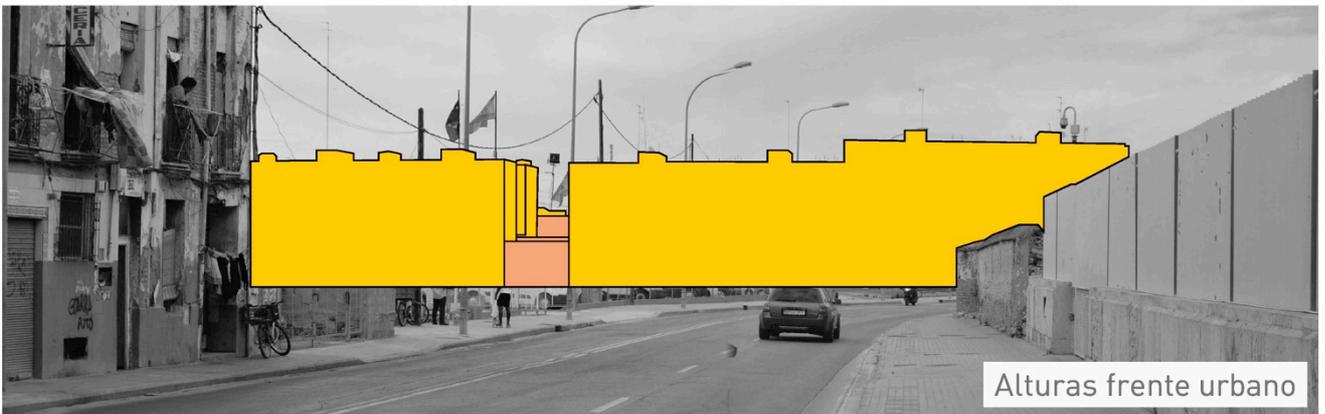


8.4.8 Integración paisajística



INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
88,10% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	61,56% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	0
11,90% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	0,41% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	1,43% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
0,00% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	36,60% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen		<b>H1 &gt; 75%</b> <b>VHR &lt; 50%</b>
		<b>MODERADA</b>



**INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA**

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
3,73% H1: 1 a 3 alturas	96,26% F1: frente fachada	0
96,27% H2: 4 a 6 alturas	1,87% F2: trasera edificación	
0,00% H3: + de 6 alturas	1,87% F3: medianera	
0,00% H4: hito relevante	0,00% F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



**INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA**

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
59,88% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	46,32% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	< 50%
39,77% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	32,49% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	18,36% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
0,60% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	2,83% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	F2+F3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



## 8.4.9 Cuadro resumen de parámetros

Núcleo Urbano: **TAVERNES BLANQUES.**

Municipio: TAVERNES BLANQUES. Nº hab. (INE 2014): 9288 hab.

0. DIMENSIÓN	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Tavernes Blanques	
Superficie	844.834 m <sup>2</sup> s		871.904 m <sup>2</sup> s	
Perímetro	5.377 ml		4.921 ml	
1. INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Tavernes Blanques	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
CIAU	700 m		730 m	
ICAU2	2,20		2,08	
Condiciones que se cumplen	CIAU > 500m ICAU2 > 2,00	MODERADA	CIAU > 500m ICAU2 > 2,00	MODERADA
2. TRANSITABILIDAD PEATONAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Tavernes Blanques	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
PTF1	1.102,76 m	20,5%	2.412,15 m	49,0%
PTF2	1.062,70 m	19,8%	112,59 m	2,3%
PTI	1.836,81 m	34,2%	1.493,10 m	30,3%
PNT	1.375,1586 m	25,6%	903,23 m	18,4%
Condiciones que se cumplen	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2 + PTI) < 75% PNT < 50%	MODERADA	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2 + PTI) > 75% PNT < 50%	MODERADA
3. PERMEABILIDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Tavernes Blanques	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApV	16	3,0 Apv/km	18	3,7 Apv/km
Condiciones que se cumplen	ApV/km < 8 Una por cada 336 ml perim.	REDUCIDA	ApV/km < 8 Una por cada 273 ml perim.	REDUCIDA
4. CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Tavernes Blanques	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApVC	7	43,8%	7	38,9%
Condiciones que se cumplen	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA	50 ≥ % ApVC ≥ 25	MODERADA
5. RELACIÓN VISUAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Tavernes Blanques	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
Longitud Sist. Viario	12.730 m		13.070 m	
RFV	1.704 m		13,4%	
Condiciones que se cumplen	%RFV < 25	REDUCIDA	%RFV < 25	REDUCIDA
6. NITIDEZ GEOMÉTRICA	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Tavernes Blanques	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
NCD	61	11,3 NCD/km	32	6,5 NCD/km
	Dist. entre NCD = 88 m		Dist. entre NCD = 154 m	
Condiciones que se cumplen	NCD/km > 10 Distancia entre NCD < 100m	REDUCIDA	10 ≥ NCD > 4 250m > Dist. entre NCD ≥ 100m	MODERADA

7. VISIBILIDAD		
Tejido Urbano Existente		
Parámetro	Cuantificación	Grado
CVL	6	
CVM	3	
CVC	3	
CVP	23,10	
Condiciones que se cumplen	$25 \geq CVP \geq 15$	MODERADA

8. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA				
Frente Urbano	A2		A3	
Parámetro	Cuantificación		Cuantificación	
		Grado		Grado
H1	88,10%		3,73%	
H2	11,90%		96,27%	
H3	0,00%		0,00%	
H4	0,00%		0,00%	
F1	61,56%		96,26%	
F2	0,41%		1,87%	
F3	1,43%		1,87%	
F4	36,60%		0,00%	
VHR	0,00		0,00	
Condiciones que se cumplen	$H1 > 75\%$ $VHR < 50\%$		$H2+H3 > 50\%$ $VHR < 50\%$	
		MODERADA		REDUCIDA
Frente Urbano	A4			
Parámetro	Cuantificación		Grado	
H1	59,88%			
H2	39,77%			
H3	0,00%			
H4	0,60%			
F1	46,32%			
F2	32,49%			
F3	18,36%			
F4	2,83%			
VHR	< 50%			
Condiciones que se cumplen	$F2+F3 > 50\%$ $VHR < 50\%$			
				REDUCIDA



## 8.5 ALBORAIÀ

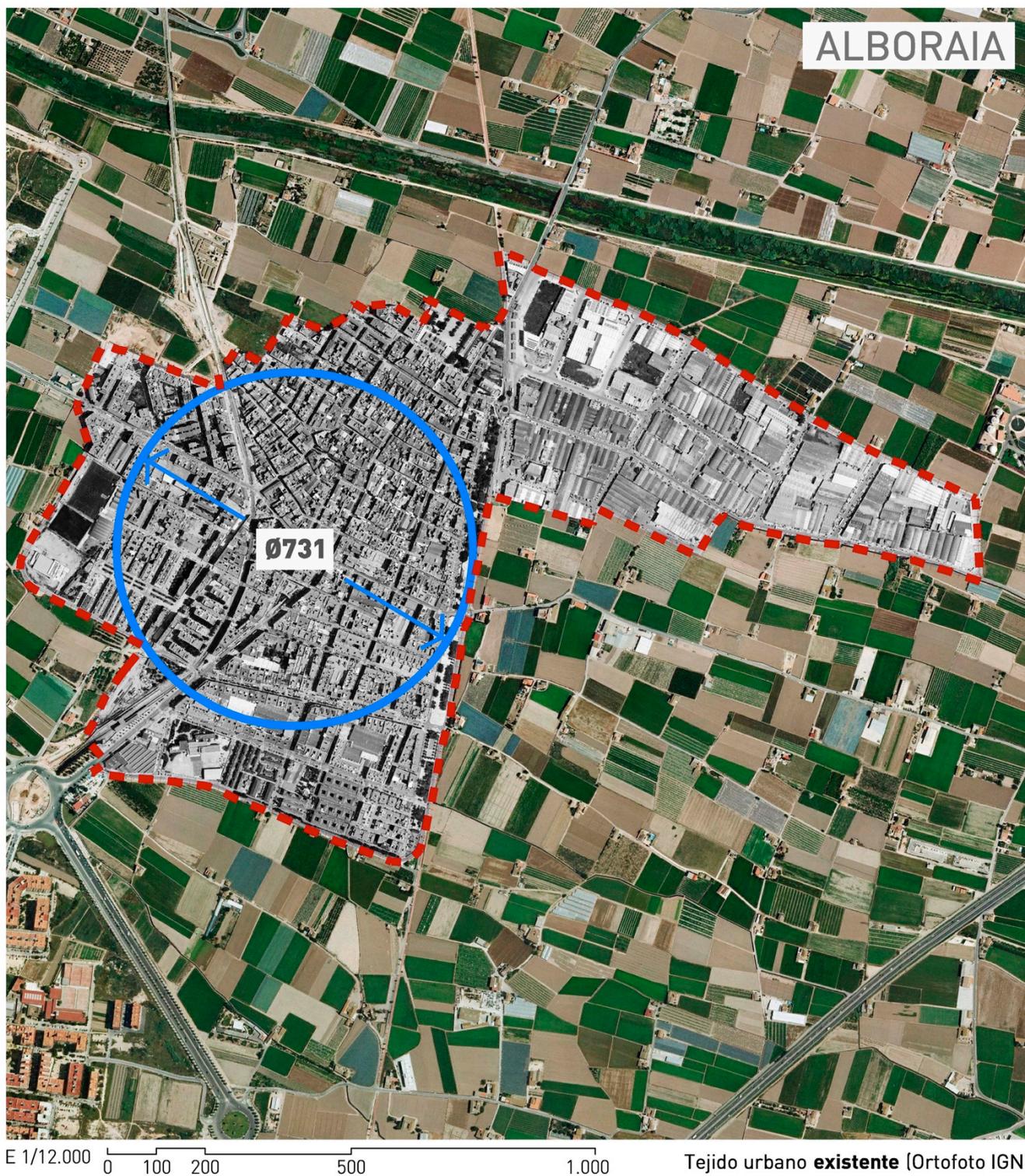
**Encuadre territorial  
en el Norte del AMV**  
Fuente: Elaboración propia a partir  
de datos del PNOA-IGN 2010



**Foto aérea Sur de Alboraià**  
Fuente: Bing Maps 2013

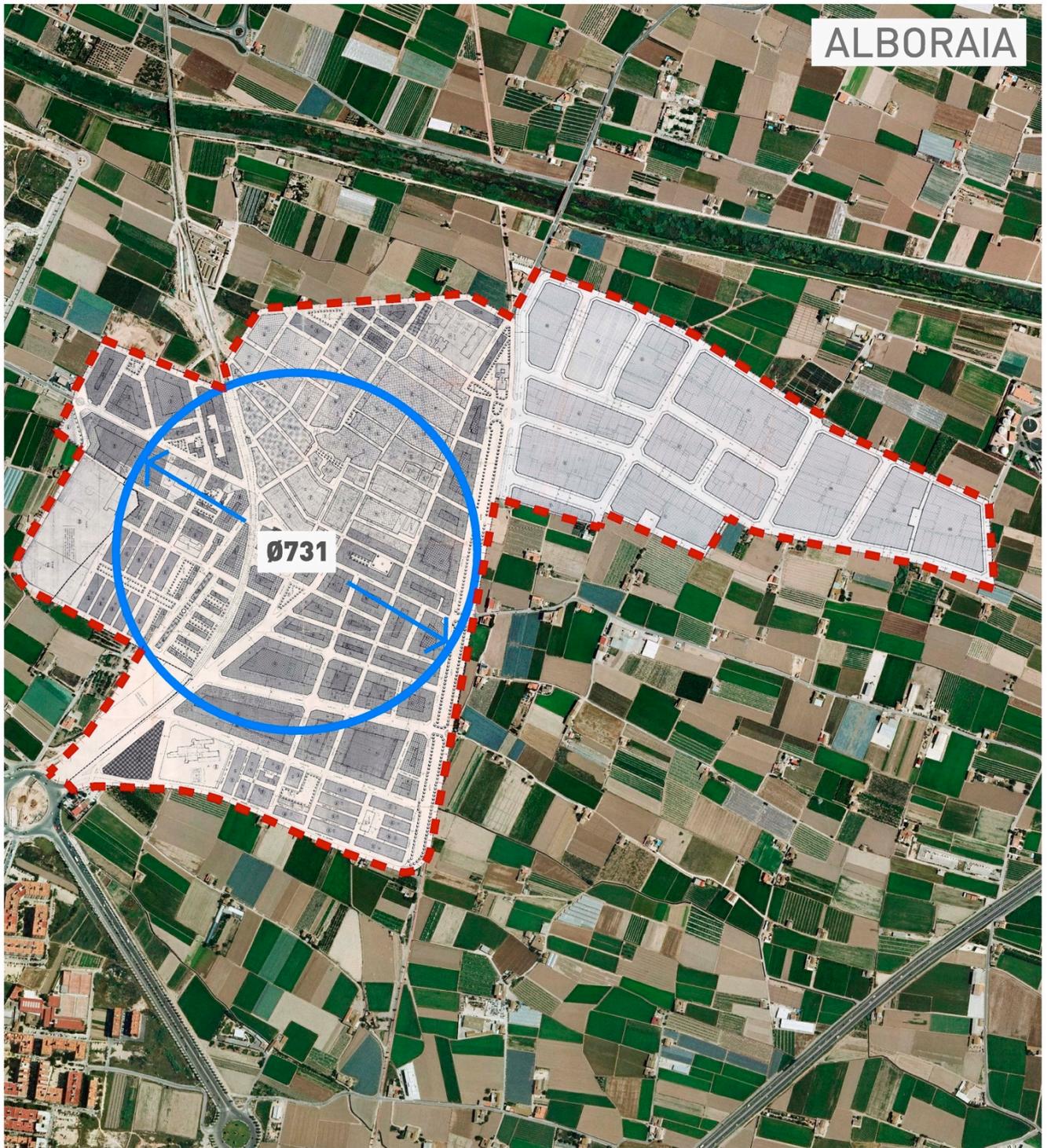


### 8.5.1 Interpenetración campo-ciudad



#### INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	1.121.861m <sup>2</sup>	<b>MODERADA</b>
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	6.283m	
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	731m	
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	2,67	
		CIAU > 500m ICAU2 > 2,00



ALBORAYA

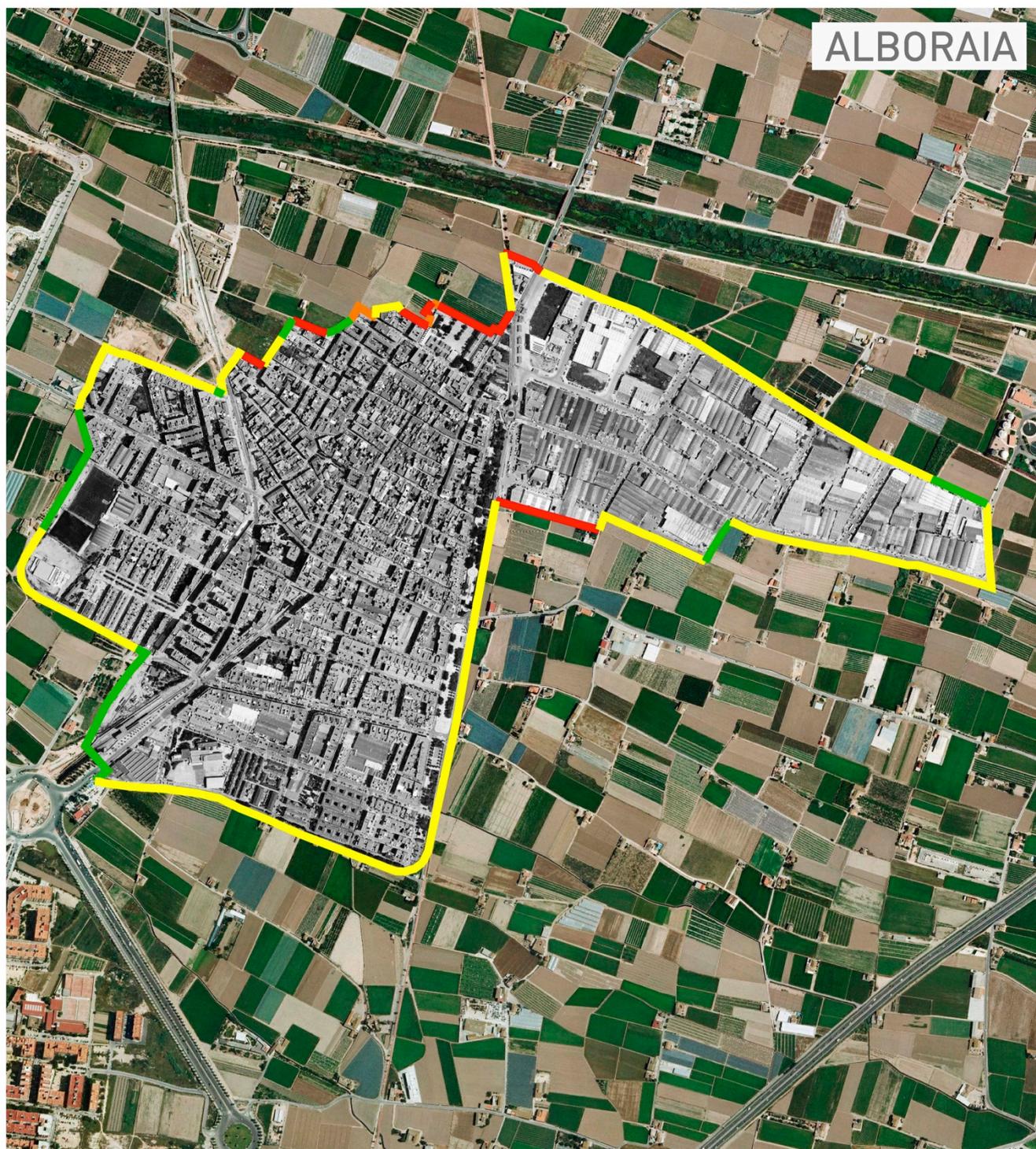
Ø731

E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD**

Superficie área Urbana: <b>SU</b>	1.164.578m <sup>2</sup>		
 Perímetro área Urbana: <b>PU</b>	6.212m	CIAU > 500m	<b>MODERADA</b>
Círculo Inscrito de un Área Urbana: <b>CIAU</b>	731m	ICAU2 > 2,00	
Índice de Contacto de un Área Urbana: <b>ICAU2</b>	2,77		

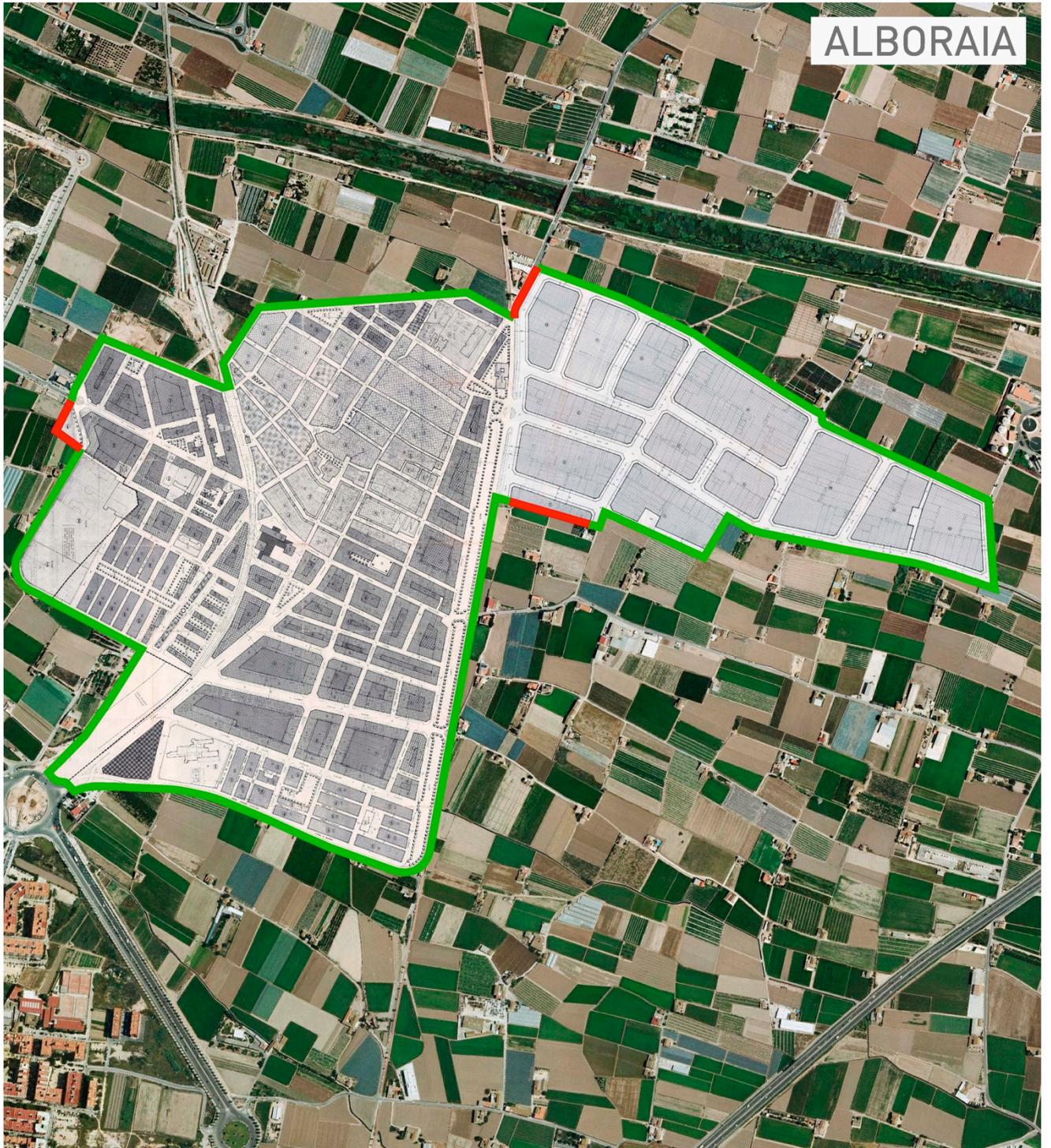
8.5.2 Transitabilidad



E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

TRANSITABILIDAD PEATONAL

Perímetro Transitado Formal grado 1: <b>PTF1</b>	15,3%	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2+PTI) > 75% PNT < 50%	<b>MODERADA</b>
Perímetro Transitado Formal grado 2: <b>PTF2</b>	71,2%		
Perímetro Transitado Informal no urbanizado : <b>PTI</b>	1,7%		
Perímetro No Transitado: <b>PNT</b>	11,8%		

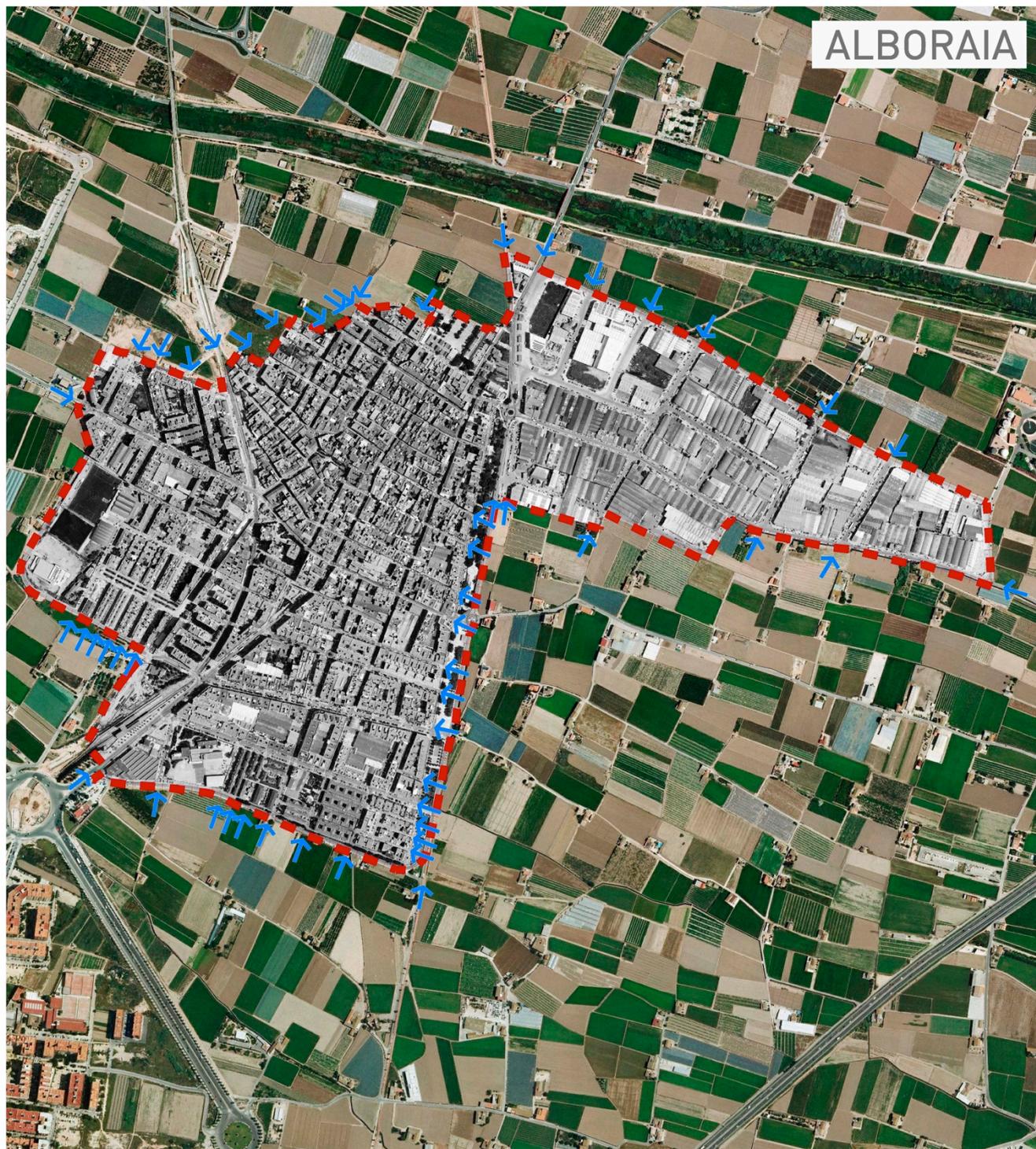


E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

TRANSITABILIDAD PEATONAL

Perímetro Transitable Formal grado 1: <b>PTF1</b>	93,4%	PTF1 > 50% (PTF1+PTF2+PTI) > 75% PNT < 50%	<b>ELEVADA</b>
Perímetro Transitable Formal grado 2: <b>PTF2</b>	0%		
Perímetro Transitable Informal no urbanizado : <b>PTI</b>	0%		
Perímetro No Transitable: <b>PNT</b>	6,6%		

8.5.3 Permeabilidad



E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

PERMEABILIDAD

Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  6.283m	$15 > ApVC/Km = 8,3 > 8$	<b>MODERADA</b>
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>  52		

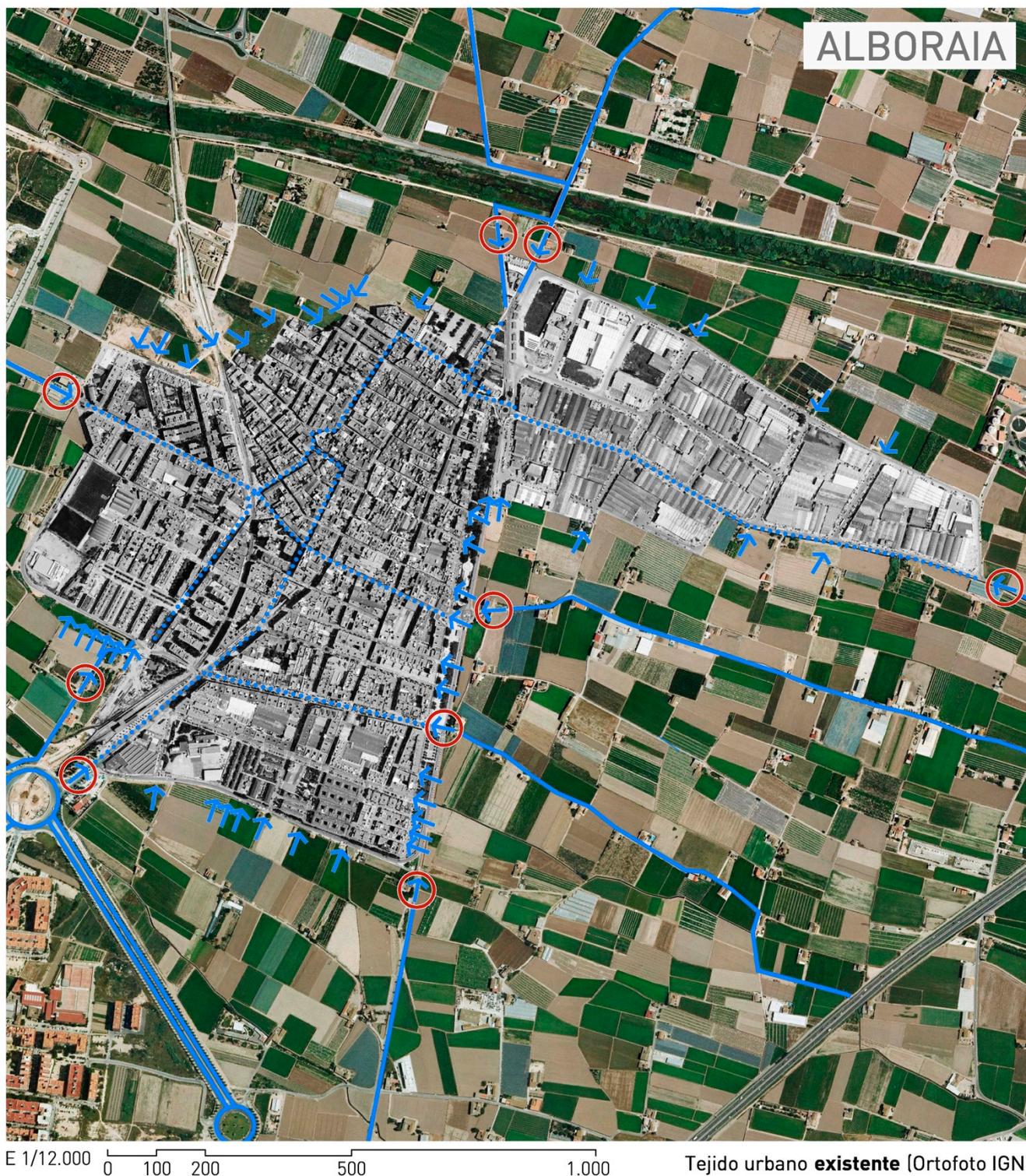


E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**PERMEABILIDAD**

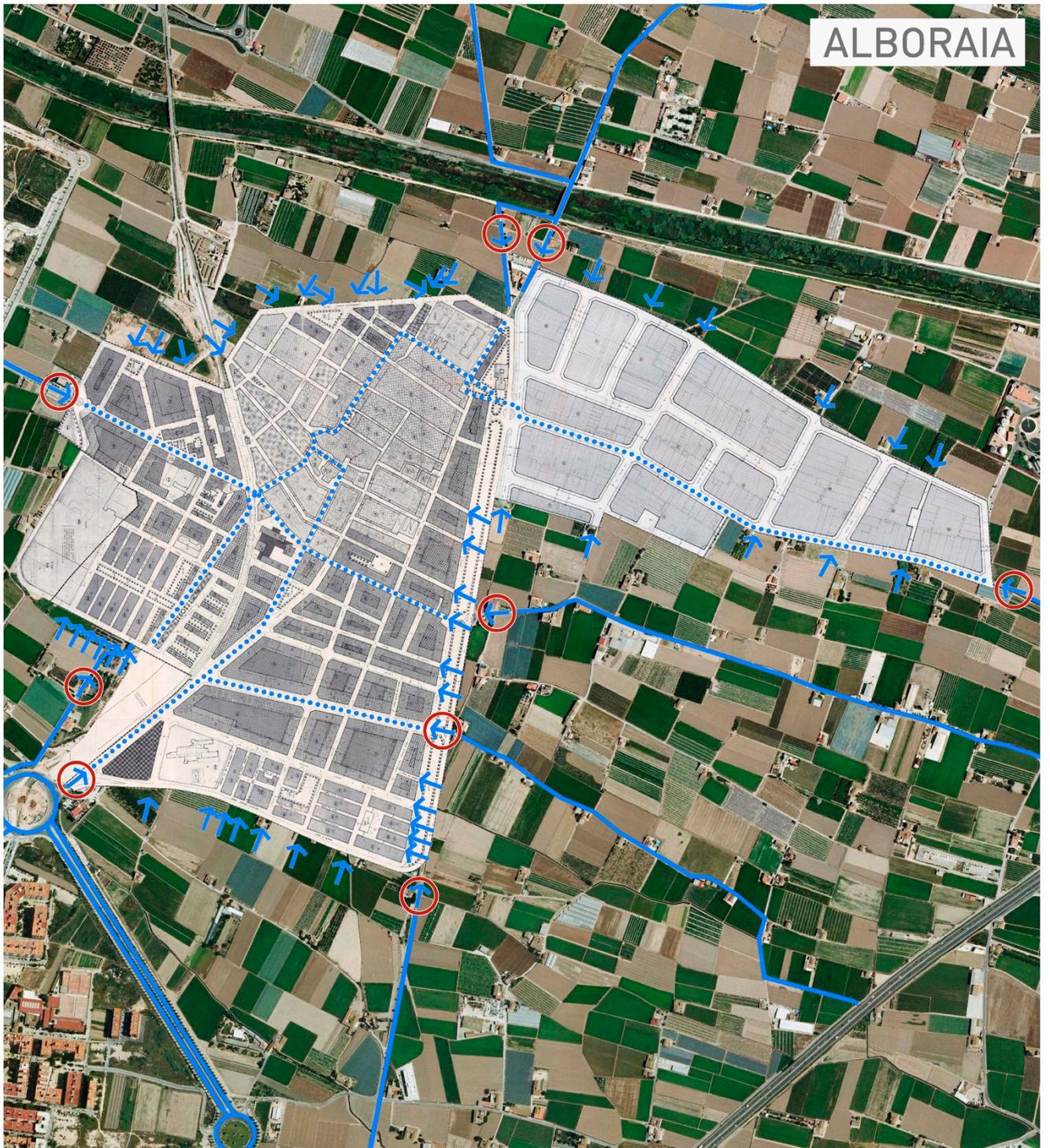
Perímetro área Urbana: <b>PU</b>  6.212m	$15 > ApVC/Km = 8,9 > 8$	<b>MODERADA</b>
Aperturas Viarias: <b>ApV</b>  55		

### 8.5.4 Conectividad campo-ciudad



#### CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD

Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		52		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		9	%ApVC = 17,3 < 25	<b>REDUCIDA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				

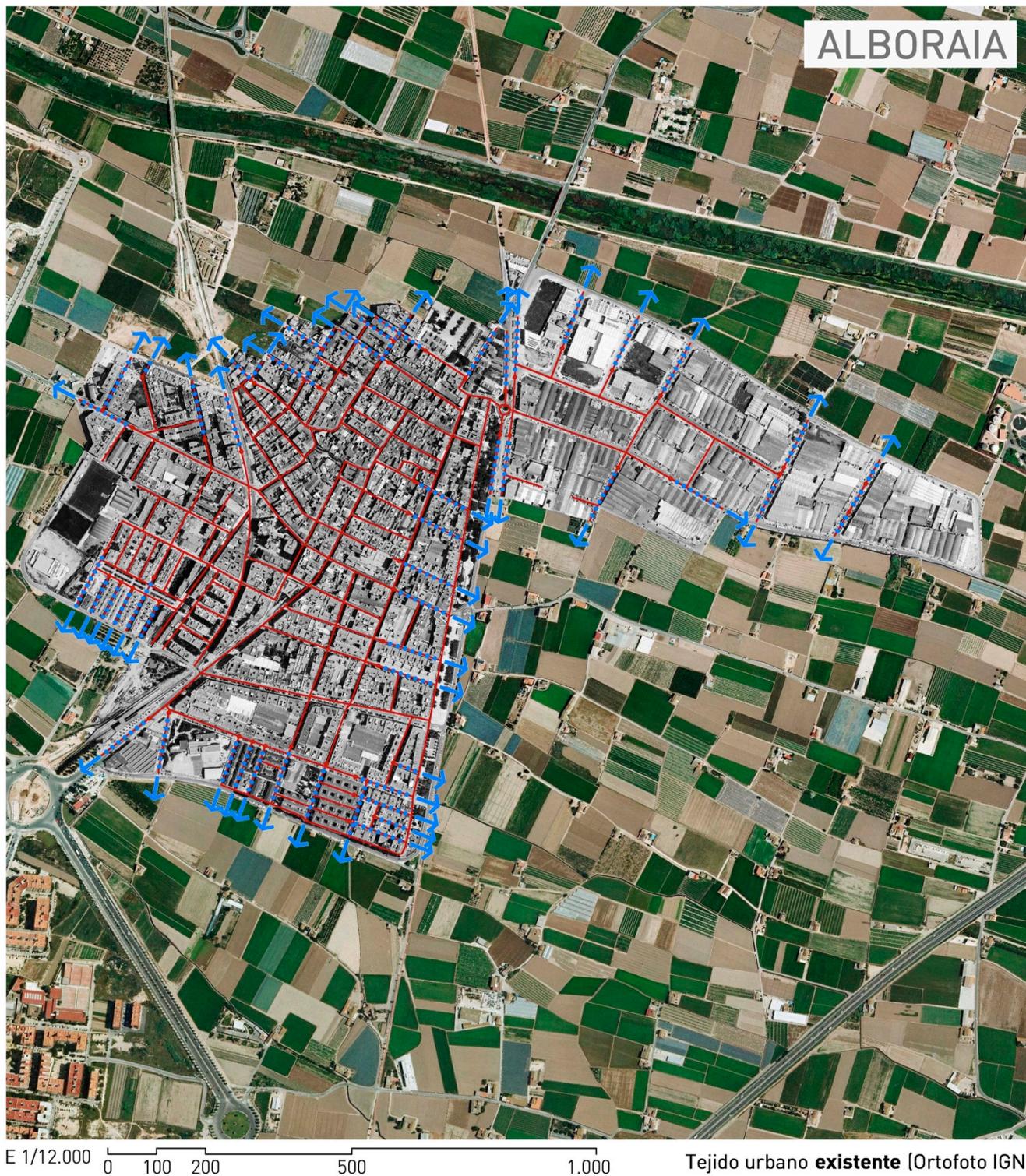


E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD

Aperturas Viarias: <b>ApV</b>		55		
Aperturas Viarias con Continuidad: <b>ApVC</b>		9	%ApVC = 16,4 < 25	<b>REDUCIDA</b>
Red de carreteras y caminos rurales				

8.5.5 Relación visual

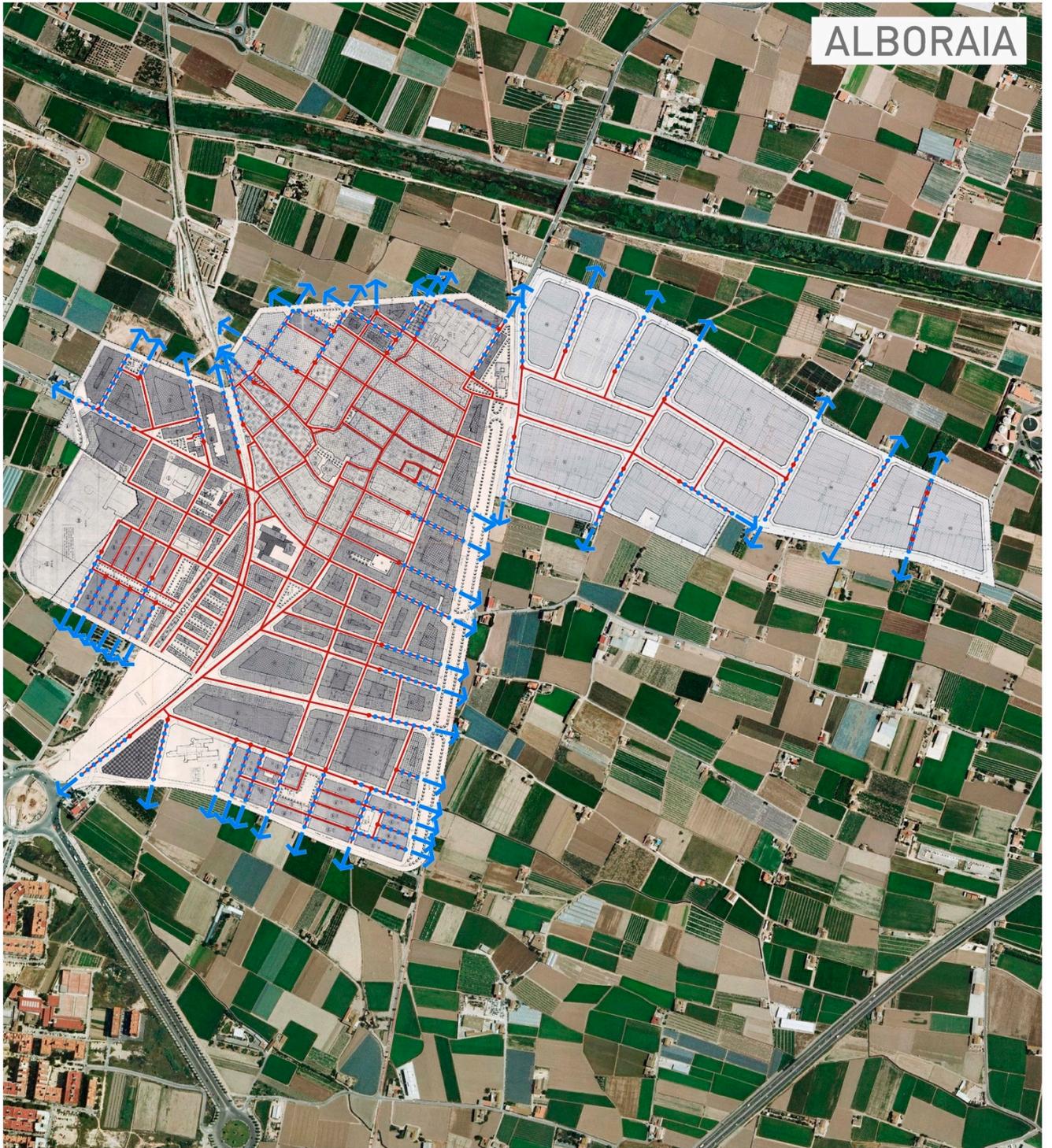


ALBORAIA

E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

RELACIÓN VISUAL

Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b>		20.601m	%RFV = 20,6 < 25	<b>REDUCIDA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b>		4.251m		



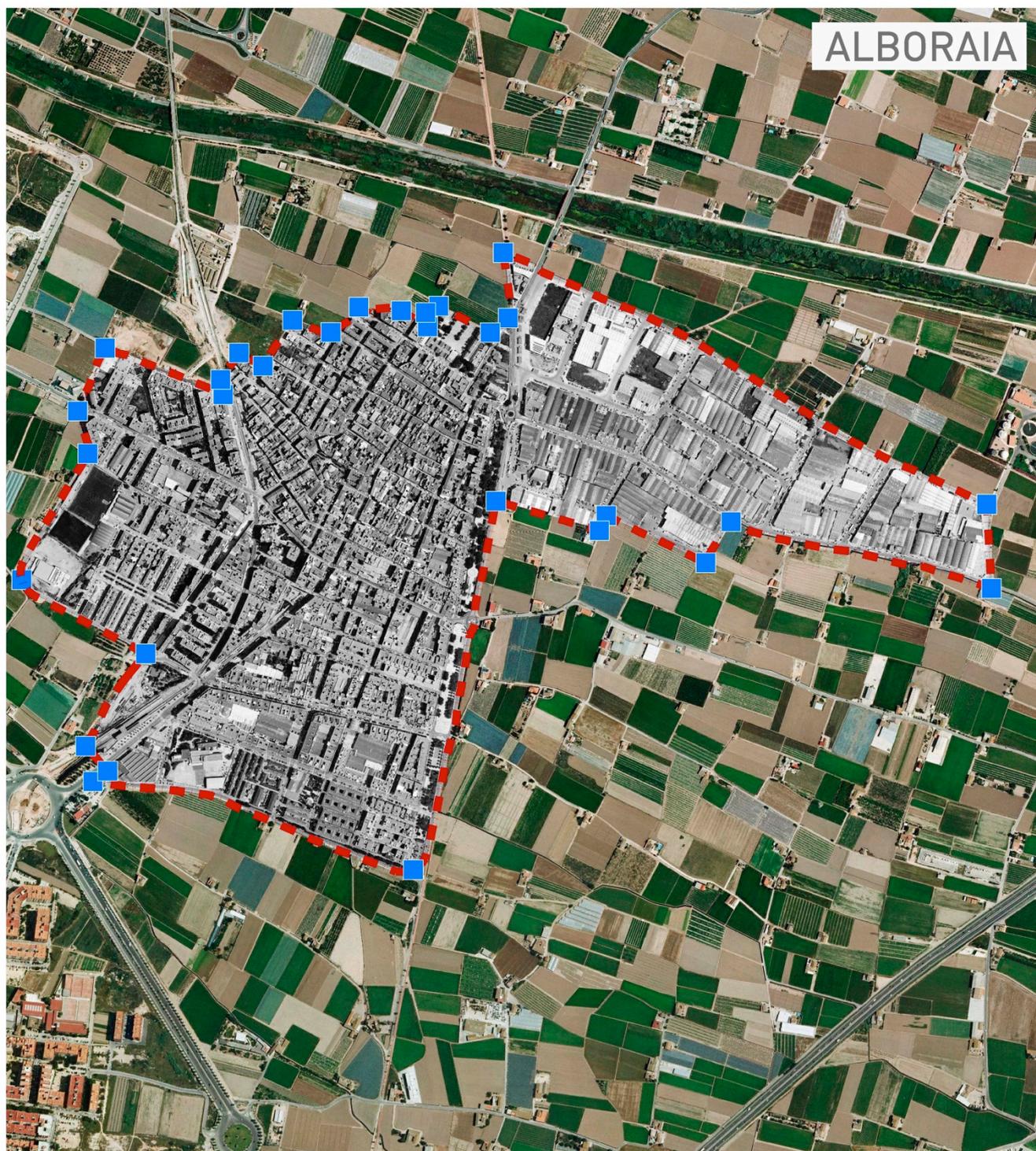
ALBORAIÁ

E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

RELACIÓN VISUAL

Recorrido Lineal Viario total: <b>RLVt</b>		20.529m	50 > %RFV = 26,2 > 25	<b>MODERADA</b>
Recorrido con Fuga Visual: <b>RFV</b>		5.371m		

8.5.6 Nitidez geométrica

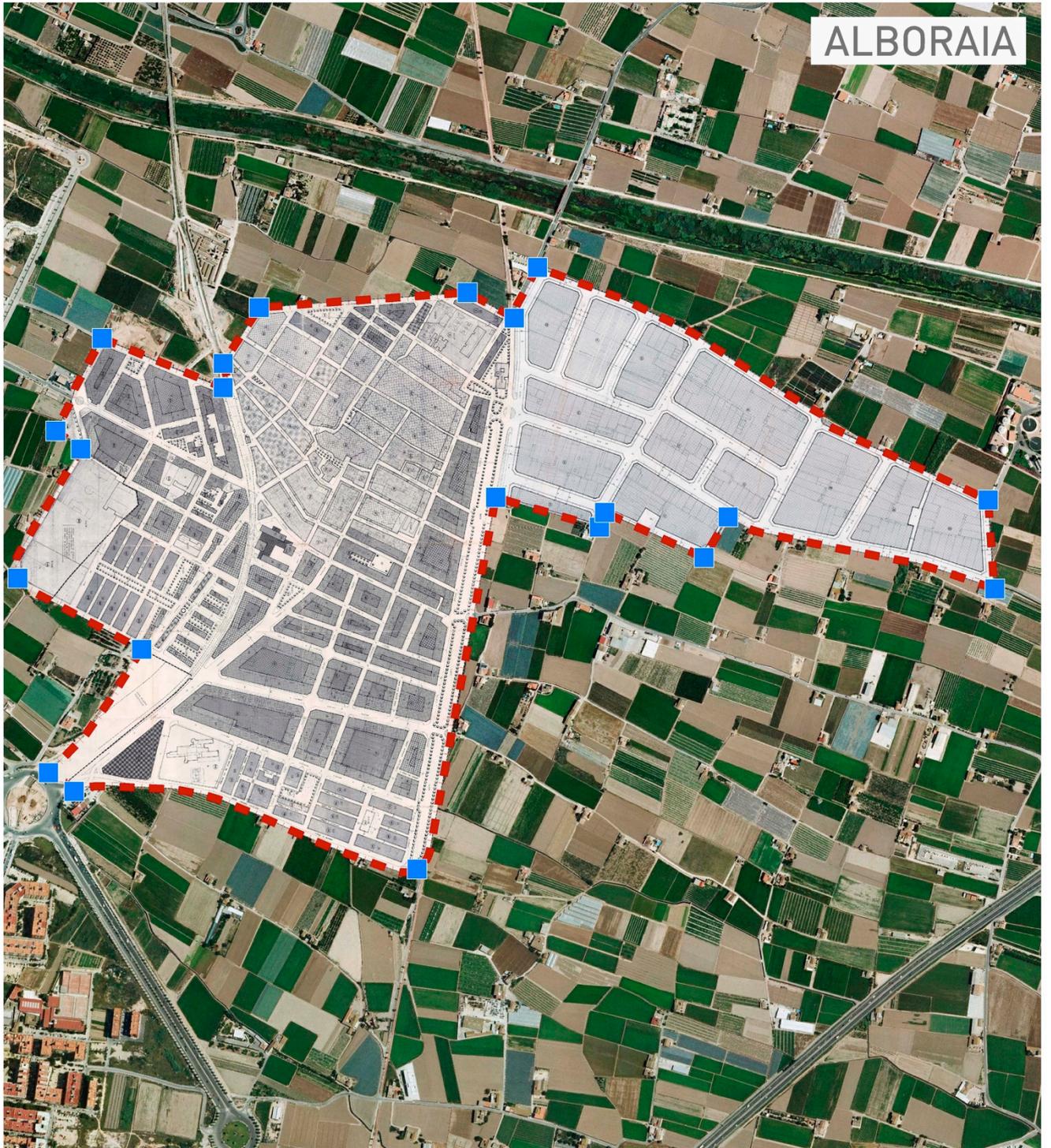


ALBORAIA

E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **existente** (Ortofoto IGN)

NITIDEZ GEOMÉTRICA

<p>Perímetro área Urbana: <b>PU</b> <span style="color: red;">— —</span> 6.283m</p> <p>Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b> <span style="color: blue;">■</span> 30</p>	<p><math>10 \geq \text{NCD/Km} = 4,8 &gt; 4</math></p>	<p><b>MODERADA</b></p>
---	--	------------------------



E 1/12.000 0 100 200 500 1.000 Tejido urbano **previsto** (PGOU Valencia)

**NITIDEZ GEOMÉTRICA**

Perímetro área Urbana: <b>PU</b> <span style="color: red;">— —</span> 6.212m	NCD/Km = 3,4 < 4	<b>ELEVADA</b>
Nodo de Cambio de Dirección: <b>NCD</b> <span style="color: blue;">■</span> 21		

## 8.5.7 Visibilidad



Análisis visual desde los principales recorridos escénicos, a partir de las cuencas visuales obtenidas a distancia larga (CVL: 1000m), media (CVM: 500m) y corta (CVC: 200m).

### Cuencas Visuales ALBORAIA\_A1.1 (Acceso Norte)

CVL1.1\_1000m

13-09-2015 9:24



CVM1.1\_500m

13-09-2015 9:29



CVC1.1\_200m

13-09-2015 9:33



CVC1.1\_200m Panorámica



### Cuencas Visuales ALBORAIA\_A1.2 (Acceso Norte)

CVL1.2\_1000m 13-09-2015 9:40



CVM1.2\_500m 13-09-2015 9:44



CVC1.2\_200m 13-09-2015 9:44



CVC1.2\_200m Panorámica



**Cuencas Visuales ALBORAIA\_A2 (Acceso Este)**

CVL2.1\_1000m

13-09-2015 10:26



CVL2.2\_1000m

13-09-2015 11:16



CVM2.1\_500m

13-09-2015 10:37



CVM2.2\_500m

20-09-2015 11:22



CVC2\_200m

13-09-2015 10:40



CVC2\_200m Panorámica



### Cuencas Visuales ALBORAIA\_A3 (Acceso Este)

CVL3\_1000m

13-09-2015 10:52



CVM3\_500m

13-09-2015 10:56



CVC3\_200m

13-09-2015 10:59



CVC3\_200m Panorámica



**Cuencas Visuales ALBORAIA\_A4 (Acceso Sureste)**

CVL4.1\_1000m

13-09-2015 11:11



CVL4.3\_1000m

13-09-2015 11:11



CVL4.4\_1000m

20-09-2015 11:35



CVM4\_500m

13-09-2015 11:42



CVC4\_200m

13-09-2015 11:44



CVC4\_200m Panorámica



Cuencas Visuales ALBORAIA\_A5 (Acceso Suroeste)

CVL5.1\_1000m

13-09-2015 11:54



CVL5.2\_1000m

13-09-2015 13:00



CVM5.1\_500m

13-09-2015 12:07



CVM5.2\_500m

13-09-2015 12:56



CVC5\_200m

13-09-2015 12:20



CVC5\_200m Panorámica



### Cuencas Visuales ALBORAIA\_A6 (Acceso Oeste)

CVL6\_1000m

FALTA

CVM6\_500m

13-09-2015 12:43



CVC6\_200m

13-09-2015 12:39



CVC6\_200m Panorámica

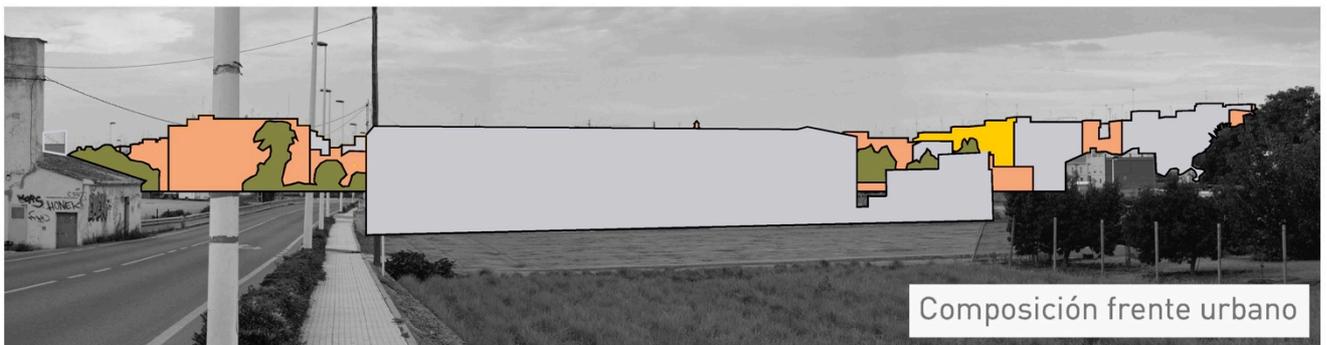


### 8.5.8 Integración paisajística



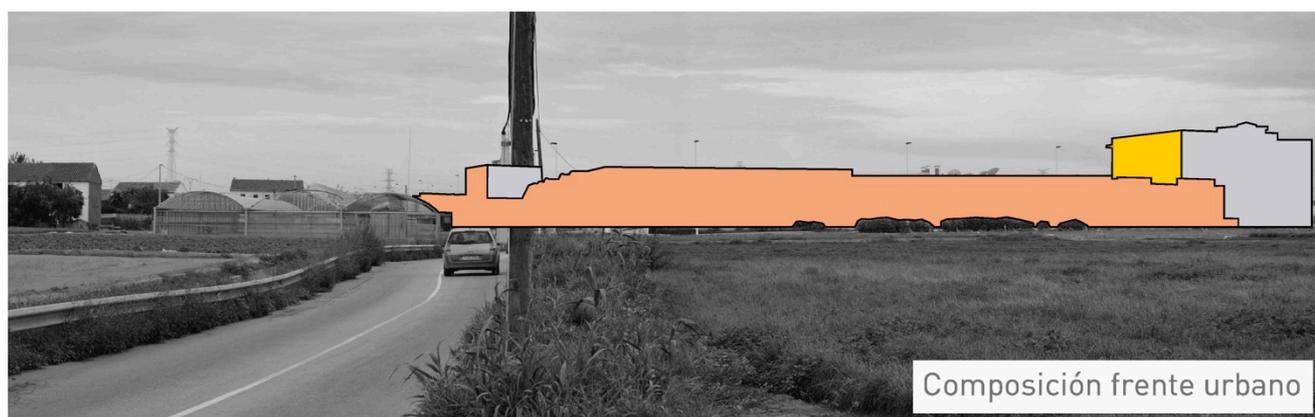
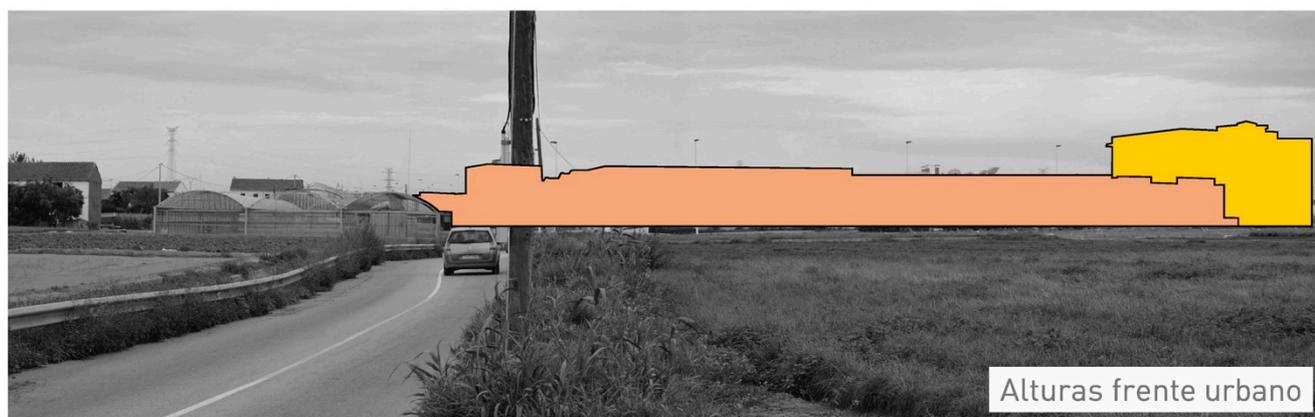
#### INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
33,33% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	49,50% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	> 50%
66,17% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	8,61% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	16,20% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
0,50% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	25,69% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50%	<b>REDUCIDA</b>



**INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA**

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
68,89% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas 31,07% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas 0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas 0,03% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	14,06% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada 2,66% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación 75,68% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera 7,60% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	< 50%
Condiciones que se cumplen	F2+F3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



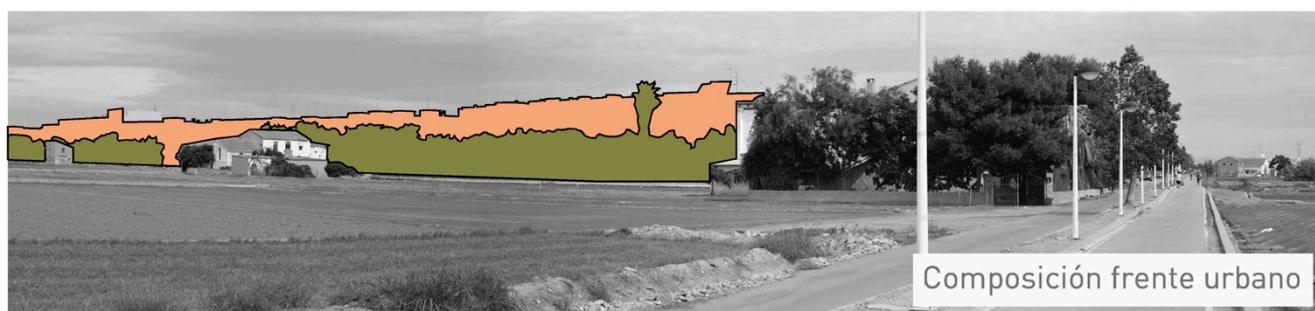
INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
75,60% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	72,13% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	0
24,40% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	5,89% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	21,98% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
0,00% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	0,00% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H1 > 50% VHR < 50%	<b>MODERADA</b>



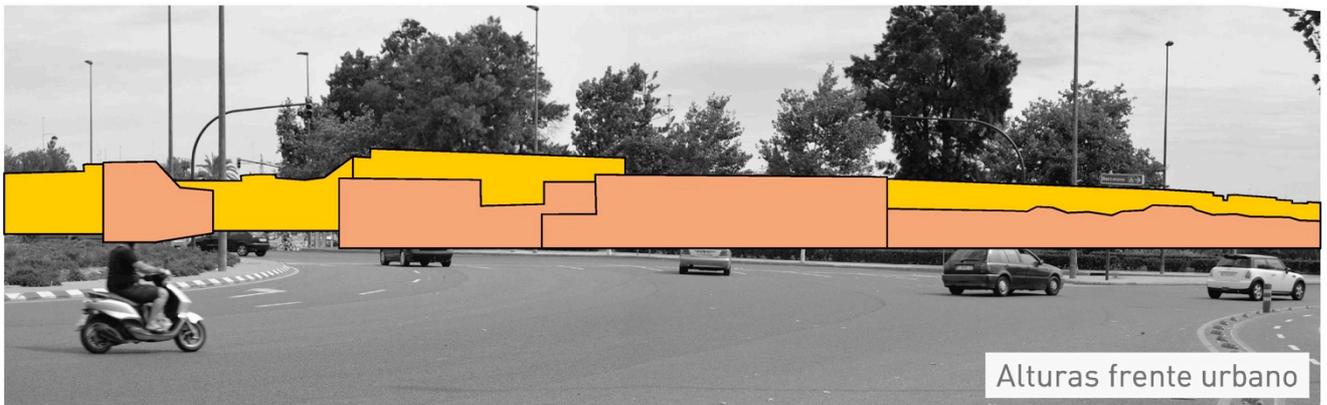
INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
13,60% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	54,80% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	0
86,40% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	0,00% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	0,43% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
0,00% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	44,77% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



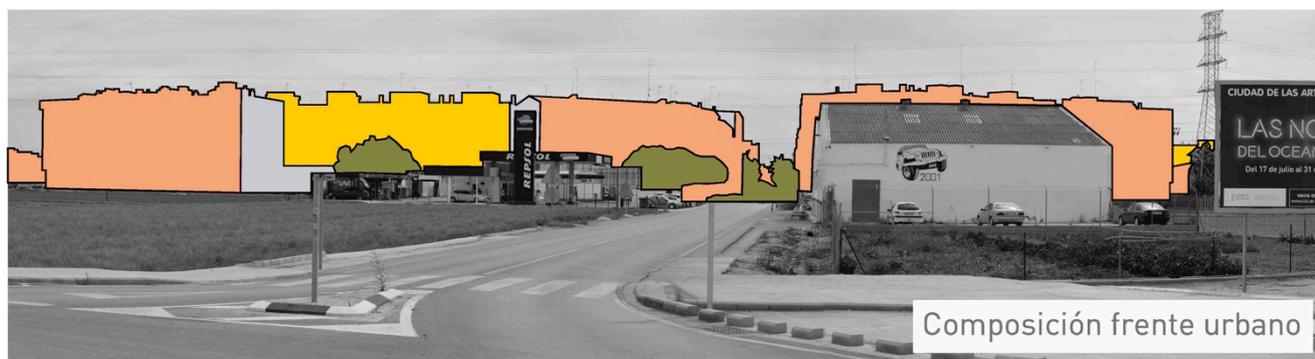
INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
84,91% <span style="color: #f4a460;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	43,34% <span style="color: #f4a460;">■</span> F1: frente fachada	0
15,09% <span style="color: #f1c232;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	0,00% <span style="color: #f1c232;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: #c0392b;">■</span> H3: + de 6 alturas	0,19% <span style="color: #d1e0e0;">■</span> F3: medianera	
0,00% <span style="color: #2980b9;">■</span> H4: hito relevante	55,79% <span style="color: #6aa84f;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H1 > 50% VHR < 50%	<b>MODERADA</b>



**INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA**

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
65,18% <span style="color: orange;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	11,05% <span style="color: orange;">■</span> F1: frente fachada	0
34,82% <span style="color: yellow;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	0,00% <span style="color: yellow;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: red;">■</span> H3: + de 6 alturas	0,19% <span style="color: grey;">■</span> F3: medianera	
0,00% <span style="color: blue;">■</span> H4: hito relevante	88,76% <span style="color: green;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen		<b>MODERADA</b>



**INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA**

Alturas frente urbano	Composición frente urbano	VHR
1,91% <span style="color: #e67e22;">■</span> H1: 1 a 3 alturas	61,47% <span style="color: #e67e22;">■</span> F1: frente fachada	0
98,09% <span style="color: #f1c40f;">■</span> H2: 4 a 6 alturas	19,48% <span style="color: #f1c40f;">■</span> F2: trasera edificación	
0,00% <span style="color: #a66666;">■</span> H3: + de 6 alturas	8,33% <span style="color: #a66666;">■</span> F3: medianera	
0,00% <span style="color: #34495e;">■</span> H4: hito relevante	10,72% <span style="color: #27ae60;">■</span> F4: frente arbóreo (no agrícola)	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50% VHR < 50%	<b>REDUCIDA</b>



## 8.5.9 Cuadro resumen de parámetros

Núcleo Urbano: **ALBORAIA**.Municipio: ALBORAIA. Nº hab. (INE 2014): 17.628 hab. (descontando los núcleos de *Port-Saplaya*, *Patacona* y el conjunto de diseminados)

0. DIMENSIÓN	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Alboraiá	
Superficie	1.121.861 m <sup>2</sup> s		1.164.578 m <sup>2</sup> s	
Perímetro	6.283 ml		6.212 ml	
1. INTERPENETRACIÓN CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Alboraiá	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
CIAU	731 m		731 m	
ICAU2	2,67		2,77	
Condiciones que se cumplen	CIAU > 500m ICAU2 > 2,00	MODERADA	CIAU > 500m ICAU2 > 2,00	MODERADA
2. TRANSITABILIDAD PEATONAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Alboraiá	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
PTF1	963,11 m	15,3%	5.799,85 m	93,4%
PTF2	4.470,87 m	71,2%	0,00 m	0,0%
PTI	109,40 m	1,7%	0,00 m	0,0%
PNT	739,7600 m	11,8%	412,15 m	6,6%
Condiciones que se cumplen	PTF1 < 50% (PTF1+PTF2 + PTI) > 75% PNT < 50%	MODERADA	PTF1 > 50% (PTF1+PTF2 + PTI) > 75% PNT < 50%	ELEVADA
3. PERMEABILIDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Alboraiá	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApV	52	8,3 Apv/km	55	8,9 Apv/km
Condiciones que se cumplen	15 > ApV/km > 8 Una por cada 121 ml perim.	MODERADA	15 > ApV/km > 8 Una por cada 113 ml perim.	MODERADA
4. CONECTIVIDAD CAMPO-CIUDAD	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Alboraiá	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
ApVC	9	17,3%	9	16,4%
Condiciones que se cumplen	% ApVC < 25	REDUCIDA	% ApVC < 25	REDUCIDA
5. RELACIÓN VISUAL	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Alboraiá	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
Longitud Sist. Viario	20.601 m		20.529 m	
RFV	4.251 m		20,6%	
Condiciones que se cumplen	%RFV < 25	REDUCIDA	50>%RFV > 25	MODERADA
6. NITIDEZ GEOMÉTRICA	Tejido Urbano Existente Ortofoto IGN		Tejido Urbano Previsto PGOU Alboraiá	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
NCD	30	4,8 NCD/km	21	3,4 NCD/km
	Dist. entre NCD = 209 m		Dist. entre NCD = 296 m	
Condiciones que se cumplen	10 ≥ NCD > 4 250m > Dist. entre NCD ≥ 100m	MODERADA	NCD < 4 Dist. entre NCD ≥ 250m	ELEVADA

7. VISIBILIDAD		
Tejido Urbano Existente		
Parámetro	Cuantificación	Grado
CVL	3	
CVM	9	
CVC	7	
CVP	29,80	
Condiciones que se cumplen	CVP > 25	ELEVADA

8. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA				
Frente Urbano	A1.1		A1.2	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
H1	33,33%		68,99%	
H2	66,17%		31,07%	
H3	0,00%		0,00%	
H4	0,50%		0,03%	
F1	49,50%		14,06%	
F2	8,61%		2,66%	
F3	16,20%		75,68%	
F4	25,69%		7,60%	
VHR	> 50%		< 50%	
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50%	REDUCIDA	F2+F3 > 50% VHR < 50%	REDUCIDA
Frente Urbano	A2		A3	
Parámetro	Cuantificación	Grado	Cuantificación	Grado
H1	75,60%		13,60%	
H2	24,40%		86,40%	
H3	0,00%		0,00%	
H4	0,00%		0,00%	
F1	72,13%		54,80%	
F2	5,89%		0,00%	
F3	21,98%		0,43%	
F4	0,00%		44,77%	
VHR	0		0	
Condiciones que se cumplen	H1 > 50% VHR < 50%	MODERADA	H2+H3 > 50% VHR < 50%	REDUCIDA

8. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA				
Frente Urbano	A4		A5	
Parámetro	Cuantificación		Cuantificación	
		Grado		Grado
H1		84,91%		65,18%
H2		15,09%		34,82%
H3		0,00%		0,00%
H4		0,00%		0,00%
F1		43,34%		89,00%
F2		0,00%		0,99%
F3		0,19%		8,45%
F4		55,79%		1,56%
VHR	0		0	
Condiciones que se cumplen	H1 > 50% VHR < 50%		H1 > 50% VHR < 50%	
	MODERADA		MODERADA	
Frente Urbano	A6			
Parámetro	Cuantificación		Grado	
H1		1,91%		
H2		98,09%		
H3		0,00%		
H4		0,00%		
F1		11,05%		
F2		0,00%		
F3		0,19%		
F4		88,76%		
VHR	0			
Condiciones que se cumplen	H2+H3 > 50% VHR < 50%		REDUCIDA	

Esta Tesis Doctoral se ha compuesto con la fuente tipográfica DIN

Valencia, 19 de octubre de 2015

