

ANALISIS DE LA CIUDAD DE VALENCIA

Arquitecto: Sixto D. Lozano Esteban

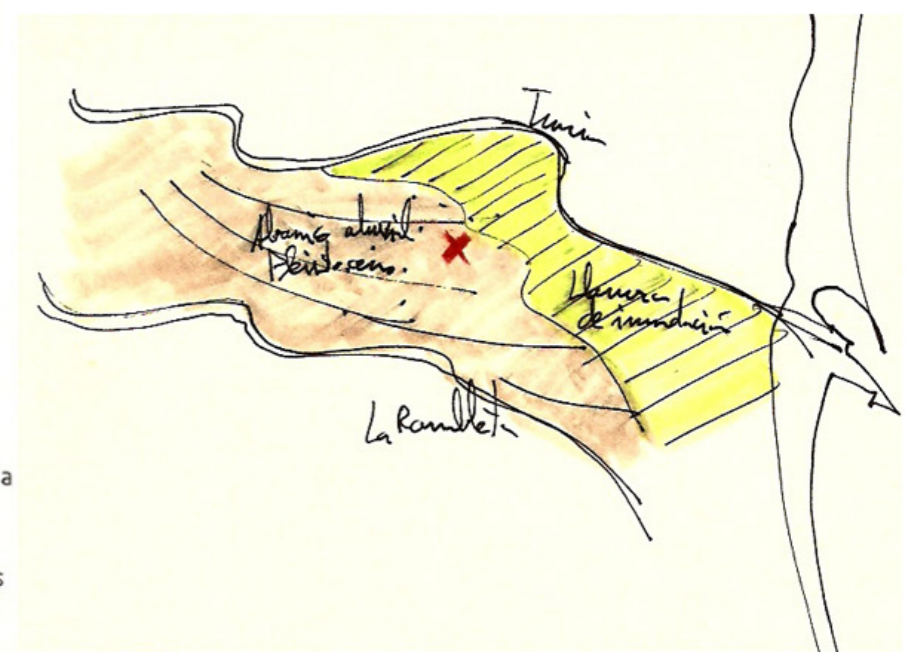
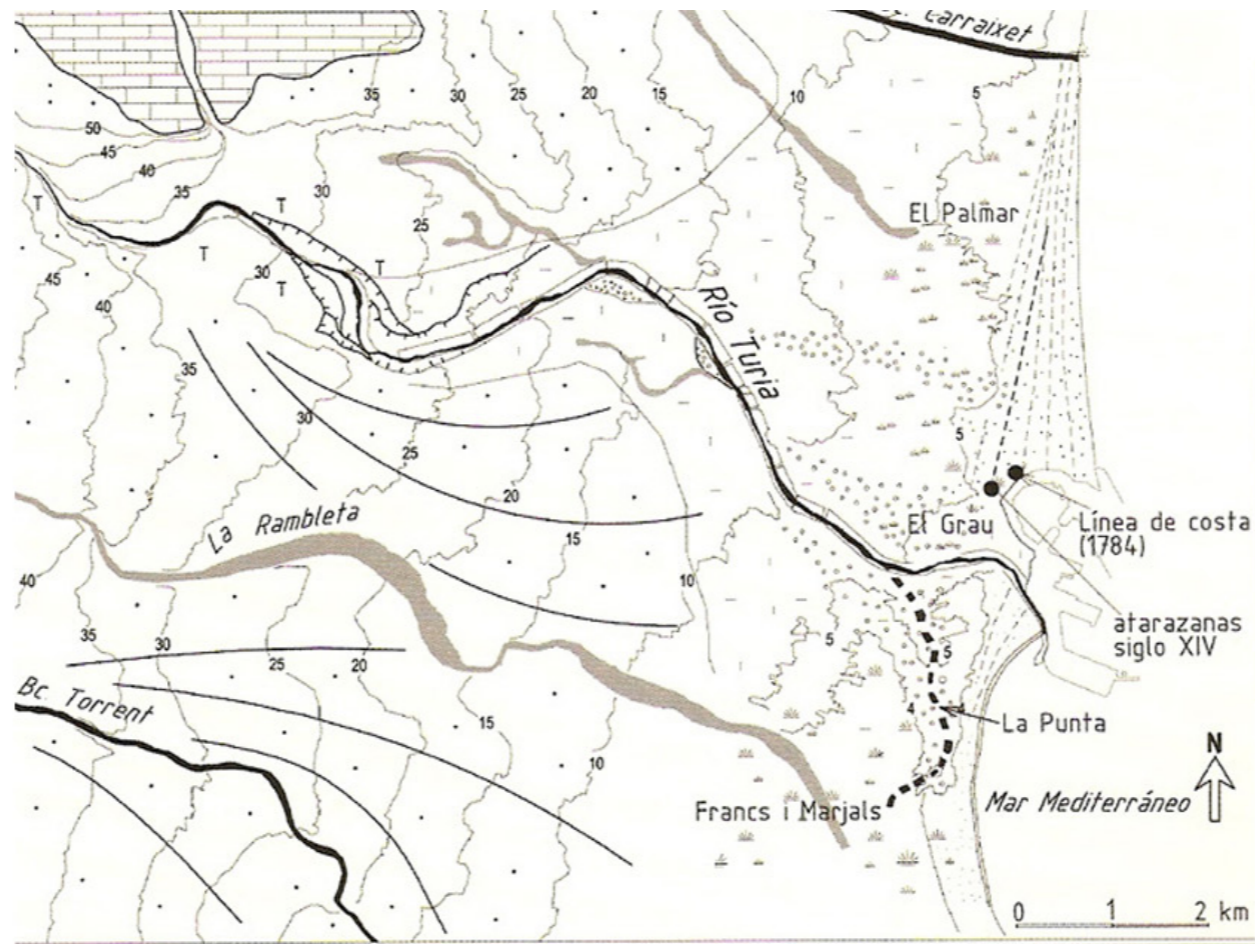
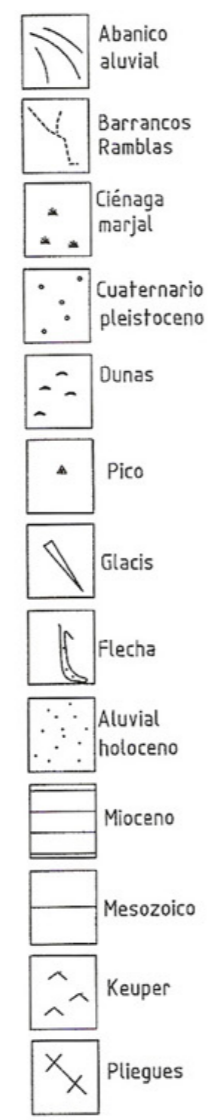
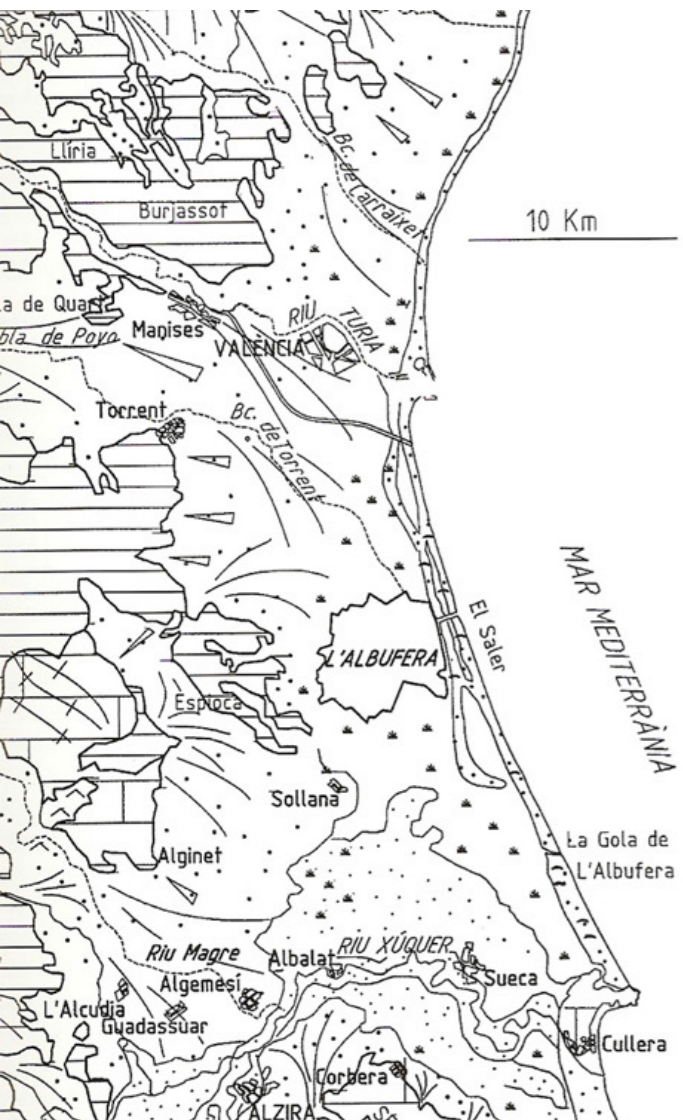
Análisis de la situación actual de la ciudad para la elaboración del Proyecto del Parque Central de Valencia

GEOMORFOLOGIA

Geomorfología estrecha y continua franja aluvial de época cuaternaria formada por una sucesión ininterrumpida de glacis, abanicos y llanuras aluviales alineadas a lo largo del eje de subsidencia costero. El río Turia sale a la llanura costera de Valencia a través de un estrecho valle con niveles de terrazas encajadas en un abanico aluvial. El abanico aluvial es una superficie de morfología convexa generada por el aporte sedimentario y la migración lateral del lecho del Turia a lo largo del Pleistoceno. El abanico esta formado por materiales arcillosos y limosos de tonos rojizos con nódulos de carbonato, bandas de conglomerados y costras calcáreas. Presenta procesos de arrojada difusa y esta surcado por vaguadas que concentran las escorrentías hacia los cursos de agua principales y hacia el litoral. Estos materiales son cubiertos por los aportes del llano de inundación, creando un nivel holoceno de limos arenosos de color marrón que conforman el material característico de la huerta valenciana.

Llanura aluvial

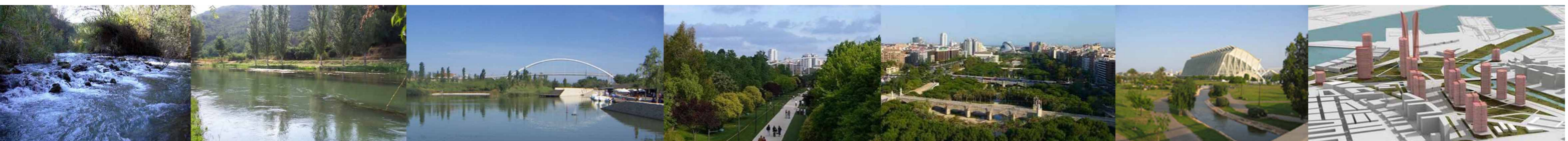
La llanura aluvial valenciana se encuentra dentro de una amplia depresión de origen tectónico conformada por diversas unidades fisiográficas dispuestas entorno al valle del río Turia y su llanura de inundación costera. El Parque Central se encuentra en el límite entre el abanico aluvial y la llanura de inundación.



Río Turia

El Turia es el elemento geográfico que dio origen a la Valentia romana. La existencia del río Turia con caudales perennes y cierta regularidad en descargas anuales dotaba a la ciudad de importantes recursos hídricos que a lo largo de su historia abastecieron a la población urbana y posibilitaron la creación del sistema de regadíos de la Huerta de Valencia, incluso en un momento dado el Turia llegó a ser un río navegable. El río tiene una longitud de 280 Km. con altitudes en cabecera entre 1800-2000 m. El trazado natural del río en su tramo final ha quedado totalmente difuminado con la sedimentación fluvial y la urbanización de los siglos posteriores. Antes de la artificialización el río Turia era un cauce trezado característico por la difluencia del flujo entre barras e islas de sedimento grueso.

La riada de 1957 provocó la necesidad de desviar el cauce, mediante el desarrollo del Plan Sur el nuevo cauce se inauguró en 1969. La movilización social consiguió que el antiguo cauce no se transformara en un cordón de autopistas urbanas, convirtiéndose en el eje verde fundamental de la ciudad de Valencia. En la actualidad el Jardín del Turia es una continuidad de fragmentos con proyectos y usos distintos desde el Parque de Cabecera hasta la desembocadura en el mar.



CLIMA

Ciudad costera situada al norte del paralelo 39°N

La latitud subtropical condiciona la radiación percibida, las temperaturas y la dinámica atmosférica

Verano: subsidencia anticiclónica subtropical, gran estabilidad atmosférica

Invierno: perturbaciones ciclónicas

Zona de transición entre el clima desértico y el clima oceánico

Ubicación en cara occidental de continente: contraste estacional totalmente anómalo a escala global, inviernos húmedos y veranos secos, CLIMA MEDITERRANEO.

Porcentaje de días potenciales de inestabilidad 11%.

Relieve circundante: encauzamiento del viento por el valle del Turia, viento NE, efecto de recalentamiento adiabático, vientos W de aire más seco y a mayor temperatura.

Clima de la ciudad

Clima de la llanura aluvial septentrional

Precipitaciones de 450mm/año:

-máximo destacado en otoño

-máximo débil en primavera

-periodo seco estival de 4 meses

Tmed enero 11°C

Tmed julio-agosto 25°C

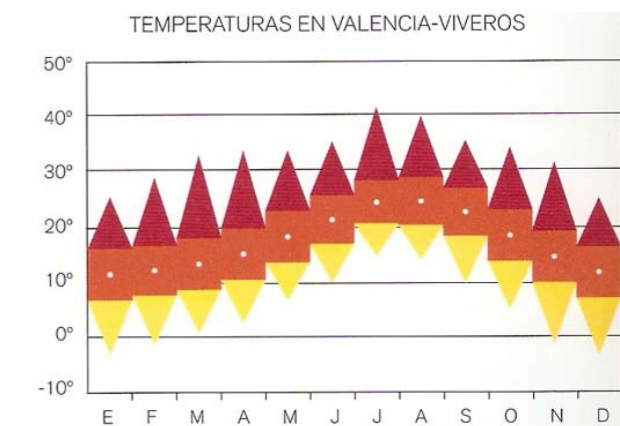
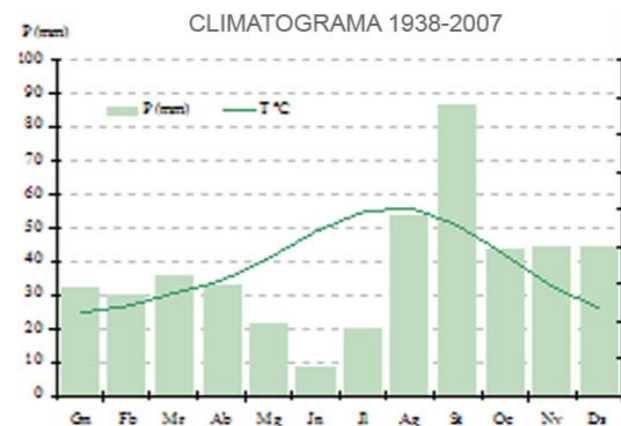
Tmed anual 17,8°C

Tmin absoluta -5°C

Tmax absoluta 42°C

Elevada humedad relativa: media 65%

Brisas: suavizan las temperaturas y aportan humedad al aire



La ciudad tiene una menor amplitud estacional en cualquier momento del día, por el efecto de un régimen térmico menos contrastado, más cálido en invierno por las islas de calor y más fresco en verano por la menor continentalidad. Existe un clima modificado-clima urbano. La radiación y la insolación son alteradas por la cúpula de contaminación; el régimen de vientos, por la mayor rugosidad de la ciudad; las temperaturas, por las modificaciones del balance de radiación; la humedad, por esta misma razón y por los menores aportes a la evapotranspiración de un ámbito especialmente seco; incluso la precipitación de las zonas periféricas puede verse alterada por el calor y los contaminantes que emiten las ciudades. En Viveros la orientación mas frecuente de los vientos que era E (brisas) cambió a SE por el efecto pantalla de los edificios cercanos. Situación parecida al Parque Central.

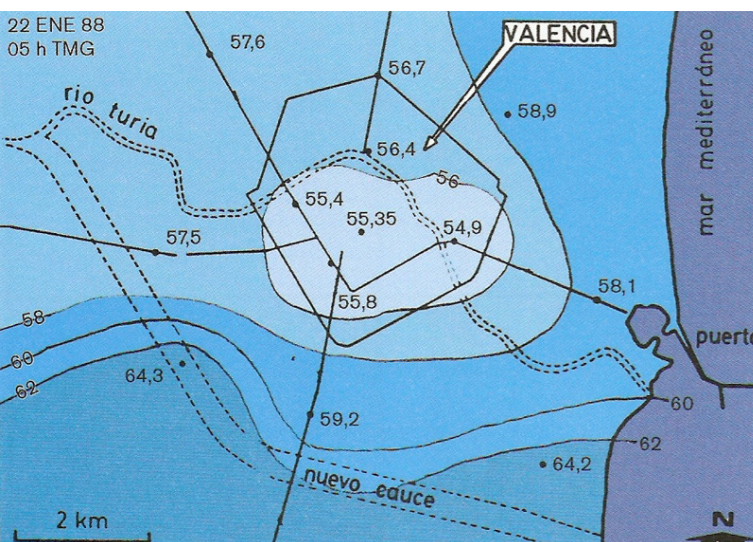
Islas de humedad La humedad tiene un efecto inverso a las temperaturas. El efecto de los jardines urbanos se reduce a la propia área ajardinada y las inmediaciones. El aporte desde el mar en el semestre estival, a través de las brisas, es muy importante presentando un gradiente entre el litoral y el interior. Ver la capacidad del Parque Central para modificar la distribución de la humedad mediante la introducción de las brisas en el interior.

Islas de calor El principal tipo de alteraciones que se opera en las ciudades es la modificación de su régimen térmico, con la aparición de islas de calor. EL contraste entre la humedad del suelo de las huertas de alrededor y del interior de la ciudad es máximo. Valencia presenta una de las islas de calor mas intensas de España. La compacidad urbanística es el motivo de que se produzca una estructura concéntrica de la isla de calor en Valencia. A nivel del suelo, las sombras y la estabilidad atmosférica conservan más fresco el aire y dan diferencias térmicas de más de un grado con los sectores periféricos de la ciudad. En verano la isla de frescor se conserva hasta la irrupción de la brisa (11-12h). En menos de una hora el aire de la brisa acaba removiendo el aire fresco matinal y se igualan las temperaturas entre el campo y la ciudad.

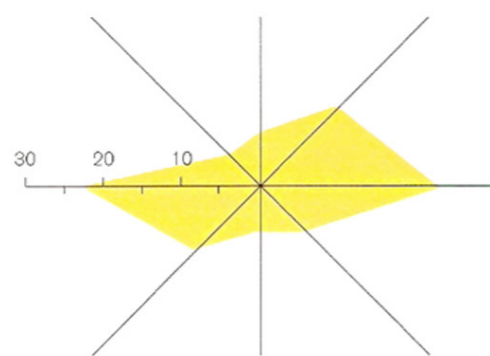
Régimen de brisas Se establece a finales del invierno (5 días/mes), alcanza la mayor frecuencia en julio (25 días/mes), y cesa en noviembre. A partir del momento en que irrumpen en la ciudad se establece un frente térmico muy acusado, que alcanza 4°C o más, y aumentos de la humedad relativa. La brisa se recalienta más rápidamente si discurre por zonas urbanizadas que si lo hace sobre la huerta, más o menos intensidad de la isla de calor urbana. En el entramado de la ciudad frena su velocidad y su poder refrigerante. La brisa compensa el efecto de la isla de calor en verano, pero al ser más fresca crea más disconfort frío en invierno.

La ciudad ideal

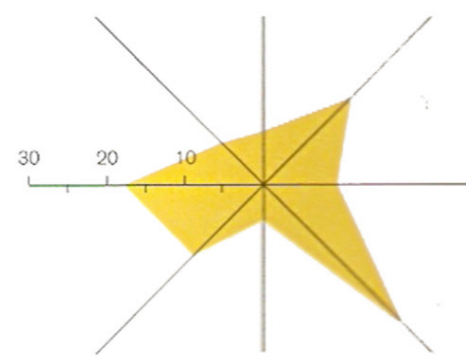
A efectos de diseño urbanístico es preciso conocer estas características térmicas e higrotérmicas de la ciudad de modo detallado en cuanto a los valores y su distribución espacial, y es preciso valorar que tipo de disconfort es menos intenso y/o más fácil de corregir. En Valencia el disconfort más notable lo produce la combinación de calor y humedad sobretodo durante el día. El diseño de la ciudad debe intentar paliar este tipo de disconfort. Pero la Valencia climatológicamente ideal es imposible. En parte debido a que la evolución urbanística ha dado lugar a una ciudad compacta, lo que favorece la alta intensidad de las islas de calor. Lejos quedan los años en que las zonas de huerta dentro del caos urbanístico de una ciudad que crecía "en explosión" crearon una ciudad "óptima" para el calor estival. En Valencia ahora con la habitual ausencia de viento se sobrepasan fácilmente los límites del polígono de confort. Valencia debería abrirse al efecto refrigerante de las brisas, dejar que penetrasen y barriesen su interior. Pero las tendencias urbanísticas recientes no van por ese camino. La reciente expansión de la ciudad hacia el SE esta provocando que se tapone la entrada natural de las brisas al centro y NW de la ciudad, su sector mas disconfortable. Cada vez la brisa llega más lenta y con mayor temperatura, lo que agrava el disconfort estival en buena parte de la ciudad.



VALENCIA (1941-1958)



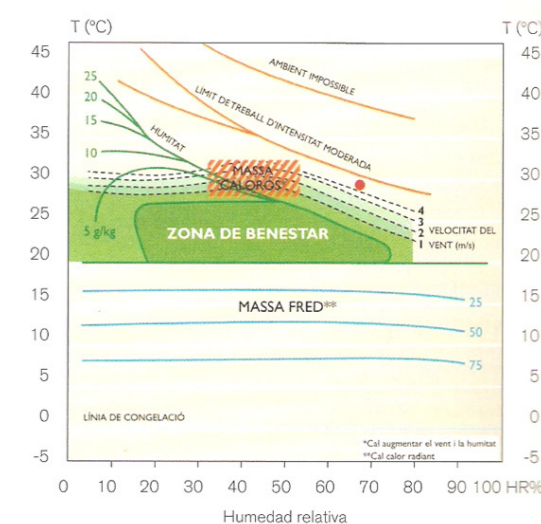
VALENCIA (1959-1985)



PRINCIPALES MODIFICACIONES DE LOS PARÁMETROS CLIMÁTICOS OPERADOS POR LAS CIUDADES

Element	Compared to rural environs	Element	Compared to rural environs
Contaminants:		Temperature:	
condensation nuclei	10 times more	annual mean	0,5-3,0°C more
particulates	10 times more	winter minima (average)	1-2°C more
gaseous admixtures	5-25 times more	summer maxima	1-3°C more
Radiation:		heating degree days	10% less
total on horizontal surface	0-20% less	Relative humidity:	
ultraviolet, winter	30% less	annual mean	6% less
ultraviolet, summer	5% less	winter	2% less
sunshine duration	5-15% less	summer	8% less
Cloudiness:		Wind speed:	
clouds	5-10% more	annual mean	20-30% less
fog, winter	100% more	extreme gusts	10-20% less
summer	30% more	calm	5-20% more
Precipitation:			
amounts	5-15% more		
days with <5 mm	10% more		
snowfall, inner city	5-10% less		
snowfall, lee of city	10% more		
thunderstorms	10-15% more		

Fuente: Landsberg, 1981, modificado



VEGETACION

El territorio valenciano se incluye en el piso bioclimático termomediterráneo. En los inicios de la etapa neolítica este territorio estaba caracterizado por la presencia de un **carrascal termófilo**, pero después de un largo periodo de entre 500 y 1000 años con una economía agrícola, la vegetación empezó a notar la presión agro-pastoral y responde con el desarrollo de formaciones de sustitución como es el **Querco-Lentiscetum** y los pinares secundarios de **pinos carrascos**. Este tipo de bosque durante la Edad de Bronce, sufre la intensificación de las actividades agrícolas y ganaderas, así como las derivadas de la metalurgia, dando señales de degradación aumentando las formaciones de **matorral** en detrimento del estrato arbóreo. Durante la Edad de Hierro existe un progreso de las técnicas agrícolas, que con los instrumentos de hierro, ejercen una deforestación del territorio valenciano notable, relegándose las masas forestales a las zonas montañosas del interior. Este bosque durante la cultura ibérica e inicios de la romanización estaba formado por carrascales bastante aclarados, *Rubio longifoliae* – *Querceto rotundifoliae sigmetum*, acompañados de un estrato arbustivo de matorrales formados por enebros, aladiernos, espinos negros, labiérnagos, coscojas, lentiscos, acebuches, romeros, etc. A lo largo de todo el litoral valenciano se disponen una serie de llanuras y marjales mucho más extensas que en la actualidad, presentando una vegetación formada por comunidades de agua dulce y agua salobre, espadañas, juncos y carrizos. En los barrancos y las ramblas existirían ecosistemas con chopos, sauces, tarayes, adelfas y carrizos. Los llanos entre las montañas interiores y la costa desde la época ibera se dedicaban a una agricultura de secano (cereales, vid, olivo, manzano, almendro, higuera, granado).

Bosque. Serie mesomediterránea del olmo

Se desarrolla bajo la influencia del río pero a la mayor distancia del mismo de todas las series riparias. Actualmente esta formación está muy degradada y relegada a zonas marginales puesto que el territorio que ocupaba, suelo profundo y rico, ha sido aprovechado por el hombre para el desarrollo de la agricultura intensiva, la Huerta de Valencia era una inmensa olmeda. Bosque caducifolio representado por el olmo (*Ulmus minor*). Sotobosque de lianas como la *Hedera helix*, *Clematis vitalba*, *Bryonia dioica*, herbáceas como *Acanthus mollis*, *Symphytum officinale*, *Deum urbanum*, es frecuente la presencia del *Celtis australis* introducido y naturalizado. Matorral claro de especies herbáceas o rizomatosas, *Coriaria myrtifolia* sobre suelos pedregosos acompañada de un tapiz de gramíneas y juncos. Estrato arbustivo formado por rosaeda silvestre (*Rosa agrestes* y *Rosa micrantha*), zarzales espinosos y madre selvas, *Rubus ulmifolius* y *Lonicera biflora*, *Prunus spinosa*, *Crataegus monogyna*. Bosques no muy espesos. Cuando se degradan aumentan los espinales y zarzales del sotobosque, las praderas juncuales (*Juncos acutus*, *Carex distans*, *Scirpus holoschoems*) acompañados de un tapiz de gramíneas y carices (*Elymus hispidus*, *Brachypodium phoenicoides*, *Cynodon dactylon*), grama y tréboles. (Ver olmeda del Parque de Marxalenes). Actualmente la olmeda está reducida a pequeños bosquetes junto a casas y alquerías.

Serie climatófila del carrascal termomediterráneo En su etapa clímax es un bosque bastante cerrado dominado por *Quercus rotundifoliae* y un estrato arbustivo con aladierno (*Rhamnus alaternus*), coscoja (*Quercus coccifera*), *Rubia longifolia*, etc. Escasos debido al uso de los suelos para actividades agrícolas intensivas. Serie ibérico levantina basófila de *Quercus ilex subespecie rotundifolia* (*Rubio longifoliae* – *Quercus rotundifoliae*). El estrato arbustivo se compone de labiérnago, enebro, coscoja, madre selva, zarzaparrilla, vidiella, palmito, ginestell, rubia peregrina. El olmo cuando aumenta la humedad.



Huerta

La presión urbana sobre el cinturón de huerta de la ciudad, especialmente durante la segunda mitad del siglo XX, la ha reducido a un resquicio de lo que era, el Plan Verde de protección de la Huerta no ha llegado a desarrollarse. La conversión de la Huerta de Valencia como patrimonio sociocultural debe ser contemplada desde la óptica de grandes parques públicos urbanos donde se combinen, el jardín lúdico con todos sus componentes y el jardín temático con parcelas-escuelas, donde se recreen algunos cultivos que formaron parte de la actividad agrícola y etnobotánica de una determinada región.



L'Albufera

Se trata del espacio natural más importante y emblemático de Valencia. Su conservación y puesta en valor es fundamental como gran reserva biológica y como paisaje tradicional de excepcional valor. En la actualidad sufre problemas ambientales muy graves, el lago central es un sistema hipertrófico, consecuencia de entradas excesivas de materia orgánica alóctona y nutrientes inorgánicos. Pobreza de la fauna asociada a las plantas, así como desaparición de especies de gran importancia ecológica. En la actualidad a planes de regeneración con objeto de reponer el potencial ecológico y el estado químico. La Devesa del Saler y el sistema dunar han sido recuperadas con éxito en los últimos años y supone un espacio verde importantísimo en la periferia de la ciudad.



EVOLUCION URBANA

Siglo IV a.C. Ciudad ibérica de *Tyris* (conjetura)

138 a.C. Fundación de la *Valentia* romana en una zona poco poblada y marginal dentro de las áreas de influencia de Saguntum, por legionarios licenciados de las guerras lusitanas. 12 ha amuralladas. 2000 habitantes.

75 a.C. Devastación de la ciudad romana (guerra civil entre Cesar y Pompeyo)

Ultimo cuarto del s.I a.C. Refundación de Valentia como colonia romana

Ultimo tercio del s.III d.C. Reducción de su superficie urbana

Siglo V Final de la *Valentia* romana. Cristianismo

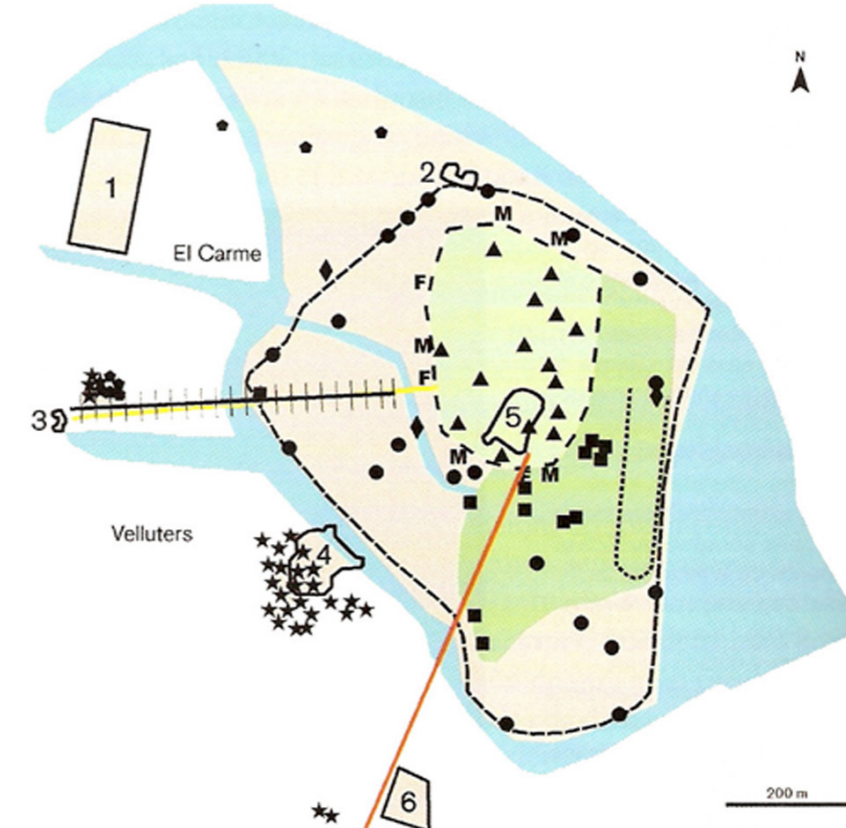
Siglo VI-VIII Valencia visigoda

Siglo VIII-XIII *Madina Balansiya*, la Valencia andalusí. 15000 habitantes



- Acueducto
- ▲ Construcciones romano-republicanas
- Construcciones romano-imperiales
- Construcciones islámicas
- ◆ Vertederos romanos
- ★ Necrópolis romano-imperiales
- Necrópolis republicanas
- Via Occidental
- Via Augusta
- Muralla islámica
- Circo romano-imperial
- F Foso defensivo
- M Muralla
- L 1 Hipotético recinto romano-republicano
- Hipotético recinto romano-imperial
- Posibles llanos aluviales

- 1 Centro Cultural La Beneficencia
- 2 Torres de Serranos
- 3 Torres de Quart
- 4 Mercado Central
- 5 La Seu
- 6 Ayuntamiento



1238 Conquista de Jaime I. De 18000 habitantes

Siglo XIV 30000 habitantes.

Siglo XVI 60000 habitantes

Siglo XVI-XVII 50000 habitantes. Construcción de estructuras contra avenidas y puentes en el río

1563 van den Wjingarde

1704 T. V. Tosca



Siglo XVIII-XIX Construcción del puerto

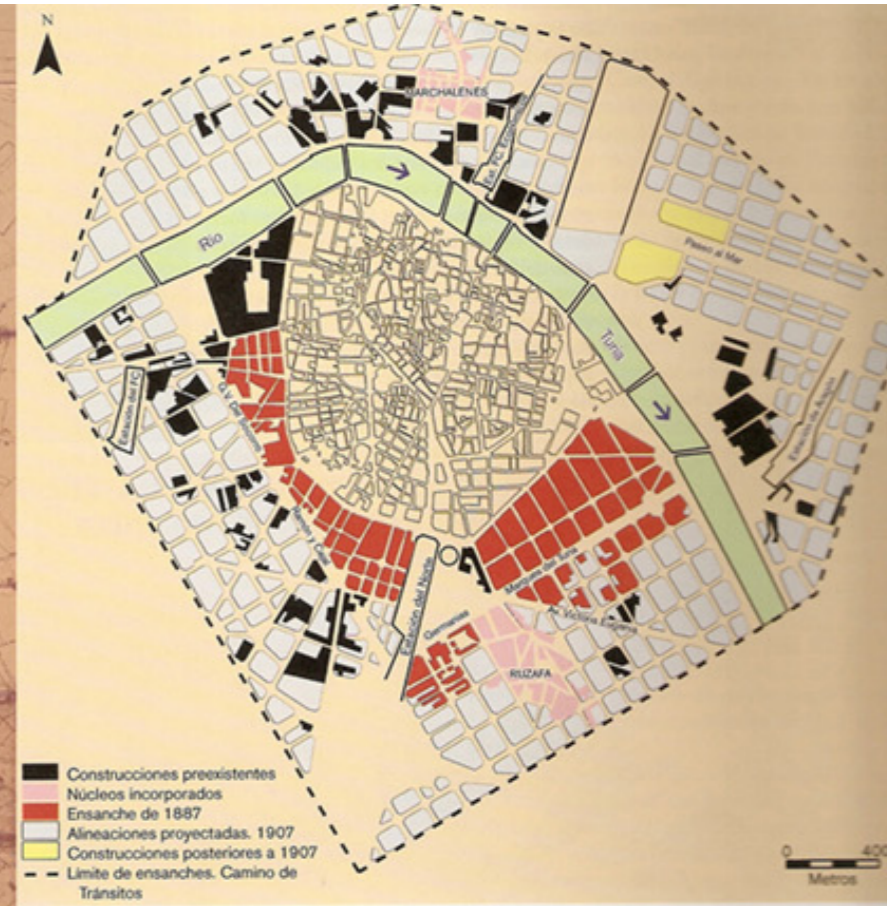
- 1851** Construcción de la primera estación de ferrocarril, que accedía al recinto amurallado a través de una abertura en el lienzo, que se cerraba con un portón de madera. El ferrocarril engendrará espacios nuevos en la ciudad, debiendo en gran parte a él su desarrollo y modo de crecimiento.
- 1860** Proyecto de Ensanche no aprobado, de Monleón, Sancho y Calvo
- 1865** Derribo de las murallas. 170.000 habitantes.
- 1880** Proyecto de Reforma Interior de A. Martín
- 1887** Primer Ensanche oficial, de Calvo, Ferrer y Arnau
- 1911** Proyecto de Reforma Interior de Federico Aymami. 210.000 habitantes.
- 1912** Ensanche de Mora y Pichó



1860 Monleón, Sancho y Calvo



1884 Calvo Ferreres Arnau



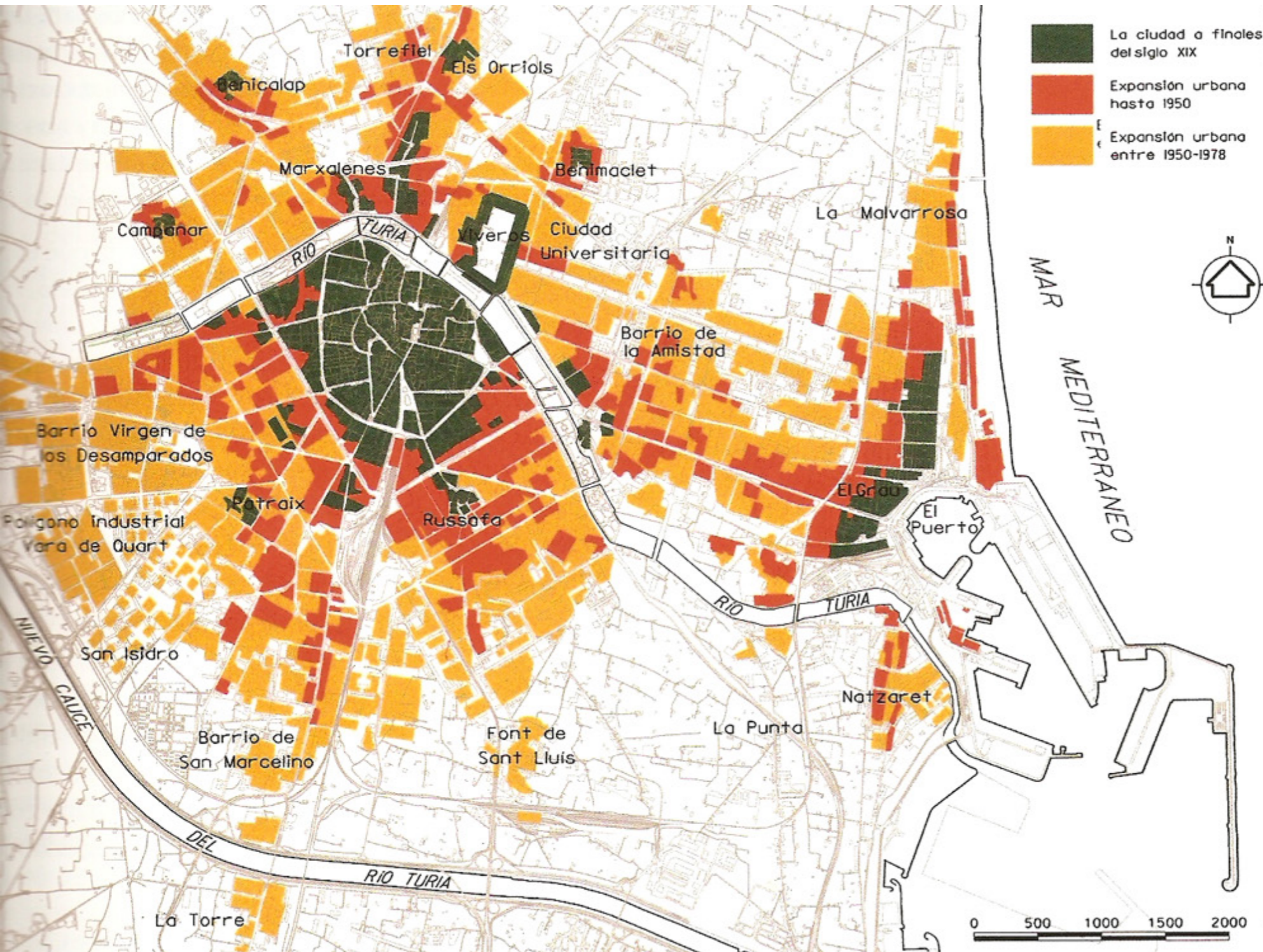
Sucesión de ensanches

1920-1940 Pretensión de convertir Valencia en una gran ciudad. Transformación anárquica sin propuesta de conjunto, siguiendo las vías radiales de conexión. Reforma Interior de Javier Goerlich.



1946 Plan General de Valencia y su cintura. En relación al ferrocarril su objetivo principal ara la eliminación de "el cinturón de hierro" de la ciudad y de los pasos a nivel. La Estación del Norte se desplaza hacia el sur, más o menos donde estará la que se va a construir en un futuro, axial se enlazaría Marqués del Turia y Germanías con Fernando el Católico (no existía el actual túnel y sólo se comunicaba por una larga pasarela peatonal elevada sobre la playa de vías) mediante una gran plaza que se pretendía fuera el nuevo centro de la ciudad. Intentaba dejar libre la huerta creciendo hacia las zonas de secano. Altísima densidad edificatoria.

1966 Plan General de Ordenación adaptado a la Solución Sur. Desvío del cauce del Turia. Modelo radiocéntrico (p.e. Calle San Vicente). Carencia de equipamientos en los nuevos barrios que incrementa los desplazamientos. Relaciones de dependencia. Segregación espacial intraurbana. Crecimiento demográfico. Modelo de crecimiento en "mancha de aceite". Derrame de la ciudad sobre la cintura agrícola, inicio de la progresiva destrucción de la huerta, la rur-urbanización se hizo presente de la mano de instalaciones industriales, viviendas, superficies comerciales, equipamientos diversos, nuevas vías de comunicación. Organización industrial polinuclear en la ciudad. Segregación socioespacial, el binomio ya no es ciudad-campo, sino espacios centrales-periferia, y el nivel de dotaciones de los barrios se hace inverso a su centralidad. Se construyó una periferia urbana sin urbanizar y fragmentada. Enorme propuesta viaria, congestión en el interior de la ciudad, el Camí de Transits se convirtió en una autovía urbana. Expansión anárquica de los ensanches con interferencias de los usos del suelo. Ausencia de zonas verdes y espacios de uso lúdico.

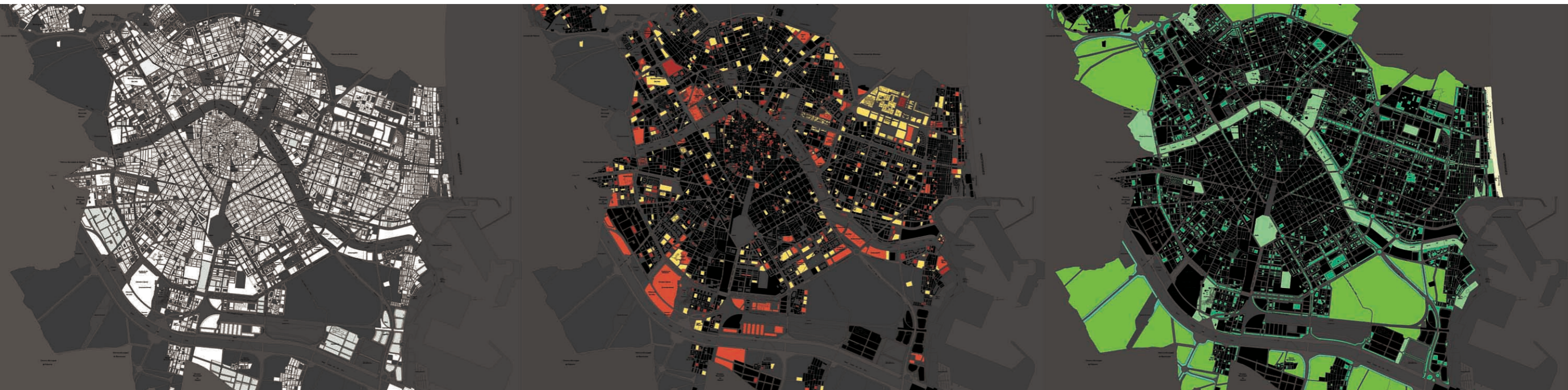


Plan General de 1966

1979-1985 Reforma de la ciudad por partes y no en conjunto mediante Planes Especiales.

1983 Delimitación del Suelo Urbano. Gran parte pasó a no urbanizable para salvar una importante extensión de huerta.

1988 Plan General de Ordenación Urbana. Urbanismo de austeridad, cultura urbanística europea contemporánea. Contención del crecimiento, cosido y consolidación de la ciudad existente antes de seguir con la expansión exterior. Recuperación de los barrios populares periféricos. Conservación del patrimonio histórico. Nuevos bulevares norte y sur. Protección de la huerta que quedaba reduciendo el suelo urbanizable. Primacía del transporte público. Conexión de los poblados marítimos con el centro. El Parque mas estructurante para el modelo de ciudad, aparte del Jardín del Turia, era el Parque Central que pretendía dotar de un gran espacio verde a la zona sur de la ciudad reequilibrándola con la zona norte.



PGOU-88 Edificación

PGOU-88 Densidad de equipamientos

PGOU-88 Espacios libres y protegidos

Década 1990 1995 LRAU. Desarrollo por la iniciativa privada del suelo urbanizable. Modificaciones del plan de 1988 que han dado mordiscos a la huerta (Sociopolis, ZAL,...). 1996 Plan Verde para la Huerta. Salvar la huerta y multiplicar por cuatro la zona verde por habitante. No se ha desarrollado. La zona protegida de huerta ha quedado reducida a bolsas confinadas entre los nuevos barrios desarrollados. El Jardín del Turia queda como gran parque de la ciudad, acompañándose de otros de menor tamaño, Marxalenes, la Rambleta, Cabecera, Benicalap. El Parque Central quedará como elemento que de equilibrio a la red de zonas verdes. Red de metro y tranvía de nueva construcción. Preferencia del automóvil en las zonas centrales de la ciudad. Rondas Norte y Sur como autovías urbanas. Déficit de equipamientos, las densidades y calidades de equipamientos son totalmente distintos en cada uno de los barrios.

Década 2000 Grandes proyectos urbanísticos. Desarrollo de Programas de Actuación Integrada. Ciudad de la Artes y las Ciencias. Prolongación hasta el mar de la Avenida Blasco Ibáñez. Balcón al mar. Parque Central. Parque de Cabecera, Circuito urbano de Formula 1, Ágora. Intervenciones en el patrimonio, Mercado de Colon, Plaza de L'Almoina.

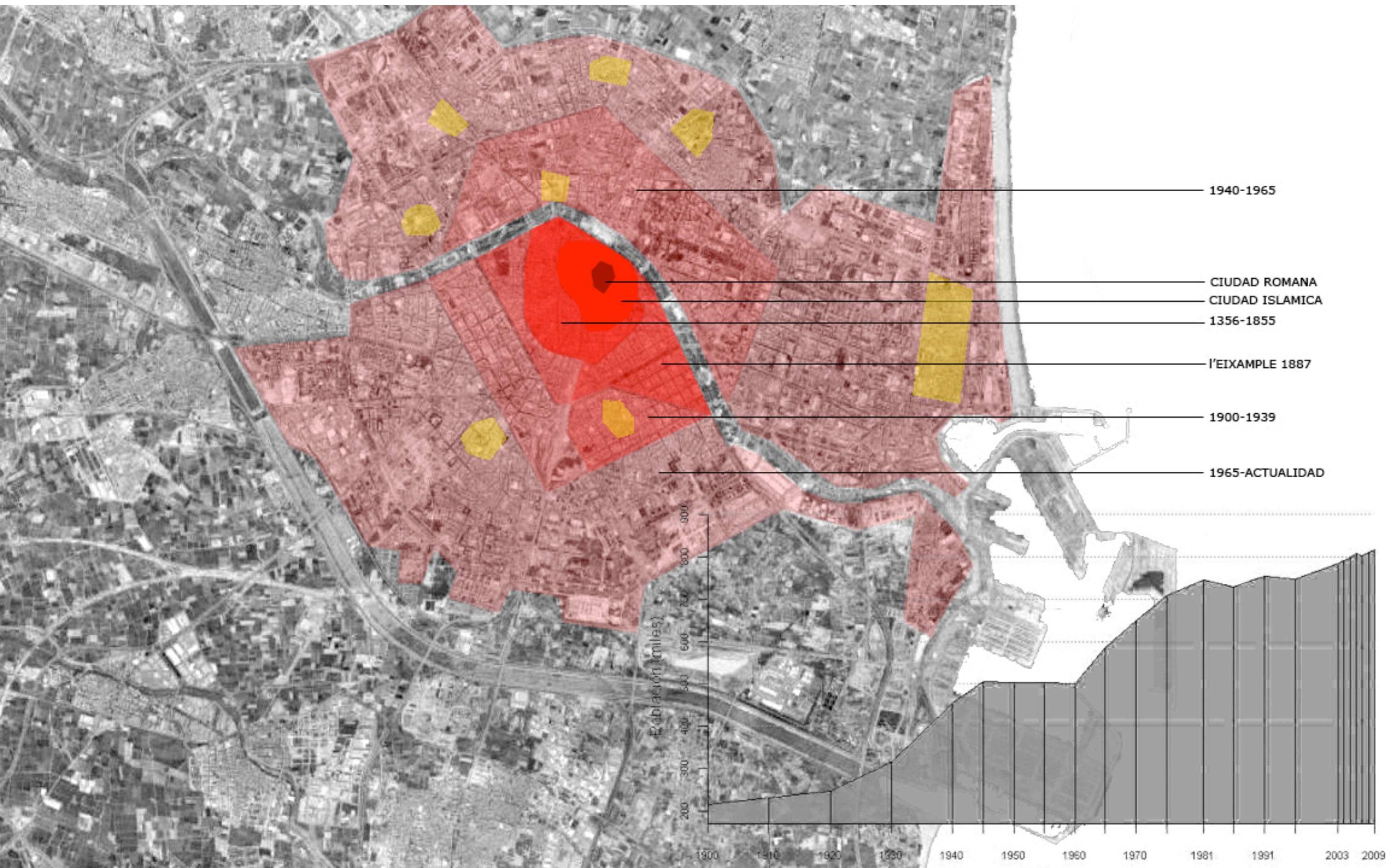


2009 Aprobación del planeamiento de área del Parque Central, aunque sin el diseño del parque. Aprovechamiento urbanístico en los espacios laterales y en la nueva estación para financiar la actuación. El paisaje industrial esta a un paso de ser solo un recuerdo de la gran ciudad.

CRECIMIENTO DE LA CIUDAD

La evolución urbana y demográfica de la ciudad tiene dos claros puntos de inflexión, por un lado los proyectos de ensanche a finales del siglo XIX y principios del XX, y por otro la década de los 60 que supuso sin duda el momento de mayor crecimiento de nuestras ciudades.

El crecimiento de la ciudad de Valencia ha supuesto la anexión de núcleos urbanos como Russafa, Patraix, Campanar, Benicalap, Marxalenes, Orriols, Benimaclet y los Poblados Marítimos.



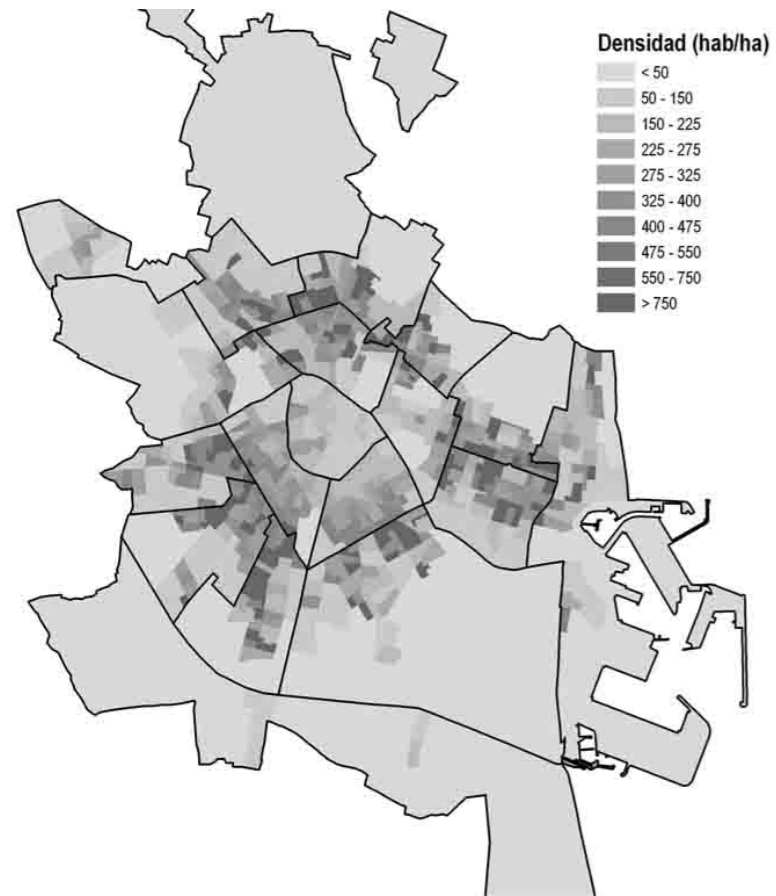
SITUACION ACTUAL

Aspectos sociales

La creciente disfuncionalidad urbana, traducida en términos de congestión de trama y tráfico; la falta de dotaciones en muchos barrios, que incrementan los desplazamientos, las relaciones de dependencia y los niveles de segregación espacial, tanto intraurbanos como metropolitanos, han sido alguno de los lastres dejados por el modelo de crecimiento de la ciudad. Su expansión ha desglosado el territorio y ha sido mediatizada por las vías de comunicación, corredores de acceso a la capital y aglutinadores de población y actividades. La capital ha fagocitado el medio rural circundante, haciéndose presente la "rur-urbanización" de la mano de instalaciones industriales, viviendas, superficies comerciales, equipamientos diversos y nuevas vías de comunicación. La ciudad encontró en los municipios de su primera cintura una válvula de escape para sus exigencias residenciales, industriales, de trabajo, etc. Valencia ha alcanzado las previsiones demográficas del Plan General de Ordenación Urbana de 1988, existiendo 815.440 habitantes a comienzos de 2009. Se han sobrepasado los límites municipales, convirtiéndose en una realidad metropolitana de 1.350.000 habitantes.

A la concentración funcional de épocas históricas, cuando las actividades industriales estaban enquistadas en el tejido urbano por medio de barrios o instalaciones más o menos diseminadas, sucede una organización industrial polinuclear de grandes polígonos.

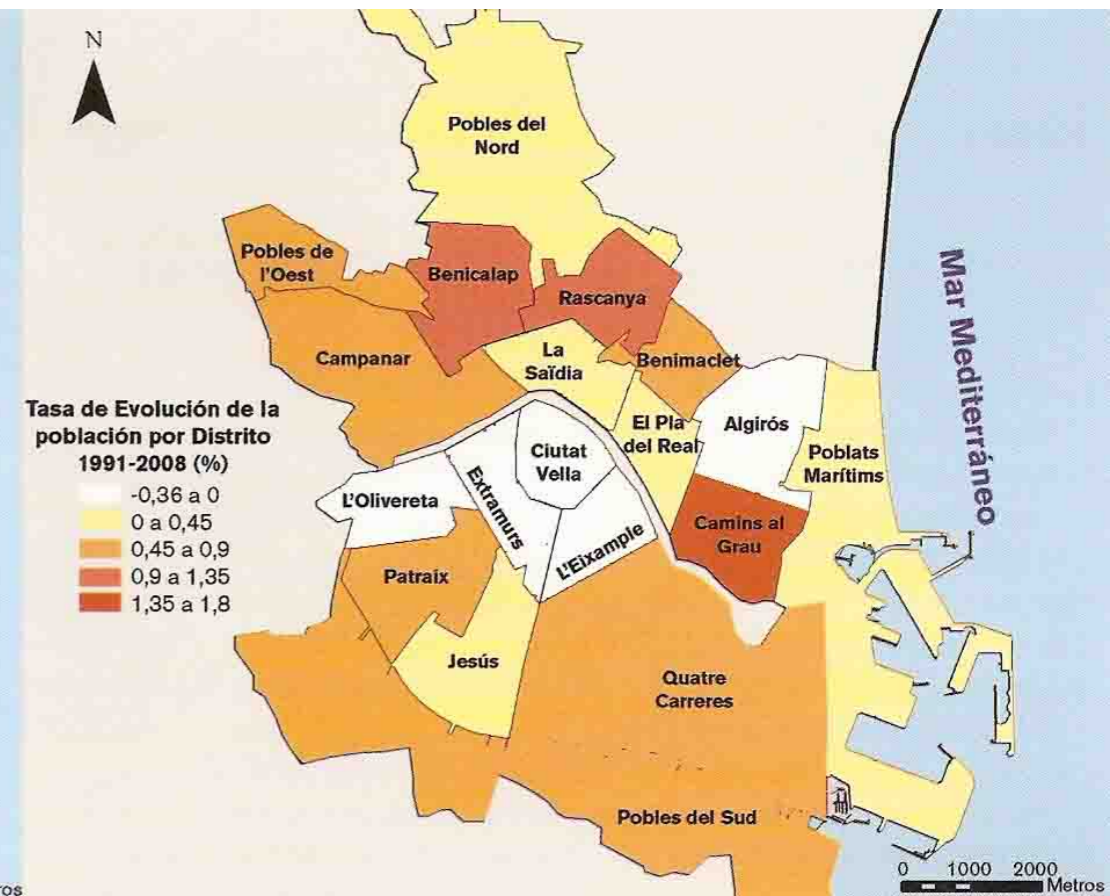
En esta segregación socioespacial el binomio ya no es ciudad-campo, sino espacios centrales-periferia, siendo el nivel de dotaciones de los barrios inverso a su centralidad.



Densidad de habitantes por hectárea



Índice de envejecimiento por barrios



Evolución de la población por barrios

La situación actual de la ciudad de Valencia debe entenderse en el contexto de crisis económica en el que nos encontramos, más acentuada si cabe en nuestro territorio debido al modelo de crecimiento y desarrollo adoptado en la pasada década, basado en el desarrollo urbanístico, la construcción y el aumento del parque inmobiliario. La ciudad basa ahora mismo su imagen turística en la red de grandes equipamientos y eventos, Ciudad de las Artes y las Ciencias, Palacio de Congresos, Copa América, Formula 1, etc.

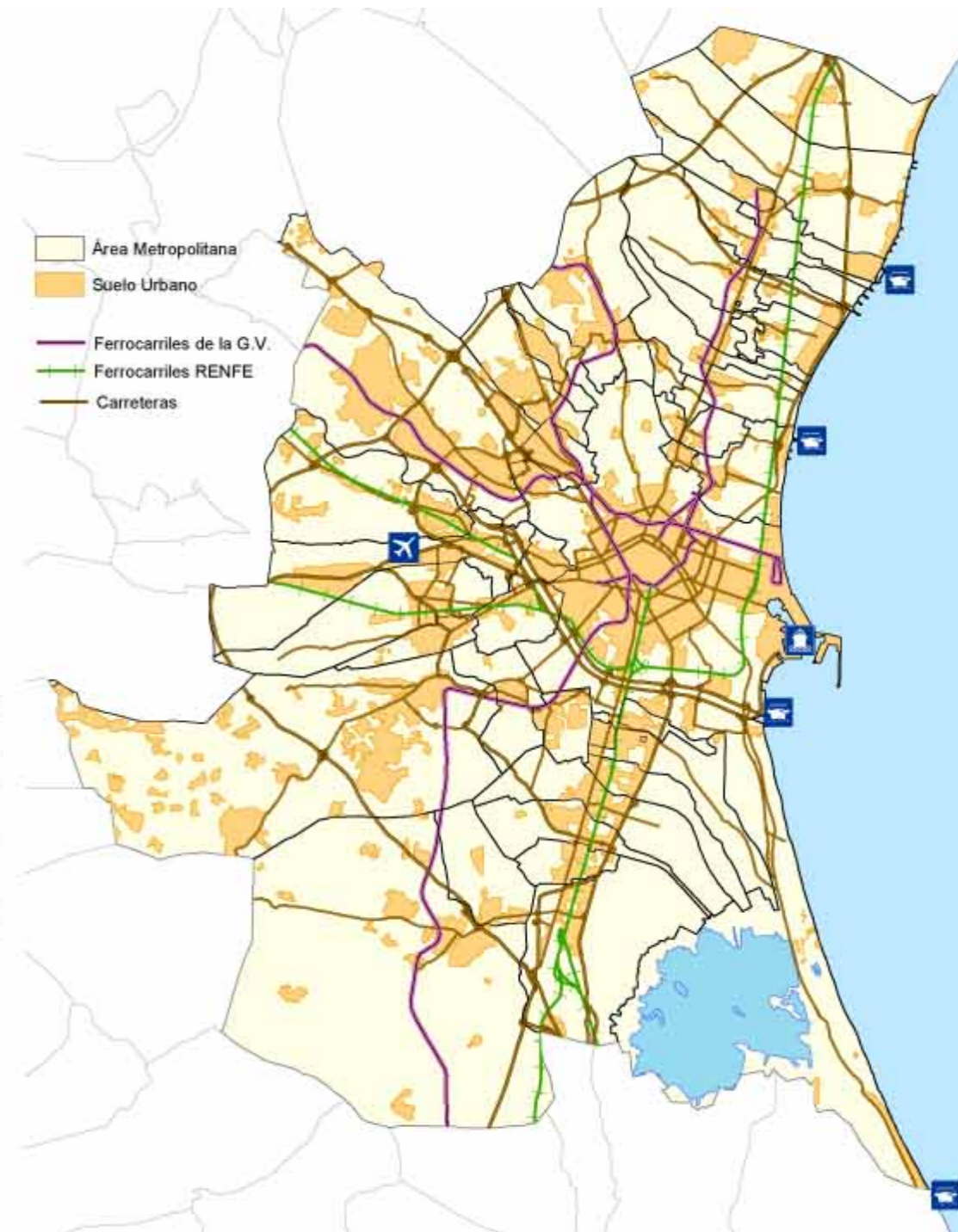
Los futuros desarrollos de la ciudad deben tener en cuenta esta situación, apostando por la inversión en materias de equilibrio dotacional, turismo urbano, actividades logísticas, y actividades relacionadas con el arte, el ocio, la cultura, y la investigación y el desarrollo tecnológico, así como la puesta en valor de nuestro medio ambiente y nuestro paisaje.

Existen desigualdades entre los distintos barrios de la ciudad, acentuadas en cuanto a inversiones y planes urbanísticos, que dan como resultado un desequilibrio en lo referente a equipamientos y zonas verdes. Esto conlleva una redistribución de la población, existiendo barrios donde la población ha aumentado en el último año como el Pla del Real y Campanar, y otros donde la población ha ido disminuyendo progresivamente en los últimos 50 años como Ciutat Vella, L'Eixample y Extramurs. En estos distritos permanece la población de cierta edad, que aprecia su tradición urbana, que dispone de viviendas en general amplias y por tanto caras y poco accesibles para los jóvenes, o también porque su situación económica no les permite un cambio de vivienda.

Las diferentes inversiones en distintas zonas de la ciudad, traen consigo también desigualdades de tipo social, barrios degradados como el Cabañal sufren en la actualidad actuaciones urbanas de gran calibre, provocando una migración de determinadas clases sociales a otros barrios como Jesús, donde entre las naves y las últimas viviendas de principios del siglo XX (situadas en nuestra zona de actuación), se asientan familias enteras ocupando estas edificaciones.

Infraestructuras

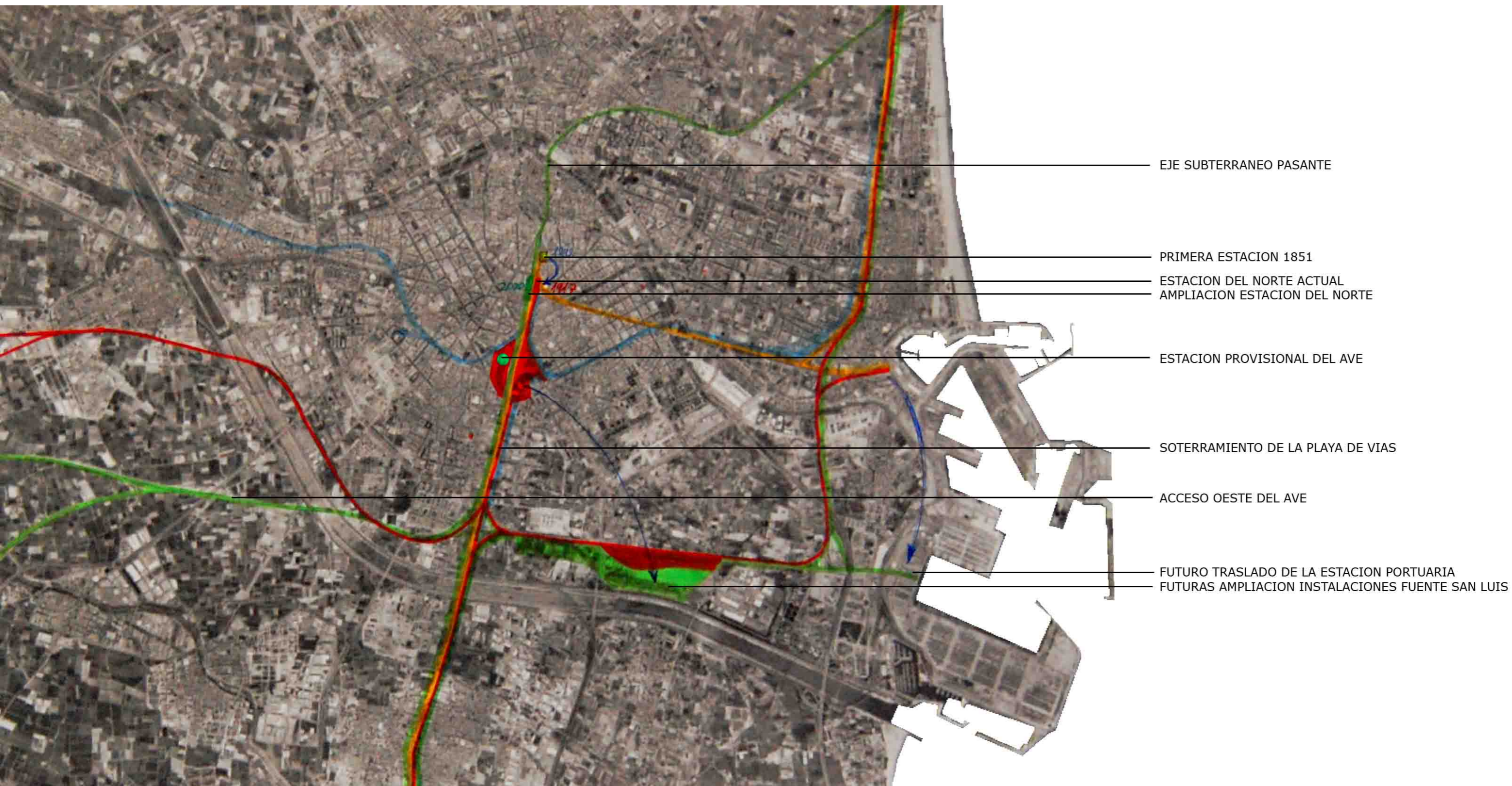
Las comunicaciones e infraestructuras de la ciudad de Valencia y su área metropolitana responden a un esquema básicamente radiocéntrico, que ha supuesto un colapso en el centro urbano, mitigado por la aparición de sucesivos anillos de comunicación rodada conforme ha ido aumentando el casco urbano de la ciudad. La ciudad ha crecido apoyando la urbanización a lo largo de los ejes radiales (Carretera de Barcelona, Avenida del Cid, Ademuz, San Vicente, etc.), colmatando posteriormente los espacios de huerta existentes en los intersticios. La red ferroviaria configura en la actualidad un eje radial desde el centro de la ciudad hacia el sur de la misma. El soterramiento de estas vías busca eliminar la barrera que supone este eje para la conexión anular en la zona sur del casco urbano.



Red ferroviaria

En 1851 se construyó la primera estación de ferrocarril situada en lo que es actualmente la Avenida Marques de Sotelo, con fachada prácticamente a la plaza del Ayuntamiento, se accedía al recinto amurallado a través de una abertura en el lienzo, que se cerraba con un portón de madera. La Avenida Reino de Valencia debe su trazado al paso del ferrocarril antes de la construcción del Ensanche de Mora a partir de 1912. Entre 1906 y 1917 se construyó la Estación del Norte, obra modernista del arquitecto Demetrio Ribes, considerada en la actualidad Bien de Interés Cultural, esto supuso el desvío de las vías del tren en su salida hacia el noreste situándose paralelamente a la actual Avenida Peris y Valero y pasando por delante de las naves de Demetrio Ribes, edificios también protegidos en la actualidad. Esto da las claves para entender la configuración del vacío existente en la actualidad, dado que este trazado y su simetría al otro lado de la salida hacia el sur configuraron un gran vacío ocupado por las instalaciones del ferrocarril. El nudo creado actualmente en el encuentro entre las vías dirección este, sur y oeste se debe a la salida de los trazados del casco urbano planteada ya desde el plan general de 1946.

El futuro de la playa de vías en el tramo que nos ocupa pasa por la conversión de la Estación del Norte en una estación pasante con vías férreas soterradas que atravesaran la ciudad de Valencia en su enlace con el acceso norte, y por el traslado del grueso de las instalaciones ferroviarias a su ubicación en la Fuente de San Luís.



FUTURO

Pasados los tiempos de los eventos como la Copa América, la Fórmula 1, las visitas papales, los planes futuros de desarrollo de la ciudad pasan por acometer actuaciones urbanísticas importantísimas, críticas y en algún caso polémicas que hasta el momento se habían dejado aparcadas, dado que el crecimiento de la ciudad ocupando la huerta está prácticamente agotado.

- Parque Central, nueva estación y soterramiento de las vías férreas y eje pasante
- Prolongación de Blasco Ibáñez a través del Cabañal
- PAI del Grao, delta verde y marina del puerto
- Nuevas instalaciones ferroviarias en la Fuente San Luís
- Renovación urbana de Nazaret y Pinedo
- Rehabilitación de Ciutat Vella
- Plan de protección de la Huerta

