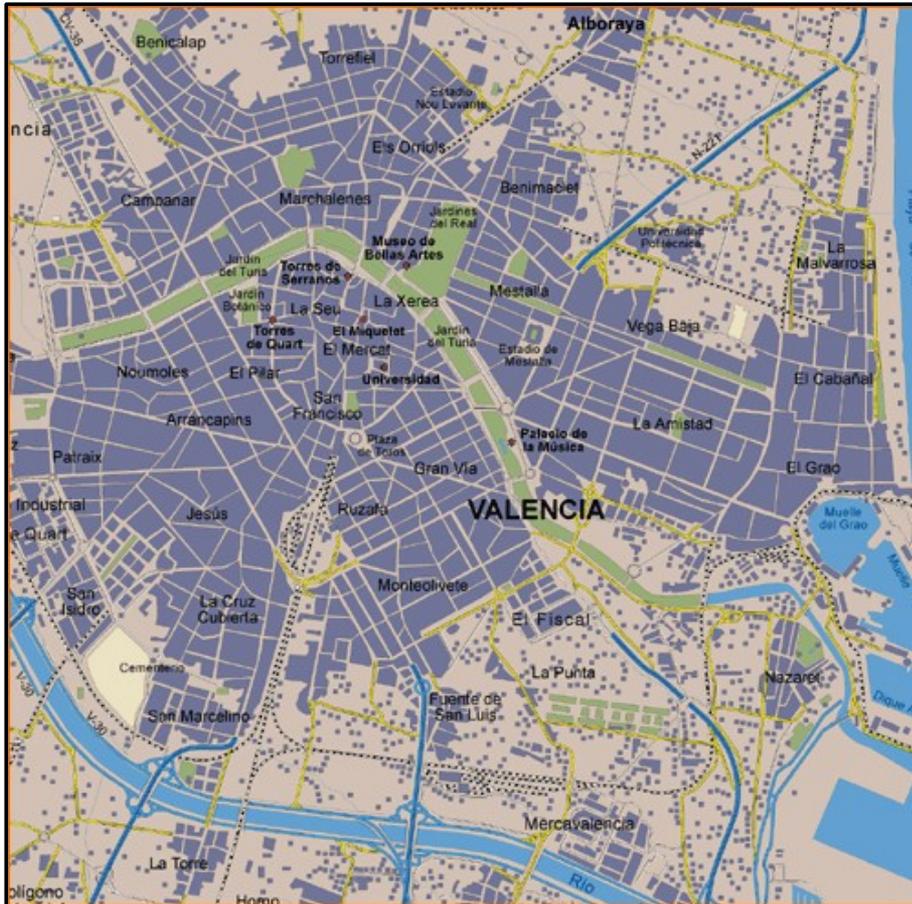


Comentario do plano urbano de Valencia

Valencia es la tercera ciudad más poblada de España, lo que provoca que posea un área de influencia que abarca gran parte del litoral mediterráneo. Además, es capital de la Comunidad Valenciana, una de las regiones más desarrolladas de España, por lo que posee una función administrativa muy desarrollada, junto a otras funciones muy diversificadas, entre las que destaca el turismo.



Valencia, como aquellas ciudades con una larga historia, presenta una morfología urbana compleja, en la que pueden distinguirse diferentes áreas que corresponden a las distintas etapas del crecimiento de la ciudad: el *casco antiguo*, el *ensanche* y la *periferia*.

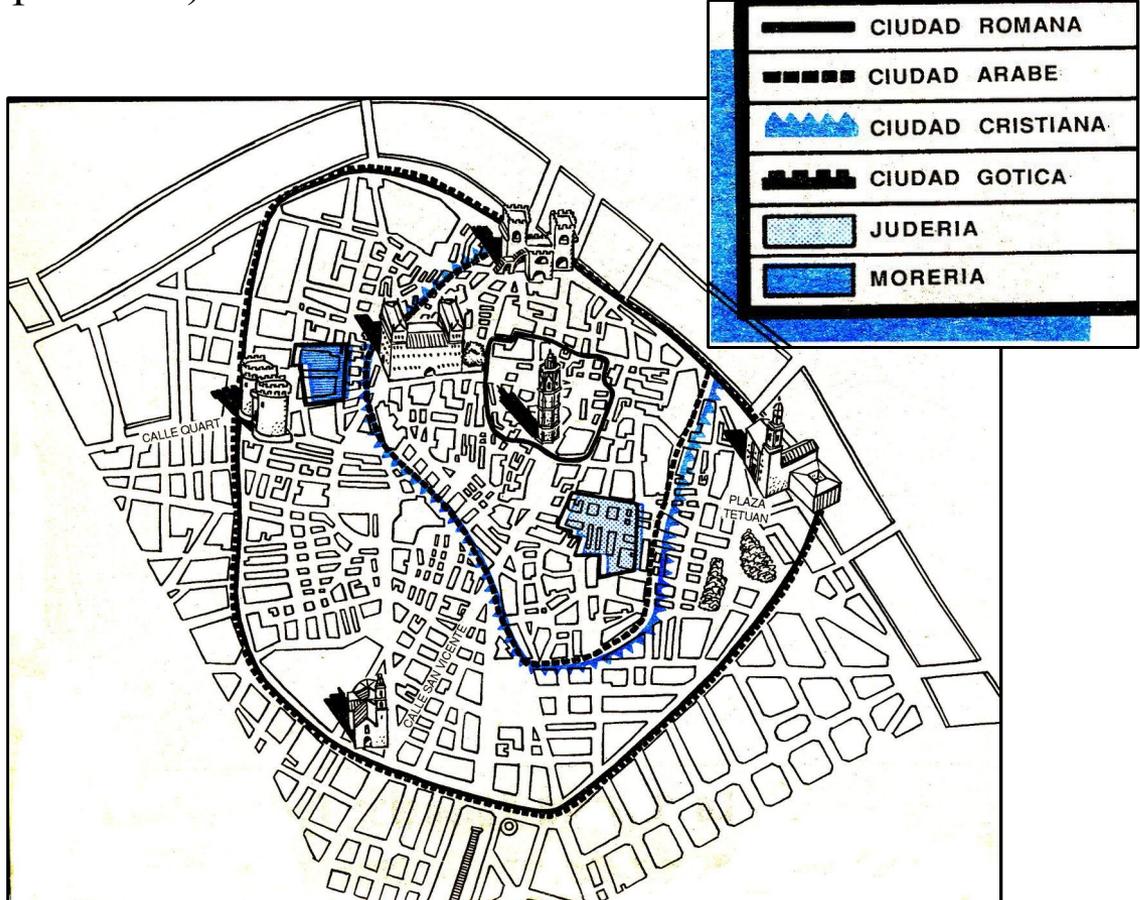
1. EL CASCO ANTIGUO.

Es la parte de la ciudad urbanizada desde su origen hasta el crecimiento urbano de mediados del siglo XIX.

El **emplazamiento** de Valencia tiene un origen romano y se ubica en el golfo de Valencia, a escasa distancia del mar, en un meandro del río Turia, sobre un altozano a salvo de inundaciones. La ciudad tenía una **situación** favorable respecto a las comunicaciones (en la gran calzada litoral romana) y respecto a la actividad económica (estaba rodeada de un entorno de buenas condiciones agrícolas).



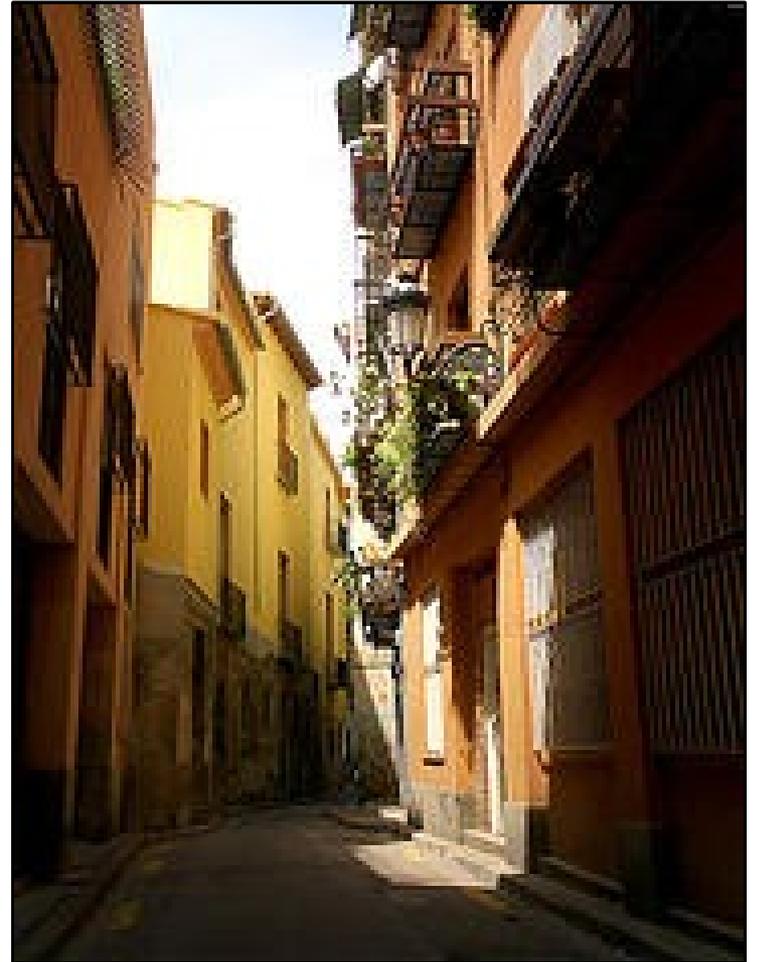
En la Edad Media, el casco antiguo estuvo rodeado por una muralla en la época musulmana y otra en la época cristiana (siglo XIV), que seguía el trazado de la actual ronda -constituida por la calles Guillén de Castro, Játiva y Colón-. De ella se conserva algunas puertas. Sus funciones eran defensivas, fiscales (cobro de impuestos) y sanitarias (aislamientos de la ciudad en caso de epidemias).



El **plano** fue irregular en la época musulmana, con calles estrechas y tortuosas y plazas sin formas definidas y se regularizó ligeramente tras la conquista cristiana (1283). Esta irregularidad se observa sobre todo en su parte norte, cuyo centro es la catedral. La parte sur sufrió transformaciones desde el siglo XIX: se abrieron nuevas calles y plazas como la del Ayuntamiento o la del Mercado central, con motivo de la instalación en esta zona de la estación de ferrocarril.



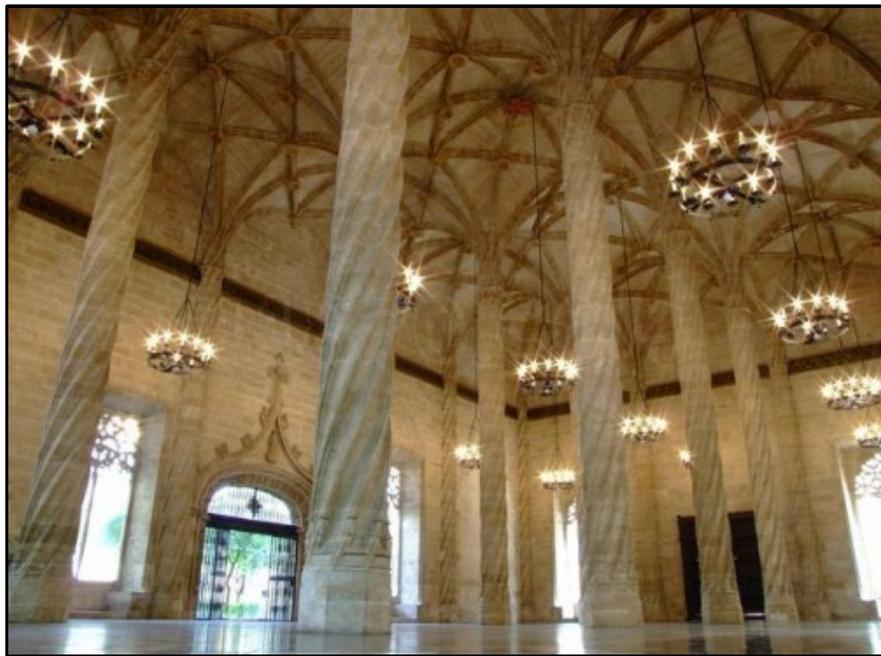
- la ciudad árabe, s. VIII-s. XIII
- y perímetro de la muralla
- la ciudad medieval cristiana
- perímetro de la muralla construida por Pedro el Ceremonioso en 1356 (derribada en 1865)
- recinto de la judería en el s. XIV



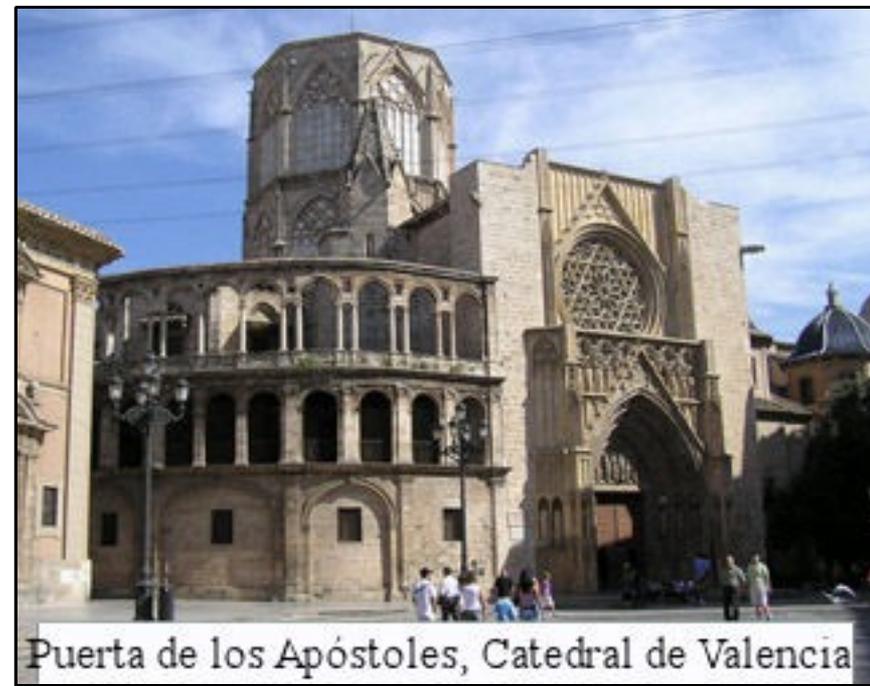
La **trama** del casco antiguo es compacta, dado que durante siglos, la población creció dentro del recinto amurallado, lo que trajo consigo una progresiva densificación de la trama. La **edificación**, inicialmente de baja altura, ha experimentado una progresiva verticalización y deterioro morfológico y social en algunas zonas, que dio lugar a procesos de renovación y sustitución por casas de mayor altura y calidad.



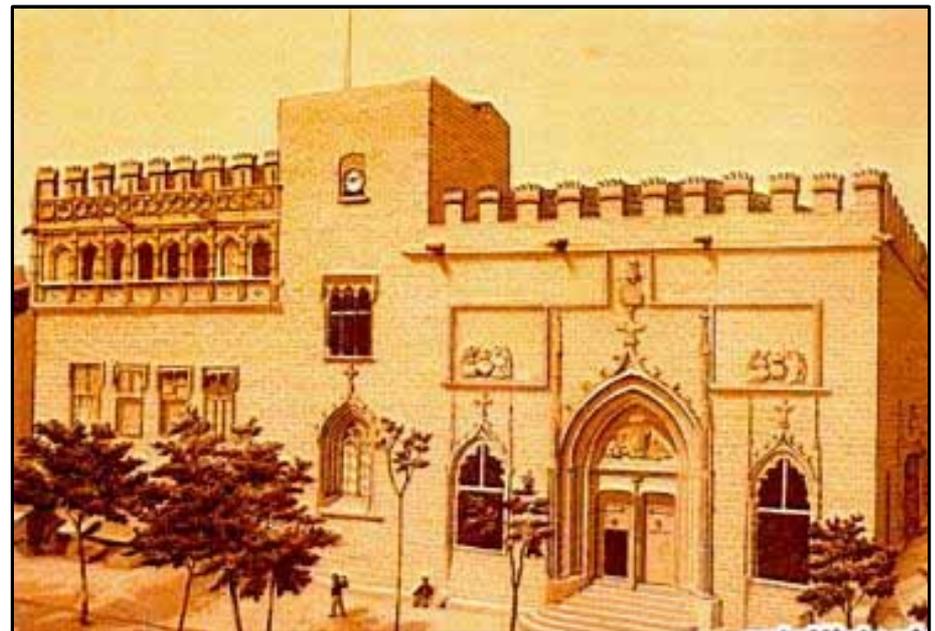
Los **usos del suelo** de la ciudad en la época preindustrial fueron residenciales, industriales (seda) y el comercio marítimo. En la actualidad, la parte sur alberga el CBD, donde se instalan los comercios, oficinas, bancos y espectáculos. El casco antiguo conserva monumentos, como la catedral y palacios e iglesias de diversas épocas.



Lonja de la Seda, s.XV. La industria de la seda fue la más importante de Valencia ente los siglos XIV y XVIII



Puerta de los Apóstoles, Catedral de Valencia



Los **principales problemas del casco antiguo** son el deterioro físico de las calles y edificios, lo que da lugar a un deterioro social que provoca el envejecimiento de la población y la localización de las clases marginales en el centro, especialmente emigrantes. Estos hechos, unidos a la terciarización del suelo que provoca el vaciamiento del centro fuera de las horas comerciales, han provocado políticas actuales de rehabilitación física y social del centro. En Valencia, esta política se llamó Plan Integral de Rehabilitación de Valencia (Plan RIVA) de 1992, con los objetivos de revitalizar el centro histórico, atraer a nuevos habitantes y dotar de servicios sociales a la zona. Pero a partir del año 2000 se paralizaron los proyectos, coincidiendo con la disminución de las subvenciones.



Restos de torreón de las murallas árabes

VALENCIA



Monumentos y edificios civiles

Monuments i edificis civils • Monuments and civil buildings • Monuments et édifices civils • Sehenswürdigkeiten und Gebäude

- 1 Almadín
- 2 Baños del Almirante
- 3 Ayuntamiento - Casa Consistorial
- 4 Casa Natalicia de San Vicente Ferrer
- 5 Casa de las Rocas
- 6 Lonja de la Seda
- 7 Mercado Central
- 8 Mercado de Colón
- 9 Palacio de Benicarló
- 10 Palacio del Conde de Cervelló
- 11 Palacio de Correos y Telégrafos
- 12 Palacio de la Generalitat
- 13 Palacio del Marqués de Campo
- 14 Palacio del Marqués de Dos Aguas
- 15 Palacio del Marqués de la Seta
- 16 Palacio de Pineda
- 17 Plaza Redonda
- 18 Plaza de Toros
- 19 Torres de Quart
- 20 Torres de Serrano
- 21 Universidad de Valencia

Monumentos religiosos

Monuments religiosos • Religious monuments • Monuments religieux • Religieuse Gebäude

- 1 Antiguo Convento de El Temple
- 2 Basílica de la Virgen de los Desamparados
- 3 Catedral de Valencia y El Miguelete
- 4 Colegio del Patriarca
- 5 Convento del Carmen e Iglesia de la Santa Cruz
- 6 Convento de Santo Domingo
- 7 Iglesia de las Escuelas Pías
- 8 Iglesia de San Agustín
- 9 Iglesia de San Esteban
- 10 Iglesia de San Juan de la Cruz
- 11 Iglesia de San Martín
- 12 Iglesia de San Nicolás
- 13 Iglesia del Santísimo Cristo del Salvador
- 14 Iglesia de los Santos Juanes
- 15 Palacio Arzobispal
- 16 San Juan del Hospital
- 17 Santa Catalina

Museos

Museus • Museums • Musées • Museen

- 1 Casa Museo José Benlliure
- 2 Centro Cultural la Beneficencia - Museo de Prehistoria de Valencia - Museo Valencià d'Etologia
- 3 Cripta de San Vicente
- 4 Galeria del Tossal
- 5 Instituto Valenciano de Arte Moderno (IVAM)
- 6 Museo de Bellas Artes San Pio V
- 7 L'Almoína
- 8 Museo de la Ciudad - Palacio del Marqués de Campo
- 9 Museo de la Ilustración y la Modernidad (MUVIM)
- 10 Museo Municipal de Ciencias Naturales
- 11 Museo Nacional de Cerámica Palacio del Marqués de Dos Aguas
- 12 Centro del Carmen
- 13 Museo Taurino
- 14 Museo Histórico Municipal
- 15 Museo Valenciano de Historia Natural

Jardines y zonas verdes

Jardins i zones verdes • Garden and green spaces • Jardins et espaces verts • Gartenanlage

- 1 La Glorieta
- 2 Jardín Botánico
- 3 Jardín de las Hespérides
- 4 Jardines del Real - Viveros
- 5 Bioparc Valencia
- 6 Palacete y jardines de Montforte
- 7 El Parterre

Transportes

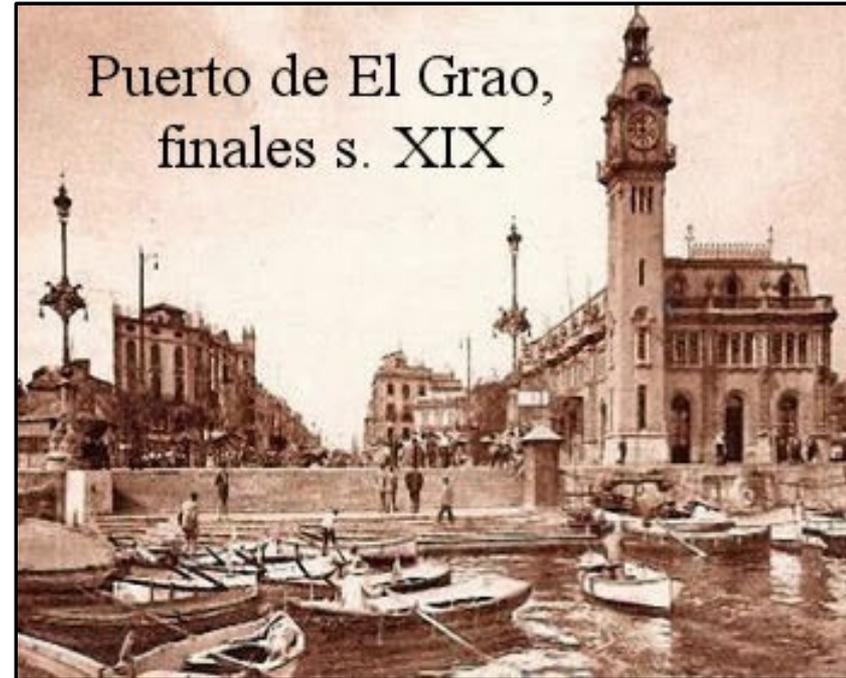
Transports • Transports • Transport • Verkehrsmittel

- 1 Bus Turístic
- 2 Estación de Autobuses de Valencia Estació d'Autobusos • Bus Station • Gare Routière • Bushof
- 3 Renfe-Estación del Norte Renfe • Station • Gare • Bahnhof



2. EL ENSANCHE BURGUÉS Y LOS BARRIOS OBREROS DE LA ÉPOCA INDUSTRIAL.

Desde mediados del siglo XIX, el crecimiento de la ciudad obligó a ampliar el recinto urbano. Las **causas** fueron la prosperidad agraria, un primer proceso de industrialización (en torno a las industrias de la madera y del mueble y de la metalurgia) y la revolución de los transportes (trazado de una tupida red ferroviaria que tenía como centro la ciudad y ampliación y modernización del puerto de El Grao), que consolidó la función exportadora de la ciudad y la convirtió en centro importador y redistribuidor.



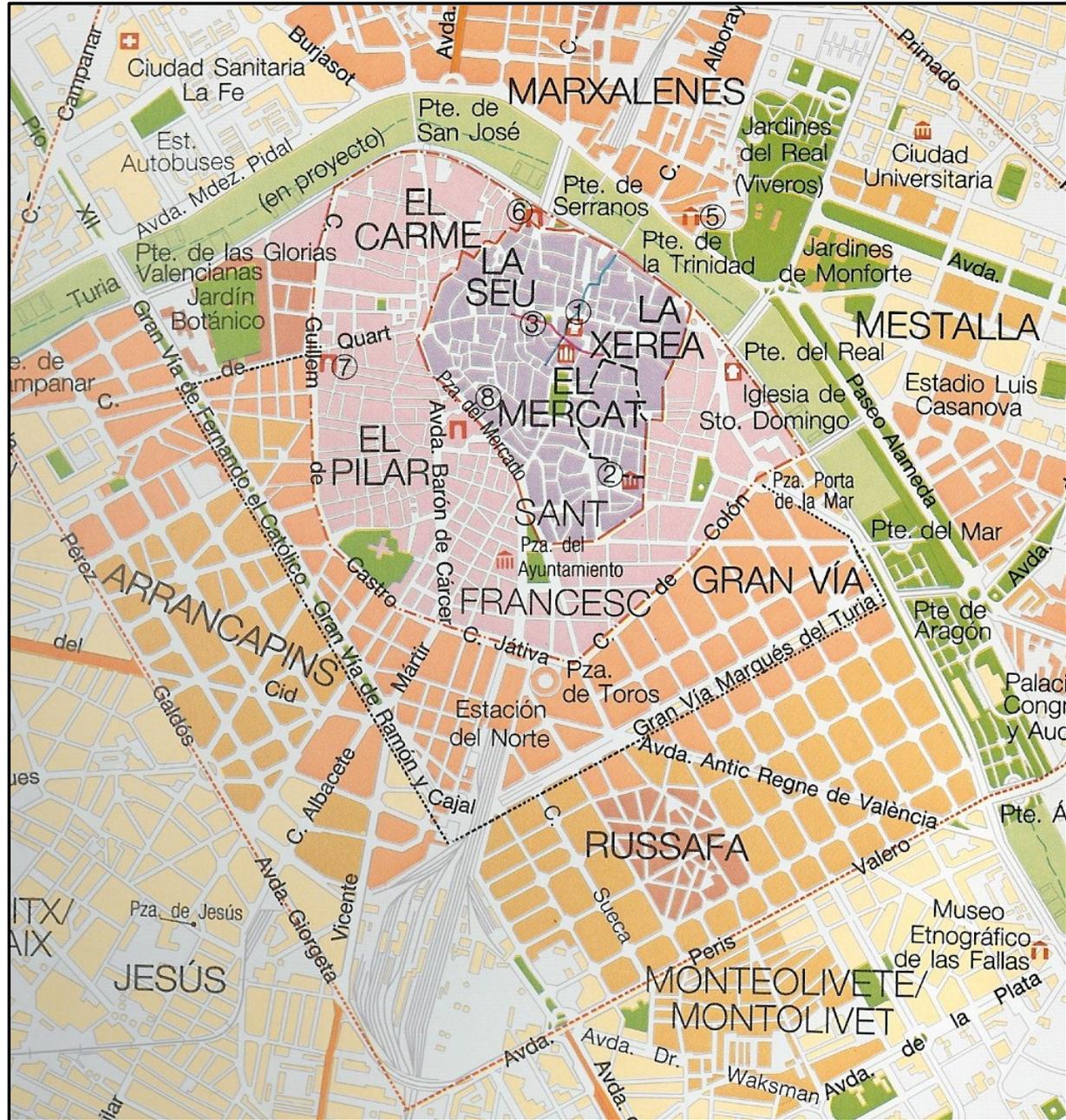
Para ampliar la ciudad, **las murallas cristianas del siglo XIV fueron derribadas (1865)** y en su lugar se creó una ronda exterior que se convirtió en la calle principal.



El derribo de la muralla, que envolvía la ciudad, dio origen a una de las calles que con el tiempo se ha convertido en parte del centro comercial de la ciudad: la calle Colón, por el medio de la cual circulaban dos líneas de tranvías.



a) El ensanche burgués se realizó rodeando por el sur al casco antiguo, en diversas fases que vienen limitadas por grandes vías. El primero (1877), entre el casco antiguo y las grandes vías del Marqués del Turia y Fernando el Católico, tenía **plano en cuadrícula** inspirado en el de Cerdá de Barcelona, trama en manzanas rectangulares, con amplios patios interiores, casas grandes y de calidad, de estilo modernista. El segundo ensanche (1907) ampliaba el anterior y extendía la ciudad hasta el antiguo Camino de Tránsitos (avenida de Pérez Galdós y de Peris Valero), que fueron replaneado como un tercer anillo o ronda exterior.

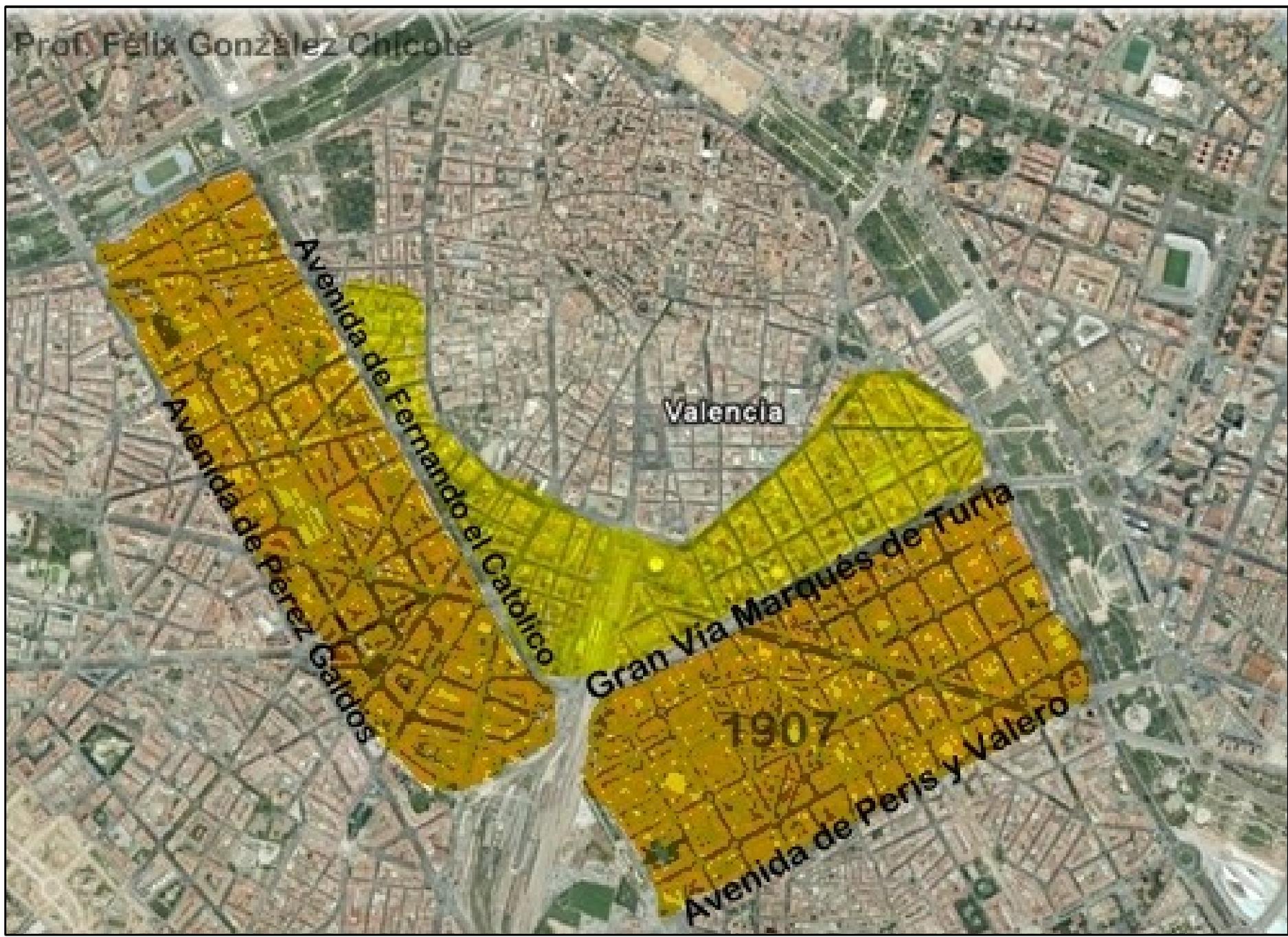




La *Ley de las Casas Económicas*, promulgada en 1925 con la intención de mejorar las condiciones de vida de las familias obreras, llevó a la construcción de manzanas de casas de fachada uniforme y gran patio interior en zonas del ensanche, como fue la *Finca Roja*, levantada cerca de la estación de ferrocarril, inaugurada en 1933 y rehabilitada en el año 2011.



Prof. Félix González Chicote



Valencia

Avenida de Fernando el Católico

Avenida de Pérez Galdós

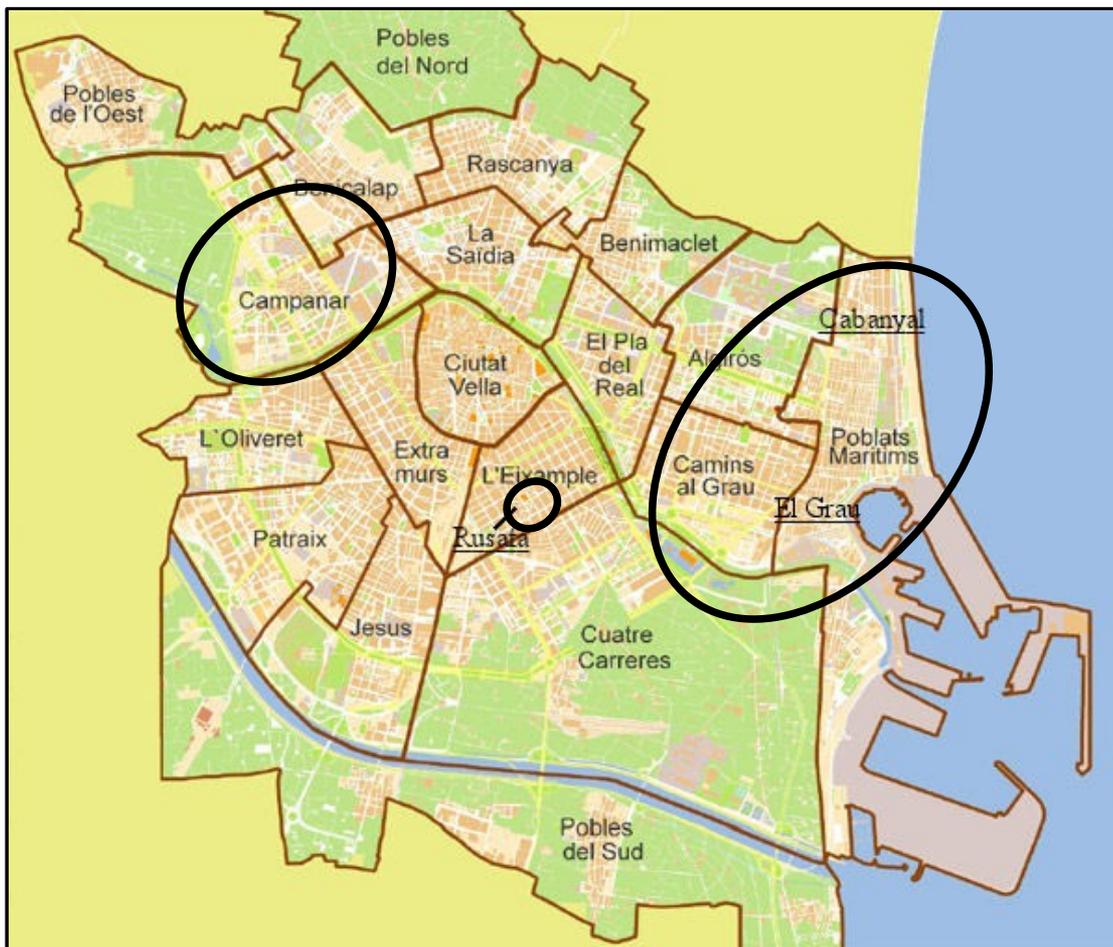
Gran Vía Marqués de Turia

Avenida de Peris y Valero

790

Las **barriadas obrero-industriales** se crearon, sobre todo, en la zona portuaria y en la parte meridional, con casas pequeñas y materiales de mala calidad que sufrieron un temprano deterioro.

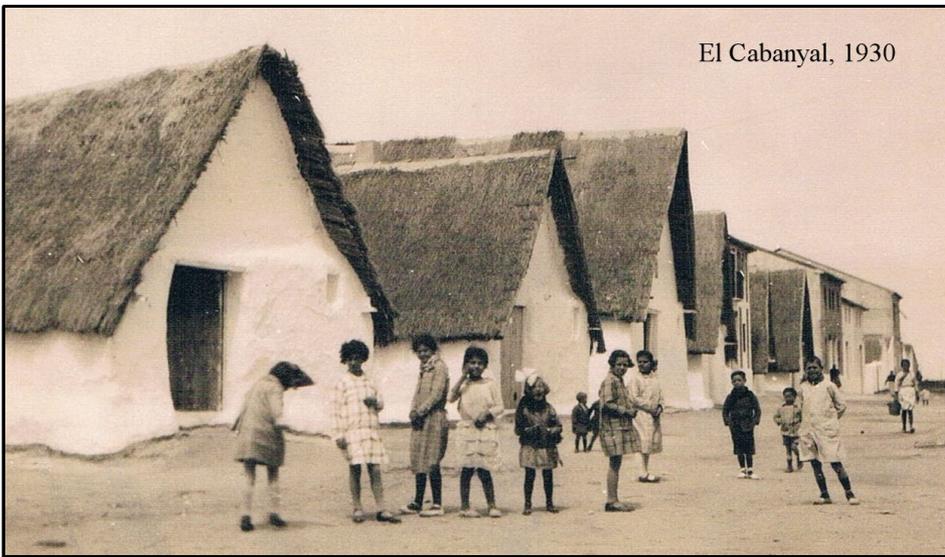
Además, el crecimiento urbano llevó a ampliar el recinto urbano a costa de la huerta y a anexionar entre 1870 y 1900 barrios cercanos al ensanche, como Rusafa, y pueblos circundantes, como El Campanar, El Cabañal, el Grao, etc., entonces todavía diferenciados de la gran ciudad, pero actualmente integrados en el casco urbano.



El Cabanyal-Canyamelar es desde el finales del XIX el barrio marinero de la ciudad de Valencia. Mantiene todavía el plano urbano reticular que deriva de las alineaciones de las antiguas barracas de pescadores, formando largas calles en paralelo a la línea de costa, con escasas y estrechas calles perpendiculares a las principales vías. Pero desde 1998 el barrio está amenazado por un proyecto municipal que pretende ampliar hasta el mar la Avenida de Blasco Ibáñez, que atraviesa su parte central. El proyecto supone la destrucción de 1651 viviendas, desapareciendo así la trama urbana de este conjunto que fue declarado *Bien de Interés Cultural* (BIC) en el año 1993, al seccionar la población en dos mitades totalmente aisladas.



El Cabanyal, 1930



En la cercanías del puerto y las estaciones de ferrocarril de El Cabanyal o del Puerto de El Grau se asentaron **en el s. XIX múltiples fábricas y almacenes** dedicadas a todo tipo de actividades: aceites, vinos, grano, maderas, alquitranes, abonos, toneles, botas de vino, etc. Todavía hoy el nombre de las calles recuerdan ese pasado industrial, (Calle de los Hierros, Maderas, Serrería, Industria...). Se trataba de una verdadera área industrial, similar a los actuales polígonos industriales. La gran mayoría desas fábricas fueron ya derribadas o están desocupadas desde hace décadas.



3. LA PERIFERIA URBANA ACTUAL

En la segunda mitad del s. XX, la industria y los servicios crecieron notablemente y con ellos la inmigración, la población y la urbanización, dando lugar a una extensa periferia en la que se instalaron áreas industriales, barriadas para acoger a los inmigrantes al oeste y sur del ensanche y diferentes equipamientos urbanos.

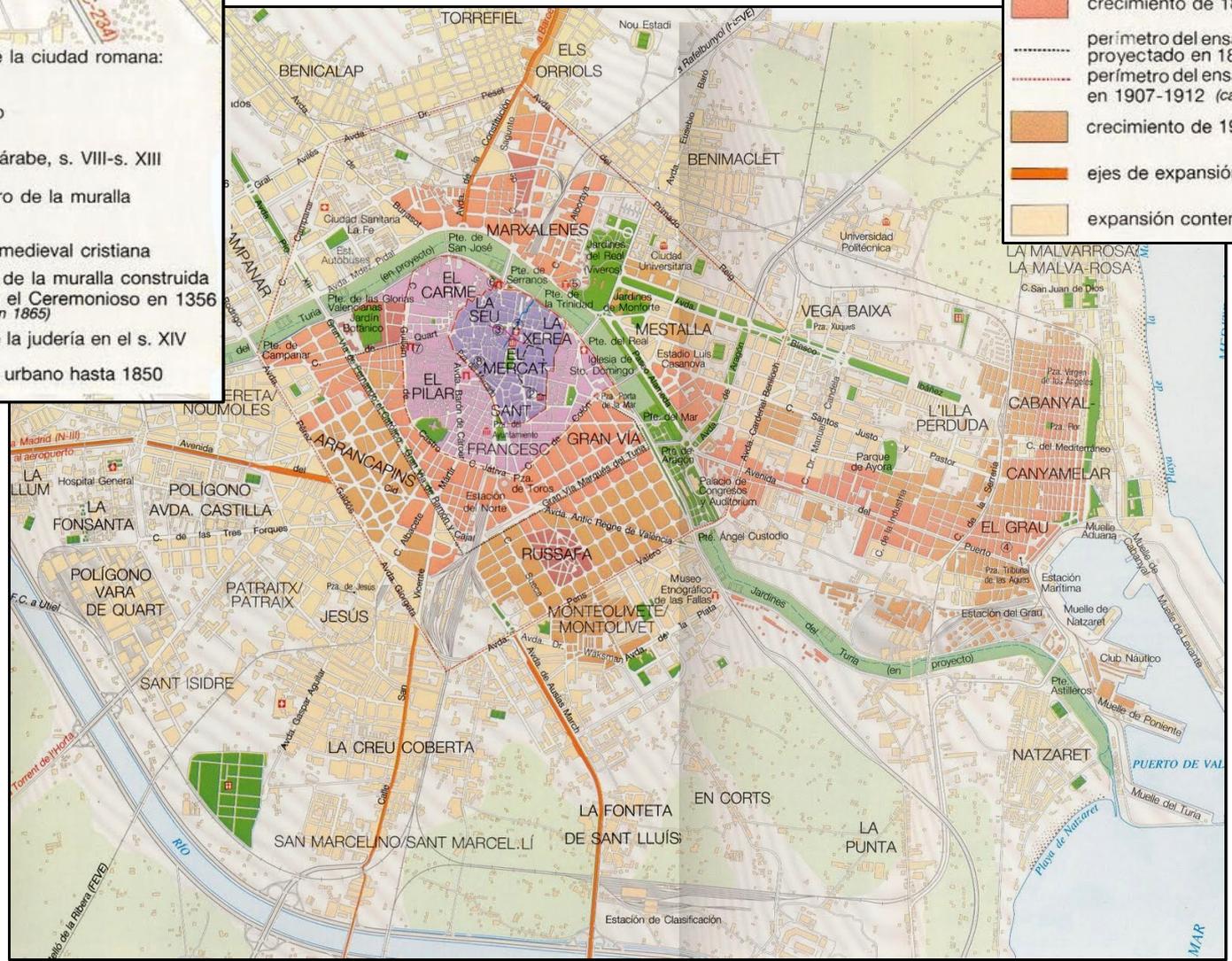
VALENCIA

vías principales de la ciudad romana:

- cardo
- decumano

- la ciudad árabe, s. VIII-s. XIII
- y perímetro de la muralla
- la ciudad medieval cristiana
- perímetro de la muralla construida por Pedro el Ceremonioso en 1356 (derribada en 1865)
- recinto de la judería en el s. XIV
- desarrollo urbano hasta 1850

- crecimiento de 1850 a 1900
- perímetro del ensanche proyectado en 1887
- perímetro del ensanche proyectado en 1907-1912 (camino de tránsito)
- crecimiento de 1900 a 1940
- ejes de expansión a partir de 1960
- expansión contemporánea



Los principales ejes de crecimiento urbano desde 1/2 del s. XX han sido los siguientes:

- **El sur de la ciudad**, a raíz del trazado de un nuevo curso artificial para el Turia, que bordea la ciudad por el oeste y por el sur. La obra, que empezó a planearse desde la inundación de 1957, se llevó a la práctica a mediados de la década de 1970 y ha supuesto además la creación de una ronda de tráfico de gran capacidad, ya que el nuevo cauce está flanqueando por autopistas.



- Las carreteras de Madrid y Barcelona.

- EL norte de la ciudad, pues el viejo cauce se convirtió en un espacio verde. Recientemente, se ha construido la Ciudad de las Artes y las Ciencias, que ha revitalizado turísticamente la ciudad. En la orilla izquierda del río se han creado equipamientos: un nuevo campus universitario, un recinto ferial, instalaciones deportivas... Además la recalificación de la zona permitió la construcción de grandes apartamentos, inspirados en las sinuosas formas de los edificios adyacentes.

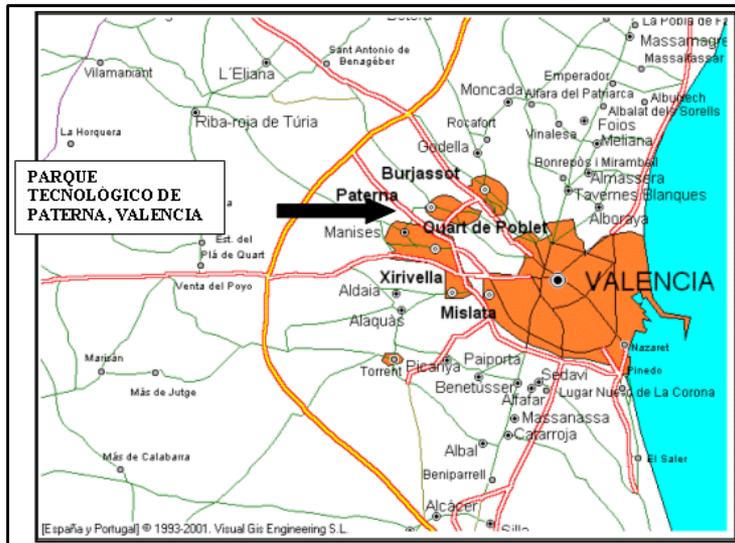




En los últimos años el crecimiento de la ciudad se ha desbordado sobre los municipios periféricos para formar una gran aglomeración urbana. Junto a estos espacios, y al igual que en el resto de las ciudades, la periferia valenciana posee un uso del suelo residencial muy potente, basado en viviendas de VPO y privadas y unifamiliares para clases sociales altas. Estos barrios tienen un plano regular.



Actualmente, las funciones de la ciudad son industriales (metalurgia, construcciones mecánicas, química, madera y muebles, textiles, alimentación) y terciarias, en las que, además del turismo hay que tener en cuenta las político-administrativas, como resultado de la ubicación en la ciudad del Parlamento y demás instituciones de la Comunidad Autónoma. La huerta ha sido la gran perdedora en el proceso de expansión urbana, pues los ricos campos van siendo invadidos por la edificación.



El Parque Tecnológico de Valencia, situado en Paterna, a 8 Km de la ciudad, está dotado de importantes infraestructuras que han permitido la creación de un nuevo entorno empresarial altamente competitivo: recursos tecnológicos avanzados, servicios, eficaces sistemas de comunicaciones, cooperación empresarial, centros de investigación al servicio de la empresa, colaboración con las Universidades, amplios viales, zonas verdes, aparcamientos...



An aerial photograph of Valencia, Spain, showing a dense urban grid and a coastal area with a harbor. The city is characterized by a tight, rectangular street pattern. In the lower right, the city meets the sea, with a harbor area containing several large structures and a prominent bridge. The word "Valencia" is printed in the center of the image.

Valencia