

M.ª J. TEIXIDOR

UNA LECTURA DE LA EXPANSION URBANA DE VALENCIA: EL MODELO DE CRECIMIENTO AXIAL

El proceso de concentración en las ciudades viene siendo una constante desde las primeras décadas de este siglo, para adquirir espectacular aceleración a partir de finales de los años cuarenta. Por lo que se refiere al caso español, la creciente urbanización de la sociedad va estrechamente unida a las nuevas orientaciones económicas puestas en marcha en 1959 (Plan de Estabilización). La política de desarrollo comenzada entonces vino a suponer el incremento del proceso industrial, la progresiva desagrarización del país y, como corolario, profundas modificaciones en las condiciones del poblamiento, al acentuarse la concentración de gentes y trabajo en las zonas urbanas. Proceso no debidamente reglamentado por unas directrices urbanísticas ordenadoras que sustrajesen el crecimiento de las ciudades a las estrategias e intereses de los llamados agentes urbanos (TERÁN, 1978).

El sistema económico y social instaurado con los sesenta se traducirá sobre el espacio mediante la producción de una nueva forma urbana, el área metropolitana. No se trata sólo de cambios cuantitativos en las ciudades ya existentes (aumento demográfico, diversificación funcional, densificación en la ocupación del suelo, etc.), sino, sobre todo, como indica M. CASTELLS, de «... la difusión de las actividades y funciones en el espacio y la interpenetración de dichas actividades según una dinámica independiente de la contigüidad geográfica» (CASTELLS, 1974, p. 28).

La presencia de infraestructuras urbanas (servicios, relaciones) en las principales ciudades del Estado generará en ellas una dinámica acumulativa, demográfica y económica, cuya difusión por el territorio circundante será factible gracias a la concentración de medios de transporte que permitirán la integración de los diferentes núcleos que pasan a conformar el espacio metropolitano. La disposición de los asentamientos urbanos condiciona, a su vez, la de la infraestructura viaria, convertida en ejes de crecimiento en su calidad de corredores que difunden el desarrollo y engarzan a esos centros (GAGO, REAL, 1977).

Desde el momento en que la ciudad, como sistema abierto y dinámico,

induce unas economías externas (tanto de localización como de urbanización), el fenómeno acumulativo a que las mismas dan lugar puede llevar a niveles de congestión tales que conviertan a los costos urbanos en traba que anule o disminuya las ventajas locacionales de la ubicación intraurbana. Es entonces cuando se produce el desplazamiento de las actividades (industriales preferentemente) hacia la periferia, lo que constituye uno de los cauces de la expansión de las ciudades (TEIXIDOR, 1977).

El proceso expansivo seguido por la ciudad de València se pone ya en marcha a últimos del siglo pasado, al anexionarse la capital diferentes enclaves de su cintura agrícola periurbana. Russafa y Patraix, al sur; Campanar, Marxalenes, Benimaclet, al norte, quedan incorporados así al contexto urbano, hasta convertirse, en el momento actual, en barrios plenamente enquistados en la morfología de la ciudad. Esta relación ciudad-entorno se va a resolver en términos de una «colonización» de la primera sobre el extrarradio, cuya organización económica, cuya demografía y poblamiento experimentarán sensibles mutaciones paralelamente a la difusión del crecimiento urbano e industrial desde la ciudad centro (fig. 1).

En la trayectoria evolutiva seguida por la morfología urbana de València, el crecimiento axial ha sido una constante. Las vías de comunicación, de disposición radial, representan ejes de máxima concentración demográfica e industrial (HERRERO LÓPEZ *et al.*, 1980) que no siempre han contribuido a vertebrar racionalmente el territorio urbano y metropolitano.

Las zonas norte (delimitada por el antiguo Camí d'Alboraia y el acceso a la autopista de Barcelona) y sur (Camí Real de Madrid), que pasamos a comentar a continuación, constituyen ejemplos bien representativos de este desarrollo espacial.

1. ZONA NORTE: ¿HACIA UNA NUEVA FRONTERA?

Dentro del modelo de crecimiento axial al que en gran medida se ajusta la expansión urbana protagonizada por València (y que se perpetúa a escala de toda el área metropolitana), hay que situar los espacios septentrionales estructurados por el Camí d'Alboraia, el ferrocarril de Aragón y, posteriormente, la autopista del Mediterráneo (figs. 2 y 3). Espacios cuyo ritmo de transformación no ha sido, sin embargo, tan espectacular como puede apreciarse en otras direcciones, por ejemplo, hacia el S o, sobre todo, hacia el W, siguiendo la N-III (Madrid-València). Esta constatación no excluye reconocer la actual realidad del crecimiento de València, que viene efectuándose con similares intensidades en todas direcciones.

La explicación para esa más tardía y menor urbanización de los sectores aquí analizados nos viene dada por un factor que ha jugado un notable papel en la expansión de la ciudad. Nos referimos al carácter de «frontera» desempeñado por el río, mediatizando la difusión de la ciudad hacia el norte y determinando,

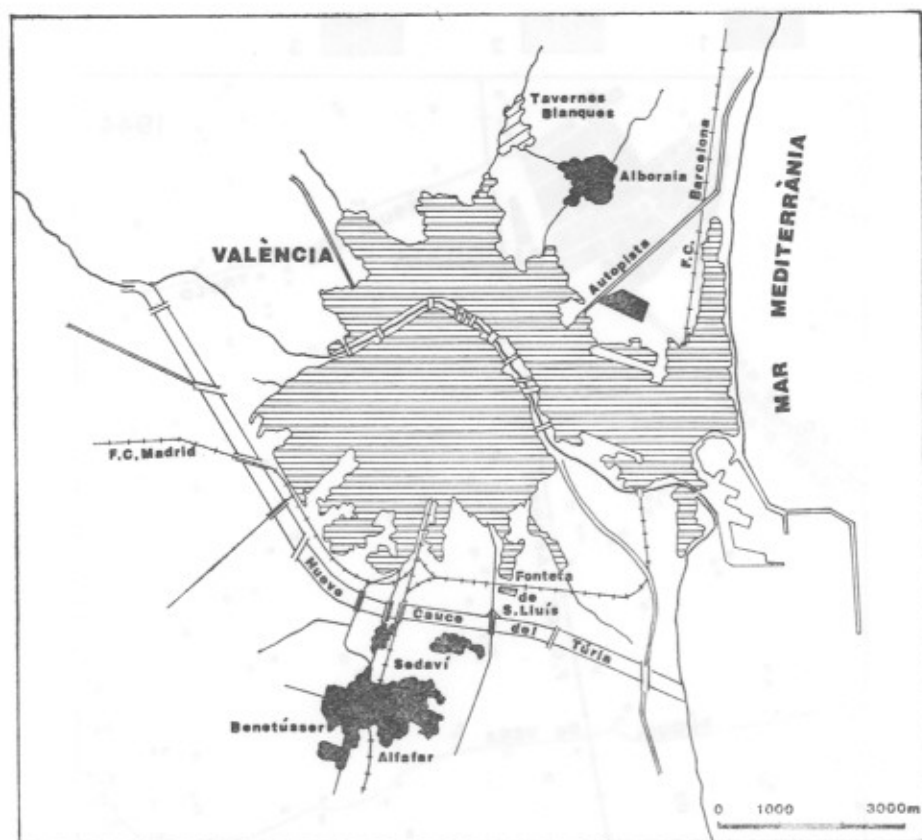


Fig. 1.—Situación de las zonas analizadas (en negro) en el contexto urbano de València

en consecuencia, mayor lentitud en el acondicionamiento viario y urbanístico. Todo ello influenciado, a su vez, por unos precios del suelo diferenciales, ya que en las zonas norte y sur (regadío), el valor considerablemente superior al de las zonas de secano (oeste), es un importante agente obstaculizador. Por consiguiente, aquí radica un factor determinante de esa desigualdad espacial en el proceso de urbanización (TEIXIDOR, 1976).

La difusión de la ciudad en dirección septentrional adquiere intensidad en el contexto específico de los setenta, de la mano de la afluencia ininterrumpida de población y de la proliferación de viviendas e instalaciones industriales. Una expansión que puede verse frenada en los próximos años por el Barranc del Carraixet, en calidad de nueva «frontera» al desarrollo urbano. De momento, la huella urbana sobre la huerta norte, siendo con todo importante, aparece hoy más mitigada si se compara con la de otros sectores del área.

El sector que analizamos se extiende entre el extremo nordeste del barrio

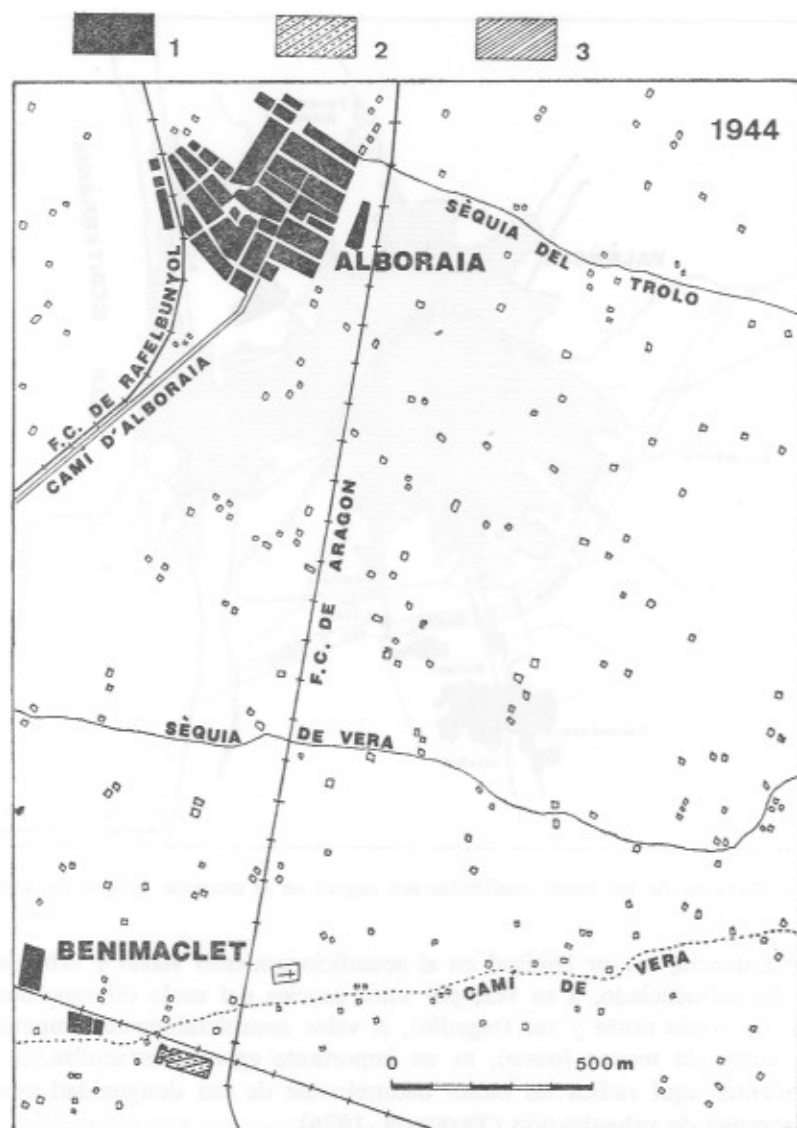


Figura 2.—Zona norte. Año 1944: 1, poblamiento urbano; 2, instalaciones industriales; 3, centros culturales.

de Benimaclet (perteneciente al distrito urbano del mismo nombre) y el municipio de Alboraià, cuya situación, a poco más de un kilómetro de la avenida de Primado Reig (una de las que forman el segundo cinturón de ronda o primitivo camino de Tránsitos), le confiere plenamente el carácter de ciudad dormitorio de València.

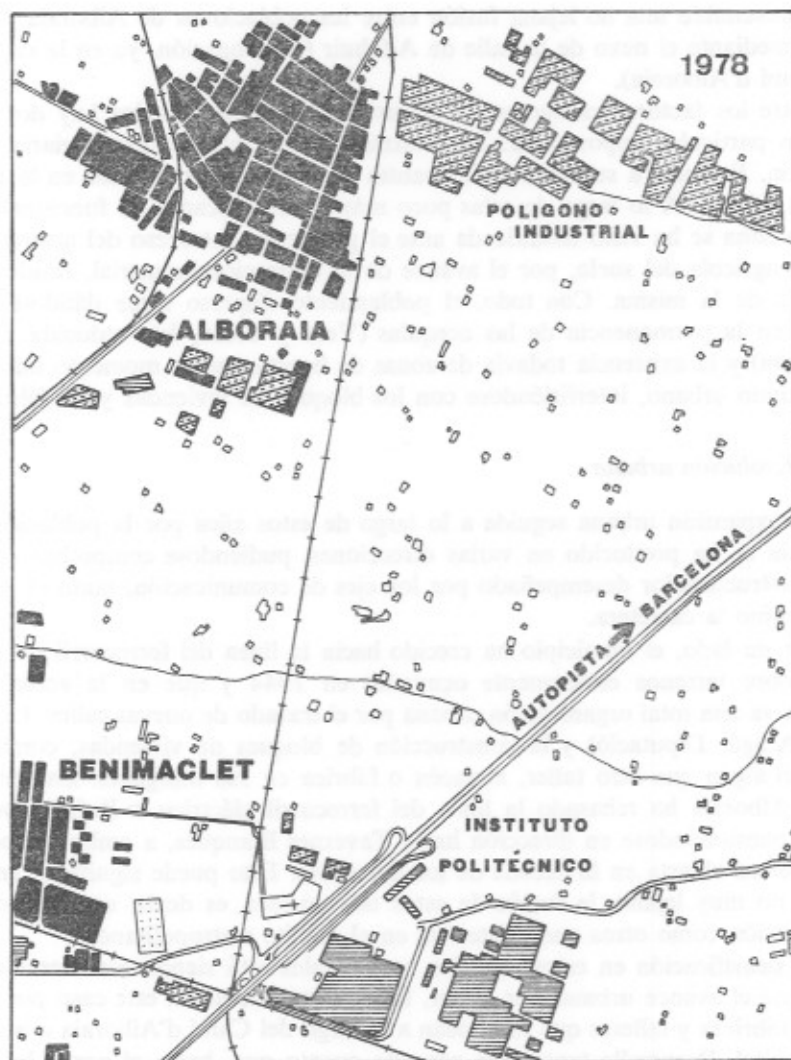


Figura 3.—Zona norte. Año 1978: El impacto urbano e industrial sobre la cintura periurbana.

Entre 1944 y 1978, las dos fechas de referencia utilizadas para nuestro análisis comparativo, se han producido notorias alteraciones en la fisonomía de este sector concreto, tanto por lo que se refiere al crecimiento urbano como al del equipamiento viario e industrial. Cambios que han continuado siendo muy destacados hasta hoy, por lo que se perfila incluso un posible fenómeno de coalescencia. En efecto, la ininterrumpida expansión de los usos residencial e industrial entre la línea férrea (ferrocarril de Aragón) y el Camí d'Alborai

hace presumible una no lejana fusión entre las poblaciones de Alboraiia y València mediante el nexo de la calle de Alfahuir (prolongación, ya en la capital, del Camí d'Alboraiia).

Entre los factores causantes del desarrollo de estos espacios hay dos que revisten particular importancia: las realizaciones en infraestructura viaria y la industria. Factores a su vez condicionantes de los cambios habidos en la morfología urbana. A lo largo de estas poco más de tres décadas, la funcionalidad de esta zona se ha visto modificada ante el progresivo retroceso del aprovechamiento agrícola del suelo, por el avance de la utilización industrial, residencial y viaria de la misma. Con todo, el poblamiento disperso sigue dándose hoy junto con la permanencia de las acequias (Vera y Trolo, ésta reducida en su extensión) y la existencia todavía de zonas de huerta que de momento impiden el continuo urbano, interfiriéndose con los bloques de viviendas y las fábricas.

1.1. *Evolución urbana*

La expansión urbana seguida a lo largo de estos años por la población de Alboraiia se ha producido en varias direcciones, pudiéndose comprobar el carácter estructurador desempeñado por los ejes de comunicación, tanto el ferrocarril como la carretera.

Por un lado, el municipio ha crecido hacia la línea del ferrocarril de Aragón, sobre terrenos escasamente ocupados en 1944 y que en la actualidad ofrecen ya una total organización urbana por el trazado de nuevas calles (Colón, Peris Aragó, Diputació) y la construcción de bloques de viviendas, combinados con algún que otro taller, almacén o fábrica en sus márgenes. En sentido oeste, Alboraiia ha rebasado la línea del ferrocarril eléctrico a Rafelbunyol y está expansionándose en dirección hacia Tavernes Blanques, a ambos lados de la carretera abierta en la década de los cincuenta. Esto puede significar, en un futuro no muy lejano, la fusión de estos dos núcleos, es decir, un modelo de conurbación como otros que existen ya en el ámbito metropolitano.

La densificación en estos espacios occidentales está siendo considerable, al igual que el avance urbano por el sur, fundamentalmente en este caso por medio de fábricas y talleres que se alinean a lo largo del Camí d'Alboraiia o acceso a la capital. Desarrollo tanto más acusado cuanto que, hacia el norte, la presencia del Barranc del Carraixet supone un obstáculo para el crecimiento en esta dirección.

Por su parte, la evolución urbana del barrio periférico de Benimaclet, del que las figuras sólo reproducen un extremo muy reducido, ha sido igualmente importante. Su crecimiento ha venido siendo constante y ha supuesto un notable aumento demográfico y considerables mutaciones morfológicas. Lo primero aparece conectado a su carácter de barrio inmigratorio y se traduce en unos valores de población que han crecido desde los 16.988 habitantes (1970) a los 26.584 (1979). Situación similar a la que han conocido también otros barrios de parecidas características (Campanar, Torrefiel). Pero en el de Beni-

maclet interviene, además, una circunstancia peculiar y es ésta la de funcionar como sector de residencia para la población estudiantil, dada la proximidad de este barrio a la zona universitaria de València, lo que contribuye a incrementar su población durante los meses de duración del curso académico.

Respecto a los cambios urbanísticos, los bloques de varias alturas han roto la uniformidad del barrio y lo han urbanizado, aunque ello no impida una situación de subequipamiento. El ensanche de este barrio se está produciendo hacia el oeste, a partir de la calle de Poeta Emilio Baró, que separa dos fisonomías distintas. En efecto, esos rasgos urbanos no excluyen el que se mantengan todavía en el núcleo antiguo, estructurado en torno a la iglesia parroquial, características semirurales. Estas vienen dadas por la presencia de viviendas de planta y un piso, amplias, en cuya parte posterior existen patios-corrales, y en la delantera, donde antes se guardaba el carro, la cocina-comedor. Es decir, rasgos que ponen de manifiesto el antiguo carácter agrario de este enclave, anexionado a València en 1871.

Junto a todas estas transformaciones, zonas libres de urbanización se extienden todavía en los momentos actuales. Corresponden a las delimitadas por los barrios periféricos de Els Orriols y Benimaclet y los municipios de Tavernes Blanques y Alboraiá. Espacios que sería necesario mantener a salvo de usos urbanos e industriales a fin de que actuasen a modo de zonas abiertas de descongestión.

1.2. *Infraestructura viaria y crecimiento industrial*

Como elementos generadores de la dinámica demográfica y urbana de este sector, el protagonismo de la industria y de las vías de comunicación ha sido indudable.

Hoy día, la autopista del Mediterráneo (acceso norte), junto con la carretera a Tavernes Blanques y la que conecta a Alboraiá con València, se configuran como ejes industriales. En 1966 fue abierta la actual avenida de Catalunya (acceso a Barcelona), con doble calzada, para convertirse en autopista, con cuatro vías, en 1972. El acondicionamiento viario representó una fuerza motriz de primer orden, cuya huella es evidente a simple vista. La productividad agrícola cede su puesto a la industria, que aparece concentrada en polígonos. Además del del Mediterráneo, en el término municipal de Albuixech y ubicado en antiguo terreno de marjal, entre la autopista y el ferrocarril de Barcelona (que queda fuera del ámbito abarcado por las figuras), se ha producido una importante aglomeración industrial en los años setenta en el término de Alboraiá. Separada del casco urbano por la línea férrea (ferrocarril de Aragón), responde plenamente al carácter de polígono, por el uso industrial exclusivo. De modo más puntual aparece asimismo el establecimiento fabril en la carretera de Tavernes Blanques y en el antiguo Camí d'Alboraiá. Industrias pertenecientes a los sectores alimenticio, de transformados metálicos, textil, fundamentalmente,

sin existir una especialización marcada, como ocurre, por ejemplo, en la zona sur con la industria del mueble.

La casi total inexistencia de localizaciones industriales en 1944, cuando en dirección norte el espacio urbanizado era sólo de reducidas dimensiones, hace que la simple observación de las figuras sea bien expresiva de los cambios ocurridos. Profundas alteraciones se han producido hasta hoy, tanto en la organización económica como de poblamiento preexistente.

De este modo, el norte de la ciudad, que quedó en cierta forma descolgado del proceso de crecimiento urbano en relación a otros sectores, se está viendo sometido en la actualidad a similares e intensos cambios en su fisonomía a través de la industrialización y todo lo que ello comporta.

Junto a esta funcionalidad industrial y viaria se observa otro elemento de cambio en el uso del espacio. En este caso de signo diferente a los anteriores, al corresponder a la instalación en este lugar de la Universidad Politécnica, cuya creación es de 1969. Los diversos edificios universitarios se localizan en parte de un amplio sector que el Plan de Ordenación Urbana califica de zona verde y deportivo cultural. Así, más hacia el norte, entre el acceso de la autopista y el ferrocarril de Barcelona (que cruza luego la autopista para discurrir entonces al oeste de la misma), se ha construido el Conservatorio de Música y Escuela de Arte Dramático. El acceso al Politécnico se efectúa por el Camí de Vera, que en algunos tramos sigue paralelo a la acequia del mismo nombre. Esta acequia, al estar descubierta, constituye un serio peligro para la circulación por este lugar (estrechez del camino, desbordamientos) y es por ello que, repetidamente, los vecinos de la zona han exigido su ordenación.

El plan de equipamientos para este sector norte no ha atendido, sin embargo, un aspecto tan esencial como es el de la dotación en zonas verdes. Estas se reducen a un campo de fútbol y a los islotes ajardinados o de césped del *campus* de la Politécnica. En consecuencia, y una vez más, se ha permitido un crecimiento por la simple adición de bloques de viviendas.

2. ZONA SUR: EL CAMÍ REAL DE MADRID

Este segundo modelo que refleja el crecimiento experimentado por los espacios periurbanos de València corresponde al sector meridional (figs. 4 y 5), que, junto con el del oeste del área, son los más representativos del desarrollo protagonizado por el territorio metropolitano en las últimas décadas.

El sector que comentamos se extiende entre los barrios periféricos de San Marcelino y Camí Real (pertenecientes al distrito urbano de Jesús) y la conurbación que forman las poblaciones de Benetússer, Alfafar y Sedaví (junto con el municipio de Lloc Nou de la Corona, no representado en las figuras).

Tomando como referencia los mismos años que en el ejemplo anterior (1944 y 1978), se puede apreciar un proceso de transformaciones espaciales muy mar-

cado. Mutaciones que han venido propiciadas por análogos factores que en el caso precedente. Es decir, la generalización de industrias, las nuevas realizaciones en infraestructura viaria y, conectado a ello, el auge demográfico y urbano. No obstante, las dimensiones del cambio han sido aquí de mayor amplitud y se podría decir que más espectaculares.

Son bien patentes la serie de modificaciones que ha habido desde 1944 hasta mediados de los setenta (y mucho mayores hasta hoy), en unos espacios que en la primera fecha eran totalmente de huerta, regados por la acequia de Favara y sus ramales y donde el poblamiento disperso era abundante. El hábitat concentrado, por su parte, se materializaba en los núcleos agrícolas de Benetússer, Sedaví y Alfafar, sin la compacidad morfológica de ahora, evidentemente, y en el barrio y caserío de La Torre, entonces característicamente rural y que constituía el apéndice más meridional de la ciudad de València.

Aparecía ya claro, sin embargo, el carácter aglutinador del Camí Real de Madrid (luego convertido en la carretera N-340, València-Albacete, que en 1944 era denominada Camino Nacional de Cádiz y Gibraltar), con las edificaciones, bastante numerosas y algunas de ellas establecimientos industriales, agrupadas a lo largo del mismo. Por lo demás, aparte de este eje y del ferrocarril (Albacete-Madrid), la infraestructura viaria descansaba en sólo caminos rurales, que surcaban la huerta, poniendo en comunicación alquerías y barracas. Entre ellos figuraba el camino que, partiendo de Lloc Nou de la Corona (entre los términos municipales de Sedaví y Alfafar) y atravesando dichas poblaciones y la de Benetússer, proseguía hasta el municipio vecino de Paiporta (al oeste de esa última localidad).

2.1. *Crecimiento urbano*

Como puede deducirse gráficamente, el incremento del uso urbano del suelo ha sido extraordinario entre una fecha y otra. Incremento que hay que desglosar, ya que, por una parte, está el experimentado por la propia ciudad de València y, por otra, el de las poblaciones periféricas. A resultados del mismo, el eje del Camí Real (primitivo acceso a esta ciudad por Albacete, antes de la apertura de la N-III, que estructura la zona oeste), se ha convertido en una de las vías de penetración a la capital más saturada, porque a lo largo de ella la ocupación del suelo se produce prácticamente sin solución de continuidad. Ahora bien, la construcción del nuevo cauce del río Túria, ha actuado, en cierto modo, de barrera de contención a la expansión urbana de València.

El avance urbano de la capital en dirección sur se ha traducido mediante la aparición de una serie de nuevos barrios, la construcción de algunos de los cuales se inscribe en la Ley de Viviendas Protegidas de los años 1939-1954 (PEÑIN, 1978). Este es el caso del barrio de San Marcelino, surgido en la década de los cincuenta, en terrenos de huerta, junto al Camí Real (ya con la denominación oficial de calle de San Vicente Mártir) y extendido entre éste y el Cementerio General de València, del que queda separado por un espacio

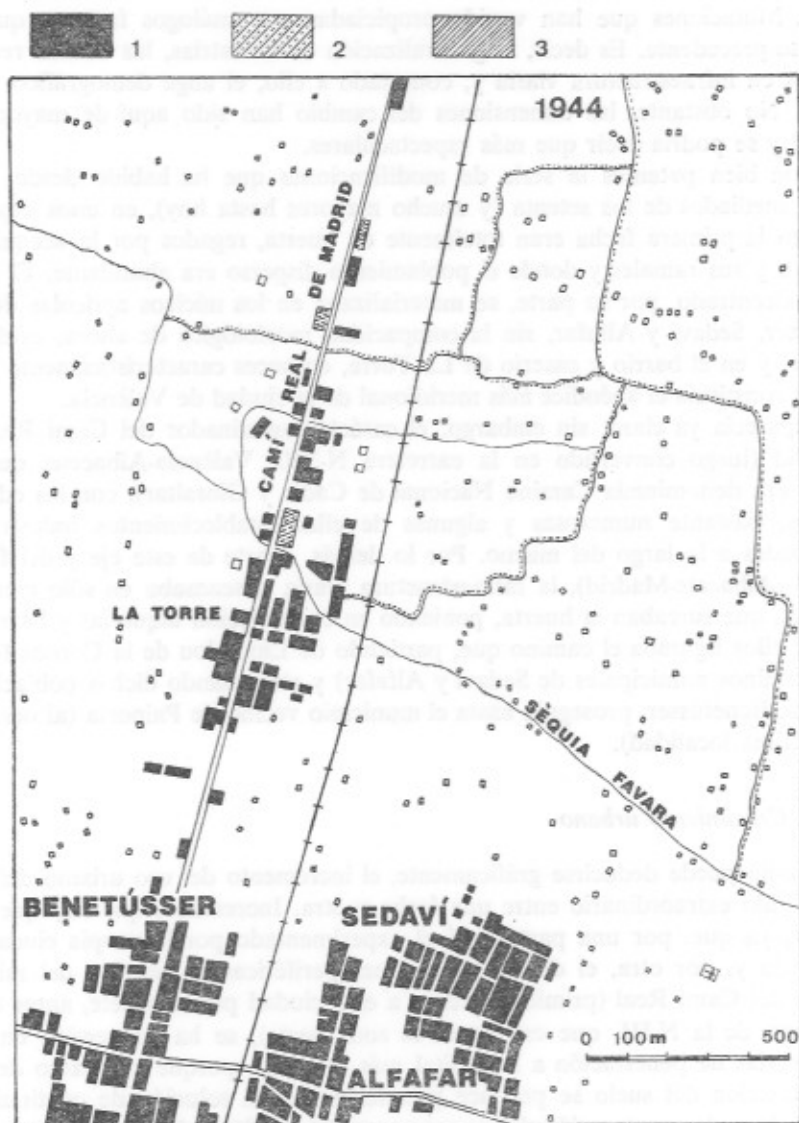


Figura 4.—Zona sur: el camí Real de Madrid. Año 1944: 1, poblamiento urbano; 2, instalaciones industriales; 3, centros culturales.

abierto destinado al Cementerio Protestante, como lo contempla el Plan Parcial. Este barrio, que hoy cuenta con una población de 10.157 habitantes, fue creado a través del Patronato de Nuestra Señora de los Desamparados. Se trata de un conjunto de 517 viviendas, de similares características en cuanto a dimensiones, calidad de la construcción, niveles de equipamiento, a las de otros de

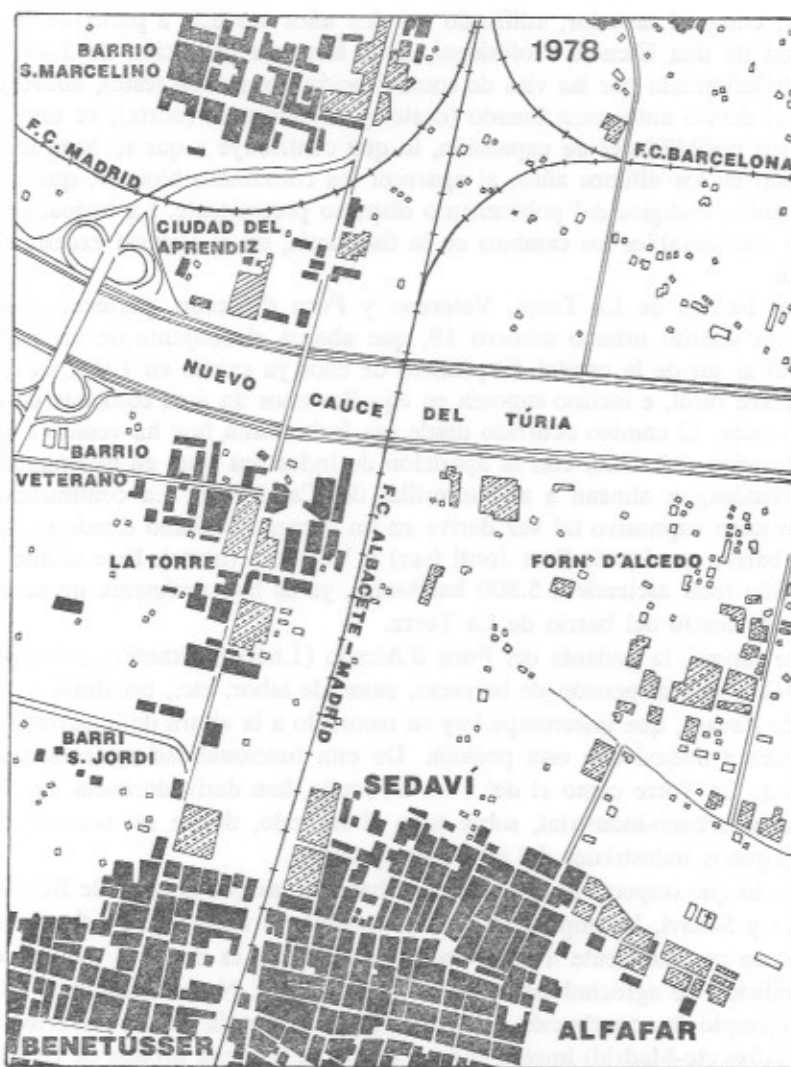


Figura 5.—Zona sur. Año 1978: Una nueva fisonomía para una nueva funcionalidad del espacio.

estos bloques promovidos por el Instituto de la Vivienda en su primer Plan Nacional de la Vivienda (1944-1954).

Del último bloque edificado de este barrio, es decir, de su extremo más meridional, parte un desvío que vuelve a confluír en el Camí Real, al sur del barrio de La Torre, tras cruzar el nuevo cauce del Túria. Desvío que constituye uno de los varios accesos a las márgenes del río y que, junto con la línea del ferrocarril a Madrid (por Cuenca), separa al barrio de San Marcelino de la llamada «Ciudad del Aprendiz» o barrio del Camí Real. Sector de residencia

obrera, como el anterior, edificado por los años sesenta, a partir de la construcción de una Escuela Profesional, tiene hoy una población de 2.497 habitantes. Delimitado por las vías de comunicación Camí Real (este), nuevo cauce (sur), el desvío antes mencionado (oeste) y el ferrocarril (norte), ve muy reducidas sus posibilidades de expansión, lo que contribuye a que se haya ido densificando en los últimos años, al aparecer los consabidos bloques, que ahogan los aislados vestigios del poblamiento disperso preexistente. La ocupación, aun siendo considerables los cambios en la fisonomía, no es todavía excesivamente intensa.

Los barrios de La Torre, Veterano y Forn d'Alcedo, pertenecen actualmente al distrito urbano número 19, que abarca el conjunto de las pedanías situadas al sur de la capital. El primero de ellos ya existía en 1944, en calidad de enclave rural, e incluso suponía en aquellos años un área edificada de cierta importancia. El cambio ocurrido desde esa fecha hasta hoy ha venido a alterar la utilización del suelo, con la aparición de industrias que, en alternancia con las viviendas, se alinean a ambas orillas del Camí Real. La continuación de este proceso expansivo tal vez derive en un agregado urbano donde se incluya dicho barrio con los de Sant Jordi (sur) y Veterano (norte). Este último, cuya población total asciende a 5.800 habitantes, ya es hoy realmente un sector de ensanche dentro del barrio de La Torre.

Por último, la pedanía del Forn d'Alcedo (1.650 habitantes), correspondía en 1944 a una dispersión de barracas, casas de labor, etc., próximas a la acequia de Favara, que interrumpe hoy su recorrido a la altura de la carretera que comunica a Sedaví con esta pedanía. De esta funcionalidad agrícola, tanto el barrio de La Torre como el del Forn d'Alcedo, han derivado hacia una caracterización urbano-industrial, sobre todo el segundo, donde se localiza uno de los polígonos industriales del área metropolitana.

Por lo que respecta al crecimiento urbano de las poblaciones de Benetússer, Alfafar y Sedaví, la ampliación de sus respectivas morfologías urbanas se ha producido paralelamente a su evolución económica, es decir, al tránsito desde su condición de agrocidades a centros industriales. Nos encontramos ante un claro ejemplo de conurbación en donde sólo la presencia de la vía férrea (ferrocarril Albacete-Madrid) impide la total fusión de la trama urbana de Benetússer y Alfafar, mientras que la expansión conjunta de esta última y de Sedaví convierte a una calle en el límite físico que las separa.

Auge urbano asociado a su especialización como centros de la industria del mueble. Crecimiento económico que llevó aparejado el demográfico, por la incidencia de la inmigración. Ya desde los años cincuenta, el aumento poblacional de estos lugares desencadena un ritmo de construcciones notable. La política de Viviendas Protegidas dio forma a algunos de los barrios de estos municipios, como el grupo de Viviendas de Renta Limitada de Nuestra Señora del Socorro, edificado en 1956, en Benetússer. La presencia del barrio de Sant Jordi, al norte de esta última localidad, pero ubicado dentro del término mu-

nicipal de València, refuerza la continuidad del tejido urbano entre la capital y estos enclaves meridionales.

Sólo un sector dentro de esta zona meridional que analizamos no ha experimentado prácticamente cambios de consideración en estos años. Nos referimos al que se extiende hacia el este del barrio de San Marcelino (ángulo superior derecho de la figura 4). Está atravesado por la línea del ferrocarril (la de Barcelona y las secciones de enlace) y la prolongación de la carrera de Malilla (para cuyo trazado se aprovechó el camino preexistente), principal travesía del barrio de Malilla. Este sector queda englobado en el distrito urbano de Quatre Carreres (68.463 habitantes en 1979), el único de la capital donde con una superficie considerable (1.006 Ha) no se da aún la ocupación continua del espacio. Presenta una de las densidades más bajas, sólo 68 habs/Ha, en una situación únicamente comparable a la del distrito de Campanar (48 habs/Ha). De estas valoraciones se excluyen los tres sectores de pedanías (norte, oeste y sur), donde, como es lógico, la ocupación del suelo obedece a pautas no exclusivamente urbanas, de lo que deriva una menor intensidad de poblamiento.

Como ya se apuntaba para la zona norte, también aquí habría que evitar llegar a la saturación, conservando libre de edificación parte de estos espacios abiertos. Únicamente la mitad septentrional de este sector, entre el acceso de Alacant (avenida de Ausiàs March) y el ferrocarril, está urbanizado. Por consiguiente, en este barrio de Malilla (12.726 habitantes), el uso agrícola del suelo pervive, aunque presumiblemente por poco tiempo.

2.2. *Comunicación e industria*

La construcción del nuevo cauce del Túria (años sesenta), que obedecía a la puesta en práctica de la Solución Sur adoptada tras la riada de 1957, fue de suma importancia para el planeamiento urbano de València y su cintura más próxima.

El río, desviado a la altura de Quart de Poblet (a cinco kilómetros al oeste de València), seguía un trazado meridional hasta desembocar al norte de la localidad de Pinedo (pedanía sur), en el sector comprendido entre este lugar y la parte sur de la playa de Natzaret (uno de los barrios de los Poblados Marítimos). El cauce viejo, que circundaba a la ciudad por el norte, quedó destinado como zona verde-recreativa, a fin de cubrir el grave déficit de la capital en espacios verdes.

El elemento de cambio paisajístico que trajo aparejado este desvío ha sido notable. Porque la construcción del nuevo cauce estuvo acompañada por la realización de toda una serie de enlaces y accesos a las márgenes, como los que permitieron poner en comunicación las vías de entrada a la ciudad meridionales y occidentales. De este modo, la carretera de Alacant, en su tramo más próximo a València (la «pista» de Silla, no abarcada por las figuras), quedó enlazada con la N-III, utilizando las márgenes. Se evitaba así tener que

atravesar diagonalmente la ciudad y se permitía el acceso directo, desde el sur, a las poblaciones de Mislata, Xirivella, Quart de Poblet.

Como consecuencia de estos nuevos trazados, y en lo que afectan al sector concreto de las figuras, el enlace entre el barrio de San Marcelino y Benetússer quedó desdoblado, pudiéndose evitar el tener que atravesar el barrio de La Torre, hacia el que se construyó también un nuevo acceso, mediante un desvío que cruza el ferrocarril de Madrid y desemboca a la altura del barrio de Sant Jordi.

Otras realizaciones viarias han sido la carretera que une a Sedaví con el Forn d'Alcedo, carretera cuya funcionalidad industrial, incipiente todavía en 1975, es en estos momentos notable, al haberse convertido en el apéndice industrial del polígono Forn d'Alcedo. Asimismo, la ya mencionada Carrera de Malilla, que finaliza en la margen izquierda del río y la carretera extendida entre Sedaví y la «pista» de Silla, auténtica calle de industrias.

La ampliación de la red férrea es, igualmente, un factor a tener en cuenta. Por una parte, la creación de una nueva línea a Madrid (por Cuenca), y por otra, la de Barcelona. Esta última ha supuesto además la construcción de la estación de la Fonteta de Sant Lluís, situada en la margen izquierda del nuevo cauce. El barrio de la Fonteta de Sant Lluís (3.347 habitantes), perteneciente también al distrito de Quatre Carreres, donde se ubica la mencionada estación, no se incluye en este sector que analizamos.

Esta densificación de la red de transportes se ha visto acompañada y ha propiciado, a su vez, una no menos remarcable intensificación del equipamiento industrial. El volumen de industrias de estos sectores meridionales es hoy importante, tanto a lo largo del Camí Real de Madrid como en los municipios periféricos y pedanías. Industria que surge en ocasiones al lado mismo de la huerta, componiendo una imagen muy peculiar y frecuente, por otra parte, en el Area Metropoliatna de València (TEIXIDOR, 1979).

El Camí Real, concretamente, fue una de las primeras vías de descentralización industrial para la ciudad de València. Ya desde el siglo XIX, las industrias de cierta entidad que hacen su aparición en el panorama económico de la capital, pasan a instalarse en las vías de acceso y cinturones de ronda. En este sentido, la primitiva carretera a Madrid desempeñó un importante papel aglutinador de establecimientos fabriles (también posadas), aunque el tramo representado sólo ofreciese en 1944 pocas instalaciones. Desde los años sesenta, paralelamente al acondicionamiento viario, la proliferación de industrias ejercerá un profundo impacto sobre estos espacios, dando contenido a auténticos polígonos industriales, unos «lineales» (el Camí Real), otros en zonas destinadas a uso industrial exclusivo (Forn d'Alcedo, Sedaví).

Esta industrialización descansa sobre el sector alimenticio, del metal y, sobre todo, del mueble (JORDÁ, 1978). Este último es el que define la especialización industrial de la zona sur del área metropolitana en general y de la conurbación de Benetússer, Alfafar y Sedaví en particular. Pero también de otras poblaciones periféricas a València, como Aldaia (en la zona oeste). La

presencia del importante mercado de consumo que supone la ciudad de València, junto con la tradición artesana de estos lugares, ejercieron unas economías de aglomeración causantes de la fuerte concentración industrial. Sector de actividad que tuvo un auge destacado en la década de los sesenta, conectado al incremento de la demanda por la fiebre constructora de esos años, hasta el punto de llevar a muchos trabajadores a establecerse por cuenta propia (MARTÍNEZ SERRANO *et al.*, 1980).

Una triple faceta resume, pues, el crecimiento acontecido en este sector sur: urbanización, industria y desarrollo viario, aspectos todos ellos interrelacionados. Crecimiento demográfico, a su vez, con la llegada de nuevas gentes y el consiguiente despliegue de la edificación y aumento de las densidades superficiales. Una expansión espacialmente reflejada en la progresiva congestión del espacio, que ha seguido acentuándose hasta hoy y que hace urgente una planificación inflexible del uso futuro del suelo.

BIBLIOGRAFIA

- CASTELLS, M., *La cuestión urbana*, Madrid, Siglo XXI, 1974, 430 pp.
- GAGO, U., y REAL, C., "Las redes arteriales y el planeamiento urbano", *Ciudad y Territorio*, núm. 4, 1977, pp. 33-50.
- HERRERO LÓPEZ, A., *et al.*, "Consideraciones generales en torno a la política del transporte urbano", *Ciudad y Territorio*, núm. 2, 1980, pp. 7-17.
- JORDÁ BORRELL, R. M.ª, "Evolución económica reciente del área metropolitana de Valencia: la industrialización", ap. *Inmigrados en el Area Metropolitana de Valencia*, Valencia, Departamento de Geografía, 1978, pp. 63-81.
- MARTÍNEZ SERRANO, J. A., *et al.*, *Introducció a l'economia del País Valencià*, València, Editorial 3 i 4, 1980, 245 pp.
- PEÑIN IBÁÑEZ, A., *Valencia, 1874-1959. Ciudad, arquitectura y arquitectos*, Valencia, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1978, 259 pp.
- TEIXIDOR DE OTTO, M.ª J., *Funciones y desarrollo urbano de Valencia*, Instituto Alfonso el Magnánimo de la Diputación Provincial de Valencia y Caja de Ahorros de Valencia, 1976, 414 pp.
- TEIXIDOR DE OTTO, M.ª J., "La actividad industrial en el desarrollo de las ciudades españolas: el caso valenciano", *IV Coloquio sobre Geografía*, Universidad de Oviedo, 1977, pp. 326-338.
- TEIXIDOR DE OTTO, M.ª J., "Proceso de cambio en el uso del espacio urbano. La ciudad de Valencia", ap. *Urbanismo e Historia Urbana en España*, Madrid, Universidad Complutense, 1979, pp. 127-141.
- TERÁN, F. DE, *Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible*, Madrid, G. Gili, 1978, 662 pp.

